

## **BAB VI PENUTUP**

### **6.1 Kesimpulan**

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, maka terdapat beberapa hal yang dapat ditarik kesimpulan pada simpang Krabyakan.

1. Dari hasil analisis eksisting pada simpang Krabyakan, simpang tersebut memiliki Tingkat pelayanan B. Dimana derajat kejenuhannya sebesar 0,20, tundaan saat ini pada simpang sebesar 7,14 det/SMP, dan total antrian minimal sebesar 3% dan total antrian maksimal sebesar 9%.
2. Dari ketiga usulan yang telah dilakukan analisis, maka usulan terbaik dari segi untuk upaya peningkatan keselamatan yaitu dengan diterapkannya pengaturan APILL 4 fase dikarenakan dengan begitu dapat mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan serta mengurangi konflik lalu lintas yang terdapat pada simpang Krabyakan. Dengan diterapkannya pengaturan APILL 4 (empat) fase konflik pada simpang hanya terjadi 4 titik konflik berpencah (*diverging*).
3. Untuk mengatur kecepatan kendaraan yang akan melintasi simpang Krabyakan perlu ditambahkannya rambu pembatas kecepatan berjumlah 2 (dua) rambu pada ruas jalan Ploso-Pacitan-Hadiwarno segmen 1 dan 2. Kemudian untuk penambahan rambu peringatan adanya APILL ditambahkan sejumlah 4 (empat) titik pemasangan rambu.

### **6.2 Saran**

1. Diperlukannya perubahan tipe pengendali simpang Krabyakan dari yang sebelumnya simpang tidak bersinyal menjadi simpang bersinyal yang berdasarkan dengan jumlah kecelakaan pada simpang Krabayakan lebih dari 5 kejadian setiap tahunnya.
2. Perlu dilakukannya peningkatan kinerja simpang Krabyakan secara periodik, hal ini untuk mengantisipasi terjadinya peningkatan volume lalu

lintas yang ada sehingga pengendalian simpang dapat sesuai dengan kondisi yang sedang terjadi. Mengingat jumlah kendaraan setiap tahunnya meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk di Kabupaten Pacitan.

3. Perlu menambahkan rambu pada simpang Krabyakan yaitu dengan penambahan rambu peringatan adanya APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) sejumlah 4 (empat) titik pemasangan dan rambu pembatas kecepatan 60 km/jam untuk jalan arteri primer pada ruas jalan Ploso-Pacitan-Hadiwarno segmen 1 dan 2 sejumlah 2 (dua) titik pemasangan rambu.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, "Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015."
- \_\_\_\_\_, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014."
- \_\_\_\_\_, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015."
- \_\_\_\_\_, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 Tahun 2015."
- \_\_\_\_\_, "Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009." n.d.
- Achmad Taufik. n.d. "KAJIAN KARAKTERISTIK SIMPANG BERSINYAL DENGAN METODE PKJI."
- Alokabel Koilal. 2018. "KELURAHAN OESAPA KECAMATAN KELAPA LIMA KOTA KUPANG PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR" 1:227–31.
- Dewi, Selpa. 2021. "ANALISIS KINERJA SIMPANG EMPAT TAK BERSINYAL (Studi Kasus : Persimpangan Jalan Ahmad Yani Ekor Lubuk Kota Padang Panjang)." *Ensiklopedia Research and Community Service Review* 1. <http://jurnal.ensiklopediaku.org>.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Sekretaris, Para Direktur di Direktorat Jenderal Bina Marga, Para Kepala Balai Besar, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional di Direktorat Jenderal Bina Marga, and Para Kepala Satuan Kerja di Direktorat Jenderal Bina Marga. n.d. "Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia."
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. n.d. "Pedoman Teknis Pengaturan Lalu Lintas Di Persimpangan."
- Efendy, Anwar. 2021. "SIGMA: Jurnal Teknik Sipil KAJIAN EFEKTIFITAS REKAYASA LALU LINTAS PADA PERSIMPANGAN TANAH AJI KOTA MATARAM." *Prodi Teknik Sipil FATEK UMMAT*. Vol. 1.
- Galfi, M. n.d. "STUDI SIMPANG BERSINYAL PADA SIMPANG 4 (EMPAT) SEMPAJA SAMARINDA."
- Setiawan, Dian M, Yogyakarta Jl Lingkar Selatan, and Lingga Ardhi Rezki. 2017. "INSPEKSI KESELAMATAN JALAN YOGYAKARTA-WONOSARI KM 18 SAMPAI DENGAN KM 22."

Tim PKL Kabupaten Pacitan. 2024. Laporan Umum Manajemen Transportasi Jalan

Kabupaten Pacitan. Bekasi : PTDI-STTD

Yustus, 2022. "EVALUASI PERSIMPANGAN TAK BERSINYAL STUDI KASUS."