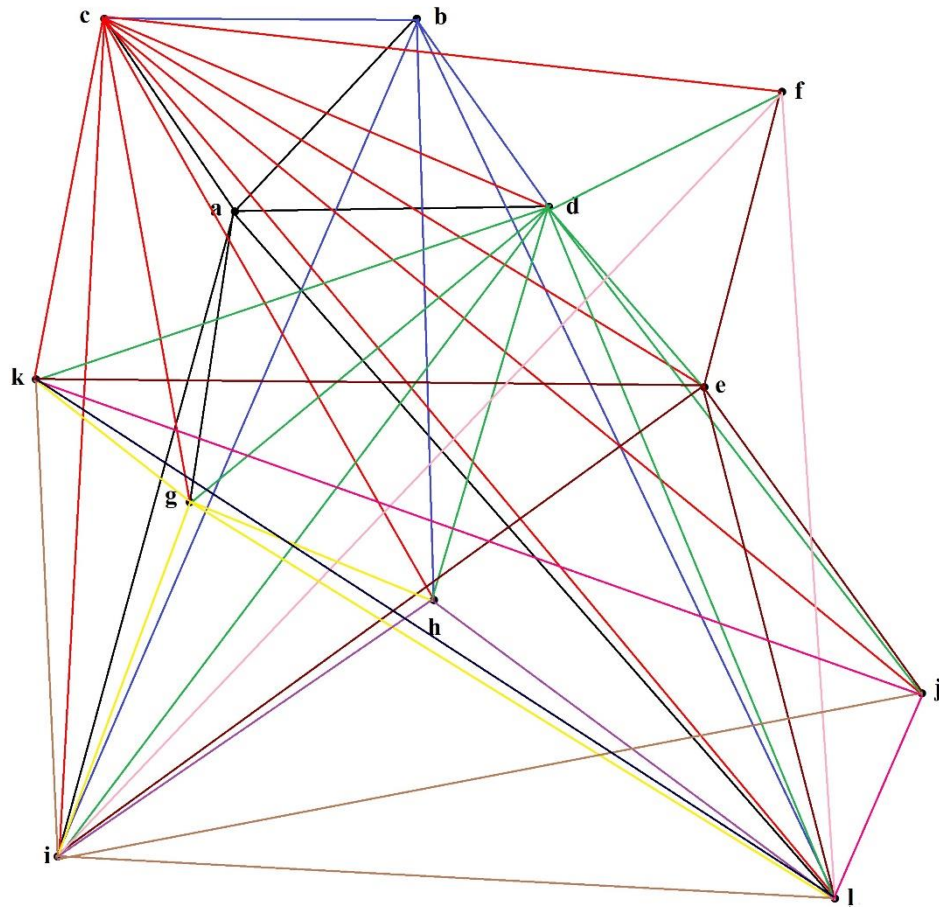


V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian ini, dengan mengamati arus lalu lintas pada 12 arus lalu lintas dapat disimpulkan bahwa.

1.



- Terdapat 4 arus lalu lintas yang kompatibel dengan semua jalur, yaitu arus lalu lintas *c, d, i dan l*.
- Terdapat 2 arus lalu lintas yang kompatibel dengan arus *b, c, d, g, i dan l*, yaitu arus lalu lintas *a dan h*.
- Arus lalu lintas *b* kompatibel dengan arus lalu lintas *a, c, d, h, i dan l*.
- Arus lalu lintas *e* kompatibel dengan arus lalu lintas *c, d, f, i, j, k dan l*.
- Arus lalu lintas *f* kompatibel dengan arus lalu lintas *c, d, e, i dan l*.
- Arus lalu lintas *g* kompatibel dengan arus lalu lintas *a, c, d, h, i, k dan l*.
- Arus lalu lintas *j* kompatibel dengan arus lalu lintas *c, d, e, i, k dan l*.
- Arus lalu lintas *k* kompatibel dengan arus lalu lintas *c, d, e, g, i, j dan l*.

2. Kemudian, dari hasil tersebut diperoleh waktu tunggu optimal selama 120 *detik* untuk asumsi belok kiri tidak mengikuti lampu lalu lintas dan 180 *detik* untuk asumsi belok kiri tidak mengikuti lampu lalu lintas. Sedangkan hasil pengamatan yang terjadi di lapangan untuk waktu tunggu total optimal selama 153 *detik*. Hasil yang telah didapat menunjukkan bahwa asumsi belok kiri tidak mengikuti lampu lalu lintas merupakan solusi terbaik dikarenakan waktu tunggu total optimalnya lebih kecil. Semakin kecil waktu tunggu disuatu jalur lalu lintas dapat mengurangi terjadinya kepadatan atau penumpukan kendaraan di jalur tersebut.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, asumsi yang dilakukan pada penelitian ini hanya ada dua yaitu asumsi kendaraan belok kiri mengikuti lampu lalu lintas dan asumsi kendaraan belok kiri tidak mengikuti lampu lalu lintas. Sehingga, dari penelitian ini penulis menyarankan untuk menerapkan asumsi yang mungkin terjadi di persimpangan jalan yang dapat mempengaruhi terjadi kemacetan.