

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa:

1. Hambatan samping terbukti memengaruhi kecepatan rata-rata kendaraan pada ruas Jalan Piet A Tallo, meskipun tingkat pengaruhnya bervariasi menurut hari dan periode waktu. Hasil analisis regresi linear menunjukkan bahwa peningkatan hambatan samping yang direpresentasikan oleh rasio $Q/(C-Q)$ cenderung diikuti oleh perubahan kecepatan kendaraan (TQ), yang pada beberapa periode menunjukkan kecenderungan penurunan. Pengaruh paling kuat terjadi pada periode dengan aktivitas samping jalan yang tinggi, seperti pada hari Rabu siang dengan nilai koefisien determinasi tertinggi ($R^2 = 0,8216$), yang menunjukkan bahwa sebagian besar variasi kecepatan kendaraan dapat dijelaskan oleh hambatan samping. Sebaliknya, pada kondisi tertentu seperti Sabtu pagi, pengaruh hambatan samping terhadap kecepatan sangat lemah, yang mengindikasikan bahwa kecepatan kendaraan lebih dipengaruhi oleh faktor lain di luar hambatan samping.
2. Hambatan samping memberikan dampak langsung terhadap nilai Indeks Tingkat Pelayanan Jalan melalui penurunan kecepatan kendaraan dan peningkatan tingkat kejenuhan arus lalu lintas. Berdasarkan data hasil analisis, peningkatan hambatan samping yang disertai dengan meningkatnya rasio $Q/(C-Q)$ menyebabkan penurunan nilai ITP dari kategori pelayanan yang lebih baik (LOS A dan B) menuju kategori yang lebih rendah (LOS C). Dampak tersebut paling terlihat pada periode sore hari, ketika aktivitas samping jalan meningkat dan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, sehingga kinerja ruas jalan menurun secara signifikan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi tingkat hambatan samping, maka semakin rendah nilai ITP yang dihasilkan.

5.2 Saran

Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan serta kesimpulan, maka penulis mengusulkan beberapa saran yaitu :

1. Untuk meningkatkan kecepatan rata-rata kendaraan pada ruas Jalan Piet A Tallo, diperlukan upaya pengendalian hambatan samping secara konsisten. Pengaturan parkir di badan jalan perlu diperketat, khususnya pada periode dengan aktivitas samping yang tinggi, seperti siang dan sore hari. Selain itu, penertiban kendaraan yang berhenti sementara, pengaturan aktivitas naik-turun penumpang, serta pengelolaan akses keluar-masuk kendaraan di sekitar lokasi penelitian perlu dilakukan secara lebih teratur. Dengan berkurangnya hambatan samping, gangguan terhadap arus lalu lintas dapat diminimalkan sehingga kecepatan kendaraan dapat meningkat dan pergerakan lalu lintas menjadi lebih lancar.
2. Untuk mempertahankan dan meningkatkan nilai Indeks Tingkat Pelayanan Jalan (ITP), diperlukan langkah-langkah manajemen lalu lintas yang berfokus pada pengurangan tingkat kejenuhan arus akibat hambatan samping. Penerapan rambu larangan parkir, penyediaan fasilitas parkir alternatif di luar badan jalan, serta penataan ruang aktivitas di sekitar ruas jalan sangat disarankan. Selain itu, peningkatan pengawasan dan penegakan aturan lalu lintas oleh pihak terkait perlu dilakukan, terutama pada jam-jam puncak, guna mencegah penurunan ITP ke kategori pelayanan yang lebih rendah. Dengan pengendalian hambatan samping yang efektif, kinerja ruas jalan diharapkan dapat tetap berada pada tingkat pelayanan yang baik.