

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan analisis kinerja jalan yang telah dilakukan pada ruas Jalan Cihampelas maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pada segmen 1A arus tergolong stabil dengan nilai DS sebesar 0,59, karena pada segmen ini hambatan samping lebih rendah daripada segmen 1B. Segmen ini tidak terlalu ramai karena pada segmen ini tidak terdapat teras dan lebar lajur pada segmen ini lebih lebar daripada lebar lajur segmen 1B. Faktor hambatan samping paling besar yaitu kendaraan yang keluar dan masuk karena di bahu jalan terdapat parkir liar sehingga menjadi hambatan bagi pengguna jalan. Hambatan samping pada segmen ini secara keseluruhan adalah tinggi.
2. Pada segmen 1B dengan nilai DS 0,90 tergolong jenuh dikarenakan segmen ini merupakan bagian dimana terdapat teras. Segmen ini dipenuhi oleh pengunjung yang sangat ramai berlalu-lalang dimana teras menjadi perhatian para pengunjung yang datang. Selain itu lebar lajur pada segmen ini lebih sempit dibanding segmen 1A. Penyebab segmen ini padat karena adanya hambatan samping keluar masuknya kendaraan ke Cihampelas *Walk* sehingga hambatan samping pada segmen ini sangat tinggi.
3. Pada segmen 2A nilai DS sebesar 0,83 karena pada segmen ini tidak terlalu ramai. Hambatan samping terbesar adalah pejalan kaki yang menyeberang untuk naik ke teras sedangkan untuk kendaraan yang keluar dan masuk ke pertokoan tidak terlalu tinggi. Secara keseluruhan hambatan samping pada segmen ini adalah tinggi.
4. Pada segmen 2B nilai DS sebesar 1,16 sehingga tergolong tidak stabil dikarenakan arus lalu lintas pada segmen ini sangat tinggi akibat semakin meningkatnya kendaraan yang masuk dari Jalan Prof. Eyckman. Hambatan samping pada segmen 2B tergolong sedang menyebabkan arus lalu lintas semakin tinggi.

5. Semakin tinggi aktivitas hambatan samping mulai dari pukul 14:00 hingga pukul 18.00 mengakibatkan waktu perjalanan kendaraan pribadi cukup lama, sehingga untuk melewati ruas Jalan Cihampelas membutuhkan rata-rata 11 menit. Kepadatan paling besar antara pukul 17.00-18.00 sehingga waktu perjalanan kendaraan mencapai hingga 14 menit. Tundaan yang terjadi mencapai 6-8 menit.
6. Perbedaan derajat kejenuhan antara dengan teras dan tanpa teras pada segmen 1 sebesar 0,31. Perbedaan derajat kejenuhan antara dengan teras dan tanpa teras pada segmen 2 sebesar 0,33. Berdasarkan uji hipotesis diperoleh nilai $t = 32$ lebih besar dari nilai $t_{\alpha} = 12,70$ maka H_0 ditolak, artinya terdapat perbedaan yang signifikan antara derajat kejenuhan tanpa teras dan dengan teras. Berdasarkan perbedaan DS tersebut dapat disimpulkan pembangunan teras sangat mempengaruhi kinerja ruas Jalan Cihampelas. Hal ini dikarenakan teras memiliki daya tarik bagi wisatawan sehingga hambatan samping semakin meningkat dan faktor geometri jalan yang semakin menyempit. Pada segmen 2 dipengaruhi oleh lampu lalu lintas yang berada di simpang Cihampelas-Pasteur sehingga pada saat lampu merah membuat kendaraan mengantri panjang. Tundaan tetap dan tundaan operasi yang terjadi pada ruas Jalan Cihampelas berdampak dari Jalan Setiabudhi hingga simpang Cihampelas-Pasteur.
7. Nilai DS pada segmen 1 sebesar 0,90 sedangkan nilai DS pada segmen 2 sebesar 1,16. Pada Tahun 2011 setelah arus diasumsikan dengan pertumbuhan lalu lintas sebesar 4%, nilai DS pada segmen 1 sebesar 0,84 dan nilai DS pada segmen 2 sebesar 0,85. Dari hasil uji hipotesis diperoleh nilai $t = 1,69$ lebih kecil dari $t_{\alpha} = 12,70$, maka H_0 diterima, sehingga tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara derajat kejenuhan pada Tahun 2011 dan 2017.

5.2 Saran

Sebaiknya perlu pembangunan gedung parkir yang bertujuan untuk membantu mengurangi waktu tundaan yang diakibatkan oleh banyaknya jumlah kendaraan yang keluar masuk parkir di sepanjang Jalan Cihampelas. Selain itu, perlu ditertibkan untuk kendaraan seperti motor yang parkir di badan jalan sehingga pejalan kaki dapat menggunakan haknya karena fasilitas yang ada disalahgunakan oleh beberapa pengendara yang parkir sembarangan.

