

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Evaluasi Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di jalan Lempuyangan Yogyakarta bertujuan agar fasilitas-fasilitas pejalan kaki yang ada mampu untuk menunjang kebutuhan para pejalan kaki dengan baik agar mendapatkan tingkat pelayanan yang semestinya. Oleh sebab itu maka perlu adanya penataan ulang terhadap trotoar dan fasilitas penyeberangan jalan dengan menyesuaikan pada keadaan yang dibutuhkan saat ini. Berikut merupakan kesimpulan berdasarkan hasil pengamatan di lapangan dan analisis data evaluasi pelayanan fasilitas pejalan kaki yang ada di lapangan.

1. Volume pejalan kaki terbesar berdasarkan penelitian di jalan Lempuyangan terjadi pada hari Minggu, 25 Agustus 2018 pukul (12.45-13.00) sebesar 17,133 orang/meter/menit.
2. Lebar kebutuhan jalur pejalan kaki atau lebar trotoar berdasarkan volume pejalan kaki terbesar sudah mampu memenuhi volume pejalan kaki. 1 meter untuk trotoar utara dan 2,5 meter untuk trotoar selatan, sehingga tidak diperlukan pelebaran trotoar. Namun pada kenyataannya lebar trotoar yang ada di lokasi belum dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki dengan baik karena masih banyak terdapat hambatan dan tempat untuk pedagang kaki lima sehingga membuat pejalan kaki berjalan di badan jalan.

3. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki berdasarkan kecepatan rata-rata pada lokasi penelitian tidak memenuhi standar pada kawasan perkotaan yaitu tingkat pelayanan standar C. Pada lokasi penelitian didapatkan kecepatan rata-rata pejalan kaki tersebut masuk dalam kategori tingkat pelayanan standar E.
4. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki berdasarkan arus pejalan kaki di trotoar sisi utara dan trotoar sisi selatan tidak memenuhi standar pada kawasan perkotaan. Pada trotoar sisi utara memiliki tingkat pelayanan standar D. Sedangkan trotoar sisi selatan memiliki tingkat pelayanan standar F atau variabel karena seluruh lebar trotoar selatan digunakan untuk pedagang kaki lima sehingga tidak memiliki lebar efektif trotoar yang dapat digunakan para pejalan kaki.
5. Menentukan fasilitas penyeberangan berdasarkan volume penyeberang jalan dan volume kendaraan yang sebelumnya berupa *zebra cross* harus ditingkatkan menjadi *pelican crossing* agar penyeberang jalan dapat merasa aman dan nyaman.
6. Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki yang belum maksimal disebabkan oleh beberapa faktor yaitu; pengalihan fungsi trotoar menjadi area pedagang kaki lima, parkir kendaraan pada trotoar, dan peletakan vegetasi pada jalur pejalan kaki yang kurang tertata sehingga mengakibatkan berkurangnya lebar trotoar yang dapat digunakan oleh pejalan kaki. Selain itu tingkat pelayanan fasilitas penyeberangan juga kurang baik karena *zebra cross* yang ada di lokasi jarang digunakan penyeberang jalan. Hal ini terjadi karena minimumnya ruang trotoar yang dapat digunakan pejalan kaki, sehingga pejalan kaki lebih memilih berjalan di badan jalan lalu menyeberang di depan pintu masuk stasiun.

6.2. Saran

Beberapa saran dari penulis adalah sebagai berikut.

1. Melakukan penataan ulang di sepanjang trotoar sisi utara jalan Lempuyangan Yogyakarta sesuai Gambar 5.8. karena masih terdapat banyak hambatan yang menyebabkan berkurangnya lebar trotoar yang seharusnya dimanfaatkan pejalan kaki.
2. Membersihkan jalur pejalan kaki yang berada di sepanjang trotoar sisi selatan jalan Lempuyangan Yogyakarta sesuai pada Gambar 5.8. Khususnya pada lokasi penelitian yang terdapat PKL. Jika pada lokasi penelitian tidak memungkinkan untuk melakukan pembersihan trotoar dari PKL, maka perlu dilakukan penelitian lebih lanjut apabila memungkinkan penambahan lebar trotoar.
3. Meningkatkan fasilitas penyeberangan yang sebelumnya berupa *zebra cross* menjadi *pelican crossing* sesuai pada Gambar 5.9. Sehingga penyeberang jalan merasa aman dan nyaman saat akan menyeberang.
4. Penataan ulang ruang pejalan kaki di area stasiun Lempuyangan Yogyakarta, khususnya pada lokasi penelitian yang bebas dari hambatan samping seperti parkir kendaraan dan hambatan samping lainnya yang dapat mengganggu keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.
5. Penataan ulang ruang pejalan kaki di area stasiun Lempuyangan Yogyakarta, sebagai ruang bagi pejalan kaki yang ramah terhadap pejalan kaki berkebutuhan khusus dengan memberikan *guiding block* pada trotoar.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990, *Petunjuk Perencanaan Trotoar, No. 007/T/BNKT/1990*, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995, *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1999, *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum*, Jakarta: PT. Mediatama Saptakarya.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1997. *Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No: SK 43/AJ 007/DRJD/97*. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 2014, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*, Jakarta.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 1993, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.65, Tahun 1993 Tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- Ndiwa, W., 2017, Analisis Kinerja dan Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki/ Jalur Pedestrian Pada Kawasan Prawirotaman Yogyakarta, *Tugas Akhir S-1, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta*.
- Peraturan Menteri Perhubungan, 2014, *Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Rambu Lalu Lintas*, Menteri Perhubungan, Jakarta.
- Sabetu, L. Y, 2018, Evaluasi Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki, *Tugas Akhir S-1, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta*.
- Wibowo, W. A., 2010, Analisis Kelayakan Sarana Transportasi Khususnya Trotoar (Studi Kasus Pasar Pakem, Sleman Yogyakarta), *Tugas Akhir S-1, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta*.