

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan pengamatan dan analisis pada ruas Jalan Sulawesi Denpasar, diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

1. Hasil analisis kinerja ruas Jalan Sulawesi Denpasar dengan menggunakan metode MKJI,1997 berdasarkan data yang diperoleh baik berupa data primer maupun data sekunder ternyata belum memenuhi standar kelayakan dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 1,51 ($> 0,75$),
2. Hasil analisis kinerja ruas Jalan Sulawesi pada saat ini untuk kecepatan sesungguhnya untuk jarak 200 meter adalah 20,2 km/jam, sedangkan waktu tempuhnya yaitu 35,64 detik,
3. Hasil analisis kinerja ruas Jalan Sulawesi Denpasar dengan melakukan beberapa perbaikan antara lain terhadap hambatan samping serta pengaturan akses kendaraan yang melewati ruas jalan ternyata belum mampu mengatasi masalah kemacetan yang terjadi. Hal ini dapat dilihat dari nilai derajat kejenuhan (DS) dari masing-masing perbaikan yang dilakukan yaitu sebesar 1,13 untuk perbaikan terhadap hambatan samping serta 0,77 untuk pengaturan akses kendaraan,
4. Hasil analisis pertumbuhan jumlah penduduk sesuai dengan data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kota Denpasar menunjukkan bahwa jumlah penduduk kota Denpasar mengalami peningkatan setiap

tahunnya. Kondisi ini juga bisa mencerminkan tingkat pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor untuk tahun-tahun mendatang. Hal ini tentu perlu mendapatkan perhatian karena semakin meningkatnya pertumbuhan penduduk serta tingkat kepemilikan kendaraan bermotor, maka potensi kemacetan yang terjadi di kota Denpasar akan semakin meningkat.

6.2. Saran

Berdasarkan analisis kinerja ruas Jalan Sulawesi Denpasar seperti yang dijelaskan diatas, maka saran untuk pemberlakuan dilarang parkir dan berjualan di badan jalan serta pembatasan akses kendaraan yang melewati ruas Jalan Sulawesi belum mampu mengatasi permasalahan kemacetan yang terjadi. Oleh sebab itu saran yang bisa diberikan untuk kondisi tersebut antara lain sebagai berikut.

1. Menekan penggunaan kendaraan pribadi dan memaksimalkan penggunaan kendaraan umum. Hal ini tentu harus diikuti dengan perbaikan dari angkutan umum itu sendiri, mulai dari jangkauan trayek, kualitas dari kendaraan umum, serta penyediaan prasarana pendukung yang memadai demi kenyamanan para penumpang,
2. Pengalihan fungsi Jalan Sulawesi dan sekitarnya menjadi kawasan pedestrian,



Gambar 6.1. Contoh Kawasan Pedestrian

3. Penyediaan fasilitas parkir vertikal di areal tersebut.



Gambar 6.2. Contoh Bangunan Parkir Vertikal

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jendral Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum RI, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta.
- Hobbs, F.D., 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu-Lintas*, Universitas Gadjah Mada Press, Yogyakarta.
- Munawar, A, 2004, *Manajemen Lalu lintas Perkotaan*, Penerbit BETA OFFSET, Yogyakarta.
- Pignataro, L.J., 1973, *Traffic Engineering, Theory and Practice*, Prentice Hall, New Jersey, US.
- Prihastuti, N, 2008, *EVALUASI PENGARUH PENEMPATAN HALTE BUS TRANS JOGJA TERHADAP KENDARAAN LAIN (Studi Kasus : Halte Bis Trans Jogja Jl. Solo (Janti), Jl.Solo (De Brito), Jl. KHA.Dahlan 2 (Ngadiwinatan)*, Universitas Atma Jaya, Yogyakarta.
- Republik Indonesia, 2006, Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 14, *Manajemen Dan Rekayasa Lalu-Lintas di Jalan*.
- Republik Indonesia, 1993, Peraturan Pemerintah No. 41, *Angkutan Jalan*.
- Republik Indonesia, 1992, Undang- Undang No.14, *Lalu lintas dan Angkutan Jalan*
- Wikipedia, 2010, *Kapasitas Jalan*, http://id.wikipedia.org/wiki/kapasitas_jalan.

