

BAB VI PENUTUP

6.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada Kawasan Stasiun Bekasi dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kondisi eksisting
 - a. Pada Kawasan Stasiun Bekasi terdapat 2 (dua) ruas jalan yang memiliki kinerja ruas jalan paling buruk yaitu Jalan Insinyur H. Juanda 3 dan Jalan Perjuangan dengan derajat kejenuhan sebesar 0,91. Kondisi ini disebabkan oleh adanya kendaraan berhenti dan parkir di badan jalan serta pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar menyebabkan tumpahnya pejalan kaki ke badan jalan sehingga berkurangnya lebar efektif jalan sebesar 2 (dua) meter. Selain itu tingginya volume lalu lintas pada Jalan Insinyur H. Juanda 3 jam sibuk sebesar 2812,25 smp/jam menjadi salah satu penyebab terbebannya ruas jalan tersebut.
 - b. Pada Kawasan Stasiun Bekasi terdapat 3 (tiga) Simpang tidak bersinyal yaitu Simpang 3 Pintu Air, Simpang 3 Letnan Marsaid, dan Simpang 4 Tugu Bambu dengan tingkat pelayanan B.
 - c. Kondisi fasilitas pejalan kaki pada Kawasan Stasiun Bekasi saat ini digunakan oleh para pedagang kaki lima untuk berjualan menyebabkan para pejalan kaki menggunakan lajur utama lalu lintas untuk berjalan dan menyeberang dikarenakan tidak adanya fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki pada Kawasan Stasiun Bekasi yang mengakibatkan rendahnya keselamatan bagi pejalan kaki.
2. Berdasarkan analisis yang dilakukan, didapatkan 3 (tiga) usulan skenario penanganan yang diterapkan dalam penelitian ini yaitu:
 - a. Skenario 1 meliputi kegiatan pelarangan kendaraan berhenti atau parkir di bahu jalan serta penertiban pedagang kaki lima, dan pengadaan perlengkapan jalan.

- b. Skenario 2 meliputi kegiatan pada skenario 1 ditambah dengan usulan pemindahan pintu masuk stasiun dan pembuatan laybus di sebelah utara stasiun, pelebaran Jalan Perjuangan, perubahan karakteristik Jalan Pusdiklat Raya dan pengadaan fasilitas pejalan kaki pada Kawasan Stasiun Bekasi.
 - c. Skenario 3 meliputi kegiatan pada skenario 1 dan skenario 2 ditambah dengan usulan sistem satu arah pada ruas Jalan Insinyur H. Juanda, pengadaan pemisah jalur untuk kendaraan dan peningkatan lebar simpang.
 3. Berdasarkan perbandingan kinerja lalu lintas sebelum dan sesudah dilakukan penanganan dapat disimpulkan bahwa sebagian besar ruas jalan menunjukkan kinerja yang stabil atau cenderung konsisten di berbagai skenario. Namun, beberapa ruas jalan yang dilakukan skenario tahap 3 yaitu penerapan sistem satu arah (SSA) seperti Jalan Insinyur H. Juanda 2 dan Jalan Insinyur H. Juanda 3 serta jalan alternatif yang digunakan sebagai pengalihan arus lalu lintas yang terdampak dalam penerapan sistem satu arah menunjukkan perbedaan yang signifikan dalam kinerja lalu lintas antara skenario sebelum dan sesudah dilakukan penerapan satu arah.

6.2 SARAN

Berdasarkan kesimpulan pada penelitian Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Pada Kawasan Stasiun Bekasi, maka penulis menyarankan hal-hal berikut:

1. Perlunya dilakukan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi pada Kawasan Stasiun Bekasi mengingatkan kondisi lalu lintas pada Kawasan Stasiun Bekasi saat ini memiliki kinerja yang buruk.
2. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas pada Kawasan Stasiun Bekasi dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi secara bertahap dari skenario 1 sampai dengan skenario 3.
3. Perlunya pengawasan yang ketat serta penerapan sanksi yang tegas oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi, Polres Metro Bekasi, dan Dinas

Satuan Polisi Pamong Praja pada usulan pelarangan aktivitas naik turun penumpang di badan jalan, berhenti dan parkir di badan jalan, dan pelarangan aktivitas pedagang kaki lima di trotoar dan badan jalan. Pengawasan tersebut dilakukan dengan diadakannya petugas yang mengawasi aktivitas lalu lintas dan pengguna jalan di area pelarangan-pelarangan tersebut. Selain itu perlu di pasang CCTV agar dapat memantau pengguna jalan sehingga lebih memudahkan petugas dalam melakukan pengawasan. Penerapan sanksi dapat dilakukan dengan penerbitan peraturan daerah dan di pasang poin-poin sanksi tersebut di area pelarangan agar dapat terlihat dan dimengerti para pengguna jalan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas yang dilakukan.

4. Perlunya dilakukan sosialisasi yang masif dan uji coba terlebih dahulu oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi terhadap usulan Sistem Satu Arah (SSA) pada ruas Jalan Insinyur H. Juanda. Sosialisasi ini dilakukan dengan pemberitahuan minimal sebulan sebelum pelaksanaan SSA melalui spanduk di jalan dan media informasi elektronik baik pemberitaan dan media sosial agar para pengguna jalan dapat memahami penerapan sistem SSA ini dan dapat menyesuaikan pola perjalanannya ketika diterapkan sistem SSA di Jalan Insinyur H. Juanda. Uji coba wajib dilakukan sebelum penerapan secara permanen sistem SSA di Jalan Insinyur H. Juanda, uji coba padat dilakukan pada salah satu hari tertentu untuk mengukur keefektifan dan membandingkan kinerja lalu lintas pada saat uji coba.
5. Perlu adanya kajian lanjutan oleh peneliti selanjutnya dan Dinas Perhubungan Kota Bekasi terkait penerapan usulan Sistem Satu Arah (SSA) di Jalan Insinyur H. Juanda.
6. Perlu adanya kajian lebih lanjut oleh peneliti selanjutnya dan Dinas Perhubungan Kota Bekasi terkait engineering yang lebih tepat pada seluruh tahapan skenario usulan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas pada Kawasan Stasiun Bekasi.