BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil survei langsung dilapangan dan hasil analisis berdasarkan metode PKJI 2014 dan pemodelan *Software VISSIM* dengan penentuan tingkat pelayanan jalan perkotaan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015, didapatkan kesimpulan seperti di bawah ini.

1. Kondisi *existing* pada saat jam puncak volume lalu lintas yaitu pada hari Rabu, 7 November 2018 saat periode sore pukul 16.00-17.00 WIB didapatkan volume kendaraan parkir masuk adalah 480,15 skr/jam sedangkan untuk kendaraan parkir keluar adalah 491,65 skr/jam.
2. Pengaruh adanya Ambarukmo Plaza berdasarkan perbandingan kinerja ruas Jalan Laksda Adisucipto saat adanya Ambarukmo Plaza dan saat tidak adanya Ambarukmo Plaza untuk ruas jalan sebelum Ambarukmo Plaza (segmen V1) didapatkan derajat kejenuhan (D_J) memburuk 24,68%, kecepatan tempuh kendaraan berdasarkan PKJI 2014 memburuk 33,33%, dan kecepatan tempuh kendaraan *software VISSIM* memburuk 17,87%, dan ruas jalan setelah Ambarukmo Plaza (segmen V2) didapatkan derajat kejenuhan (D_J) memburuk 25,15%, kecepatan tempuh kendaraan berdasarkan PKJI 2014 memburuk 33,33%, dan kecepatan tempuh kendaraan *software VISSIM* memburuk 1,53%,
3. Pengaruh alternatif penambahan lajur sepeda motor menuju pintu masuk B4 didapatkan kecepatan tempuh kendaraan ringan pada Segmen V1 berdasarkan pemodelan *Software VISSIM* membaik 5,63%, dengan tingkat pelayanan tetap di tingkat pelayanan E dan kecepatan tempuh kendaraan ringan Segmen V2 berdasarkan pemodelan *Software VISSIM* membaik 1,19%, dengan tingkat pelayanan tetap di tingkat pelayanan E.

6.2 Saran

Setelah dilakukan penelitian kinerja ruas jalan perkotaan pada Jalan Laksda Adisucipto akibat adanya Ambarukmo Plaza menggunakan metode PKJI 2014 dan pemodelan *Software VISSIM*, adapun saran yang dapat diberikan untuk penelitian selanjutnya adalah sebagai berikut.

1. Berdasarkan hasil penelitian terjadi peningkatan kecepatan tempuh kendaraan pada ruas jalan sebelum Ambarukmo Plaza saat dilakukan analisis kondisi alternatif, sehingga alternatif penambahan lajur sepeda motor menuju pintu masuk B4 dapat dilakukan.
2. Analisis dapat digunakan permodelan ketika akumulasi parkir tertinggi.
3. Analisis pada penelitian selanjutnya dapat memperhitungkan pengaruh dari kendaraan parkir seperti volume parkir, kapasitas lahan parkir, panjang antrian dan tundaan kendaraan masuk dan keluar area parkir.