

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan penulis dalam menyelesaikan penelitian ini, maka didapatkan hasil penelitian tersebut dengan melakukan survey penelitian selama 3 (tiga) hari sebagai berikut ini :

1. Pengaruh yang diakibat parkir pada badan jalan terhadap kapasitas ruas jalan adalah terjadinya kemacetan dan penyempitan ruas jalan, akibat parkir di badan jalan.
2. Pengaruh parkir pada badan jalan terhadap karakteristik lalu lintas yang di tinjau berdasarkan nilai v/c ratio kecepatan kendaraan dan kepadatan lalu lintas dan nilai tingkat indikator pelayanan jalan maka di dapat hasil sebagai berikut :

a. Untuk hari libur pertama (Sabtu)

Nilai V/C Ratio terendah di dapat sebesar 0,34 dengan kondisi lalu lintas agak ramai, dan kecepatan terbatas karena di batasi oleh volume lalu lintas. Dengan nilai volume kendaraan pada jam 13.30 – 13.45 mencapai 491,59 smp/jam dan kapasitas sebesar 1457, 31 smp/jam.

Sedangkan untuk nilai V/C Ratio terbesar di dapat sebesar 0,68 dengan kondisi lalu lintas jenuh dan kecepatan mulai menurun. Dengan nilai volume kendaraan pada jam 18.15 – 18.30 mencapai 997,50 smp/jam dan kapasitas sebesar 1457,31 smp/jam.

b. Untuk hari libur kedua (Minggu)

Nilai V/C Ratio terendah di dapat sebesar 0,38 dengan kondisi lalu lintas agak ramai, dan kecepatan terbatas karena di batasi oleh volume lalu lintas. Dengan nilai volume kendaraan pada jam 10.15 – 10.30 mencapai 560,65 smp/jam dan kapasitas sebesar 1457, 31 smp/jam.

Sedangkan untuk nilai V/C Ratio terbesar di dapat sebesar 0,72 dengan kondisi lalu lintas jenuh dan kecepatan mulai menurun.

Dengan nilai volume kendaraan pada jam 18.15 – 18.30 mencapai 1046,50 smp/jam dan kapasitas sebesar 1457,31 smp/jam.

c. Untuk hari kerja (Senin)

Nilai V/C Ratio terendah di dapat sebesar 0,16 dengan kondisi lalu lintas agak ramai, dan kecepatan menurun dan mulai di batasi oleh volume lalu lintas. Dengan nilai volume kendaraan pada jam 13.15 – 13.30 mencapai 239,15 smp/jam dan kapasitas sebesar 1457, 31 smp/jam.

Sedangkan untuk nilai V/C Ratio terbesar di dapat sebesar 0,68 dengan kondisi lalu lintas jenuh dan kecepatan mulai menurun. Dengan nilai volume kendaraan pada jam 19.45 – 20.00 mencapai 1012,50 smp/jam dan kapasitas sebesar 1457,31 smp/jam.

3. - Untuk menentukan SRP (Satuan Ruang Parkir) pengganti. Maka dengan luas areal rencana 900 m² didapat 333 SRP kendaraan bermotor dengan luas areal rencana 500 m², kendaraan bermobil 16 SRP dengan luas areal 200 m², dan kendaraan bus/truk 4 SRP dengan luas areal 200 m², lokasinya berada di samping Pantai Muaro Lasak dan Tugu Merpati Perdamaian.
- Untuk menentukan SRP (Satuan Ruang Parkir) pengganti. Dimana lokasi areal parki pengganti kedua bersifat temporer (sementara). Maka dengan luas areal rencana 500 m², didapat 200 SRP kendaraan bermotor dengan luas areal rencana 300 m² dan 16 SRP dengan luas areal 200 m² untuk kendaraan bermobil, lokasinya berada di sebelah Fly over lolong.

5.2 Saran

- a. Agar ruang parkir pengganti satu dapat teralisasi dengan luas areal 900 m² dan ruang parkir pengganti kedua dengan luas areal 500 m² (bersifat temporer). Maka dari hasil penelitian ini, penulis memberikan suatu masukan kepada PEMKOT Kota Padang, agar para pedagang yang berjualan di lokasi areal parkir alternatif satu dapat di pindahan sesuai dengan ketentuan peraturan pemerintah Kota Padang, dan untuk lokasi areal parkir alternatif kedua yang bersifat sementara dapat dipindahkan sesuai dengan ketentuan dan peraturan PEMKOT Kota Padang, dimana pada lokasi areal parkir pengganti kedua akan di pakai untuk oprit jembatan.

- b. Untuk mengimplementasikan kembali peraturan yang sudah dibuat berdasarkan Keputusan Walikota Padang, No. 228 Tahun 2016 maka perlu dilakukannya sosialisasi kepada masyarakat secara terus menerus agar masyarakat lebih memahami peraturan yang sudah di buat sehingga peraturan tersebut bisa di taati demi keamanan dan kenyamanan dalam berlalu lintas, sehingga dengan adanya sosilisasi yang dilakukan dapat merendah nilai kemacetan yang terjadi.