

# BAB V

## PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang “Analisis Fasilitas Pejalan Kaki di Ruas Jalan San Juan” diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Permasalahan yang terjadi di Jalan San Juan diakibatkan perilaku pengguna jalan, yaitu:
  - a. Jumlah pejalan kaki yang mencapai 530 0rang dalam 1 jam dan Kecepatan rata-rata pada Jalan San Juan yang rendah  $MC = 30,41$  km/jam  $LV = 19,78$  km/jam  $HV = 16,14$  km/jam. Hal ini yang mengakibatkan perlu diada
  - b. Pejalan kaki yang bergerombolan mengakibatkan pejalan kaki berjalan pada badan jalan, hal ini juga diakibatkan bahu jalan yang lebar hanya 1 meter sehinggah perlu dibuatnya trotoar
  - c. Parkir kendaraan yang mencapai maksimum 20 kendaraan dalam 15 menit (dalam lampiran) dengan tidak adanya lahan untuk parkir dan adanya kios, mini market, tempat foto copy yang terdapat pada Jalan San Juan
  
2. Berdasarkan hasil analisis data fasilitas yang diperlukan untuk Jalan San Juan, yaitu:
  - a) *Zebra cross* dipasang 2 buah yang dipasang 5 meter dari cabang masuk, dan 5 meter dari cabang keluar area Kampus Unwira
  - b) Trotoar dipasang pada bagian kiri dan kanan Jalan San Juan
  - c) Rambu jalan yang dipasang 2 : batas kecepatan maksimum 30km/jam yang dipasang diawal Jalan San Juan dan tanda penyebrangan ditempatkan pada 25 meter sebelum penempatan *zebra cross*

### 5.2 Saran

Dari beberapa hasil analisa dan kesimpulan yang diperoleh menunjukkan bahwa aktivitas pejalan kaki di jalan San Juan hingga muncul beberapa saran yang diberikan untuk mengatasi berbagai permasalahan yang terjadi diantaranya :

:

1. Pemerintah Kota Kupang perlu mengadakan fasilitas pada ruas Jalan San Juan yang belum ada
2. Perlu adanya kesadaran untuk disiplin dan kesadaran bagi pengguna pejalan kaki.

## DAFTAR PUSTAKA

- Da Costa, D. G. N. Demon, S. O. 2018, Strategi Pengelolaan Terpadu Fasilitas Pejalan Kaki
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 1997.
- Anonimus. 1997. *Manual Kapasitas jalan Indonesia (MKJI)*. Direktorat Jendral Bina Marga: Departemen Pekerjaan Umum.
- Anonimus. 1993. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Presiden Republik Indonesia.
- Anonimus. 2002. *Tata Cara Perencanaan Geometrik Persimpangan Sebidang*. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah.
- Anonimus. 2004. *Survei Pencacah Lalu Lintas dengan cara Manual*. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah.
- Kayori, R. F, dkk. 2013. Analisa Derajat Kejenuhan Akibat Pengaruh Kecepatan Kendaraan Pada Jalan Perkotaan Di Kawasan Komersil (Studi kasus di segemen jalan depan Manado Town Square Boulevard Manado). *Jurnal Sipil Statik* 1(9), 608-615.
- Khisty C. Jotin, B. kent Lall. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Kota Kupang Dalam Angka, 2018. Badan Pusat Statistik Kota Kupang.
- Kulo, E. Putranto, dkk. 2017. Analisa kinerja Simpang tak Bersinyal Dengan Analisa Gap Acceptance dan MKJI 1997. *Jurnal Sipil Statik* 5(2), 51-66.
- Kurniawan, D. 2008. *Regresi Linier*. Jakarta: Forum Statistika.
- Loke, H. P. 2014. *EVALUASI KINEJA SIMPANG TAK BERSINYAL (studi kasus pada simpang stagger Jl. Perintis kemerdekaan II - Jl. Soeverdi - Jl. Amanubab kota kupang)*. Kupang: Skripsi, Faktultas teknik, Program Studi Teknik Sipil Universitas katolik Widya Mandira Kupang.
- Mahendra, I. PT GD, dkk. 2013. Analisis Kinerja Simpang Tak Bersinyal Dan Ruas Jalan Di Kota Denpasar (Studi kasus simpang tak bersinyal Jl. Gatot Subroto - Jl. Mulawarman - Jl. Mataram dan simpang tak bersinyal Jl. Ahmad yani - Jl. Mulawarman). *Jurnal ilmiah Teknik Sipil*. 17(2), 122-128.