

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisa kinerja ruas Jalan HR Koroh akibat hambatan samping yang terjadi, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui komponen hambatan samping yang paling memengaruhi kinerja ruas jalan.

- a. Berdasarkan pengamatan untuk setiap harinya tingkat hambatan samping yang paling mempengaruhi kinerja jalan adalah kendaraan keluar/masuk dimana nilai tertinggi terjadi pada hari rabu yaitu 446 kendaraan pada persimpangan jalan yang mengakibatkan kinerja ruas jalan menurun, dan nilai total bobot hambatan samping tertinggi terjadi pada hari Sabtu dengan kategori kelas hambatan samping sedang (M) yaitu sebesar 473,50 SF/jam, disebabkan karena ruas Jalan berada tepat dilokasi penjualan lapak.
- b. Volume jam puncak terjadi pada jam 17.45-18.45 yaitu sebesar 1271,75 smp/jam dengan kapasitas 1287,00 smp/jam sehingga derajat kejenuhan (DS) yang didapat 0,99. yang artinya tingkat pelayanan dalam kondisi ini adalah tingkat Pelayanannya E (Arus tidak stabil, kendaraan tersendat)

2. Untuk menentukan strategi dan teknik manajemen dan rekayasa yang dapat diterapkan untuk meminimalkan gangguan kelancaran perjalanan di ruas jalan H.R Koroh.

Terdapat dua strategi manajemen lalu lintas secara umum yang dapat dikombinasikan sebagai bagian dari manajemen lalu lintas.

a. Manajemen kapasitas

Langkah pertama dalam manajemen lalu lintas adalah membuat penggunaan kapasitas dan ruas jalan seefektif mungkin, sehingga pergerakan lalu lintas yang lancar merupakan syarat utama. Arus dipersimpangan harus di survey untuk meyakinkan penggunaan kontrol dan geometrik yang optimum. Dan teknik manajemen yang diterapkan adalah :

- 1) Perbaikan persimpangan
- 2) Manajemen ruas jalan
 - a) Pemisah tipe kendaraan
 - b) Kontrol "*on street parking*"

c) pelebaran jalan

3) Area *traffic* kontrol, batasan tempat membelok dan sistem jalan satu arah.

b. Manajemen Demand terdiri atas :

- 1) Merubah rute kendaraan pada jaringan dengan tujuan untuk memindahkan kendaraan dari daerah macet ke daerah tidak macet.
- 2) Merubah moda perjalanan, terutama dari kendaraan pribadi ke angkutan umum pada jam sibuk.
- 3) Yang menyebabkan adanya keputusan perlunya ada pergerakan apa tidak, dengan tujuan mengurangi arus lalu lintas dan juga kemacetan.
- 4) Kontrol pengembangan tata guna lahan

5.2 Saran

Dari beberapa hasil analisa dan kesimpulan yang diperoleh menunjukkan bahwa Jalan HR Koroh Kota Kupang merupakan Jalan yang disebabkan oleh banyak faktor hambatan samping, dan yang paling sehingga muncul beberapa saran yang diberikan untuk mengatasi permasalahan yang terjadi, diantaranya:

1. Untuk mengurangi tingkat hambatan samping akibat kesadaran masyarakat untuk tidak parkir dan berhenti di bahu jalan, dan perlu adanya rambu – rambu larangan agar para berkendara mentaati peraturan yang ada, diperlukan petugas yang berwenang untuk siaga dan menegur serta memberi sanksi jika terjadi pelanggaran.
2. Untuk mengatasi besarnya tundaan yang diakibatkan kendaraan yang keluar masuk pada Jalan Salak di alihkan melalui alternatif lain, untuk mengurangi tundaan pada lokasi tersebut.
3. Perlu adanya ketegasan Pemerintah Kota untuk memberikan larangan bagi pedagang kaki lima agar tidak berjualan di bahu jalan sehingga bahu jalan dapat digunakan pejalan kaki untuk berjalan dan tidak mengganggu badan jalan.
4. Pengadaan trotoar di sepanjang Jalan HR Koroh, sebagai fasilitas pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Nusa Tenggara Timur

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Dan Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1999. Pedoman Pengumpulan Data Lalu Lintas, Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga , 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) Jakarta: Sweroad and PT , Bina Karya (Persero)

Morlok Edward Klient, 1978, Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi, Terjemahan Yani Sianipar, Jakarta : Erlangga

O.Z.Tamin. (1997). Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung : Universitas Diponegoro

Maretia, 2007. Analisa Kinerja Luas Jalan Akibat Aktivitas Samping Jalan. Bandar Lampung

Rizani. 2013. Evaluasi Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping. Kota Banjarmasin

Parhatan, M. 2014. Analisa Hambatan Samping Sebagai Akibat Penggunaan Jalan Sekitar Terhadap Kinerja Jalan

Soehodho, Sutanto. 1998. Rekayasa Lalu Lintas. Cisarua, Bogor : Depertemen Pendidikan dan Kebudayaan