# Kesimpulan dan Saran

## Kesimpulan

Bedasarkan analisis yang telah dilakukan pada BAB IV maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Tingkat pelayanan simpang 3 Gerbang Tol Bekasi Timur 1, Kota Bekasi kodisi eksisting memiliki tingkat pelayanan “B”, Hal ini didasari oleh hasil perhitungan *software* KAJI yang menyebutkan bahwa tundaan pada kondisi eksisting simpang berada di 14.60 detik/kend. Lalu dihasilkan juga bahwa nilai derajat kejenuhan pada kondisi eksisting dengan nilai 0.867 smp/jam dengan kapasitas 6.899 smp/jam.
2. Dari 3 (tiga) alternatif solusi yang telah diberikan, Peningkatan kinerja simpang yang paling sesuai adalah lebih direkomendasikan yaitu alternatif solusi 3 dengan penertiban hambatan samping dan pengaturan arus kendaraan berat. Solusi ini menurunkan derajat kejenuhan sebesar 0.867 menjadi 0.840, menurunkan waktu tundaan sebesar 14.60 detik/kend menjadi 13.97detik/kend.

## Saran

Penelitian lebih lanjut dengan menambahkan variabel kecepatan dan konflik lalu lalu lintas, bertujuan untuk memperlengkap pembahasan tentang simpang tak bersinyal gerbang tol Bekasi Timur 1. Penelitian selanjutnya bisa menambahkan Rincian Anggaran Biaya (RAB) dari rekomendasi yang akan diterapkan kedepannya. Lalu perlu dikaji ulang tentang bagaimana cara perhitungan dalam *software* KAJI dan lebih disarankan menggunakan metode MKJI untuk perhitungan dan penentuan tingkat pelayanan.

# Daftar Pustaka

Alhadar, A. (2011). *ANALISIS KINERJA JALAN DALAM UPAYA MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS PADA RUAS SIMPANG BERSINYAL DI KOTA PALU*.

Berita Trans.com. (2021). Bus Kota di Depan Gerbang Tol Bekasi Timur Berlimpah Penumpang Senin Pagi. *Berita Trans.com*. https://www.beritatrans.com/artikel/209983/Bus-Kota-di-Depan-Gerbang-Tol-Bekasi-Timur-Berlimpah-Penumpang-Senin-Pagi/

Doviyanto, R. (2020). *EVALUASI SIMPANG TAK BERSINYAL JALAN MT. HARYONO – JALAN BANGGERIS*.

Hudari, A., Surya, A., Adawiyah, R., Kalimantan, I., Al, M. A., & Banjarmasin, B. (2021). *PENGARUH HAMBATAN SAMPING TERHADAP KINERJA JALAN PADA RUAS JALAN UJUNG MURUNG-SUDIMAMPIR KOTA BANJARMASIN*.

Koran Bekasi.ID. (2021). Pintu Tol Bekasi Timur Sering Macet. *Koran Bekasi.ID*. https://koranbekasi.id/index.php/2021/11/06/pintu-tol-bekasi-timur-sering-macet/

Margareth Melisa, Papia J.C. Franklin, & Fela Warouw. (2015). *Studi Kemacetan Lalu Lintas Di Pusat Kota Ratahan*.

Mataram, I. N. K. (2017). *STUDI SIMPANG TAK BERSINYAL (Studi Kasus : Jalan Raya Uluwatu – Jalan Raya Kampus Unud)*.

MKJI. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*.

Munawar, A. (2006). *Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan berkelanjutan*.

Mustikarani, W., & Suherdiyanto. (2016). *ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS DI SEPANJANG JALAN H RAIS A RAHMAN (SUI JAWI) KOTA PONTIANAK*.

Noto, R. (2015). *ANALISA PERENCANAAN TRAFFIC LIGHT DI PERSIMPANGAN BANDARA SMB II PALEMBANG*.

*Pedoman Perencanaan Median Jalan*. (2004).

PM Nomor PM 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, (2015).

Peraturan Mentri Pehubungan RI. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas*.

Utama, D. (2006). *EVALUASI KINERJA SIMPANG TAK BERSINYAL ANTARA JALAN SULTAN HAMENGKUBUWONO 9 DAN JALAN CAKUNG CILINCING RAYA*.