

BAB V
KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Dari pengambilan data serta analisis yang telah dilakukan di *underpass* Mayjend Sungkono Surabaya, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Perubahan nilai derajat kejenuhan di seluruh titik penelitian sebelum dan setelah pembangunan *underpass* adalah sebagai berikut:

Tabel 5. 1 Perubahan nilai derajat kejenuhan

No	Persimpangan	DS		Keterangan
		Sebelum	Sesudah	
1	Jl. Mayjend Sungkono - Jl. Abdul Wahab Saimin	0,56	0,76	Nilai DS bertambah 0.2, LOS berubah dari C menjadi D
2	Jl. Mayjend Sungkono - Jl. Bundaran Satelit	0,57	0,34	Nilai DS berkurang 0.23, LOS berubah dari C menjadi B
3	Jl. Mayjend Sungkono - Jl. HR. Muhammad (underpass)	-	0,32	LOS B
4	Jl. HR. Muhammad - Jl. Kupang Indah	0,70	0,63	Nilai DS berkurang 0.07, LOS tetap C
5	Jl. HR. Muhammad - Jl. Bundaran Satelit	0,70	0,41	Nilai DS berkurang 0.29, LOS berubah dari C menjadi B
6	Jl. HR. Muhammad - Jl. Mayjend Sungkono (underpass)	-	0,67	LOS C

2. Perubahan nilai kecepatan rata-rata kendaraan ringan di seluruh titik penelitian sebelum dan setelah pembangunan *underpass* adalah sebagai berikut:

Tabel 5. 2 Perubahan nilai kecepatan rata-rata kendaraan ringan

No	Persimpangan	V _{LV} (km/jam)	V _{LV} (km/jam)	Keterangan
		Sebelum	Sesudah	
1	Jl. Mayjend Sungkono - Jl. Abdul Wahab Saimin	49	45	Kecepatan berkurang 4 km/jam
2	Jl. Mayjend Sungkono - Jl. Bundaran Satelit	43,8	47	Kecepatan bertambah 3.2 km/jam
3	Jl. Mayjend Sungkono - Jl. HR. Muhammad (underpass)	-	47	-
4	Jl. HR. Muhammad - Jl. Kupang Indah	38,5	40	Kecepatan bertambah 1.5 km/jam
5	Jl. HR. Muhammad - Jl. Bundaran Satelit	41,5	46	Kecepatan bertambah 4.5 km/jam
6	Jl. HR. Muhammad - Jl. Mayjend Sungkono (underpass)	-	47	-

5.2 Saran

Dari kesimpulan di atas, terdapat satu persimpangan yang nilai derajat kejenuhannya bertambah dan nilai kecepatan rata-rata kendaraan ringan berkurang setelah dibangunnya *underpass*, yakni persimpangan dari Jl. Mayjend Sungkono – Jl. Abdul Wahab Siamin. Dari kondisi di atas, maka saran yang dapat diberikan adalah :

- Menambah nilai dari kapasitas jalan dengan cara memperlebar ruas jalan tersebut. Sehingga diharapkan rasio antara kapasitas jalan dengan volume lalu lintas dapat diperoleh nilai yang lebih rendah dari sebelumnya, dan kecepatan rata-rata kendaraan ringan juga turut meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kurniawan, Septyanto. (2016). *Analisa Hambatan Samping Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya (Studi Kasus : Sepanjang 200 M Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Kota Metro)*. TAPAK (Teknologi Aplikasi Konstruksi) : Jurnal Program Studi Teknik Sipil Vol 6, No 1.
- [2] Suthanaya, Putu Alit dan Ni Nyoman Rosita. (2017). *Kajian Efektivitas Pengelolaan Simpang Dengan Underpass (Studi Kasus Simpang Tugu Ngurah Rai Di Provinsi Bali)*. Jurnal Spektran, Vol. 5, No. 2.
- [3] Anggita, Sinka Ayu Zandy. (2019). *Analisis Kepadatan Lalu Lintas Bundaran Satelit Sebelum dan Sedudah Pembangunan Overpass Mayjend Sungkono Kota Surabaya*. Ejournal Universitas Negeri Surabaya.
- [4] Departemen Perhubungan. (2020). *Laporan Survey Kinerja Lalu Lintas Tahap I*, Departemen Perhubungan Kota Surabaya.
- [5] Departemen Pekerjaan Umum. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Direktorat Jenderal Bina Marga dan Departemen Pekerjaan Umum Jakarta.
- [6] Morlok, Edward K. (1978). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- [7] Direktorat Jenderal Bina Marga. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- [8] Abubakar, Iskandar dkk. (1999). *Rekayasa Lalu Lintas, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, Direktorat Jendral Perhubungan Darat.