

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat dinyatakan, sesuai pertanyaan penelitian yang diungkap pada bab 1 adalah sebagai berikut.

1. *Hambatan* pada ruang jalan berupa elemen semi-fixed dan informal, dimana elemen semi-fixed berupa *street furniture* dan pelengkan koridor jalan lainnya dalam memfasilitasi atau membuat ruang lebih nyaman, dan elemen informal berupa mobil dan motor yang parkir tidak pada ruang yang tersedia pada koridor jalan.
2. Penghambatan yang terjadi pada ruang jalan dipengaruhi oleh *hambatan* baik secara langsung maupun dari kegiatan yang dipicunya. Gejala penghambatan didapatkan melalui pendataan survey lapangan, dimana didapatkan titik-titik kegiatan dengan gejala penghambatan yang berulang. Gejala penghambatan yang berulang contohnya berupa menghindar karena ada yang sedang melihat menu restoran, menggunakan satu segmen jalan sebagai area penyeberangan, dan menggunakan ruang jalan sebagai alternatif ruang berjalan ketika ruang trotoar terlalu padat.
3. Hasil ruang efektif kegiatan yang mengalami penghambatan paling banyak menghasilkan tingkat *overcrowding constrained* dan *congested*, dan satu dengan tingkat *jammed*. Hasil ini menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pejalan kaki masih kurang baik dan dapat diperbaiki, sebagaimana 3 tingkatan yang didapatkan merupakan 3 tingkat terpadat diantara 6 kriteria tingkat *overcrowding*.
4. Dari total 7 Gejala Penghambatan, 6 gejala dapat dikaitkan dengan elemen pembentuk ruang, sehingga dapat dinyatakan bahwa gejala-gejala tersebut terjadi karena adanya hambatan atau terpengaruhi oleh hambatan.
5. Dari total 3 tipe unit hambatan dengan aspek *semi-fixed*, *fixed*, dan *informal*, mayoritas hambatan merupakan elemen *street furniture* dan benda penggunaan komersil yang sifatnya *semi-fixed*.

Dengan pointer tersebut, juga didapatkan kesimpulan berupa evaluasi terhadap *setting* fisik jalan, dimana:

6. Terjadinya gejala penghambatan pada kegiatan berjalan di pedestrian paling banyak disebabkan oleh adanya tempat duduk dan potensi ekspansi kegiatan duduk tersebut ke sisi jejeran elemen *setting* fisik jalan pemisah jalan dan trotoar. Adanya elemen-elemen tersebut pada dua sisi trotoar mengakibatkan kegiatan berada pada dua sisi tersebut, menerobos ruang sirkulasi jalan, sehingga pejalan kaki yang melewati harus melewati keramaian tersebut. *Street furniture*, seperti yang telah dijelaskan pada bab 2, bukan elemen negatif yang harus dikeluarkan dari jalan ruang, namun ada baiknya jika tatanan elemen tersebut direncanakan dengan baik sehingga terbentuk ruang-ruang kegiatan yang tetap fleksibel namun tidak mengakibatkan gejala penghambatan.
7. Terjadinya gejala penghambatan pada kegiatan laju kendaraan banyak disebabkan oleh tersedianya celah yang terbentuk oleh pemisah parkir yang diletakkan oleh fungsi depan jalan tersebut. Khusus pada gejala G, kemungkinan terjadinya penghambatan karena ketertarikan yang kuat pada bangunan D (Upnormal).
8. Berdasarkan analisa Gejala Penghambatan, didapatkan bahwa elemen hambatan rata-rata merupakan elemen *setting* fisik *semi-fixed*. Tidak seperti elemen *fixed* dan *informal*, dimana keberadaannya memang tidak dapat diganggu-gugat dan biasanya esensial terhadap ruang dan tidak esensial terhadap ruang secara respektif, kenyataan bahwa hambatan yang paling menonjol pada penelitian merupakan elemen *semi-fixed* menunjukkan bahwa ada kesalahan pada penataan elemen dibandingkan dengan keberadaan elemen tersebut. Elemen *semi-fixed* masih terkait dengan kegiatan formal yang terjadi pada koridor jalan, namun dapat dipindah-pindahkan untuk menyesuainya dengan situasi. Terjadinya Gejala Penghambatan dikarenakan oleh elemen *semi-fixed* menyatakan bahwa adanya usaha penyesuaian yang salah atau penyesuaian suatu kegiatan berdampak buruk (terjadinya penghambatan) pada jalur sirkulasi.
9. Hasil yang memperlihatkan bahwa hambatan mayoritas merupakan akibat elemen *setting* fisik memberikan harapan karena perubahan elemen-elemen tersebut lebih gampang dibandingkan dengan elemen yang bersifat *fixed*.
10. Dengan pernyataan-pernyataan tersebut, maka dapat dinyatakan gejala-gejala penghambatan tersebut, yaitu dengan:

11. Memindahkan posisi bangku, contohnya, ke arah dalam trotoar, sehingga posisi elemen *street* furniture hanya diletakkan pada satu sisi trotoar. Selain kegiatan duduk ikut berkontribusi dalam menjadi buffer antara ruang jalan dan trotoar, posisi tersebut komplementer terhadap kegiatan *people watching* yang merupakan salah satu kegiatan utama pada ruang publik
12. Menyediakan tempat penyeberangan dalam segmen koridor jalan, karena dengan jumlah fungsi dan titik menarik yang banyak (lihat bab 4), tidak cukup dengan hanya menyediakan dua titik penyeberangan pada awal dan akhir koridor. Dengan disediakannya tempat penyeberangan, penghambatan terhadap laju kendaraan akan lebih teratur.
13. Menghindari menepatkan terlalu banyak elemen pembangkit kegiatan pada satu titik, seperti yang terjadi pada gejala penghambatan PP3 dan PK3, dimana banyak kegiatan terpusat pada area yang sama. Ada baiknya jika elemen-elemen tersebut diletakkan terpisah
14. Memasukan regulasi tentang benda-benda (*semi-fixed*) untuk penggunaan unit bangunan komersil yang dapat dimasukkan ke ruang jalan

6.2. Saran

Penelitian terhadap hasil revitalisasi Jl. Braga khusus pada bagian segmen Utara bertujuan untuk melihat *setting* fisik dan dampaknya terhadap gejala penghambatan dan timbulnya *overcrowding*. Untuk mendapatkan hasil tersebut, dibutuhkan data gejala penghambatan yang rinci untuk kegiatan dinamis pejalan kaki dan kendaraan. Penelitian ini hanya menggunakan sampel 4 kali survey untuk menyatakan gejala-gejala tersebut akibat adanya keterbatasan waktu, sehingga perlu adanya penelitian lebih lanjut agar penjelasan, validitas, dan detail hubungan sebab-akibat antara hambatan dan penghambatan, serta resultan tingkat *overcrowding* lebih jelas.

DAFTAR PUSTAKA

- Carmona. 2003. *Public Space Urban Space The Dimention of Urban Design*. London: Architectural Press London
- Carr, Stephen, dkk. 1992. *Public Space*. Cambridge: Cambridge University Press. USA.
- Gallin, N. *Quantifying pedestrian friendliness – guidelines for assessing pedestrian level of service*.
- Gehl, Jan. 1971. *Life Between Buildings*. Van Nostrand Reinhold, New York.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of American Cities: The Failure of Town Planning*. Hardmondsworth: Penguin Books.
- Kim, Anette M. 2015. *Sidewalk City*. University of Chicago Press.
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. London: Academy Editions.
- Llewelyn, D. 2002. *Urban Design Compedium*. English Partnerships, Housing Corporation, London.
- Lynch, K. 1984. *Reconsidering the Image of the City, in Bajeree. T. & Southword, M.* 1990 eds. *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch*. MIT Press, Cambridge.
- MacCormac, R. 1983. "Urban reform: MacCormac's Manifesto". *Architects journal*, June, pp. 59-72.
- Madanipour, A. 1996. *Design of Urban Space*. California Press, California.
- Moughtin, Cliff. 1992. *Urban Design: Street and Square*. Architectural Press, Great Britain.
- Panero, J., 1979. *Human Dimension & Interior Space*. Whitney Library of Design.
- Pushkarev, Boris. 1975. *Urban Space for Pedestrian*. MIT Press.
- Neufert, E., 2000. *Architects' Data*. Wiley.
- Reid Ewing, *Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability*
- Shirvani, Hamid (1985), *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Spreiregen, Paul D. 1965. *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. McGraw-Hill.

Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space*, VNR Company, New York.