

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Pengaruh Hambatan Samping terhadap Indeks Tingkat Pelayanan (ITP):

Aktivitas hambatan samping memiliki pengaruh yang sangat dominan dalam menurunkan kinerja ruas jalan. Hasil observasi menunjukkan frekuensi hambatan samping berada pada tingkat Sangat Tinggi (ST). Titik puncak gangguan terjadi pada hari Kamis dengan total bobot hambatan sebesar 1956, yang didominasi oleh kendaraan parkir dan berhenti di bahu jalan serta aktivitas keluar masuk kendaraan dari guna lahan (SPC Oesapa). Hal ini secara langsung mengakibatkan penurunan kecepatan rata-rata kendaraan, sehingga Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) jatuh pada kategori C sampai D, di mana arus lalu lintas mulai tidak stabil dan pengemudi mulai merasakan hambatan dalam memilih kecepatan.

2. Hubungan Hambatan Samping, Volume, Kapasitas, dan ITP:

Analisis data menunjukkan adanya korelasi berbanding lurus antara hambatan samping dengan penurunan kapasitas efektif jalan. Pada saat volume kendaraan meningkat di jam-jam puncak, kapasitas jalan justru tergerus oleh adanya parkir liar dan kendaraan berhenti. Kondisi ini dibuktikan dengan nilai kebolehsampanan ($\$Q/(C-Q)\$$) yang mencapai angka tertinggi yaitu 13,13 pada sore hari. Angka 13,13 ini mengindikasikan bahwa perbandingan antara beban volume lalu lintas terhadap sisa kapasitas yang tersedia sudah sangat kritis. Semakin besar bobot hambatan samping (seperti angka 1956 tadi), maka semakin kecil kapasitas jalan yang tersisa, yang pada akhirnya memperburuk nilai ITP menuju titik jenuh.

3. Solusi yang Tepat untuk Memperbaiki Kinerja Jalan:

Berdasarkan analisis hubungan variabel tersebut, solusi teknis yang paling mendesak adalah melakukan manajemen kapasitas melalui pengendalian hambatan samping secara permanen. Jika kondisi hambatan samping tetap pada kategori ST (Sangat Tinggi) tanpa intervensi, maka Jalan Timor Raya akan mengalami *Permanensi Kemacetan*, di mana ITP akan terus merosot ke level E atau F. Solusi utama harus

difokuskan pada pengembalian fungsi bahu jalan agar jalur efektif kembali maksimal dan nilai kebolehsampanan dapat ditekan di bawah angka 13,13.

5.2 Saran

1. Penataan Area Parkir Mandiri (Off-Street): Mengingat kendaraan parkir di bahu jalan menjadi penyumbang bobot hambatan tertinggi, disarankan bagi pelaku usaha di kawasan SPC Oesapa dan sekitarnya untuk menyediakan area parkir khusus di dalam persil tanah mereka sendiri guna meminimalkan hambatan samping.
2. Penguatan Regulasi dan Pengawasan: Pihak Dinas Perhubungan dan Kepolisian perlu melakukan pengawasan rutin dan penindakan tegas (seperti penggebokan atau tilang) terhadap kendaraan yang berhenti atau parkir di badan jalan, terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari.
3. Optimalisasi Jalur Efektif dan Geometri: Mengingat tingginya nilai kebolehsampanan (13,13), disarankan adanya evaluasi teknis untuk pelebaran jalan atau optimalisasi lebar jalur efektif guna memastikan kapasitas jalan mampu menampung volume kendaraan regional yang terus bertambah.
4. Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki yang Teratur: Perlu dibangun atau diperbaiki fasilitas trotoar di sepanjang titik hambatan samping agar aktivitas pejalan kaki tidak masuk ke badan jalan, sehingga konflik antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor dapat dikurangi.