

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

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

Berikut kesimpulan yang dapat diambil dari hasil analisis:

1. Kinerja lalu lintas eksisting yang didapat dari hasil pembebanan pada kawasan pasar karangayu kota semarang sebagai berikut:
  - a. Tundaan rata-rata 61,46 detik.
  - b. Kecepatan jaringan 9,62 km/jam,
  - c. Total jarak yang ditempuh 1,13358 km,
  - d. Total waktu perjalanan 117,84984 jam.

2. Kondisi parkir dan fasilitas pejalan kaki ditunjukkan sebagai berikut:

- a. Parkir

Parkir yang ada pada kawasan pasar karangayu merupakan parkir onstreet untuk sepeda motor, untuk titik parkir berada di Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Pasar Karangayu. Berikut merupakan karakteristik kondisi parkir *on street* eksisting kawasan :

- 1) Karna dampak parkir di badan jalan, membuat lebar jalan efektif yang tersedia berkurang. Ruas dengan pengurangan lebar efektif jalur terbesar berada pada Jalan Jendral Sudirman 1 yaitu ukuran awal 7,5 m menjadi 5 m.
- 2) Parkir kendaraan yang memiliki kapasitas statis terbesar berada pada Jalan Jendral Sudirman sebesar 84 SRP. Dan untuk Jalan Pasar Karangayu 2 memiliki kapasitas statis sebesar 64 SRP.
- 3) Akumulasi maksimum tertinggi parkir kendaraan berada pada Jalan Jendral Sudirman yaitu sebesar 107 kendaraan. Sedangkan untuk Jalan Pasar Karangayu 2 memiliki akumulasi sebesar 65 kendaraan.
- 4) Parkir dengan volume terbesar berada di Jalan Jendral Sudirman yaitu sebesar 361 kendaraan. Sedangkan untuk parkir sepeda motor di Jalan Pasar Karangayu 2 sebesar 196 kendaraan.

- 5) Rata rata durasi parkir terlama berada pada Jalan Jendral Sudirman yaitu selama 0,97 jam. Untuk di Jalan Pasar Karangayu 2 selama 1,08 jam.
- 6) Parkir kendaraan yang memiliki kapasitas dinamis terbesar berada pada Jalan Jendral Sudirman yaitu sebesar 431 SRP. Kemudian untuk Jalan Pasar Karangayu 2 memiliki kapasitas dinamis sebesar 290 SRP.
- 7) Jalan yang memiliki tingkat pergantian parkir tertinggi berada pada Jalan Jendral Sudirman yaitu sebanyak 4 kali. Kemudian untuk di Jalan Pasar Karangayu 2 memiliki tingkat pergantian parkir sebanyak 3 kali.
- 8) Jalan Jendral Sudirman memiliki tingkat penggunaan ruang parkir tertinggi yaitu sebesar 127%. Sedangkan untuk Jalan Pasar Karangayu 2 memiliki tingkat penggunaan ruang parkir sebesar 103%.
- 9) Total kebutuhan ruang parkir untuk menampung kendaraan sebesar 715 kendaraan.

b. Fasilitas pejalan kaki

Beberapa ruas jalan di Kawasan Pasar Karangayu tidak memiliki fasilitas pejalan kaki baik itu trotoar ataupun fasilitas untuk penyebrangan lainnya. Biasanya pejalan kaki berjalan di sisi jalan dan jalan utama kendaraan. Volume tertinggi pejalan kaki pada saat jam sibuk berada di Jalan Pasar Karangayu. Terdapat 310 orang menyusuri di sebelah kiri dan 220 orang menyusuri di sebelah kanan. Kemudian untuk orang yang menyebrang memiliki volume sebesar 225 orang.

3. Skenario pemecahan masalah yang diusulkan sebagai berikut :

- a. Skenario 1 terdiri dari pelarangan pedagang kaki lima berjualan di badan jalan, pemindahan lokasi parkir, membatasi jam oprasi kendaraan barang yang melakukan bongkar barang, serta pengadaan fasilitas pejalan kaki.
- b. Skenario 2 terdiri dari penerapan sistem satu arah pada Jalan Pasar karangayu 1 , pengadaan fasilitas untuk pejalan kaki, dan pelarangan pedagang kaki lima berjualan di badan jalan.
- c. Skenario 3 terdiri dari gabungan skenario 1 dan skenario 2

4. Perbandingan kinerja jaringan dengan penerapan skenario adalah sebagai berikut :

- a. Skenario 1
  - 1) Tundaan rata-rata 13,82 detik,
  - 2) Kecepatan jaringan 31,78 km/jam,
  - 3) Total jarak yang ditempuh 1,93584 km,
  - 4) Total waktu perjalanan 93,17484 jam.
- b. Skenario 2
  - 1) Tundaan rata-rata 39,52 detik,
  - 2) Kecepatan jaringan 12,69 km/jam,
  - 3) Total jarak yang ditempuh 1,32276 km,
  - 4) Total waktu perjalanan 104,27684 jam.
- c. Skenario 3
  - 1) Tundaan rata-rata 38,07 detik,
  - 2) Kecepatan jaringan 12,93 km/jam,
  - 3) Total jarak yang ditempuh 1,32012 km,
  - 4) Total waktu perjalanan 102,11167 jam.

Dapat disimpulkan dari data diatas bahwa strategi pemecahan masalah terbaik dalam penelitian ini yaitu terdapat di skenario 1, dimana didapat hasil tundaan rata-rata 13,82 detik, kecepatan jaringan 31,78 km/jam, total jarak yang ditempuh sebesar 1,93 km dan dengan total waktu perjalanan 93,1 jam. Hasil tersebut merupakan hasil yang terbaik disbanding skenario lainnya.

5. Perbandingan kinerja jaringan di tahun 2025 antara *do nothing* dengan penerapan skenario terbaik adalah sebagai berikut :
  - a. *Do Nothing*
    - 1) Tundaan rata-rata 70,96 detik,
    - 2) Kecepatan jaringan 8,55 km/jam,
    - 3) Total jarak yang ditempuh 1,12018 km,
    - 4) Total waktu perjalanan 133,43184 jam.
  - b. Dengan penerapan skenario terbaik
    - 1) Tundaan rata-rata 18,17 detik,
    - 2) Kecepatan jaringan 20,68 km/jam,
    - 3) Total jarak yang ditempuh 2,12442 km,

4) Total waktu perjalanan 67,1475 jam.

Dari data tersebut didapat tundaan rata – rata pada kondisi *do nothing* lebih tinggi dibandingkan pada kondisi dengan skenario yaitu sebesar 70,96 detik. Sedangkan kecepatan jaringannya lebih rendah dibandingkan kondisi dengan skenario 1 yaitu sebesar 8,55 km/jam. Total jarak yang ditempuh pun lebih rendah sebesar 1,12018 km. Sedangkan total waktu perjalanan pada kondisi *do nothing* lebih tinggi dibandingkan pada kondisi dengan skenario yaitu sebesar 133,43184 jam. 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. Untuk melakukan pemindahan pedagang kaki lima ketempat yang telah disediakan maka petugas harus memberlakukan sistem denda bagi pedagang kaki lima yang masih berjualan dibadan jalan dan memberikan harga sewa kios yang tidak memberatkan pedagang kaki lima.
3. Pemindahan parkir badan jalan ke luar badan jalan untuk meningkatkan kinerja jaringan jalan Kawasan Pasar Karangayu Kota Semarang. Total kebutuhan lahan minimum untuk pemindahan ini sebesar 1128,82 m<sup>2</sup>.
4. Perlu diusulkan fasilitas pejalan kaki berupa trotoar dan fasilitas penyeberangan. Untuk fasilitas penyeberangan diusulkan untuk Jalan Pasar Karangayu 1 berupa *zebra cross* dengan pelindung dan Jalan Pasar Karangayu 2 *zebra cross*. Untuk pengadaan trotoar diusulkan di beberapa ruas jalan kawasan Pasar dengan lebar seperti yang telah dijelaskan pada tabel V.35
5. Perlu kajian lebih lanjut terkait penyertaan rambu maupun marka untuk mengoptimalkan skenario yang diusulkan.