

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan bab sebelumnya mengenai Manajemen Lalu Lintas Dengan Adanya Royal Plaza Kota Surabaya, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Dampak Aktivitas Royal Plaza Terhadap Kinerja Lalu Lintas, meliputi:

a. Volume kendaraan Royal Plaza

Volume kendaraan Royal Plaza yang melintasi Jalan Ahmad Yani segmen I sebesar 614,00 smp/jam atau 10,73% pada *peak* siang hari kerja dan sebesar 759,80 smp/jam atau 15,21% pada *peak* malam hari libur. Pada Jalan Ahmad Yani segmen II, volume kendaraan Royal Plaza yang melintas sebesar 640,60 smp/jam atau 11,65% pada *peak* siang hari kerja dan 872,80 smp/jam atau 17,67% pada *peak* malam hari libur. Pada Jalan Ahmad Yani segmen III, volume kendaraan Royal Plaza yang melintas sebesar 301,40 smp/jam atau 5,73% pada *peak* siang hari kerja dan 322,60 smp/jam atau 6,66% pada *peak* siang hari libur.

Pada Jalan Ketintang segmen I, volume lalu lintas kendaraan Royal Plaza yang melintas sebesar 237,80 smp/jam atau 20,80% pada *peak* sore hari kerja dan 204,20 smp/jam atau 20,80% pada *peak* sore hari libur. Pada Jalan Ketintang segmen II, volume lalu lintas kendaraan Royal Plaza yang melintas sebesar 243,20 smp/jam atau 21,10% pada *peak* sore hari kerja dan 213,80 smp/jam atau 21,57% pada *peak* sore hari libur.

b. Derajat Kejenuhan

Berdasarkan hasil analisis *with and without* Royal Plaza didapatkan bahwa aktivitas Royal Plaza memberikan dampak terhadap meningkatnya derajat kejenuhan pada Jalan Ahmad Yani segmen I sebesar 14,15% pada *peak* siang hari kerja dan 18,36% *peak* malam hari libur. Pada Jalan Ahmad Yani segmen II, derajat kejenuhan meningkat sebesar 15,00% pada *peak* siang hari kerja dan 21,97% *peak* malam hari libur. Pada Jalan Ahmad Yani segmen III, derajat kejenuhan meningkat sebesar 10,78% pada *peak* siang hari kerja dan 11,70% *peak* siang hari libur.

Derajat kejenuhan di Jalan Ketintang segmen I derajat kejenuhan meningkat sebesar 36,84% pada *peak* sore hari kerja dan 34,37% *peak* sore hari libur. Pada Jalan Ketintang segmen II, derajat kejenuhan meningkat sebesar 36,36% pada *peak* sore hari

kerja dan 36,17% *peak* sore hari kerja. Pada persimpangan Jalan Ahmad Yani – Jalan Ketintang, derajat kejenuhan meningkat sebesar 12,14% pada *peak* malam hari kerja dan 8,69% *peak* sore hari libur.

2. Analisis penanganan masalah ruas jalan dan persimpangan melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi:

- a. Peningkatan kapasitas jalan melalui skenario penertiban aktivitas parkir *on street* di Jalan Ketintang segmen I.
- b. Penanganan arus lalu lintas melalui skenario pengaturan sistem sirkulasi kendaraan yang berasal dan menuju Royal Plaza yaitu kendaraan pintu masuk berada di Jalan Ahmad Yani dan pintu keluar di Jalan Ketintang.
- c. Penanganan arus lalu lintas melalui skenario pengaturan sistem sirkulasi kendaraan yang berasal dan menuju Royal Plaza yaitu kendaraan pintu masuk berada di Jalan Ketintang dan pintu keluar di Jalan Ahmad Yani.
- d. Penanganan arus lalu lintas melalui skenario pengaturan sistem sirkulasi kendaraan yang berasal dan menuju Royal Plaza yaitu kendaraan pintu masuk dan pintu keluar di Jalan Ahmad Yani.
- e. Penanganan arus lalu lintas melalui skenario pengaturan sistem sirkulasi kendaraan yang berasal dan menuju Royal Plaza yaitu kendaraan pintu masuk dan pintu keluar di Jalan Ketintang.
- f. Penanganan arus lalu lintas melalui skenario pengaturan sistem sirkulasi kendaraan yang berasal dan menuju Royal Plaza yaitu kendaraan pintu masuk berada di Jalan Ketintang dan pintu keluar di Jalan Jetis Baru.
- g. Peningkatan kapasitas jalan melalui skenario pelebaran bahu jalan di Jalan Ketintang segmen II.

Alternatif penerapan skenario terpilih:

Berdasarkan hasil analisis, maka alternatif terpilih adalah alternatif IV yang merupakan skenario gabungan antara penertiban parkir *on street*, pengaturan sirkulasi keluar masuk kendaraan Royal Plaza melalui Jalan Ketintang dan pelebaran jalan. Penerapan skenario ini dapat menurunkan derajat kejenuhan mencapai 6,45% pada hari kerja *peak* siang dan 6,77% pada hari libur pada Jalan Ketintang segmen I. Pada Jalan Ketintang segmen II, penerapan skenario ini dapat menurunkan derajat kejenuhan mencapai 13,84% pada hari kerja *peak* sore dan 14,28% pada hari libur pada Jalan Ketintang segmen II.

Alternatif IV merupakan skenario D yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas jalan, khususnya Jalan Ketintang segmen I dan II melalui penertiban parkir *on street*, pengaturan sirkulasi kendaraan keluar masuk Royal Plaza melalui Jalan Ketintang dan pelebaran jalan. Pertimbangan skenario D menjadi alternatif IV dikarenakan pada kondisi eksisting telah terdapat 1 rambu larangan stop yang terletak di Jalan Ketintang segmen I atau berada di samping Royal Plaza dan kondisi bahu jalan yang masih dapat untuk dilebarkan.

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan terkait penelitian ini bagi pengelola Royal Plaza, pemerintah Kota Surabaya dan studi lanjutan, antara lain:

1. Bagi pihak pengelola Royal Plaza

Dari hasil penelitian diketahui bahwa kendaraan yang keluar maupun masuk Royal Plaza dengan melintasi persimpangan Jalan Ahmad Yani – Pintu Masuk Royal Plaza mencapai 59,93% atau sebesar 551,60 smp/jam pada *peak* siang hari kerja dan 68,16% atau 702,80 smp/jam pada *peak* malam hari libur dan sisanya merupakan arus menerus yaitu arus kendaraan yang hanya memotong jalan dari Jalan Ahmad Yani menuju Jalan Raya Wonokromo. Dengan adanya arus menerus yang memanfaatkan jalan khusus pintu masuk Royal Plaza dengan tujuan memotong jarak tempuh maka diperlukannya kebijakan untuk penegasan bagi kendaraan yang keluar masuk Royal Plaza untuk mengurangi kendaraan yang hanya memotong jalan sehingga keamanan dan kenyamanan pengguna fasilitas Royal Plaza tetap terjaga.

Dengan adanya skenario pengaturan sirkulasi kendaraan pada pintu masuk dan keluar Royal Plaza dapat digunakan sebagai pertimbangan bagi pihak Royal Plaza sebagai upaya untuk mengurangi volume kendaraan pada ruas jalan dan persimpangan sehingga dapat meningkatkan tingkat pelayanan pada ruas jalan dan persimpangan.

2. Bagi pemerintah Kota Surabaya

Dari hasil penelitian, permasalahan pada persimpangan disebabkan oleh kurang optimalnya kinerja ruas jalan dan persimpangan, salah satunya disebabkan oleh aktivitas parkir *on street* yang mengurangi lebar efektif Jalan Ketintang segmen I sampai dengan 2 meter. Pada kondisi eksisting telah terdapat rambu larangan berhenti pada Jalan Ketintang segmen I, namun oleh pengendara tidak dihiraukan. Dengan adanya skenario penertiban parkir *on street* akan berdampak pada peningkatan kinerja ruas jalan, oleh

karena itu diperlukannya sikap tegas di Dinas Perhubungan maupun petugas yang berwajib terhadap pelanggaran rambu lalu lintas yang mengganggu kelancaran lalu lintas sehingga kinerja ruas jalan dan persimpangan dapat dioptimalkan.

3. Studi lanjutan

Rekomendasi yang terpilih adalah skenario D yaitu penertiban parkir *on street*, skenario B-4 yaitu pengaturan sirkulasi kendaraan yang keluar masuk Royal Plaza melalui peletakan pintu masuk dan keluar di Jalan Ketintang dan pelebaran jalan. Pada hari kerja dan hari libur, tingkat pelayanan ruas Jalan Ketintang arah barat mencapai LOS B, sedangkan ruas Jalan Ketintang arah timur mencapai LOS A. Tingkat pelayanan persimpangan hari kerja dan hari libur mencapai LOS F dikarenakan adanya pencampuran arus lokal dan arus menerus pada persimpangan. Pendetailan pencampuran arus lokal dan arus menerus, sistem perparkiran serta pengaruh gunalahan pada persimpangan juga dapat dibahas pada penelitian selanjutnya karena tidak dibahas secara mendetail pada penelitian ini.

