

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Sistem pergerakan angkutan barang di Kabupaten Bekasi dapat dilihat pada kawasan-kawasan industri dengan persentase pergerakan tertinggi yaitu Internal-Eksternal. Dengan jumlah pergerakan untuk tiap klasifikasi moda angkutan barang yaitu Golongan I dan II sebesar 11.781 kendaraan/hari, untuk Golongan III sebesar 7.518 kendaraan/hari, untuk Golongan IV sebesar 5.210 kendaraan/hari, dan Golongan V sebesar 2.963 kendaraan/hari.
2. Berdasarkan hasil permodelan untuk ruas-ruas jalan di Kabupaten Bekasi didapatkan usulan alternatif rute berdasarkan kesesuaian kendaraan dengan tipikal geometrik jalan. Adapun beberapa ruas jalan tersebut terdiri dari :
 - a. Kendaraan Barang Golongan III :
 - Jalan Pantura
 - Jalan Lemah Abang-Mekarmukti
 - Jalan Mekarmukti-Cibarusah
 - Jalan Tegal Gede-Tegal Danas
 - Jalan Cibitung-Tegal Gede
 - Jalan Bali Cikarang Barat
 - Jalan Industri
 - Jalan M.H Thamrin
 - Jalan Bekasi Raya
 - Jalan Jababeka 5
 - Jalan Pusat Perkantoran Pemda
 - Jalan Kandang Gereng-Tegal Danas
 - b. Kendaraan Barang Golongan IV :
 - Jalan Pantura

- Jalan Lemah Abang-Mekarmukti
 - Jalan Mekarmukti-Cibarusah
 - Jalan Industri
 - Jalan M.H Thamrin
 - Jalan Bekasi Raya
 - Jalan Karet (Jembatan Delta Silicon)
 - Jalan Jababeka 5
 - Jalan Pusat Perkantoran Pemda
- c. Kendaraan Barang Golongan V :
- Jalan Pantura
 - Jalan Akses DryPort Cikarang
 - Jalan Kawasan Jababeka
 - Jalan Karet (Jembatan Delta Silicon)
 - Jalan Lemah Abang-Mekarmukti
 - Jalan Mekarmukti-Cibarusah 3-4
 - Jalan Bekasi Raya
 - Jalan Pusat Perkantoran Pemda

3. Setelah dilakukan analisis penentuan jaringan lintas angkutan barang terdapat perbandingan kinerja jaringan jalan di Kabupaten Bekasi apabila tidak diberlakukannya jaringan lintas angkutan barang maupun setelah adanya jaringan lintas angkutan barang terpilih pada tahun rencana. Berikut adalah hasil perbandingan kinerja jaringan jalan sebagai berikut:
- a. Kecepatan rata-rata pada kondisi tanpa diberlakukannya jaringan lintas angkutan barang adalah 57,7 km/jam, sedangkan setelah adanya jaringan lintas angkutan barang terpilih kecepatan rata-rata menjadi 57,3 km/jam.
 - b. Panjang perjalanan rata-rata pada kondisi tanpa adanya jaringan lintas adalah 63,245 km, sedangkan setelah adanya jaringan lintas angkutan barang terpilih yaitu menjadi 73,636 km.
 - c. Waktu tempuh perjalanan pada kondisi eksisting adalah 1,20 jam, sedangkan setelah adanya jaringan lintas angkutan barang terpilih untuk waktu tempuh perjalanan rata-rata menjadi 1,25 jam.

6.2. Saran

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, maka penulis dapat memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pergerakan angkutan barang sebelum adanya jaringan lintas atau pada kondisi eksisting ternyata melintasi ruas-ruas jalan yang tidak sesuai dengan tipikal geometrik jalannya. Selain mempengaruhi kinerja jaringan, hal ini dapat menyebabkan pengurangan umur rencana jalan atau kerusakan jalan yang lebih parah. Untuk itu diperlukan adanya kebijakan terkait jaringan lintas yang dapat membuat kendaraan barang melintasi jalan yang sesuai dengan ruas jalan berdasarkan klasifikasinya.
2. Usulan rencana yang terpilih yaitu rekomendasi usulan penentuan rute dan ruas-ruas jalan mana saja yang boleh dilintasi oleh kendaraan barang masing-masing golongan. Sehingga diperlukan untuk pemasangan rambu larangan angkutan barang pada beberapa ruas jalan. Adapun untuk peningkatan kelas jalan maupun geometrik jalan harus dilakukan juga pada beberapa ruas jalan.
3. Dalam penetapan kebijakan angkutan barang di Kabupaten Bekasi perlu adanya keputusan oleh pemerintah serta adanya sosialisasi dan pemberitahuan kepada masyarakat dan perusahaan – perusahaan yang terkait mengenai jaringan lintas yang akan ditetapkan sehingga dapat diterapkan dengan baik dan tidak menimbulkan permasalahan yang lain.