

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Simpulan

Simpang bersinyal yang sebelumnya terdapat pada daerah UNILA sekarang sudah dirubah menjadi *underpass* dan tipe jalan yang awalnya hanya 4/2 T sekarang menjadi 4/2 T pada *underpass* dan 2/2 TT pada jalan atas kanan dan kiri. Setelah adanya *underpass* maka volume lalu lintas meningkat menjadi 19.359 smp/jam dari sebelumnya 3.670 smp/jam dengan meningkatnya volume lalu lintas maka kapasitas pada daerah tersebut mengalami penurunan dari 3.938 menjadi 2.854. Derajat kejenuhan pada daerah tersebut mengalami penurunan dari 0,75 menjadi 0,65 hal tersebut mengakibatkan tingkat pelayanan jalan pada daerah tersebut juga membaik, tingkat pelayanan jalan yg awalnya D (Arus mendekati stabil, kecepatan masih bisa dikendalikan, V/C masih dapat ditolerir) setelah adanya *underpass* maka tingkat pelayanan jalan menjadi C (Arus stabil, tetapi kecepatan gerak kendaraan dikendalikan). Untuk kelas hambatan samping rendah dengan frekuensi bobot 100-299 dengan kondisi permukiman, beberapa angkutan umum.

(Untuk data terdahulu dapat di evaluasi dari Dharmawan, W.I., Oktarina, D.,2013. Kajian Putar Balik (U-Turn) Terhadap Kemacetan Ruas Jalan Di Perkotaan (Studi Kasus Ruas Jalan Teuku Umar Dan Jalan ZA Pagar Alam Kota Bandar)

#### B. Saran

Beberapa saran dari hasil penelitian ini antara lain :

1. Perlu adanya jembatan penyebrangan bagi pejalan kaki.  
Jembatan penyebrangan orang pada jalan *underpass* unila sangat dibutuhkan guna mempermudah bagi pejalan kaki untuk menyebrang terlebih pada *underpass* tersebut banyak aktivitas pejalan kaki.
2. Perlu adanya rambu lalu lintas dan marka jalan agar pengendara tidak merasa bingung saat akan melintasi daerah tersebut.

3. Perlu adanya trotoar.

Trotoar pada lokasi *underpass* unila sangat berguna untuk mempermudah pejalan kaki melakukan aktivitas karna pada lokasi tersebut trotoar yang sebelumnya ada menjadi tidak ada setelah adanya *underpass*.