

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan penelitian yang telah dilaksanakan peneliti dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut, yakni:

1. Nilai kapasitas terbesar berada pada stasioning 13 (Sta 3+500) yaitu 5717,61 dan kapasitas terkecil berada pada stasioning 7 (Sta 2+900) yaitu 4481,77. Besarnya nilai kapasitas dapat berbeda – beda dikarenakan oleh adanya beberapa perbedaan pada faktor koreksinya.

Pada faktor koreksi lebar jalur (FCw) ada stasioning yang memiliki lebar jalur yang relatif kecil dari stasioning lainnya. Contohnya pada stasioning 5 (Sta 2+700) hingga stasioning 8 (Sta 3+000).

Pada faktor koreksi ukuran kota (FCcs) nilai faktor koreksinya sama untuk setiap stasioning dengan nilai 0,94.

Pada faktor koreksi pemisah arah (FCsp) ada stasioning yang bernilai 1 dikarenakan pada stasioning tersebut menggunakan median yaitu pada stasioning 5 (Sta 2+700) hingga stasioning 8 (Sta 3+000) dan stasioning 13 (Sta 3+500). Untuk stasioning lainnya berbeda di pagi hari dan sore hari dikarenakan pada pagi hari pemisah arah adalah 65-35 dan pada sore hari pemisah arah adalah 55-45.

Pada faktor koreksi hambatan samping (FCsf) juga terdapat beberapa perbedaan di beberapa stasioning. hal ini

dikarenakan oleh aktivitas atau kegiatan yang berada di samping badan jalan untuk setiap stasioning berbeda – beda. contohnya pada stasioning 5 (Sta 2+700) dan stasioning 6 (Sta 3+000) hambatan sampingnya cukup tinggi dikarenakan pada stasioning tersebut banyak terdapat pertokoan dan kendaraan yang berhenti seperti angkutan umum. Dan pada stasioning tersebut juga tidak ada lahan parkir sehingga banyak kendaraan yang memarkirkan kendaraan di badan jalan.

2. Kinerja ruas Jalan Alai Timur Sta. 2+300 – Sta. 3+500 sebagai jalan evakuasi tsunami atau *Tsunami Evacuation Road (TER)* terbagi atas:
  - a. Pada pukul 06.30-07.00 WIB nilai indeks tingkat pelayanan (ITP) ruas jalan cenderung berada pada kelas A, dimana kondisi arus lalu lintas bebas dengan kecepatan tinggi.
  - b. Pada pukul 07.00-09.00 WIB nilai indeks tingkat pelayanan (ITP) ruas jalan cenderung berada pada kelas C, dimana kondisi arus lalu lintas bersifat stabil namun kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan.
  - c. Pada pukul 09.00-16.00 WIB nilai indeks tingkat pelayanan (ITP) ruas jalan cenderung berada pada kelas B, dimana kondisi arus lalu lintas bersifat stabil namun kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas.
  - d. Pada pukul 16.00-18.00 WIB nilai indeks tingkat pelayanan (ITP) ruas jalan cenderung berada pada kelas C, dimana kondisi arus lalu lintas bersifat stabil namun kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan.

- e. Pada pukul 18.00-18.30 WIB nilai indeks tingkat pelayanan (ITP) ruas jalan cenderung berada pada kelas B, dimana kondisi arus lalu lintas bersifat stabil namun kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas.
4. Kinerja ruas jalan Alai Timur Sta. 2+300 – Sta. 3+500 setelah dilakukan prediksi pada saat terjadi bencana tsunami pada jam puncak nilai indeks tingkat pelayanan (ITP) jalannya cenderung berada pada kelas F sehingga menyebabkan kemacetan karena kondisi arus lalu lintas terhambat, kecepatan rendah, dan volume lalu lintas diatas kapasitas.
5. Kinerja arus lalu lintas pada ruas jalan Alai Timur Sta. 2+300 – Sta. 3+500 dapat dikatakan belum memenuhi pelayanan untuk menjadi jalan evakuasi tsunami atau *Tsunami Evacuation Road* (TER).

## 5.2 Saran

1. Pada penelitian yang telah dilaksanakan, pengambilan data untuk hambatan samping dilakukan hanya 20 menit untuk setiap stasioningnya. Disarankan kepada peneliti selanjutnya untuk melaksanakan penelitian yang serupa pengambilan datanya dilakukan selama 1 jam agar mendapatkan hasil yang lebih tepat dan akurat.
2. Pada penelitian yang telah dilaksanakan, untuk pukul 09.00 hingga 16.00 WIB tidak dilakukan pengambilan data dikarenakan pada jam tersebut diasumsikan arus lalu lintas berada pada kondisi stabil dan hambatan samping tidak terlalu mempengaruhi kinerja lalu lintas. Disarankan kepada peneliti

selanjutnya agar mempertimbangkan untuk melakukan pengambilan data pada jam tersebut.

3. Pada penelitian yang telah dilaksanakan terdapat beberapa stasioning yang dekat dengan simpang dan mengabaikan simpang tersebut dalam artian tidak dianggap sebagai simpang. Disarankan kepada peneliti selanjutnya agar memperhitungkan simpang tersebut dengan menggunakan perhitungan kapasitas simpang.
4. Disarankan untuk kedepannya kepada pemerintah agar menggunakan hasil penelitian ini sebagai bahan pertimbangan untuk pengembangan segmen ruas jalan yang digunakan sebagai jalur evakuasi tsunami serta untuk mencari alternatif lain apabila terdapat kendala pada proses evakuasi tsunami.
5. Disarankan untuk kedepannya kepada pemerintah agar perlu dilakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas disepanjang ruas jalan Alai Timur seperti menggunakan rambu dilarang berhenti / parkir dan penambahan median pada stasioning yang memiliki hambatan samping tinggi agar ruas jalan tersebut dapat memberikan pelayanan sebagai jalan evakuasi tsunami.

