

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap perilaku penyeberang pejalan kaki di ruas Jalan Jendral Sudirman terhadap pengaruh lalu lintas maka yang dapat disimpulkan dari penelitian ini adalah :

1. Pada ruas Jalan Jendral Sudirman Selama jam 06.00 – 09.00 penyeberang pejalan kaki melalui ruas jalan lebih banyak dari pada penyeberang melalui jembatan. Dengan demikian selama puncak pagi, jembatan penyeberangan tidak efektif. Selama puncak pagi rata - rata penyeberang pejalan kaki yang melalui jalan mempengaruhi kinerja arus lalu lintas dimana mampu menahan 1 kendaraan selama 1.56 detik.
2. Pada ruas Jalan Jendral Sudirman Selama jam 11.00 – 12.00 penyeberang pejalan kaki melalui ruas jalan lebih banyak dari pada penyeberang melalui jembatan. Dengan demikian selama puncak sore, jembatan penyeberangan tidak efektif. Selama puncak sore rata - rata penyeberang pejalan kaki yang melalui jalan mempengaruhi kinerja arus lalu lintas dimana mampu menahan 1 kendaraan selama 1.17 detik.
3. Pada ruas Jalan Jendral Sudirman Selama jam 14.30 – 17.30 penyeberang pejalan kaki melalui ruas jalan lebih banyak dari pada penyeberang melalui jembatan. Dengan demikian selama

puncak sore, jembatan penyeberangan tidak efektif. Selama puncak sore rata - rata penyeberang pejalan kaki yang melalui jalan mempengaruhi kinerja arus lalu lintas dimana mampu menahan 1 kendaraan selama 1.58 detik.

## 5.2 Saran

1. Perlunya ditambah fasilitas penyeberangan di jalan Jendral Sudirman berupa *zebra cross* dengan lampu pengatur (pelican), Khususnya bagi pejalan kaki, sebaiknya menggunakan fasilitas JPO sebagai sarana penyeberangan untuk mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas dan untuk menciptakan terwujudnya kedisiplinan berlalu lintas.
2. Penelitian ini masih banyak kekurangan karena keterbatasan kemampuan dan waktu maka perlu lebih lanjut hingga detail berkaitan perilaku penyeberang jalan terhadap terganggunya arus lalu lintas.

**DAFTAR PUSTAKA**

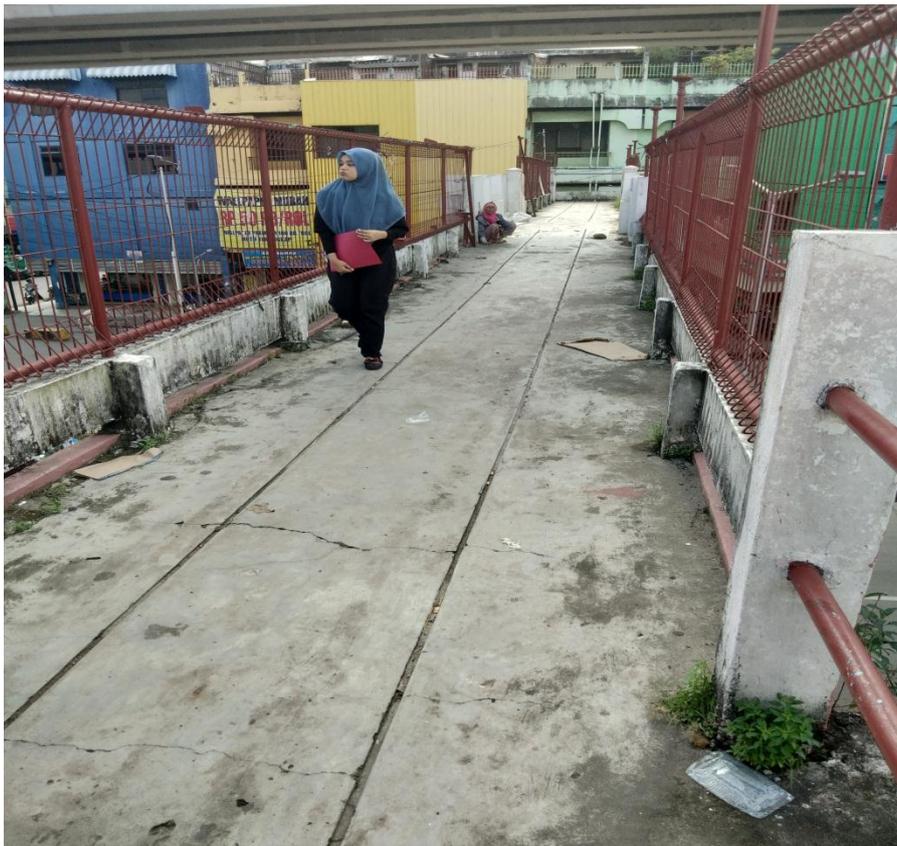
- David O Sears, Jonathan L Freedman, Lawne Peplau, 1985, *Psikologi Sosial*, Edisi kelima, Jilid 2, Jakarta 13740, Erlangga.
- Fika Dian Pratiwi. 2011. (*Studi Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki Di Pedestrians Road Stasiun Tugu Yogyakarta*), Yogyakarta : Universitas Negeri Yogyakarta.
- Mashuri dan Muh.Ikbal.2011. *Studi Karakteristik Pejalan kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan kaki di Kota Palu (Studi Kasus: Jl. Emmi Saelan Depan Mal Tatura Kota Palu)*. Palu :Staf Pengajar pada KK Transportasi Jurusan Teknik Sipil Universitas Tadulako.
- M. Ayu Chandra Kusuma Wardhani. 2010. *Studi karakteristik pejalan kaki dengan menggunakan tiga pendekatan (kasus pada fasilitas pejalan kaki Galabo Surakarta)*, Surakarta : Universitas Sebelas Maret.
- MKJI. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta : Bina Marga
- Nahdalina, Iwan K Hadihardaja dan Vibry Rozeani.2006. *Perhitungan Antrian dan Tundaan Pada Pintu Tol Grogol Menggunakan Metode Gelombang Kejut*.Depok : Jurnal Desain dan Konstruksi Fakultas Teknik Universitas Gunadarma.
- Rahayuningsih, Tri. 2010. *Ketidakpatuhan Pejalan Kaki dalam Menggunakan Jembatan Penyeberangan (Studi Fenomenologis pada Siswa SMA di Jalan Teuku Umar Kota Semarang)*.Semarang : Universitas Negeri Semarang.
- UU Nomor 22Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.

LAMPIRAN  
FOTO DOKUMENTASI



Gambar 5.1 Pejalan Kaki Melalui Ruas Jalan

Sumber : Dokumentasi Pribadi 2019



Gambar 5.2 Pejalan kaki yang melalui jembatan

Sumber : Dokumentasi Pribadi 2019



Gambar 5.3 Pejalan kaki menyeberang di ruas jalan

Sumber : Dokumentasi Pribadi 2019