

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka didapat kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi kinerja lalu lintas jam sibuk pagi di ruas jalan area eksternal Terminal Kalijaya Cikarang saat ini yang memiliki mayoritas tata guna lahan komersil adalah memiliki tingkat pelayanan E dengan kecepatan tempuh rata-rata tertinggi sebesar 55 km/jam di ruas jalan Raya Martadinata 1 arah ke barat. Kemudian untuk kepadatan tertinggi sebesar 148,2 kendaraan/km terjadi pada jam sibuk pagi di ruas jalan RE. Martadinata 1 arah ke barat. Berdasarkan analisis, buruknya kinerja lalu lintas di ruas jalan area eksternal Terminal Kalijaya Cikarang ini disebabkan oleh adanya fasilitas putar balik (*u-turn*) yang jaraknya hanya sekitar 50 meter dari pertemuan dua ruas jalan yang menggabung (*merging*), sehingga kendaraan yang ingin putar balik menghambat bahkan menutup ruang jalan kendaraan yang ingin lurus. Sehingga terjadilah antrian pada pagi hari sepanjang 86 meter di ruas jalan Raya Fatahillah 3 dengan waktu tundaan selama 47 detik.
2. Status ruas jalan di area eksternal Terminal Kalijaya Cikarang yang merupakan jalan nasional dengan fungsi arteri primer membuat volume kendaraan sangat tinggi di jam sibuk dan juga dengan kecepatan arus bebas sebesar 61 km/jam. Ruas di area ini juga minim fasilitas jalan seperti di Jalan Raya Fatahillah 3 yang kondisi trotoar tidak utuh dan juga terhalang oleh aktivitas lain sehinggalah membuat pejalan kaki merasa kurang nyaman. Penulis juga mendapat keluhan dari pejalan kaki yang mengaku kesulitan menyeberang ke terminal akibat tingginya volume lalu lintas dan tingginya kecepatan kendaraan pada kondisi normal.

3. Berdasarkan analisis permasalahan lalu lintas dan pejalan kaki pada poin nomor 1 dan 2 diatas, usulan yang diberikan ialah sebagai berikut:
 - a. Merelokasi fasilitas putar balik (*u-turn*) sejauh 250 meter dari lokasi awal agar tidak terlalu dekat dengan area *merging* sehingga memberi ruang dan waktu bagi masing masing kendaraan yang ingin melakukan putar balik ataupun yang ingin lurus melanjutkan perjalanan sehingga dapat mengurai antirian dan tundaan.
 - b. Memberi rambu dilarang berhenti dan dilarang parkir di sekitar area putar balik agar tidak mengurangi ruang manuver kendaraan saat putar balik serta tidak mengurangi kapasitas ruas jalan.
 - c. Memperbaiki dan mengembalikan fungsi trotoar dengan menertibkan pedagang yang menggunakan badan trotoar untuk berdagang serta menambah fasilitas pejalan kaki berupa jembatan penyeberangan orang (JPO) yang letaknya tidak jauh dari Terminal Kalijaya sehingga memudahkan mobilitas pejalan kaki yang ingin menyeberang dan mengurangi potensi konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan yang melintas.
4. Perbandingan kinerja lalu lintas di area eksternal Terminal Kalijaya Cikarang antara kondisi eksisting dengan kondisi usulan adalah sebagai berikut:
 - a. Panjang antrian pada fasilitas putar balik (*u-turn*) menuju arah timur pada kondisi eksisting jam sibuk pagi adalah 86 meter, sedangkan setelah dilakukan usulan relokasi fasilitas *u-turn* panjang antrian berkurang menjadi 59 meter.
 - b. Waktu tundaan pada fasilitas putar balik (*u-turn*) menuju arah barat pada kondisi eksisting jam sibuk sore adalah 52 detik, sedangkan setelah dilakukan usulan relokasi fasilitas *u-turn* waktu tundaan berkurang menjadi 38 detik.
 - c. Tingkat Pelayanan ruas jalan Raya Fatahillah 3 dan Jalan RE. Martadinata 2 yang pada kondisi eksisting adalah E, setelah dilakukan relokasi *u-turn* tingkat pelayanan ruas jalan tersebut meningkat menjadi D pada jam sibuk pagi maupun sore.

6.2 Saran

Berikut beberapa saran yang disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, antara lain sebagai berikut:

1. Sebaiknya dilakukan penambahan marka jalan peringatan seperti pita penghaduh di sekitar ruas jalan area Terminal Kalijaya agar kendaraan dapat mengurangi kecepatannya terutama saat memasuki area merging Jalan HOS. Cokroaminoto 1 dengan Jalan Raya Fatahillah 3.
2. Perlu dilakukan sosialisasi terhadap pedagang dan masyarakat di sekitar area terminal mengenai fungsi trotoar, sehingga fungsi trotoar benar-benar berjalan sebagaimana semestinya.
3. Perlu dilakukan penertiban kepada supir angkot dan bus agar memanfaatkan fasilitas terminal Kalijaya Cikarang semaksimal mungkin sesuai ketentuan sehingga tidak perlu menaikturunkan penumpang di tepi jalan yang mana hal tersebut dapat menyebabkan kemacetan.
4. Analisis lebih lanjut dan mendalam seperti pembangunan persimpangan tidak sebidang seperti flyover di wilayah kajian ini dapat dilakukan karena di dalam penelitian ini belum mencapai tingkat analisis terkait perencanaan persimpangan tidak sebidang.