

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa kinerja ruas jalan pemuda, terhadap aktivitas pasar yang terjadi maka dapat diambil kesimpulannya sebagai berikut:

1. Hambatan samping (HS) memiliki pengaruh yang sangat signifikan dan berkorelasi positif terhadap waktu tempuh (WT) kendaraan di ruas Jalan Wolter Monginsidi III. Pengaruh ini terbukti paling kuat pada periode Senin siang, di mana analisis regresi menghasilkan koefisien determinasi (R^2) yang sangat tinggi, yaitu 0,8657 (86,57%) variasi waktu tempuh dijelaskan oleh HS). Hal ini didukung oleh persamaan regresi $y = 0,0302x + 9,0465$, di mana koefisien positif (+0,0302) mengonfirmasi bahwa setiap peningkatan hambatan samping akan memperpanjang waktu tempuh. Tingginya pengaruh ini dipicu oleh faktor hambatan samping (F_{HS}) yang tinggi di lokasi studi, dengan pembobotan kelas hambatan samping tertinggi tercatat sebesar 972,2 pada hari Kamis (pukul 13.00-14.00), yang dikategorikan sangat tinggi (ST). Dampak dari F_{HS} yang tinggi ini secara langsung terwujud dalam peningkatan waktu tempuh rata-rata kendaraan, di mana waktu tempuh rata-rata terbesar yang tercatat adalah 27,82 detik pada hari Sabtu (pukul 06.45-07.45), menunjukkan penurunan efisiensi dan kinerja operasional jalan secara keseluruhan.
2. Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) pada ruas Jalan Wolter Monginsidi III berdasarkan perbandingan volume dan kapasitas (Rasio Q/C) cenderung berada pada kategori Tingkat Pelayanan C (ITP C), terutama pada periode sore hari (jam puncak). Nilai rasio $Q/(C-Q)$ tertinggi tercatat sebesar 1,92 pada hari Kamis (pukul 11.00–12.00). Nilai ini mengindikasikan bahwa arus lalu lintas berada dalam kondisi padat dan sudah tidak stabil, di mana tingkat pelayanan mulai menurun akibat tingginya volume kendaraan yang melebihi kapasitas yang tersedia (kapasitas jalan berfluktuasi antara 2144,72 smp/jam hingga 2406,27 smp/jam berdasarkan kelas hambatan samping).

3. Secara statistik, pengaruh langsung hambatan samping terhadap Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) yang diukur melalui rasio $Q/(C-Q)$ sangat bervariasi dan cenderung lemah pada sebagian besar periode pengamatan. Hubungan antara kedua variabel menunjukkan koefisien determinasi (R^2) yang rendah, bahkan mendekati nol (misalnya, pada hari Rabu R^2 mendekati 0,008). Hal ini menyimpulkan bahwa perubahan ITP (rasio $Q/(C-Q)$) pada ruas jalan tersebut lebih banyak dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti volume lalu lintas dan kondisi geometrik jalan, meskipun hambatan samping secara implisit tetap berkontribusi menurunkan kapasitas jalan. Pengaruh terkuat hambatan samping terhadap rasio $Q/(C-Q)$ ditemukan pada hari Selasa pagi dengan nilai $R^2 = 0,875$.

5.2 Saran

Dari hasil analisa yang telah dilakukan, saran yang dapat diberikan penulis adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengatasi waktu tempuh yang panjang akibat dominasi hambatan samping (terutama parkir di badan jalan/PSV), Pemerintah Kota/Daerah harus segera menerapkan kebijakan parkir *off-street* (di luar badan jalan). Penegakan hukum dan sanksi yang ketat terhadap pelanggaran parkir wajib diintensifkan, khususnya pada jam sibuk. Selain itu, penyediaan fasilitas penyeberangan yang aman dan diatur perlu dioptimalkan untuk mengelola pergerakan pejalan kaki, sehingga meminimalkan konflik lalu lintas dan mengurangi perlambatan yang terjadi.
2. Guna meningkatkan Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) yang berada pada ITP C (Arus Padat), diperlukan langkah-langkah manajerial. Terapkan pembatasan jam operasional yang ketat bagi kendaraan angkutan barang besar agar tidak melintas atau melakukan bongkar muat pada jam puncak volume lalu lintas, dan alihkan aktivitas tersebut ke malam hari. Secara teknis, pertimbangkan pemasangan median atau separator di area konflik tinggi untuk mengurangi *crossing* dan meningkatkan kapasitas efektif jalan, sehingga rasio volume per kapasitas (Q/C) dapat dikurangi menuju kondisi pelayanan yang lebih baik.

3. Mengingat hasil studi menunjukkan hubungan yang lemah antara hambatan samping dan rasio $Q/(C-Q)$, penelitian selanjutnya disarankan untuk mengubah fokus analisis. Prioritaskan analisis regresi yang menghubungkan Faktor Hambatan Samping (F_{HS}) secara langsung dengan Kecepatan Operasional/Waktu Tempuh. Disarankan menggunakan Model Regresi Berganda untuk memisahkan kontribusi pengaruh Volume Lalu Lintas (Q) dan Faktor Hambatan Samping (F_{HS}) secara jelas, sehingga didapatkan pemahaman yang lebih akurat mengenai dampak masing-masing faktor terhadap penurunan kinerja lalu lintas jalan.