

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

- A. Dari hasil pada BAB IV kondisi tingkat pelayanan ruas jalan di Kecamatan Kota Lama didapat:
1. Pada Jl. Ahmad Yani, dengan panjang total jalan 1276 meter terdapat 676 meter ruas jalan yang tingkat pelayanannya belum memenuhi syarat. Jadi dapat disimpulkan pada Jl. Ahmad Yani terdapat 52.98 % ruas jalan yang berpotensi rawan macet.
 2. Pada Jl. Timor Raya, dengan panjang total jalan 1898 meter terdapat 600 meter ruas jalan yang tingkat pelayanannya belum memenuhi syarat. Jadi dapat disimpulkan pada Jl. Timor Raya terdapat 31.61 % ruas jalan yang berpotensi rawan macet.
 3. Pada Jl. Siliwangi, dengan panjang total jalan 500 meter semua tingkat pelayanannya belum memenuhi syarat. Jadi dapat disimpulkan pada Jl. Siliwangi 100 % atau semua ruas jalannya berpotensi rawan macet.
 4. Pada Jl. Cendrawasih, dengan panjang total jalan 483 meter semua tingkat pelayanannya belum memenuhi syarat. Jadi dapat disimpulkan pada Jl. Cendrawasih 100 % atau semua ruas jalannya berpotensi rawan macet.
 5. Pada Jl. Garuda, dengan panjang total jalan 320 meter terdapat 200 meter ruas jalan yang tingkat pelayanannya belum memenuhi syarat. Jadi dapat disimpulkan pada Jl. Garuda terdapat 62.50 % ruas jalan yang berpotensi rawan macet.
 6. Pada Jl. Sumba, dengan panjang total jalan 474 meter terdapat 74 meter ruas jalan yang tingkat pelayanannya belum memenuhi syarat. Jadi dapat disimpulkan pada Jl. Sumba terdapat 15.61 % ruas jalan yang berpotensi rawan macet.
 7. Pada Jl. Gunung Lakaan, Jl. Gunung Mutis, Jl. Irian Jaya, Jl. Flores, dan Jl. Sumatera, semua ruas jalannya telah memenuhi syarat tingkat

pelayanan. Jadi dapat disimpulkan pada ruas jalan yang disebutkan tidak berpotensi menimbulkan kemacetan untuk saat ini.

8. Pada Simpang tiga Jl. Timor Raya dan Jl. Nangka, didapat jumlah kendaraan yang terhenti di persimpangan sebanyak 753 kendaraan dari total 3940 kendaraan yang melewati simpang tersebut selama 60 menit. Rata-rata waktu tundaan tertinggi terjadi direntang waktu 31 – 45 detik menunjukkan tingkat pelayanan simpangnya adalah E (arus tidak stabil). Simpang ini berada di ruas Jl. Timor Raya dan menjadi lokasi yang berpotensi menimbulkan kemacetan. Sedangkan untuk simpang yang lain di Kecamatan Kota Lama tingkat pelayanannya telah memenuhi syarat.
- B. Dari hasil pada BAB IV dibuat Strategi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas diruas jalan Kecamatan Kota Lama berdasarkan warna ruas jalan pada peta dan tingkat prioritas penanganannya:

Prioritas penanganan kemacetan nomor urut satu adalah Jl. Siliwangi, nomor urut dua Jl. Cendrawasih, nomor urut tiga Jl. Garuda, nomor urut empat Jl. Ahmad Yani, nomor urut lima Jl. Timor Raya, dan nomor urut enam Jl. Sumba. Untuk simpang prioritas penanganan hanya untuk simpang tiga Jl. Timor Raya dan Jl. Nangka.

Untuk rekomendasi strategi penanganannya dapat dilihat pada BAB IV 4.3 Rekomendasi Strategi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas untuk masing-masing ruas jalannya.

5.2 Saran

1. Penelitian ini perlu di sempurkan untuk mengetahui lokasi-lokasi rawan macet serta strategi manajemen rekayasa lalu lintasnya pada Kecamatan lain yang ada di Kota Kupang, karena pada penelitian ini penulis hanya meneliti pada Kecamatan Kota Lama.
2. Dalam mendukung upaya pengendalian lokasi rawan macet, kiranya perlu disertai upaya penanganan dan penataan lokasi-lokasi yang berpotensi rawan macet. Mengingat terjadinya pertambahan populasi penduduk yang tinggi di Kota Kupang, maka diperlukan juga ketegasan dari aparat pemerintah dalam menata lalu lintas dan

masyarakat dalam berlalu-lintas, sehingga potensi kemacetan dapat dikurangi.

3. Untuk penelitian lanjutan, dianjurkan untuk menggunakan aplikasi berbasis *Geographic Information System* (GIS) selain aplikasi QGIS.

DAFTAR PUSTAKA

- 2018, Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Kupang, Kecamatan Kota Lama.
- Alexandre, Ivo, 2018, Analisis Lalu Lintas Simpang tiga tak Bersinyal (Studi Kasus pada Pertigaan Jalan Ahmad Yani, Kupang – Nusa Tenggara Timur). Atma Jaya. Yogyakarta.
- Budi D. Sinulingga, 1999, Pembangunan Kota: Tinjauan Regional dan Local, Pustaka Sinar, Jakarta.
- Hobbs, F. D, 1995, Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas, Penerbit Gadjah Mada University Press.
- Morlok, Edward K, 1991, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta.
- Munawar A, 2004, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Beta Offset, Yogyakarta.
- Murai S, 1999, Gis Work Book, Institute of Industrial Science, University of Tokyo, 7-22-1 Roppongi, Minatoku, Tokyo.
- Peraturan Menteri Perhubungan nomor KM 14 tahun 2006, Tentang Manajemen dan rekayasa lalu lintas. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011, Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan
- Pignataro, L. J, 1973, Traffic Engineering: Theory and Practice, Prantice Hall Int, Englewood Cliffs, N. J.
- Putranto L. S, 2007, Rekayasa Lalu Lintas. Jakarta.
- Ruswanda, Reza. F, 2018, "Pemetaan Titik Kemacetan Lalu Lintas Menggunakan Sistem Informasi Geografi". Universitas Lampung.
- Sukirman S, 1994, Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan Raya, Nova, Bandung.
- Tamin, O.2. dan Nahdalina, 1998, Analisis Dampak Lalu lintas. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. ITB, Bandung.

Tulus, Muh. I, 2018, "Analisis Kinerja Simpang Bersinyal Kota Makassar Menggunakan Quantum GIS". Hasanuddin. Makassar.

