

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

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

1. Pada kawasan pasar Kepanjen terdapat 8 ruas jalan. Jalan Ahmad Yani 1 dengan derajat kejenuhan 0,61 dan kecepatan sebesar 30,88 km/jam, pada jalan Ahmad Yani 2 derajat kejenuhan sebesar 0,67 dengan kecepatan 30,93 km/jam, pada jalan Ahmad Yani 3 derajat kejenuhan 0,73 dengan kecepatan sebesar 36,18 km/jam, pada jalan Banurejo 1 derajat kejenuhan sebesar 0,48 dan kecepatan 20,06 km/jam, jalan Banurejo 2 derajat kejenuhan 0,23 dengan kecepatan 35,04 km/jam, jalan Effendi derajat kejenuhan 0,40 dengan kecepatan 27,52 km/jam, jalan Teuku Umar 1 derajat kejenuhan 0,45 dengan kecepatan 21,36 km/jam, dan pada jalan Teuku Umar 2 derajat kejenuhan 0,39 dengan kecepatan 32,20 km/jam. Permasalahan hambatan samping pada kawasan ini yang menjadi penyebab kinerja ruas jalan kurang efektif.
2. Berdasarkan hasil analisis data eksisting parkir, didapatkan kapasitas statis (satuan ruang parkir) dikawasan Pavsar Kepanjen. Pada jalan Ahmad Yani 2 didapatkan 133 petak ruang parkir untuk sepeda motor dan 17 petak ruang parkir untuk mobil. Pada jalan Teuku Umar 1 dan Banurejo 1 didapatkan 147 SRP dan 153 SRP sepeda motor lalu pada mobil 40 SRP dan 42 SRP, sedangkan pada jalan Effendi hanya kendaraan sepeda motor yang parkir pada ruas jalan ini dan didapatkan 157 SRP.
3. Setelah dilakukan analisis karakteristik parkir, didapatkan akumulasi tertinggi pada kawasan pasar berada pada jalan Banurejo 1 sebesar 123 kendaraan sepeda motor, dan pada mobil berada jalan Teuku Umar 1 sebanyak 15 kendaraan. Indeks parkir pada ruas jalan kawasan Pasar Kepanjen belum ada yang menyentuh angka 100% sehingga masih bisa mencukupi kebutuhan parkir pada kawasan pasar ini.
4. Usulan perencanaan penataan

a. Penataan parkir dan penerapan sistem satu arah (skenario 2)

- Perubahan sudut parkir dari 90° menjadi 60° pada sepeda motor dan 0° untuk mobil membuat kapasitas jalan semakin meningkat apalagi dengan didukung oleh penerapan sistem satu arah membuat perubahan kapasitas dan kinerja jalan semakin baik. Perubahan arah lalu lintas pada ruas jalan Teuku Umar 1, jalan Effendi, dan jalan Banurejo 1 berdampak pada peningkatan kapasitas jalan, seperti pada jalan Teuku Umar 1 kapasitas eksisting sebelum dilakukannya perubahan sistem satu arah sebesar 1426,88 smp/jam menjadi 3708,72 smp/jam, begitu juga dengan derajat kejenuhan yang mengalami perubahan dari 0,45 menjadi 0,27, pada Jalan Effendi kapasitas eksisting sebesar 1426,88 smp/jam menjadi 3672,00 smp/jam, derajat kejenuhan eksisting sebesar 0,40 menjadi 0,18, begitu pula pada jalan Banurejo 1 kapasitas eksisting sebesar 1292,82 smp/jam menjadi 3454,98 smp/jam dengan derajat kejenuhan eksisting 0,48 menjadi 0,15
- Kecepatan ruas jalan mengalami peningkatan, pada kondisi eksisting jalan Teuku Umar 1 kecepatan eksisting sebesar 21,36 km/jam menjadi 24,55 km/jam, jalan Effendi kecepatan eksisting 27,52 km/jam menjadi 32,60 km/jam, dan pada jalan Banurejo 1 kecepatan eksisting 20,06 km/jam menjadi 26,80 km/jam
- Kecepatan jaringan mengalami perubahan, pada kondisi eksisting kecepatan jaringan sebesar 24,99 km/jam sedangkan kecepatan rata-rata skenario 2 sebesar 33,00 km/jam, dan pada total waktu perjalanan dari 60,01 kend-jam menjadi 28,59 kend-jam.

## 6.2 Saran

Saran yang dapat disampaikan sebagai usulan rekomendasi yang telah dilakukan, sebagai berikut :

1. Perlu dilakukannya penelitian lebih lanjut terkait retribusi parkir
2. Penertiban dan pengawasan oleh pihak yang berwenang terhadap aktivitas pedagang kaki lima dan parkir sembarangan dibadan jalan untuk mengembalikan fungsi jalan sebagaimana fungsinya untuk ruang lalu lintas.

3. Pemeliharaan dan penambahan fasilitas jalan seperti marka jalan dan rambu lalu lintas agar kinerja jalan semakin optimal.