

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Dari hasil analisis jumlah penyeberangan di Jalan Padjajaran Bandung diperoleh perbandingan pejalan kaki yang menyeberang di jembatan penyeberangan dengan jumlah pejalan kaki yang menyeberang di bawah jembatan penyeberangan secara keseluruhan $Pa/Pt_{total} = 8,67\%$ ($Pa/Pt < 25\%$) maka Pa/Pt_{total} tidak efektif.

2. Dari hasil analisis jumlah penyeberangan di Jalan Padjajaran Bandung diperoleh perbandingan tuna netra yang menggunakan jembatan dan yang tidak menggunakan jembatan penyeberangan $Pa/Pt_{\text{tuna netra}} = 56,41\%$ ($Pa/Pt > 25\%$) maka $Pa/Pt_{\text{tuna netra}}$ efektif.
3. Tipe fasilitas penyeberangan yang sesuai di Jalan Padjajaran Bandung berdasarkan hasil analisis adalah *Zebra Cross*. Dimana *Zebra Cross* ditempatkan pada zona yang paling banyak jumlah orang yang menggunakan jalan untuk dapat menyeberangi jalan pada ruas Jalan Padjajaran Bandung, yaitu pada zona IV.
4. Pembangunan jembatan di Jalan Padjajaran Bandung (Lampiran 9) dibangun sebagai fasilitas penyeberangan khusus buat kaum tuna netra dan cacat tubuh adalah efektif dipergunakan oleh kaum tuna netra/cacat tubuh karena dari hasil analisis $Pa/Pt_{\text{tuna netra}} = 56,41\%$ ($Pa/Pt > 25\%$), alasan dibangunnya jembatan penyeberangan pada Jalan Padjajaran Bandung ini karena permintaan dari Perkumpulan Tuna Netra se-Jawa Barat, yang melakukan demonstrasi dimana semenjak arus pada ruas Jalan Padjajaran Bandung diubah menjadi satu arah yang menyebabkan kecepatan kendaraan semakin tinggi sehingga seringkali terjadi kecelakaan yang menimpa kaum tuna netra dan cacat tubuh dengan tujuan untuk menjaga keselamatan penyeberang kaum tuna netra.
5. Berhubung jembatan yang diteliti ini adalah jembatan tuna netra dan cacat tubuh di Jalan Padjajaran Bandung, data kemiringan *ramp* 6° jembatan tuna netra dan cacat tubuh tersebut telah memenuhi persyaratan teknis yang diperuntukkan bagi penyandang tuna netra dan cacat tubuh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas

pada Bangunan Umum dan Lingkungan, dimana persyaratan kemiringan *ramp* yang telah ditentukan maksimum adalah 6° .

5.2 Saran

1. Cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penggunaan jembatan penyeberangan di Jalan Padjajaran Bandung ialah dengan memasang pagar pada tepi trotoar di kedua sisi jalan di Jalan Padjajaran Bandung (± 400 m), dan untuk menjaga bagi yang melanggar maka perlu adanya pengawasan serta penerapan hukum bagi yang melanggar peraturan lalu lintas oleh polisi di daerah tersebut, sampai masyarakat terbiasa menggunakan jembatan penyeberangan tersebut. Hal ini dapat mencegah pejalan kaki yang menyeberang jalan tanpa menggunakan jembatan penyeberangan.
2. Perlunya dibangun satu lagi jembatan khusus buat orang biasa sehingga pada Jalan Padjajaran Bandung sehingga ada dua buah jembatan penyeberangan, sesuai alasan ketika wawancara dimana banyak penyeberang biasa yang juga merasa malas dan lelah mendaki melalui jembatan khusus kaum tuna netra dan cacat tubuh, karena pada jembatan di Jalan Padjajaran Bandung yang tidak memiliki anak tangga sehingga jembatan memiliki kemiringan yang landai menyebabkan jembatan memiliki *ramp* yang lebih panjang dan jauh sampai pada tujuan (Lampiran 10), kalau dibandingkan dengan jembatan biasa walaupun memakai anak tangga tetapi tidak jauh dari tujuan.
3. Perlu adanya penambahan waktu penelitian pada lokasi jembatan penyeberangan di Jalan Padjajaran Bandung, dengan penambahan waktu

penelitian tersebut diharapkan bisa mendapatkan data yang lebih akurat pada daerah pengamatan jembatan penyeberangan di Jalan Padjajaran Bandung.

4. Perlunya dipasang rambu-rambu dilarang menyeberang melalui ruas jalan pada Jalan Padjajaran Bandung dengan harapan orang-orang akan menggunakan jembatan penyeberangan pada Jalan Padjajaran Bandung untuk menyeberang jalan.