

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab 4 maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Berdasarkan hasil analisis simpang tak bersinyal *flyover* Manahan diperoleh hasil bahwa kinerja simpang masih sesuai. Hal tersebut dibuktikan dengan tundaan 15,03 det/smp termasuk kategori C.
2. Dari hasil analisis konflik lalu lintas simpang tak bersinyal *flyover* Manahan menggunakan *Swedish Traffic Conflict Technique* terdapat konflik merging antara Jl MT Haryono dengan Jl Adi Sucipto. Konflik serius merupakan konflik yang dominan di simpang tak bersinyal *flyover* Manahan dengan 63%. Sedangkan konflik non-serius hanya terdapat 37%.
3. Dari hasil analisis *gap acceptance* dapat disimpulkan bahwa *gap acceptance* pada simpang tak bersinyal *flyover* Manahan masih sedikit, dibawah 50%. Pada simpang tak bersinyal *flyover* Manahan memiliki jumlah gap yang aman dan selamat untuk dapat bergabung dengan arus lalu lintas dengan aman sebesar 39% dengan peluang aman 1 banding 6.

#### **V.2. Saran**

1. Baiknya dilakukan penambahan rekayasa perlengkapan jalan dan pengalihan arus. Penanganan yang dapat dilakukan pada *flyover* Manahan berupa rekayasa perlengkapan jalan dan pengalihan arus. Jl Adi Sucipto arah ke Jl Dr Moewardi di alihkan melalui bawah ke Jl MT Haryono, sehingga di atas flyover menerapkan sistem satu arah. Untuk mendukung sistem ini perlu adanya penambahan rambu lalu lintas dan perubahan geometrik (Penyempitan), serta pemisahan kendaraan ringan dengan sepeda motor di Jl MT Haryono.
2. Perlunya analisis lanjutan mengenai rute optimal pengalihan arus dari sitem satu arah *flyover* Manahan.

3. Perlu adanya peran dari dinas terkait seperti Dinas Perhubungan, Polresta dan Pemerintah Kota untuk memberikan sosialisasi kepada masyarakat mengenai pentingnya keselamatan. Dalam hal ini keselamatan ketika melewati *flyover* Manahan dan berkendara kemana saja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, C. (2013). Analisa Simpang Tiga Tak Bersinyal Menggunakan Manajemen Lalu-Lintas (Studi Kasus Simpang Tiga Bajak). *5*(2), 21–32.
- Baguley. (1984). *The British Traffic Conflict Technique. Transport and Road Research Laboratory, 66*(1), 37–39.
- Hobbs, F. D. (1995). Perencanaan dan Teknis Lalu Lintas. Gadjah Mada University Press.
- J. pignataro, L. (1973). *Traffic Engineering Theory and Practice. USA* (Vol. 20, Issue 5). prentice Hall,inc.
- Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Edisi Ke-3 Jilid 1.
- MKJI. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia. *7802112*(264).
- Nanda Septa Abdillah. (2017). MODIFIKASI BENTANG *FLYOVER* KERTOSONO.
- Pratama, N. (2014). Studi Perencanaan Trotoar Di Dalam Lingkungan Kampus Universitas Sriwijaya Inderalaya. *2*(2), 272–277.
- Putranto, L. S. (2007). Rekayasa Lalu Lintas.
- Sakti, A. (2012). Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah.
- Sriharyani, L., & Hidayat, M. N. (2017). TAK BERSINYAL DENGAN METODE PEDOMAN KAPASITAS JALAN INDONESIA 2014 ( Studi Kasus Simpang Tiga Pasar Punggur Lampung Tengah ). *6*(2), 134–139.
- Subroto-, D. I. P. G. (2008). Penanganan konflik lalulintas di persimpangan gatot subroto- gedung empat cimahi. *5*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (pp. 1–203). (2009). Departemen Perhubungan.
- Wikrama, J. (2011). Analisis Kinerja Simpang Bersinyal (Studi Kasus Jalan Teuku Umar Barat-Jalan Gunung Salak). *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Universitas Diponegoro, 6*(3), 45–55.

Underwood, R.T. 1990. *Traffic Management An Introduction*. Melbourne:  
Hargreen  
Publishing Company