

Studi Komparasi *Traffic Island* Taman Titi Banda Dengan *Traffic Island* Taman Dewa Ruci di Bali

Ida Bagus Eka Permana Putra¹, Cokorda Gede Alit Semarajaya^{1*}, Ni Luh Made Pradnyawathi²

1. Prodi Arsitektur Lanskap, Fakultas Pertanian, Universitas Udayana, Jl. P.B. Sudirman, Denpasar, Indonesia
2. Prodi Agroekoteknologi, Fakultas Pertanian, Universitas Udayana, Jl. P.B. Sudirman, Denpasar, Indonesia

*E-mail: coksemarajaya@unud.ac.id

Abstract

Comparative Study of the Traffic Island of Titi Banda Park in Denpasar with the Traffic Island of Dewa Ruci Park in Kuta. Traffic islands are parts of roads that cannot be passed by motorized vehicles, which include sidewalks, garbage dumps, plants, utilities, and signs. The traffic island park Titi Banda in Denpasar and the traffic island garden Dewa Ruci in Kuta have both the function of a traffic island and a landmark. Currently, the two traffic islands are getting additional functions, as a place for recreation and a place to turn around for vehicles. The purpose of this study are to inventory the existing conditions at both sites, compare the two traffic islands, and provide appropriate recommendations to maintain the main function of the two traffic islands. The method used in this research is a survey method, data collection method through observation, questionnaires and interviews. The results showed that the traffic island design for the Titi Banda park and the traffic island for the Dewa Ruci park were not in accordance with the references or regulations regarding traffic islands and roads. The existing conditions on both sites are divided into hardscape elements and softscape elements. Comparisons are made on the two traffic islands in terms of pedestrians, entrance access, vegetation and road facilities by referring to regulations, and literature related to traffic island. The recommendations given include the addition of block tiles and warning tiles for pedestrians, entry access, replacement of vegetation, and providing road facilities that can provide a sense of security and comfort for pedestrians and road users. In addition, the recommendations given can maintain the main function of the site as a traffic island and landmark for the island of Bali and increase convenience for road users and pedestrians.

Keywords: *comparative study, design, traffic island*

1. Pendahuluan

Traffic island merupakan bagian jalan yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan bermotor, dapat berupa kerb, tanah urugan, tanaman, utilitas, dan marka tanda (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2018). Menurut Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah (2002) *traffic island* mempunyai fungsi, yaitu mengatur lalu lintas, memperlancar arus lalu lintas, dan bisa dimanfaatkan sebagai tempat berlindung bagi pejalan kaki yang melakukan penyeberangan jalan. Ruang pada *traffic island* dapat dimanfaatkan untuk penempatan fasilitas jalan seperti rambu lalu lintas, tiang lampu penerang, dan lanskap dengan catatan tidak mengganggu pandangan pemakai jalan. Pulau Bali khususnya Kota Denpasar dan Kabupaten Badung memiliki *traffic island* yang saat ini fungsinya sudah bertambah dari tujuan awal dibangun, yaitu *traffic island* taman Titi Banda (TITTB) di Denpasar dan *traffic island* taman Dewa Ruci (TITDR) di Kuta. Kedua lokasi ini dipilih karena memiliki persamaan dan perbedaan yang terdapat pada elemen yang mendukung kedua *traffic island*. Kedua tempat ini memiliki persamaan, yaitu berfungsi sebagai *traffic island*, memiliki vegetasi peneduh, dan keduanya sama-sama memiliki bentuk segitiga. Keberadaan kedua *traffic island* ini juga terletak di persimpangan jalan besar dan terletak di pusat keramaian serta kedua *traffic island* ini dapat dikunjungi pengguna jalan dan di dalamnya terdapat atraksi air mancur dan patung yang dihiasi oleh lampu warna-warni. Namun, terdapat penambahan fungsi atau tujuan didirikannya kedua *traffic island* ini yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada tentang *traffic island*.

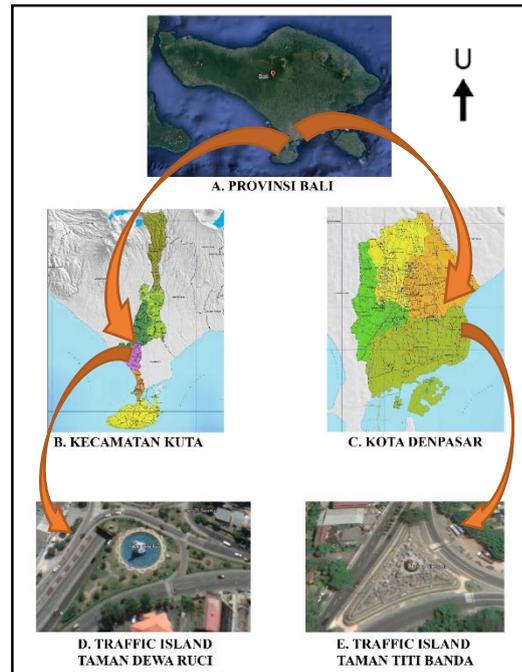
Berdasarkan latar belakang di atas maka dari itu perlu dilakukan studi komparasi terhadap TITTB dengan TITDR dengan maksud membandingkan persamaan dan perbedaan elemen-elemen yang terdapat di kedua *traffic island* serta dapat memberikan solusi mengenai permasalahan terkait penambahan fungsi sebagai

tempat rekreasi dan tempat putar balik kendaraan yang dapat mengganggu keamanan dan kenyamanan pengguna *traffic island*. Hasil penelitian ini juga dapat merekomendasikan rencana ruang yang sesuai berdasarkan fungsi utama tapak sebagai *traffic island* dan *landmark*, serta meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki dan pengguna jalan di *traffic island*.

2. Metode Penelitian

2.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di *traffic island* taman Titi Banda di Denpasar dan *traffic island* taman Dewa Ruci di Kuta (Gambar 1). Penelitian ini dilaksanakan selama 12 bulan mulai bulan Maret 2019 hingga Maret 2020.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

2.2 Alat dan Bahan

Alat dan bahan yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner, alat tulis, kamera digital, dan komputer dengan software *Microsoft Excel* untuk mengolah data, *Microsoft Word*, *Google Earth*, *Auto CAD*, dan *Adobe Photoshop CC*.

2.3 Pengumpulan Data

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh melalui kuesioner, wawancara, dan observasi berupa data kondisi biofisik, serta aspek sosial. Penelitian ini menggunakan kuesioner tertutup dan terbuka sebanyak 60 kuesioner di kedua tapak dengan jumlah 30 kuesioner di TITTB dan 30 kuesioner di TITDR. Kuesioner ini diberikan kepada responden dengan usia minimal 17 tahun, dikarenakan sudah mampu berfikir secara rasional serta dapat memberikan data yang akurat. Kuesioner ini dibagikan setiap hari dari siang hari hingga sore hari dengan teknik pengambilan sampel acak. Hasil kuesioner ini dibuat dalam bentuk *blok plan* sesuai dengan tempat penyebaran kuesioner. Wawancara merupakan metode untuk mencari informasi tentang tapak kepada pengelola TITTB dan TITDR. Sedangkan data sekunder didapatkan dari literatur, buku, jurnal, dan makalah ilmiah.

2.4 Analisis dan Sintesis

Data hasil dari kuesioner ditabulasi dan diolah dalam bentuk persentase (%) (Sudjana, 2001). Perhitungan persentase ini menggunakan rumus yaitu:

$$P = f/N \times 100\% \dots\dots\dots(1)$$

Keterangan: P = Persentase
 f = frekuensi
 N = Σ total responden

Analisis yang digunakan pada penelitian ini yaitu analisis komparasi. Analisis komparasi merupakan analisis yang digunakan untuk membandingkan antara beberapa variabel atau kelompok yang saling memiliki hubungan dengan memperhatikan beberapa faktor perbedaan atau persamaannya. Adapun variabel-variabel yang dikomparasi, yaitu kenyamanan bagi pengguna jalan dan pejalan kaki, elemen *hardscape* seperti pedestrian, fasilitas jalan, dan akses masuk, serta elemen *softscape* seperti vegetasi. Pemilihan variabel ini didasari oleh peraturan, teori, dan studi literatur.

Setelah dilakukan analisis data, selanjutnya dilakukan tahap sintesis yaitu tahapan pemecahan masalah dari objek penelitian yang disesuaikan dengan tujuan penelitian. Berbagai potensi dari tapak diusahakan untuk dimanfaatkan dan dikembangkan. Hasil dari sintesis ini dikembangkan untuk mendapatkan konsep yang sesuai.

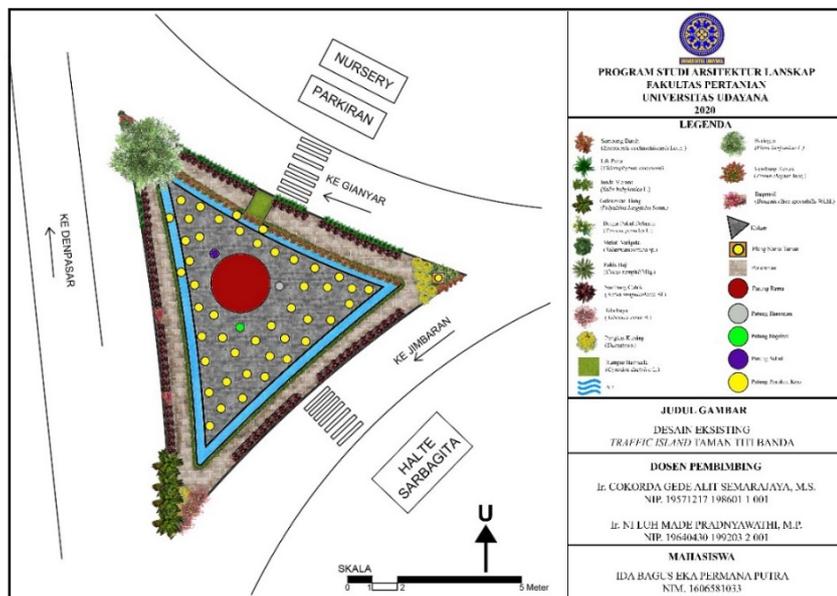
2.5 Batasan Penelitian

Lokasi penelitian hanya dibatasi pada area TITTB di Denpasar dan area TITDR di Kuta. Studi penelitian dibatasi dengan melihat kondisi eksisting dan mengkomparasi fungsi tapak, penataan *hardscape*, penataan *softscape*, dan penataan fasilitas jalan di kedua lokasi tersebut sehingga dapat memberikan rekomendasi pengaturan ruang untuk dapat mempertahankan fungsi tapak sebagai *traffic island* dan *landmark* Pulau Bali.

3. Hasil dan Pembahasan

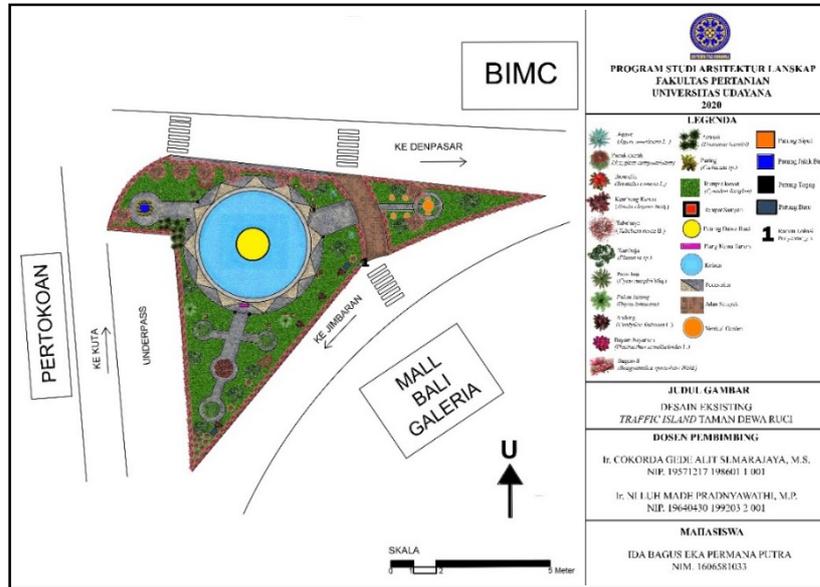
3.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Denpasar memiliki *traffic island* yang terletak di desa Kesiman, Kecamatan Denpasar Timur, tepatnya di Jalan Bypass Ngurah Rai yang berada pada sebuah pertigaan yang menghubungkan tiga jalan, di timur dari arah Klungkung dan Karangasem, utara dari Gianyar dan Selatan dari arah Sanur yaitu *traffic island* taman Titi Banda (TITTB). Berdasarkan hasil observasi, TITTB memiliki satu patung Rama dan 49 patung pasukan kera termasuk Hanoman, Sugriwa dan Subali. Luas TITTB sekitar 2.200 m². Gambar 2 menunjukkan desain eksisting TITTB.



Gambar 2. Desain Eksisting TITTB

Lokasi berikutnya juga terletak di Jalan Bypass Ngurah Rai, Kabupaten Badung. Terletak di sebelah utara Mall Bali Galeria, yang menjadi *landmark* Pulau Bali yaitu *traffic island* taman Dewa Ruci (TITDR). Berdasarkan hasil observasi, TITDR paling ramai dikunjungi pada saat malam hari dan sering digunakan masyarakat sebagai sarana rekreasi. TITDR memiliki 32 patung termasuk patung Dewa Ruci dan 136 lampu warna-warni yang akan menghiasi taman ini. Gambar 3 menunjukkan desain eksisting di TITDR.



Gambar 3. Desain Eksisting TITDR

3.2 Kondisi Biofisik TITTB

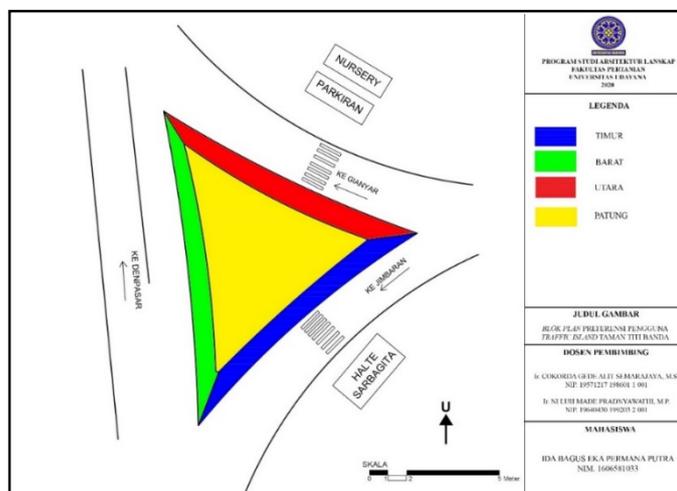
Elemen *hardscape* pada TITTB seperti satu patung Rama, 49 patung pasukan kera, pedestrian dan *planter box*, serta papan nama identitas taman masih terlihat indah dan kokoh. Sedangkan, elemen *softscape* seperti vegetasi dan air mancur dalam kondisi yang rusak.

3.3 Kondisi Biofisik TITDR

Elemen *hardscape* seperti patung Dewa Ruci, pedestrian, jalan setapak, lampu, dan tempat sampah dalam kondisi kokoh. Sedangkan elemen *softscape* seperti vegetasi dan air mancur dalam kondisi air berwarna hijau.

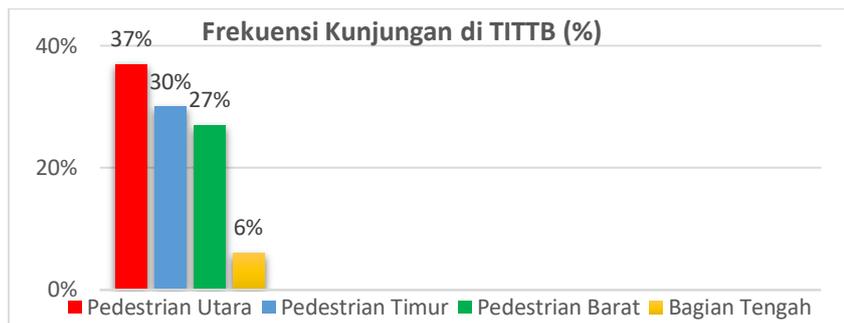
3.4 Preferensi Pengguna terhadap Ruang di TITTB

Preferensi pengguna di TITTB ditentukan dengan membagi ruang menjadi 4 bagian berdasarkan hasil kuesioner. Pembagian ruang dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Blok Plan Preferensi Pengguna terhadap Ruang di TITTB

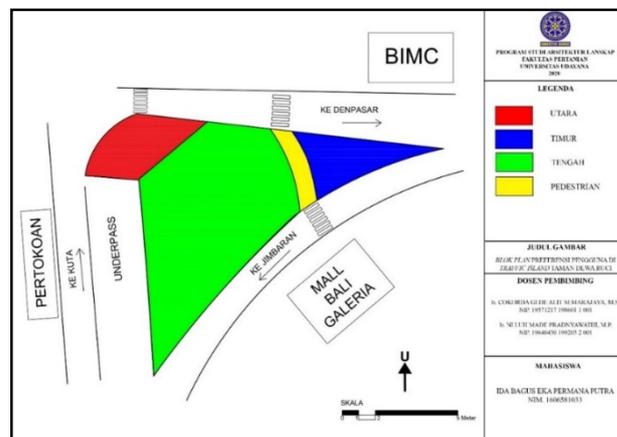
Bagian yang berwarna kuning merupakan patung rama dan pasukan kera di TITTB, lokasi tersebut memiliki *leveling* yang lebih tinggi. Bagian yang berwarna merah merupakan pedestrian bagian utara yang terdapat *zebra cross* sebagai tempat penyebrangan. Bagian yang berwarna biru yaitu pedestrian bagian timur. Pedestrian ini juga memiliki *zebra cross* dan berseberangan dengan halte bus. Sedangkan, bagian yang berwarna hijau merupakan pedestrian bagian barat. Berdasarkan hasil kuesioner frekuensi kunjungan baik pengguna jalan maupun pengguna tapak dapat ditampilkan dalam grafik. Pada pedestrian bagian utara terdapat 37% pengguna yang melintas dan beraktivitas ditempat tersebut, pedestrian bagian timur terdapat 30% kunjungan baik melintas ataupun beraktivitas, pedestrian bagian barat 27% pengguna yang melakukan kunjungan, dan untuk bagian tengah terdapat 6% pengguna tapak yang melakukan aktivitas berfoto. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Grafik Frekuensi Kunjungan di TITTB

3.5 Preferensi Pengguna terhadap Ruang di TITDR

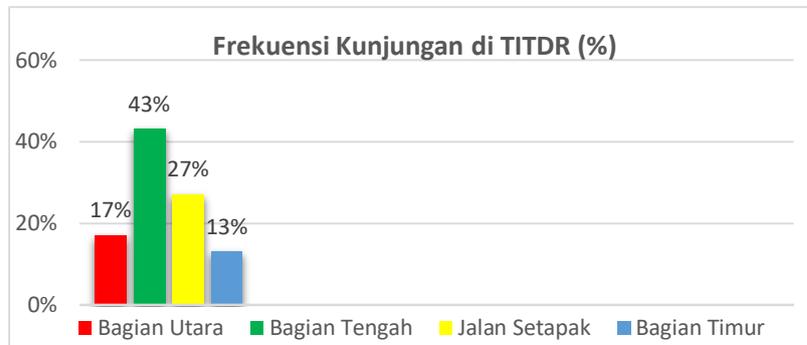
Preferensi pengguna di TITDR ditentukan dengan membagi ruang menjadi 4 bagian berdasarkan hasil kuesioner seperti di TITTB. Pembagian ruang dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Blok Plan Preferensi Pengguna terhadap Ruang di TITDR

Bagian berwarna hijau adalah bagian tengah TITDR. Pada bagian ini terdapat patung Dewa Ruci, kolam, atraksi air mancur dan lampu warna warni. Bagian yang berwarna merah merupakan taman yang terletak pada bagian utara TITDR. Bagian ini terdapat patung *Leucopsar rothschildi* (Burung Jalak Bali) yang menjadi ikon burung di Pulau Bali dan bagian ini juga berada di atas *underpass*, serta dapat dilalui pejalan kaki yang ingin menyebrang. Bagian yang berwarna biru adalah taman yang terletak di bagian timur TITDR. Taman ini dipisahkan oleh jalan setapak dan memiliki luas yang lebih kecil dari taman di bagian tengah. Taman yang berada di bagian timur ini dihiasi dengan *vertical garden* dan saat malam hari lampu warna-warni akan menghiasi *vertical garden*. Sedangkan bagian berwarna kuning merupakan pedestrian yang sering dilalui oleh pejalan kaki dan pengguna jalan untuk putar balik kendaraan, tidak jarang juga menjadi tempat parkir bagi pengunjung taman. Berdasarkan hasil kuesioner dapat dibuatkan grafik frekuensi kunjungan baik dari

pengguna jalan maupun pengguna tapak di TITDR. Pada tapak bagian utara terdapat 17% pengguna yang mengunjungi tempat tersebut, tapak bagian tengah terdapat 43% kunjungan, tapak bagian timur 13% pengguna melakukan kunjungan, dan untuk bagian jalan setapak di TITDR terdapat 27% pengguna tapak yang melakukan aktivitas baik memotong jalan atau memarkirkan kendarannya di pedestrian. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Grafik Frekuensi Kunjungan di TITB

3.6 Komparasi antara TITTB dengan TITDR

Komparasi merupakan suatu teknis yang digunakan untuk membandingkan dua variabel atau lebih yang saling berhubungan dengan melihat persamaan atau perbedaan yang ada. Sehingga dapat menarik kesimpulan dengan membandingkan pendapat ataupun ide dari setiap individu. Komparasi antara TITTB dengan TITDR mengacu pada peraturan, literatur dan teori yang ada, dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Komparasi antara TITTB dengan TITDR

No	Elemen	Landasan	Kriteria	Komparasi		Rekomendasi
				TITTB	TITDR	
1.	Landmark	Pramono <i>et al.</i> , 2012 tentang Bangunan Pusat Konvensi sebagai Landmark Kawasan Tenggara Kota Malang	a. memiliki karakter fisik lain dari obyek di sekitarnya, mempunyai unsur unik dan mudah diingat, b. mudah diidentifikasi, c. mempunyai bentuk luas relative besar, d. memiliki nilai historik dan estetik.	TITTB memiliki fungsi sebagai landmark Pulau Bali.	TITDR memiliki fungsi sebagai landmark Pulau Bali.	Memberikan vegetasi yang mendukung fungsi landmark pada TITTB dan TITDR.
2.	Pedestrian	1. PERMEN PUPR No. 02/SE/M/2018 Tahun 2017 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki 2. PERMEN PU No. 19/Prt/M/2011 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan 3. Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota tahun 2009	a. Jalur pejalan kaki yang bersebalahan dengan jalur lalu lintas harus ditinggikan dengan <i>kerb</i> . <i>Kerb</i> balikade minimal 0,15m dan <i>kerb</i> berlereng minimal 0, 12m. b. Memenuhi ketentuan kontinuitas dan memenuhi persyaratan teknis aksesibilitas bagi semua pengguna termasuk pejalan kaki berkebutuhan khusus. c. Lebar minimal pedestrian/jalan setapak 1,8m – 3m dan menggunakan material perkerasan.	1. TITTB memiliki 1 pedestrian yang mengelilingi tapak 2. Lebar pedestrian 2m dan tinggi <i>kerb</i> 0,6m. 3. Pedestrian di TITTB tidak memiliki fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus. 4. Material yang digunakan untuk pedestrian adalah paving.	1. TITDR terdapat pedestrian yang berada di sebelah utara dan di dalam tapak. 2. Lebar pedestrian yang terdapat di sebelah utara 1,8m dan lebar jalan setapak 2,5m, serta tinggi <i>kerb</i> 0,25m. 3. Pedestrian di TITDR tidak memiliki fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus. 4. Material yang digunakan untuk pedestrian adalah paving	1. Menambahkan fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus pada pedestrian seperti ubin blok yang berfungsi sebagai ubin peringatan dan pengarah di TITTB dan TITDR

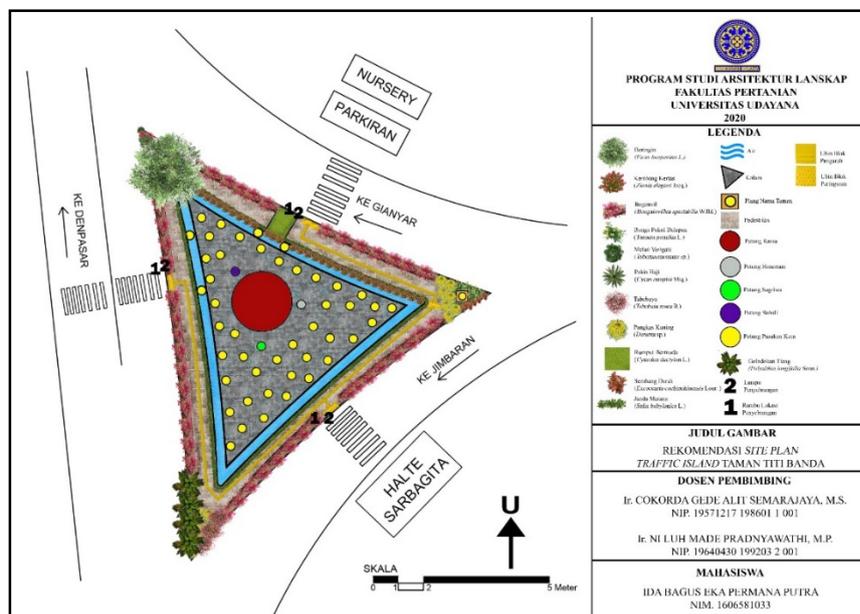
Lanjutan Tabel 1. Komparasi antara TITTB dengan TITDR

No	Elemen	Landasan	Kriteria	Komparasi		Rekomendasi
				TITTB	TITDR	
3.	Akses Masuk	1. PERMEN PUPR No. 02/SE/M/2018 Tahun 2017 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	a. Akses masuk harus memfasilitasi pejalan kaki berkebutuhan khusus b. Akses masuk harus diberikan pelandaian dan area landai harus memiliki penerangan yang cukup. c. Lokasi <i>zebra cross</i> harus mempunyai jarak pandang yang cukup, agar tundaan kendaraan yang diakibatkan oleh penggunaan fasilitas penyeberangan masih dalam batas yang aman.	1. Memiliki dua akses masuk ke <i>traffic island</i> yaitu di sebelah utara dan timur, untuk akses masuk di sebelah utara terhalang oleh <i>planter box</i> . 2. Akses masuk di TITTB tidak memiliki penerangan yang cukup 3. Akses masuk tidak memfasilitasi pejalan kaki yang menggunakan kursi roda.	1. Memiliki tiga akses masuk, yaitu 2 di bagian utara dan 1 di bagian selatan. 2. Salah satu akses masuk di sebelah utara berada tepat pada tikungan. 3. Akses masuk memfasilitasi pejalan kaki yang menggunakan kursi	1. Menghilangkan palnter box yang menghalangi akses masuk yang terdapat di TITTB, dan menambahkan <i>zebra cross</i> pada pedestrian bagian barat. 2. Akses masuk pada TITDR adalah dengan mengurangi akses masuk pada bagian utara di dekat patung <i>Leucopsar rothschildi</i> (Burung Jalak Bali) dan memberikan pelandaian pada akses masuk di pedestrian.
4.	Vegetasi	1. PERMEN PU No. 05/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penanaman Pohon pada Sistem Jaringan Jalan	a. Tanaman pohon (percabangan 2m di atas tanah), perdu/semak ditanam berbaris dan ditanam membentuk massa di sepanjang pedestrian pada sisi jalan yang jauh dari jalur lalu lintas. b. Akar kuat, tidak merusak jalan, batang tidak bercabang di bawah, daun tidak besar, tahan terhadap pencemaran udara. c. Menggunakan perdu agar tidak menghalangi pandangan pengemudi kendaraan.	1. Vegetasi yang terdapat di TITTB belum memenuhi kriteria dan fungsi tanaman lanskap jalan. 2. Vegetasi yang terletak di tepian TITTB berukuran rendah.	1. Vegetasi yang terdapat di TITDR sudah memenuhi kriteria dan fungsi tanaman jalan. 2. Vegetasi yang digunakan lebih banyak berukuran sedang dan besar.	1. Mengganti tanaman pagar <i>Hymenocallis speciosa</i> L. (Spider Lili) dan <i>Aerva sanguinolenta</i> Bl. (Sambang Colok) dengan <i>Bougainvillea spectabilis</i> Willd. (Bugenvil) di TITTB. 2. Mengganti tanaman <i>Tabebuia rosea</i> B. (Tabebuia) dengan <i>Filicium decipiens</i> (Kiara Payung) di TITDR.
5.	Fasilitas Jalan	1. Peraturan Dirjen Bina Marga No. 011/T/Bt/1995 tentang Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan 2. PERMEN Perhubungan Republik Indonesia No. PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas	a. Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar, b Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya. c. Fasilitas pejalan kaki terdiri dari lapak tunggu, rambu, marka, lampu lalu lintas, bangunan pelengkap.	1. TITTB tidak memiliki fasilitas bagi pengguna jalan dan pejalan kaki, seperti rambu peringatan bagi pejalan kaki, dan lampu isyarat penyeberang jalan.	1. TITDR tidak memiliki fasilitas bagi pengguna jalan dan pejalan kaki, seperti lampu isyarat penyeberang jalan dan untuk tapak bagian utara tidak memiliki rambu peringatan bagi pejalan kaki.	1. Menambahkan rambu peringatan bagi pejalan kaki dan lampu penyeberang jalan di TITTB dan TITDR. 2. Menambahkan pagar pembatas pada jalan setapak di TITDR.

Sumber: Literatur dan Observasi 2020

3.7 Rekomendasi pada TITTB

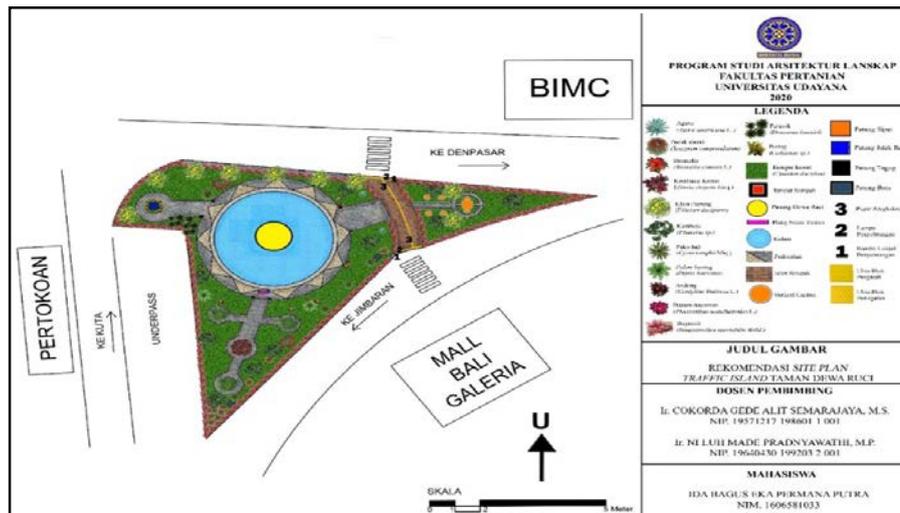
Rekomendasi yang diberikan sesuai dengan peraturan dan literatur mengenai *traffic island*, yaitu dengan menambahkan fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus pada pedestrian seperti ubin blok yang berfungsi sebagai ubin peringatan dan pengarah. Selanjutnya, memberikan pelandaian pada akses masuk, menambahkan *zebra cross* dan akses masuk pada bagian barat, menghilangkan *planter box* yang menghalangi akses masuk, agar pejalan kaki saat menyebrang dapat memasuki *traffic island* dan tidak perlu lagi mencari akses masuk lainnya. Untuk vegetasi yang diberikan, yaitu mengganti tanaman pagar *Hymenocallis speciosa* L. (Spider Lili) dan *Aerva sanguinolenta* Bl. (Sambang Colok) dengan *Bougainvillea spectabilis* Willd. (Bugenvil). Tanaman bugenvil dipilih karena memiliki batang yang kuat, massa daun rapat, dan jika ditanam berbaris akan membentuk pagar. Rekomendasi ini bertujuan agar pengguna jalan dan pejalan kaki merasa aman dan nyaman saat melintas atau menggunakan *traffic island*. Untuk fasilitas jalan yang diberikan, yaitu dengan menambahkan rambu peringatan bagi pejalan kaki dan lampu penyeberang jalan. Untuk *site plan* dapat dilihat pada Gambar 7. Rekomendasi *site plan* TITTB.



Gambar 7. Rekomendasi *Site Plan* TITTB

3.8 Rekomendasi pada TITDR

Rekomendasi yang diberikan sesuai dengan peraturan dan literatur mengenai *traffic island*, yaitu dengan menambahkan fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti ubin *block* yang berfungsi sebagai ubin peringatan dan pengarah. Selanjutnya, mengurangi akses masuk pada bagian utara di dekat patung *Leucopsar rothschildi* (Burung Jalak Bali), karena akses masuk tersebut terletak di tikungan dan berbahaya bagi pejalan kaki yang ingin menyebrang. Akses masuk ke pedestrian bagian utara juga diberikan pelandaian seperti di TITTB untuk memberikan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki baik yang berkebutuhan khusus yang menggunakan pedestrian sebagai lapak tunggu. Untuk vegetasi mengganti tanaman *Tabebuia rosea* B. (Tabebuia) dengan *Filicium decipiens* (Kiara Payung). Kiara payung dipilih karena tidak memiliki bunga sehingga dapat meningkatkan fungsi dari *traffic island* sebagai *landmark*. Fasilitas jalan yang diberikan, yaitu menambahkan lampu isyarat penyebrangan dan rambu lalu lintas seperti rambu lokasi penyebrangan, serta menambahkan pagar penghalang di jalan setapak. Rekomendasi ini bertujuan agar tidak ada kendaraan yang menjadikan fasilitas pejalan kaki sebagai lokasi putar balik kendaraan dan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan pengguna jalan. Untuk *site plan* dapat dilihat pada Gambar 8. Rekomendasi *site plan* TITDR.



Gambar 8. Rekomendasi Site Plan TITDR

4. Simpulan dan Saran

4.1 Simpulan

Kondisi eksisting di TITTB dan TITDR dibagi menjadi elemen *hardscape* dan elemen *softscape*. Elemen *hardscape* seperti patung, tempat sampah, dan pedestrian di kedua tapak dalam kondisi baik, sedangkan untuk elemen *softscape* seperti air mancur dan vegetasi dalam kondisi rusak. Komparasi antara TITTB dengan TITDR tidak jauh berbeda dilihat dari pedestrian, akses masuk, vegetasi, dan fasilitas jalan dengan mengacu pada peraturan, buku, dan literatur terkait dengan *traffic island*. Rekomendasi yang diberikan untuk TITTB dan TITDR juga tidak jauh berbeda seperti penambahan fasilitas pejalan kaki, akses masuk, penggantian vegetasi, dan penambahan fasilitas jalan yang dapat memberikan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan pengguna jalan.

4.2 Saran

Penelitian ini dapat dilanjutkan dengan mengacu dari hasil penelitian yang telah dilakukan pada penelitian ini. Penelitian ini juga dapat digunakan sebagai acuan bagi pihak pengelola TITTB dan TITDR dalam mengelola kedua *traffic island*. Rekomendasi yang diberikan dalam penelitian ini juga dapat menjadi pertimbangan bagi pengelola agar tetap mempertahankan fungsi dari TITTB dan TITDR sebagai *traffic island* dan *landmark* Pulau Bali.

5. Daftar Pustaka

Anggriani, N. 2009. *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Yayasan Humaniora.
 Departemen Pekerja Umum Direktorat Jendral Bina Marga. 1995. *Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan*.
 Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah. 2002. *Tata Cara Perencanaan Geometrik Persimpangan Sebidang*.
 Departemen Perhubungan. 2014. *Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan*.
 Menteri Pekerjaan Umum. 2011. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan*.
 Menteri Pekerjaan Umum. 2012. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penanaman Pohon Pada Sistem Jaringan Jalan*.
 Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2017. *Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.
 Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan*.
 Pramono, D. T., T. Mustikawati., & S. T. Pamungkas. 2012. *Bangunan Pusat Konvensi sebagai Landmark Kawasan Tenggara Kota Malang*. *Jurnal Arsitektur UB* 4(2):1-8.
 Sudjana. 2001. *Metoda Statistika*. Bandung: PT. Tarsito Bandung.