

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 Cak Doko dan Tompelo pada empat titik tergolong tinggi dan sangat tinggi, sebagai berikut:
 - 1) Titik I, bobot maksimum hambatan samping 1219,80 tergolong sangat tinggi.
 - 2) Titik II, bobot maksimum hambatan samping 893,80 tergolong tinggi.
 - 3) Titik III, bobot maksimum hambatan samping 1060,70 tergolong sangat tinggi.
 - 4) Titik IV, bobot maksimum hambatan samping 1407,60 tergolong sangat tinggi.
2. Kinerja ruas Jalan Cak Doko dan Tompelo adalah sebagai berikut :
 - 1) Titik I, II dan IV, mempunyai tingkat pelayanan B 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.
 - 2) Titik III, mempunyai tingkat pelayanan C yaitu arus stabil tetapi kecepatan 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.

3. Hambatan samping mempengaruhi kinerja ruas Jalan Cak Doko dan Tompelo terutama pada titik III. Hambatan samping yang tergolong sangat tinggi tetapi tidak didukung oleh kapasitas jalan mengakibatkan tingkat pelayanan C sehingga pengemudi memiliki keterbatasan untuk kecepatan pindah lajur dan mendahului.
4. Solusi yang tepat untuk memperbaiki kinerja ruas Jalan Cak Doko dan Tompelo yang dapat ditawarkan adalah menghilangkan penyeberangan jalan melalui badan jalan dan mengatasi kendaraan parkir dan kendaraan berhenti di badan jalan. Alternatif yang dapat dilakukan yaitu dengan mendirikan jembatan penyeberangan dan pemasangan rambu lalu lintas berupa larangan parkir agar kendaraan tidak melewati badan jalan dan menghambat arus lalu lintas.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapat, terdapat beberapa saran yang dapat ditawarkan yaitu :

1. Untuk proses pendataan diperlukan konsentrasi dan fokus yang baik dari surveyor untuk menghindari kesalahan pendataan. Sebab, kesalahan pendataan dapat mempengaruhi nilai perhitungan hambatan samping dan volume lalu lintas.
2. Diperlukan penelitian lanjutan dengan menggunakan peralatan yang lebih memadai untuk pendataan sehingga tingkat akurasi data yang diperoleh lebih tinggi dan tepat.
3. Pemerintah dan instansi terkait perlu memperhatikan pemasangan rambu lalu lintas dan penegakan hukum terkait pelanggaran rambu lalu lintas terutama di daerah survey sehingga efek hambatan samping dapat dihindari.

4. Diperlukan adanya lahan parkir yang memadai untuk pertokoan sepanjang jalan Cak Doko dan Tompelo agar kendaraan tidak menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan.
5. Diperlukan adanya pengadaan halte untuk kendaraan umum seperti mikrolet yang seringkali menyebabkan kemacetan karena berhenti pada badan jalan untuk mengangkut dan menurunkan penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Andy Setiyanto. 2016. *Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Jalan*, Yogyakarta.
- Amalia Yasmin Chairunnisa. 2014. *Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Nasional*, Sumatera.
- Departmen Pekerjaan Umum. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Gallant Sondakh Marunsenge. 2015. *Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Pada Ruas Jalan Panjaitan Dengan Menggunakan Metode MKJI 1997*, Manado.
- Ida Bagus Dedy Sanjaya. 2016. *Pengaruh Hambatan LAMP Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Sesetan*, Denpasar.
- Peta lokasi survey, diunduh pada 21 November 2019 dari www.googleearth.com
- Randy Syaputra. 2015. *Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Nasional*, Lampung.
- Sukirman, S. 1994. *Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan Raya*, Nova, Bandung.

LAMPIRAN