

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa Bab IV, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pada ruas Jalan Timor Raya kilometer 9 sampai kilometer 10, Oesapa, Kota Kupang, membutuhkan fasilitas pejalan kaki berupa Trotoar dan fasilitas penyebrangan berupa *Pelican* Dengan Pelindung dan Zebra Cross.
2. Dimensi dan tata letak fasilitas pejalan kaki sesuai hasil penelitian adalah sebagai berikut:
  - a. Dimensi Trotor yang dibutuhkan pada ruas Jalan Timor Raya Kilometer 9 sampai kilometer 10 Oesapa Kota Kupang adalah 2 meter. Perencanaan Trotoar dimulai dari kilometer 9 sampai kilometer 10 Oesapa, tepatnya dari lampu merah Oesapa sampai depan Apotik Kimia Farma.
  - b. Waktu tunggu Fasilitas penyebrangan berupa *Pelican Crossing* adalah sebagai berikut:

Periode	Lampu Untuk		Durasi (detik)
	Kendaraan	Pejalan Kaki	
1	Hijau	Merah	18
2	Kuning	Merah	3
3	Merah	Merah	3
4	Merah	Hijau	14,54
5	Merah	Hijau Berkedip	3
6	Merah	Merah	3

Fasilitas penyebrngn berupa pelican crossing ditempatkan pada daerah dengan volume penyebrang jalan tertinggi, yaitu pada titik pengmatn ke-3, teptny diantra simpang 3 menuju psar Oesapa dan simpng 3 menuju Jalan Yohnes

- c. Dimensi Fasilitas penyebrangan berupa Zebra cross adalah:  
Panjang zebra cross = 12 meter dan Lebar zebra cross = 2,5 meter. Penempatan zebra cross adalah pada titik 1, tepatnya pada

lampu merah Oesapa dan pada titik 2, tepatnya di depan Bank BRI Unit Oesapa.

## 5.2 Saran

Dari hasil pembahasan dan kesimpulan, saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengatasi masalah kondisi geometri, sebaiknya trotoar dibangun diatas saluran drainase tertutup, sehingga trotoar dapat dibangun dengan dimensi sesuai hasil perhitungan.
2. Untuk mengoptimalkan fungsi trotoar, penanaman vegetasi peneduh bagi pejalan kaki, halte, lampu penerangan, pagar pembatas badan jalan,serta fasilitas pelengkap jalan lainnya diharapkan dapat meningkatkan kapasitas dan fungsi sirkulasi bagi pejalan kaki.
3. Untuk mencegah terjadinya genangan air pada ruas jalan, sebaiknya trotoar diberi saluran pembuangan (*street inled*), sehingga dapat menyalurkan genangan air dari jalan raya menuju saluran drainase.
4. Untuk fasalitas penyebangan, sebaiknya terus dilakukan peningkatan kapasitas fasilitas dan sistem layanannya, diperlukan perbaikan pola pikir (persepsi) pengguna jalan tentang peluang dan konsekuensi yang ditimbulkan oleh perilaku berisiko di jalan, aserta diperlukan perbaikan kinerja aparat penegak aturan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum Nomor:03/Prt/M/2014, *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*
- Departemen Pekerjaan Umum Nomor:20/PRT/M/2010, *Pedoman Pemanfaatan Dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan*
- Departemen Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat.02/SE/M/2018, *Perencanaan Teknis Fasilitas Jalan.*
- Direktorat Jendral Bina Marga.1992, *Standar Perencanaan Geometrik Jalan Perkotaan.*
- Direktorat Jendral Binamarga. 1991. *Pedoman Teknis Perencanaan Spesifikasi Trotoar. Jakarta*
- Don Gaspar N. da Costa, Stephanus Ola Demon, 2018, *Strategi Pengelolaan Terpadu Fasilitas Pejalan Kaki, Jurnal Teknik Sipil*
- Juniardi.2010, *Analisis Kebutuhan Fasilitas Penyebrangan dan Perilaku Pejalan Kaki Menyebrang Di Ruas Jalan Kartini Bandar Lampung.*
- Ndiwa, W. 2017, *Analisis Kinerja Dan Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Pada Kawasan Prawirotaman Yogyakarta.*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011, *Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*
- Suryobuwono, A. 2017, *Perencanaan Trotoar Dalam Rangka Peningkatan Keamanan Dan Keselamatan Pejalan Kaki.*
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, *Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*