

## BAB V PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

- a. Kondisi arus jenuh di Kota Malang Bagian Utara bervariasi pada setiap kaki simpangnya, arus jenuh yang terjadi adalah 300 smp/jam/m sampai dengan 1600 smp/jam/m. Pada setiap simpang 3 kaki dan simpang 4 kaki mempunyai karakteristik yang berbeda, di antaranya, faktor belok kanan, faktor belok kiri, faktor parkir, lebar jalan, lebar bahu jalan dan faktor hambatan samping. Dari karakteristik jalan yang bervariasi tersebut mengakibatkan terjadinya tambahan akhir, tambahan awal, kehilangan awal, serta tambahan awal dan tambahan akhir. Pada simpang 3 kaki terjadi 9 tambahan awal, 9 kehilangan awal, 6 kehilangan awal dan tambahan akhir serta 3 tambahan awal dan tambahan akhir. Untuk kaki simpang 4 terjadi 3 tambahan awal, 11 kehilangan awal, 10 kehilangan awal dan tambahan akhir serta 3 tambahan awal dan tambahan akhir.
- b. Arus jenuh di Kota Malang Bagian Utara bervariasi pada setiap kaki simpang. Perbandingan terhadap analisa pengaruh Arus Jenuh Dasar ( $S_0$ ) dengan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), didapatkan bahwa antara Arus Jenuh Dasar ( $S_0$ ) Kota Malang Bagian Utara dengan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) tidak sesuai. Faktor-faktor penyesuaian yang dipakai dalam analisis tidak mempengaruhi Arus Jenuh Dasar ( $S_0$ ). Dengan demikian dibuat nilai faktor penyesuaian untuk hambatan samping yang baru, karena dari faktor-faktor itu, hal yang paling mempengaruhi adalah hambatan samping.
- c. Desain kriteria alternatif arus jenuh Kota Malang Bagian Utara yang sesuai, didapatkan untuk faktor penyesuaian hambatan samping Kota Malang Bagian Utara di bagi menjadi tiga bagian, yaitu faktor hambatan samping rendah ( $f_{sf}$ ) sebesar 1,263, faktor hambatan samping sedang ( $f_{sf}$ ) sebesar 0,9695, untuk faktor hambatan samping tinggi sebesar 0,7593 dan untuk faktor hambatan samping sangat tinggi sebesar 0,481 bila dikaitkan dengan Manual Kapaitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 nilai untuk faktor hambatan samping penelitian di Kota Malang Bagian Utara tidak sesuai dengan Manual Kapaitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997.

**Tabel 5.1** Perbandingan Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping berdasarkan MKJI

1997 dengan Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping didapat dari Hasil Analisa

## a.) Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping berdasarkan MKJI

Lingkungan Jalan	Hambatan Samping	Tipe Fase	Rasio Kendaraan Tak Bermotor
			0,00
Komersial (COM)	Sangat Tinggi	Terlawan	-
	Sangat Tinggi	Terlindung	-
	Tinggi	Terlawan	0,93
	Tinggi	Terlindung	0,93
	Sedang	Terlawan	0,94
	Sedang	Terlindung	0,94
	Rendah	Terlawan	0,95
	Rendah	Terlindung	0,95

## b.) Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping dari Hasil Analisa

Lingkungan Jalan	Hambatan Samping	Tipe Fase	Rasio Kendaraan Tak Bermotor
			0,00
Komersial (COM)	Sangat Tinggi	Terlawan	0,481
	Sangat Tinggi	Terlindung	0,481
	Tinggi	Terlawan	0,759
	Tinggi	Terlindung	0,759
	Sedang	Terlawan	0,970
	Sedang	Terlindung	0,970
	Rendah	Terlawan	1,263
	Rendah	Terlindung	1,263

**5.2 Saran**

- Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk Kota Malang Bagian Selatan.
- Hasil kajian ini bisa digunakan sebagai acuan untuk perhitungan simpang bersinyal di Kota Malang.
- Karena diketahui hambatan samping mempengaruhi kondisi arus jenuh di Kota Malang, maka perlu dilakukan penelitian tentang hubungan antara hambatan samping terhadap arus jenuh.
- Waktu serta kondisi survei sebaiknya diperhatikan, karena sangat mempengaruhi hasil yang akan didapatkan pada analisisnya.