

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan pembahasan dari bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Volume puncak lalu lintas hari Kerja di Jalan Ahmad Yani terdapat pada siang hari yaitu jam 12.00-13.00. Sedangkan hari Libur volume jam puncak lalu lintas berada pada sore hari yaitu 17.00-18.00. Jenis kendaraan yang mendominasi di jalan Ahmad Yani adalah sepeda motor. Kondisi Karakteristik pejalan kaki pada hari Kerja mempunyai persamaan karakteristik dengan hari Libur kecuali nilai dari masing-masing kecepatan pejalan kaki pada kedua kondisi tersebut. Nilai karakteristiknya berturut-turut adalah arus sebanyak 3 orang/menit, ruang sebesar 2 m<sup>2</sup>, kecepatan pejalan kaki hari Kerja sebesar 49.81 meter/menit sedangkan pada hari Libur sebesar 54,33 meter/menit.
2. Perbedaan kondisi volume pejalan kaki pada hari Kerja dan hari Libur tidak mempengaruhi nilai ruang pejalan kaki pada trotoar sisi Selatan. Sehingga berdasarkan kriteria ruang pejalan kaki tersebut, maka fasilitas trotoar sisi Selatan Jalan Ahmad Yani memiliki tingkat pelayanan D.
3. Analisis *gap acceptance* menunjukkan bahwa nilai minimum gap (gap kritis) kendaraan yang dipertimbangkan pejalan kaki untuk menyeberang dengan aman, baik pada hari Kerja dan hari Libur berturut-turut adalah 4,54 detik dan 3,76 detik. Dari hasil analisis peluang menyeberang jalan dengan menggunakan nilai minimum *gap acceptance* (gap kritis), terlihat bahwa ketersediaan peluang menyeberang jalan pada jam-jam sibuk volume penyeberang ternyata sangat kecil, sehingga hanya 49 orang dapat menyeberang dengan aman dari total 103 orang pada volume jam sibuk penyeberang di hari Kerja. Sedangkan pada hari Libur terdapat hanya 57 orang dapat menyeberang dengan aman dari total 70 orang pada jam sibuk penyeberang di hari Libur.

4. Rekomendasi terhadap permasalahan fasilitas pejalan kaki di Jalan Ahmad Yani adalah sebagai berikut.
  - a. Berdasarkan kondisi arus dan volume lalu lintas, rekomendasi fasilitas penyeberangan yang sesuai dengan kondisi tersebut adalah *pelican crossing*. Namun mengingat Jalan Ahmad Yani merupakan jalan Arteri maka pemilihan fasilitas penyeberangan jalan yang tepat adalah jembatan penyeberangan.
  - b. Ketersediaan fasilitas trotoar pada Jalan Ahmad Yani masih sangat kurang sehingga perlu dilakukannya pengembangan fasilitas trotoar pada sisi Utara.
  - c. Ditinjau dari arus pejalan kaki pada hari Kerja dan hari Libur, maka kebutuhan lebar trotoar pada sisi Selatan Jalan Ahmad Yani perlu diperlebar menjadi 1,58 meter. Sedangkan berdasarkan tata guna lahan lebar efektif trotoar adalah 2 meter. Oleh sebab itu rekomendasi lebar trotoar guna meningkatkan kinerja trotoar tersebut adalah 2 meter.

## **B. Saran**

1. Kondisi lalu lintas dan karakteristik pejalan kaki sebaiknya perlu dipertimbangkan bagi pemerintah setempat guna memfasilitasi jalur pejalan kaki, khususnya pada kawasan lain di Kabupaten Tabanan yang mempunyai dampak tarikan dan bangkitan bagi pejalan kaki.
2. Perlu dilakukannya penertiban terhadap parkir liar yang menggunakan fasilitas trotoar sehingga berpengaruh terhadap peningkatan pelayanan fasilitas tersebut.
3. Pemilihan fasilitas jembatan penyeberangan di Jalan Ahmad Yani sangatlah tepat dalam menjamin kelancaran dan keselamatan pejalan kaki.
4. Pemerintah Kabupaten Tabanan sebaiknya lebih memperhatikan lagi kebutuhan fasilitas bagi pejalan kaki.
5. Untuk studi lebih lanjut pejalan kaki di Jalan Ahmad Yani sebaiknya penelitian dilakukan pada penggal pengamatan yang lain sebagai perbandingan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Republik Indonesia, 2009. Undang - undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Republik Indonesia, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Republik Indonesia, 2006. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 *Tentang Jalan*. Kementerian Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Republik Indonesia, 1999. *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Republik Indonesia, 1990. *Petunjuk Perencanaan Trotoar*. Direktorat Jendral Bina Marga. Jakarta.
- Republik Indonesia, 2006. Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 *Tentang Jalan*, Kementerian Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Republik Indonesia, 2011. *Modul Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki'*. Kementerian Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Republik Indonesia, 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum *Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*."Jakarta.
- Y.I. Wicaksono dan Joko Siswanto. *Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan Jalan Dengan Metode Gap Kritis: Studi Kasus Jalan Raya Semarang – Kendal Km. 16.50*. Vol. 32 No.2 Tahun 2011, ISSN 0852-1697

Fika Dian Pratiwi. (2011). *Studi Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki di Pedestrian Rod Stasiun Tugu Yogyakarta*. Skripsi Universitas Sebelas Maret Surakarta, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik.

Maulana,Iqbal. (2015). *Analisis Konflik Lalu Lintas dan Gap Acceptance bukaan median dan Nukaan Separator (Studi Kasus : RingRoad Selatan, Yogyakarta)*. Skripsi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Program Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan, Tegal.

Utari, Ferdini. (2016). *Analisis Kebutuhan dan Kelayakan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan ( Studi Kasus : Jalan Kolonel Atmo Kota Palembang)*. Skripsi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Program Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan, Tegal.

Lukman Hakim, Risqi. (2015). *Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Yang Berkeselamatan di Jalan Gajah Mada Kota Tegal*. Skripsi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Program Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan, Tegal.

Khisty Lall, 2006, *Analisis Arus Pejalan Kaki*.

*Highway Capacity Manual*.

*Transportation Research Board, 2000*.