

BAB V

PENUTUP

Bab ini merupakan bab penutu yang berisikan mengenai kesimpulan dari seluruh isi laporan pada bab sebelumnya mengenai hubungan antara karakteristik sosio-ekonom dengan pendestrian. Selain itu bab ini juga berisikan rekomendasi bagi pihak terkait, serta akan dijelaskan pula mengenai keterbatasan studi dan saran studi lanjutan dari penelitian ini.

5.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis yang telah dilakukan didapat kesimpulan mengenai penelitian ini, yaitu :

1) Penilaian tentang jalur pendestrian jalan Letjrnd Suprpto Kota Bengkulu.

Dari hasil pengisian kuesoner yang berjumlah 104 responden dihasilkan bahwa karakterisistik untuk trotoar terdapat tujuh variabel, dua orang memilih sangat buruk, tiga orang memilih biasa saja dan satu memilih buruk. Sedangkan untuk keamanan lalu-lintas terdapat lima variabel, dua biasa saja, dua sangat baik dan satu biasa saja. Untuk keamanan lima variabel, satu buruk, satu sangat buruk, satu sangat baik, dan dua biasa saja. Dan untuk keamanan terdapat Sembilan variabel enam biasa saja, dua sangat buruk, dan satu sangat baik.

Dari hasil analisis didapatkan bahwah ada beberapa variabel yang belum memenuhi harapan pengguna pendestrian hal ini didapatakan dari hasil analisis presepsi responden terhadap kuesoner yang memilih pilhan buruk, sangat buruk, dan sangat buruk sekali berikut beberapa variabel tersebut. Berikut Tabel data variabel yang pemilihan buruk, sangat buruk dan sangat buruk sekali dengan prsentase tertinggi data dapat dihat pada Tabel di bawah:

Table V.1

Variabel dengan pemilihan buruk, sangat buruk, dan sangat buruk sekali.

| No | variabel | Pilihan jawaban | Presentase |
|----|--|---------------------|------------|
| 1 | Ketersediaan trotoar yang menerus (tidak terputus) | Sangat Buruk | 42.30% |
| 2 | Ketersediaan penanda bagi penyandang disabilitas | Sangat Buruk | 28.20% |
| 3 | Pedagang kaki lima di trotoar | Buruk | 36.00% |
| 4 | Ketersediaan zebra cross | Buruk | 25.00% |
| 5 | Keberadaan kantor polisi di sekitar kawasan | Buruk | 36.50% |
| 6 | Ketersediaan CCTV | Sangat Buruk Sekali | 42.10% |
| 7 | Ketersediaan bangku | Sangat Buruk Sekali | 38.10% |
| 8 | Ketersediaan pohon di sepanjang jalan | Sangat Buruk | 23.10% |

Sumber: Hasil Analisis, 2021

2) Hubungan antara karakteristik sosio-ekonom dengan pedestrian.

Berdasarkan hasil perhitungan crosstab terdapat 9 aspek yang saling berhubungan antara karakteristik sosio-ekonomi dengan pedestrian :

- a. Trotoar dengan pekerjaan utama dengan nilai probabilitas $0.043*0.019$
- b. Trotoar dengan pendapatan perbulan dengan nilai probabilitas $0.006*0.034$
- c. Keselamatan lalu-lintas dengan pekerjaan utama dengan nilai probabilitas $0.015*0.015*$
- d. Keselamatan lalu-lintas dengan pendapatan perbulan dengan nilai probabilitas $0.000*0.028$
- e. Keamanan dengan jenis kelamin dengan nilai probabilitas $0.015*$

- f. Keamanan dengan pekerjaan utama dengan nilai probabilitas sebesar $0.009*0.009*0.06*0.029$
- g. Keamanan dengan pendapatan per bulan dengan nilai probabilitas 0.042
- h. Kenyamanan dengan pekerjaan utama dengan nilai probabilitas $0.006*0.044*0.43*0.039$
- i. Kenyamanan dengan pendapatan perbulan dengan nilai probabilitas $0.007*0.013*0.007*0.044$

5.2 Rekomendasi.

Setelah melalui tahapan penelitian maka diketahui variabel yang belum sesuai dengan keinginan pengguna jalur pedestrian di jalan letjend suprpto kota Bengkulu maka untuk kebutuhan pembangunan ada delapan variabel yang harus ditingkatkan yaitu:

1. Ketersediaan trotoar yang menerus (tidak terputus)
2. Ketersediaan penanda bagi penyandang disabilitas
3. Pedagang kaki lima di trotoar
4. Ketersediaan zebra cross
5. Keberadaan kantor polisi di sekitar kawasan
6. Ketersediaan CCTV
7. Ketersediaan bangku
8. Ketersediaan pohon di sepanjang jalan.

Kedelapan variabel diatas merupakan pemilihan sekala buruk dengan prsentase tertinggi pada hasil analisis dari kuesoner yang telah disebarkan. Maka dari itu kedelapan variabel ini memerlukan perbaikan, pembangunan dan peningkatan pembangunan.