

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 KESIMPULAN

Dari analisa yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan bahwa :

1. Ada berbagai macam karakteristik lalu lintas yang ada di sepanjang jalan dari Simpang Toll, simpang Setiabudi-Sukun sampai simpang Setiabudi-Karangrejo, yaitu lalu lintas lokal, regional dan menerus dengan akses menuju ke pusat kota Semarang dan keluar Semarang.
2. Pada ruas jalan Setiabudi A dan ruas jalan setiabudi B terjadi kemacetan, karena Padatnya lalu lintas yang berasal dari pemukiman penduduk. hal ini dapat dilihat dari nilai DS.
 - pada saat eksisting nilai DS pada ruas jalan Setiabudi A pada pagi hari mencapai nilai 0,91 dan sore hari mencapai nilai 0,93 , sedangkan ruas jalan Setiabudi B pada pagi hari mencapai nilai 0,93 dan sore hari mencapai nilai 0,91.
 - pada saat operasionalnya Hypermarket nilai DS pada ruas jalan Setiabudi A pada pagi hari mencapai nilai 1,00 dan sore hari mencapai nilai 1,02 , sedangkan ruas jalan Setiabudi B pada pagi hari mencapai nilai 0,95 dan sore hari mencapai nilai 0,93.
3. Keberadaan Terminal Banyumanik, Hypermarket dan Swalayanan ADA Setiabudi dengan berbagai macam aktifitasnya serta Perilaku pengguna jalan terutama angkutan umum yang berhenti / menaik turunkan penumpang dan barang di sembarang tempat menyebabkan bertambahnya hambatan samping, tundaan dan panjang antrian sehingga menyebabkan kemacetan di ruas julan Setiabudi A maupun ruas jalan Setiabudi B.

4. Titik-titik kemacetan lalu lintas terjadi pada persimpangan-persimpangan yaitu pada simpang, Setiabudi-Sukun dan Setiabudi-Karangrejo. Persimpangan-persimpangan tersebut merupakan simpang dengan akses padat karena menghubungkan lingkungan perkantoran, perdagangan / jasa dan pemukiman penduduk. Sehingga nilai DS di peroleh sebagai berikut :
- pada saat Eksisting nilai DS pada simpang Setiabudi-Sukun pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 2,53 ; S-RT mencapai nilai 2,16 ; U mencapai nilai 1,57 ; T mencapai nilai 1,46.
 - pada saat Eksisting nilai DS pada simpang Setiabudi-Karangrejo pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 2,75 ; S-RT mencapai nilai 1,54 ; U mencapai nilai 1,72 ; T mencapai nilai 1,73.
 - pada saat Desain nilai DS pada simpang Setiabudi-Sukun pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,86 ; S-RT mencapai nilai 0,86 ; U mencapai nilai 0,87 ; T mencapai nilai 0,86.
 - pada saat Desain nilai DS pada simpang Setiabudi-Karangrejo pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,79 ; S-RT mencapai nilai 0,72 ; U mencapai nilai 0,79 ; T mencapai nilai 0,74.
 - pada saat Desain dan adanya Hypermarket nilai DS pada simpang Setiabudi-Sukun pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,87 ; S-RT mencapai nilai 0,82 ; U mencapai nilai 0,84 ; T mencapai nilai 0,85.
 - pada saat Desain dan adanya Hypermarket nilai DS pada simpang Setiabudi-Karangrejo pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,79 ; S-RT mencapai nilai 0,72 ; U mencapai nilai 0,79 ; T mencapai nilai 0,74.
 - pada saat Eksisting nilai DS pada simpang Setiabudi-Sukun pada sore hari dari arah S-ST mencapai nilai 3,18 ; S-RT mencapai nilai 2,53 ; U mencapai nilai 1,71 ; T mencapai nilai 2,35.
 - pada saat Eksisting nilai DS pada simpang Setiabudi-Karangrejo pada sore hari dari arah S-ST mencapai nilai 2,85 ; S-RT mencapai nilai 1,30 ; U mencapai nilai 1,62 ; T mencapai nilai 1,42.

- pada saat Desain nilai DS pada simpang Setiabudi-Sukun pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,90 ; S-RT mencapai nilai 0,87 ; U mencapai nilai 0,87 ; T mencapai nilai 0,90.
 - pada saat Desain nilai DS pada simpang Setiabudi-Karangrejo pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,90 ; S-RT mencapai nilai 0,83 ; U mencapai nilai 0,80 ; T mencapai nilai 0,84.
 - pada saat Desain dan adanya Hypermarket nilai DS pada simpang Setiabudi-Sukun pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,83 ; S-RT mencapai nilai 0,83 ; U mencapai nilai 0,83 ; T mencapai nilai 0,83.
 - pada saat Desain dan adanya Hypermarket nilai DS pada simpang Setiabudi-Karangrejo pada pagi hari dari arah S-ST mencapai nilai 0,85 ; S-RT mencapai nilai 0,83 ; U mencapai nilai 0,84 ; T mencapai nilai 0,85.
5. Kurangnya proposionalnya lebar efektif dari pendekat-pendekat yang ada di daerah persimpangan juga menyebabkan arus yang melewati daerah simpang kurang dapat terakomodir dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari nilai DS saat ini $> 0,75$.
 6. Pada simpang tak bersinyal di depan Hypermarket nilai DS nya dari arah Selatan 1,296 ; dari arah Utara 0,958 ; dari arah Hypermarket Selatan 1,247 dan dari arah Hypermarket Utara 1,688. Jadi setelah dilihat dari nilai DS nya maka di depan Hypermarket terjadi kemacetan.
 7. Perubahan pengaturan pergerakan, perbaikan geometri (penambahan lajur, pemasangan median, penambahan marka) dan penyesuaian waktu siklus ternyata mampu memberikan suatu peningkatan kinerja yang cukup besar terhadap sistem lampu lalu lintas yang ada di daerah persimpangan, sehingga nilai DS yang terjadi mengalami penurunan walaupun nilai DS $> 0,75$ dan mengurangi konflik serta mengoptimalkan kapasitas jalan.

6.2 SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka perlu diambil langkah-langkah untuk mendapatkan ruang jalan yang optimal serta pengelolaan jalan secara efektif dan efisien sebagai upaya mengatasi permasalahan lalu lintas yang terjadi. Langkah-langkah tersebut antara lain :

1. Padatnya lalu lintas yang berasal dari pemukiman penduduk dan tidak adanya lahan untuk pelebaran jalan maka tidak memungkinkan adanya penambahan kapasitas, jadi diharapkan Operasional jalan TOLL tepat waktu, sehingga dapat mengurangi volume kendaraan di ruas jalan Setiabudi.
2. Karena hambatan samping sangat tinggi seperti pejalan kaki yang berjalan di bahu jalan dan menyeberang di sembarang tempat, serta kendaraan umum yang menurunkan penumpang di sembarang tempat. maka di perlukan jembatan penyebrangan untuk Pengunjung yang datang ke Hypermarket, agar tidak menghambatan lajur kendaraan yang melewati Hypermarket. Serta di perlukan penegakan disiplin lalu lintas terutama bagi angkutan umum agar berhenti / menaik turunkan penumpang dan barang pada tempat pemberhentian sementara / *halte*.
3. Karena sering terjadi pelanggaran lalu lintas di persimpangan Setiabudi-Sukun dan Setiabudi-Karangrejo yang menyebabkan panjangnya antrian, maka di perlukan petugas lalu lintas pada jam puncak pagi, siang dan sore untuk mengatur kelancaran lalu lintas di persimpangan tersebut.
4. Pengunjung yang datang ke Hypermarket kebanyakan dari arah selatan maka dibuat lajur belok kiri langsung untuk menuju atau masuk ke Hypermarket, agar dapat mengalihkan kendaraan ke lajur yang sudah disediakan. Supaya antrian yang terjadi tetap berada pada lajur tersebut dan tidak mengganggu lajur disebelahnya. Untuk pengunjung dari arah utara yang akan menuju Hypermarket di perlukan rambu belok kanan yang dipasang 20 m sebelum Hypermarket, agar mengurangi panjang antrian yang terjadi. Pengunjung yang masuk dan keluar dari Hypermarket yang berbelok ke kanan di perlukan petugas untuk mengatur kendaraan supaya tidak menimbulkan panjang antrian yang dapat mengakibatkan terganggunya kelancaran lalu lintas.
5. Diperlukan peningkatan kesadaran dari seluruh pengguna jalan untuk mematuhi peraturan lalu lintas untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas.

TUGAS AKHIR

EVALUASI MENGENAI DAMPAK HYPERMARKET TERHADAP LALU – LINTAS DI JALAN SETIABUDI KOTA SEMARANG

VI-4