

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Melalui hasil pembahasan dari Penelitian berjudul Penataan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Kyai Tamin (Kota Malang) Dengan Konsep *Pedestrian Mall* Berdasarkan Persepsi *Stakeholder* yang telah dilakukan pada bab empat, maka kesimpulan yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini antara lain.

1. Kinerja jalur pejalan kaki di jalan Kyai Tamin diketahui sebagai berikut:
 - A. Melalui analisis karakteristik pejalan kaki maka dapat diketahui penggunaan jalur pejalan kaki dan dapat menggambarkan kinerja jalur pejalan kaki yang ada di Jalan Kyai Tamin. Adapun karakteristik rata-rata usia pejalan kaki yang mendominasi adalah pejalan kaki dengan usia 35-54 tahun sebanyak 44% mengingat selain terdapat pertokoan juga terdapat pasar sehingga para pejalan kaki sebagian besar didominasi oleh pedagang, ibu-ibu maupun karyawan yang sedang berbelanja, berdagang maupun bekerja. Pejalan kaki yang melewati Jalan Kyai Tamin sedikit didominasi dengan jenis kelamin perempuan dengan prosentase 52% dan sisanya atau sebanyak 48% merupakan pejalan kaki dengan jenis kelamin laki-laki. Pejalan kaki dengan jenis kelamin perempuan didominasi oleh ibu-ibu yang berdagang maupun yang berbelanja di pertokoan maupun pasar yang terdapat di wilayah penelitian. Nilai indeks keragaman pengguna ruang jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin menunjukkan nilai *Simpson's Diversity Index* sebesar 0,82 yang berarti Jalan Kyai Tamin memiliki tingkat keragaman penggunaan ruang yang sehat dengan tidak didominasinya penggunaan ruang oleh kelompok tertentu. Hal ini menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin dalam kondisi sehat dan disenangi namun dalam sisi hal kemudahan akses dan atribut ruang pejalan kaki juga perlu diperhatikan untuk dapat mengakomodir kebutuhan masyarakat perkotaan dalam berkomunikasi dan berinteraksi yang beragam usia penggunanya. Dengan demikian penataan jalur pejalan kaki nantinya dapat memberikan akses yang

lebih terhadap penggunaannya serta dapat memenuhi fasilitas pengguna jalur pejalan kaki untuk berinteraksi dan menghidupkan aktivitas ruang publik. Tujuan pengguna jalur pejalan kaki juga didominasi oleh orang-orang yang bertujuan dalam kegiatan perdagangan dan jasa (ekonomi) dengan waktu terpadat malam hari sebesar 32% dan pagi hari sebesar 28%. Dari hasil wawancara pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin juga didapatkan bahwa sebesar 54% pengguna kurang nyaman dan 11% tidak nyaman dalam berjalan di jalur pejalan kaki, sehingga diperlukan arahan perbaikan jalur pejalan kaki berdasarkan karakteristik-karakteristik pejalan kaki yang telah disampaikan di atas untuk mengakomodir dan memfasilitasi pejalan kaki dengan lebih baik lagi. Pola pergerakan pejalan kaki apabila dilihat dari karakteristik pejalan kaki berdasarkan tujuan, dapat disimpulkan bahwa pola pergerakan pejalan kaki di dominasi oleh perjalanan fungsional yaitu perjalanan dari kesibukan seseorang yang berhubungan dengan pekerjaannya atau hal-hal pribadi yang menyangkut antara lain berbelanja, bekerja, makan malam, atau ke dokter. Dengan demikian hasil karakteristik pejalan kaki ini nantinya dapat menjadi pertimbangan dalam penyediaan lebar minimal jalur pejalan kaki yang dibutuhkan serta kebutuhan fasilitas pendukung terkait aktivitas dan karakteristik orang-orang yang berjalan di jalur pejalan kaki Jalan Kyai Tamin.

- B. Melalui analisis karakteristik jalur pejalan kaki, ditemukan bahwa kondisi jalur pejalan kaki terdapat kerusakan permukaan jalur pejalan pada beberapa tempat. Lebar jalur pejalan kaki yang belum memenuhi standart, dimana lebar jalur pejalan pada kondisi eksisting 1,5 meter sedangkan lebar jalur pejalan kaki yang dianjurkan untuk orang berjalan membawa barang adalah 3 meter. Kemudian terdapat hambatan samping yang menghambat kelancaran pejalan kaki dalam melakukan aktivitas berjalan. Kemudian berdasarkan analisis fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki, ditemukan bahwa jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin belum dilengkapi sepenuhnya dengan standart ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki yang baik. Sedangkan berdasarkan analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, ditemukan bahwa nilai pelayanan jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin masih rendah dengan nilai C dan D.

Berdasarkan analisis karakteristik pejalan kaki dan jalur pejalan kaki yang telah dilakukan, menunjukkan bahwa kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin masih rendah yang menjadikan jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin belum dapat dikategorikan sebagai jalur pejalan kaki yang baik.

2. Kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin yang masih rendah dan jalur pejalan kaki yang belum dapat dikategorikan sebagai jalur pejalan kaki yang baik, maka dilakukan penataan jalur pejalan kaki dengan konsep *pedestrian mall* berdasarkan persepsi *stakeholder*. Penilaian persepsi *stakeholder* dilakukan menggunakan metode AHP dan menghasilkan alternatif terpilih adalah *semi pedestrian mall* karena memiliki nilai *vector priority* (VP) paling tinggi yaitu 0.5032. Konsep *semi pedestrian mall* dibuat dengan memperhatikan beberapa kriteria yaitu *accessibility*, *use*, *design*, *comfort*. Penilaian kriteria atas dasar persepsi *stakeholder* dengan menggunakan metode AHP menghasilkan urutan prioritas kriteria berdasarkan nilai *vector priority* (VP) yang tertinggi. Urutan prioritas kriteria pertama adalah kriteria *accessibility* dengan nilai VP tertinggi yaitu sebesar 0,52833. Kemudian urutan prioritas kriteria kedua dan ketiga adalah kriteria *design* dan *comfort* dengan nilai VP 0,20889 dan 0,15216. Sedangkan urutan prioritas kriteria keempat atau terakhir adalah kriteria *use* dengan nilai VP 0,11061. Dari perhitungan yang telah dijabarkan didapatkan bahwa untuk memenuhi kriteria *accessibility*, komponen pertama yang harus dipenuhi adalah kemudahan menuju trotoar. Komponen kedua adalah kemudahan dalam bersepeda. Komponen ketiga adalah ketersediaan tempat parkir, sedangkan komponen keempat adalah ketersediaan tempat transit. Kemudian untuk memenuhi kriteria *design* maka komponen pertama yang harus dipenuhi adalah komponen pembentuk ruang berupa kesesuaian lokasi trotoar, daya tarik visual, ketinggian bangunan. Komponen kriteria *design* kedua meliputi fasilitas dengan urutan komponen pertama adalah penyediaan tanaman/pohon, komponen kedua adalah ketersediaan *signage*, lampu penerangan, dan paving, serta komponen terakhir adalah ketersediaan tempat duduk. Selanjutnya untuk memenuhi kriteria *comfort* maka komponen yang harus terpenuhi, pertama adalah komponen kenyamanan dalam berjalan, kedua adalah komponen perlindungan terhadap panas, angin, dan hujan, serta komponen yang terakhir adalah komponen pemeliharaan trotoar. Terakhir, untuk memenuhi kriteria *use*, maka komponen yang harus dipenuhi pertama adalah

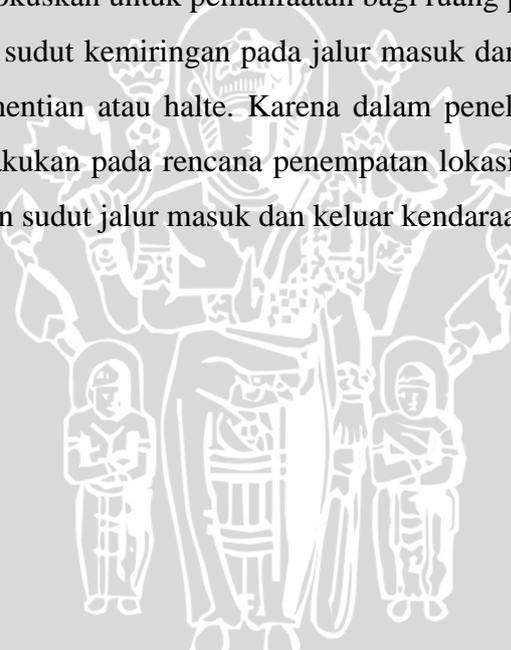
komponen ketersediaan tempat berinteraksi, kedua komponen keberagaman fungsi lahan dan ketiga adalah komponen ketersediaan wahana/atraksi.

5.2 Saran

Berdasarkan pada pembahasan-pembahasan yang telah dijabarkan sebelumnya, akan dikemukakan saran-saran sebagai berikut:

1. Bagi instansi terkait seperti Dinas PU, Dinas Kebersihan dan Pertamanan, Dinas Perhubungan serta Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pertimbangan dalam penataan jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin Kota Malang. Hasil kajian kinerja jalur pejalan kaki yang masih rendah dengan nilai tingkat pelayanan jalur pejalan kaki C dan D sehingga diharapkan pemerintah dapat memperbaiki tingkat pelayanan jalur pedestriannya menjadi B atau A. Ketersediaan fasilitas pelengkap jalur pedestrian yang belum terpenuhi seluruhnya serta karakteristik pejalan kaki yang didominasi oleh orang-orang dengan kegiatan jual beli (aktivitas perdagangan) dapat dijadikan pertimbangan dalam merencanakan fasilitas dan kebutuhan ruang pejalan kaki yang baik. Selain itu hasil kajian studi tentang penataan jalur pejalan kaki ini didapatkan bahwa untuk meningkatkan aksesibilitas jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin dibutuhkan kelengkapan *ramp*, penambahan *bike parking*, perbaikan garis parkir *on street*, dan penambahan halte. Kemudian untuk meningkatkan citra kawasan (*design*) jalur pejalan kaki dibutuhkan perbaikan *landmark* kawasan dan perabot jalur pejalan kaki (pot tanaman, tempat duduk, lampu penerangan). Sedangkan untuk meningkatkan kenyamanan dan fungsi jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin dibutuhkan penambahan atraksi, jalur *difable*, *zebra cross*, tempat sampah dan pemerataan pohon peneduh.
2. Bagi masyarakat pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin diharapkan untuk tidak memarkirkan kendaraannya pada jalur pejalan kaki serta tidak menggunakan jalur pejalan kaki sebagai area berjualan maupun kegiatan lainnya yang dapat mengganggu arus pejalan kaki agar tetap tercipta kondisi trotoar yang baik dan nyaman bagi pengguna jalur pejalan kaki yang lain.
3. Untuk penelitian selanjutnya disarankan untuk:
 - a. Meneliti tingkat prioritas terhadap komponen variabel dan alternatif konsep penataan berdasarkan persepsi masyarakat selaku pemangku kebutuhan dan pengguna jalur pejalan kaki. Karena dalam penelitian ini, komponen variabel dan alteratif konsep penataan didapatkan berdasarkan persepsi *stakeholder*.

- b. Meneliti dampak dari penyempitan jalan terhadap arus lalu lintas wilayah sekitar. Sebab dalam penelitian ini jalur pejalan kaki diperlebar dengan mengambil lebar jalan eksisting untuk penerapan konsep *pedestrian mall*.
- c. Meneliti lebih detail keterkaitan antara pengaruh aktivitas kegiatan kawasan terhadap rencana penataan jalur pejalan kaki. Karena dalam penelitian ini, aktivitas kegiatan kawasan hanya dibahas sebagai gambaran umum saja.
- d. Meneliti terkait kemungkinan penambahan fasilitas kegiatan *night market* di wilayah studi karena dalam penelitian ini hanya membahas fasilitas yang berhubungan dengan jalur pejalan kaki dan kemungkinannya untuk mendukung kegiatan *night market*.
- e. Meneliti terkait kemungkinan penambahan jalur sepeda yang memanfaatkan pelebaran jalur pejalan kaki karena dalam penelitian ini pelebaran jalur pejalan kaki difokuskan untuk pemanfaatan bagi ruang pejalan kaki
- f. Meneliti terkait sudut kemiringan pada jalur masuk dan keluar angkutan dari tempat pemberhentian atau halte. Karena dalam penelitian ini, perencanaan halte hanya dilakukan pada rencana penempatan lokasinya saja tidak sampai pada pengukuran sudut jalur masuk dan keluar kendaraan umum.



UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Halaman ini sengaja dikosongkan

