

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dapat diperoleh kesimpulan yaitu :

1. Nilai kapasitas terbesar berada pada stasioning 11 sebesar 5277,63 dan nilai kapastas terkecil berada pada stasioning 7 sebesar 2976,05. Perbedaan nilai masing – masing faktor koreksi dapat mempengaruhi besarnya nilai kapasitas yang didapatkan. Untuk faktor penyesuaian pemisah arah (FCSP) berbeda pada jam puncak pagi sebesar 0,955 dan sore sebesar 0,985, hal ini dipengaruhi oleh penggunaan badan jalan. Untuk faktor penyesuaian lebar jalur (FCCW) terdapat stasioning yang memiliki lebar jalur yang relatif kecil dari stasioning lainnya yaitu pada stasioning 7 (Sta 1+700) sampai stasioning 9 (Sta 1+900). Untuk faktor penyesuaian hambatan samping (FCSF) terdapat perbedaan yaitu pada stasioning 10 (Sta 2+000) sebesar 0,93 dan stasioning 11 (Sta 2+100) sebesar 0,95, hal ini disebabkan oleh aktivitas di samping jalan berbeda dan terdapatnya pertokoan yang tidak memiliki lahan parkir sehingga adanya kendaraan yang parkir dibadan jalan.
2. Kinerja ruas jalan Alai Timur Sta 1+100 – Sta 2+200 pada jam puncak pada saat kondisi normal didapatkan rata-rata nilai Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) bernilai C, yang dimana kondisi arus lalu lintas ruas jalan Alai Timur Sta 1+100 – Sta

2+200 dikatakan stabil, kecepatan kendaraan dapat dikendalikan dan kepadatan lalu lintas sedang.

3. Kinerja ruas jalan Alai Timur Sta 1+100 – Sta 2+200 setelah dilakukan prediksi pada saat terjadi tsunami pada jam puncak rata-rata nilai Indeks Tingkat Pelayanan bernilai F, yang dimana volume lalu lintas lebih besar dari nilai kapasitas sehingga kondisi arus lalu lintas ruas jalan Alai Timur terhambat sehingga akan terjadi kemacetan dengan antrian yang panjang.
4. Kinerja arus lalu lintas pada ruas Alai Timur Sta 1+100 – Sta 2+200 dikatakan belum dapat melayani kebutuhan arus lalu lintas pada saat terjadinya tsunami.

5.2 Saran

1. Untuk penelitian selanjutnya dalam pengambilan data hambatan samping agar dilakukan selama 60 menit yang bertujuan untuk mendapatkan hasil yang lebih tepat.
2. Untuk penelitian selanjutnya agar mempertimbangkan data hambatan samping pada pukul 09.00 – 15.30 WIB, dikarenakan pada penelitian yang telah dilakukan pada pukul tersebut diasumsikan arus lalu lintas tidak mempengaruhi kinerja arus lalu lintas.
3. Diharapkan kepada pemerintah agar dapat mempertimbangkan hasil penelitian yang telah dilakukan sebagai bahan untuk pengembangan segmen jalur evakuasi tsunami pada ruas jalan Alai Timur dan diharapkan agar menambah jalur alternatif yang harus dilalui supaya dapat melayani arus lalu lintas yang normal ketika terjadinya tsunami.

4. Diharapkan kepada pemerintah agar melengkapi rambu-rambu lalu lintas yang diperlukan disepanjang jalur evakuasi tsunami ruas jalan Alai Timur.

