

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa :

1. Berdasarkan hasil perhitungan analisis parkir bahwa pada hari Sabtu 20 Juni 2020 merupakan jumlah volume parkir dan akumulasi parkir yang paling tinggi dengan jumlah volume parkir sebesar 1784 kend/haridan jumlah akumulasi parkir sebanyak 817 kend/hari. Sedangkan pada hari Selasa 16 Juni 2020 merupakan jumlah volume parkir dan akumulasi parkir yang paling rendah dengan jumlah volume parkir sebesar 1484 kend/hari dan jumlah akumulasi parkir sebanyak 600 kend/hari.
2. Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan PKJI 2014, hasil perhitungan yang didapat adalah volume lalu lintas dengan intensitas tinggi terdapat pada hari Minggu 21 Juni 2020 dengan jumlah sebesar 3.662 skr/jam, hambatan samping pada ruas jalan tersebut > 900 artinya hambatan samping sangat tinggi (ST), kapasitas (C) pada ruas jalan tersebut sebesar 1063,21 skr/jam, kepadatan dengan jumlah yang paling tinggi terdapat pada hari Minggu 21 Juni 2020 dengan nilai kecepatan rata – rata sebesar 8 km/jam dan kepadatan sebesar 457,75 skr/jam. Derajat kejenuhan (Dj) yang didapat pada hari Minggu 21 Juni 2020 merupakan derajat kejenuhan (Dj) yang paling tinggi dengan nilai 0,57 skr/jam dengan indeks tingkat pelayanan (ITP) kategori “C”. sedangkan pada hari Selasa 16 Juni 2020 merupakan nilai yang paling rendah dengan nilai 0,43 skr/jam dengan tingkat pelayanan kategori “B”.

3. Parkir badan jalan dan segala jenis kegiatan hambatan samping lainnya sangat mengganggu kinerja lalu lintas pada ruas jalan Otto Iskandar Dinata, dibuktikan dengan gangguan per 200m per arah >900 artinya kelas hambatan samping yang di dapat sangat tinggi (ST), dan juga pada indeks tingkat pelayanan (ITP) jalan pada ruas jalan Otto Iskandar Dinata kota Bandung berada pada kategori “C” yang artinya arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan akibat adanya aktifitas parkir badan jalan dan segala jenis kegiatan hambatan samping di ruas jalan tersebut. Sedangkan menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. K 14 menjelaskan *Level Of Service* pada jalan kolektor primer sekurang-kurangnya “B”
4. Perbandingan pada kinerja ruas jalan kondisi eksisting antara hasil perhitungan PKJI 2014 dengan hasil validasi PTV Vissim memiliki hasil berbeda. Pada perhitungan PKJI 2014 Volume Lalu Lintas yang didapat sebesar 4176 kend/jam, sedangkan pada pemodelan PTV Vissim sebesar 3989 kend/jam. Untuk kecepatan rata – rata hasil yang didapatkan melalui perhitungan PKJI 2014 sebesar 6,67 km/jam, sedangkan pada pemodelan PTV Vissim sebesar 4,29 dan untuk kepadatan hasil yang didapatkan melalui perhitungan PKJI 2014 sebesar 457 kend/km, sedangkan pada pemodelan PTV Vissim sebesar 365 kend/km. Perbedaan yang sangat signifikan terjadi pada perbedaan analisis kecepatan dan kepadatan menggunakan metode PKJI 2014 dengan PTV Vissim. Hasil validasi pemodelan menggunakan *software* PTV Vissim didapat nilai GEH = 2,9 yang artinya nilai GEH < 5,0 maka pemodelan yang dibuat dapat memrepresentasikan kondisi lapangan.

5. Perbandingan dari PKJI dan PTV Vissim terletak pada faktor metode analisis, untuk PKJI diformulasikan dengan varian penyesuaian yang mempengaruhi lalu lintas, sedangkan pada PTV Vissim disimulasikan sesuai dengan model dasar lalu lintas dari pergerakan kendaraan, lalu pada faktor ruang lingkup untuk PKJI terbatas pada segmen tertutup dan tidak dapat mengukur kinerja jaringan keseluruhan, sedangkan pada PTV Vissim ruang lingkup aplikasi berkisar dari berbagai isu untuk tujuan ilustrasi dan komunikasi untuk publik, lalu pada faktor data volume untuk PKJI menggunakan Satuan Kendaraan Ringan (SKR) sehingga lalu lintas yang digunakan selalu mengasumsikan besaran mobil penumpang, sedangkan pada PTV Vissim volume kendaraan menggunakan satuan kendaraan dengan simulasi multi-modal mampu memperhitungkan lebih dari satu jenis lalu lintas, lalu pada faktor kapasitas PKJI kapasitas dasar dihitung berdasarkan jumlah lajur mobil karena satuan yang dipakai adalah SKR, sedangkan pada PTV Vissim kapasitas jalan dipengaruhi oleh jumlah lajur jalan, kecepatan, kerapatan, dan perilaku pengemudi.

5.2 Saran

Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan serta kesimpulan, maka penulis mengusulkan beberapa saran, yaitu :

1. Bagi peneliti selanjutnya, perlu dilakukan pengambilan data survei dengan durasi yang lebih lama dan juga jarak yang melebihi 500 m agar data yang dihasilkan dapat lebih akurat atau lebih mendetail.

2. Dari penggunaan lahan agar lebih konsisten dalam pemanfaatan lahan di perkotaan dan tidak mengganggu arus lalu lintas di jalan Otto Iskandar Dinata maka mewajibkan pada setiap pemilik bangunan untuk menyediakan lahan parkir khususnya untuk bangunan komersial.
3. Agar mengurangi aktivitas parkir badan jalan pada ruas jalan Otto Iskandar Dinata kota Bandung, sebaiknya dilakukan pembatasan parkir berdasarkan jenis kendaraannya, dapat dilakukan juga dengan menentukan pola parkir pada ruas jalan tersebut dengan pola parkir 0° untuk semua jenis kendaraan, melakukan peningkatan tarif parkir progresif pada jam tertentu atau juga pada jam sibuk yang memiliki intensitas tinggi parkir badan jalan dan juga dapat dilakukan pembuatan gedung parkir atau basement untuk mengganti kegiatan parkir dibadan jalan, mengingat dengan adanya parkir badan jalan arus lalu lintas di ruas jalan Otto Iskandar Dinata menjadi terganggu.