

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang diuraikan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari tiga titik lokasi pengamatan yang dilakukan, bahwa volume kendaraan yang terpadat hingga hampir mencapai nilai batas kapasitas jalan yakni lokasi pengamatan pertama. Volume kendaraan dalam jam puncak di lokasi pengamatan pertama sebesar 1936,3 emp/jam telah mengisi ruang jalan sebesar 79,33% dari kapasitasnya. Sehingga di lokasi ini akan rawan terjadi kemacetan akibat dari volume kendaraan yang hampir memenuhi jalan.
2. Dari tiga titik lokasi pengamatan yang dilakukan, bahwa tingkat hambatan samping yang sangat mengganggu kinerja jalan terjadi pada lokasi pengamatan dua dan tiga. Hal ini ditunjukkan dari nilai bobot hambatan samping yang mencapai 500–899. Sehingga kedua lokasi ini sering terjadi penurunan kinerja jalan akibat dari aktivitas penduduk yang melanggar fungsi jalan.
3. Jalan Williem Iskandar memiliki dua tipe yakni jalan dengan dua lajur dua arah tidak terbagi oleh median (2/2UD) dan empat lajur dua arah terbagi oleh median (4/2 D). Untuk jalan di titik lokasi pengamatan dua dan tiga termasuk dalam tipe (4/2D). Sehingga jalan ini memiliki daya tampung atau kapasitas dasar sebesar 3.300 emp/jam pada masing-masing jalur. Berdasarkan nilai kapasitasnya, kedua lokasi pengamatan masih dapat menampung volume kendaraan yang melewatinya sehingga sangat kecil terjadi kemacetan akibat dari daya tampung jalan. Sedangkan jalan di titik lokasi pengamatan pertama

termasuk dalam tipe (2/2UD). Sehingga jalan ini hanya memiliki daya tampung atau kapasitas dasar sebesar 2.900 emp/jam. Berdasarkan nilai kapasitasnya, lokasi ini sudah sering terjadi kemacetan akibat daya tampung jalan yang kecil.

4. Dari tiga titik lokasi pengamatan, bahwa tingkat kinerja ruas jalan yang sangat buruk hingga menimbulkan kemacetan dalam jam puncak yakni lokasi pengamatan pertama. Lokasi ini sering mengalami keadaan arus kendaraan menjadi tidak stabil atau macet. Hal ini ditandai dengan nilai derajat kejenuhan yang lebih dari 0,75 (tingkat pelayanan jalan D). Untuk di titik lokasi pengamatan kedua dan ketiga tingkat kinerja jalan masih dalam baik. Hal ini ditandai dengan nilai kejenuhan yang masih dibawah 0,75.

B. Saran

Sesuai dengan kesimpulan, maka diambil beberapa saran yaitu :

1. Melihat kondisi volume kendaraan yang begitu besar di lokasi pengamatan pertama, sebaiknya kesadaran masyarakat untuk lebih mengutamakan menggunakan angkutan umum dibandingkan kendaraan pribadi. Penggunaan angkutan umum akan berdampak pada penurunan volume kendaraan yang begitu besar di jalan.
2. Pada jalan Williém Iskandar di lokasi dua dan tiga yang memiliki tingkat hambatan samping tinggi. Maka diharapkan kesadaran pengguna jalan untuk tidak memarkirkan kendaraan di sembarangan tempat. Begitu pula dengan kesadaran masyarakat untuk tidak berjualan di trotoar jalan yang seharusnya digunakan sebagai pejalan kaki. Pada dinas perhubungan diharapkan untuk

selalu memajemen lalu lintas di persimpangan jalan untuk mengurangi tundaan atau antrian kendaraan yang terlalu lama menyebrang.

3. Jalan Williem Iskandar memiliki dua tipe yakni jalan dengan dua lajur dua arah tidak terbagi oleh median (2/2UD) dengan panjang 1,44 km dan empat lajur dua arah terbagi oleh median (4/2 D) dengan panjang 1,91 km. Pada lokasi pengamatan pertama termasuk dalam tipe (2/2UD). Jalan ini memiliki daya tampung yang kecil untuk ukuran jalan yang selalu digunakan masyarakat. Diharapkan pemerintah kota Medan untuk menambah jumlah jalur jalan menjadi (4/2D) agar memiliki daya tampung yang besar seperti lokasi pengamatan dua dan tiga.
4. Lokasi pengamatan pertama dengan nilai tingkat kejenuhan sampai $> 0,75$ maka menandakan jalan ini sering arus kendaraan tidak stabil atau macet. Maka dibutuhkan kesadaran masyarakat akan pentingnya mengutamakan angkutan umum untuk menurunkan volume kendaraan yang besar. Dan diharapkan pemerintah untuk meningkatkan kapasitas jalan dengan menambah jalur jalan agar memiliki daya tampung yang besar.