

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 Simpang 3 Jl. R.W. Moginsidi III Simpang 3 Jl. Veteran pada dua titik tergolong sangat tinggi sebagai berikut:
 - a. Titik I, bobot maksimum hambatan samping 1219,8000 tergolong sangat tinggi.
 - b. Titik II, bobot maksimum hambatan samping 1302,8000 tergolong sangat tinggi.

2. Kinerja ruas Jalan Simpang 3 Jl. R.W. Moginsidi III – Simpang 3 Jl. Veteran adalah sebagai berikut:
 - a. Titik I, mempunyai tingkat pelayanan D yaitu arus yang terhambat, kecepatan rendah, dan pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi. Hal ini disebabkan kepadatan lalu lintas dan hambatan internal meningkat. Sehingga diperlukan solusi untuk peningkatan pelayanan jalan.
 - b. Titik II mempunyai tingkat pelayanan D yaitu arus yang terhambat, kecepatan rendah dengan volume lalu lintas di atas kapasitas dan kepadatan lalu lintas tinggi sehingga pengemudi tidak mempunyai kebebasan yang cukup untuk menggunakan jalur yang diinginkan. Sehingga diperlukan solusi untuk peningkatan pelayanan jalan.
 - c. Hambatan samping mempengaruhi kinerja ruas Jalan Simpang 3 Jl. R.W. Moginsidi III – Simpang 3 Jl. Veteran pada titik I dan II. Hambatan samping yang tergolong sangat tinggi tetapi tidak didukung oleh kapasitas jalan mengakibatkan tingkat pelayanan D sehingga pengemudi memiliki keterbatasan untuk kecepatan pindah lajur dan mendahului.

Solusi yang tepat untuk memperbaiki kinerja ruas Jalan Simpang 3 Jl. R.W. Moginsidi III – Simpang 3 Jl. Veteran yang dapat ditawarkan adalah menghilangkan kendaraan parkir pada badan jalan. Apabila alternatif ini diterapkan maka kendaraan parkir yang berada pada badan jalan harus dihilangkan dengan cara memindahkan tempat parkir pada area kosong di sekitar ruas jalan tersebut, serta dipasang rambu lalu lintas berupa larangan parkir agar kendaraan tidak parkir pada badan jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan pada ruas jalan ini.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dilapangan didapat beberapa saran yang dapat ditawarkan yaitu:

1. Untuk landasan teori yang digunakan dalam proses pendataan yang masih kurang dan perlu ditambahkan mohon masukan agar landasan teori yang digunakan dalam proses pendataan semakin baik lagi.
2. Diperlukan penelitian lanjutan dengan menggunakan peralatan yang lebih memadai untuk pendataan sehingga tingkat akurasi data yang diperoleh lebih tinggi dan tepat.
3. Diperlukan adanya tempat parkir pada area kosong di sekitar ruas jalan tersebut, serta dipasang rambu lalulintas berupa larangan parkir agar kendaraan tidak parkir pada badan jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan pada ruas jalan ini.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Jakarta

Sumber : Departemen Pekerjaan Umum 1997.

Hadijah, I. dan Sriharyani, L. (2016), Pengaruh Parkir Badan Jalan Terhadap Kinerja Pada Ruas Jalan (Studi Kasus Jalan Imam Bonjol Kota Metro).

Metode perhitungan hambatan samping dan kapasitas ruas jalan berdasarkan *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997*

Morlok, K.E. (1986), Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.

Sukirman. (1994), Kecepatan Arus Bebas dan Kapasitas Mengingat Dengan Pertambahan Lebar Jalur Lalu-Lintas

Tjandra, A. (2007), Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus : Jalan Raya Kalitidu Bojonegoro)

Yani, M.R. (2016), Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus : Ruas Jalan Ciledug Kota Garut)