

**BAB V**  
**KESIMPULAN DAN SARAN**

**5.1. Kesimpulan**

Dari hasil pengamatan dan analisa yang diperoleh di lapangan serta alternatif pemecahan masalah, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Tingkat pelayanan jalan pada lokasi studi kasus pada jam sibuk bertingkat level F, yaitu:
  - arus terhambat, kecepatan rendah
  - volume mendekati kapasitas
  - banyak berhenti dalam waktu lama/pendek.
2. Tingkat pelayanan jalan pada lokasi studi kasus diluar jam sibuk bertingkat level C, yaitu:
  - arus masih stabil
  - kecepatan dan manuver banyak terkontrol oleh volume tinggi
3. Masih bercampurnya arus lalulintas cepat dengan arus lalulintas lambat pada lokasi studi kasus.
4. Sarana parkir khususnya pada kawasan studi kasus dan kawasan lain di DI Yogyakarta pada umumnya bertipe *on street parking* (parkir ditepi jalan).

**5.2. Saran**

Berdasarkan analisa dan pengamatan di daerah sekitar lokasi studi kasus maka penyusun dapat memberikan saran sebagai berikut:



1. Untuk jalan Magelang dan jalan Kyai Mojo perlu segera diadakan pemisahan arus lalulintas dalam kota dengan arus lalulintas yang datang dari luar kota Yogyakarta seperti kota Magelang dan Purworejo khususnya untuk jenis kendaraan truk dan bus penumpang.
2. Dengan adanya saran tersebut diatas, maka pemerintah D.I. Yogyakarta melalui instansi yang terkait untuk secepatnya menyelesaikan pembangunan jalan lingkaran utara sebelah barat.
3. Untuk mengurangi beban lalulintas maka perlu diadakan subsidi terhadap transportasi massal dalam kota oleh pemerintah dan pengaturan jalur yang lebih efisien.
4. Untuk mengatasi masalah sarana parkir maka pembangunan pusat pembelanjaan harus menggunakan sarana parkir *off street parking* (parkir diluar jalan).
5. Secara keseluruhan perlu diadakan peninjauan kembali pola pengaturan sirkulasi arus lalulintas dan pengaturan *traffic light* mulai sekarang untuk mengantisipasi pertambahan lalulintas dimasa mendatang.
6. Pembangunan gedung-gedung baru yang dapat membangkitkan arus lalulintas harus dilengkapi IMB dan dilengkapi dengan uji transportasi tentang "*akses*", "*site*" dan "*location*".
7. Pembatasan penggunaan kendaraan pribadi untuk jangka waktu mendatang, ini dimaksudkan bukan membatasi kepemilikan tetapi untuk mengurangi kepadatan lalu

pemilikan tetapi untuk mengurangi kepadatan lalu lintas pada jam-jam sibuk.

8. Penggunaan kendaraan pribadi dapat dilaksanakan pada jam sibuk tetapi jumlah minimal disarankan penumpangnya 4 orang, ini mengacu pada model peraturan yang telah diterapkan di kota Jakarta untuk jalan-jalan tertentu.
9. Penyediaan angkutan massa perlu ditingkatkan untuk mengantisipasi adanya lonjakan perjalanan (*trip generation*).



## PENUTUP

Dengan mengucapkan puji dan syukur yang tak terhingga kehadiran ALLAH SWT yang atas rahmatNYalah sehingga penyusun dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini walaupun dengan segala keterbatasannya.

Tantangan dalam bidang transportasi terutama di kota-kota besar di Indonesia dirasakan semakin lama semakin kompleks. Hal ini disebabkan oleh banyaknya faktor, antara lain tidak seimbangnya jumlah pemakai jalan dengan sarana jalan yang tersedia, sehingga menimbulkan masalah lalulintas. Untuk mengatasi tantangan itulah, maka para Sarjana Teknik Sipil transportasi diharapkan mampu dalam merancang bangun sarana transportasi yang baik tanpa mengesampingkan faktor sosial ekonomi. Dalam rangka hal tersebut diatas, Tugas Akhir pada bidang studi transportasi ini diharapkan dapat mempersiapkan calon Sarjana Teknik Sipil yang berdedikasi tinggi dan mempunyai wawasan yang luas.

Penyusun mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya pada semua pihak yang membantu atas terselesaikannya Tugas Akhir ini terutama pada asisten dosen pembimbing dan dosen pembimbing Tugas Akhir.

Akhinya semoga Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi para rekan-rekan calon Sarjana Teknik Sipil pada umumnya dan bagi penyusun sendiri khususnya, Amin.

