

## **BAB V**

### **Penutup**

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

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab IV, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja simpang kondisi eksisting pada simpang baru dan simpang aik serkuk memiliki nilai tingkat pelayanan E dengan jumlah konflik *crossing* berjumlah 330 dan *merging* berjumlah 6.
2. Kinerja simpang kondisi Alternatif 1 pada simpang baru dan simpang aik serkuk memiliki nilai tingkat pelayanan E dan D dengan jumlah konflik *crossing* berjumlah 192 dan *merging* berjumlah 12. Kinerja simpang kondisi Alternatif 2 pada simpang baru dan simpang aik serkuk memiliki nilai tingkat pelayanan D dengan jumlah konflik *crossing* berjumlah 528 dan *merging* berjumlah 90. Kinerja simpang kondisi Alternatif 3 pada simpang baru dan simpang aik serkuk memiliki nilai tingkat pelayanan C dengan jumlah konflik *crossing* berjumlah 1260 dan *merging* berjumlah 298 .
3. Semakin sedikit jumlah fase maka semakin baik tingkat pelayanan pada simpang tersebut, namun dengan semakin banyaknya konflik pada simpang tersebut maka seluruh ruas simpang yang semula terlindungi menjadi terlawan sehingga mengakibatkan turunnya keselamatan jalan simpang akibat berbagai konflik yang terjadi. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa tingkat pelayanan yang baik pada belum menjamin tingkat keselamatan yang baik pada suatu simpang.

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

1. Untuk penelitian selanjutnya agar hasil Vissim lebih dapat mensimulasikan pergerakan lalu lintas mendekati kondisi eksisting serta mendapatkan hasil terbaik, diharapkan menggunakan Vissim 10 *full version*, agar dapat mensimulasikan lalu lintas minimal 1 jam.
2. Alternatif yang disarankan oleh penulis yaitu alternatif 1, dikarenakan bagusnya tingkat pelayanan tidak menjamin bagusnya tingkat keselamatan pada sebuah simpang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 49
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2014). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (1991). Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor AJ401/1/7 Tentang Pedoman Sistem Pengendalian Lalu Lintas Terpusat.
- Alatas. (2019). *Skripsi kajian penerapan simpang bersinyal terkoordinasi dengan menggunakan software vissim dan ssam di kota malang.*
- Hormansyah, D. (2020). Penggunaan Vissim Model. *Jurnal Teknologi Informasi*, 7.
- Juni, V. N., Kasus, S., Dan, J. R., Kirono, J. C., Puspasari, N., & Handayani, N. (2018). *Kata Kunci: Simpang Bersinyal, Waktu Siklus, Persimpangan.* 6(1), 109–123.
- Mamentu, S. S., Lefrandt, L. I. ., & Timboeleng, J. A. (2019). Evaluasi Penerapan Area Traffic Control System (ATCS) Pada Simpang Bersinyal ( Studi Kasus: Persimpangan Teling ). *Jurnal Sipil Statik*, 7(2), 209–218.
- Manurung, D. F., Herman, H., & Maulana, A. (2018). Perancangan Koordinasi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) pada Simpang Jalan PH. H. Mustafa – Jalan Cikutra dan Simpang Jalan PH. H. Mustafa – Jalan Cimuncang (Hal. 72-82). *RekaRacana: Jurnal Teknik Sipil*, 4(3), 72. <https://doi.org/10.26760/rekaracana.v4i3.72>
- Misdalena, F. (2019). Evaluasi Kinerja Simpang Bersinyal Simpang Jakabaring Menggunakan Program Microsimulator Vissim 8.00. *Jurnal Desiminasi Teknologi*, 7(1), 35–41.
- Permana, A. W., Arifin, M. Z., & Bowoputro, H. (2017). Kajian Kinerja Simpang Bersinyal Bundaran Kecil dan Simpang Tambun Bungai di Palangka Raya Kalimantan Tengah. *Rekayasa Sipil*, 11(1), 65–73. <https://doi.org/10.21776/ub.rekayasasipil.2017.011.01.9>
- Risdiyanto. (2012). *Rekayasa dan manajemen Lalu Lintas: Vol. L.*

<http://risdiyanto.lecture.janabadra.ac.id/files/2012/03/3-BAB-III-ISBN-volume-14-hlm.pdf>

Romadhona, P. J., Zainuri, M. A., Studi, P., Sipil, T., & Indonesia, U. I. (2019). *YOGYAKARTA*. 8.

Sri astuti, D. A. N., Sumanjaya, A. A. G., & Sanjaya, M. P. (2017). Analisis Kinerja Persimpangan Sebagai Implementasi Tujuan Manajemen Lalu Lintas (Kasus Persimpangan Hangtuh-Hangtuh Barat-Sedap Malam-Tukad Nyali Denpasar). *PADURAKSA: Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa*, 5(2), 1–12.

Sumarno. (2019). *TERKOORDINASI MENGGUNAKAN SOFTWARE VISSIM*.

Ulfah, M., Sipil, J. T., & Hasanuddin, U. (2017). *No Title*.

Utomo, R. B., Yulianyaha, R. W., & Fauziah, M. (2016). Evaluasi Perilaku Lalu Lintas Pada Simpang Dan Koordinasi Antar Simpang (Studi Kasus: Simpang Stasiun Brambanan-Simpang Taman Wisata Candi). *Jurnal Teknisia*, XXI(1), 163–172.

<https://belitungkab.bps.go.id/statictable/2020/03/06/126/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-2017-2019.html>