

BAB V

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Dari hasil analisa dan pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Analisa Tarikan Pergerakan

Hasil prediksi tarikan pergerakan kendaraan menuju Hotel Amaris dan toko buku Gramedia setelah beroperasi untuk hari kerja sebesar 86 smp/jam, sedangkan untuk hari minggu tarikan pergerakan menuju Hotel Amaris dan toko buku Gramedia sebesar 108 smp/jam.

2. Pada Simpang Bedagan

a. Pada kondisi eksisting, kinerja simpang tak bersinyal tersebut masih memadai dan lalu lintas masih terlihat lancar . Hal ini dapat diketahui dari nilai DS tiap pendekatan $< 0,75$ pada setiap jam sibuk.

b. Pada saat Hotel Amaris telah beroperasi, terjadi penambahan jumlah pergerakan lalu lintas akibat tarikan dari kegiatan pada Hotel tersebut sebesar 86 smp/jam pada kondisi hari kerja dan 108 smp/jam pada kondisi hari minggu, sehingga kinerja simpang tak bersinyal tersebut diprediksi menjadi lebih buruk dibanding kondisi eksisting. Walaupun demikian setelah dilakukan analisa nilai DS simpang tersebut pada saat beroperasi masih dibawah 0,75 yaitu 0.74 (nilai tertinggi) pada kondisi jam puncak siang, sehingga simpang tersebut masih dapat melayani lalu lintas dengan lancar.

c. Pada tahun 2015 (5 tahun setelah Hotel Amaris beroperasi), kinerja simpang tak bersinyal tersebut diprediksi menjadi lebih buruk dibanding kondisi eksisting. Hal ini dapat diketahui dari nilai DS tiap pendekatan > 0.75 pada setiap jam sibuk. Yaitu 0.77 pada kondisi jam sibuk pagi hari kerja, 0.86 pada kondisi jam sibuk siang hari kerja, dan 0.80 pada

kondisi jam sibuk sore hari kerja. Hal ini diperkirakan terjadi karena pada saat Hotel Amaris mulai beroperasi, kinerja simpang tersebut sudah mulai berkurang apalagi kondisi 5 tahun mendatang dengan adanya pertumbuhan lalu lintas. Jika tidak ada perubahan atau pengaturan simpang tersebut maka pada saat tahun 2015 kondisi simpang akan jauh lebih buruk daripada kondisi eksisting maupun kondisi awal saat beroperasi.

Melihat kondisi ini maka perlu usaha-usaha untuk mengembalikan kinerja simpang tersebut dengan cara memberlakukan sistim satu jalur pada jalan minor (satu jalur ke arah minor) pada jam sibuk hari kerja.

Setelah dilakukan analisa maka secara keseluruhan simpang tersebut dapat dilalui dengan lancar. Hal ini dapat diketahui dari nilai DS kurang dari 0.75 pada setiap jam sibuk. Yaitu 0.67 pada kondisi jam sibuk pagi hari kerja, 0.74 pada kondisi jam sibuk siang hari kerja, dan 0.73 pada kondisi jam sibuk sore hari kerja.

Sedangkan untuk kondisi hari minggu pada tahun 2015 yang akan datang kinerja kinerja simpang tak bersinyal masih cukup memadai dan lalu lintas masih lancar. Hal itu dapat dilihat dari nilai DS 0,65 (nilai DS paling tinggi).

3. Pelayanan pintu keluar-masuk Hotel Amaris

Pada pintu keluar-masuk Hotel Amaris setelah dilakukan analisa, ternyata kinerja pintu keluar-masuk Hotel tersebut masih memadai dan relatif lancar. Hal ini dapat diketahui dari nilai DS tiap pendekatan masih dibawah 0.75 pada setiap jam sibuk. Yaitu 0.70 (nilai DS paling tinggi).

4. Pelayanan pintu keluar-masuk Hotel Amaris pada kondisi lima tahun yang akan datang (2015).

Pada pintu keluar-masuk Hotel Amaris setelah dilakukan analisa untuk jangka waktu lima tahun yang akan datang yaitu tahun 2015 ternyata kinerja pintu keluar-masuk hotel tersebut sudah tidak memadai lagi. Hal ini dapat diketahui dari nilai DS tiap jam puncak sudah diatas 0.75. Yaitu 0.82 (nilai

DS paling tinggi). Oleh sebab itu maka perlu dilakukan penanganan dengan penempatan loket antrian parkir di dalam gedung sekitar 20 meter. Hal ini diharapkan mampu menampung antrian 5-6 kendaraan penumpang, sehingga bila terjadi antrian yang akan masuk ke tempat parkir Hotel Amaris tidak mengganggu kinerja jalan Pemuda. Alternatif kedua adalah dengan memasang rambu pelarangan belok kanan bagi kendaraan yang keluar dari hotel Amaris.

5.2 SARAN

Untuk mendukung penerapan solusi-solusi di atas maka ada beberapa hal yang harus diperhatikan, antara lain sebagai berikut :

A. Solusi non teknis

1. Pengarahan aparat terkait untuk menata dan mengatur lalu lintas di ruas jalan baik dengan memberikan himbauan, teguran maupun tindakan terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas yang dapat menimbulkan permasalahan.
2. Himbauan kepada masyarakat terutama pengguna jalan dalam disiplin berlalu lintas dan menaati peraturan serta rambu lalu lintas.
3. Memberikan himbauan kepada pejalan kaki mengenai kesadaran untuk menggunakan jembatan penyebrangan yang telah ada untuk menyebrang.
4. Himbauan kepada calon penumpang angkutan umum menghentikan angkutan umum pada halte yang sudah ada.
5. Pembangunan Hotel Amaris kelak jangan sampai memunculkan aktifitas pedagang kaki lima di sekitar Hotel Amaris yang dapat menyebabkan jalan menjadi lebih sempit dan padat.
6. Usaha penanganan masalah transportasi di sekitar Hotel Amaris diharapkan tidak menimbulkan kemacetan dan permasalahan transportasi di daerah lain.

7. Pemerintah Kota Semarang sebaiknya menyediakan angkutan umum yang murah, nyaman, dan lebih tepat waktu, agar pengendara kendaraan pribadi beralih ke angkutan umum.

B. Solusi teknis

Adapun beberapa solusi teknis dapat disampaikan sebagai berikut

1. Manajemen Kapasitas (*Management of Capacity*)

Manajemen kapasitas merupakan manajemen lalu lintas yang berkaitan erat dengan tindakan pengelolaan lalu lintas untuk meningkatkan kapasitas jalan. Dengan kata lain, upaya ini mengambil pendekatan dari sisi perbaikan supply. Yang termasuk dalam Manajemen Kapasitas diantaranya adalah :

- Penerapan sistem jalan satu arah atau tidal flow
- Pelebaran ruas jalan dan perbaikan alinyemen
- Penataan dan desain simpang
- Pengendalian akses
- Penerapan simpang bersinyal

2. Manajemen Permintaan (*Management of Demand*)

Manajemen permintaan berkaitan dengan tindakan pengaturan dan pengendalian terhadap permintaan lalu lintas. Tindakan yang diambil pada umumnya bersifat regulasi dan pembatasan permintaan lalu lintas. Teknik-teknik yang termasuk dalam Manajemen Permintaan diantaranya adalah :

- Penyediaan lajur khusus bis Trans Semarang atau prioritas bagi bis tersebut
- Penataan parkir baik di badan jalan maupun di luar badan jalan
- Penataan jalur bagi pejalan kaki
- Pemberian prioritas bagi kendaraan tertentu

3. Manajemen Prioritas (*Management of Priority*)

Manajemen prioritas pada umumnya berkaitan dengan pemberian prioritas bagi lalu lintas tertentu yang dapat meningkatkan efisiensi dan

keselamatan lalu lintas. Manajemen Prioritas dapat dijabarkan dengan menerapkan teknik-teknik seperti :

- Pembatasan lalu lintas
- Pemisahan jam masuk kantor atau sekolah dengan jadwal penerbangan dan pengendalian parkir.