

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil survei, tingkat hambatan samping pada ruas Jalan Jendral Sudirman Kuanino depan Top Mart menunjukkan variasi dari rendah hingga sangat tinggi. Nilai terendah terjadi pada pukul 06.00–07.00 sebesar 85, sedangkan nilai tertinggi mencapai 658–768 pada pukul 11.00–12.00, yang menggambarkan bahwa aktivitas tepi jalan pada siang hari memberikan gangguan paling besar terhadap arus lalu lintas.
2. Hambatan samping yang meningkat berdampak langsung pada perubahan volume dan kecepatan kendaraan. Volume kendaraan naik signifikan dari 469,95 smp/jam pada KHS rendah menjadi lebih dari 1400–1560 smp/jam pada KHS tinggi. Pada saat yang sama, kecepatan rata-rata kendaraan menurun dari 19–20 km/jam pada pagi hari menjadi 14,72 km/jam pada saat hambatan samping mencapai nilai tertinggi. Dengan demikian, semakin tinggi hambatan samping, semakin besar volume kendaraan yang masuk ke arus tetapi kecepatan semakin menurun sehingga meningkatkan kepadatan lalu lintas.
3. Hambatan samping terbukti memengaruhi penurunan tingkat pelayanan jalan. Pada kondisi hambatan samping rendah ($KHS = 85$), nilai rasio $Q/(C-Q)$ hanya 0,17 dengan ITP kelas A, menunjukkan arus sangat lancar. Namun saat hambatan samping tinggi ($KHS > 600$), rasio $Q/(C-Q)$ meningkat hingga 1,29–1,41, mengakibatkan ITP turun menjadi kelas D–F, yang mencerminkan arus padat hingga mendekati jenuh. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan hambatan samping menyebabkan kapasitas efektif menurun, arus bergerak lebih lambat, dan pelayanan jalan semakin buruk.

5.2 Saran

1. Karena nilai hambatan samping mencapai 658–768 pada siang hari, perlu dilakukan penertiban parkir di badan jalan, pembatasan kendaraan berhenti, dan pengaturan lokasi bongkar–muat agar tidak mengganggu arus lalu lintas.
2. Pejalan kaki dan kendaraan keluar–masuk pertokoan menyumbang besar terhadap tingginya hambatan samping. Oleh karena itu, perlu disediakan trotoar yang lebih

layak, zebra cross, serta penataan akses masuk–keluar pertokoan untuk mengurangi gangguan yang menurunkan kecepatan hingga 14,72 km/jam pada jam padat.

3. Ketika volume kendaraan meningkat hingga 1500 smp/jam dan tingkat pelayanan turun ke kelas D–F, perlu diterapkan rekayasa lalu lintas seperti pengaturan arus satu arah sementara, pelebaran area efektif, atau pengaturan ulang titik parkir agar kelancaran lalu lintas tetap terjaga.
4. Pemerintah Kota Kupang diharapkan melakukan pengawasan dan penegakan hukum yang lebih tegas terhadap pelanggaran yang menimbulkan hambatan samping, serta menyusun rencana jangka panjang berupa pembangunan kantong parkir, pelebaran efektif jalan, dan penataan kawasan pertokoan di sekitar Top Mart. Langkah ini penting untuk meningkatkan kapasitas jalan dan memperbaiki tingkat pelayanan yang saat ini cenderung menurun pada jam padat.