

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Dari data hari senin diperoleh tundaan sebesar 6.306 smp/detik .
2. Dari data hari selasa diperoleh tundaan sebesar 5.4383 smp/detik.
3. Dari data hari minggu diperoleh tundaan sebesar 4.448 smp/detik.
4. Didapati angka kapasitas mencapai 1866.93 smp/det. Dengan diperoleh Faktor Ukuran kota, Maka nilai $F_{RSU}=0.910$.
5. Persimpangan ini disebut juga jenis persimpangan T dengan kode 344M.
6. Dari data diatas dapat kita simpulkan bahwasannya kinerja simpang belum layak diberi lampu rambu lalu lintas tapi harus tetap harus ditambahkan marka jalan serta papan rambu kecepatan.

B. Saran

1. Agar persimpangan tak bersinyal ini dapat berfungsi dengan lebih baik lagi, Sebaiknya dilakukan pemasangan atau penambahan rambu-rambu seperti Pembatasan kecepatan.
2. Sebaiknya pihak – pihak yang terkait terhadap lalu lintas ,bisa berada disana Disaat jam-jam tertentu misalnya senin pagi pukul 07.00-08.00 , senin siang Pukul 11.00-12.00 dan senin sore pukul 17.00-18.00. waktu waktu ini Adalah Tempat terjadinya konflik pada simpang tak bersinyal jalan willem Iskandar– Jalan pasar V.

DAFTAR PUSTAKA

Alamsyah, A.A., (2008), rekayasa lalu lintas, malang: UMM Malang.

Khisty, CJotin, (2003), *Dasar- Dasar Rekayasa Transportasi*, Padang : Erlangga

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997).

Morlock, K Edward, (2005), *Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga.

Mufti, A, Risky. (2009). Kajian kinerja persimpangan tidak bersignal pada Persimpangan jalan Soekarno-Hatta – Jendral Soedirman – cut nyak dien. *Laporan Penelitian*. Binjai: USU Repository 2009.

THE
Character Building
UNIVERSITY