

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 KESIMPULAN**

Berdasarkan dari hasil pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Berdasarkan hasil analisis didapatkan nilai hambatan samping akibat pergerakan pejalan kaki pada setiap titik berbeda-beda yaitu pada titik 1 didapatkan hambatan samping sebesar 248,3 pada jam puncak dengan kategori L, sedangkan pada titik 2 didapatkan hambatan samping sebesar 281,2 pada jam puncak kategori L, sedangkan pada titik 3 hambatan samping sebesar 276 pada jam puncak kategori L.
2. Besaran nilai hambatan samping akibat pejalan kaki terhadap kinerja lalu lintas pada ruas jalan Timor Raya Oesapa km 9-10 didapatkan arus lalu lintas yang berbeda pada setiap titik, pada titik 1 didapatkan kapasitas dasar sebesar 3188,93 smp/jam dengan derajat kejenuhan sebesar 0,3 pada tingkat pelayanan kategori C, pada titik 2 didapatkan kapasitas dasar sebesar 3287,55 smp/jam dengan derajat kejenuhan 0,61 pada tingkat pelayanan kategori C, sedangkan pada titik 3 didapatkan kapasitas dasar sebesar 3392,48 dengan derajat kejenuhan 0,60 pada tingkat pelayanan C.
3. Berdasarkan hasil perhitungan maka di perlukan solusi walaupun pejalan kaki tidak terlalu berpengaruh terhadap arus lalu lintas.

#### **5.2 SARAN**

Berdasarkan saran yang dapat diberikan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perlu adanya rambu larangan parkir kendaraan pada badan jalan.
2. Perlu diadakan penelitian lebih lanjut.
3. Dibuat zebra cross bagi penyebrang jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Departmen Pekerjaan Umum. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Peta lokasi survey, diunduh pada 21 November 2019 dari [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com)
- Hobbs. (1995). Perencanaan Teknik Lalu Lintas
- Kusumo, H. S. (2010) Analisis Tingkat Pelayanan (level of service) pejalan kaki pada ruas jalan Margonda (Ruas Jalan Arif Rahman-Siliwangi)
- Wicaksono R. (2013). Perilaku Penebrang pejalan kaki dan pengaruhnya terhadap kinerja lalu lintas.