

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pengamatan dan analisis pada ruas Jalan Depati Hamzah Kota Pangkalpinang pada saat ini, diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja lalu lintas Jalan Depati Hamzah Kota Pangkalpinang pada kondisi eksisting menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 masuk dalam kategori E, hal ini bisa dilihat dari nilai derajat kejenuhan terbesar yaitu 0,951 pada jam puncak (16.00-17.00). Maka kinerja ruas Jalan Depati Hamzah Pangkalpinang (kondisi eksisting) dengan tipe jalan dua lajur dua arah tak terbagi (2/2 UD) memiliki tingkat pelayanan jalan kategori E, dengan kondisi ruas jalan kadang terhambat.
2. Kinerja lalu lintas ruas Jalan Depati Hamzah Kota Pangkalpinang dengan asumsi pada kondisi *oneway* menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 masuk dalam kategori baik, hal ini dapat dilihat dari nilai derajat kejenuhan terbesar yaitu 0,477. Dengan nilai derajat kejenuhan ini maka ruas Jalan Depati Hamzah Pangkalpinang dengan asumsi kondisi *oneway* memiliki tingkat pelayanan jalan kategori B, dengan kondisi ruas jalan stabil.

5.2 Saran

Saran yang diajukan berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan antara lain:

1. Dari analisis yang dilakukan di Jalan Depati Hamzah Pangkalpinang pada kondisi eksisting, besarnya kendaraan sudah sulit ditampung oleh kapasitas jalan yang ada. Seiring berjalannya waktu, karena jalan ini merupakan salah satu akses menuju perkantoran, sekolah, tempat pariwisata, pemukiman penduduk, pertokoan dan akses menuju Bandar Udara Depati Amir. Jumlah kendaraan akan terus bertambah sedangkan kapasitas jalan sulit untuk

ditambah. Untuk itu, sangat perlu dilakukan suatu analisis yang lebih baik untuk mengatasi permasalahan di Jalan Depati Hamzah Pangkalpinang ini. Salah satunya bias menggunakan manajemen lalu lintas penerapan jalan satu arah (*oneway*).

2. Perlunya dilakukan penelitian lebih lanjut tentang kondisi ruas jalan yang sempit yang mengakibatkan kemacetan atau penumpukan kendaraan bermotor.
3. Diperlukannya pemeliharaan jalan berupa kelengkapan fasilitas jalan (marka, bahu jalan, serta rambu-rambu lalu lintas).
4. Penerapan jalan satu arah ini sebaiknya dilakukan secara bertahap untuk melihat bagaimana perubahan yang terjadi di lapangan.
5. Penerapan jalan satu arah tidak hanya berdasar pada analisis kinerja lalu lintas saja, oleh karena itu diperlukan analisis lebih lanjut berupa analisis mengenai biaya operasional kendaraan seperti analisis biaya dibandingkan dengan jarak dan analisis nilai waktu dibandingkan dengan waktu tempuh. Kemudian diperlukan juga analisis kelayakan, dan dampak ekonomi terhadap perubahan sistem lalu lintas.
6. Sosialisasi kepada masyarakat juga diperlukan sehingga masyarakat lebih mengerti tentang perubahan sistem lalu lintas dan menumbuhkan kesadaran untuk tertib berlalu lintas.
7. Dalam pelaksanaan survei harus dilakukan dengan teliti agar data yang didapatkan menjadi data yang akurat dan baik.