

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Setelah dilakukan observasi pada wilayah studi yang berada di jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo, BSD City, diketahui bahwa kondisi fisik dari jalur pedestrian dapat dilihat dari beberapa indikator yang meliputi lebar jalur pedestrian, ruang jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus, ruang bebas jalur pejalan kaki, jarak minimum jalur pedestrian dengan bangunan, kemiringan jalur pedestrian, material jalur pedestrian, elemen pendukung jalur pedestrian. Ruang bebas jalur pedestrian, jarak minimum jalur pedestrian dengan bangunan, material jalur pedestrian, telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Sedangkan untuk lebar jalur pedestrian belum sesuai, ruang bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus belum terdapat pada jalur pedestrian ini. Namun jalur pedestrian ini telah dilengkapi oleh pohon pelindung yang memiliki ketinggian sebesar 8 meter, dan diletakan tiap 10 meter disepanjang jalur pedestrian tersebut. Selain itu terdapat lampu penerangan yang juga diletakan tiap 10 meter. Lapak tunggu, rambu, *zebra cross*, *bollards*, serta drainase dengan tipe tertutup juga telah terdapat pada jalur pedestrian ini. Sedangkan, pagar pembatas serta *sculpture* dan tempat sampah belum terdapat pada jalur pedestrian ini.

Sedangkan karakteristik masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo dapat dilihat melalui beberapa kategori yang meliputi usia, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, penghasilan. Mayoritas masyarakat merupakan usia produktif dengan tingkat pendidikan terakhir berupa sarjana. Dimana pekerjaan masyarakat tersebut berupa pegawai swasta. Sedangkan penghasilan mayoritas dari masyarakat sebesar kurang dari 3 juta rupiah tiap bulannya.

Sedangkan untuk hasil analisis dari pendapat masyarakat terhadap penyediaan jalur pedestrian, disimpulkan bahwa terdapat elemen pada aspek yang harus diperhatikan dan yang paling utama untuk diperbaiki. Analisis pendapat tersebut terbagi menjadi beberapa aspek yang meliputi aspek keselamatan (*Safety*), keamanan (*Security*), kenyamanan (*Convinience*), kontinuitas (*Continuity*), *system coherence*, serta daya tarik (*Attractiveness*). Berikut merupakan hasil dari pendapat masyarakat keenam aspek tersebut.

Pada aspek keselamatan (*Safety*) masyarakat lebih memilih untuk penambahan pohon untuk pagar pembatas bagi masyarakat yang berjalan kaki serta terdapatnya perbedaan ketinggian jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor. Dimana diketahui penambahan pohon serta perbedaan ketinggian jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor memiliki poin sebesar 420 poin atau setara dengan 84%. Hal ini menjelaskan bahwa jalur pedestrian saat ini belum mampu memberikan keselamatan bagi pejalan kaki, masyarakat khawatir akan keselamatannya apabila berjalan kaki pada

jalur pedestrian tersebut karena tepat disampingnya juga terdapat aktivitas kendaraan bermotor dengan kecepatan yang tinggi.

Pada aspek keamanan (*security*), masyarakat lebih memilih untuk penambahan lampu penerangan pada jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo, BSD City. Dimana diketahui penambahan lampu penerangan memiliki poin sebesar 462 poin atau setara dengan 92,4%. Hal ini menjelaskan aspek security pada jalur pedestrian tersebut belum optimal khususnya pada bagian penerangan pada malam hari. Ketersediaan lampu penerangan dinilai masih minim dan sangat dibutuhkan pada jalur pedestrian ini khususnya saat malam hari. Hal ini mengakibatkan masyarakat merasa tidak aman apabila berjalan pada jalur pedestrian saat malam hari.

Pada aspek kenyamanan (*Convenience*), masyarakat memilih untuk penambahan pohon peneduh serta penambahan jalur bagi masyarakat berkebutuhan khusus dibanding penambahan kanopi. Dimana diketahui hasil pendapat masyarakat untuk penambahan pohon peneduh mendapatkan poin sebesar 440 atau setara dengan 88% sedangkan penambahan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus mendapat poin sebesar 423 poin (84,6%). Hal ini menjelaskan kenyamanan bagi masyarakat saat berjalan pada jalur pedestrian belum optimal khususnya saat berjalan siang hari yang terik. Hal dikarenakan penyediaan pohon peneduh saat ini belum dapat memenuhi kenyamanan masyarakat yang ingin berjalan kaki. Pohon peneduh saat ini dinilai bersifat kurang teduh sehingga masyarakat mengurangi intensitas berjalan pada siang hari. Sedangkan saat ini juga belum terdapat jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus pada jalur pedestrian tersebut.

Pada aspek kontinuitas (*continuity*) masyarakat memilih untuk penambahan lapak tunggu serta keterhubungan antara jalur pedestrian dengan stasiun/ terminal pada jalur pedestrian tersebut. Dimana diketahui pendapat masyarakat terhadap penambahan lapak tunggu pada jalur pedestrian memiliki poin sebesar 431 poin atau setara dengan 86,2% sedangkan keterhubungan jalur pedestrian dengan stasiun/terminal memiliki poin 425 poin (85%). Hal ini menjelaskan jalur pedestrian belum mampu mendukung kontinuitas mobilisasi masyarakat yang berjalan kaki untuk melanjutkan perjalanannya menggunakan moda transportasi lain. Sehingga apapun bentuk dari implementasi dari kontinuitas, masyarakat menginginkan untuk lebih didukungnya kontinuitas pejalan kaki dalam melakukan mobilisasi.

Pada aspek *system coherence*, masyarakat lebih memilih untuk penambahan papan petunjuk arah, pohon pereduksi kebisingan serta penambahan tempat sampah pada jalur pedestrian. Dimana diketahui pendapat masyarakat terhadap penambahan tempat sampah pada jalur pedestrian mendapat poin sebesar 451 poin atau setara dengan 90,2%, penambahan papan petunjuk arah sebesar 440 poin (88%), serta penambahan pohon pereduksi kebisingan sebesar 407 poin (81,4%). Hal ini menjelaskan aspek *system coherence* pada jalur pedestrian masih minim. Hal ini dapat dilihat pada saat ini belum

terdapat tempat sampah disepanjang jalur pedestrian serta pohon pereduksi kebisingan serta papan petunjuk arah yang jumlahnya masih minim.

Pada aspek daya tarik (*Attractiveness*), masyarakat lebih memilih untuk penambahan tanaman hias pada jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo. Dimana diketahui pendapat masyarakat terhadap penambahan tanaman hias mendapat poin sebesar 420 atau setara dengan 84%. Hal ini menjelaskan bahwa daya tarik pada jalur pedestrian belum mampu membuat masyarakat ingin berjalan kaki pada jalur pedestrian tersebut. Penambahan tanaman hias dinilai merupakan pilihan yang paling efisien, karena dapat meningkatkan daya tarik masyarakat untuk berjalan kaki tanpa memerlukan biaya yang besar untuk perawatannya.

Berdasarkan analisis keenam aspek pendapat terhadap penyediaan jalur pedestrian, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa elemen-elemen pada seluruh aspek tersebut merupakan elemen yang perlu diperhatikan untuk mendukung perancangan dimasa yang akan datang. Hal ini menjelaskan belum optimalnya aspek *safety*, *security*, *convenience*, *continuity*, *system coherence*, *attractiveness* pada jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo. Namun aspek yang paling utama harus diperbaiki ialah aspek *security* dan aspek *system coherence*. Pendapat masyarakat pada aspek *security* ialah dengan dilakukannya penambahan lampu penerangan (92,4%), sedangkan pada aspek *system coherence* ialah dilakukannya penambahan tempat sampah (90,2%) pada jalur pedestrian. Hal ini menjelaskan bahwa aspek *security* dan *system coherence* pada jalur pedestrian masih sangat minim. Ketersediaan lampu penerangan belum mampu memberikan penerangan secara optimal pada malam hari, hal ini membuat masyarakat memerlukan penambahan lampu penerangan pada jalur pedestrian. Sehingga mendukung *security* pejalan kaki khususnya pada malam hari. Sedangkan perlunya penambahan tempat sampah menjelaskan bahwa masyarakat merasa ketersediaan tempat sampah merupakan suatu hal yang sangat dibutuhkan, namun saat ini belum tersedia pada jalur pedestrian. Sehingga diharapkan aspek *security* dan *system coherence* ditingkatkan melalui penambahan lampu penerangan dan penambahan tempat sampah.

5.2 Rekomendasi

Masyarakat BSD khususnya yang tinggal di Kecamatan Serpong dan Kecamatan Serpong Utara merupakan pengguna utama dari jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo. Maka, pendapat masyarakat tersebut terhadap penyediaan jalur pedestrianlah yang merupakan salah satu kunci utama untuk menjadikan jalur pedestrian digunakan oleh masyarakat. Sehingga nantinya diketahui jalur pedestrian yang sesuai dengan keinginan masyarakat tersebut dan dapat digunakan secara optimal.

Setelah dilakukan observasi lapangan serta analisis mengenai pendapat masyarakat terhadap penyediaan jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo ini. Maka diketahui pendapat masyarakat

mengenai jalur pedestrian. Hal ini mendukung peneliti memberikan beberapa rekomendasi yang sesuai dengan hasil dari analisis yang telah dilakukan. Rekomendasi ini diharapkan dapat berdampak positif pada aktivitas berjalan kaki pada jalur pedestrian tersebut. Berikut merupakan rekomendasi terkait dengan penyediaan jalur pedestrian di koridor Jalan Letnan Sutopo.

- Hasil analisis pendapat masyarakat terdiri dari beberapa aspek, yaitu aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kontinuitas, *system coherence*, daya tarik. Pendapat dari aspek keselamatan ialah penambahan pohon serta perbedaan ketinggian antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor. Pendapat dari aspek keamanan ialah penambahan lampu penerangan. Pendapat dari aspek kenyamanan ialah penambahan pohon peneduh, jalur pejalan kaki bagi masyarakat berkebutuhan khusus pada jalur pedestrian. Pada aspek kontinuitas, penambahan lapak tunggu serta keterhubungan jalur pejalan kaki dengan terminal/ stasiun merupakan pendapat dari masyarakat. Sedangkan pada aspek *system coherence*, pendapat masyarakat jatuh pada penambahan tempat sampah, penambahan pohon pereduksi bising serta papan petunjuk arah. Sedangkan pendapat masyarakat pada aspek daya tarik ialah penambahan tanaman hias pada jalur pedestrian. Realisasi dari pendapat masyarakat ini, dapat berdampak positif pada kegiatan berjalan kaki pada jalur pedestrian. Karena diketahui dasar dari pendapat masyarakat ini ialah keinginan dan kebutuhan dari masyarakat yang tinggal disekitar jalur pedestrian tersebut. Sehingga dengan realisasi pendapat ini dapat meningkatkan keinginan masyarakat berjalan kaki.
- Pada beberapa titik lokasi pada jalur pedestrian, diketahui bahwa terdapatnya aktivitas jual beli yang dilakukan oleh para pedagang asongan. Pedagang tersebut banyak ditemukan disekitar ruko-ruko khususnya pada kawasan perdagangan dan jasa. Hal ini mengakibatkan jalur pedestrian yang seharusnya digunakan untuk berjalan kaki, disalah artikan dan digunakan untuk tempat berjualan. Sehingga membuat pejalan kaki yang melewati lokasi tersebut harus berjalan tidak pada jalur pedestrian namun menggunakan jalur kendaraan bermotor. Hal tersebut membahayakan keselamatan dari pejalan kaki. Maka dilakukannya penertiban bagi para pedagang asongan diharapkan dapat mendukung fungsi utama dari jalur pedestrian yaitu jalur untuk pejalan kaki. Sehingga nantinya aktivitas berjalan kaki dapat dilakukan dengan nyaman tanpa ada hambatan dari aktivitas para pedagang tersebut.
- Kondisi fisik jalur pedestrian saat ini tergolong sudah baik. Hal ini terlihat pada kondisi-kondisi yang sudah sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh pemerintah. Maka saat ini, diperlukannya perawatan bagi kondisi jalur pedestrian. Hal ini dapat dilakukan dengan tidak merusak elemen pendukung yang telah disediakan pemerintah pada jalur pedestrian tersebut. Selain itu perawatan juga dapat dilakukan oleh masyarakat yaitu dengan tidak membuang sampah tidak pada tempatnya.

- Diketahui bahwa pada jalur pedestrian di Koridor Jalan Letnan Sutopo ini terdapat pagar pembatas antara jalur pedestrian dengan bangunan yang berada tepat disebelah jalur pedestrian tersebut. Salah satu contohnya ialah pagar pembatas yang dibangun untuk membatasi antara perumahan dengan jalur pedestrian tersebut. Sehingga masyarakat tidak dapat menggunakan jalur pedestrian yang pada dasarnya terletak tepat didepan perumahan tersebut. Masyarakat harus memutar dan melewati pintu masuk perumahan tersebut setelah itu mereka baru dapat menggunakan jalur pedestrian tersebut. Maka rekomendasi yang keempat ini ialah tidak diadakannya pagar pembatas antara jalur pedestrian dengan perumahan yang berada di sepanjang jalur pedestrian tersebut. Sehingga dapat memudahkan masyarakat yang langsung ingin menggunakan jalur pedestrian tersebut. Masyarakat tidak harus memutar menuju ke pintu masuk apabila mereka ingin langsung menggunakan jalur pedestrian.