BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis yang dilakukan, didapat beberapa kesimpulan mengenai penelitian ini, yaitu :

1. Tingkat pelayanan jalan LOS (*Level of Service*) di Jalan Nagreg setelah Jalur Lingkar Nagreg dioperasikan Tahun 2010 pada saat lebaran, belum mengatasi kemacetan yang terjadi di Jalan Nagreg pada saat lebaran. Tingkat pelayanan jalannya masih rendah dari arah barat ke timur mencapai nilai VCR > 1 pada arus mudik menjelang lebaran, saat lebaran, dan arus balik setelah lebaran dengan LOS F yaitu macet, antrian panjang (volume pelayanan melebihi kapasitas, telah mengalami kemacetan). Dari arah timur ke barat mencapai nilai VCR > 1 pada saat lebaran dan arus balik setelah lebaran dengan LOS F yaitu macet, antrian panjang (volume pelayanan melebihi kapasitas, telah mengalami kemacetan).
2. Secara umum adanya hubungan yang kuat antara jumlah kecelakaan ringan per tahun dengan VCR per hari, dimana nilai korelasinya rata-rata > 0,5 dan bernilai ‘+’ yang menandakan bahwa hubungan kecelakaan ringan dengan VCR per hari sangat kuat dan sama arah. Oleh karena itu dapat disimpulkan tingginya VCR per hari akan mengakibatkan tingginya pula kecelakaan ringan per tahun.

3. Hasil proyeksi volume lalu-lintas Tahun 2011-2015 menunjukkan volume lalu-lintas yang naik tiap tahunnya, sehingga berpengaruh pada tingkat pelayanan jalan di Jalan Nagreg.
4. Alternatif skenario dengan pengaturan arah tanpa penambahan lajur. Pengaturan arah dengan skenario 2-2, 3-1, dan 1-3 masih mengalami tingkat pelayanan jalan yang rendah dari arah barat ke timur pada arus mudik menjelang, saat, dan arus balik setelah lebaran begitu pula dari arah timur ke barat dengan nilai VCR > 1 dengan LOS F yaitu macet, antrian panjang (volume pelayanan melebihi kapasitas, telah mengalami kemacetan). Alternatif skenario tanpa penambahan lajur dapat dijadikan alternatif dengan pengaturan arah, dimana pada Tahun 2011 di H-7 dan H-6 masih bisa menggunakan 2-2 lajur per arah karena nilai tingkat pelayanan jalannya masih lebih tinggi < 0,74 mencapai LOS C, dibandingkan dengan menggunakan skenario 3-1 dan 1-3 lajur per arah. Tahun 2012 di H-7 dapat menggunakan alternatif skenario 3-1 dan 1-3 nilai VCR < 0,45 mencapai LOS B, namun di H-6 dapat menggunakan skenario 2-2 lajur per arah nilai VCR < 0,74 mencapai LOS C.
5. Alternatif skenario dengan pengaturan arah dan penambahan lajur. Pengaturan arah dan penambahan 2 (dua) lajur dengan skenario 3-3, 4-2, 2-4, 5-1, 1-5, masih mengalami tingkat pelayanan jalan yang rendah dari arah barat ke timur pada arus mudik menjelang, saat, dan arus balik setelah lebaran begitu pula dari arah timur ke barat dengan nilai VCR > 1 dengan LOS F yaitu macet, antrian panjang (volume pelayanan melebihi kapasitas, telah mengalami kemacetan). Alternatif skenario dengan penambahan lajur dapat dijadikan

alternatif dengan pengaturan arah, dimana pada Tahun 2011-2014 masih bisa menggunakan 3-3 lajur per arah karena nilai tingkat pelayanan jalannya masih tinggi < 0,84 mencapai LOS D. skenario 4-2 dan 2-4 hanya mengatasi kemacetan pada H-7 saja begitu pula dengan skenario 5-1 dan 1-5 lajur per arah.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil studi yang telah dilakukan, maka rekomendasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. PU agar segera merealisasikan penanganan kemacetan di Jalan Nagreg pada saat lebaran untuk memperbaiki kondisi Jalan Nagreg dengan penambahan lajur.
2. DISHUB Provinsi Jawa Barat segera merealisasikan penanganan kemacetan di Jalan Nagreg dengan memperbaiki menejemen lalu-lintas, pengaturan arah, dan pengaturan lajur karena Jalan Nagreg memiliki tingkat kemacetan yang sangat parah yang menyebabkan waktu tunda yang lama dan penurunan kecepatan yang sangat rendah pada menjelang, saat, dan setelah lebaran.

5.3 Kelemahan Studi

Ada beberapa kelemahan yang terdapat dalam studi ini diantaranya adalah:

1. Proyeksi tingkat pelayanan jalan dalam jangka pendek yang dilakukan berdasarkan pengelolaan lalu-lintas hanya mempertimbangkan pertumbuhan lalu-lintas tanpa mengikuti factor lain seperti perubahan guna lahan atau perubahan manajemen lalu-lintas.
2. Tidak dilakukannya analisis tempat pemberhentian angkutan umum.

3. Tidak membahas mengenai masalah di beberapa persimpangan di wilayah studi.
4. Tidak membahas mengenai permukiman dan perdagangan di kawasan studi yang akan berpengaruh terhadap bangkitan pergerakan lalu-lintas.
5. Dalam merumuskan bentuk penanganan, studi ini tidak mengkaji kemampuan pemerintah (aspek kelembagaan) dalam pembiayaan penanganan persoalan lalu-lintas yang diusulkan.

5.3.1 Rekomendasi Studi Lanjutan

Berdasarkan kelemahan studi yang telah dijelaskan diatas, maka untuk mendukung studi ini secara lebih mendalam dilakukan studi lanjutan yang berupa:

1. Studi mengenai dampak perubahan guna lahan terhadap kinerja Jalan Nagreg dan Jalur Lingkar Nagreg.
2. Diperlukannya studi mengenai lokasi tempat pemberhentian angkutan umum yang ideal berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhinya.
3. Melakukan studi tentang pengelolaan persimpangan yang menjadi titik konflik di Jalan Nagreg.
4. Studi mengenai pengaruh kecenderungan perkembangan permukiman dan perdagangan yang berada wilayah studi terhadap peningkatan bangkitan pergerakan lalu-lintas.
5. Dengan adanya usulan pengaturan arah dan penambahan lajur maka diperlukan studi yang membahas dampak dari usulan tersebut terhadap jaringan jalan.