

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

##### **1. Karakteristik Pejalan kaki**

- a. Arus (*flow*) terbesar terjadi pada Hari Sabtu, 20 Juli 2019 pada segmen 4 yaitu sebesar 5,13 pejalan kaki/menit/m,
- b. Kecepatan rata-rata ruang terbesar terjadi pada Hari Senin, 18 Juli 2019 pada segmen 3 yaitu sebesar 83,41 m/menit,
- c. Kepadatan (*density*) terbesar terjadi pada Hari Sabtu, 20 Juli 2019 pada segmen 4 yaitu sebesar 0,11 pejalan kaki/m,
- d. Ruang (*space*) tertinggi terjadi pada Hari Kamis, 18 Juli 2019 pada segmen 1 sebesar 17,56 m<sup>2</sup>.pejalan kaki.

Setelah dilakukan analisis terhadap data-data yang diperoleh, maka karakteristik pejalan kaki di Jalan S. Parman yaitu sebagai berikut:

- a. Apabila kepadatan tinggi maka kecepatan akan makin berkurang karena ruang pejalan kaki semakin sempit,
- b. Dengan adanya peningkatan arus maka kepadatan akan bertambah dan ruang gerak semakin kecil,
- c. Dengan adanya peningkatan arus maka kecepatan akan makin menurun.

##### **2. Tingkat Pelayanan**

Berdasarkan arus (*flow*) dan ruang (*space*) pejalan kaki pada interval 15 menit yang terbesar, Secara keseluruhan tingkat pelayanan pejalan kaki di Jalan S. Parman Kota Gorontalo menurut *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No:03/PRT/M/2014* dapat digolongkan kedalam kategori Standar “A”, yaitu para

pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki.

## 5.2 Saran

Setelah mengevaluasi hasil penelitian yang telah dilakukan, diungkapkan saran-saran sebagai berikut:

1. Jika ingin dipertahankan keberadaannya dengan segala aktivitas yang mendukung untuk pejalan kaki maka perlu penataan ruang lingkup tenda-tenda pedagang
2. Untuk tingkat pelayanan pejalan kaki di Jalan S. Parman Kota Gorontalo yang mencapai kategori nilai “A” harus ditingkatkan lagi. Peningkatan tingkat pelayanan tersebut dengan langkah memperluas ruang untuk pejalan kaki agar kecepatan untuk berjalan tidak terbatas sehingga ruang mengkaracterkan arus pejalan kaki yang bergerak bukan karakter ruang pejalan kaki yang antri.
3. Untuk studi lebih lanjut agar dilakukan penelitian fasilitas pejalan kaki di pejalan kaki Jalan S. Parman, sebaiknya penelitian dilakukan pada penggal pengamatan yang lain sebagai perbandingan.
4. Hasil dari penelitian ini sebaiknya digunakan sebagai bahan awal untuk membuat desain standar tingkat pejalan kaki di tempat lain.
5. Untuk pihak-pihak yang terkait guna memperhatikan kembali adanya gangguan bagi pejalan kaki seperti kendaraan-kendaraan yang parkir sembarangan dan pedagang kaki lima di sekitarnya pejalan kaki Jalan S. Parman Kota Gorontalo terutama pada jam-jam tertentu yang memiliki arus pejalan kaki yang tinggi.
6. Penataan para pedagang kaki lima di Jalan S. Parman Kota Gorontalo harus menjadi perhatian bagi pihak-pihak terkait guna meningkatkan tingkat pelayanan trotoar di Jalan S. Parman Kota Gorontalo, karena tidak dapat di pungkiri keberadaan para pedagang kaki lima ini turut pula mempengaruhi meningkatnya volume arus pejalan kaki pada jam-jam tertentu di malam hari.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 1985, *Highway Capacity Manual*, Special Report 206, Transportation Research Board, Washington D.C.: National Research Council
- Anggriani, Niniek. (2009). *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora.
- Afi Juniarti, 2010, *Analisis Karakteristik dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Kuliner Gladak Langen Bogan Surakarta*, Skripsi Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1997, “*Manual Kapasitas Jalan Indonesia*”, Direktorat Jendral Bina Marga, Jakarta.
- Haris, H. (2017). *Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Raya Lemahabang Kabupaten Bekasi*. Bandung.
- Highway Capacity Manual*, 2000, *Pejalan kaki and Bicycle Concepts*, American Association of State, Amerika Serikat
- Mashuri, & Iqbal, M. (2011). Studi Karakteristik Pejalan Kaki Dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyebrangan. *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi* , 69-79.
- Mubarok, A. S., & Sumabrata, J. (2014). Analisis Karakteristik Pejalan Kaki Di Pelataran Stasiun Depok Baru. *The 17th FSTPT International Symposium* , 22-24.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, 2014, Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki (nomor : 03/PRT/M/2014).
- Hyun-Gun Sung & Liggett, Robin (2007). *Death on the Crosswalk*. *Journal of Planning Education and Research*. [online], 10 paragraphs. Tersedia di : <http://www.google.com> [2007, May 13].
- Prasetyaningsih, I. (2010). *Analisis Karakteristik dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Pasar Malam Ngarsopuro Surakarta*. Surakarta.
- Papacostas, C.S. 1987, *Transportation Engineering and Planning*. University of Hawaii at Manoa Honolulu, Hawaii
- Warastri Wening, 2001, *Analisis Karakteristik Pejalan Kaki dan Tingkat pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus Kawasan Pasar Klewer, Surakarta)*, Skripsi, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret.

Pratiwi, F. D. (2011). *Studi Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki Di Pejalan kakis Road Stasiun Tugu Yogyakarta*. Surakarta.

Rakhman, Aulia, (2013), *Analisa Pemanfaatan Trotoar Bagi Pejalan Kaki*, Skripsi Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta

Direktorat Jendral Bina Marga, 1995, "*Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*", Direktorat Jendral Bina Marga, Jakarta.