

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian pengembangan Jalan Lingkar Luar di Kepanjen, sebagai berikut:

1. Kinerja jaringan jalan di Kepanjen berdasarkan kecepatan perjalanan rata-rata kendaraan adalah 38,38 km/jam, diperoleh ruas zona CBD paling bermasalah dengan VCR 0,77 dengan Tingkat Pelayanan (*LoS*) D. Namun masih rendahnya volume kendaraan pada ruas Jalan Lingkar Barat (Jalibar), dimana ruas ini memiliki VCR 0,25 dengan kecepatan rata-rata perjalanan 67 km/jam pada ruas dan di peroleh Tingkat Pelayanan (*LoS*) A, menjadikan ruas ini belum efektif dan efisien dan perlu dilakukan pengembangan Jalan Lingkar Luar.
2. Hasil MAT lalu lintas pada tahun dasar 2024, diperoleh total pergerakan 8.177 smp/jam, dimana pergerakan paling besar ada pada zona 1 (CBD) Kepanjen dengan total bangkitan 1.554 smp/jam dan total tarikan 1.452 smp/jam. Sementara pergerakan eksternal-eksternal dengan jumlah pergerakan terbesar (melewati rute jalan pada zona 1) ada pada zona 7 dengan bangkitan 1.058 smp/jam dan tarikan 1.056 smp/jam serta zona 9 dengan bangkitan 1.055 smp/jam dan tarikan 1.093 smp/jam. Pada tahun rencana dengan menggunakan medel gravity (DCGR) di peroleh sebaran pergerakan dengan pola yang sama, memiliki persentase MAT sebaran pada zona 1 mencapai 19%, sebaran zona 7 mencapai 13% dan zona 9 mencapai 13% dari total 9.949 smp/jam untuk tahun rencana 2029 dan 12.104 smp/jam untuk tahun 2034.
3. Berdasarkan hasil pembebanan perjalanan, diperoleh perubahan untuk kondisi tahun dasar 2024 dengan model *do-something* terhadap kondisi *do-nothing* dengan meningkatnya VCR pada ruas bermasalah mencapai 63%, peningkatan kecepatan perjalanan pada jaringan mencapai 35% baik untuk tahun dasar 2024 dan tahun rencana 2029 dan 2034. Untuk Tingkat Pelayanan hasil pembebanan perjalanan di peroleh peningkatan hamper

seluruh ruas jalan di Kepanjen dengan Tingkat Pelayanan (*LoS*) B yang tetap hingga ke tahun rencana dari sebelumnya pada kondisi *do-nothing* dengan Tingkat Pelayanan (*LoS*) D pada tahun 2024 *LoS* E untuk tahun 2029 dan *LoS* E untuk tahun 2034.

4. Peningkatan kinerja jaringan jalan dengan penerapan strategi pembatasan jam Operasional Angkutan Barang di ruas kordon luar, diperoleh hasil persentase peningkatan berdasarkan VCR pada ruas yang bermasalah 2,09% pada tahun dasar 2024, 1,80% untuk tahun rencana 2029, dan 1,63% untuk tahun rencana 2034. Sedangkan persentase peningkatan kinerja jaringan jalan berdasarkan kecepatan rata-rata perjalanan (km/jam) kendaraan 2,93% untuk tahun dasar 2024, 2,89% untuk tahun rencana 2029, dan 3,03% untuk tahun rencana 2034.
5. Nilai biaya perjalanan untuk model *do-something* yang diperoleh penurunan biaya perjalanan dengan meningkatnya efisiensi pada waktu perjalanan mencapai 13%-20% dan untuk biaya konsumsi BBM meningkat 10%-15%. Sementara kondisi model *do-something* + pembatasan jam Operasional Angkutan Barang kordon luar hanya meningkatkan efisiensi waktu perjalanan mencapai 0,13% dan untuk biaya konsumsi BBM meningkat 1,23%.

6.2 Saran

Melalui penelitian ini, peneliti memberikan saran agar lebih dikembangkan kembali kepada penelitian selanjutnya. Adapun saran dari peneliti sebagai berikut:

1. Dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengkaji terkait biaya pembangunan Jalan Lingkar Luar Kepanjen dan penentuan titik trase jaringan jalan yang lebih baik.
2. Skenario Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dengan strategi pembatasan jam Operasional Angkutan Barang pada kordon luar Kepanjen tidak perlu di terapkan, karena hanya memberikan hasil 3% - 4% untuk peningkatan kinerja jaringan jalan di Kepanjen dan penurunan efisiensi waktu perjalanan hanya memberikan dampak dan konsumsi BBM hanya meberikan pengaruh 1,23% setelah dilakukan pengembangan Jalan Lingkar Luar.