BAB 5
KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Pada hasil analisis dan hasil di lapangan yang telah ditinjau langsung oleh peneliti yaitu pada jalan Teuku Umar, Jalan Pandanaran, dan Jalan MT. Haryono dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pada Jalan Teuku Umar (Pasar Jatingaleh) hubungan antara volume kendaraan dengan volume penyeberang jalan masih tidak memenuhi persyaratan minimum pada tabel 2.4 dan tabel 2.5. Menurut pendapat peneliti saat melakukan penelitian pada ruas Jalan Teuku Umar (Pasar Jatingaleh) membutuhkan fasilitas penyeberang jalan karena hasil perhitungan PV^2 yang diperoleh (yaitu 1.087.398.217) memenuhi syarat minimum (yaitu 200.000.000) untuk merencanakan fasilitas penyeberang jalan. Volume kendaraan yang padat mengakibatkan pejalan kaki sulit untuk menyeberang. Hal ini sangat membahayakan bagi penyeberang jalan apabila tidak direncanakan fasilitas penyeberangan dengan jenis penyeberangan tidak sebidang. Karena orang yang mencoba menyeberang pada titik lokasi ini merupakan orang paruh baya dan anak sekolah.
2. Pada Jalan Teuku Umar (SMK Antonius) hubungan antara volume kendaraan dengan volume penyeberangan jalan masih tidak memenuhi persyaratan minimum pada tabel 2.4 dan tabel 2.5. Saat melakukan penelitian pada titik lokasi ini penyeberang jalan yang mencoba untuk menyeberang sangat sedikit apabila dibandingkan dengan titik lokasi Pasar Jatingaleh. Sehingga sesuai dengan hasil perhitungan dan penelitian di lapangan untuk titik lokasi ini tidak diperlukan fasilitas penyeberangan orang.
3. Pada Jalan Pandanaran hubungan antara volume kendaraan dengan volume penyeberang jalan masih tidak memenuhi persyaratan minimum pada tabel 2.4

dan tabel 2.5. Namun menurut pendapat peneliti untuk ruas jalan ini membutuhkan fasilitas penyeberang jalan berupa *pelican cross* (lampu swakelola). Karena pada ruas ini hasil perhitungan PV^2 (yaitu 139.332.136,5) nilai ini melebihi (100.000.000) syarat minimum untuk merencanakan fasilitas penyeberangan *pelican crossing* (lampu swakelola). Pada ruas jalan ini penyeberangan orang dengan jenis *zebra cross* kurang dapat membantu para penyeberang jalan karena volume kendaraan yang padat menyulitkan para penyeberang jalan apabila tidak dibantu dengan lampu lalu lintas pada fasilitas *pelican crossing* (lampu swakelola).

4. Pada Jalan MT Haryono hubungan antara volume kendaraan dengan volume penyeberang jalan sudah memenuhi persyaratan minimum pada tabel 2.4 dan tabel 2.5. Nilai perhitungan PV^2 pada ruas jalan ini (yaitu 223.380.673,3) sudah memenuhi syarat minimum (yaitu 200.000.000). Fasilitas penyeberang orang yang disarankan pada ruas jalan ini yaitu *pelican crossing* (lampu swakelola) dengan lapak tunggu.

5. Hasil analisa untuk menentukan durasi dari lampu *pelican crossing* (lampu swakelola) untuk kedua ruas Jalan Pandanaran dan MT Haryono didapatkan durasi lampu hijau untuk pejalan kaki menyeberang selama 16 detik.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pengamatan yang telah dilakukan, peneliti menyarankan sebagai berikut :

1. Melihat kondisi lapangan pada jalan Teuku Umar pada titik lokasi Pasar Jatingaleh, diperlukan pembangunan fasilitas penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Karena volume dan kecepatan kendaraan yang tinggi mengancam keselamatan pejalan kaki. Hal ini mengakibatkan para pejalan kaki merasa kurang aman dan nyaman pada saat menyeberang. Peneliti menyarankan untuk titik lokasi ini agar dibangun fasilitas penyeberangan tidak sebidang. Sebagai contoh pembangunan *underpass* (terowongan), karena jenis penyeberangan ini memiliki kelebihan tidak akan mengganggu lalu lintas, pejalan kaki akan merasa aman dan nyaman ketika menyeberang.
2. Pada ruas jalan MT Haryono menurut analisa perhitungan pada titik lokasi tersebut diperlukan fasilitas penyeberangan berupa *pelican cross* (lampu swakelola). Akan tetapi *pelican cross* (lampu swakelola) dapat menyebabkan kepadatan lalu lintas ketika lampu *pelican cross* (lampu swakelola) beroperasi saat pejalan kaki menyeberang. Kendaraan dari arah tanah putih menuju java mall akan menumpuk dan mengalami kepadatan yang akan mengganggu lalu lintas kendaraan dari arah pasar kambing maupun dari arah tanah putih. Dan juga dari arah peterongan menuju java mall kendaraan akan menumpuk dan mengganggu lalu lintas kendaraan dari arah sriwijaya menuju jalan MT Haryono. Oleh karena itu peneliti menyarankan pada titik lokasi ini untuk dibangun jenis fasilitas penyeberangan tidak sebidang berupa jembatan penyeberangan atau *underpass* (terowongan).
3. Sebaiknya pemerintah lebih mengutamakan keselamatan dan kenyamanan pengguna fasilitas umum yang lebih ramah lingkungan dan mengurangi volume kendaraan.