

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari hasil analisa data dan pembahasan pada **BAB IV** dapat diambil beberapa kesimpulan yaitu antara lain:

1. Pada lokasi penelitian di Jalan RW Monginsidi III terdapat beberapa tipe kejadian hambatan samping antara lain:
  - a. Kendaraan parkir/berhenti
  - b. Pejalan kaki
  - c. Kendaraan keluar/masuk lahan di sisi jalan
  - d. Kendaraan lambat

Pada jam puncak kepadatan kendaraan (Jam 11.00–12.00), keempat tipe hambatan samping tersebut menghasilkan kelas hambatan samping yang termasuk dalam kategori Tinggi (573,20 kejadian per jam).

2. Dari hasil analisa data diketahui untuk tingkat pelayanan pada ruas Jalan RW Monginsidi adalah tingkat pelayanan B dengan karakteristik arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan. Walaupun nilai derajat kejenuhannya (DS) bernilai 0,35 tetapi kecepatan aktualnya yang sebesar 27 km/jam lebih kecil dari setengah kecepatan rencana jalan perkotaan (30 km/jam) maka tingkat pelayanan jalannya dikategorikan ke dalam kurang baik.
3. Hambatan samping yang ada pada lokasi penelitian berpengaruh terhadap kinerja Jalan RW Monginsidi III. Akibat dari kendaraan parkir yang terdapat pada badan jalan tersebut mengakibatkan pengurangan lebar jalur lalu-lintas efektif (dari 6 m menjadi 4,1 m) yang pada akhirnya berpengaruh terhadap kapasitas jalan dan kecepatan tempuh kendaraan.
4. Solusi yang dapat diberikan untuk mengatasi permasalahan ini adalah dengan meniadakan kendaraan parkir pada badan jalan (pelarangan kendaraan parkir). Dari hasil perhitungan setelah kendaraan parkir dihilangkan didapat hasil sebagai berikut:
  - a. Kelas hambatan samping mengalami penurunan dari sebelumnya tinggi (573,20 kejadian per jam) menjadi rendah (289,20 kejadian per jam).

- b. Kapasitas jalan mengalami peningkatan dari yang sebelumnya sebesar 1346,86 smp/jam menjadi 2202,58 smp/jam.
- c. Kecepatan tempuh bertambah nilainya dari 27 km/jam menjadi 35 km/jam.
- d. Penurunan nilai derajat kejenuhan yang sebelumnya 0,35 menjadi 0,22.

## 5.2 Saran

Saran yang bisa diberikan dari hasil penelitian ini adalah antara lain:

1. Untuk mengatasi problem parkir di badan jalan pada Jalan RW Monginsidi III, diharapkan kepada Pemerintah Kota Kupang khususnya dinas terkait untuk menyiapkan petugas pengatur lalu-lintas yang bertugas untuk menjaga kelancaran arus lalu-lintas terutama pada saat jam puncak kepadatan kendaraan dan juga mengatur kendaraan yang parkir agar tidak parkir pada badan jalan.
2. Diperlukan pemasangan rambu dilarang parkir agar menghindari hambatan samping pada kendaraan parkir disisi/samping jalan.
3. Pemerintah Kota Kupang harus membuat peraturan yang mana untuk pengembang apabila ingin mendirikan bangunan yang tujuannya untuk komersil (cth.: Ruko atau Rukan) haruslah menyediakan lahan khusus untuk parkir seperti *basement*, dll.

## DAFTAR PUSTAKA

- Caesar, D. ( 2020). *Analisis Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping di Jalan Diponegoro Kota Banda Aceh*.
- Dapartemen Pekerjaan Umum (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta.
- Desembardi Fariied, 2016. *Analisis Kinerja Ruas Jalan Terhadap Pengaruh Hambatan Samping Pada Jalan A.M. Sangaji Gonof KM 12 Kota Sorong*
- Ofyar Z. Tamin, *Perencanaan dan pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung, 2000
- Panahatan, M. (2005). *Analisis Hambatan Samping Sebagai Akibat Penggunaan Lahan Sekitarnya Terhadap Kinerja Jalan Juanda Di Kota Bekasi*.
- Senduk K. Theresia, 2018. *Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Kota Tomohon* (Studi Kasus: Persimpangan Jl. Pesanggrahan – Persimpangan Jl. Pasuwengan)