

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Suatu kawasan TOD harus memiliki infrastruktur jalur pejalan kaki dan pesepeda dengan aksesibilitas tinggi. Berdasarkan hasil temuan ketika melakukan penelitian, penulis berkesimpulan bahwa tingkat aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK sudah baik, namun belum optimal. Artinya, walaupun infrastruktur sudah memadai untuk memenuhi kebutuhan dasar pejalan kaki dan pesepeda pada suatu kawasan TOD, infrastruktur tersebut masih dapat ditingkatkan lagi dan dibenahi kekurangannya agar dapat mewadahi penggunaanya dengan layak. Berikut penjabaran mengenai masing-masing jalur pejalan kaki dan pesepeda.

5.1.1 Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil penelitian di atas, penulis berkesimpulan bahwa tingkat aksesibilitas jalur pejalan kaki di luar pintu 6 GBK sudah cukup baik, namun belum optimal. Berdasarkan hasil penelitian, hal ini dikarenakan sebenarnya penerapan elemen aksesibilitas jalur pejalan kaki sudah diterapkan sesuai standar dan telah terlihat upaya untuk memenuhi kebutuhan dasar pejalan kaki, namun belum diterapkan secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki. Penilaian jalur pejalan kaki dinilai berdasarkan teori *walkability* melalui empat aspek, yang meliputi; keamanan, kenyamanan, kelengkapan, dan humanis.

Aspek keamanan dinilai melalui elemen fasilitas pejalan kaki, yaitu pembatas fisik, penerangan, dan *bollard*. Berdasarkan hasil penelitian, keadaan riil penerangan dan *bollard* dapat dikatakan belum cukup menunjang keamanan pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 GBK. Penerangan pada jalur pejalan kaki belum dilaksanakan dengan maksimal karena walaupun secara standar kondisi fisik fasilitas tiang lampu sudah memenuhi standar, penerangan masih belum merata di sepanjang jalur pejalan kaki. Titik-titik yang harus memiliki penerangan yang baik justru masih dalam kondisi gelap. Kekurangan ini dapat dimaksimalkan dengan cara menyamaratakan tingkat penerangan di sepanjang jalur trotoar, terutama di tempat peruntukannya Sementara itu, fungsi *bollard* yang seharusnya bisa menghalang pengendara motor masuk ke jalur pejalan kaki tidak bekerja dengan baik dikarenakan jaraknya yang terlalu lebar. Hal ini mengakibatkan pemotor dengan mudah masuk ke jalur pejalan kaki

dan berpotensi mencelakakan pejalan kaki. Hal ini dapat dibenahi dengan cara menyempitkan jarak antar *bollard*. Walaupun demikian, elemen pembatas fisik telah diterapkan dengan baik karena telah memiliki lebar yang memenuhi standar yang seharusnya, dan telah dipasang di sepanjang jalur pejalan kaki sehingga mampu memenuhi fungsi utamanya, yaitu membatasi antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan.

Aspek kenyamanan dinilai melalui elemen fasilitas pejalan kaki, yaitu lebar, peneduh, *active frontage*, tempat duduk, vegetasi, dan tempat sampah. Jika ditarik kesimpulan, aspek kenyamanan secara garis besar sudah diterapkan dengan cukup baik. Hanya saja belum maksimal, seperti peneduh yang belum diterapkan di sepanjang jalur sehingga masih terdapat titik yang terekspos oleh terik matahari dan mengakibatkan berkurangnya kenyamanan bagi pejalan kaki. Elemen peneduh dapat dipasang disepanjang jalur pejalan kaki agar dapat memberikan kenyamanan maksimal. Bagian yang belum ada peneduh dapat diberi peneduh, tidak harus berupa pohon, bisa berupa jenis peneduh lainnya seperti kanopi di sepanjang jalan ataupun shelter. Lalu, *active frontage* pada jalur pejalan kaki masih kurang karena adanya pagar pembatas sehingga terkesan membatasi dan mati. Hal ini dapat dibenahi dengan cara pemasangan pagar yang tidak terlalu tinggi. Jika memungkinkan, menerapkan elemen penghidup di sepanjang pagar, seperti mural, *street art*, atau aktivitas yang aktif lainnya. Kemudian, penerapan tempat duduk pada jalur pejalan kaki dapat dikatakan belum baik karena masih kurang jumlahnya, dan jarak antara tempat duduk masih sangat jauh, yaitu 50 – 100 meter (seharusnya 9-10 meter). Hal ini berdampak pada kenyamanan pejalan kaki karena kurangnya fasilitas yang mengakomodasi rasa lelah. Begitu juga dengan penyediaan tempat sampah yang belum baik karena tidak terlihat keberadaan tempat sampah di sepanjang jalur trotoar. Jumlah tempat duduk dapat diperbanyak dan jarak antar tempat duduk diperkecil agar dapat mengakomodasi rasa lelah pejalan kaki, dan agar pejalan kaki tidak duduk sembarangan.

Kelengkapan jalur pejalan kaki dinilai dari bagaimana aksesnya ke transit sekitar, media penyebrangannya, dan mixed use. Jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah memiliki akses yang baik ke transit sekitar dan mixed use. Hanya saja kurang pada pemenuhan standar fasilitas penyebrangan yang mengakibatkan pengendara tidak melambat pada titik penyebrangan. Sementara itu, aspek humanis sudah diterapkan dengan cukup baik, namun masih kurang maksimal pada pemenuhan standar ubin pemandu.

5.1.2 Jalur Sepeda

Secara garis besar, aksesibilitas jalur sepeda di luar pintu 6 terhadap penggunaannya sudah disediakan dengan sangat baik. Dari empat aspek yang dinilai, sebagian besar kriteria sudah dipenuhi sesuai dengan standar dan kebutuhan penggunaannya. Menurut Narasumber A, jalur sepeda sudah dibangun dengan memenuhi kriteria dari ITDP dan semua kriteria tersebut sudah terlaksanakan, dan rencana ke depannya hanya pemeliharaan saja. Dalam penelitian ini, terdapat empat aspek berdasarkan standar dari ITDP yang dinilai, keempat aspek tersebut antara lain; keamanan, kenyamanan, keterpaduan, dan menarik.

Keamanan pada jalur sepeda di luar pintu 6 sudah diakomodasi dengan sangat baik. Dari tiga elemen yang dinilai, ketiganya sudah terpenuhi sesuai standar. Ketiga elemen tersebut, yaitu pembatas fisik berupa *planter box*, penerangan yang cukup (tidak terlalu terang agar tidak menyilaukan pengendara lain), dan rambu lalu lintas yang sudah lengkap, walaupun terdapat isu berupa pemotor yang masuk ke jalur sepeda. Sementara itu, kenyamanan pada jalur sepeda juga sudah sangat baik, dilihat dari permukaan jalan yang tidak licin, tidak berlubang/bergelombang, dan landai tanpa tanjakan yang curam. Lebar jalur sepeda juga sudah lebih dari standar minimum.

Aspek keterpaduan pada jalur sepeda di luar pintu 6 sudah cukup baik. Hal ini dilihat dari desain jalur yang konsisten (marka dan rambu yang konsisten). Fasilitas parkir dapat dikatakan cukup baik karena masih terdapat rak parkir yang letaknya tersembunyi dan kurang penerangan. Agar fasilitas parkir sepeda lebih maksimal, dapat dilakukan pembenahan, seperti rak parkir sepeda untuk Halte Transjakarta Polda Metro Jaya dipindahkan agar lebih dekat dengan pusat aktivitas terdekat (Pintu Hotel Sultan Sudirman atau Pintu 7 GBK). Jika bisa, membuat shelter khusus fasilitas parkir sepeda yang dilengkapi dengan peneduh, penerangan, dan *surveillance*. Sementara itu, desain jalur peseda sudah dinilai atraktif berdasarkan pendapat pesepeda pada hasil angket. Jalur sepeda juga sudah terintegrasi dengan pusat kegiatan.

5.2 Saran

Setelah melakukan penelitian aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6, Jl. Jenderal Sudirman di atas, penulis dapat memberikan saran untuk dapat mengoptimalkan aksesibilitas pada jalur ini. Beberapa saran tersebut sebagai berikut:

1. Agar penelitian selanjutnya dapat meneliti jalur pejalan kaki dan pesepeda pada Jl. Jenderal Sudirman di ruas jalan yang lain, seperti pada titik Stasiun MRT Senayan
2. Peneliti selanjutnya dengan penelitian yang serupa untuk berjalan kaki dan bersepeda pada lokasi penelitian agar dapat merasakan secara langsung pengalaman menggunakan jalur tersebut
3. Dapat menjadi acuan untuk meneliti jalur pejalan kaki dan pesepeda di kawasan TOD lainnya
4. Bagi perangkat daerah yang bertanggung jawab, untuk melakukan penyamarataan dan perbaikan kekurangan jalur pejalan kaki dan pesepeda agar mencapai kondisi optimal

5.3 Refleksi

Setelah melakukan penelitian di atas, peneliti memahami cara meneliti suatu isu dari proses awal, mengidentifikasi isu, merumuskan masalah, hingga menemukan jawaban dari rumusan masalah tersebut dengan cara menganalisis kondisi riil objek penelitian sesuai dengan teori yang telah dikaji. Peneliti memahami isu yang melatarbelakangi suatu pembangunan kawasan TOD. Peneliti juga memahami apa itu kawasan TOD, dan mengapa suatu kawasan TOD penting memiliki infrastruktur jalur kendaraan tidak bermotor (jalur pejalan kaki dan pesepeda) dengan aksesibilitas tinggi. Selain itu, peneliti mendapat pelajaran terkait jalur pejalan kaki dan pesepeda yang *walkable* dan *bikeable*, serta memahami tentang pejalan kaki dan pesepeda serta kebutuhan dasarnya yang harus dipenuhi pada jalur khusus mereka.