

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pengaruh rencana gerbang tol Malang – Kapanjen terhadap kinerja jaringan jalan di Kapanjen yang telah dibahas pada bab sebelumnya, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Volume lalu lintas tahun 2024 yang akan menggunakan gerbang Pakisaji, Bululawang, Gondanglegi, dan Kapanjen secara berurutan yaitu 525 smp/jam, 422 smp/jam, 1148 smp/jam, dan 794 smp/jam.
2. Berdasarkan hasil analisis volume lalu lintas yang akan masuk maupun keluar gerbang tol, maka terdapat tiga Gerbang Tol Malang – Kapanjen berpotensi tinggi digunakan oleh pengguna jalan yaitu gerbang Tol Pakisaji, gerbang Gondanglegi, dan Gerbang Kapanjen.
3. Berdasarkan pemodelan pembebanan lalu lintas menggunakan aplikasi Visum dengan pemberlakuan gerbang jalan tol yang efektif terhadap kinerja jaringan jalan di Kapanjen yaitu ketika 4 gerbang tol dioperasikan. Hal ini ditandai dengan rata-rata nilai V/C Ratio jaringan jalan di Kapanjen $\leq 0,45$ dan nilai V/C Ratio tertinggi yaitu 0,61. Nilai tersebut dinilai sangat efektif dibandingkan dengan pemberlakuan operasi gerbang-gerbang tol lainnya. Dengan pemberlakuan 4 gerbang tol tersebut direkomendasikan untuk pembangunan rencana gerbang jalan tol Malang – Kapanjen.

6.2 Saran

Setelah didapatkan kesimpulan maka selanjutnya yaitu pemberian masukan, saran, maupun rekomendasi terhadap pengaruh rencana gerbang tol Malang – Kapanjen sebagai berikut:

1. Terdapat beberapa ruas jalan yang mengalami peningkatan atau penurunan kinerjanya akibat adanya gerbang tol Malang - Kapanjen sehingga perlu adanya analisis lanjutan untuk manajemen rekayasa lalu lintas.

2. Diperlukan kajian lebih lanjut terhadap analisis dampak lalu lintas terhadap 4 rekomendasi pembangunan rencana gerbang jalan tol Malang – Kepanjen.
3. Pada penelitian selanjutnya, dapat melakukan analisis kebutuhan gate dan jenis gatenya pada setiap gerbang tol Malang – Kepanjen yang telah direkomendasikan.