BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Melalui hasil dan pembahasan penelitian mengenai penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan persepsi *stakeholder*, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

- Kinerja jalur pejalan kaki yang dilihat dari kondisi pejalan kaki sebagai pengguna jalur pejalan kaki dan dari kondisi jalur pejalan kaki yang tersedia, diperoleh kesimpulan yaitu:
 - a. Penggunaan jalur pejalan kaki didominasi oleh pejalan kaki berusia 21 30 tahun yaitu sebesar 43.8%. Jenis kelamin pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana didominasi oleh perempuan sebesar 65.6%. Adapun pejalan kaki yang melintas lebih banyak memulai perjalanan dari dalam koridor yaitu sebesar 66.7%. Sedangkan maksud atau tujuan pergerakan dari pejalan kaki di koridor Jalan Udayana sebagian besar untuk sekedar berjalan-jalan/berekreasi sebesar 56.3%. Mayoritas pejalan kaki memilih sore hari untuk melakukan pergerakan pada jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yaitu sebesar 47.9%. Sebagian besar pejalan kaki masih menyukai trotoar sebagai jalur yang dipilih saat berjalan yaitu sebesar 75% dan sisanya lebih menyukai badan jalan sebagai jalur yang dipilih saat berjalan kaki di koridor Jalan Udayana. Dari perilaku pejalan kaki di koridor Jalan Udayana menghasilkan indikasi terhadap empat kriteria desain jalur pejalan kaki yaitu kriteria safety, convenience dan comfort yang masih kurang terpenuhi untuk seluruh segmen serta telah terpenuhinya kriteria attractiveness untuk seluruh segmen. Hasil analisis perilaku pejalan kaki menunjukan beberapa hal yang harus dibenahi antara lain perkerasan trotoar, penambahan ramp pada trotoar, penambahan fasilitas penyeberangan, pemberian batas fisik antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan, peniadaan hambatan pada trotoar agar tidak mengganggu pergerakan pejalan kaki dan lebar efektif trotoar dapat bertambah.
 - b. Tidak semua kondisi fisik jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana sudah sesuai dengan standar yang ada, yaitu meliputi lebar efektif trotoar, perkerasan pada trotoar, keadaan trotoar yang tidak menerus, tidak tersedianya fasilitas *ramp* dan marka untuk kaum *difabel*, serta keberadaan hambatan pada trotoar

seperti adanya PKL dan parkir kendaraan yang menghalangi aktifitas pejalan kaki. Fasilitas penyeberangan telah tersedia di segmen 1, 3, 4 dan tidak tersedia pada segmen 2 sehingga perlu pengadaan fasilitas penyeberangan pada segmen 2 untuk mengakomodir kegiatan berjalan pada segmen tersebut serta perlu dilengkapi dengan ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan dan perawatan pada marka untuk fasilitas penyeberangan yang telah tersedia. Adapun tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada hari biasa (weekday) paling rendah yaitu D yang terjadi di segmen 2 zona 2 pada siang hari, segmen 3 zona 1 pada siang hari dan segmen 3 zona 2 pada siang dan sore hari. Untuk tingkat pelayanan pada Hari Sabtu (weekend) paling rendah yaitu D yang terjadi di segmen 2 zona 2 pada siang hari, segmen 3 zona 1 pada siang hari dan segmen 3 zona 2 pada siang dan sore hari. Sedangkan tingkat pelayanan pada Hari Minggu (weekend) paling rendah yaitu D yang terjadi di segmen 3 zona 2 pada sore hari. Kemudian terdapat beberapa fasilitas penunjang yang belum sesuai dengan standar yang ada dan beberapa fasilitas penunjang yang perlu ditambahkan, yaitu meliputi lampu penerangan jalur pejalan kaki, tanaman peneduh, tempat duduk, tempat sampah, papan informasi, dan tempat peneduh.

Berdasarkan hasil persepsi stakeholder yang dianalisis menggunakan metode AHP diperoleh prioritas kriteria yang pertama yaitu kriteria safety dengan nilai VP 0.389, urutan kedua yaitu kriteria comfort dengan nilai VP 0.301, urutan ketiga yaitu kriteria convenience dengan nilai VP 0.215, serta urutan keempat yaitu kriteria attractiveness dengan nilai VP 0.095 dan merupakan kriteria dengan prioritas terendah ($VP \le 0.10$) sehingga kriteria tersebut tidak dipikirkan lebih lanjut atau diabaikan.

Sehingga arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana menggunakan tiga konsep yang didasarkan dari prioritas kriteria menurut persepsi stakeholder yaitu konsep safety (keselamatan) dengan komponen yang harus dibenahi seperti perkerasan trotoar, jalur tanaman sebagai pembatas, fasilitas penyeberangan dan lapak tunggu pada median jalan, lampu penerangan, serta marka untuk kaum difabel. Kemudian berdasarkan konsep convenience (kondisi menyenangkan) dengan komponen yang harus dibenahi yaitu keberadaan PKL dan parkir kendaraan yang berada di atas trotoar. Serta berdasarkan konsep *comfort* (kenyamanan) yaitu dengan komponen yang harus dibenahi seperti lebar efektif trotoar, trotoar yang terputus, tempat duduk, ramp,

pohon peneduh, tempat peneduh, tempat sampah, dan papan informasi. Dari arahan penataan tersebut dapat digunakan untuk memperbaiki desain jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana agar dapat sesuai dengan kriteria desain jalur pejalan kaki yang tepat.

5.2 Saran

Penelitian ini membahas mengenai perbaikan desain jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana melalui penataan jalur pejalan kaki dengan mengetahui kinerja dari jalur pejalan kaki serta mengetahui kriteria yang diprioritaskan untuk penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi stakeholder selaku pemangku kepentingan. Oleh karena itu, terdapat beberapa saran untuk penelitian selanjutnya berdasarkan hasil yang telah diperoleh yaitu:

- 1. Dalam penelitian hanya membahas mengenai jalur pejalan kaki beserta fasilitas penunjangnya. Sehingga untuk selanjutnya, dalam penataan jalur pejalan kaki dapat ditambahkan pembahasan mengenai skala ruang koridor untuk menunjang kenyamanan pejalan kaki terhadap lingkungan bangunan di sekitar koridor.
- 2. Kriteria yang digunakan dalam penelitian yaitu empat kriteria umum desain jalur pejalan kaki dari Untermann (1984), meliputi safety (keselamatan), convenience (kondisi menyenangkan), comfort (kenyamanan), dan attractiveness (daya tarik). Sehingga untuk penelitian selanjutnya, kriteria yang digunakan dapat dikembangkan lagi.
- 3. Keterlibatan masyarakat dalam penentuan variabel penataan untuk penataan jalur pejalan kaki hanya berasal dari pejalan kaki di lokasi studi. Sehingga untuk penelitian selanjutnya, pemikiran atau pertimbangan yang berkenaan dengan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana ruang pejalan kaki dapat juga dengan melibatkan para PKL, pengguna jalan ataupun pemilik bangunan di sekitar jalur pejalan kaki. Selain itu masyarakat juga dapat dilibatkan dalam penilaian pasca desain, sehingga dapat diperoleh hasil yang lebih baik.