

BAB V

PENUTUP

5.1. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil Analisis dan pembahasan dalam penelitian ini maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh pola parkir terhadap kecepatan, volume dan kepadatan arus lalulintas pada kedua Lokasi sebagai berikut.

1. ruas jalan Wolter Mongensidi III di Kota Kupang. Diperoleh hasil Ds rata rata dari pos 1 =3,98 pos 2 =1,78 pos 3 =2,43 pos 4 = 2,61. FV tiap pos = 42 km/jam. Dengan menerapkan manajemen lalulintas pada strategi penanganan dapat diharapkan memperbaiki nilai DS dan FV sehingga dapat meningkatkan tingkat pelayanan ruas jalan Wolter. Monginsidi III khusus pos 1, 3 dan 4. Serta dapat memperbaiki pola parkir kendaraan pada tiap pos pengamatan dimana sebelumnya sepanjang ruas jalan Wolter. Monginsidi III
2. pada ruas jalan Soeharto Kupang, Diperoleh hasil Ds rata rata dari pos 1 = 5.86 pos 2 =3,58 pos 3 =3,58 pos 4 = 3,58 FV tiap pos = 42 km/jam.juga dapat diharapkan hal yang sama terkhususnya pada tiap pos pengamatan sistem pola parkir kendaraan sangatlah tidak efektif sehingga memicu tingkat kapasitas ruas jalan berada pada zona tidak stabil maka perlu diterapkannya sistem pola parkir yang baik sedangkan pada ruas jalan Soeharto dengan kondisi kapasitas ruas jalan yang stabil tiap pos pengamatan yang disebabkan oleh dimensi lebar efektif ruas jalan yang memadai sehingga memicu nilai DS, yang stabil akan tetapi pola parkir pada ruas jalan ini juga perlu diperhatikan atau diterapkan manajemen lalulintas pada strategi penanganan yang dapat meningkatkan tingkat pelayanan ruas jalan Jendral Soeharto.

5.2. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian penulis dapat disarankan agar pemanfaatan pola parkir yang baik perlu diterapkan sehingga dapat mengurangi resiko, dengan cara penambahan system (space) lahan parkir sepanjang ruas jalan Wolter Monginsidi dan ruas jalan Soeharto serta penelitian lanjutan kajian kawasan yang biasa digunakan untuk alternative pengalihan kelebihan kendaraan parkir di ruas jalan Wolter Monginsidi III dan JL Soeharto.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*,. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Anonim. (1997). *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota Departemen Pekerjaan Umum. 038*. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta
- Delsiana .2019 .Kajian untuk menentukan kinerja EMP pada ruas jalan jenderal sudirman kupang. Universitas Katolik Widya mandira Kupang.
- Emilius .2019 .Kajian untuk menentukan kinerja EMP pada ruas jalan jenderal Soeharto kupang. Universitas Katolik Widya mandira Kupang.
- Indonesia, R. (2004). UU No. 30 tahun 2004 tentang Jalan. *UU No. 30 Tahun 2004 Tentang Jalan*, 3.
- Juniarta, I W., dkk. (2012). Penentuan Nilai Ekivalensi Mobil Penumpang Pada Ruas Jalan Findings a Value of Passenger Cars Equivalence. *Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil*, 1–8.
- Lendeng, L. E., Lalamentik, L. G. J., & Pandey, S. V. (2018). *ANALISA NILAI EKUIVALENSI MOBIL PENUMPANG (emp) DENGAN METODE TIME HEADWAY DAN REGRESI LINEAR BERGANDA (STUDI KASUS : JALAN RAYA TOMOHON)*. 6(10), 735–742.
- Oleo, U. H., Ramlan, R., Teknik, L. F., Irawan, M. Z., Teknik, L. F., Munawar, A., & Teknik, L. F. (2019). *REVISI NILAI EKUIVALEN MOBIL PENUMPANG UNTUK*. November, 1–3.