

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Kawasan Jl. MT. Haryono, Jl. Pattimura, Jl. Dr. Cipto dan Jl. Brigjen Katamso secara umum kondisi eksistingnya masih cukup baik, tetapi ada beberapa titik (tempat) pada jam-jam tertentu dapat menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas yang perlu dilakukan penataan lalu lintas seperti simpang bersinyal, perparkiran, rambu-rambu dan penertiban PKL (pedagang kaki lima). Hal ini dapat dilihat dari hasil survei di lapangan yaitu :

- a. Nilai DS (Derajat Kejenuhan) pada setiap ruas jalan $\leq 0,75$ pada waktu jam puncak kecuali ruas Jl. MT. Haryono yang DSnya relatif tinggi, ini dikarenakan lebar efektif jalan tidak dapat dipergunakan secara optimal akibat adanya parkir di jalan (*on street parking*).
- b. Masih adanya nilai DS (Derajat Kejenuhan) besar yaitu $> 0,75$ pada sebagian pendekat di simpang bersinyal maupun simpang tak bersinyal di kawasan Jl. MT. Haryono, Jl. Pattimura, Jl. Dr. Cipto dan Jl. Brigjen Katamso pada waktu jam puncak.
- c. Terjadinya perkembangan kawasan yang dapat membangkitkan pergerakan lalu lintas terutama pada kawasan Jl. MT. Haryono dimana kawasan ini merupakan pusat perdagangan maupun perkantoran.
- d. Kesadaran tertib berlalu-lintas pada masyarakat masih kurang, dengan banyaknya pelanggaran.

Dari hasil survei di lapangan yang kemudian diadakan analisis untuk kondisi arus jangka panjang, maka kawasan Jl. MT. Haryono, Jl. Pattimura, Jl. Dr. Cipto dan Jl. Brigjen Katamso perlu dilakukan penataan lalu lintas yang diharapkan dapat memperbaiki kinerja jalan tersebut agar lebih optimal. Beberapa skenario penataan yang dilakukan yaitu :

1. Peningkatan kapasitas ruas jalan dengan cara penataan perparkiran, misalnya di Jl. MT. Haryono yang terdapat peraturan parkir sejajar satu lapis di jalan utama yang menyebabkan ruas jalan menyempit.

Dengan penataan perparkiran, maka parkir di jalan utama tersebut ditiadakan dan dialihkan ke kantong-kantong parkir maupun di jalur lambat, sehingga dengan tidak adanya parkir di jalan utama, lebar jalan akan dapat dipergunakan dengan lebih optimal.

2. Dari data hasil survei di lapangan diketahui bahwa kondisi arus yang tinggi terdapat di ruas Jl. MT. Haryono sehingga dilakukan pengurangan arus dengan cara dialihkan. Pengalihan arus yang dilakukan yaitu arus di Jl. Brigjen Katamso dari arah timur yang akan masuk ke Jl. MT. Haryono dialihkan ke Jl. Dr. Cipto, sehingga Jl. Dr. Cipto menjadi dua arah.

Berikut ini hasil penataan lalu-lintas untuk ruas jalan, simpang bersinyal dan simpang tak bersinyal di kawasan Jl. MT. Haryono, Jl. Pattimura, Jl. Dr. Cipto dan Jl. Brigjen Katamso disajikan pada tabel 6.1, 6.2 dan 6.3 berikut ini :

Tabel 6.1 Ruas jalan hasil penataan lalu-lintas

Segmen Jalan	Arus Lalin (Q) smp/jam	Kapasitas jalan (C) smp/jam	Derajat Kejenuhan DS	Keterangan
MT. Haryono I	2598	4326	0,60	Untuk penataan di Jl. MT. Haryono, tidak
MT. Haryono II	2592	4326	0,60	ada parkir di jalan karena sudah di pindah di
MT. Haryono III	2652	4326	0,61	kantong-kantong parkir dan jalur lambat.
MT. Haryono IV	2960	4326	0,68	Arus di Jl. MT. Haryono berkurang akibat
MT. Haryono V	3125	4326	0,72	pengalihan arus di Jl. Brigjen Katamso.
MT. Haryono VI	3091	4326	0,71	
Pattimura ke barat	2986			Untuk penataan di Jl. Pattimura diasumsikan
Pattimura ke timur	3215	6409	0,97	arus tidak berubah dari arus jangka panjang.
Dr. Cipto I	4022	6647	0,61	Jl. Dr. Cipto menjadi dua arah.
Dr. Cipto II	3806	6647	0,57	Arus dari utara ke selatan adalah arus jangka
Dr. Cipto III	3976	6647	0,60	panjang sedangkan arus dari selatan ke utara
Dr. Cipto IV	3958	6647	0,60	adalah arus di Jl. Brigjen Katamso yang
				dialihkan ke Jl. Dr. Cipto.
Brigjen Katamso	2342	6907	0,34	Arus di Jl. Brigjen Katamso berkurang akibat
				dialihkan ke Jl. Dr. Cipto.

Tabel 6.2 Hasil penataan simpang bersinyal

Simpang Bersinyal Penataan	Arah	Q smp/jam	C smp/jam	siklus detik	g detik	amber+allred detik	DS
MT Haryono I (MT Haryono-B. Katamso)	S	1150	1281	120	60	2+2	0,90
	B	497	554		19		0,90
	T	1340	1493		28		0,90
MT Haryono II (MT Haryono-M. Sutoyo)	S	1299	1540	82	25	2+2	0,84
	T	980	1162		29		0,84
	B	565	670		16		0,84
MT Haryono III (MT Haryono-Ligu Tngh)	S	1544	1914	55	21	2+2	0,81
	B/T	1487	1844		26		0,81
Dr Cipto I (Dr Cipto-Pattimura)	B-ST/T-ST	1886	2228	84	33	2+2	0,85
	U-ST/B-RT	1348	1592		17		0,85
	S-RT/U-RT	1928	2277		22		0,85
Dr Cipto II (Dr Cipto-Kartini)	U/S	3127	3402	98	45	2+2	0,90
	U-RT/T	669	744		16		0,90
	B	1102	1302		28		0,90
Dr Cipto III (Dr Cipto-Sidodadi)	U/S	2987	4179	45	21	2+2	0,71
	B/T	1107	1549		14		0,71
Dr Cipto IV (Dr Cipto-B. Katamso)	U	3147	3386	119	42	2+1	0,93
	T	3753	4038		71		0,93

Tabel 6.3 Hasil penataan simpang tak bersinyal

Simpang tak Bersinyal Penataan	Q smp/jam	C smp/jam	DS
MT Haryono I (MT Haryono-Stadion Sltn)	1638	2870	0,57
MT Haryono II (MT Haryono-Sidodadi)	2532	4808	0,53
MT Haryono III (MT Haryono-Stadion Utr)	2232	3656	0,61
MT Haryono IV (MT Haryono-Karangсарu)	3368	4578	0,74
MT Haryono V (MT Haryono-Jagalan)	3455	4623	0,75
MT Haryono VI (MT Haryono-Sidorejo)	3414	4587	0,74

MT Haryono VII (MT Haryono-Dargo)	3605	5453	0,66
MT Haryono VIII (MT Haryono-Petudungan)	2813	3841	0,73
Dr Cipto I (Dr Cipto-Dargo)	3974	5403	0,74
Dr Cipto II (Dr Cipto-Bugangan)	4037	5109	0,79
Dr Cipto III (Dr Cipto-Sidorejo)	4024	6845	0,59
Dr Cipto IV (Dr Cipto-Ligu Tngh)	3853	4243	0,91
Dr Cipto V (Dr Cipto-Halmahera)	4525	6159	0,73

Dengan adanya penataan lalu-lintas ini diharapkan dapat meningkatkan kinerja jalan, simpang bersinyal maupun simpang tak bersinyal di kawasan Jl. MT. Haryono, Jl. Pattimura, Jl. Dr. Cipto dan Jl. Brigjen Katamso, sehingga fungsi jalan yang diharapkan oleh Pemerintah Kota Semarang dapat terwujud.

6.2 Saran

1. Pengembangan dan optimalisasi areal parkir yaitu dengan penataan lahan parkir yang sudah ada dengan cara mengoptimalkan areal parkir yang tersedia (*off street*) yang selama ini kurang di manfaatkan secara maksimal sehingga perpakiran yang terjadi di jalan (*on street*) dapat di kurangi.
2. Pemberian marka dan rambu – rambu lalu-lintas yang jelas agar pemakai jalan mengerti dan patuh.
3. Kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas dan mau menjaga serta menggunakan sarana dan prasarana lalu lintas dengan benar.
4. Penegakan dan pengawasan peraturan oleh instansi yang terkait dilakukan secara tegas dan terus menerus sehingga menimbulkan rasa segan bagi pemakai jalan untuk melanggar.