

BAB V

KESIMPULAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis terhadap prakiraan arus lalu lintas pasca BRT bahwa terdapat indikasi pengaruh yang cukup signifikan terhadap kinerja jalan pada koridor IV Terminal Cangkiran - Stasiun Tawang. Indikasi pengaruh terlihat pada pola derajat kejenuhan yang menurun pada awal pengoperasian BRT tetapi pada tahun ketiga nilai derajat kejenuhan meningkat lagi sehingga kinerja jalan menurun. Kemungkinan warga enggan beralih ke bus Trans Semarang terlihat pada jumlah kendaraan yang terus meningkat.

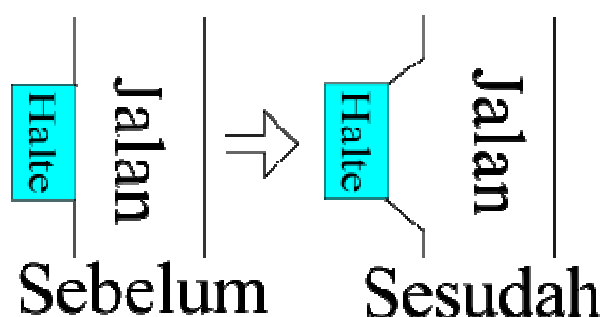
Pada dua lokasi penelitian yaitu Pasar Jarakah dan Pengadilan Negeri Semarang, beban kinerja jalan meningkat sementara pada lima lokasi lainnya beban kinerja menurun walaupun sebagian tidak berhasil menurunkan dibawah batas toleransi sebesar 0.75. Hanya tiga dari tujuh halte yang berhasil menurunkan kemacetan sampai berada dibawah nilai 0.75 walaupun hanya sampai tahun ketiga. Tiga halte tersebut adalah Terminal Cangkiran, Pom Bensin Bukit Semarang Baru, dan Stasiun Tawang. Trans Semarang belum membawa pengaruh positif dalam jangka lima tahun. Indikasi beban kinerja jalan setiap ruas jalan periode 2015-2020 lebih terinci sebagai berikut:

1. Pada ruas jalan Terminal Cangkiran pasca BRT, nilai derajat kejenuhan menurun sekitar 0.43 dibandingkan dengan proyeksi derajat kejenuhan tanpa BRT dan nilai berada dibawah 0.75 selama tiga tahun yang berarti berada kepadatan jalan dapat ditoleransi.
2. Pada ruas jalan Pasar Mijen pasca BRT, nilai derajat kejenuhan menurun sekitar 1.24 dibandingkan dengan proyeksi derajat kejenuhan tanpa BRT namun nilai berada diatas 0.75 yang berarti kemacetan sudah diluar batas toleransi.
3. Pada ruas jalan Pom Bensin Bukit Semarang Baru pasca BRT, nilai derajat kejenuhan menurun sekitar 0.189 pada jalan ke arah utara dan 0.299 pada jalan ke arah selatan dibandingkan dengan proyeksi derajat kejenuhan tanpa BRT dan nilai berada dibawah 0.75 walaupun berada di atas 0.5 selama tiga tahun dimana kemacetan dapat ditoleransi.
4. Pada ruas jalan Pasar Jarakah pasca BRT, nilai derajat kejenuhan meningkat sekitar 0.77 pada jalan ke arah timur dan 0.72 pada jalan ke arah barat dibandingkan dengan proyeksi derajat kejenuhan tanpa BRT. BRT memiliki pengaruh signifikan pada ruas jalan Pasar Jarakah.

5. Pada ruas jalan Pengadilan Negeri Semarang pasca BRT, nilai derajat kejenuhan meningkat sekitar 0.75 pada jalan ke arah timur dan 0.65 pada jalan ke arah barat dibandingkan dengan proyeksi derajat kejenuhan tanpa BRT. BRT memiliki pengaruh yang signifikan pada ruas jalan ini.
6. Pada ruas jalan Pasar Bulu pasca BRT, nilai derajat kejenuhan menurun sekitar 0.246 pada jalan ke arah timur dan 0.07 pada jalan ke arah barat dibandingkan dengan proyeksi derajat kejenuhan tanpa BRT. BRT memiliki pengaruh yang lemah pada ruas jalan ini.
7. Pada ruas jalan Stasiun Tawang pasca BRT, nilai derajat kejenuhan menurun sekitar 1.233 dibandingkan dengan proyeksi derajat kejenuhan tanpa BRT dan nilai berada dibawah 0.75 selama tiga tahun. BRT memiliki pengaruh yang paling besar pada ruas jalan di Jl. Tawang.

5.2. Saran

1. Mengingat pada lokasi-lokasi dimana penurunan kinerja jalan yang signifikan, diperlukan pembangunan teluk bus pada halte - halte Trans Semarang dalam upaya menurunkan hambatan samping dan meningkatkan jalan terutama pada halte bus di sekitar tata guna lahan yang memiliki bangkitan dan tarikan besar.
2. Parkir di sekitar halte sebaiknya dipindahkan karena bukan tempat yang layak untuk parkir dan mengganggu jalan. Khususnya pada Pasar Mijen dan Pengadilan Negeri Semarang.



Sumber: Analisis 2015

Gambar 5.1

Rekomendasi Teluk Halte