

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang “Pengaruh Kerusakan Jalan Terhadap Kecepatan Kendaraan ” di ruas jalan Bundaran PU depan Pertamina TDM diperoleh kesimpulan, bahwa

Kerusakan jalan berpengaruh terhadap kecepatan kendaraan roda dua, kendaraan ringan, dan kendaraan berat semua dipengaruhi oleh kondisi jalan (di lihat dari hasil hitungan pada uji T).

Untuk perubahan kecepatan rata – rata masing-masing kendaraan di jalan yang baik maupun jalan yang rusak di pagi hari maupun siang hari perubahan nilai kecepatan rata-ratanya di bawah 40 km/jam, karena sepanjang ruas jalan TDM hampir semuanya rusak, akan tetapi pada segmen tertentu masih terdapat kondisi jalan yang baik yang di ukur dalam penelitian ini dengan jarak 100 meter dan lebar 3.5 meter arah dari Oeufu cabang soverdi sampai cabang masuk Pertamina TDM, sehingga perubahan kecepatannya pun tidak terlalu besar, dengan perubahan presentasi kecepatan kendaraan untuk roda dua 29% lebih kecil dari kendaraan berat, hal ini disebabkan karena pengendara roda dua tidak begitu peduli dengan resiko guncangan terhadap kendaraannya ketika melintasi jalan bergelombang, presentase perubahan kecepatan untuk kendaraan ringan 47% dan presentase perubahan kecepatan untuk kendaraan berat lebih besar dari roda dua yaitu : 33 %, hal ini disebabkan karena kendaraan berat ketika melintasi jalan bergelombang mereka begitu peduli dengan guncangan yang terjadi pada kendaraannya karena tidak ingin mengambil resiko kerusakan pada muatan dan kendaraannya.

5.2 Saran

1. Dari hasil penelitian yang menunjukkan perubahan kecepatan kendaraan di jalan baik dan jalan rusak , hal ini disebabkan akibat dari kerusakan jalan (gelombang) di ruas jalan Bundaran PU depan Pertamina TDM Kupang ,karena masalah pada ruas jalan tersebut mengakibatkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan. Tindakan tegas dari dinas instansi terkait sangat di perlukan dalam kebijakan ini,guna untuk memperhatikan masalah tentang infrastruktur jalan tersebut.

2. Kepada pihak pemakai jalan dalam hal ini pengemudi kendaraan agar menyesuaikan kecepatan dengan memperhatikan kerusakan jalan yang ada sehingga dapat memberikan rasa aman dan nyaman.

3. Adanya penelitian lanjutan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh kerusakan jalan terhadap kecepatan kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2006, *Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*, Sekretariat Negara Republik Indonesia, Jakarta.
- Anonim, 1997 . *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*. Direktorat Jenderal Bina Marga . Departemen Pekerjaan Umum.
- AASHTO, 2001, *A Policy on Geometric Design of Highways and Street*, Washington DC.
- Bukhari R. A & Saleh M.S (2002), *Rekayasa Banda Aceh*.
- C. Jostin Khisty dan B. Kent Lall, 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah . 2004. *Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Kawasan Perkotaan Pd-T-18-2004-B*. Jakarta: Badan Penerbit Pekerjaan Umum.
- Departemen Pekerjaan Umum, (2004), *Undang-undang No. 38 tentang jalan*
- Hardiatmo, H.C., 2007, *Pemeliharaan Jalan Raya*, Edisi Pertama, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Khisty dan Lall, (2003), *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1*.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. 1997. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum.
- Suwardo dan Sugiharto. 2004. "Tingkat Kerataan Jalan Berdasarkan Alat *Rolling Straight Edge* Untuk Mengestimasi Kondisi Pelayanan Jalan (PSI dan RCI)". Simposium VII FSTPT. Universitas Katolik Parahyangan Bandung.
- Shahin, M.Y., 1994, *Pavement Management for Airport, Road, and Parking Lots*, Chapman & Hall, New York.
- Tamin, 2003. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, ITB, Bandung.