

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka didapat kesimpulan sebagai berikut:

1. Karakteristik indeks kecepatan perjalanan di Jalan Cak Doko Kota Kupang:

- Berdasarkan hasil perhitungan indeks kecepatan untuk kecepatan minimum didapat hasil indeks kecepataannya sebesar 0.22. Dengan demikian berdasarkan ketentuan **0.22** < 0.5, ruas jalan Cak Doko berpotensi terjadi kemacetan.
- Berdasarkan hasil perhitungan indeks kecepatan untuk kecepatan maksimum didapat hasil indeks kecepataannya sebesar 0.53. Dengan demikian berdasarkan ketentuan $0.5 < \mathbf{0.53} < 0.75$, ruas jalan Cak Doko berpotensi terjadi kemacetan.
- Berdasarkan hasil perhitungan indeks kecepatan untuk kecepatan rata-rata didapat hasil indeks kecepataannya pada segmen 3 STA 0+600 sebesar 0.48. Dengan demikian berdasarkan ketentuan **0.48** < 0.5, ruas jalan Cak Doko berpotensi terjadi kemacetan.

2. Faktor yang mempengaruhi nilai indeks kecepatan perjalanan:

- Pada ruas jalan cak doko diperoleh data hambatan samping dengan data kelas hambatan samping jalan dari segmen 1 STA 0 + 000 (613.1 kejadian/jam), segmen 2 STA 0 + 200 (564.1 kejadian/jam), dan segmen 3 STA 0 + 400 (541 kejadian/jam). Yang dimana nilai hambatan samping yang didapat tergolong tinggi mengakibatkan potensi terjadinya kemacetan.
- Berdasarkan hasil observasi potensi kemacetan terjadi akibat tingkat penyebrangan yang tinggi diakibatkan karena aktifitas sekolah yang cukup padat.

- Berdasarkan hasil observasi aktivitas pertokoan juga menjadi penyebab kemacetan yang signifikan dikarenakan arus kendaraan yang konstan.
3. Solusi untuk mengatasi tingkat kemacetan lalu lintas kawasan perkotaan Kota Kupang berdasarkan indeks kecepatan perjalanan di Jalan Cak Doko Kota Kupang:
- Aktivitas dipersimpangan pada ruas jalan perlu diawasi oleh pihak berwenang agar pengguna jalan dapat beraktivitas dengan tertib.
 - Penyediaan sarana bagi pejalan kaki di titik atau pos yang jumlah pejalan kakinya cukup padat.
 - Perlu adanya tindakan dari pihak yang berwenang terhadap kendaraan parkir berupa mobil yang masi parkir dibadan jalan (On Street) karena hal itu berdampak pada masalah tranportasi berupa tundaan perjalannan sampai pada kemacetan.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, diberikan beberapa saran yaitu:

1. Pada penelitian selanjutnya diharapkan lama survei dapat diperpanjang lebih dari satu minggu.
2. Diharapkan lokasi studi yang diteliti memiliki segmen yang lebih panjang.
3. Pada penelitian selanjutnya diharapkan memiliki penyebab kemacetan yang lebih beragam.

DAFTAR PUSTAKA

- Amaliah, Dessy. 2014. "Estimasi Nilai Kerugian Masyarakat Akibat Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus Simpang Pasar Parung, Kabupaten Bogor)". Skripsi Fakultas Ekonomi dan Manajemen
- Aris, Azhar. 2012. "Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga 1999, No.76/KPTS/Db/1999 Tentang Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum tanggal 20 Desember Lalulintas (Studi Kasus Area Universitas Brawijaya Malang)". Malang: Universitas Brawijaya.
- Mangatur, Edison dan Suandi. (2018). Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Pendapatan Masyarakat dan Aksesibilitas Di Kota Jambi. Jurnal Pembangunan Berkelanjutan, 1 (1), 1-10*
- Marwan, Faizal. 2011. "Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Dengan Pendekatan Willingness To Accept (Studi Kasus: Kecamatan Bogor Barat)". Skripsi Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor: Km 65 Tahun 1993 *Tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*
- Prayogi, Firman dkk, (2020). *Analisis Kinerja dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Stasiun Karet*. Diakses 25 Februari 2022.