BAB IV

KESIMPULAN

Penataan fisik yang baik pada sebuah jalan merupakan integrasi antara jalur kendaraan dan jalur pedestrian, kedua hal tersebut tidak dapat berdiri sendiri. Tujuan utama dari penataan fisik ini adalah keamanan pedestrian di jalan. Untuk kesalamatan dan kemanan pedestrian ketika menyeberang jalan, fasilitas penyeberangan dapat di kombinasikan dengan strategi untuk mengurangi kecepatan kendaraan seperti polisi tidur, tekstur permukaan yang kasar, *curb extention* dan lain sebagainya. Begitu juga dengan penataan jalur pedestrian, pembatas antara jalan dan trotoar terbuka pada titik tetentu yaitu pada titik penyeberangan sehingga pedestrian menyeberang pada fasilitas yang telah disediakan dan juga kendaraan tidak dapat mengambil alih jalur pedestrian. Dengan adanya pembatas ini kendaraan tidak akan melaju terlalu dekat dengan pedestrian sehingga pedestrian tidak mengalami *street stressing* ketika berjalan di trotoar.

Pemilihan dan keputusan penataan fisik yang akan dipakai pada suatu tempat harus mempertimbangkan *land use* dari kawasan tersebut, apakah kawasan perumahan, perbelanjaan, komersil dan lain-lain. Karena setiap kawasan mempunyai karakteristik sendiri. Seperti perumahan fasilitas penyeberangan yang lebih cocok adalah *raised crosswalk* yang dilengkapi dengan *curb extension*, karena di kawasan ini lebih diperuntukkan untuk manusia daripada kendaraan. Selain itu juga di kawasan perumahan terdapat manusia dari segala umur, dari anak-anak yang bermain hingga ke jalan, dewasa dan lanjut usia serta penyandang cacat, dan setiap pedestrian mempunyai karakteristik yang berbeda-beda sehingga perumahan lebih membutuhkan penataan yang lebih memperhatikan kebutuhan manusia daripada kendaraan.

Semua pedestrian mempunyai kepentingan dan kebutuhan yang berbeda terutama pedestrian penyandang cacat. Perubahan rancangan untuk salah satu pengguna jalan bisa menciptakan penghalang tambahan untuk yang lainnya. Bagi pengguna kursi roda, kemiringan *ramp* merupakan hal terpenting sedangkan pedestrian dengan penurunan daya penglihatan *curb* merupakan hal terpenting untuk mendeteksi batas antara trotoar dan jalan.

Oleh karena itu pemilihan rancangan harus memperhatikan jumlah pengguna terbanyak melewati area tersebut.

Dari studi kasus terlihat bahwa aktivitas pengguna jalan sangat di pengaruhi oleh kebudayaan dan kebiasaan dari suatu daerah. Semakin beragam dan bervariasi suatu penduduk di suatu daerah maka akan semakin bervariasi pula karakter pengguna jalan. Seperti di Orchard Road, tidak terlalu memerlukan suatu penataan fisik yang memaksa pedestrian maupun pengguna kendaraan untuk berprilaku sesuai dengan peraturan lalu lintas, saling menghargai antara sesama pengguna jalan antara pedestrian dan pengendara seperti pedestrian tidak menyeberang di sembarangan tempat dan kendaran pun cukup di arahkan dengan lampu lalu lintas sehingga pedestrian yang menyeberangkan merasa aman, menunggu bis pada tempatnya sehingga pengguna kendaran pun tidak terganggu oleh bis yang berhenti disembarangan tempat. Di Jalan Malioboro, karena penduduknya agak homogen yaitu suku Jawa sehingga pada umumnya, pengguna kendaraan mau mengalah dengan pedestrian. Lain halnya dengan di margonda, perilaku pedestrian sangat tidak terkontrol, mereka menyeberang di titik yang mereka sukai dan kendaraan pun khususnya angkutan umum dan sepeda motor sangat sering menyerobot area pedestrian sehingga pedestrian terpaksa berjalan di pinggir jalan. Selain itu, hampir semua kendaraan tidak mau mengalah ketika pedestrian menyeberang jalan.

Kebutuhan ruang untuk area pedestrian sebaiknya mempertimbangkan aktivitas yang dominan yang terjadi setiap hari pada suatu tempat, seperti di Jalan Malioboro Yogyakarta menyediakan ruang parkir di zona *buffer* karena pada umumnya pengguna jalan yang berkunjung pada kawasan ini menggunakan sepeda motor, dan begitu juga sebaiknya mempertimbangkan ruang untuk pedagang kaki lima baik di Jalan Malioboro maupun di Margonda sehingga pedagang kaki lima tidak mengambil alih jalur pedestrian karena telah mempunyai ruang tersendiri seperti konsep ruang yang disediakan pada *frontage zone* di Orchard Road untuk *street café*. Khusus area perbelanjan, *street furniture* sangat penting terutama bangku jalan sebagai area peristirahatan. Jarak antara bangku minimal berjarak lebih pendek dari 400m.