

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Diperoleh representasi jalan raya yang terpilih di wilayah Kota Tangerang dalam bentuk graf berarah yang terdiri dari 25 simpul yang merepresentasikan lokasi-lokasi penting dan 55 sisi yang merepresentasikan ruas jalan terpilih.
2. Diperoleh rute terpendek dari simpul v_n dengan $1 \leq n \leq 24$ menuju simpul v_{25} dengan masing-masing rute dan bobot akhir sebagai berikut:
 - a. $v_1 \rightarrow v_3 \rightarrow v_{14} \rightarrow v_{18} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,86;
 - b. $v_2 \rightarrow v_7 \rightarrow v_{11} \rightarrow v_{12} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,71;
 - c. $v_3 \rightarrow v_{14} \rightarrow v_{18} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,48;
 - d. $v_4 \rightarrow v_3 \rightarrow v_{14} \rightarrow v_{18} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,58;
 - e. $v_5 \rightarrow v_{15} \rightarrow v_{18} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,71;
 - f. $v_6 \rightarrow v_2 \rightarrow v_7 \rightarrow v_{11} \rightarrow v_{12} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,94;
 - g. $v_7 \rightarrow v_{11} \rightarrow v_{12} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,33;
 - h. $v_8 \rightarrow v_9 \rightarrow v_{10} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,34;
 - i. $v_9 \rightarrow v_{10} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,24;
 - j. $v_{10} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 0,98;
 - k. $v_{11} \rightarrow v_{12} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,11;
 - l. $v_{12} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 0,91;
 - m. $v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 0,68;
 - n. $v_{14} \rightarrow v_{18} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,38;
 - o. $v_{15} \rightarrow v_{18} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,48;
 - p. $v_{16} \rightarrow v_{11} \rightarrow v_{12} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,33;
 - q. $v_{17} \rightarrow v_{16} \rightarrow v_{11} \rightarrow v_{12} \rightarrow v_{13} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,51;
 - r. $v_{18} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,25;
 - s. $v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,14;
 - t. $v_{20} \rightarrow v_{19} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,33;
 - u. $v_{21} \rightarrow v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 1,15;

- v. $v_{22} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 0,73;
- w. $v_{23} \rightarrow v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 0,69;
- x. $v_{24} \rightarrow v_{25}$ dengan bobot akhir 0,21.

5.2 Saran

Bagi peneliti selanjutnya, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pada penelitian selanjutnya dapat menambahkan variabel-variabel seperti kondisi jalan ataupun hambatan samping berupa interaksi antara arus lalu lintas dengan aktivitas dipinggir jalan yang dapat berupa pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain yang berhenti, kendaraan yang berjalan lambat, dan kendaraan yang masuk dan keluar dari lahan di samping jalan.
2. Penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan memperluas cakupan lokasi penelitian dan juga dapat menggunakan metode atau algoritma lainnya.

