

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Dari hasil dan pembahasan pada bab sebelumnya, yaitu mengenai Manajemen Lalu Lintas Jalan Lingkar Terhadap Pengurangan Beban Transportasi Dalam Kota Sidoarjo, dapat disimpulkan sebagai berikut:

##### A. Kinerja Jalan Lingkar Barat, Jalan Lingkar Timur, dan Jalan Dalam Kota

###### 1. Kinerja Jalan Lingkar Barat dan Jalan Lingkar Timur

Berdasarkan hasil penelitian, tingkat pelayanan jalan pada seluruh segmen pada Jalan Lingkar Barat dan Jalan Lingkar Timur **telah sesuai dengan standar LOS minimal** sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan.

###### 2. Kinerja Jalan Dalam Kota

Berdasarkan hasil penelitian, sebagian besar segmen pada Jalan Dalam Kota arah utara-selatan belum sesuai dengan standar, yaitu memiliki LOS lebih tinggi dari B dengan derajat kejenuhan lebih dari 0,45 sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan, kecuali pada Segmen III peak pagi.

Sedangkan pada arah selatan-utara, keseluruhan segmen pada Jalan Dalam Kota belum sesuai dengan standar, yaitu memiliki LOS lebih tinggi dari B dengan derajat kejenuhan lebih dari 0,45 sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan.

##### B. Pengaruh Jalan Lingkar Terhadap Pengurangan Beban Lalu Lintas Jalan Dalam Kota Berdasarkan Proporsi Lalu Lintas

Dalam penelitian ini, proporsi lalu lintas dapat diketahui dengan mengidentifikasi titik pertemuan antara ruas jalan dalam kota yang berbatasan dengan jalan lingkar. Adanya Jalan Lingkar Barat dan Jalan Lingkar Timur dapat memberi pengaruh sebesar 14,36%-40,77% terhadap pengalihan arus Jalan Dalam Kota.

##### C. Manajemen Lalu Lintas Jalan Lingkar Terhadap Pengurangan Beban Transportasi Dalam Kota Sidoarjo

Strategi manajemen lalu lintas yang diterapkan berupa manajemen kapasitas yaitu membuat penggunaan kapasitas dan ruas jalan seefektif mungkin sehingga

pergerakan lalu lintas dapat berjalan lancar. Sedangkan teknik manajemen lalu lintas yang digunakan berupa penerapan sistem jalan satu arah guna mengalihkan sebagian arus dari dan/atau menuju jalan dalam kota ke jalan lingkar.

Skenario terbaik berdasarkan perhitungan kinerja dari masing-masing skenario dipilih berdasarkan kondisi paling optimal, yaitu Skenario B1, berupa penerapan sistem jalan satu arah pada seluruh segmen jalan dalam kota dan jalan lingkar.

Setelah diterapkan Skenario B1, terjadi penurunan derajat kejenuhan pada keseluruhan segmen pada Jalan Dalam Kota antara 33%-49% dari kondisi eksisting. Diantara penurunan tersebut, terdapat 3 perhitungan pada Jalan Dalam Kota yang belum sesuai dengan standar LOS ideal. Sedangkan pada Jalan Lingkar, terdapat penurunan derajat kejenuhan antara 33%-56%. Terdapat pula kenaikan derajat kejenuhan antara 52%-178%. LOS yang dimiliki setelah diterapkan Skenario B1 tetap memenuhi standar LOS ideal.

Dengan demikian, penerapan sistem satu arah pada jalan lingkar dan jalan dalam kota merupakan jenis manajemen lalu lintas yang paling tepat untuk mengatasi permasalahan kemacetan pada jalan dalam kota. Selain itu, dengan hasil tersebut maka fungsi jalan lingkar sebagai pemecah arus dapat berjalan optimal tanpa perlu adanya perubahan fisik pada Jalan Dalam Kota.

## 5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan terkait penelitian kepada Pemerintah Kabupaten Sidoarjo, masyarakat umum, pihak swasta, serta untuk studi lanjutan antara lain:

### A. Pemerintah Kabupaten Sidoarjo

Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dapat menggunakan penelitian ini sebagai evaluasi dan sebagai suatu rekomendasi terhadap permasalahan transportasi di Kabupaten Sidoarjo, khususnya untuk permasalahan yang terjadi pada wilayah studi di daerah perkotaan.

Dari hasil penelitian, terdapat ketidak-sesuaian geometri jalan dengan standar yang seharusnya. Sehingga sebelum dilakukan penerapan manajemen lalu lintas, sebaiknya dilakukan penyesuaian geometri seperti pelebaran jalan pada Jalan Lingkar Timur Segmen II. Selain itu, untuk menjaga tingkat keamanan bagi pejalan kaki akibat adanya penambahan kecepatan kendaraan, perlu ditambahkan fasilitas keamanan pejalan kaki seperti lampu penyeberangan, rambu-rambu, zebra-cross, atau jembatan penyeberangan. Selain itu, pada titik-titik pertemuan antara Jalan Lingkar dengan Jalan

Dalam Kota sebaiknya diberi penunjuk jalan yang jelas sehingga pengendara dapat mengetahui lokasi Jalan Lingkar sebagai jalan alternatif.

### **B. Masyarakat dan Pihak Swasta**

Informasi yang didapat dari hasil penelitian ini dapat menjadi pertimbangan bagi para masyarakat maupun pihak swasta seperti *developer* agar membangun sarana perumahan, perdagangan dan jasa tidak diprioritaskan pada lokasi tertentu yang mendatangkan keuntungan bagi pribadi saja, namun dengan pertimbangan kelancaran sistem transportasi.

### **C. Studi Lanjutan**

Dalam penelitian ini, tidak dibahas secara detail mengenai pengaruh guna lahan terhadap pemilihan teknik manajemen lalu lintas, dampak manajemen lalu lintas terhadap perubahan jarak dan waktu tempuh, kondisi lingkungan, biaya kemacetan, kajian persimpangan, serta proyeksi kondisi lalu lintas untuk masa mendatang. Sehingga untuk selanjutnya dapat menjadi bahan penelitian selanjutnya yang lebih mendetail.

