

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Stasiun Buaran “Lama” pada tahun 2018 dan tahun 2019 mengalami penurunan di arah Klender pada pagi hari dari 1.50 (F) menjadi 0.95 (D) dikarenakan berkurangnya aktifitas di sekitar Stasiun Buaran “Lama” sehingga mempengaruhi jumlah perkejadian hambatan samping. Arah Cakung di Sore hari 1.46 (F) menjadi 1.38 (F), pada *level of service* (F). Angka ini menunjukkan adanya fenomena penglaju (*commuter*) yang melewati Jalan I Gusti Ngurah Rai pada sore hari secara bersamaan sehingga terjadinya antrean kendaraan atau kemacetan. Pada arah Klender mengalami kenaikan di sore hari dari 0.48 (C) pada tahun 2018 menjadi 0.77 (E) pada tahun 2019 yang mengalami kenaikan dikarenakan kenaikan jumlah volume kendaraan. Arah Cakung di pagi hari dari 0.70 (D) di tahun 2018 menjadi 0.76 (D) di tahun 2019. Hal ini disebabkan mulai banyaknya pembangunan yang terjadi di daerah *sub-urban*, dalam penelitian ini merupakan Kota Bekasi.

Stasiun Buaran “Baru” pada tahun 2019 jika dibandingkan dengan titik Stasiun Buaran “Lama” pada tahun 2018 dapat diketahui terjadi penurunan kemacetan di arah Klender pada pagi hari dari 1.50 (F) di Stasiun Buaran “Lama” 2018 menjadi 0.97 (E) karena lokasi bertepatan dengan persimpangan sehingga terjadinya pembagian volume kendaraan ke arah Jalan Radin Inten 2. Pada arah Cakung di pagi hari juga mengalami kenaikan level dari 0.70 (D) pada lokasi Stasiun Buaran “Lama” di tahun 2018 menjadi 0.82 (E) pada Stasiun Buaran “Baru” 2019. Kemudian terjadi kenaikan level kemacetan di arah Klender pada sore hari dari level 0.48 (C) pada Stasiun Buaran “Lama” 2018 menjadi 0.74 (D) dikarenakan jumlah volume lalu lintas yang meningkat. Seperti yang sudah dijabarkan diatas yang dimana arah Cakung pada sore hari selalu tinggi dimulai dari perkejadian hambatan samping dan juga volume lalu

lintas yang membuat pada arah ini pada ke tiga data berada di level (F), dengan angka 1.46 (F) pada Stasiun Buaran “Lama” 2018 dan mengalami penurunan pada titik yang sama namun di tahun 2019 menjadi 1.38 dan tetap di level (F). Jika dibandingkan dengan Stasiun Buaran “Lama” 2018 dengan angka 1.46 (F) dan Stasiun Buaran “Baru” 2019 1.42 (F), maka dengan penggolongan yang sama di level F maka pada arah Cakung di sore hari selalu terjadi kemacetan.

Volume lalu lintas dan tingkat kemacetan di Jalan I Gusti Ngurah Rai sangat dipengaruhi oleh aktivitas harian masyarakat penglaju (*commuter*) Jakarta-Bekasi, padat hingga ke level (F) pada arah Klender dipagi hari dan pada arah Cakung di sore hari. Dampak lalu lintas yang diakibatkan setelah berpindahnya Stasiun Buaran di Jl. I Gusti Ngurah Rai, pada ruas arah Klender untuk pagi dan sore hari berdampak positif karena kondisi fisik jalan yang merupakan persimpangan sehingga dapat membagi volume lalu lintas. Pada ruas arah Cakung pada pagi dan sore hari berdampak negatif karena semakin banyaknya titik kejadian hambatan samping dan volume lalu lintas serta didukung kondisi ruas jalan yang sempit.

B. Saran

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian disarankan dalam mengatasi masalah kemacetan, sebagai berikut:

1. Perlu dilakukannya survei perkejadian hambatan samping sesuai dengan ketentuan untuk pemenuhan kriteria ideal dalam pemilihan pembangunan tipe *layby area* di ruas arah Cakung di Jalan I Gusti Ngurah Rai yang selanjutnya pihak terkait dapat menindaklanjuti pembangunan *layby area* yang tepat untuk ruas Jalan I Gusti Ngurah Rai.
2. Agar dapat mendukung adanya aktivitas penyebrangan yang tinggi di Stasiun Buaran, pihak terkait dan pemerintah dapat melengkapi prasarana dan sarana yang memadai untuk pedestrian seperti; jembatan penyebrangan orang, rambu-rambu lalu lintas, serta perlu peninjauan akan di pilihnya *pelican crossing* sebagai prasarana penyebrangan.

3. Data yang menunjukkan berkurangnya jumlah angkutan umum seperti angkot dan metromini harus selaras dengan perbaikan prasarana dan sarana angkutan umum publik lainnya seperti armada bus TransJakarta dan perkeretaapian PT. Kereta *Commuter* Indonesia.

