BAB V
PENUTUP

Bab ini merupakan bab penutup yang menyatakan mengenai kesimpulan dari seluruh isi laporan pada bab sebelumnya mengenai persepsi pengguna kereta api tentang *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall berdasarkan variabel keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Pada bagian akhir bab ini dihasilkan sebuah rekomendasi yang dapat menjadi solusi atau masukan bagi pihak terkait, serta akan dijelaskan mengenai kelemahan dari studi yang telah dilakukan beserta saran studi lanjutan dari penelitian ini.

5.1 Kesimpulan

Hasil kesimpulan analisis yang telah dilakukan pada penelitian ini, diketahui sebagai berikut :

1. Pada penelitian ini karakteristik responden paling banyak penumpang KRD Patas Ac yang menjadi responden adalah berjenis kelamin laki-laki dengan usia antara 20 sampai dengan 24 tahun, berpendidikan terakhir SMA/SMK/MA/Sederajat, dengan pekerjaan yang paling dominan adalah sebagai pegawai swasta dan berpenghasilan rata-rata sama dengan atau leih dari 3.000.000 rupiah. Untuk karakteristik perjalanan, responden merupakan komuter/penglaju yang menggunakan kereta api setiap dan memiliki jarak tempuh dari Stasiun Hall ke tempat bekerja sejauh sama dengan atau lebih dari 1000 meter atau 1 kilometer dengan menggunakan moda tidak berjalan kaki (seperti angkutan umum atau pribadi);
2. Tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall menurut persepsi pengguna kereta api KRD Patas AC setelah proses analisis didapatkan penilaian tentang *walkbaility* adalah cukup aman, nyaman, selamat dan indah dengan nilai paling tinggi untuk keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur *pedestrian*.
3. Hubungan antara tingkat *Walkability* dengan karakteristik responden yang menggunakan moda berjalan kaki dan tidak berjalan kaki menuju tempat bekerja

dari Stasiun Hall memiliki hubungan yang signifikan terhadap penilaian tingkat *walkability* jalan di sekitar Stasiun Hall. Untuk tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik jenis kelamin, memiliki nilai probabilitas sebesar 0,027 untuk tingkat keamanan, 0,002 untuk tingkat keselamatan, 0,003 untuk tingkat kenyamanan dan 0,043 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik usia, memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,002 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,003 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik jenis penghasilan, memiliki nilai probabilitas sebesar 0,003 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,000 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan menggunakan moda berjalan kaki dengan jenis pekerjaan, memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,000 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik pendidikan terakhir, memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,005 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan tidak menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik jenis kelamin memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,000 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan tidak

menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik jenis usia memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,000 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan tidak menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik penghasilan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,000 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan tidak menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik jenis pekerjaan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,000 untuk tingkat keindahan. Pada tingkat *walkability* berdasarkan persepsi pengguna kereta api dari Stasiun Hall menuju ke tempat bekerja dengan tidak menggunakan moda berjalan kaki dengan karakteristik pendidikan terakhir memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000 untuk tingkat keamanan, 0,000 untuk tingkat keselamatan, 0,000 untuk tingkat kenyamanan dan 0,000 untuk tingkat keindahan.

5.2 Rekomendasi

Setelah melakukan penelitian mengenai tingkat *walkability* jalur pejalan kaki disekitar Stasiun Hall, telah diketahui mengenai permasalahan-permasalahan yang terdapat di lapangan. Berikut ini saran rekomendasi bagi pihak terkait sebagai upaya peningkatan kualitas dan solusi bagi permasalahan jalur pejalan kaki di Stasiun Hall di Kota Bandung, yaitu :

- Melaksanakan penertiban PKL di sepanjang jalan jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Hall karena mengganggu aksesibilitas pejalan kaki;
- Kepada pemerintah untuk memperhatikan, memperbaiki dan menata serta melengkapi jalur pejalan kaki yang telah ada, khususnya dalam hal pelayanan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi pengguna jalur pejalan kaki

penyandang cacat dengan memperhatikan standar yang telah dibuat, sehingga menghasilkan fasilitas pejalan kaki yang *walkable.*

5.3 Kelemahan Studi dan Saran Studi Lanjutan

Setelah melakukan penelitian mengenai tingkat *walkability* jalur pejalan kaki disekitar Stasiun Hall, terdapat kekurangan dan kelemahan dalam penelitian ini, antara lain :

- Penelitian ini kurang didukung data-data yang lengkap mengenai jalur pejalan kaki dari Dinas terkait;

Dari kelemahan-kelemahan studi dan temuan-temuan dari penelitian yang sudah diketahui, maka penulis memberikan saran untuk studi lanjutan yang dapat dilakukan guna sebagai penyempurnaan atas penelitian ini yaitu:

- Melakukan studi mengenai persepsi dari pengguna jalur pejalan kaki antara karakteristik responden dengan pengguna kereta api dengan tujuan berbelanja dan sekolah;
- Melakukan studi mengenai dampak permukiman informal di sekitar jalur rel kereta api Stasiun Hall terhadap keamanan, kenyamanan dan keselamatan pengguna kereta api dan masyarakat sekitar;
- Melakukan studi mengenai konsep alternatif desain penataan jalur pejalan kaki yang *walkable* agar masyarakat mau membudayakan berjalan kaki.