

# BAB V

## PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

A. Berdasarkan hasil analisis dapat diambil beberapa kesimpulan terkait karakteristik pola perjalanan penduduk BTN setelah adanya pembangunan Jembatan Petuk, yaitu:

#### 1. Pola Perjalanan Spasial

##### a) Pola perjalanan orang

Berdasarkan hasil survei lalu lintas, pola perjalanan orang yang terjadi di perempatan simpang BTN-Petuk berbeda pada tiap Pos pengamatan. Pada titik Pos pengamatan 1 perjalanan orang (kendaraan ringan dan sepeda motor) dengan kendaraan ringan sebanyak 12,9% ke arah kiri, 70,5% arah lurus, dan 16,6% ke arah kanan, sedangkan sepeda motor sebanyak 12,9% ke arah kiri, 69,1% arah lurus, dan 18,0% ke arah kanan. Sehingga perjalanan paling sering yaitu arah lurus menuju BTN Bawah. Pada titik Pos pengamatan 2 perjalanan orang dengan kendaraan ringan sebesar 44,3% ke arah kiri, 49,2% arah lurus, dan 6,5% ke arah kanan, sedangkan sepeda motor sebanyak 38,7% ke arah kiri, 50,7% arah lurus, dan 10,6% ke arah kanan. Sehingga perjalanan paling sering yaitu arah lurus menuju Jembatan Petuk. Pada titik Pos pengamatan 3 dengan kendaraan ringan sebanyak 28,1% ke arah kiri, 37,0% arah lurus, dan 34,9% ke arah kanan, sedangkan sepeda motor sebanyak 25,4% ke arah kiri, 44,4% arah lurus, dan 30,2% ke arah kanan. Sehingga perjalanan orang paling sering yaitu arah lurus menuju BTN Atas. Pada titik Pos pengamatan 4 perjalanan yang terjadi yaitu kendaraan ringan sebanyak 14,2% ke arah kiri, 52,3% arah lurus, dan 31,5% ke arah kanan. Dan sepeda motor sebanyak 20,6% ke arah kiri, 53,3% arah lurus, dan 26,0% ke arah kanan. Sehingga pada Pos 4 perjalanan paling sering yaitu arah lurus menuju jalur 40 – sikumana. Dan berdasarkan hasil wawancara, presentasi pola perjalanan orang juga sangat tinggi yaitu 96%. Sehingga aktifitas atau pola perjalanan masyarakat BTN Kolhua dominan pada pola perjalanan dengan orang.

##### b) Pola perjalanan barang

Pada saat survei, aktifitas kendaraan dengan barang dihitung sama dengan kendaraan roda enam ke atas (kendaraan berat). Perjalanan barang yang

terjadi berbeda pada tiap titik Pos pengamatan. Pada titik Pos pengamatan 1 perjalanan barang (kendaraan berat) yaitu sebanyak 29,4% ke arah kiri, 39,9% arah lurus dan 30,8% ke arah kanan. Sehingga perjalanan barang paling sering yaitu arah lurus menuju BTN Bawah. Pada titik pos pengamatan 2 yaitu sebanyak 26,1% ke arah kiri, 65,9% arah lurus, dan 8,0% ke arah kanan, sehingga perjalanan barang paling sering yaitu arah lurus menuju Jembatan Petuk. Pada titik Pos pengamatan 3 sebanyak 26,9% ke arah kiri, 19,3% arah lurus, dan 53,8% ke arah kanan, sehingga perjalanan barang paling besar yaitu arah kanan menuju Jalur 40 – Sikumana. Pada titik Pos pengamatan 4 yaitu sebanyak 11,4% ke arah kiri, 81,5% arah lurus, dan 7,0% ke arah kanan, sehingga perjalanan barang paling sering yaitu arah lurus menuju Jalur 40 - Sikumana. Dan berdasarkan hasil wawancara, presentasi pola perjalanan barang juga sangat rendah yaitu 4%.

## 2. Pola Perjalanan Non Spasial

### a) Penyebab terjadinya pergerakan

Berdasarkan hasil survei dan pengamatan kondisi lingkungan, penyebab terjadinya pergerakan adalah kegiatan dengan tujuan ekonomi berupa perdagangan dan pekerjaan. dan dari hasil kuesioner penyebab terjadinya pergerakan tertinggi adalah kegiatan dengan tujuan sosial berupa pendidikan yaitu 53%, sedangkan untuk kegiatan dengan tujuan ekonomi hanya sebesar 39% dan kegiatan dengan tujuan lainnya sebesar 8%.

### b) Waktu terjadinya pergerakan

Berdasarkan hasil survei lalu lintas, waktu terjadinya pergerakan terjadi pada pagi, siang dan sore, namun yang paling terbesar pada sore hari yaitu sebesar 13415 kendaraan. Sedangkan dari hasil kuesioner waktu terjadinya pergerakan terbesar terjadi pada pagi hari yaitu 78%.

### c) Jenis sarana angkutan yang digunakan

Berdasarkan hasil survei lalu lintas dan hasil kuesioner, jenis sarana atau angkutan yang paling sering digunakan adalah angkutan pribadi berupa kendaraan roda dua. Dari hasil survei lalu lintas kendaraan roda dua sebanyak 78% dan pada hasil kuesioner kendaraan roda dua sebanyak 80%.

## B. Dampak pembangunan Jembatan Petuk

1. Pembangunan jembatan petuk memiliki dampak baik bagi masyarakat penduduk BTN Atas, hal ini dikarenakan perjalanan yang terjadi di perempatan simpang BTN-Petuk dengan jenis kendaraan berat sebanyak 29,4% ke arah kiri, 39,9%

arah lurus dan 30,8% ke arah kanan. Sedangkan kendaraan ringan sebanyak 12,9% ke arah kiri, 70,5% arah lurus, dan 16,6% ke arah kanan. Dan sepeda motor sebanyak 12,9% ke arah kiri, 69,1% arah lurus, dan 18,0% ke arah kanan. Arah tujuan perjalanan pada perjalanan penduduk BTN Atas terbesar yaitu arah lurus menuju BTN Bawah, walaupun arah perjalanan dominan menuju BTN Bawah namun pembangunan jembatan Petuk dapat membantu perjalanan penduduk BTN karena dari hasil presentase perjalanan penduduk BTN Atas jumlah presentase perjalanan yang melewati atau menuju jembatan Petuk masih cukup besar.

2. Bagi penduduk sekitar BTN Atas dan BTN Bawah yang melakukan perjalanan dari arah Jalur 40 pembangunan Jembatan Petuk sangat berpengaruh, hal ini dikarenakan perjalanan yang terjadi di perempatan simpang BTN-Petuk dengan jenis kendaraan berat sebanyak 26,1% ke arah kiri, 65,9% arah lurus, dan 8,0% ke arah kanan. Sedangkan kendaraan ringan sebanyak 44,3% ke arah kiri, 49,2% arah lurus, dan 6,5% ke arah kanan. Dan sepeda motor sebanyak 38,7% ke arah kiri, 50,7% arah lurus, dan 10,6% ke arah kanan. Sehingga arah tujuan perjalanan dari arah jalur 40 terbesar yaitu arah lurus menuju Jembatan Petuk. Sehingga pembangunan Jembatan Petuk memiliki pengaruh besar untuk perjalanan dari arah jalur 40 karena perjalanan orang dan perjalanan barang paling sering menuju Jembatan Petuk.
3. Sedangkan bagi masyarakat BTN Bawah yang melakukan perjalanan di perempatan simpang BTN-Petuk dengan jenis kendaraan berat sebanyak 26,9% ke arah kiri, 19,3% arah lurus, dan 53,8% ke arah kanan. Sedangkan kendaraan ringan sebanyak 28,1% ke arah kiri, 37,0% arah lurus, dan 34,9% ke arah kanan. Dan sepeda motor sebanyak 25,4% ke arah kiri, 44,4% arah lurus, dan 30,2% ke arah kanan. Perjalanan barang dengan jenis kendaraan berat memiliki arah tujuan perjalanan terbesar menuju arah kanan yaitu ke arah Jalur 40, sedangkan perjalanan orang dengan jenis kendaraan ringan dan sepeda motor memiliki arah tujuan perjalanan terbesar yaitu lurus menuju arah BTN Atas. Sehingga pembangunan Jembatan Petuk memiliki pengaruh yang tidak begitu besar bagi perjalanan penduduk BTN Bawah, hal ini dilihat dari presentase menuju jembatan Petuk yang didapat paling kecil, namun Jembatan Petuk juga berpengaruh bagi penduduk BTN Bawah karena masih ada perjalanan menuju jembatan Petuk walaupun presentase yang ditunjukkan paling kecil.

4. Perjalanan yang terjadi di perempatan simpang BTN-Petuk dari arah Jembatan Petuk dengan jenis kendaraan berat sebanyak 11,4% ke arah kiri, 81,5% arah lurus, dan 7,0% ke arah kanan. Sedangkan kendaraan ringan sebanyak 14,2% ke arah kiri, 52,3% arah lurus, dan 31,5% ke arah kanan. Dan sepeda motor sebanyak 20,6% ke arah kiri, 53,3% arah lurus, dan 26,0% ke arah kanan. Pembangunan Jembatan Petuk memiliki pengaruh yang besar bagi masyarakat BTN Atas dan BTN Bawah walaupun hasil pengamatan dilokasi didapat presentase lebih kecil dibandingkan ke arah Jalur 40, hal ini dikarenakan masyarakat BTN Atas dan BTN Bawah melakukan perjalanan menggunakan Jembatan Petuk.
5. Berdasarkan hasil wawancara terhadap masyarakat BTN Atas dan BTN Bawah jembatan Petuk memiliki pengaruh yang cukup besar yaitu memudahkan perjalanan menuju tempat untuk menempuh Pendidikan seperti menuju kampus bagi para mahasiswa dan dosen, hal ini diketahui dari hasil responden yang memiliki tujuan perjalanan sosial (Pendidikan) sebesar 53%. Adapun pengaruh lainnya yaitu memudahkan akses masyarakat menuju bandara maupun menuju arah kabupaten, sehingga pola perjalanan masyarakat setelah adanya jembatan Petuk dipersingkat dan dipermudah.
6. Berdampak terhadap perkembangan Kawasan BTN Kolhua dan sekitarnya. Jika rencana tata guna lahan didasarkan pada kaidah lingkungan dan berkelanjutan dengan memperhatikan kelestarian alam sekitar, maka Kawasan tersebut dapat berkembang dengan baik.
7. Pertumbuhan penduduk dan kendaraan akan berbanding lurus dengan kepadatan arus lalau lintas. Sehingga akan berdampak negatif dalam jangka waktu yang panjang, berupa tidak lancarnya arus lalu lintas, meningkatnya tingkat kecelakaan kendaraan maupun orang.

Setelah adanya jembatan Petuk terdapat dua arus lalu lintas baru, yaitu kendaraan yang datang dari Jembatan Petuk (Jembatan Petuk – BTN) dan Kendaraan menuju Jembatan Petuk (BTN – Jembatan Petuk).

## 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas maka saran yang dapat diberikan dari hasil penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Melihat dari arus lalu lintas yang padat dan pola perjalanan yang terjadi di ruas Jalan Feter Funai, simpang BTN-Petuk maka diperlukan marka pendukung jalan berupa *Zebra cross*. Melihat untuk beberapa tahun kedepan untuk penelitian selanjutnya

dibutuhkan APILL (alat pemberi isyarat lalu lintas) pada simpang BTN Kolhua-Petuk, karena mengingat pertumbuhan kendaraan berbanding lurus dengan pertumbuhan penduduk.

2. Diperlukan langkah koordinasi antara pihak berwenang dengan penduduk BTN Kolhua dalam hal pengembangan yang terencana baik dan penataan tata guna lahan di wilayah BTN Kolhua dan Jembatan Petuk.
3. Penelitian ini perlu disempurnakan untuk lebih terperinci mengenai dampak pola perjalanan terhadap karakteristik arus lalu lintas.