

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil evaluasi terhadap kondisi eksisting dengan kriteria-kriteria/parameter terkait, penilaian pejalan kaki (dari persepsi pejalan kaki) serta peraturan dan pedoman terkait, didapatkan hasil kesimpulan seperti yang ditunjukkan sebelumnya yaitu:

1. Masih banyak elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang tidak terfasilitasi dengan baik sehingga membuat Koridor Jalan Veteran Bandung tidak ramah terhadap pejalan kaki. Hal tersebut terlihat dari minimnya kelengkapan elemen-elemen terkait dengan konektivitas jalur pejalan kaki dalam hal ini keberadaan *ramp*, jalur sepeda, perpustakaan *on-street*, trotoar, fasilitas *public transport* seperti halte, bentuk fasade, jalur penyeberangan dan pulau pelindung, keberadaan *traffic calming*, penerangan jalan yang mendukung penerangan untuk pejalan kaki, keberadaan pepohonan jalan dalam hal ini pepohonan peneduh ataupun dari keberadaan ataupun penataan perabot jalan yang ada.
2. Berdasarkan hasil evaluasi dengan kriteria-kriteria/parameter elemen *pedestrian-friendly street*, sebagian besar elemen-elemennya seperti konektivitas jalur pejalan kaki, jalur sepeda, perpustakaan *on-street*, trotoar, *public transport*, fasade bangunan, jalur penyeberangan dan pulau pelindung (*refuge island*), *traffic calming*, pepohonan dan lansekap, penerangan jalan dan perabot jalan memerlukan banyak pembenahan.

Dari sisi penilaian pejalan kaki, dilihat dari persepsi pejalan kaki, terdapat tujuh elemen *pedestrian-friendly street* yang diterangkan lebih lanjut pada sembilan subelemennya yang memerlukan perhatian. Dalam hal ini diterangkan lebih detail dalam sub-sub elemennya yaitu:

- 1) Konektivitas jalur pejalan kaki : ketersediaan ramp (bagian trotoar yang landai) di setiap persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan (yang aman bagi para penyandang cacat atau para disabilitas) pada segmen satu.

- 2) Jalur sepeda : ketersediaan jalur/ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda (sebagai ruang *buffer* atau pelindung bagi pejalan kaki) pada segmen satu, dua dan tig.
- 3) *Public transport* : ketersediaan halte di sepanjang koridor pada segmen satu
- 4) Jalur penyeberangan dan pulau pelindung : keamanan dalam menyeberangi jalur penyeberangan pada segmen satu.
- 5) *Traffic calming* : keamanan dari lalu lintas kendaraan selama berjalan kaki pada segmen tiga & kemudahan menyeberangi jalur penyeberangan pada segmen dua.
- 6) Penerangan jalan : penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki pada segmen dua dan tiga.
- 7) Perabot jalan : keberadaan penunjuk arah (informasi keberadaan suatu tempat pada koridor pada segmen tiga & ketersediaan tempat sampah pada segmen satu, dua dan tiga.

Sedangkan untuk peraturan dan pedoman terkait terdapat tujuhbelas sub-elemen *pedestrian-friendly street* yang terdapat dukungan dari aturan-aturan yang terkait dengan penataan jalur pejalan kaki yang tentunya mendukung penerapannya pada keseluruhan segmen yaitu :

- 1) Konektivitas jalur pejalan kaki : ketersediaan ramp (bagian trotoar yang landai) di setiap persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan (yang aman bagi para penyandang cacat atau para disabilitas) (elemen konektivitas jalur pejalan kaki)
- 2) Jalur sepeda : ketersediaan jalur/ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda (sebagai ruang *buffer* atau pelindung bagi pejalan kaki) (elemen jalur sepeda)
- 3) Trotoar : ketersediaan ruang dalam berjalan kaki (terkait ketidakadaan halangan-halangan dalam berjalan kaki di sepanjang trotoar maupun lebar trotoar), keteraturan trotoar dengan jalur keluar masuk bangunan (elemen trotoar) & keseragaman dan kemenarikan desain paving.

- 4) *Public transport* : ketersediaan halte di sepanjang koridor, kelengkapan fasilitas halte yang terdapat di sepanjang koridor.
 - 5) Jalur penyeberangan dan pulau pelindung : keamanan dalam menyeberangi jalur penyeberangan, penerangan di jalur penyeberangan & bentuk pulau pelindung median jalur penyeberangan.
 - 6) *Traffic calming* : keamanan dari lalu lintas kendaraan selama berjalan kaki & kemudahan menyeberangi jalur penyeberangan.
 - 7) Penerangan jalan : penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki
 - 8) Pepohonan dan lansekap : keteduhan jalur pejalan kaki
 - 9) Perabot jalan : keberadaan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang koridor, ketersediaan tempat sampah, keberadaan tempat duduk (ruang-ruang istirahat bagi pejalan kaki), keberadaan perabot-perabot penghias koridor (seperti patung, pot hias, lampu hias, dan seni pahat dan benda-benda unik lain di sepanjang koridor) & keteraturan papan iklan/spanduk
3. Dari hasil *overlay* terhadap hasil evaluasi, penilaian pejalan kaki serta peraturan dan pedoman terkait dari elemen-elemen *pedestrian-friendly street* didapatkan beberapa arahan yaitu:
- 1) Melakukan pemberian *ramp* pada area persimpangan dan penyeberangan pada segmen satu, dua dan tiga untuk mempermudah pejalan kaki untuk mencapai jalur pejalan kaki.
 - 2) Memberikan jalur sepeda di sebelah jalur pejalan kaki/trotoar dengan lebar 1.5 meter dikarenakan tidak terdapat rencana perparkiran *on-street* di koridor ini.
 - 3) Menghilangkan halangan-halangan yang berada ditengah-tengah jalur pejalan kaki yang memakan badan trotoar pada segmen satu, dua dan tiga.
 - 4) Menggunakan *driveway* yang landai menggantikan bentuk persimpangan jala pada segmen satu, dua dan tiga serta peringkasan jumlah *driveway*.
 - 5) Menggunakan peragaman paving yang dilengkapi dengan paving *tactile* (untuk para difabel) dengan menggunakan karakteristik yang sebagian mengikuti bentuk pada kondisi eksisting pada keseluruhan segmen, yaitu sebagai berikut:

- a) Trotoar & walkway (segmen tiga) – Concrete Zigzag Block – Merah – Anyaman Tikar
 - b) Median – *Concrete Block* – Biru – Tulang Ikan
 - c) Sekitar Halte – *Concrete Zigzag Block* – Oranye – Anyaman Tikar
 - d) Driveway – *Concrete Zigzag Block* – Abu-abu- Anyaman Tikar
 - e) MX Mall & Matos – *Concrete Block* – Abu-abu, merah, biru – Tulang Ikan
- 6) Penempatan halte tersebut berada pada area di seberang Malang Town Square di mana banyak ditemui angkutan-angkutan umum yang parkir atau nge-tem. Selain itu juga ditempatkan halte pada segmen satu di dekat Gang Veteran Dalam serta di segmen tiga dekat pintu masuk Sang Timur di Jalan Bandung.
- 7) Pada segmen satu, Di halte sisi barat perlu dilengkapi dengan penanda dan penerangan halte sedangkan untuk sisi timur perlu dilengkapi dengan penanda halte dan tempat sampah di dekat halte. Pada segmen tiga perlu dilengkapi dengan penanda halte serta penerangan halte. Selain itu perlu perawatan tempat duduk dan penyeragaman paving halte dengan segmen satu.
- 8) Melengkapi dengan rambu-rambu *overhead sign* serta beberapa pemeliharaan marka penyeberangan yang pudar serta penambahan rambu-rambu penyeberangan (depan SMAN 8, Taman Makam Pahlawan dan Jalur penyeberangan di timur Matos) di tepian jalur penyeberangan dan pemeliharaan marka penyeberangan yang pudar dan pemberian jarak garis pemberhentian minimal 1.2 m pada segmen satu, dua dan tiga.
- 9) Penambahan penerangan area jalur penyeberangan melengkapi penerangan jalan yang ada untuk memperjelas keberadaan pejalan kaki ketika menyeberangan pada segmen segmen satu, dua dan tiga.
- 10) Memberikan bentuk pulau pelindung (*refuge island*) dengan pola menikung pada pada segmen satu, dua dan tiga untuk memberikan jarak pandang yang lebih baik untuk pejalan kaki yang menyeberangan jalan kecuali pada jalur penyeberangan yang tidak memiliki median jalan dan dua penyeberangan di depan Malang Town Square yang memiliki lebar 8 meter.

- 11) Memberi penanda seperti *gateway* atau *sign neighborhood* untuk membatasi atau memberitahu batasan kecepatan ketika memasuki suatu area pada segmen tiga.
- 12) Penggunaan *traffic calming* berupa *speed hump* untuk membantu pengendara untuk memperlambat kendaraannya ketika mendekati jalur penyeberangan pada area hasil overlay pada segmen dua
- 13) Penambahan penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki yang bersifat *pedestrian-scale* dengan ketinggian 3.6-4.5 meter tepatnya di area lansekap dan pada tepian dalam trotoar/*walkway* jika tidak terdapat area lansekap pada segmen satu, dua dan tiga.
- 14) Penggunaan pepohonan dengan massa daun padat (sonokembang) dan berada pada jalur tanaman serta memiliki rentang jarak 7.6-15.2 meter pada segmen satu, dua dan tiga serta pemberian tiang pelindung untuk pepohonan di area *walkway* di segmen tiga.
- 15) Penempatan rambu-rambu lalu lintas pada tepian jalur pejalan kaki dalam hal ini pada area lansekap dikarenakan tidak adanya ruang tepian jalur pejalan kaki dan penggunaan rambu-rambu dengan satu tiang dengan rentang jarak minimal 30 meter pada segmen satu, dua dan tiga.
- 16) Penempatan penunjuk arah pada satu tempat dan tidak menyebar pada segmen satu, dua dan tiga.
- 17) Penggunaan yang konsisten tempat sampah dengan jenis besi dan karet dengan warna biru kuning yang sebelumnya memang banyak ditemui disepanjang koridor ini pada segmen satu, dua dan tiga.
- 18) Melakukan pemberian tempat duduk pada area lansekap tepian jalan agar tidak mengganggu lalu lintas pejalan kaki pada segmen satu, dua dan tiga dengan selang jarak leleh para difabel 30 meter.
- 19) Pemberian perabot-perabot unik pada segmen satu, dua dan tiga dengan beberapa perabot jalan seperti telepon umum dan pot hias.
- 20) Pembebasan area yang terdapat pada segmen satu dan dari keberadaan papan iklan (reklame).

5.2. Saran

Berikut ini merupakan saran yang disampaikan untuk Pemerintah Kota Malang, masyarakat serta para akademisi yaitu penelitian ini mengupayakan agar lingkungan jalur pejalan kaki yang berada di Jalan Veteran-Bandung dapat lebih ramah terhadap pejalan kaki. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan pertimbangan dalam pengadaan fasilitas-fasilitas yang bersinggungan langsung dengan para pejalan kaki sehingga pejalan kaki tidak malah terganggu dan justru mendapatkan manfaat dari pengadaan fasilitas tersebut. Selain itu konsep *pedestrian-friendly street* ini juga mengupayakan agar jalur pejalan kaki tersebut dapat mengakomodir keseluruhan pejalan kaki dari berbagai kalangan.

