

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

2. Sebelum dilakukan koordinasi simpang, didapatkan derajat jenuh rata-rata dan tundaan rata-rata pada kondisi eksisting di Simpang Setia Darma 2 dan Simpang Boulevard, perhitungan menggunakan MKJI 1997. Pada kondisi peak hour derajat jenuh sebesar 1.03 dan tundaan rata-rata sebesar 61.7 Detik
3. Setelah dikoordinasikan dan dilakukan penambahan lajur menjadi 4 lajur, didapatkan derajat jenuh rata-rata dan tundaan rata-rata di Simpang Setia Darma dan Simpang Boulevard pada arus utama yang dihitung menggunakan MKJI 1997 dan menggunakan waktu siklus baru yang telah dipilih pada kondisi peak hour derajat jenuhnya menjadi 0.28 dan tundaan rata-rata menjadi 3.9
4. Dari perencanaan kondisi simpang, dapat disimpulkan bahwa simpang bisa menjadi lebih optimal karena dapat menurunkan tundaan yang terjadi pada kondisi peak hour.
5. Koordinasi kedua Simpang dilakukan dengan menentukan waktu siklus yang sama terlebih dahulu. Dari ketiga perencanaan dipilih waktu siklus dengan kinerja terbaik pada kondisi peak hour didapatkan waktu siklus terbaik yaitu 200 detik.

5.1 Saran

Dari kesimpulan yang disebutkan sebelumnya, terdapat saran penulis yang diusulkan yaitu:

1. Analisis tiap kondisi dijadikan skema koordinasi yang telah diperhitungkan pada saat kondisi peak hour dapat digunakan pengaturan waktu siklus sebesar 200 detik. Dengan mengkoordinasikan kedua simpang tersebut, maka akan mendapatkan kinerja simpang yang lebih baik.
2. Pengaturan koordinasi simpang yang dinamis pada Simpang Setia Darma 2 dan Simpang Boulevard
3. Perlu dilakukan pelebarana jalur karena kapasitas simpang sudah tidak memenuhi.
4. Untuk Kendaraan dari pendekatan Barat yang akan belok ke kiri disarankan tidak perlu menunggu lampu fase sinyal karena sudah terdapat kerib pemisah jalur sehingga tidak mengganggu lalu lintas dari pendekatan lain.