

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil yang sudah disampaikan di atas, disimpulkan bahwa yang didapat ialah:

1. Trase yang dipilih merupakan trase dengan Alternatif 1 dengan titik awal simpang pada Jalan Yos Sudarso, kemudian menuju Pasar/Pelelangan Ikan, menyeberangi teluk, melewati pelabuhan penyeberangan, lalu berakhir di Jalan Merdeka. Bentang jembatan yang dibutuhkan untuk alternatif ini adalah 300 m pemilihan trase ini berdasarkan selain karena memiliki efisiensi jarak tempuh yang lebih efisien juga terdapat kesesuaian lahan dan aksesibilitas dengan masterplan kawasan Teluk Sawaibu dibandingkan dengan dua trase lainnya
2. Untuk pengaturan manajemen lalu lintas dengan memperhatikan asumsi kendaraan yang akan melalui jembatan sebesar 60 persen yang direncanakan selama dua puluh tahun didapat bahwa berdasarkan derajat kejenuhannya maka ditahun pertama hingga tahun sepuluh diberlakukan satu jalur untuk dua arah pergerakan. Untuk tahun ke-17 dan selanjutnya memerlukan dua jalur untuk dua arah pergerakan. Rancangan pergerakan kendaraan di Jembatan Teluk Sawaibu direncanakan terbagi menjadi dua yakni pada akses untuk jalan eksisting dan pada jembatan. Pergerakan kendaraan pada jembatan bergerak dari simpang Yos Sudarso hingga menuju jalan Merdeka. Dimana pada sisi simpang Yos Sudarso Pasar, tempat ibadah masih bisa masyarakat akses tanpa ada titik simpul pergerakan kendaraan dengan jembatan dan Konsep pergerakan kendaraan di jalan eksisting pada sisi jalan merdeka dirancang terpisah dengan jembatan baru. Jalur akses di pelabuhan penyeberangan (jalan Jogjakarta) .
3. Setelah melakukan analisa ekonomi pada studi Kelayakan Pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu, Alternatif pertama lintasan Jembatan Teluk Sawaibu diasumsikan ***memenuhi persyaratan Kelayakan aspek ekonomi berdasarkan Nilai Inflasi***. Perihal ini tampak melalui nilai NPV sejumlah Rp.67.061.982.402, kemudian nilai BCR sebesar Rp. 1.096 dan IRR sebesar 30 % lebih dari nilai MARRnya sebesar 10% yang artinya Jembatan Teluk Sawaibu alternatif 1 tersebut memiliki nilai manfaat lebih besar dibandingkan dengan nilai yang di investasikan atau pengeluarannya serta memiliki potensi pengembaliannya di atas tingkat pengembalian minimal yang

didapatkan. Manfaat non ekonomi diantaranya adalah membuka akses bagi wilayah yang dilalui rencana jembatan yang selama ini terkendala oleh terbatasnya jaringan transportasi, karena harus jalan memutar dari Angrem ke Sanggeng dan juga sebaliknya kemudian mempercepat pertumbuhan disegala bidang terutama kegiatan ekonomi serta perdagangan, jasa dan masyarakat Papua Barat memiliki satu icon yang cukup membanggakan dari aspek pembangunan daerah.

5.2 Saran

Saran yang di sampaikan dan diberikan agar dapat membantu dalam pelaksanaan pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu selanjutnya diantaranya yaitu:

1. Untuk penelitian selanjutnya dalam pemilihan alternatif trase bisa menambahkan daya dukung tanah dan kelayakannya dari sisi efisien pembangunan yakni dari segi biaya yang dibandingkan dengan kekuatannya serta analisa ekonomi berdasarkan PDRBnya.
2. Aspek Ekonomi dan Transportasi disaat penelitian selanjutnya agar lebih di perhatikan mengingat di saat proses pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu akan berdampak pada situasi dan kondisi disekitar area pembangunan tersebut.