

## BAB V PENUTUP

### 5.1. Simpulan

1. Kinerja jaringan jalan yang terdapat di ruas Jalan Oro-Oro Ombo dan wilayah studi penelitian dilihat dari karakteristik sistem transportasi dan kinerja jaringan jalan dapat antara lain adalah:

#### A. Sistem Transportasi

Sistem transportasi yang terdapat di lokasi studi memiliki sistem kegiatan yang didominasi oleh permukiman, kebun, sawah, dan kegiatan pariwisata, dimana dengan kondisi sistem kegiatan yang didominasi kegiatan non komersial menyebabkan sistem pergerakan rendah pada hari kerja dan tinggi pada hari libur yang dikarenakan adanya tempat wisata. Serta dihubungkan dengan sistem jaringan yang sebagian besar belum memiliki permasalahan lebar jalan berdasarkan klasifikasi dan fungsi jalan.

#### B. Kinerja Jaringan Jalan

- **BNS:** tingkat pelayanan maksimum terjadi pada malam hari dengan LOS B dan kontribusi maksimum pergerakan (lokal) yang diakibatkan oleh adanya BNS terhadap Jalan Oro-Oro Ombo adalah sebesar 55% pada hari libur dan hanya 47% pada hari kerja.
- **Jatim Park 2:** tingkat pelayanan maksimum terjadi pada hari libur dengan LOS B, serta kontribusi maksimum pergerakan (lokal) yang diakibatkan oleh adanya JP 2 terhadap Jalan Oro-Oro Ombo adalah sebesar 57% pada hari libur dan hanya 39% pada hari kerja.

2. Model akhir dari analisis regresi untuk tarikan pergerakan akibat obyek wisata adalah:

$$Y = 49,300 + 0,00046x_4 + 5,084x_6 \quad \text{dengan } R^2 = 0,989$$

Dimana:

Y = variabel tarikan berupa jumlah pergerakan dalam smp/jam

Nilai a = 49,300 (konstanta)

Nilai  $x_4$  = 0,00046 (jumlah pengunjung)

Nilai  $x_6$  = 5,084 (jumlah jenis atraksi)

Berdasarkan pada proyeksi volume lalu lintas, kondisi jaringan jalan akan mulai memasuki kondisi tidak stabil atau LOS D pada tahun 2014 untuk ruas jalan yang

dipengaruhi oleh BNS dan tahun 2015 untuk ruas jalan yang dipengaruhi oleh Jatim Park 2, sehingga arahan terhadap kondisi jalan pada ruas jalan Oro-oro Ombo dapat dilakukan pada tahun 2014 untuk BNS dan 2015 untuk Jatim Park 2.

Berdasarkan penerapan model sampai dengan tahun peramalan 2016 terjadi penambahan tarikan pergerakan yang terus meningkat,

3. Berdasarkan tujuh analisis sensitifitas yang dilakukan dapat disimpulkan:

- Jika tidak ada penambahan variabel bebas, maka tidak terdapat perubahan LOS
- Jika terdapat penambahan variabel bebas di BNS akan terjadi penambahan pembebanan jaringan sebesar 32,5% dengan nilai LOS tetap, yaitu B
- Jika terdapat penambahan variabel bebas di Jatim Park 2 akan terjadi penambahan pembebanan jaringan sebesar 15% serta nilai LOS meningkat, yaitu C.
- Jika terdapat penambahan lebar jalan selebar 3 meter di ruas Jalan Oro-Oro Ombo tanpa diikuti oleh penambahan variabel bebas pada obyek wisata BNS, maka akan ada penurunan nilai pembebanan jaringan jalan sebanyak 32,5%, sehingga dapat mengurangi tingkat kepadatan volume lalu lintas.
- Jika terdapat penambahan lebar jalan selebar 1 meter di ruas Jalan Oro-Oro Ombo tanpa diikuti oleh penambahan variabel bebas pada obyek wisata Jatim Park 2, maka terdapat penurunan nilai pembebanan jaringan jalan sebanyak 17,94%, sehingga dapat mengurangi tingkat kepadatan volume lalu lintas.
- Jika terdapat penambahan lebar penambahan lebar jalan selebar 3 meter di ruas Jalan Oro-Oro Ombo dan diikuti oleh penambahan variabel bebas pada obyek wisata BNS, maka pada tahun 2014 tingkat pelayanan jalan yang awalnya tidak stabil yaitu LOS D akan meningkat menjadi LOS C.
- Jika terdapat penambahan lebar penambahan lebar jalan selebar 1 meter di ruas Jalan Oro-Oro Ombo dan diikuti oleh penambahan variabel bebas pada obyek wisata Jatim Park 2, maka pada tahun 2015 tingkat pelayanan jalan yang awalnya tidak stabil yaitu LOS D akan meningkat menjadi LOS C.

## 5.2. Saran

1. Bagi pemerintah

Pemerintah Kota Batu dapat menggunakan output dari hasil studi ini sebagai arahan dalam melakukan pengembangan kegiatan pariwisata dan pengembangan jaringan jalan yang terdapat di ruas Jalan Oro-Oro Ombo Kota Batu. Output berupa permodelan yang terbentuk akibat adanya obyek wisata ini dapat

digunakan oleh pemerintah untuk memprediksi seberapa besar tarikan pergerakan yang akan terjadi jika ingin melakukan pengembangan pariwisata di ruas jalan Oro-Oro Ombo, sehingga pengembangan dapat dikendalikan sehingga tidak akan menimbulkan dampak lalu lintas yang melebihi kemampuan jaringan jalan, seperti dilakukan pelebaran jalan, penyediaan tempat parkir, dan pengendalian guna lahan di sekitar obyek wisata.

2. Bagi masyarakat

Saran bagi masyarakat dengan adanya obyek wisata di ruas Jalan Oro-Oro Ombo, maka masyarakat menjadi mengetahui tarikan pergerakan yang ditimbulkan akibat obyek wisata di ruas Jalan Oro-Oro Ombo, sehingga masyarakat dapat berperan serta dalam membantu mengendalikan perubahan guna lahan yang mungkin terjadi akibat adanya obyek wisata, melihat guna lahan yang terdapat di sekitar obyek wisata Jalan Oro-Oro Ombo sebagian besar masih berupa kebun.

3. Bagi akademisi

Saran bagi akademisi yang akan melanjutkan dalam penyempurnaan penelitian adalah dapat dengan menambahkan variabel bebas untuk tarikan pergerakan guna lahan yang terdapat di sepanjang ruas Jalan Oro-Oro Ombo, sehingga model yang didapatkan dapat lebih detail dan penelitian lanjutan untuk obyek wisata lain yang terdapat di Kota Batu. Selain itu akademisi dapat melanjutkan penelitian ini untuk penataan parkir pada obyek wisata menggunakan permalangan dampak lalu lintas.