

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan pada bab sebelumnya mengenai Pengaruh Guna Lahan Perdagangan Terhadap Kinerja Jalan dan Persimpangan, maka dapat disimpulkan:

1. Kinerja Jalan Raya Singosari dan tiga buah persimpangan di sekitarnya yaitu persimpangan Jalan Tumapel, persimpangan Jalan Kertanegara dan persimpangan Jalan Rogonoto pada hari kerja dan hari libur berdasarkan peak pagi (pk. 07.00-08.00), siang (12.00-13.00) dan sore (16.00-17.00) adalah sebagai berikut:

A. Kinerja Jalan Raya Singosari Arah Selatan-Utara

- Pada peak pagi di hari kerja derajat kejenuhan ruas jalan mencapai 1,03 smp/jam dengan kapasitas 3043,04 dan volume kendaraan 3120 smp/jam, sehingga menyebabkan tingkat pelayanan jalan berada pada level F yang menunjukkan kondisi arus yang dipaksakan, kecepatan rendah, volume kendaraan yang melintas melebihi kapasitas jalan, dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.
- Pada peak siang nilai derajat kejenuhan ruas jalan mencapai 0,91 smp/jam dengan volume kendaraan 2782,5 smp/jam. Pada peak sore derajat kejenuhan mencapai 0,90 smp/jam dengan volume kendaraan 2753,5 smp/jam. Kondisi ini menyebabkan tingkat pelayanan jalan pada peak siang dan peak sore berada pada level E dimana volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, arus tidak stabil, kecepatan kendaraan terkadang terhenti.
- Pada hari libur derajat kejenuhan ruas jalan mencapai 0,73 smp/jam baik pada peak pagi, siang dan sore, sehingga tingkat pelayanan jalan berada pada level C yang menunjukkan kondisi arus stabil tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Dalam hal ini pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan.

B. Kinerja Jalan Raya Singosari Arah Utara-Selatan

- Pada peak pagi di hari kerja derajat kejenuhan ruas jalan mencapai 1,01 smp/jam dengan kapasitas 3043,04 dan volume kendaraan 3068 smp/jam, sehingga menyebabkan tingkat pelayanan jalan berada pada level F yang

menunjukkan kondisi arus yang dipaksakan, kecepatan rendah, volume kendaraan yang melintas melebihi kapasitas jalan, dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.

- Pada peak siang nilai derajat kejenuhan ruas jalan mencapai 0,97 smp/jam dengan volume kendaraan 2943 smp/jam. Pada peak sore derajat kejenuhan mencapai 0,96 smp/jam dengan volume kendaraan 2906,5 smp/jam. Kondisi ini menyebabkan tingkat pelayanan jalan pada peak siang dan peak sore berada pada level E dimana volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, arus tidak stabil, kecepatan kendaraan terkadang terhenti.
 - Pada hari libur derajat kejenuhan ruas jalan mencapai 0,72 smp/jam pada peak pagi, 0,69 smp/jam pada peak siang dan 0,71 smp/jam pada peak sore, sehingga tingkat pelayanan jalan berada pada level C yang menunjukkan kondisi arus stabil tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Dalam hal ini pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan.
- C. Tingkat pelayanan persimpangan Jalan Tumapel berada pada level A (dimana terdapat sedikit atau tidak ada tundaan lalu lintas) dengan derajat kejenuhan sebesar 0,82 smp/jam dan kapasitas sisa sebanyak 995,18 smp/jam.
- D. Pada persimpangan Jalan Kertanegara memiliki derajat kejenuhan sebesar 0,78 smp/jam dan kapasitas sisa sebanyak 1155,46 smp/jam, sehingga tingkat pelayanan persimpangan berada pada level A dimana terdapat sedikit atau tidak ada tundaan lalu lintas.
- E. Persimpangan Jalan Rogonoto memiliki tingkat pelayanan persimpangan level A (dimana terdapat sedikit atau tidak ada tundaan lalu lintas) dengan derajat kejenuhan mencapai 0,85 smp/jam dan kapasitas sisa sebanyak 775,55 smp/jam.
2. Keberadaan guna lahan perdagangan di sekitar Jalan raya Singosari berpengaruh terhadap kinerja jalan dan persimpangan pada Jalan Raya Singosari. Hal ini dibuktikan dari panjang Jalan Raya Singosari sebesar 820 m, keberadaan fungsi perdagangan sebesar 95,6% menyebabkan penurunan Derajat Kejenuhan ruas jalan sebesar 10-21% pada Jalan Raya Singosari arah selatan-utara dan 34-54% pada Jalan Raya Singosari arah utara-selatan. Perubahan nilai derajat kejenuhan hingga berdampak pada peningkatan tingkat pelayanan jalan dari level F menjadi level E, level E menjadi level D pada Jalan Raya Singosari arah selatan-utara. Sedangkan pada Jalan Raya Singosari arah utara-selatan perubahan derajat kejenuhan ruas jalan berpengaruh pada peningkatan tingkat pelayanan jalan dari level F dan level E

menjadi level C di hari kerja dan dari level C menjadi level B di hari libur. Berikut adalah penjabaran pengaruh guna lahan perdagangan terhadap kinerja jalan dan persimpangan pada Jalan Raya Singosari:

A. Jalan Raya Singosari Arah Selatan-Utara

- Pada peak pagi di hari kerja, terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan Jalan Raya Singosari sebesar 0,11 smp/jam atau 10,83% pada kondisi tidak terdapat kawasan perdagangan. Penurunan nilai derajat kejenuhan ini menyebabkan peningkatan tingkat pelayanan jalan dari level F menjadi level E.
- Peningkatan tingkat pelayanan jalan dari level E menjadi level D terjadi pada peak siang dan sore di hari kerja. Hal ini disebabkan karena jika diasumsikan tidak terdapat kawasan perdagangan di sekitar jalan, maka terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan ruas jalan sebesar 10-12%.
- Sedangkan pada hari libur juga terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan sebesar 13-21% pada kondisi tidak terdapat kawasan perdagangan. Namun penurunan dilai DS ini tidak mengubah tingkat pelayanan jalan, dimana LOS ruas jalan tetap berada pada level C.

B. Jalan Raya Singosari Arah Utara-Selatan

- Pada peak pagi di hari kerja, terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan Jalan Raya Singosari sebesar 0,43 smp/jam atau 43,12% pada kondisi tidak terdapat kawasan perdagangan. Penurunan nilai derajat kejenuhan ini menyebabkan peningkatan tingkat pelayanan jalan dari level F menjadi level C.
- Peningkatan tingkat pelayanan jalan dari level E menjadi level C terjadi pada peak siang dan sore di hari kerja. Hal ini disebabkan karena jika diasumsikan tidak terdapat kawasan perdagangan di sekitar jalan, maka terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan ruas jalan sebesar 34-42%.
- Sedangkan pada hari libur juga terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan sebesar 43-54% pada kondisi tidak terdapat kawasan perdagangan. Kondisi ini meningkatkan tingkat pelayanan jalan dari level C menjadi level B, yang menunjukkan kondisi arus stabil, tetapi kecepatan kendaraan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan .

- C. Pada persimpangan Jalan Tumapel dengan atau tanpa kawasan perdagangan, diketahui bahwa terdapat peningkatan kapasitas sisa persimpangan menjadi 1103,68. Namun peningkatan kapasitas ini tidak mengubah tingkat pelayanan persimpangan Jalan Tumapel dimana tetap berada pada level A dimana terdapat sedikit atau tidak ada tundaan lalu lintas.
 - D. Pada persimpangan Jalan Rogonoto dengan atau tanpa kawasan perdagangan, diketahui bahwa terdapat peningkatan kapasitas sisa persimpangan menjadi 952,05. Namun peningkatan kapasitas ini juga tidak mengubah tingkat pelayanan persimpangan Jalan Rogonoto dimana tetap berada pada level A dimana terdapat sedikit atau tidak ada tundaan lalu lintas.
3. Rekomendasi manajemen lalu lintas yang diusulkan adalah dengan penerapan skenario pengendalian parkir on street yang bertujuan untuk mengoptimalkan ruang manfaat jalan dan pengaturan guna lahan untuk mengurangi jumlah tarikan kendaraan. Beberapa rekomendasi tersebut diurutkan berdasarkan hasilnya yang mampu meningkatkan kinerja Jalan Raya Singosari minimal berada pada level C, yaitu skenario C, B dan D. Sehingga dari beberapa rekomendasi ini nantinya dapat dipilih skenario yang sesuai untuk diberlakukan pada Jalan Raya Singosari.

5.2 Saran.

Saran yang dapat diberikan terkait dengan penelitian ini antara lain:

1. Pada bagian akhir penelitian telah direkomendasikan urutan skenario terbaik yang dapat dilakukan pada wilayah studi, namun jika pada kenyataannya skenario terbaik sulit untuk dilakukan, maka pemilihan skenario dapat dilakukan secara bertahap berdasarkan pertimbangan kemudahan diterapkan pada wilayah studi. Rekomendasi yang disarankan diterapkan secara bertahap yaitu skenario D, skenario B hingga skenario yang benar-benar mampu meningkatkan kinerja Jalan Raya Singosari secara maksimal yaitu skenario C.
2. Pemerintah Kabupaten Malang diharapkan dapat menyediakan kelengkapan sarana pendukung transportasi di sepanjang Jalan Raya Singosari terkait dengan adanya rekomendasi skenario pengendalian parkir *on street*. Sarana pendukung transportasi itu antara lain kelengkapan rambu lalu lintas, marka pembatas parkir dan kelengkapan lainnya yang menunjang pelaksanaan skenario penyelesaian

masalah. Dengan demikian diharapkan skenario penyelesaian masalah yang direkomendasikan dapat dilaksanakan secara maksimal.

3. Pemerintah Kabupaten Malang diharapkan dapat memberikan arahan kebijakan lebih lanjut terkait rencana pengembangan Rumah Sakit Umum sebagai guna lahan pengganti Pasar Singosari. Hal ini dimaksudkan agar keberadaan Rumah Sakit tersebut nantinya tidak mengganggu kinerja Jalan Raya Singosari.
4. Pemerintah Kabupaten Malang diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan terkait kinerja jalan dan pengendalian tata guna lahan tidak hanya untuk jangka pendek saja, melainkan untuk jangka panjang yang juga disesuaikan dengan RTRW Kabupaten Malang.

5.3 Studi Lanjutan

1. Penelitian mengenai Pengaruh Guna Lahan Perdagangan terhadap Kinerja Jalan dan Persimpangan pada Jalan Raya Singosari ini hanya terbatas pada analisis hambatan samping berupa arus lokal dan menerus serta penataan parkir *on street*, karena kedua aspek tersebut merupakan pokok permasalahan utama yang terdapat pada wilayah studi. Sedangkan faktor hambatan samping lainnya seperti keberadaan pejalan kaki dan kendaraan lambat tidak dibahas pada penelitian ini. Untuk itu perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai analisis yang difokuskan pada hambatan samping secara keseluruhan yakni mengenai keberadaan pejalan kaki, keberadaan parkir *on street*, banyaknya kendaraan lokal serta keberadaan kendaraan lambat seperti sepeda dan becak.
2. Penelitian mengenai Pengaruh Guna Lahan Perdagangan terhadap Kinerja Jalan dan Persimpangan pada Jalan Raya Singosari ini hanya terbatas pada pembahasan aspek teknis. Sedangkan untuk aspek ekonomi dan aspek lingkungan tidak dibahas. Sehingga dibutuhkan studi lanjutan untuk meninjau aspek ekonomi dan lingkungan terkait pengaruh guna lahan perdagangan terhadap kinerja jalan dan persimpangan.
3. Perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai penataan guna lahan di sekitar Jalan Raya Singosari yang mempertimbangkan kebijakan mengenai lokasi guna lahan perdagangan terutama pasar. Sehingga nantinya akan dapat difasilitasi untuk rencana relokasi atau perbaikan fungsi guna lahan di sekitar ruas jalan arteri.