

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Kondisi eksisting kinerja lalu lintas Kawasan Alun-alun Kabupaten Lumajang dapat dikatakan tingkat pelayanan yang buruk dimana kinerja ruas jalan yang terburuk berada di ruas jalan Abu Bakar dengan tingkat pelayanan berdasarkan LOS adalah D dan tingkat pelayanan berdasarkan kecepatan termasuk F. Sedangkan dari kinerja simpang yang terburuk berada di BRI dengan tingkat pelayanannya termasuk C. Dan dilihat dari kinerja jaringan, Kawasan Alun-alun Kabupaten Lumajang memiliki tundaan rata-rata yang cukup besar dengan nilai sebesar 56,11 detik, dan kecepatan jaringan sebesar 16,50 Km/jam. Serta total jarak yang ditempuh sebesar 6193,99 Km dengan total waktu perjalanan 375,43 jam. Hal ini menyatakan bahwa kinerja jaringan termasuk buruk dimana dinyatakan hambatan jaringan ini masih besar terhadap arus lalu lintas jaringan.
2. Pemodelan Kawasan Alun-alun Kabupaten Lumajang saat ini dengan menggunakan aplikasi vissim. Dimana hasil pemodelan yang valid ini dapat dilihat bahwa kinerja saat ini tidak sesuai dengan kinerja harapan yang diinginkan sesuai peraturan pemerintah 96 tahun 2015 atau dapat dinyatakan ada permasalahan yang terjadi pada Kawasan ini. Hal ini tentunya perlu manajemen rekayasa lalu lintas dalam mengatasi permasalahan tersebut yang tertunag dalam 3 skema penanganan sebagai berikut:
 - a. Skema Penanganan 1

Skema penangan 1 dalam memecahkan permasalahan yaitu dari segi manajemen prioritas menambahkan titik henti angkot khususnya diruas jalan Alun-alun Timur 1, lalu dari segi manajemen kapasitas dengan menambahkan rambu prioritas di semua simpang Kawasan Alun-alun Kabupaten Lumajang, serta penyediaan fasilitas pejalan

kaki dengan penambahan lebar trotoar dan fasilitas penyebrangan. Dan yang terakhir dengan dilakukan pemidahan parkir *off street* sepeda motor menjadi parkir *on street* sepeda motor. Kemudian dari segi manajemen permintaan dengan membuat jalan satu arah sementara khusus ruas jalan Abu Bakar dan S Parman pada jam sibuk.

b. Skema Penanganan 2

Skema penanganan 2 dalam memecahkan permasalahan yaitu sama juga dengan skema penanganan 1, namun ditambah pada manajemen kapasitas dengan penataan pedagang kaki lima serta pengaturan sudut parkir *on street* kendaraan ringan dari sudut 60 derajat menjadi sudut parallel.

c. Skema Penanganan 3

Skema penanganan 3 dalam memecahkan permasalahan yaitu sama juga dengan skema penanganan 2, namun ada perbedaan terhadap parkir *on street* kendaraan ringan dimana skema ini bukan mengatur sudut tetapi melakukan pembatasan jam operasi parkir pada jam sibuk yang termasuk dengan manajemen permintaan.

3. Dari hasil kinerja jaringan jalan yang menghasilkan tundaan rata-rata, kecepatan jaringan, total jarak perjalanan, dan waktu perjalanan. Kinerja jaringan dari skema penanganan 3 menjadi yang terbaik yang mana skema ini menghasilkan presentase tundaan rata-rata, kecepatan jaringan, total jarak yang ditempuh, dan total waktu perjalanan lebih tinggi terhadap kondisi saat ini dari pada skema penanganan lainnya.

6.2 Saran

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

1. Bagi pemerintah Kabupaten Lumajang khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Lumajang diharapkan untuk menata ulang parkir *on street* dan pedagang kaki lima yang memakan badan jalan di Kawasan Alun-alun Kabupaten Lumajang dimana hal ini akan berdampak terhadap arus lalu lintas yang akan pastinya keselamatan pengguna jalan juga

terpengaruhi. Sehingga skema penanganan penulis mungkin bisa dapat membantu dalam mengatasi permasalahan tersebut.

2. Bagi pengguna jalan diharapkan untuk lebih mentaati peraturan lalu lintas dan tidak melakukan sembarangan parkir *on street* khususnya pada saat bertransaksi terhadap pedagang kaki lima di Kawasan Alun-alun Kabupaten Lumajang.