

BAB V

PENUTUP

Setelah melakukan pengolahan data dan penelitian maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

- Dari penyebaran hasil survey lapangan sebanyak 104 responden dapat diidentifikasi nilai fasilitas fasilitas yang tersedia di lokasi studi.
- Dari hasil analisis bahwa, penilaian variabel kondisi trotoar didapatkan bahwa aspek lebar trotoar(805 poin) merupakan nilai tertinggi.
- Adapun aspek penilaian variabel kondisi trotoar pada aspek parkir kendaraan di trotoar(759 poin) merupakan nilai terendah dan perlu diperbaiki, dimana masih banyak masyarakat yang memarkirkan kendaraannya di trotoar.
- Dari hasil analisis bahwa, penilaian variabel kondisi keselamatan lalu lintas didapatkan bahwa aspek jumlah kendaraan yang lewat(805 poin) merupakan nilai tertinggi.
- Adapun aspek penilaian variabel keselamatan lalu lintas pada aspek ketersediaan lampu lalu lintas(746) merupakan nilai terendah dan perlu diperbaiki, dimana minimnya ketersediaan lampu lalu lintas untuk menyebrang.
- Dari hasil analisis bahwa, penilaian variabel kondisi keamanan lalu lintas didapatkan bahwa aspek keberadaan kantor polisi(746 poin) merupakan nilai tertinggi.
- Adapun aspek penilaian variabel keamanan pada aspek grafiti(712) merupakan nilai terendah dan perlu diperbaiki, dimana masih ada masyarakat yang melakukan vandalisme.
- Dari hasil analisis bahwa, penilaian variabel kondisi kenyamanan didapatkan bahwa aspek ketersediaan pohon disepanjang jalan(849 poin) merupakan nilai tertinggi.
- Adapun aspek penilaian variabel kenyamanan pada aspek bau yang tidak sedap(762) merupakan nilai terendah dan perlu diperbaiki.
- Dari hasil analisis bahwa, penilaian variabel guna lahan didapatkan bahwa aspek cafe/restoran(821 poin) merupakan nilai tertinggi.

- Adapun aspek penilaian variabel guna lahan pada aspek pasar(756) merupakan nilai terendah dan perlu diperbaiki.
- Dari analisis data didapatkan keterkaitan hubungan antara persepsi sosio demografi dengan persepsi karakteristik perjalanan.
- Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik gender dengan keadaan trotoar di aspek ketiga yaitu lebar trotoar dengan nilai 0,015, dengan kata lain H_0 diterima. Artinya adalah masyarakat tiap gender memiliki kecenderungan menggunakan jalur pedestrian dilihat dari lebar trotoarnya.
- Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik gender dengan keselamatan lalu lintas di bagian keempat yaitu kecepatan kendaraan yang lewat dengan nilai 0,015, dengan kata lain H_0 diterima. Artinya adalah masyarakat tiap gender memiliki kecenderungan berhati hati saat berjalan di jalur pedestrian ketika melihat kecepatan kendaraan yang lewat.
- Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik umur dengan keadaan trotoar di bagian pertama dan kelima yaitu ketersediaan trotoar yang menerus dengan nilai 0,002, dan ketersediaan penanda bagi penyandang disabilitas dengan nilai 0,050. Dengan kata lain H_0 diterima. Artinya adalah masyarakat tiap usia memiliki kecenderungan memilih berjalan di jalur pedestrian yang menerus atau tidak terputus dan memilih trotoar dengan ketersediaan penanda bagi penyandang disabilitas.
- Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik usia dengan keselamatan lalu lintas di bagian ketiga yaitu jumlah kendaraan yang lewat dengan nilai 0,003, dengan kata lain H_0 diterima. Artinya adalah masyarakat tiap usia memiliki kecenderungan berhati hati saat berjalan di jalur pedestrian ketika melihat jumlah kendaraan yang lewat.
- Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik usia dengan keamanan lalu lintas diseluruh aspek yaitu pertama, masyarakat tiap usia merasa aman berjalan di fasilitas pedestrian karena dekat dengan kantor polisis. Kedua, masyarakat tiap usia merasa aman berjalan di fasilitas pedestrian karena ketersediaan cctv yang banyak untuk memantau. Ketiga, Masyarakat merasa aman berjalan di fasilitas pedestrian karena jumlah

pejalan tidak banyak. Selanjutnya, masyarakat tiap usia merasa aman berjalan di jalur pedestrian. Terakhir, masyarakat tiap usia merasa aman berjalan disana karena rendahnya kejadian kriminalitas.

- Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik umur dengan kenyamanan trotoar di bagian kedua, keempat, ketujuh, dan kedelapan. Yaitu kesesuaian lebar dan tinggi bangunan, ketersediaan tempat sampah, kebersihan lingkungan dari polusi udara, dan minim bau tidak sedap. Dengan kata lain H_0 diterima.
- Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik pendidikan dengan keamanan di bagian ketiga yaitu jumlah orang yang berjalan. Dimana masyarakat cenderung merasa aman berjalan di trotoar yang tidak terlalu ramai pejalan kaki.

Ditemukan keterhubungan antara *chi-square* karakteristik pendidikan dengan kenyamanan di bagian kedua yaitu proporsi bangunan. Dimana masyarakat cenderung merasa nyaman berjalan di trotoar yang memiliki proporsi bangunan yang memadai.