

BAB V

PENUTUP

Pada bab penutup ini yang akan disajikan meliputi kesimpulan dan saran yang diperoleh dari hasil pembahasan pada bab IV. Berikut ini kesimpulan dan saran dari temuan studi yang telah dilakukan.

5.1 Kesimpulan

Dari pembahasan pada bab IV dapat disimpulkan beberapa hal, yaitu:

1. Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Tingkat Pelayanan Lalu Lintas Di Jalan Pramuka, Jalan Menur, Jalan Anggrek dan Jalan Ir. Juanda Kota Ponorogo

a. Untuk volume lalu lintas pada masing-masing jalan adalah:

- Untuk jalan Pramuka, volume terbesar dan terkecil pada kondisi eksisting tahun 2008 tepatnya pada hari sibuk waktu pagi hari sebesar 821 smp/jam dan hari libur tepatnya sore hari sebesar 444,05 smp/jam. Sedangkan berdasarkan perhitungan proyeksi ke tahun 2004, maka volume terbesar pada hari sibuk yaitu pagi hari sebesar 772,30 smp/jam dan volume terkecil pada hari libur yaitu siang hari sebesar 516,1 smp/jam. Untuk volume lalu lintas hari libur tepatnya sore hari ternyata kondisi eksisting tahun 2008 lebih kecil dari proyeksi tahun 2004. Hal ini disebabkan karena LV dan UM pada proyeksi 2004 volumenya 203 dan 240,8 sedangkan pada eksisting 2008 volumenya untuk LV dan UM adalah 102 dan 165,6.
- Jalan Menur, pada kondisi eksisting 2008, volume terbesar yaitu pada hari sibuk tepatnya pagi hari sebesar 305,15 smp/jam, sedangkan volume terkecil yaitu hari libur tepatnya sore hari sebesar 211,5 smp/jam. Untuk perhitungan proyeksi 2004, maka volume terbesar pada hari sibuk yaitu pagi hari sebesar 252,4 smp/jam dan volume terkecil pada hari libur yaitu sore hari sebesar 164,9 smp/jam. Perhitungan antara kondisi eksisting 2008 dengan proyeksi 2004 ternyata sama, yaitu volume lalu lintas terbesar dan terkecil berada pada hari sibuk dan libur tepatnya pagi dan sore hari.
- Jalan Anggrek, pada kondisi eksisting 2008, volume terbesar yaitu pada hari libur tepatnya sore hari sebesar 227 smp/jam, sedangkan volume terkecil yaitu hari sibuk tepatnya siang hari sebesar 200,8 smp/jam. Untuk perhitungan proyeksi 2004, maka volume terbesar dan terkecil adalah pada

hari sibuk yaitu sore dan siang hari sebesar 283,75 smp/jam dan 196,2 smp/jam. Dari perhitungan yang ada, volume lalu lintas pada hari sibuk ternyata pada kondisi eksisting tahun 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004 yang dapat ditunjukkan dari angka volume kendaraan untuk MC dan UM. Dimana eksisting 2008 pada sore hari untuk MC volumenya 64 sedangkan proyeksi 2004 volumenya 83,75. Dan eksisting 2008 pada pagi hari untuk UM volumenya 159,2 sedangkan proyeksi 2004 volumenya 229,6.

- Jalan Ir. Juanda, pada kondisi eksisting 2008, volume terbesar yaitu pada hari sibuk tepatnya pagi hari sebesar 2.721,25 smp/jam, sedangkan volume terkecil yaitu hari libur tepatnya libur hari sebesar 1.599,15 smp/jam. Untuk perhitungan proyeksi 2004, volume terbesar yaitu pada hari sibuk tepatnya siang hari sebesar 2.798,70 smp/jam sedangkan volume terkecil yaitu pada hari libur tepatnya pagi hari sebesar 1.767 smp/jam. Dari perhitungan yang dilakukan, pada hari sibuk tepatnya siang hari kondisi eksisting 2008 volume kendaraannya lebih kecil dari proyeksi 2004 untuk semua jenis kendaraan, dimana pada kondisi eksisting 2008 yaitu LV volumenya 634, HV volumenya 426, MC volumenya 1.332,5 dan UM volumenya 201,6 sedangkan untuk proyeksi 2004 yaitu LV volumenya 816, HV volumenya 435,6, MC volumenya 1.337,5 dan UM volumenya 209,6. Tetapi untuk hari sibuk tepatnya pagi hari kondisi eksisting 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004 adalah HV dan UM yaitu HV eksisting 2008 volumenya 366 sedangkan HV proyeksi 2004 volumenya 373,2 dan untuk UM eksisting 2008 volumenya 288 sedangkan UM proyeksi 2004 volumenya 302,4. Begitu juga dengan hari libur, dimana kondisi eksisting 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004 tepatnya pada pagi dan siang hari. Kondisi eksisting 2008 pagi hari yaitu LV volumenya 323, HV volumenya 316,8 dan UM volumenya 213,6. Sedangkan proyeksi 2004 pagi hari yaitu LV volumenya 507, HV volumenya 327,6 dan UM volumenya 214,4. Untuk kondisi eksisting 2008 siang hari yaitu LV volumenya 631 dan HV volumenya 472,8 sedangkan untuk proyeksi 2004 LV volumenya 862 dan HV volumenya 477,6.
- b. Nilai kapasitas jalan yang telah dihitung adalah berdasarkan kondisi eksisting yang ada yaitu tahun 2008. Nilai kapasitas untuk masing-masing jalan yaitu

jalan Pramuka, jalan Menur, jalan Anggrek dan jalan Ir. Juanda yaitu 2134,46, 1404,44, 1434,97 dan 6097,29.

- c. Tingkat pelayanan dan kinerja ruas jalan disekitar wilayah studi sebagai berikut:
- Pada jalan Pramuka, bahwa perbandingan antara kondisi eksisting tahun 2008 dengan perhitungan proyeksi ke tahun 2004 maka perubahan nilai derajat kejenuhan pada jalan Pramuka adalah 0,01. Pada hari libur tepatnya sore hari nilai perubahan DS-nya adalah -0,08 dimana nilai kondisi eksisting 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004. Untuk kondisi eksisting 2008, maka nilai derajat kejenuhan terbesar pada hari sibuk tepatnya waktu pagi hari sebesar 0,38 dan nilai derajat kejenuhan yang terkecil yakni pada hari libur tepatnya waktu sore hari sebesar 0,21. Sedangkan berdasarkan perhitungan proyeksi maka nilai derajat kejenuhan terbesar dan terkecil yakni pada hari sibuk tepatnya waktu pagi dan siang hari sebesar 0,36 dan 0,23. Dimana secara keseluruhan, maka tingkat pelayanan lalu lintas jalan Pramuka berada pada tingkat pelayanan (LOS) B.
 - Pada jalan Menur bahwa perbandingan antara kondisi eksisting tahun 2008 dengan perhitungan proyeksi ke tahun 2004 maka perubahan nilai derajat kejenuhan pada jalan Menur adalah 0,03. Untuk kondisi eksisting 2008 nilai derajat kejenuhan terbesar pada hari sibuk tepatnya waktu pagi hari sebesar 0,22 dan nilai derajat kejenuhan yang terkecil yakni pada hari libur tepatnya waktu sore hari sebesar 0,15. Sedangkan berdasarkan perhitungan proyeksi 2004 maka nilai derajat kejenuhan terbesar pada hari sibuk tepatnya waktu pagi 0,18 dan nilai derajat kejenuhan terkecil yakni pada hari libur tepatnya sore hari 0,12. Dimana secara keseluruhan, maka tingkat pelayanan lalu lintas jalan Menur berada pada tingkat pelayanan (LOS) A.
 - Pada jalan Anggrek bahwa perbandingan antara kondisi eksisting tahun 2008 dengan perhitungan proyeksi tahun 2004 maka perubahan nilai derajat kejenuhan pada jalan Anggrek adalah -0,01 dimana kondisi eksisting 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004. Pada hari sibuk tepatnya pagi dan sore hari nilai perubahan DS-nya adalah -0,05 dimana nilai kondisi eksisting 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004. Untuk kondisi eksisting 2008, maka nilai derajat kejenuhan terbesar pada hari libur tepatnya waktu sore hari sebesar 0,16 dan nilai derajat kejenuhan yang terkecil yakni pada hari sibuk dan libur tepatnya waktu siang dan sore hari sebesar 0,14. Sedangkan

berdasarkan perhitungan proyeksi 2004, maka nilai derajat kejenuhan terbesar yakni pada hari sibuk tepatnya waktu pagi 0,20 dan nilai derajat kejenuhan terkecil yakni hari sibuk dan libur tepatnya siang dan pagi hari sebesar 0,14. Dimana secara keseluruhan, maka tingkat pelayanan lalu lintas jalan Anggrek berada pada tingkat pelayanan (LOS) A.

- Pada jalan Ir. Juanda bahwa perbandingan antara kondisi eksisting tahun 2008 dengan perhitungan proyeksi ke tahun 2004 maka perubahan nilai derajat kejenuhan pada jalan Ir. Juanda adalah -0,01 dimana kondisi eksisting 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004. Pada hari sibuk dan libur tepatnya siang hari nilai perubahan DS-nya adalah -0,03 dan -0,04 dimana nilai kondisi eksisting 2008 lebih kecil dari proyeksi 2004. Untuk kondisi eksisting 2008, maka nilai derajat kejenuhan terbesar pada hari sibuk tepatnya waktu pagi hari sebesar 0,45 dan nilai derajat kejenuhan yang terkecil yakni pada hari libur tepatnya waktu pagi hari sebesar 0,26. Sedangkan berdasarkan perhitungan proyeksi 2004 maka nilai derajat kejenuhan terbesar pada hari sibuk tepatnya siang hari sebesar 0,46 dan nilai derajat kejenuhan terkecil yakni pada hari libur tepatnya waktu pagi hari sebesar 0,29. Dimana secara keseluruhan, maka tingkat pelayanan lalu lintas jalan Ir. Juanda berada pada tingkat pelayanan (LOS) B.
- d. Berdasarkan hasil uji t variant yang dilakukan dengan membandingkan nilai DS-nya antara kondisi eksisting 2008 dan proyeksi tahun 2004, maka untuk jalan Pramuka, Jalan Anggrek dan jalan Ir. Juanda diperoleh bahwa terima H_0 ρ value (sig) > 0,05 yang berarti tidak ada hubungan antara keberadaan jalan tembus yang dibandingkan antara kondisi eksisting 2008 dengan proyeksi 2004 melalui perubahan nilai derajat kejenuhan, sedangkan untuk jalan Menur disimpulkan bahwa tolak H_0 ρ value (sig) < 0,05 yang berarti ada hubungan antara keberadaan jalan tembus yang dibandingkan antara kondisi eksisting 2008 dengan proyeksi 2004 melalui perubahan nilai derajat kejenuhan (DS).

2. Pengaruh Jalan tembus Terhadap Kecenderungan Perubahan Lahan di wilayah sekitarnya (Jalan Pramuka, Jalan Menur, Jalan Anggrek dan Jalan Ir. Juanda)

- a. Pengaruh dengan adanya jalan Suromenggolo sebagai jalan tembus membawa perubahan pada peningkatan kondisi fisik jalan terutama pada ruas jalan Pramuka, jalan Menur dan jalan Anggrek. Dimana untuk jalan Pramuka telah

mengalami perbaikan jalan dan trotoar sepanjang antara 4-5 m Untuk jalan Menur telah mengalami perbaikan aspal meskipun masih terdapat beberapa jalan yang berlubang. Dan untuk jalan Anggrek mengalami perubahan dari kondisi jalan makadam menjadi jalan beraspal. Dengan kondisi fisik yang baik dapat mempengaruhi kondisi lalu lintas yang ada disekitarnya, Untuk jalan Pramuka dan jalan Ir. Juanda rata-rata tingkat pelayanan jalannya adalah B sedangkan untuk jalan Menur dan Anggrek rata-rata tingkat pelayanan jalannya adalah A.

- b. Untuk pengaruh pada perubahan penggunaan lahan di wilayah sekitar jalan Suromengolo yang dulunya di dominasi oleh lahan persawahan sekarang berubah menjadi sarana olahraga, perumahan dan ruko. Berdasarkan kuisisioner yang disebarakan kepada 206 responden diperoleh 161 pemilik/pengguna lahan (78%) menyatakan telah terjadi perubahan penggunaan lahan sejak adanya jalan tembus dan sebanyak 45 pemilik/pengguna lahan (22%) menyatakan tidak melakukan perubahan pada penggunaan lahan sejak adanya jalan tembus Suromengolo.
- c. Dengan adanya jalan Suromengolo sebagai jalan tembus ternyata juga berpengaruh pada harga lahan di sekitarnya. Harga lahan ini terdiri dari harga lahan berdasarkan harga NJOP dan harga pasar. Untuk harga pasar rata-rata per meter persegi adalah Rp 1.075.00,00 dan untuk harga NJOP adalah Rp 750.00,00. Dan hal ini juga didukung dari hasil kuisisioner yang rata-rata responden menyatakan bahwa harga lahan yang ada di sekitar wilayah studi mengalami peningkatan harga. Untuk peningkatan harga lahan selama 5 tahun yaitu dari tahun 1999 hingga 2003 mengalami peningkatan sebesar 152,94% dan untuk tahun 2004 hingga 2008 sebesar 196,55%, sehingga prosentase perubahan harga lahan dari tahun 1999 hingga 2003 dengan tahun 2004 hingga 2008 sebesar 43,61%.
- d. Kondisi sarana di wilayah studi telah mengalami penambahan yang cukup baik, sehingga memungkinkan minat penduduk atau masyarakat untuk menempati dan melakukan perubahan penggunaan lahan yang dimilikinya.
- e. Hasil crosstabs dan uji chi-square menunjukkan jalan tembus mempunyai hubungan atau berpengaruh terhadap perubahan penggunaan. Adapun tingkat keeratan hubungan antara variabel-variabel dari jalan tembus yang mempengaruhi variabel-variabel kecenderungan perubahan lahan terbagi menjadi 2 golongan, yaitu:

- Tingkat Hubungan/ Pengaruh Kuat (nilai 0,60 – 0,799):
 1. Kondisi fisik jalan dengan perubahan penggunaan lahan
 2. Kondisi fisik jalan dengan peningkatan harga lahan
 3. Kondisi lalu lintas dengan perubahan penggunaan lahan
- Tingkat Hubungan/ Pengaruh Cukup Kuat (nilai 0,40-0,60)
 1. Kondisi fisik jalan dengan penyediaan sarana
 2. Kondisi lalu lintas dengan peningkatan harga lahan
 3. Kondisi lalu lintas dengan penyediaan sarana

5.2 Saran

Beberapa saran yang dapat diberikan oleh penulis sehubungan dengan adanya pengaruh jalan tembus terhadap tingkat pelayanan lalu lintas jalan dan kecenderungan perubahan penggunaan lahan di sekitarnya yang juga berkaitan dengan upaya pengembangan jalan tembus di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Saran Bagi Studi Lanjutan
 - Penelitian selanjutnya dapat kajian mengenai pemodelan harga lahan dengan metode analisis regresi linier berganda *dummy variable* dengan metode *stepwise* guna mengetahui perubahan harga lahan.
 - Pengembangan penelitian berikutnya dilakukan kajian mengenai pengaruh perubahan guna lahan terhadap tingkat pelayanan jalan setelah adanya Jalan tembus Suromenggolo, penghitungan volume lalu lintas dilakukan dari arus Jalan Tembus Suromenggolo.
2. Saran Bagi Instansi Terkait
 - Dibangunnya jalan Suromenggolo yang ditetapkan sebagai jalan tembus ternyata berpengaruh pada guna lahan. Untuk itu sebaiknya dilakukan penataan dan pemantauan guna lahan dengan pengaturan KDB, KLB dan GSB di sekitar kawasan tersebut.
 - Dalam mempertahankan tingkat pelayanan jalan, sebaiknya pemerintah memperhatikan perubahan guna lahan karena variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalan.