

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang keselamatan pejalan kaki terhadap trotoar di Jalan Merdeka, Bandung, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

Keselamatan pejalan kaki terhadap trotoar Jalan Merdeka dapat ditinjau dari beberapa factor: 1) kualitas jalur trotoar (lubang, jabakan, kerusakan), 2) penggunaan material permukaan, 3) dimensi ruang trotoar, 4) lajur pejalan kaki (rintangan), dan 5) rambu- rambu dan penyebrangan. Hasil analisis ini dapat diketahui permasalahan terbanyak muncul pada area Jalan Merdeka BIP, sedangkan pada area Jalan Merdeka Balai Kota masalah yang muncul hanya sedikit dan tidak serius. Sehingga faktor- faktor permasalahan keselamatan di Jalan Merdeka BIP lebih banyak dari Jalan Merdeka Balai Kota.

Berdasarkan hasil perhitungan persentasi dampak permasalahan pada factor- factor keselamatan terhadap keselamatan pedestrian menunjukkan bahwa presentase keselamatan permasalahan pada jalur pedestrian yaitu

Tabel 6.1 Tabel Presentase Keselamatan

Permasalahan Jalur Pedestrian	Presentase Keselamatan
Adanya lubang dan kerusakan di beberapa jalur trotoar	44,9%
Kondisi permukaan jalan dan material	51,3%
Beberapa area trotoar sempit, dan perbedaan ketinggian trotoar dengan jalan yang besar	48,6%
Peletakkan elemen pelengkap trotoar yang tidak teratur	47%
Tidak disediakan rambu di beberapa penyebrangan jalan.	46,2%

(Sumber: Analisa Data)

Hasil penelitian tersebut menggunakan interval dengan tingkat keselamatan yang sangat baik adalah 100% sebagai nilai maksimal, dan 20% sebagai tingkat keselamatan yang kurang baik. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui presentase keselamatan dari permasalahan yang muncul di jalur pedestrian Jalan Merdeka Bandung, namun penelitian ini tidak bisa digunakan untuk menarik kesimpulan mengenai presentase tingkat

keselamatan jalur pedestrian Jalan Merdeka secara keseluruhan setelah dilakukannya peremajaan. Hal tersebut dikarenakan titik- titik permasalahan yang muncul di beberapa bagian saja, terutama disekitar Jalan Merdeka BIP. Banyaknya permasalahan yang muncul juga berbeda di setiap area. Pada area jalan Merdeka BIP lebih banyak muncul permasalahan dari pada Jalan Merdeka Balai Kota. Sehingga tidak dapat menarik kesimpulan penilaian tingkat keselamatan pedestrian Jalan Merdeka secara keseluruhan.

Perbedaan jumlah permasalahan jalur pedestrian muncul pada kedua area tersebut, dipengaruhi perbedaan fungsi, di mana Jalan Merdeka BIP lebih didominasi dengan fungsi komersil sedangkan Jalan Merdeka Balai Kota memiliki fungsi pemerintahan -pendidikan-taman-kantor. Sehingga mempengaruhi suasana, kegiatan, intensitas pengguna jalan dan kondisi dari jalur pedestrian di area tersebut. Membuat Jalan Merdeka BIP dengan Jalan Merdeka Balai Kota sangat berbeda. Pengalaman berjalan pedestrian di di Jalan Merdeka BIP dengan Jalan Merdeka Balai Kota berbeda di setiap titiknya.

Pada analisis trotoar terhadap standar persyaratan teknis, terdapat beberapa data analisis yang tidak lengkap sehingga tidak dapat menganalisis data terhadap standar persyaratan teknis secara maksimal. Namun, hasil yang ditemukan pada area Jalan Merdeka adalah Jalan Merdeka BIP pada beberapa titik belum memenuhi standar persyaratan teknis, namun pada area Jalan Merdeka Balai Kota penerapan standar persyaratan teknis lebih baik dari pada Jalan Merdeka BIP. Dari hasil analisis sampel yang telah dilakukan, ditemukan bahwa beberapa peraturan standar teknis masih belum terpenuhi secara maksimal pada titik- titik tertentu.

Dengan adanya pembangunan yang kurang memperhatikan standar akan berdampak pada hasil pembangunan trotoar yang kurang baik dan bermasalah sehingga menyebabkan rendahnya tingkat keselamatan trotoar. Artinya pemenuhan standar peraturan yang tidak maksimal dapat menyebabkan kondisi jalur pedestrian dengan keselamatan yang buruk. Tidak maksimalnya pemenuhan standar ini, bisa saja terjadi karena keterbatasan lahan sehingga peremajaan jalur pedestrian yang dilakukan tak bisa memenuhi lebar yang sesuai standar, ataupun oknum pelaku pembangunan tidak melaksanakan pembangunan secara maksimal.

Proses dan hasil analisis belum maksimal karena data yang tidak maksimal. Pengambilan data untuk penelitian skripsi ini belum maksimal karena adanya kebijakan *work from home*, dan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diakibatkan oleh pandemic COVID19. Pengambilan data yang tidak maksimal menyebabkan proses analisis dan hasil yang kurang maksimal.

6.2. Saran

Berdasarkan hasil-hasil yang telah diperoleh dalam penelitian ini, maka saran- saran yang diberikan penulis adalah sebagai berikut:

Dari hasil penelitian telah menunjukkan faktor- faktor keselamatan dan membandingkan data mengenai faktor- faktor tersebut, lalu data – data mengenai factor- faktor keselamatan dibandingkan dengan standar yang berlaku. Hasil perbandingan tersebut menunjukkan bahwa beberapa standar persyaratan teknis belum terpenuhi secara maksimal, sehingga dalam pembangunan trotoar harus lebih memperhatikan pemenuhan persyaratan teknis yang berlaku.

Akibat dari pengumpulan data yang tidak maksimal karena adanya pandemic COVID19, proses dan hasil penelitian ini kurang maksimal, sehingga sebagai saran, skripsi ini dapat digunakan sebagai *tool* untuk analisis selanjutnya yang berkaitan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Burton, E., & Mitchell, L. (2006). *Inclusive Urban Design Streets For Life*. Oxford: Architectural Press.
- Garvins, Alexander & Berens, Gayle. (1997). *Urban Parks and Open Spaces*. Washington D.C.: Urban Land Institute.
- Carmona. (2003). *Public Space Urban Space The Dimention of Urban Design*. London: Aarchitectural Press London.
- Carr, Stephen, Francis, Mark, G., Leanne, & M., Andrew. (1992). *Public Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Couch, C. (1990): *Urban Renewal: Theory and Practice*. Hampshire. Macmillan Education, Ltd.
- Dana, Djefry W. (1990). *Ciri Perancangan Kota Bandung*. Gramedia: Jakarta
- Hakim, Rustam, Ir. (1987). *Unsur Dalam Perancangan Arsitektur Landscape*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Hakim, Rustam dan Utomo, Hardi. (2004). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Jacobs, Jane.(1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Lang, J. (2005). *Urban Design, a typology of procedures and products*. British: Architectural Press, Elsevier
- Lynch, K. (1960). *Image of The City*. Cambridge: Mass. MIT Press.
- Rubenstein, Harvey. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Rubenstein. (1987). *A Guide to Site and Environment Planning*. New York: John Wiley & Sons, Inc

Jurnal

- Yulitriani, Esti. (2015). Aspek Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Iklim Tropis dan Aksesibilitas Pejalan Kaki di Lapangan Kota Sebagai Kawasan Pedestrian. Vol 1, No 2, 56-57

Iswanto, Danoe. (2006). Pengaruh Elemen – Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus : Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda), *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, Vol 5 No. 1. Maret 2006.

Purbasari, Putri Ayu. (2019). Analisis Tingkat Kenyamanan, Keselamatan, dan Keamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar. *Jurnal Qua Teknika*, (2019), 9(2) : 12-19

Internet

Yudistira, CBD. (1 Desember 2018). *Melirik Warna- warni Pedestrian Ciptaan Ridwan Kamil di Kota Bandung*. Diakses tanggal 1 Maret 2020, dari okenews:
<https://news.okezone.com/read/2018/11/30/525/1985244/melirik-warna-warni-pedestrian-ciptaan-ridwan-kamil-di-kota-bandung>

Ramdhani, Dendi. (30 Mei 2017). *Penuhi Hak Pejalan Kaki, Bandung Sudah Permak 26 Titik Trotoar*. Diakses pada tanggal 4 Maret 2020, dari Kompas:
<https://kilasdaerah.kompas.com/bandung/read/2017/05/30/202313428/penuhi.hak.pejalan.kaki.bandung.sudah.permak.26.titik.trotoar>

Jurnalis Koran SINDO. (10 Maret 2016). *Revitalisasi Trotoar di Bandung Selesai Akhir 2016*. Diakses pada tanggal 10 Mei 2020, dari Okezone:
<https://economy.okezone.com/read/2016/03/10/470/1332165/revitalisasi-trotoar-di-bandung-selesai-akhir-2016>

Peraturan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 65 tahun 1993 tentang fasilitas Pendukung Kegiatan lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.

Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil SE Menteri PUPR Nomor: 02/SE/M/2018 Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan kaki