

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang berlokasi di Jln. Soeverdi No. 20, Oebufu, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur maka dapat disimpulkan :

1. Perhitungan indeks aksesibilitas jarak pada dua segmen jalan menunjukkan penurunan aksesibilitas setelah diterapkan sistem satu arah. Segmen pertama mengalami peningkatan aksesibilitas sebesar 33%, sementara segmen kedua mengalami peningkatan 17%, berdasarkan perbandingan jarak tempuh rute normal dan lawan arah segmen satu rute normal 1200m, lawan arah 400m kemudian segmen 2 rute normal 1400m, lawan arah 240m. Analisis indeks aksesibilitas waktu memperlihatkan peningkatan waktu tempuh yang signifikan. misalnya, pada segmen pertama di pagi hari, waktu tempuh motor meningkat 39% (data lapangan) dan 50% (Google Maps); mobil meningkat 24% dan 33%; dan truk meningkat 30% dan 33%. Data ini menunjukkan dampak negatif sistem satu arah terhadap efisiensi perjalanan.
2. Penelitian ini menganalisis dampak penerapan sistem jalan satu arah terhadap aksesibilitas di jln. Soeverdi, Kota Kupang. Analisis Indeks Aksesibilitas jarak (IAj) dan Indeks Aksesibilitas waktu (IAw), berdasarkan data Lapangan maupun data dari Google Maps, dampak Penerapan Sistem Satu Arah Terhadap Aksesibilitas jln. Soeverdi secara keseluruhan, penerapan sistem satu arah di Jalan Soeverdi memberikan dampak negatif terhadap aksesibilitas. Meskipun bertujuan meningkatkan kelancaran lalu lintas, hasil penelitian menunjukkan peningkatan signifikan pada jarak dan waktu tempuh, mengindikasikan penurunan aksesibilitas bagi pengguna jalan. Hal ini dibuktikan dengan hasil perhitungan indeks aksesibilitas jarak dan waktu pada
3. Hasil Analisis Wawancara dengan Pengemudi: Wawancara dengan 85 pengemudi mengungkapkan beberapa temuan penting. Sebagian besar responden (35%) mengakui melawan arah untuk mempersingkat waktu tempuh, menunjukkan kurangnya efektivitas sistem dalam hal ini. Lebih lanjut, 33% responden

merasakan dampak positif dan negatif sistem satu arah secara bersamaan, menunjukkan kompleksitas efektivitas sistem. Kekurangan sosialisasi dan rambu yang kurang jelas juga menjadi keluhan utama (32% responden merasa dukungan dan informasi tidak memadai). Temuan ini menunjukkan perlunya peningkatan sosialisasi, perbaikan infrastruktur, dan edukasi pengemudi untuk memperbaiki sistem satu arah.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah di paparkan, berikut ini adalah beberapa saran yang diajukan:

1. Pengemudi diimbau untuk meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan dalam berkendara, terutama di area yang menerapkan sistem satu arah. Hal ini mencakup memahami dan mematuhi aturan lalu lintas serta memperhatikan rambu-rambu dan kondisi jalan.
2. Pemerintah Kota Kupang perlu meningkatkan kualitas sosialisasi dan edukasi tentang sistem jalan satu arah melalui berbagai media dan metode yang efektif agar masyarakat memahami aturan dan konsekuensi pelanggaran. Perbaikan infrastruktur jalan, termasuk penambahan dan peningkatan kualitas rambu-rambu serta jalur putar balik yang memadai, juga sangat krusial
3. Penelitian selanjutnya perlu dilakukan untuk menyelidiki lebih dalam faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas sistem jalan satu arah, mempertimbangkan aspek-aspek seperti karakteristik kendaraan, kondisi geografis, dan pola perjalanan masyarakat.