

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan yang sudah dipaparkan sebelumnya, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Dampak yang ditimbulkan dari beroperasinya Siodarjo *Town Square* adalah memperbesar nilai derajat kejenuhan pada Jalan Raya Jati dan persimpangan akses tol – Jalan Raya Jati – Jalan Pahlawan. Meskipun belum memiliki peningkatan yang berarti, karena dari hasil analisis diperoleh adanya Sidoarjo *Town Square* hanya meningkatkan nilai DS sebesar 2,77% pada Jalan Raya Jati jika dibandingkan dengan kondisi *without* Sidoarjo *Town Square*. Begitu pula yang terjadi pada persimpangan akses tol – Jalan Raya Jati – Jalan Pahlawan. Namun, setelah dilakukan proyeksi baik pada arus menerus maupun arus lokal untuk lima tahun mendatang dengan menggunakan data pertumbuhan kendaraan serta model tarikan yang telah dihasilkan, nilai DS yang diperoleh menjadi sangat besar yakni $>1,00$ atau dengan kata lain memiliki LOS F, baik untuk Jalan Raya Jati maupun persimpangan akses tol – Jalan Raya Jati – Jalan Pahlawan, kecuali untuk Jalan Raya Jati segmen III.
2. Alternatif skenario yang dapat diterapkan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas di sekitar pusat perbelanjaan Sidoarjo *Town Square* yakni dengan pengadaan lajur percepatan dan lajur perlambatan. Lajur tersebut nantinya dapat digunakan bagi kendaraan yang akan memperlambat kendaraan sebelum membelok ke pusat perbelanjaan atau dapat juga digunakan bagi kendaraan yang keluar dari pusat perbelanjaan untuk menyesuaikan kecepatan kendaraan pada saat menggabung dengan lajur yang lebih cepat serta dapat digunakan juga bagi angkutan umum untuk menurunkan penumpang sehingga tidak akan mengganggu pergerakan lalu lintas arus menerus yang terjadi pada Jalan Raya Jati. Skenario ini mampu mengurangi nilai derajat kejenuhan hingga 22,23% pada hari kerja dan 22,12% pada hari libur untuk segmen II. Selain itu, dapat pula melakukan penambahan kapasitas jalan pada masing-masing segmen ditambah dengan pemberian kebijakan pembatasan jumlah stand.

Skenario yang lebih optimal adalah skenario D-2 yakni dengan memberi kebijakan pengendalian tarikan pengunjung dengan cara pembatasan stand hanya 100 buah serta diimbangi dengan pemberian lajur percepatan dan lajur perlambatan untuk segmen II, dan pelebaran jalan untuk segmen I, segmen III dan persimpangan. Skenario tersebut mampu menurunkan nilai DS mencapai 9,68% untuk segmen I, 40,24% untuk segmen II, dan 11,29% untuk segmen III. Sedangkan untuk persimpangan yang semula berdasarkan hasil proyeksi tidak memiliki kapasitas sisa, dengan skenario tersebut dapat memiliki kapasitas sisa meskipun masih terdapat *peak* tertentu yang belum bisa memiliki kapasitas sisa.

Sehingga secara umum dapat disimpulkan bahwa semakin kecil kapasitas suatu ruas jalan, maka akan berdampak pada berkurangnya tingkat kecepatan dari laju sebuah kendaraan, yang secara tidak langsung juga akan mengakibatkan kemacetan karena nilai derajat kejenuhannya yang melebihi batas ambang.

5.2 Saran

Dari hasil penelitian yang dilakukan, terdapat beberapa saran dari penulis yang diharapkan dapat berguna bagi pihak terkait.

5.2.1 Saran bagipemerintah

1. Pemerintah hendaknya benar-benar mempertimbangkan aspek lokasi sebelum memberikan ijin pada pihak pengembang untuk mendirikan suatu pusat perbelanjaan. Lokasi Sidoarjo *Town Square* ini dirasa kurang tepat, karena selain berada dekat dengan pintu tol sehingga sering dilewati kendaraan ber-as besar, Sidoarjo *Town Square* ini juga berada pada poros jalan yang padat namun memiliki dimensi jalan yang sempit. Sedangkan untuk melakukan pelebaran jalan pun juga tidak bisa maksimal karena lahan yang tersedia juga terbatas dan pada akhirnya memberikan ketidaknyamanan bagi para pengguna jalan.
2. Studi ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pemerintah daerah sebagai penentu kebijakan dan diharapkan dapat menjadi bahan acuan untuk penelitian lanjutan.

5.2.2 Saran bagipenelitianselanjutnya

1. Dalam penelitian ini tidak mengkaji secara detail mengenai guna lahan yang berada di sepanjang ruas jalan dan persimpangan, kondisi lalu lintas pada saat jam normal, kecepatan operasional kendaraan, biaya akibat tundaan, kondisi perparkiran serta elemen lingkungan, khususnya berkenaan dengan dampak polusi dan kebisingan. Sehingga untuk penelitian lebih lanjut dengan kondisi

lokasi studi yang sama dapat menggunakan beberapa komponen yang belum dikaji oleh peneliti tersebut.

2. Hasil proyeksi tarikan pengunjung yang digunakan sebagai dasar perhitungan pertumbuhan arus lokal pada penelitian ini menggunakan asumsi bahwa tarikan dari masing-masing stand adalah sama, sehingga untuk penelitian lebih lanjut dapat memperhitungkan perbedaan tarikan pada masing-masing stand.
3. Perlu dilakukan studi lebih lanjut terkait fungsi jalan yang merupakan jalan provinsi dengan hierarki jalan arteri sekunder dengan kondisi eksisting guna lahan disekitar jalan agar koridor Jalan Raya Jati dapat dimanfaatkan sesuai dengan fungsinya.

