

BAB V
PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Dari hasil survei langsung dilapangan dan hasil perhitungan analisa data yang telah dilakukan, maka penulis menyimpulkan sebagai berikut :

a. Kinerja Utama

Parameter	Eksisting	Frekuensi Kereta (Naik 10 Kali/jam)
Kapasitas(C)	1955,8 Skr/Jam	1778 Skr/Jam
Derajat Kejenuhan(Dj)	1,52 Skr/Jam	1,68 Skr/Jam
Level Of Service(LOS)	F	F

b. Kinerja Pendukung

Parameter	Eksisting	Frekuensi Kereta (Naik 10 Kali/jam)
Panjang Antrian(PA)	119,253 Meter	124,683 Meter
Tundaan(T)	13,57 Detik/Skr	15,77 Detik/Skr
Peluang Antrian(PA)	98 %-215 %	122 %-276 %

c. Biaya Operasional Kendaraan

Parameter	Eksisting	Frekuensi Kereta (Naik 10 Kali/jam)
Kecepatan (Vr)	20 Km/Jam	15 Km/Jam
Biaya Tetap(BT)	Rp.162,7 /Km	Rp.162,7 /Km
Biaya Tdk Tetap(BTT)	Rp. 1.763,77 /Km	Rp. 1.812,97 /Km
BOK Total	Rp. 1.926,47 /Km	Rp. 1.975,67 /Km

5.2 SARAN

Dari hasil penelitian dan analisis data, untuk meningkatkan kinerja simpang Parung Panjang maka disarankan sebagai berikut :

- a. Diperlukan selanjutnya penindakan solusi yang tepat untuk permasalahan kemacetan pada simpang Mathla'ul Huda yaitu : simpang tidak sebidang untuk menurunkan angka kemacetan.
- b. Diperlukan adanya kajian lebih jauh tentang studi kelayakan(*Visibility Study*) untuk menentukan solusi yang tepat dan yang paling cocok sesuai dengan lokasi pada simpang Mathla,ul Huda untuk meminimalisir kemacetan.