

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari penjelasan dan pembahasan yang telah disampaikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

- a. Volume terbesar di ruas Jalan Alamsyah Ratu Prawiranegara Kota Palembang yang terjadi pada hari sibuk yaitu hari Kamis pada jam sibuk sekitar pukul 06.30 – 07.30 WIB dari arah Kota Palembang menuju arah Musi II sebesar 3217,35 smp/jam.
- b. Hasil analisa kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Alamsyah Ratu Prawiranegara Kota Palembang menunjukkan bahwa kondisi segmen jalan memiliki kinerja yang masih baik karena  $D_j < 0,85$  yang dimana nilai derajat kejenuhan dari arah Kota Palembang menuju Musi II sebesar  $DS > 0,617$  dan nilai derajat kejenuhan dari arah Kota Musi II menuju Kota Palembang sebesar  $DS > 0,572$ .
- c. Hasil analisa *U-Turn* pada ruas Jalan Alamsyah Ratu Prawiranegara Kota Palembang menunjukkan adanya antrian yang akan terjadi pada titik *U-Turn* yaitu  $\rho = 4,238 > 1$ . Adanya antrian yang terjadi pada titik *U-Turn* tersebut disebabkan oleh lorong/persimpangan tidak bersinyal pada bukaan median *U-Turn* dan volume melawan arus yang berada didekat lokasi penelitian menyebabkan pengaruh yang cukup besar pada tundaan kendaraan. Antrian kendaraan terjadi sehingga mempengaruhi perilaku kendaraan yang akan melakukan manuver *U-Turn*.

#### **5.2 Saran**

Dari hasil penelitian maka saran yang dapat diberikan yaitu sebagai berikut :

- a. Berdasarkan hasil visual dan analisa maka ruas Jalan Alamsyah Ratu Prawiranegara perlu kajian terhadap kebutuhan geometrik jalan dan penambahan larangan agar kendaraan roda dua tidak melawan arus lalu lintas.

- b. Kepada pihak yang berkompeten untuk selalu memperhatikan ruas – ruas jalan yang rawan terhadap kemacetan, mengingat jumlah penduduk yang semakin meningkat karena jumlah penduduk Kota Palembang saat ini mencapai 1,67 juta jiwa, yang mana menurut pakar transportasi penduduk kota yang sudah diatas 1 juta akan timbul masalah transportasi.
- c. Perlu adanya studi lanjutan mengenai Panjang antrian dan lama antrian yang terjadi pada *U – Turn*, mengingat bahwa penelitian ini tidak menentukan pemecahan masalah panjang antrian dan lama antrian yang terjadi pada *U – Turn*.