

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **VI.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kinerja lalu lintas di kawasan Pasar Johar – Kota Lama eksisting pada tahun 2020 yang diperoleh dari hasil pembebanan lalu lintas ssebagai berikut:
  - a. Tundaan rata-rata 43,95 kend-detik,
  - b. Kecepatan jaringan 31,10 km/jam,
  - c. Total jarak yang ditempuh 14.553,81 kend-km,
  - d. Total waktu perjalanan 467,94 kend-jam.
2. Kondisi parkir dan fasilitas pejalan kaki ditunjukkan sebagai berikut:
  - a. Parkir

Terdapat tiga titik parkir badan jalan di Pasar Johar – Kota Lama yaitu pada ruas Jalan Pemuda I, Jalan Pemuda II, jalan K.H Agus Salim. Berikut merupakan karakteristik kondisi parkir *on street* eksisting kawasan :

    - 1) Terdapat penurunan lebar efektif jalan atau lebar bahu akibat pengaruh parkir *on street*.
    - 2) Kapasitas statis parkir terbesar di Jalan Pemuda I sebesar 500 SRP. Sedangkan Jalan Pemuda II memiliki kapasitas statis parkir terendah sebesar 391 SRP
    - 3) Akumulasi maksimal parkir untuk kendaraan ringan adalah 52 kendaraan yaitu pada ruas Jalan Agus Salim. Untuk akumulasi maksimal sepeda motor sebesar 267 kendaraan pada ruas Jalan Pemuda I.
    - 4) Volume parkir tertinggi untuk parkir kendaraan ringan berada di Jalan K.H Agus Salim yaitu sebesar 716 kendaraan. Sedangkan

volume parkir terendah untuk kendaraan ringan berada di Jalan Pemuda I sebesar 529 kendaraan. Untuk volume parkir sepeda motor tertinggi di Jalan Pemuda I sebesar 4106 kendaraan. Sedangkan volume parkir sepeda motor terendah di Jalan Pemuda II sebesar 2609 kendaraan.

- 5) Rata – rata durasi parkir terbesar untuk parkir kendaraan ringan berada di Jalan Pemuda II selama 0,39 jam. Untuk parkir sepeda motor di Jalan Pemuda II selama 0,70 jam.
  - 6) Kapasitas dinamis parkir terbesar untuk parkir kendaraan ringan berada di Jalan Selat Sagawin sebesar 528 SRP. Untuk parkir sepeda motor di Jalan Selat Kalobo sebesar 4037 SRP.
  - 7) Tingkat pergantian parkir kendaraan ringan tertinggi berada di Jalan K.H Agus Salim sebanyak 9,86 kali. Untuk tingkat pergantian parkir sepeda motor tertinggi berada di Jalan Pemuda I sebanyak 4,67 kali.
  - 8) Tingkat penggunaan parkir terbesar untuk kendaraan ringan adalah sebesar 80% yang berada di Jalan K.H Agus Salim. Tingkat penggunaan parkir terbesar untuk sepeda motor adalah sebesar 53% yang berada di Jalan Pemuda I.
  - 9) Kebutuhan ruang parkir total ruang parkir yang dibutuhkan harus dapat menampung 48 kendaraan untuk kendaraan ringan dan 374 kendaraan untuk sepeda motor.
3. Strategi penataan yang diusulkan yaitu menerapkan skenario berikut :
- a. Skenario 1 melarang pedagang untuk berjualan di trotoar dan bahu jalan di ruas Jalan K.H Agus Salim dan pembatasan jam operasi kendaraan yang melakukan bongkar muat barang pada jam sibuk di ruas Jalan K.H Agus Salim, Jalan Pemuda I, Jalan Pemuda II.
  - b. melarang pedagang untuk berjualan di trotoar dan bahu jalan di ruas Jalan K.H Agus Salim dan pemindahan parkir di badan jalan pada ruas Jalan Pemuda I, Jalan Pemuda II, Jalan K.H Agus Salim ke luar badan jalan.

- c. Skenario melarang pedagang untuk berjualan di trotoar dan bahu jalan di ruas Jalan K.H Agus Salim, pembatasan jam operasi kendaraan yang melakukan bongkar muat barang pada jam sibuk di ruas Jalan K.H Agus Salim, Jalan Pemuda I, Jalan Pemuda II. pemindahan parkir di badan jalan ke luar badan jalan dan pelarangan kendaraan yang melakukan bongkar muat barang di badan jalan.
4. Perbandingan kinerja jaringan di tahun eksisting antara *do nothing* dengan penerapan skenario terbaik adalah sebagai berikut:
- a. *Do Nothing*
    - 1) Tundaan rata – rata 43,95 kend-detik,
    - 2) Kecepatan jaringan 31,10 km/jam,
    - 3) Total jarak yang ditempuh 14.553,81 kend-km,
    - 4) Total waktu perjalanan 467,94 kend-jam.
  - b. Dengan penerapan skenario terbaik
    - 1) Tundaan rata – rata 25,93 kend-detik,
    - 2) Kecepatan jaringan 34,71 km/jam,
    - 3) Total jarak yang ditempuh 13783,34 kend-km,
    - 4) Total waktu perjalanan 397,14 kend-jam.
5. Perbandingan kinerja jaringan di tahun 2025 antara *do nothing* dengan penerapan skenario terbaik adalah sebagai berikut :
- a. *Do Nothing*
    - 1) Tundaan rata-rata 271,05 kend-detik,
    - 2) Kecepatan jaringan 13,24 km/jam,
    - 3) Total jarak yang ditempuh 17425,07 km,
    - 4) Total waktu perjalanan 1316,05 kend-km,
  - b. Dengan penerapan skenario terbaik
    - 1) Tundaan rata-rata 165,29 kend-detik,
    - 2) Kecepatan jaringan 18,48 km/jam,
    - 3) Total jarak yang ditempuh 18594,20 kend-km,

4) Total waktu perjalanan 1006,29 kend-jam.

Dari data tersebut didapat tundaan rata – rata pada kondisi *do nothing* lebih tinggi dibandingkan pada kondisi dengan skenario yaitu sebesar 271,05 kend-detik. Sedangkan kecepatan jaringannya lebih rendah dibandingkan kondisi dengan skenario 1 yaitu sebesar 13,24 km/jam. Total jarak yang ditempuh pun lebih rendah sebesar 17425,07 kend-km. Sedangkan total waktu perjalanan pada kondisi *do nothing* lebih tinggi dibandingkan pada kondisi dengan skenario yaitu sebesar 1316,05 kend-km. Dapat disimpulkan bahwa kinerja jaringan pada kondisi *do nothing* lebih buruk dibanding dengan kondisi penerapan skenario.

## **VI.2 Saran**

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, saran yang dapat penulis sampaikan sebagai berikut:

1. Penertiban dan pengawasan oleh pihak yang berwenang terhadap lapak pedagang yang berada di badan jalan untuk mengembalikan fungsi jalan sebagaimana untuk ruang lalu lintas kendaraan maupun pejalan kaki.
2. Pembatasan jam operasi kendaraan bongkar muat untuk mengurangi hambatan samping pada saat jam sibuk.
3. Pemindahan parkir badan jalan ke luar badan jalan untuk meningkatkan kinerja jaringan jalan kawasan Pasar Johar – Kota Lama Semarang. Total kebutuhan lahan minimum untuk pemindahan ini sebesar 3293 m<sup>2</sup>.
4. Perlu diusulkan fasilitas pejalan kaki berupa fasilitas penyeberangan. Untuk fasilitas penyeberangan diusulkan untuk Jalan Imam Bonjol I, Jalan K.H Agus Salim, Jalan M.T Haryono I, dan Jalan M.T Haryono II berupa pelikan dengan pelindung. Untuk Jalan Letjen Suprpto, Jalan Pengapon, dan Jalan Cendrawasih I berupa Pelikan.
5. Perlu kajian lebih lanjut terkait penyertaan rambu maupun marka untuk mengoptimalkan skenario yang diusulkan.

6. Diperlukan kajian lebih lanjut mengenai kinerja lalu lintas di kawasan Pasar Johar – Kota Lama Semarang pada tahun rencana 2025.