

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil Simulasi Vissim untuk mengetahui dampak dari dilakukannya koordinasi antar simpang untuk daerah penelitian Simpang Kandang, Simpang Polresta, dan Simpang Alang Laweh dapat di simpulkan bahwa

1. Dari Koordinasi antar simpang didapatkan hasil bahwa untuk koordinasi dari arah Utara Simpang Kandang, ke Utara Simpang Polresta, lalu ke Utara Simpang Alang Laweh mengalami dampak yang cukup dengan penurunan panjang antrian serta nilai tundaan yaitu sebesar 27% hingga 71% . Hal ini juga berdampak dengan tingkat pelayanan dari lengan simpang tersebut yang lebih baik dari tingkat pelayanan dari kondisi eksisting.
2. Untuk Koordinasi simpang dari arah sebaliknya yaitu Barat/Timur Simpang Alang Laweh, ke Selatan Simpang Polresta, lalu ke Selatan Simpang Kandang. Mengalami dampak yang juga cukup baik pada lengan Selatan Simpang Kandang yang mana mengalami penurunan panjang antrian dan tundaan sebesar 34% dan 47 %
3. Pada koordinasi simpang ini berdampak pada lengan-lengan lain yang tidak terpaut koordinasi, yang mana berakibat

meningkatnya panjang antrian dan nilai tundaan untuk masing-masing lengannya. tetapi tidak terlalu kritis dan masih efisien untuk diberlakukannya *green wave* pada jalan utama. Untuk tingkat pelayanan dari masing-masing lengan simpang masih stabil walaupun setelah koordinasi.

4. Dilakukan percobaan apabila volume kendaraan naik tiap tahunnya yakni sebesar 3%, 7% dan 14%. Untuk melihat apakah masih bisa diberlakukannya perencanaan koordinasi simpang tersebut. Didapatkan hasil bahwa untuk panjang antrian dan nilai tundaan mengalami kenaikan 5% di tiap tahunnya dan untuk kecepatan rata-rata mengalami penurunan 1% di tiap tahunnya. Jadi dari data tersebut disimpulkan bahwa perencanaan koordinasi simpang tersebut masih cukup efektif hingga kenaikan volume kendaraan 14% di tahun-tahun berikutnya.

