BAB V
KESIMPULAN

5.1. Kesimpulan

Dari seluruh proses pengamatan, perhitungan, dan analisis pada fasilitas putar balik (*U-Turn*) dan arus lalu lintas di ruas Jalan Sumantri Brojonegoro Kota Jambi, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Volume *U-Turn* yang didapat dilapangan sebesar 247,45 SMP/Jam, dimana volume sudah melebihi batas ketentuan 30 SMP/Jam dan terjadinya peningkatan arus kendaraan yang memutar arah. Puncak waktu tempuh rata-rata kendaraan untuk melakukan gerakan putar balik (*U-Turn*) didapatkan sebesar 16,78 detik, dimana standar ideal minimal kendaraan memutar selama 14 detik. Sedangkan panjang antrian yang didapatkan melalui analisis rasio antriannya didapatkan nilai rasio sebesar 1,60 (P>1,0) yang berarti pada fasilitas putaran balik tersebut terjadinya antrian kendaraan.
2. Kinerja arus lalu lintas pada ruas jalan Sumantri Brojonegoro dengan nilai derajat kejenuhan dari arah Sipin menuju Simpang Pulai sebesar 0,64 dengan kategori pelayanan kelas C yaitu arus stabil tetapi kecepatan dan pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalau lintas yang lebih tinggi, dan volume lalu lintas tertinggi sebesar 863,7 SMP/Jam. Dari arah Simpang Pulai menuju Sipin sebesar 0,55 dengan kategori pelayanan kelas C yaitu arus stabil tetapi kecepatan dan pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalau lintas yang lebih tinggi, dan volume lalu lintas tertinggi sebesar 749 SMP/Jam.

5.2. Saran

1. Mengubah bukaan median existing khususnya bukaan median yang terletak didepan Rm. Sederhana Sumantri Brojonegoro yang sesuai dengan standar Pedoman Perencanaan Putaran Balik tahun 2005.
2. Mengingat pertumbuhan kendaraan di Kota Jambi yang tiap tahun terus meningkat, maka perlu adanya pelebaran ruas jalan Sumantri Brojonegoro Kota Jambi.
3. Perlu kajian terhadap kebutuhan geometrik jalan dan fasilitas pendukung lainnya terhadap titik bukaan median pada lokasi penelitian. Seperti pembuatan rambu lalu lintas dilarang berhenti, dan rambu di putaran balik nya.

DAFTAR PUSTAKA

Rohani. 2010. *Pengertian Putar Balik (U-Turn)*.

Purba dan Dwi. 2010. *Type Operasional (U-Turn).*

Departemen Pekerjaan Umum. (2014). Direktorat Jendral Bina Marga, *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta.

Departemen Pekerjaan Umum. (2005). Direktorat Jendral Bina Marga, *Pedoman Perencanaan Putaran Balik (U-Turn)*, No:06/BM/2005. Jakarta

Departemen Pekerjaan Umum. (1997). Direktorat Jendral Bina Marga, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta.

Direktorat Jendral Bina Marga. (1990). *Panduan Survei Dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu Lintas*, No:001/T/BNKT/1990. Jakarta.

Ilham Syafey & Lambang Basri Said. (2002). *Kinerja dan Kemacetan Lalu Lintas pada area bukaan median (U-Turn)*. Yogyakarta.

Adolf, D, May, 1990, *Traffic Flow Fundamental, University of California Barkeley*.

Morlok, E.K, 1988*, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta.*

Syifaa Hafidhoh Halim, 2021. *Kajian Putar Balik U-Turn Terhadap Kinerja Arus Lalu Lintas (Studi Kasus Jl. Ibrahim Adjie Kota Bandung)*. Bandung

Wilson Romulus Simarmata, 2022. *Analisis Pengaruh Putaran Balik (U-Turn) Terhadap Kinerja Arus Lalu Lintas*. Jambi

Tessar Abdillah Kashogi, 2016. *Analisis Tundaan Kendaraan pada U-Turn di Ruas Jalan Johan Idrus – Jalan M. Sohor – Jalan Sutoyo Pontianak*. Pontianak