

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian serta pembahasan data yang telah dilakukan dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi hambatan samping yang terjadi pada ruas Jalan Bundaran PU pada dua titik tergolong rendah dan sangat tinggi, sebagai berikut:  
Titik I, bobot maksimum hambatan samping 1677,90 tergolong sangat tinggi berdasarkan standar Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 dan titik II, bobot maksimum hambatan samping 236.50 tergolong rendah berdasarkan standar Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997. Dengan demikian kinerja ruas Jalan Bundaran PU adalah sebagai berikut :
  - A. Titik I, mempunyai tingkat pelayanan E yang berarti pada titik ini arus tidak stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan rendah dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Kepadatan lalu lintas tinggi, hambatan internal lalu lintas mempengaruhi kecepatan. Pengemudi tidak punya kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan. Oleh karena itu pada titik ini perlu diberikan rekomendasi solusi.
  - B. Titik II, mempunyai tingkat pelayanan C yaitu arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kepadatan lalu lintas rendah sehingga pengemudi masih mempunyai kebebasan yang cukup untuk menggunakan jalur yang diinginkan. Sehingga tidak diperlukan solusi untuk peningkatan pelayanan jalan.

Hambatan samping mempengaruhi kinerja ruas Jalan Bundaran PU terutama pada titik I. Hambatan samping yang tergolong sangat tinggi tetapi tidak didukung oleh kapasitas jalan mengakibatkan tingkat pelayanan E sehingga

pengemudi memiliki keterbatasan untuk kecepatan pindah lajur dan mendahului.

2. Solusi yang tepat untuk memperbaiki kinerja ruas Jalan Bundaran PU yang dapat ditawarkan adalah menghilangkan hambatan samping berupa kendaraan yang keluar masuk melalui samping jalan. Alternatif yang dapat dilakukan yaitu dengan cara menutup jalur kendaraan yang hendak memasuki jalan Soverdi. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi kemacetan pada ruas jalan Bundaran PU. Sebaiknya kendaraan yang hendak menuju ke daerah Oebufu dan sekitarnya melalui jalan Bundaran PU, sedangkan kendaraan dari Oebufu dan sekitarnya yang hendak ke TDM dan sekitarnya menggunakan jalur Soverdi.

## **5.2 Saran**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapat, terdapat beberapa saran yang dapat ditawarkan yaitu : Pemerintah dan instansi terkait perlu memperhatikan pemasangan rambu lalu lintas dan penegakan hukum terkait pelanggaran rambu lalu lintas terutama di daerah soverdi sehingga efek hambatan samping dapat dihindari.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonymous. 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta
- Arsyi J. 2018. Analisis Pengaruh Aktivitas Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Desa Kapur, Pontianak.
- Hadijah, I. 2016, Pengaruh Parkir Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Studikusus Jalan Imam Bonjol Kota Metro. Tugas Akhir Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Sam Muhammadiyah, Metro.
- Marunsenge, G. S. dan Elisabeth, L. R. 2015, Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Pada Ruas Jalan Panjaitan Dengan Metode MKJI 1997, Jurnal Fakultas Teknik Sipil Universitas Sam Ratulangi, Manado
- Morlok, E. K., 1995, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga. Jakarta
- Morlok, E. K. 1991. Perencanaan Teknik dan Perencanaan Transportasi (Terjemahan) . Erlangga. Jakarta.
- Senduk, K.T. dan Rumayar A. L. E. 2018, Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Kota Tomohon, Universitas Sam Ratulangi, Manado
- Syaputra, R. Dan Sebayang, S. 2015. Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Nasional. Jurnal Fakultas Teknik Sipil Universitas Lampung .
- Yani, R.M 2016, Pengaruh Parkir Pada Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Cileduk. Jurnal Sekolah Tinggi Teknologi Garut.

