

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan dan analisis data, Nilai indeks kecepatan bervariasi tiap segmen dengan indeks kecepatan sebesar 0,5 sampai 0,9, hal itu mengindikasikan bahwa :

- 1) Di pagi hari kecepatan relatif rendah ($\pm 50\%$ kecepatan rencana) karena aktivitas sibuk pagi, siang dan sore pada kawasan pendidikan Universitas Kristen Arta Wacana Dan Universitas Nusa Cendana. Dimana indeks kecepatan rata-rata tiap segmen sebesar 0,64 berdasarkan ketentuan $0.5 < 0.64 < 0.75$ jalan adi Sucipto berpotensi terjadi kemacetan.
- 2) Karakteristik indeks kecepatan perjalanan jalan adi Sucipto kota kupang :
 - a. Berdasarkan hasil perhitungan indeks kecepatan segmen 4 terjadi kecepatan minimum pada pukul 06.00-07.00 dimana indeks kecepataannya sebesar 0,55. Dengan demikian berdasarkan ketentuan $0.5 < 0.55 < 0.75$, ruas jalan Adi Sucipto berpotensi terjadi kemacetan.
 - b. Berdasarkan hasil perhitungan indeks kecepatan segmen 1 terjadi kecepatan maksimum pada pukul 08.00-09.00 dimana indeks kecepataannya sebesar 0,86. Dengan demikian berdasarkan ketentuan $0.5 < 0.86 < 0.95$, ruas jalan Adi Sucipto berpotensi terjadi kemacetan.
 - c. Berdasarkan hasil perhitungan indeks kecepatan rata-rata tiap segmen indeks kecepataannya sebesar 0,64. Dengan demikian berdasarkan ketentuan $0.5 < 0.64 < 0.75$, ruas jalan Adi Sucipto berpotensi terjadi kemacetan.
 - d. Setiap segmen jalan berpotensi mengalami kemacetan di pagi, siang dan sore hari karena tingkat indeks kecepatan mendekati 0,5 kecepatan rencana. Kecepatan bervariasi yang menyebabkan kemacetan pada indeks kecepatan mendekati 0,5 kecepatan rencana dari yang direncanakan yakni 60 km/jam.

5.2 **Saran**

Berdasarkan kesimpulan dari hasil penelitian, maka dapat diberikan beberapa saran yaitu sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan hasil analisis potensi kemacetan lalu lintas menggunakan indeks kecepatan perjalanan diharapkan pemerintah Kota Kupang dan Dinas Perhubungan, dapat memanfaatkan indeks ini sebagai salah satu indikator utama dalam perencanaan dan pengelolaan lalu lintas.
- 2) Peningkatan manajemen lalu lintas pada tiap segmen jalan hasil analisis dengan nilai indeks kecepatannya yang rendah, seperti pengaturan waktu sinyal lalu lintas yang lebih adaptif, penerapan manajemen rekayasa lalu lintas serta pembatasan kendaraan pada jam-jam punca. Upaya ini diharapkan dapat meningkatkan kelancaran arus lalu lintas dan mencegah terjadinya kemacetan.