

## **BAB 5**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan dari hasil analisis yang telah dilakukan pada **Bab 4.2**, maka dapat disimpulkan beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan dari hasil analisis karakteristik pejalan kaki, bahwasanya jenis kelamin pejalan kaki pada segmen 1 dan 3 didominasi oleh jenis kelamin laki-laki, sedangkan pada segmen 2 didominasi oleh jenis kelamin perempuan. Rata-rata usia pejalan kaki pada segmen 1,2, dan 3 yaitu pada usia 21-30 tahun. Jenis pekerjaan yang mendominasi pada segmen 1,2, dan 3 yaitu pelajar/mahasiswa dengan waktu penggunaan terbanyak yaitu pada saat *weekdays* (hari kerja). Jenis transportasi yang terbanyak dilakukan oleh pejalan kaki yaitu dengan menggunakan transportasi umum.
2. Berdasarkan dari hasil analisis penggunaan lahan, bahwasanya pada segmen 1 didominasi oleh penggunaan lahan yaitu perdagangan dan jasa, perkantoran, dan perumahan dan permukiman. Pada segmen 2 didominasi oleh penggunaan lahan yaitu perumahan dan permukiman, perdagangan dan jasa, dan sarana pendidikan. Dan pada segmen 3 didominasi oleh penggunaan lahan yaitu ruang terbuka hijau, perdagangan dan jasa, dan sarana pendidikan dan kesehatan.
3. Berdasarkan dari hasil analisis hambatan samping pedestrian, bahwasanya hambatan samping yang terjadi pada segmen 1 diakibatkan oleh pedagang kaki lima, proyek pembangunan jembatan penyeberangan orang, angkutan kota yang parkir sembarangan, dan mobil pribadi yang parkir di atas jalur pedestrian. Untuk hambatan samping pada segmen 2 diakibatkan oleh ojek online yang parkir di atas jalur pedestrian, pedagang kaki lima, dan mobil pribadi yang parkir di atas jalur pedestrian. Sedangkan pada segmen 3, hambatan samping diakibatkan oleh ojek online yang parkir di atas trotoar, motor pribadi parkir di atas trotoar, dan pedagang kaki lima yang berjualan di atas jalur pedestrian.

4. Berdasarkan dari hasil analisis ketersediaan sarana dan prasarana, bahwasanya sarana dan prasarana pada segmen 1 dan 2 belum bisa dikatakan sesuai dengan pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki pada kawasan perkotaan. Sedangkan untuk sarana dan prasarana pada segmen 3 sudah sebagian besar sesuai dengan pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki pada kawasan perkotaan.

5. Berdasarkan dari hasil analisis pola pergerakan pejalan kaki, bahwasanya pada segmen 1 didominasi oleh pejalan kaki yang berasal dari titik Halte Warung Jambu Dua dengan tujuan untuk berekreasi (belanja) dan pada titik RS Mulia Pajajaran dengan tujuan untuk bersekolah. Pada segmen 2 didominasi oleh pejalan kaki yang berasal dari Halte SMKN 3 Bogor dengan tujuan untuk bersekolah dan titik McDonalds Lodaya dengan tujuan untuk berekreasi (belanja). Sedangkan pada segmen 3 didominasi oleh pejalan kaki yang berasal dari titik Lippo Plaza Kebun Raya Bogor dengan tujuan berekreasi (Wisata Kota), jalan-jalan, berolahraga, berbelanja, dan bersantai, dan Halte Kebun Raya dan Halte Botani Square dengan tujuan yang sama yaitu berekreasi (Wisata Kota), jalan-jalan, berolahraga, berbelanja, dan bersantai.

6. Berdasarkan dari hasil analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, bahwasanya berdasarkan hasil perhitungan arus, kecepatan, dan ruang pejalan kaki, segmen 1,2, dan 3 termasuk dalam tingkat pelayanan A, yang artinya para pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antarpejalan kaki.

## **5.2 Rekomendasi**

Berdasarkan hasil dari hasil penelitian ini, peneliti memberikan rekomendasi terkait jalur pedestrian di sepanjang Jalan Raya Bogor untuk Pemerintah Kota Bogor yaitu sebagai berikut:

1. Penyediaan rambu larangan bagi aktivitas penyalahgunaan ruang yang sering terjadi pada jalur pejalan kaki, yaitu dilarang melintas atau parkir bagi kendaraan bermotor, dilarang masuk bagi pedagang kaki lima, dan dilarang membuang sampah sembarangan, serta dilarang merokok. Rambu dapat menjadi informasi bahwa jalur pejalan kaki dikhususkan bagi sirkulasi pejalan kaki, dan kebersihan jalur pejalan kaki harus selalu terjaga.
2. Penempatan *bollard* dengan jarak antar bollard 75–90 cm, yang disusun memanjang dengan pola meliku, sehingga berfungsi dalam mencegah kendaraan bermotor masuk jalur pejalan kaki, walaupun sedikit mengganggu pergerakan pejalan kaki.
3. Penyediaan tempat duduk, khususnya di sepanjang jalur pedestrian pada segmen 1 dan 2 dengan dilengkapi sandaran tangan dan punggung dan diletakkan pada setiap jarak 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter.
4. Penyediaan tempat sampah dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter, khususnya di sepanjang jalur pedestrian pada segmen 1 dan 2.
5. Memperbaiki jarak antar halte dengan mengikuti pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki yaitu diletakkan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan.
6. Penyediaan lampu penerangan dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, khususnya di sepanjang jalur pedestrian pada segmen 1 dan 2.
7. Penyediaan pagar pengaman dengan tinggi 90 cm yang diletakkan di luar ruang bebas jalur pejalan kaki untuk memberikan rasa keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

## DAFTAR PUSTAKA

### ARTIKEL DAN BUKU

- Carmona, M. (2014). The place-shaping continuum: A theory of urban design process. *Journal of Urban Design*, 19(1), 2-36.
- Dermawan, A. W. Q., & Agustin, I. W. (2020). TINGKAT PELAYANAN JALUR PEJALAN KAKI PADA KORIDOR JALAN MT HARYONO KOTA MALANG. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 9(2), 49-58.
- Haris, H. (2018). *Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Raya Lemahabang Kabupaten Bekasi* (Doctoral dissertation, Fakultas Teknik Unpas).
- Hidayat, N. (2006). Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki. *Jurnal Transportasi*, 6(2).
- Prasetyaningsih, I. (2010). Analisis Karakteristik dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Pasar Malam Ngarsopuro Surakarta (Analysis Of The Characteristics And Level Of Service Of Pedestrian Facility In Ngarsopuro Night Market Surakarta).

- Prayogi, F., Priyanto, S., & Muthohar, I. (2020). Analisis Kinerja dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Stasiun Karet. *Teknisia*, 59-68.
- Putra, S., Purbanto, R. G., & Negara, W. N. (2013). Analisis tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki. *Jurnal ilmiah elektronik infrastruktur Teknik Sipil*, 2(2).
- Saputra, M. H., Timboeleng, J. A., & Lalamentik, L. G. (2019). ANALISIS KARAKTERISTIK ARUS PEDESTRIAN DI KOTA MANADO (Studi Kasus Jalan Samratulangi–Jalan Suprpto). *JURNAL SIPIL STATIK*, 7(11).
- Sari, E. P., & Agusdini, T. M. C. (2020). Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian di Jalan Kranggan Kota Surabaya. *Jurnal Teknologi dan Manajemen*, 1(1), 50-56.
- Sari, M. K., & Firdaus, O. (2015, June). Analisis Tingkat Pelayanan Pedestrian dan Perparkiran kawasan Pasar Pembangunan Kota Pangkalpinang. In *FROPIL (Forum Profesional Teknik Sipil)* (Vol. 3, No. 1, pp. 52-64).
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Taufik, Y. F., Akil, A., & Arifin, M. (2018). Arahan Perencanaan Jalur Pedestrian di Pusat Kota Makassar Berbasis Kinerja Tingkat Pelayanan dan Persepsi Pejalan Kaki. *Jurnal Wilayah & Kota Maritim*, 6(1).
- Utomo, F. T., & Tjahjani, A. I. (2017). Analisis Karakteristik Dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Terminal Kendaraan Umum Kota Depok. *Jurnal Infrastruktur*, 3(2), 107-114.
- Utomo, N. (2019). Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Dan Peningkatan Fasilitas Transportasi Umum Dengan Perencanaan Teluk Bis. *Kern: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 1(2).
- Widiyono, S. (2016). *Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian Di Jalan Utama Kecamatan Gedangan Sidoarjo* (Doctoral dissertation, ITN Malang).

Wigananda, M. H., & Kartika, A. A. G. (2012). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian di Kota Surabaya (Studi Kasus: Jl. Pemuda). *Jurnal Teknik ITS*, 1(1), E69-E74.

## **KEBIJAKAN DAN UNDANG-UNDANG**

[PermenPU] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

[PermenPUPR] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02 Tahun 2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

[RTRWKotaBogor] Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2011-2031

[UU] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

[UU] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

[UU] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

## **LAPORAN**

[BPS] Badan Pusat Statistik. 2018. *Kecamatan Bogor Tengah Dalam Angka Tahun 2018*. Kota Bogor

[BPS] Badan Pusat Statistik. 2019. *Kecamatan Bogor Timur Dalam Angka Tahun 2019*. Kota Bogor

[BPS] Badan Pusat Statistik. 2019. *Kecamatan Bogor Utara Dalam Angka Tahun 2019*. Kota Bogor

[ITDP] *Institute for Transportation Development Policy*. 2019. *Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022*. New York, Amerika Serikat