

BAB V

PENUTUP

Pada bab penutup ini dijelaskan tentang kesimpulan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan rekomendasi yang dapat menjadi masukan dalam rangka peningkatan kualitas trotoar bagi pengguna BRT di Kota Semarang.

5.1 Kesimpulan

Penyediaan moda transportasi BRT Trans Semarang Koridor I di BWK I telah didukung dengan fasilitas pendukung seperti halte dan trotoar sebagai *feeder* (pengumpan) bagi pengguna BRT. Keberadaan bangunan perkantoran, perdagangan dan jasa serta fasilitas pendidikan di sepanjang rute BRT Koridor I di BWK I mempengaruhi aktivitas pergerakan masyarakat terutama pengguna BRT Koridor I. Pergerakan pengguna BRT Koridor I di BWK I sangat didominasi oleh perjalanan dengan maksud untuk pendidikan dan ekonomi seperti sekolah, bekerja atau belanja. Mayoritas pengguna BRT menjadikan berjalan kaki sebagai moda transportasi dari tempat asal menuju halte BRT, sehingga berjalan kaki merupakan bagian atau salah satu komponen dari seluruh perjalanan yang dilakukan pengguna BRT sesuai dengan Wardianto (2016). Hal ini terjadi karena lokasi asal perjalanan berada tidak jauh dari halte BRT dan masih dalam jangkauan kemampuan orang untuk berjalan kaki yaitu 400-500 meter serta didukung dengan ketersediaan trotoar di sepanjang rute BRT Koridor I di BWK I. Namun jika lokasi asal perjalanan jauh dari halte maka pengguna BRT akan menggunakan moda transportasi kendaraan lain seperti sepeda motor atau angkutan umum lainnya sebagai sarana menuju halte BRT sebagaimana yang terjadi di stasiun kereta Ipanema di Kota Rio de Janeiro, Brasil (Monteiro dan Campos, 2012).

Pemanfaatan trotoar sebagai prasarana untuk berjalan kaki menuju halte BRT atau pengumpan (*feeder*) menunjukkan bahwa trotoar sebagai prasarana transportasi pendukung bagi pengguna BRT tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi itu sendiri. Oleh karena itu maka keberadaan trotoar sebagai fasilitas pengumpan (*feeder*) bagi pengguna BRT menjadi bagian yang terintegrasi dan tidak dapat terlepas dari keberadaan halte BRT di BWK I. Sementara di sisi lain

pejalan kaki yang menggunakan BRT Koridor I di BWK I membutuhkan trotoar yang memadai dan memenuhi syarat keamanan dan kenyamanan untuk berjalan kaki menuju halte BRT.

Kondisi trotoar di BWK I saat ini belum optimal dalam memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna BRT yang berjalan kaki karena masih memiliki kesenjangan antara tingkat kenyataan dan harapan. Pengguna BRT yang menggunakan trotoar di BWK I menganggap masih terdapat beberapa variabel dari aspek keamanan dan kenyamanan yang belum sesuai antara kenyataan dan harapan sehingga perlu menjadi prioritas perbaikan diantaranya adalah keberadaan pagar pengaman, lampu penerangan, keberadaan pelindung cuaca, keberadaan tempat duduk dan penyediaan kemiringan (*ramp*) di setiap persimpangan. Fasilitas trotoar tersebut dianggap sangat penting dalam memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna BRT yang berjalan kaki di trotoar. Kondisi trotoar di BWK I tersebut tidak berbeda dengan penelitian lain yang dilakukan sebelumnya oleh Widodo (2013) bahwa kualitas keamanan dan kenyamanan trotoar di jalan protokol Kota Semarang yaitu Jalan Pandanaran termasuk dalam kriteria kurang baik dalam pemanfaatannya sebagai jalur pejalan kaki. Disamping itu tingkat kenyamanan, keselamatan dan keamanan pejalan kaki menjadi faktor utama (deterministik) dalam menentukan kualitas trotoar.

Sementara kualitas trotoar di BWK I secara keseluruhan belum ideal bagi pejalan kaki pengguna BRT. Kualitas trotoar di ketiga zona BWK I menunjukkan kualitas yang berbeda seiring tata guna lahan dan aktivitas kawasan masing-masing, dimana kualitas trotoar di pusat kota atau CBD cenderung lebih baik daripada di wilayah sekitarnya atau penyangga. Selain itu penyediaan trotoar dengan kualitas basis/dasar bahkan ideal terkonsentrasi pada jalan-jalan utama koridor BRT atau jalan protokol yang menjadi wajah atau citra Kota Semarang, sedangkan jalan-jalan persimpangan memiliki kualitas yang buruk bahkan tidak cocok bagi pejalan kaki dan belum mendapatkan perhatian yang baik. Perbedaan kualitas tersebut menunjukkan bahwa penyediaan trotoar masih memprioritaskan pada wilayah pusat kota dibandingkan wilayah sekitarnya atau penyangga serta belum terintegrasi secara baik dengan layanan BRT.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan diatas maka berikut ini dapat dikemukakan beberapa rekomendasi yang dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam peningkatan kualitas trotoar bagi pengguna BRT Trans Semarang di BWK I Kota Semarang.

5.2.1 Rekomendasi bagi Pemerintah

Rekomendasi bagi Pemerintah Kota Semarang terkait dengan pemanfaatan trotoar sebagai pendukung bagi pengguna BRT Trans Semarang yaitu meningkatkan kualitas trotoar yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki yang menggunakan BRT dengan melakukan perbaikan terkait aspek keamanan dan kenyamanan sebagai berikut:

1. Perlunya penyediaan atau pemasangan pagar pengaman di setiap persimpangan (*driveway*) dan penyediaan lampu penerangan di trotoar yang terpisah dari lampu penerangan jalan untuk meningkatkan keamanan pejalan kaki pengguna BRT.
2. Perlunya penyediaan kemiringan permukaan (*ramp*) di setiap persimpangan, pelindung cuaca yang dapat melindungi dari panas maupun hujan bagi pejalan kaki serta penyediaan tempat duduk terutama di trotoar sekitar halte BRT untuk meningkatkan kualitas kenyamanan.
3. Perlunya penyediaan trotoar di beberapa ruas jalan persimpangan yang belum tersedia trotoar dan peningkatan kualitas trotoar di jalan persimpangan yang kondisinya kurang baik agar konektivitas trotoar menjadi lebih baik dan terintegrasi dengan layanan BRT Trans Semarang.

5.2.2 Rekomendasi bagi Penelitian Selanjutnya

Penelitian ini merupakan sebagian kecil dari penelitian yang berkaitan dengan integrasi BRT dengan trotoar di Kota Semarang dan masih terdapat beberapa kekurangan. Rekomendasi bagi penelitian selanjutnya yaitu studi pengaruh peningkatan trotoar terhadap kinerja layanan BRT.