BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Sampai saat ini di Kota Bandung terdapat 2 (dua) jalan layang, yaitu jalan layang Pasopati dan jalan layang Kiaracondong. Tujuan utama pembangunan jalan layang untuk mengatasi masalah kemacetan khususnya yang ada di Jalan Jenderal Ibrahim Adjie. Jalan Jenderal Ibrahim Adjie di bangun pada tahun 2002 hingga selesai pada tahun 2005.

Berdasarkan hasil analisis yang telah diperoleh dari penelitian ini terdapatlah uraian dari hasil perhitungan yaitu volume lalu lintas, kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan (LOS) sebelum dan setelah adanya jalan layang yang hasilnya dapat melihat perbedaan antara sebelum dan setelah adanya jalan layang, yaitu sebagai berikut:

1.) Volume lalu lintas, kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan (LOS) sebelum adanya jalan layang

a.) Volume lalu lintas sebelum adanya jalan layang

Volume lalu lintas sebelum adanya jalan layang Jenderal Ibrahim Adjie merupakan volume lalu lintas yang normal dikarenakan oleh adanya aktifitas yang masih belum padat dan hanya kegiatan biasa seperti pasar tradisional, kawasan industri, sekolah, perdagangan dan jasa yang berada di sepanjang koridor Jalan Jenderal Ibrahim Adjie, dengan pada waktu pagi hari, siang hari dan sore hari mempunyai volume lalu lintas yang berbeda dikarenakan pada pagi hari volume lalu llintas tersebut karena adanya kegiatan atau aktifitas orang dan kendaraan yang berangkat ke pasar dan kembali pulang dari pasar serta kendaraan yang hanya melewati ruas jalan Jenderal Ibrahim Adjie.

b.) Kapasitas jalan sebelum adanya jalan layang

Kapasitas jalan sebelum adanya jalan layang Jenderal Ibrahim Adjie yaitu dengan lebar jalan 10 meter itu pun dapat dikatakan bahwa kapasitas jalan sebelum adanya jalan layang tersebut kurang untuk banyaknya kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut dikarenakan ruas jalan ini hanya memiliki

2 (dua) lajur dan 2 (dua) arah tanpa pembatas yang dapat berpengaruh terhadap kecepatan kendaraan

c.) Tingkat pelayanan jalan (LOS) sebelum adanya jalan layang

Tingkat pelayanan jalan sebelum adanya jalan layang yaitu normal dikarenakan dengan aktifitas pergerakan orang dan kendaraan yang melewati ruas tersebut serta pedagang kaki lima yang memakai badan jalan untuk berjualan dan kendaraan angkutan umum yang berhenti tidak pada tempat yang telah disediakan sserta adanya pangkalan becak yang masih memakai badan jalan untuk mencari penumpang.

2.) Volume lalu lintas, kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan setelah adanya jalan layang

a.) Volume lalu lintas setelah adanya jalan layang

Volume lalu lintas setelah adanya jalan layang tidak ada perubahan dengan jumlah kendaraan semakin meningkat serta sistem kegiatan pun semakin bertambah. Dan volume lalu lintas setelah adanya jalan layang ini pun paling tinggi dengan LOS F pada waktu pagi hari dan sore hari karena pada jam-jam ini merupakan mulainnya dan akhirnya aktifitas bekerja dan sekolah serta perdagangan dan jasa kecuali pasar tradisional yang selalu buka untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang ingin ke pasar.

b.) Kapasitas jalan setelah adanya jalan layang

Kapasitas jalan setelah adanya jalan layang mengalami perubahan sebab permintaan dari pemerintah agar memperlebar badan jalan setelah jalan layang agar dapat mengatasi kemacetan karena adanya jalan layang volume kendaraan pasti meningkat tetapi dengan adanya pelebaran jalan dan pembangunan jalan layang tidak ada perubahan dan kemacetan pun sering terjadi pada waktu-waktu tertentu dan pada titik tertentu.

c.) Tingkat pelayanan jalan (LOS) setelah adanya jalan layang

Tingkat pelayanan jalan setelah adanya jalan layang semakain meningkat walaupun telah ada pembangunan jalan layang yang akhirnya tidak ada perubahan terhadap lalu lintas di sepanjang jalan Jenederal Ibrahim Adjie tapi hanya pada waktu-waktu tertentu saja kemacetan terjadi. Akhirnya kecepatan

arus dipaksakan atau macet, kecepatan rendah volume dibawah kapasitas, antrian panjang serta terjadi hambatan-hambatan besar.

3.) Volume lalu lintas, kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan (LOS) sebelum dan setelah adanya jalan layang

a.) Volume lalu lintas sebelum dan setelah adanya jalan layang

Perbedaan volume lalu lintas sebelum dan setelah adanya jalan layang sangat berbeda yang disebabkan yaitu sebelum adanya jalan layang memiliki volume kendaraan dengan kecepatan arus stabil akan tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan dengan sistem kegiatan masih normal belum terlalu banyak tetapi kemacetan selalu terjadi pada waktu-waktu tertentu sedangkan setelah adanya jalan layang volume kendaraan semakin meningkat dan bertambah banyak dengan kecepatan arus tidak stabil dan kecepatan terkadang terhenti yang diakibatkan dengan sistem kegiatan setelah adanya jalan layang semakin meningkat seiring dengan adanya jalan layang sistem kegiatan pun bertambah yang akhirnya kemacetan terjadi. Serta di titik tertentu misalnya di pintu masuk dan keluar jalan layang yaitu dekat dengan kawasan industri yang setiap pagi dan sore selalu terjadi kemacetan karena adanya pergantian shift.

b.) Kapasitas jalan sebelum dan setelah adanya jalan layang

Kapasitas jalan sebelum dan setelah adanya jalan layang juga berbeda, sebelum adanya jalan layang kapasitas jalan hanya memiliki 2 (lajur) 2 (dua) arah tanpa pembatas median yang menghasilkan kepadatan kendaraan terjadi karena kapasitas jalan yang kurang mengimbangi kendaraan yang melewati ruas jalan Jenderal Ibrahim Adjie serta aktifitas pasar yang memakai badan jalan hingga pagi hari yaitu pada jam 06.00 aktiftas pasar masih ada sedangkan kapasitas jalan setelah adanya jalan layang memiliki 4 (empat) lajur 2 (dua) arah yang dapat menampung lebih banyak jumlah kendaraan tetapi tetap saja dengan adanya pelebaran jalan pun tetap saja pada waktu-waktu tertentu kapasitas jalan tidak dapat mengimbangi banyaknya volime kendaraan yang melewati ruas jalan Jenderal Ibrahim Adjie karena kecepatan arus yang tidak stabil dengan adanya jalan layang pun masih belum ada

pengaruhnya terhadap kemacetan yang terjadi dengan sistem kegiatan dan aktifitas meningkat.

c.) Tingkat pelayanan jalan (LOS) sebelum adanya jalan layang

Tingkat pelayanan jalan sebelum dan setelah adanya jalan layang pun juga berbeda. Tingkat pelayanan jalan sebelum adanya jalan layang dapat disebutkan dengan kecepatan arus yang terkadang stabil dan terkadang kecepatan arus mendekati tidak stabil yang dikarenakan oleh kepadatan kendaraan diwaktu-waktu tertentu kemacetan terjadi dikarenakan adanya aktifitas bekerja dan sekolah serta pasar. Sedangkan tingkat pelayanan jalan setelah adanya jalan layang dapat dikatakan kecepatan arus tidak stabil dengan kecepatan kadang terhenti tetapi pada wktu tertentu kecepatan arus mulai dipaksakan atau macet dengan kecepatan rendah volume pun dibawah kapasitas serta antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan besar

5.2 Saran

Mengingat hasil analisa dilakukan terhadap data yang sangat terbatas, maka yang dapat dilakukan adalah memberikan informasi mengenai deskriptif analitik, sehingga belum dapat dijadikan sebagai bahan pengambilan keputusan yang bersifat final. Studi yang lebih mendalam dan komprehensif, perlu dilakukan untuk mempertajam hasil analisis. Mengingat keterbatasan data, studi ini hendaknya dipandang sebagai sebuah langkah awal, dalam menyikapi masalah-masalah Transportasi perkotaan, khususnya masalah kemacetan lalu-lintas yang semakin hari terasa semakin memerlukan perhatian dan penanganan yang bijaksana dari pemerintah dan masyarakat.

Secara umum permasalahan transportasi di ruas Jalan Jend Ibrahim adjie merupakan tipikal permasalahan transportasi, yaitu kemacetan yang terjadi akibat tingginya aktifitas, kegiatan sehingga mengurangi kapasitas efektif jalannya serta volume kendaraan yang semakin meningkat. Disamping aktivitas Pasar tradisional yang tumpah hingga ke badan jalan, dilokasi yang dekat dengan pasar terdapat sekolah dan adanya kawasan industri yang sangat berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas. Ketiga aktivitas ini merupakan aktivitas yang menimbulkan tarikan pergerakan yang tinggi, dan arus lalu-lintasnya akan membebani ruas

Jalan Jend Ibrahim Adjie. Beberapa saran yang diajukan dalam penanganan permasalahan transportasi di ruas Jalan Jalan Jend Ibrahim Adjie adalah :

1. Penertiban pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan dengan menggunakan badan jalan. Hal ini dilakukan untuk menambah kapasitas efektif Jalan Jalan Jend Ibrahim Adjie sehingga volume lalu-lintas yang ditampung dapat lebih banyak.
2. Mengingat volume pergerakan yang melintas ruas Jalan Jend Ibrahim Adjie sangat tinggi, perlu di bangunnya pelebaran jalan dan rambu-rambu lalu lintas serta kondisi jalan yang yang harus di perbaiki.
3. Banyaknya angkutan kota yang sering “ngetem” di ruas Jalan Jend Ibrahim Adjie untuk menaikkan/menurunkan/menunggu penumpang telah menggangu arus pergerakan lalu-lintas pada jalan tersebut. Untuk itu perlu dilakukan penertiban angkutan kota yang dapat ditempuh dengan pemasangan rambu larangan berhenti atau parkir dengan jarak yang optimal dari setiap persimpangan (persimpangan Jalan Jend Ibrahim Adjie – Jalan Jakarta dan Jalan Jend Ibrahim Adjie – Jalan Jend Gatot Subroto) disertai mekanisme sanksi yang tegas terhadap pelanggarannya, dan penyediaan tempat khusus pemberhentian angkutan kota berupa tempat pemberhentian angkutan kota.