

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Dari Pendataan dan analisis yang telah dilakukan maka dapat diambil beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Pada ruas Jalan Cipto Mangunkusumo arah selatan Kota Cirebon jam puncaknya adalah pada awal minggu adalah pada pukul 06.00-07.00 dengan arus 1940,75 Smp/jam sedangkan di ruas Jalan Cipto Mangunkusumo arah utara Kota Cirebon jam puncaknya adalah akhir minggu adalah pada pukul 17.00-18.00 dengan arus 1295,2 Smp/jam.
2. Sebelum Cirebon *Super Block* beroperasi maksimal, kinerja ruas jalan di tiap-tiap ruas jalan Cipto Mangunkusumo masih layak digunakan, dengan DS 0,44 di tahun 2015 pada ruas Jalan Cipto Mangunkusumo arah selatan Kota Cirebon dan DS 0,62 di tahun 2015 ruas Jalan Cipto Mangunkusumo arah utara Kota Cirebon.
3. Dengan model bangkitan pergerakan  $Y = 4,76 + 0,45 X_1 - 0,53 X_2 + 0,50 X_3$ , maka didapat kenaikan jumlah perjalanan dari 222,09 pada tahun 2004 menjadi 331,38 di tahun 2025.
4. Pada ruas jalan Cipto Mangunkusumo dari arah selatan Kota Cirebon di tahun 2015-2025 derajat kejenuhannya masih  $< 0,75$  sehingga jalan masih layak digunakan namun pada ruas jalan Cipto Mangunkusumo dari arah utara Kota Cirebon derajat kejenuhan yang masih  $< 0,75$  hanya pada tahun

Didi Arie Wibowo, 2013

ANALISIS KINERJA RUAS JALAN CIPTO MANGUNKUSUMO KOTA CIREBON SETELAH ADANYA CIREBON SUPER BLOCK

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

2015 yaitu 0,66 hingga tahun 2017 yaitu 0,72, dan pada tahun 2018-2025 ruas tersebut sudah memiliki derajat kejenuhan  $> 0,75$  dimana pada tahun 2018 sebesar 0,76 dan tahun 2025 sebesar 1,03 sehingga perlu penanganan lebih lanjut agar tidak terjadi kemacetan.

5. Pada ruas jalan Cipto Mangunkusumo dari arah utara Kota Cirebon setelah penambahan satu lajur maka kapasitasnya meningkat menjadi 3978,32 Smp/Jam dan dapat menampung arus kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut hingga tahun 2025 dengan arus sebesar 3190.26 Smp/Jam dengan DS 0,68.
6. Bangkitan pergerakan yang diakibatkan oleh Cirebon Super Block tidak terlalu berpengaruh besar terhadap menurunnya kinerja ruas jalan Cipto Mangunkusumo, kenaikan kendaraanlah yang berpengaruh besar terhadap menurunnya kinerja ruas jalan tersebut.

## 5.2.Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan diatas disarankan :

1. Agar Jalan tetap layak digunakan hingga tahun 2025, ruas jalan Cipto Mangunkusumo dari arah utara ditambah satu lajur atau menjadikan Jalan Cipto Mangunkusukmo menjadi jalan satu arah yakni arah dari selatan Kota Cirebon.
2. Dalam melakukan pengembangan suatu kawasan yang memiliki aktifitas tinggi harusnya selalu berintergrasi dengan perencanaan jaringan transportasi pada kawasan tersebut, agar dampak lalu lintas yang mungkin terjadi dapat diminimalisir.

Didi Arie Wibowo, 2013

ANALISIS KINERJA RUAS JALAN CIPTO MANGUNKUSUMO KOTA CIREBON SETELAH ADANYA CIREBON SUPER BLOCK

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

3. Diperlukan kajian lebih lanjut pada penelitian ini terutama pada dampak pengoperasian Cirebon *Super Block* ini terhadap umur rencana konstruksi jalan Cipto Mangunkusumo.

