BAB II
LANDASAN TEORI
JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG (JPO)

II.1 Objek Penelitian

II.1.1 Pengertian Jembatan

Jembatan penyeberangan pejalan kaki adalah jembatan yang hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki. *Viaduct* merupakan sebutan untuk jembatan yang melintas diatas jalan. Jembatan penyeberangan berfungsi untuk melewatkan jalan yang terputus karena adanya hambatan seperti saluran, sungai, kanal, selat, lembah, jalan, dan rel kereta api. (Kementerian PU, 1995, h.4).

II.1.2 Perkembangan Jembatan Orang

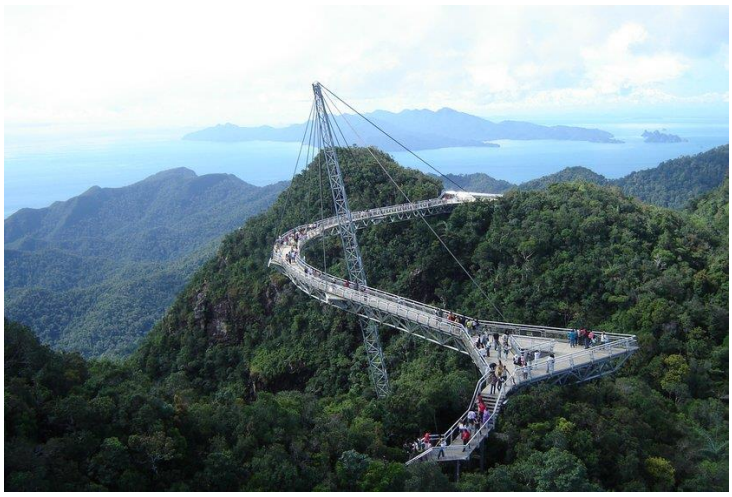
Sejarah jembatan dan peradaban manusia dapat dikatakan sejalan dengan waktu. Manusia mengkategorikan lima tipe jembatan seperti balok (*beam*), kantilever (*cantilever*), pelengkung (*arch*), kabel gantung (*suspension*) dan rangka (*truss*). Empat tipe jembatan pertama berawal dari kehidupan sebelum masehi. Seperti contoh jembatan yang tumbang melintasi sungai yang dinamakan (*simple beam bridge*).



Gambar II.1 Pohon tumbang sebagai jembatan melewati sungai (Alaska)
Sumber : https://static1.squarespace.com/static/507b480bc4aa45dec4ef6990/t/52444a62e4b06b950f8fd1b3/1380207205905/Creek+crossing+bridge+log+Southeast+Alaska+forest.jpg
(Diakses pada 27/10/17)



Gamabr II.2 jembatan orang melintasi jurang (Swiss)
Sumber : http://travel.tribunnews.com/2017/04/30/melintasi-jurang-terjal-sampai-hutan-belantara-ini-8-jembatan-paling-ekstrem-di-dunia
(Diakses pada 27/01/18)



Gambar II.3 Jembatan orang melintasi hutan (Malaysia)
Sumber : http://travel.tribunnews.com/2017/04/30/melintasi-jurang-terjal-sampai-hutan-belantara-ini-8-jembatan-paling-ekstrem-di-dunia?page=2
(Diakses pada 27/01/18)

Perkembangan jembatan sudah semakin maju dikarenakan adanya penemuan-penemuan material baru seperti kayu dan batu yang disatukan dengan besi sehingga lebih kuat. Jembatan pelengkung pertama dibangun melintasi sungai Severn di Inggris pada tahun 1776. Sedangkan jembatan gelegar baja dibangun pada jalan kereta api di Dublin Drogheda pada tahun 1824.



Gambar II.4 Jembatan orang melintasi lalu lintas (Portugal)
Sumber : http://news.lewatmana.com/5-jembatan-penyeberangan-terindah-di-dunia/
(Diakses pada 30/01/18)



Gambar II.5 Jembatan orang melintasi rel kereta api (Perancis)
Sumber : http://lukevery.blogspot.co.id/2011/03/indahnya-jembatan-penyebrangan-unik-di.html
(Diakses pada 30/01/18)

Jembatan merupakan peralatan tertua yang digunakan dalam peradaban manusia. Jembatan pada zaman dulu terbuat dari batang pohon ataupun balok kayu yang besar agar dapat menyeberangi sungai kecil. Menurut Degrand, pembangunan jembatan pertama di sungai Nil oleh Raja Manes dari Mesir pada tahun 2650 SM, tetapi tidak diketahui detailnya. Karena materialnya cukup mudah dan banyak maka jembatan kayu telah digunakan cukup lama. Diodorus Siculus pernah menyusun suatu deskripsi jembatan kayu yang dibangun oleh Ratu Semirawis dari Babilions melintas sungai Efhrat pada tahun 783 SM. Jembatan bertumpu pada

pier-pier batu yang beralaskan lantai kayu. Lantai kayu mudah untuk dipindahkan atau digeser sehingga para pencuri tidak dapat masuk ke kota pada malam hari. Peristiwa penting dalam pembangunan jembatan adalah pengenalan jembatan pelengkung, karena memungkinkan untuk menggunakan material seperti pasir dan batuan. Jembatan primitif mulai dikembangkan oleh bangsa Indian, Yunani, Romawi dan China.

II.1.3 Ketentuan Pembangunan Jembatan

Faktor perancangan untuk mempertimbangakan teknik ketentuan jembatan penyeberangan untuk para pejalan kaki di perkotaan harus dilaksanakan berdasarkan ketentuan-ketentuan seperti yang dijelaskan Kementerian PU (1995) bahwa :

- Pembangunan jembatan penyeberangan untuk para pejalan kaki yang melintas di atas jalan raya ataupun jalan kereta maka pelaksanaannya harus mudah dan cepat, tidak mengganggu lalu lintas yang sedang berjalan, memenuhi ketentuan untuk keselamatan dan keamanan pemakai jalan yang berada di bawahnya, pemeliharaan tidak dilakukan secara intenif, harus dilakukan dengan cepat dan mudah.
- Pembangunan harus memenuhi tuntutan estetika agar dapat selaras dengan lingkungan sekitar.

II.1.4 Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan JPO

Menurut Hartanto (seperti dikutip oleh Tukiman, 2015) pejalan kaki tidak menggunakan jembatan penyeberangan karena kondisi fisik jembatan yang tidak layak seperti tingginya jembatan penyeberangan, sempit, tangga yang terjal, kondisi kotor serta adanya pengemis sehingga membuat malas. Para pejalan kaki lebih memilih menyeberang sembarangan karena lebih praktis dan cepat.

II.1.5 Penggunaan Jembatan Penyeberangan yang Tidak Ideal

Pegetahuan masyarakat tentang jembatan penyeberangan orang harus dilakukan agar masyarakat paham akan fungsi jembatan penyeberangan yang sebenarnya. Kesadaran akan pentingnya memelihara dan menjaga jembatan penyeberangan juga harus dilakukan agar jembatan penyeberangan tidak rusak oleh orang yang tidak bertanggung jawab. Seperti penggunaan jembatan penyeberangan yang tidak ideal yang digunakan sebagai tempat pasang iklan, berjualan, adanya pengamen, dan tempat untuk istirahat.

- Tempat pasang iklan



Gambar II.6 Jembatan Asia Afrika (Simpang lima)
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 14/10/17)



Gambar II.7 Jembatan Asia Afrika (Alun-alun Bandung)
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 18/04/17)



Gambar II.8 Jembatan Ir.H.Juanda (Taman Radio)
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 14/10/17)



Gambar II.9 Jembatan Kebon Kelapa
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(16/7/17)

Jembatan penyeberangan merupakan fasilitas yang sudah disediakan oleh Pemerintah untuk masyarakat agar dapat digunakan untuk menyeberang jalan. Pemerintah bekerja sama dengan pihak swasta agar jembatan penyeberangan dapat dibangun. Jembatan penyeberangan dibangun sesuai dengan kebutuhan masyarakat yang berada di wilayah dengan kondisi lalu lintas yang ramai seperti sekolah, pasar, dan tempat yang banyak aktifitas masyarakat lainnya.



Gambar II.10 Jembatan Merdeka (Balai Kota)
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 18/04/17)

Jembatan penyeberangan dibangun oleh investor karena Pemerintah tidak mempunyai dana yang lebih untuk membangun jembatan penyeberangan. Maka diatas bangunan jembatan penyeberangan terdapat papan iklan sebagai kompensasi yang berasal dari pihak swasta karena telah membangun jembatan penyeberangan.

- Tempat untuk mencari nafkah



Gambar II.11 Berdagang di Jembatan Merdeka (Balai Kota)
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 18/04/17)



Gambar II.12 Mengamen di Jembatan Merdeka (BIP)
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 11/06/17)

Wilayah jembatan penyeberangan masih ditemukan orang-orang yang berjualan, pengemis, dan pengamen. Seperti di jembatan penyeberangan yang berada di jalan Merdeka dekat Balai kota, mereka berjualan di tangga jembatan penyeberangan sehingga membuat tidak nyaman. Sedangkan di jalan Merdeka, para pengamen melakukan aktifitasnya di dalam jembatan penyeberangan sehingga mengganggu para pejalan kaki jika akan berjalan.

- Tempat untuk istirahat



Gambar II.13 Tempat untuk beristirahat
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 12/06/17)

Jembatan penyeberangan orang sering digunakan untuk tempat beristirahat oleh para tunawisma, karena jembatan penyeberangan yang jarang tidak digunakan oleh para pejalan kaki. Seperti yang berada di jembatan penyeberangan yang berada di jalan Padjajaran, para tunawisma beristirahat di dalam jembatan penyeberangan.

II.1.6 Jenis Penyeberangan

Penyediaan prasarana untuk pejalan kaki harus berdasarkan karakteristik sistem transportasi karena pejalan kaki membutuhkan keterhubungan dengan sistem transportasi. Kegiatan para pejalan kaki harus terhubung dengan prasarana jaringan pejalan kaki yang berseberangan dengan menyediakan jalur penyeberangan. Penyediaan penyeberangan bertujuan agar jalur perjalanan kaki yang ada tidak terputus serta untuk memudahkan dalam pergantian jalur berbeda. Kementerian PU, 2014, h.20)

- Penyeberangan sebidang

  Penyeberangan sebidang digunakan untuk pejalan kaki yang sebidang dengan jalan.

  a. Penyeberangan *zebra*



Gambar II.14 Penyeberangan *Zebra*
Sumber : https://www.kompasiana.com/miramarsellia/zebra-itu-sudah-punah_551f58a8a333114340b659eb
(Diakses pada 27/01/18)

Penyeberangan *zebra* merupakan fasilitas penyeberangan yang sudah disediakan untuk pejalan kaki dengan dilengkapi marka untuk batas agar menyeberang dengan tertib. Penggunaannya lebih mudah dan praktis.

b. Penyeberangan *pelican*



Gambar II.15 Penyeberang *pelican*
Sumber : https://denpasarkota.go.id/index.php/baca-berita/9612/Dinas-Perhubungan-Kota-Denpasar-Pasang-Lampu-Pelican-Crossing
(Diakses pada 27/01/18)

Fasilitas untuk penyeberangan pejalan kaki sebidang yang dilengkapi dengan marka dan lampu pengatur lalu lintas. Penggunaan dengan lampu pengatur lalu lintas agar masyarakat lebih mudah untuk menyeberang jalan hanya menekan tombol dan menunggu lampu menjadi berwarna merah kemudian kendaraan akan berhenti di belakang garis *zebra cross.*

- Penyeberangan tidak sebidang

  Penyeberangan tidak sebidang merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang terletak di atas atau di bawah permukaan tanah.

  a. Jembatan penyeberangan

     Jembatan penyeberangan merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang terletak di atas permukaan tanah.



Gambar II.16 Jembatan penyeberangan orang
Sumber : http://megapolitan.kompas.com/read/2015/03/26/13155171/Ahok.Sebut.Jembatan.Penyeberangan.di.Jakarta.Sangat.Parah
(Diakses pada 30/01/18)

b. Terowongan

Terowongan merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang terletak di bawah permukaan tanah.



Gambar II.17 Terowongan penyeberangan orang
Sumber : https://asset.kompas.com/data/photo/2017/01/20/1551385WhatsApp-Image-2017-01-20-at-15.46-.12-2-780x390.jpeg
(Diakses pada 27/01/18)

II.2 Analisis Permasalahan

Pandangan masyarakat yang didapat menjelaskan dari hasil observasi, dan wawancara secara langsung ke lapangan. Dapat disimpulkan bahwa fasilitas umum yang sudah disediakan seperti jembatan penyeberangan orang baik secara fisik masih memilik permasalahan, sedangkan secara perilaku baik pengguna maupun pelanggar masih banyak yang tidak tertib.

II.2.1 Analisis Permasalahan Berdasarkan Kondisi Fisik

Dari hasil observasi di sembilan jembatan penyeberangan orang terdapat kondisi jembatan yang tidak terawat seperti lantai yang mengelupas, besi berkarat, lantai yang terbuat dari lempengan besi tetapi sudah berlubang, tangga yang terlalu curam, lebar tangga yang sempit, kontruksi jembatan yang terlalu tinggi, dan pembatas besi yang terlalu pendek sehingga sangat berbahaya.



Gambar II.18 Besi Berkarat
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 31/01/18)



Gambar II.19 Lantai Mengelupas
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 18/04/17)



Gambar II.20 Lebar Tangga yang Sempit
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 31/01/18)

II.2.2 Analisis Permasalahan Berdasarkan Perilaku Tidak Tertib

Berdasarkan hasil observasi umumnya para pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas yang sudah tersedia seperti jembatan penyeberangan karena dinilai kurang praktis dan tidak aman, lebih memilih menyeberang sembarangan karena lebih efektif dalam segi waktu, agar cepat sampai tujuan, kondisi jembatan yang tidak terawat dan jembatan penyeberangan yang tidak nyaman.

II.2.2.1 Tidak Menggunakan JPO

Dari hasil observasi di jembatan penyeberangan jalan Wastukencana, jalan Merdeka, jalan Kebon Kelapa, jalan Asia Afrika, jalan Padjajaran, dan jalan Ir.H. Djuanda, ditemukan bahwa masyarakat yang sudah menyeberang tetapi tidak menggunakan jembatan penyeberangan dikarenakan menggunakan jembatan terlalu lama, memakan waktu karena harus naik turun tangga, sedang terburu-buru, lebih cepat sampai lewat bawah, lebih mudah menyeberang sembarangan karena ada trotoar di tengah jalan, malas menggunakan jembatan penyeberangan, dan kondisi jembatan penyeberangan seperti kurang terawat.

II.2.2.2 Melakukan Pengrusakan

Berdasarkan hasil observasi di jembatan penyeberangan terdapat permasalahan secara fisik kondisi jembatan penyeberangan seperti vandalisme, membuang sampah sembarangan di tangga jembatan, dan pengrusakan JPO. Para penyeberang enggan menggunakan jembatan penyeberangan karena kondisi jembatan yang tidak nyaman karena adanya sampah, coretan di tiang-tiang jembatan, dan bau sehingga malas menggunakan JPO.



Gambar II.21 Sampah Sembarangan
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 01/11/17)



Gambar II.22 Vandalisme
Sumber : Dokumentasi Pribadi
(Tanggal 21/12/17)

II.2.3 Hasil Survei Observasi

Pada bagian ini merupakan hasil survei dengan melihat kondisi fisik JPO dan perilaku pengguna JPO di kota Bandung dalam bentuk observasi. Observasi dilakukan agar dapat mengetahui seberapa parah fasilitas Pemerintah yang sudah jarang digunakan oleh masyarakat tersebut. Observasi dilakukan di sembilan JPO yang berada di Bandung Tengah, karena wilayah tersebut merupakan pusat dari segala aktifitas. Hasil observasi mendapatkan bahwa kondisi JPO sangat kurang layak untuk digunakan, seperti JPO di jalan Ir.H. Djuanda dekat taman radio besi berkarat, tangga yang terlalu terjal dan sempit. Masih di wilayah yang sama JPO di dekat SMAN 1 lempengan besi untuk pijakan sudah berlubang dan berkarat. Perilaku pengguna yang tidak tertib seperti JPO di jalan Asia Afrika membuang sampah di tangga jalur untuk pejalan kaki, melakukan vandalisme.

II.2.4 Wawancara

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Yul dari Dinas Bina Marga dan Pengairan dapat disimpulkan bahwa penyebab JPO tidak digunakan bias dilihat dari segi lokasi yang tidak tepat karena tidak ada aktivitas masyarakat yang menyeberang, lalu lintas relatif berkecepatan rendah, adanya median di tengah jalan, kontruksi jembatan yang terlalu curam sehingga membuat malas menggunakan JPO, tidak terawatnya jembatan penyeberangan karena terdapat corertan, membuang sampah sembarangan. Solusi agar masyarakat menyeberang menggunakan JPO dengan sosialisasi peningkatan kesadaran, dengan menutup median seperti di jalan Merdeka Bandung, membuat jembatan penyeberangan menjadi menarik.



Gambar II.23 Wawancara dengan Bapak Yul
Sumber: Dokumentasi Pribadi

II.3 Analisis

Untuk mendapatkan data yang mendalam, maka dilakukan dengan cara analisis melalui observasi secara langsung. Untuk mendapatkan informasi yang akurat mengenai prilaku pengguna jembatan penyeberangan di kota Bandung maka proses pengambilan data di lapangan menggunakan observasi, diantaranya dilakukan di lima jembatan penyeberangan orang yang berada di jalan Merdeka, jalan Wastukencana, jalan Padjajaran, jalan Kebon kelapa, dan jalan Asia Afrika. Data yang didapatkan juga lebih akurat dan bisa menjadikan hasil penelitian ini sesuai yang diharapkan karena bersumber langsung kepada bidang Pengembangan dan Pengendalian, Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung.

II.3.1 Hasil Observasi

A. Jembatan Penyeberangan Jalan Merdeka (Balai Kota)

Observasi yang dilakukan pada hari minggu tanggal 11 juni Kendaraan ramai lancar suasana sedang panas dan banyak pengunjung yang mendatangi taman Balai kota. Banyak aktivitas yang dilakukan di dekat jembatan penyeberangan orang misalnya duduk di kursi taman, bermain air di sungai, berfoto, berolahraga, dan aktivitas lainnya. Dibawah jembatan penyeberangan orang terdapat tulisan himbauan berupa baligho dari Satlantas Polrestabes Bandung ”Pejalan kaki agar menyeberang di jembatan penyeberangan. Observasi dilakukan mulai jam 10.42-11.42.



Gambar II.24 Observasi JPO Merdeka
Sumber : Dokumentasi Pribadi

1) Resume Observasi Jembatan Jalan Merdeka (Balai Kota)

Observasi dilakukan hari minggu tanggal 11 juni 2017 pada pukul 10.42-11.44. keadaan. Kendaraan ramai lancar suasana sedang panas dan banyak pengunjung yang mendatangi taman Balai kota. Pada observasi di jembatan penyeberangan terjadi empat pelanggaran dengan menyeberang sembarangan dikarenakan terburu-buru.

B. Jembatan Penyeberangan Jalan Wastukencana

Minggu tanggal 11 juni 2017 susasana sedang ramai oleh pengunjung Masjid Al-Ukhuwah dan kendaraan umum, cuaca tidak terlalu panas Jembatan ramai digunakan karena di masjid Al-Ukhuwah sedang diadakan acara keagamaan dan bazar.



Gambar II.25 Observasi JPO Wastukencana
Sumber : Dokumentasi Pribadi

1) Resume Observasi Jembatan Jalan Wastukencana

Observasi dilakukan hari minggu tanggal 11 juni 2017 pada pukul 11.48-12.50. Keadaan sedang ramai oleh pengunjung Masjid Al-Ukhuwah dan kendaraan umum, cuaca tidak terlalu panas. Jembatan ramai digunakan karena di masjid Al-Ukhuwah sedang diadakan acara keagamaan dan bazar. Pada observasi di jembatan penyeberangan terjadi tujuh pelanggaran dengan menyeberang sembarangan dikarenakan menyeberang dengan berramai-ramai.

C. Jembatan Penyeberangan Jalan Padjajaran

Senin tanggal 12 juni 2017 kondisi jembatan tidak terawat karena adanya tunawisma menyebabkan kurang bersih dan membuat orang menjadi malas menggunakan jembatan penyeberangan diakibatkan karena kurang nyaman. Lampu penerangan tidak terlihat, bahan jembatan terbuat dari besi dan beton bahkan jembatan tidak menggunakan tangga tetapi menggunakan jalan datar dikarenakan jembatan tersebut khusus untuk kaum difabel atau disabilitas. Keadaan sudah diguyur hujan. Lalu lintas sangat ramai dengan kecepatan kendaraan sekitan 30 sampai 40 kilometer. Observasi dilakukan pada jam 15.01-15.35 sore.



Gambar II.26 Observasi JPO Padjajaran
Sumber : Dokumentasi Pribadi

1) Resume Observasi Jembatan Jalan Padjajaran

Observasi dilakukan hari senin tanggal 12 juni 2017 pada pukul 15.01-15.35. Keadaan jembatan tidak terawat karena adanya tunawisma menyebabkan kurang bersih dan membuat orang menjadi malas menggunakan jembatan penyeberangan diakibatkan karena kurang nyaman. Lampu penerangan tidak terlihat, bahan jembatan terbuat dari besi dan beton bahkan jembatan tidak menggunakan tangga tetapi menggunakan jalan datar dikarenakan jembatan tersebut khusus untuk kaum difabel atau disabilitas. Pada observasi di jembatan penyeberangan terjadi sembilan pelanggaran dengan menyeberang sembarangan dikarenakan jembatan penyeberangan yang jaraknya cukup jauh karena tidak menggunakan anak tangga, tetapi menggunakan beton yang datar.

D. Jembatan Penyeberangan Jalan Kebon Kelapa

Minggu tanggal 16 Juli 2017 keadaan di dekat jembatan penyeberangan orang ramai oleh kendaraan tetapi aktivitas pedagang dan penyeberang belum terlalu ramai. Di lingkungan dekat jembatan penyeberangan orang terdapat mobil angkutan umum yang sedang parkir tepat di bawah jembatan penyeberangan orang. Cuaca di lokasi tidak terlalu panas. Kondisi jembatan penyeberangan orang tidak terawat karena terlihat adanya papan iklan, besi yang menghitam akibat berkarat, kontruksi jembatan penyeberangan yang kurang nyaman karena terlalu tinggi sehingga tangga menjadi terjal dan sempit.



Gambar II.27 Observasi JPO Kebon Kelapa
Sumber : Dokumentasi Pribadi

1) Resume Observasi Jembatan Jalan Kebon Kelapa

Observasi dilakukan hari minggu tanggal 16 juli 2017 pada pukul 09.56-10.49. Keadaan di dekat jembatan penyeberangan orang ramai oleh kendaraan tetapi aktivitas pedagang dan penyeberang belum terlalu ramai. Pada observasi di jembatan penyeberangan terjadi tiga puluh delapan pelanggaran dengan menyeberang sembarangan dibawah jembatan penyeberangan dikarenakan kontruksi tangga jembatan yang curam dan tinggi sehingga membuat malas menyeberang. Para pelanggar lebih memilih menyeberang sembarangan meskipun lalu lintas sedang ramai, jika para pelanggar menyeberang sembarangan maka lalu lintas menjadi macet meskipun dalam jangka waktu yang sebentar.

E. Jembatan Penyeberangan Jalan Asia Afrika

Minggu tanggal 16 Juli 2017 suasana didekat jembatan penyeberangan orang sangat ramai dipenuhi oleh orang-orang yang sedang berkumpul bersama keluarga di taman Masjid Agung. Banyak pedagang makanan di dekat jembatan penyeberangan. Lalu lintas sangat ramai oleh kendaraan bermotor. Para pedagang kaki lima mulai berpindah tempat ke bawah jembatan penyeberangan dikarenakan adanya penertiban pedagang kaki lima oleh petugas Satpol PP.



Gambar II.28 Observasi JPO Asia Afrika
Sumber : Dokumentasi Pribadi

1) Resume Observasi Jembatan Jalan Asia Afrika

Observasi dilakukan hari minggu tanggal 16 juli 2017 pada pukul 09.56-10.49. Keadaan di dekat jembatan penyeberangan orang sangat ramai dipenuhi oleh orang-orang yang sedang berkumpul bersama keluarga di taman Masjid Agung. Pada observasi di jembatan penyeberangan terjadi sebelas pelanggaran dengan menyeberang sembarangan dibawah jembatan penyeberangan dikarenakan adanya waktu dan kesempatan menyeberang sembarangan.

II.3.2 Wawancara dengan Dinas Terkait

A. Wawancara dengan Dinas Bina Marga dan Perairan

Wawancara dilakukan pada tanggal 22 Juni 2017 kepada Bapak Yul dari bidang pembangunan dan pengendalian, Dinas Bina Marga dan Pengairan (DBMP). Wawancara dilakukan secara langsung.

Tabel II.1 Wawancara dengan Bapak Yul
Sumber : Dokumentasi Pribadi

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apa yang menjadi hal utama dalam membangun jembatan penyeberangan ?	jembatan penyeberangan orang (JPO) dibangun oleh investor dan bukan dari Pemerintah. Para pengusaha membangun jembatan penyeberangan dengan biaya sendir dengan pengerjaan selama lima tahun. Biasanya ada permohonan dari warga sekitar untuk membangun jembatan penyeberangan orang, karena keterbatasan anggaran dari Pemda.
2	Apa ketentuan-ketentuan membangun jembatan penyeberangan ?	diatur dalam UUD jalan, UUD lalu lintas dari Dishub (Dinas Perhubungan), UUD dari PU (Pekerjaan Umum), pedoman pemanfaatan ruang lingkup jalan no 20 tahun 2010, persetujuan dari warga, kajian andalalin dari Dishub, kajian kontruksi dari PU.
3	Apakah ada fungsi lain jembatan penyeberangan selain untuk menyeberang ?	Fungsi lain jembatan penyeberangan orang yaitu untuk memasang media iklan.
4	Apa faktor yang menyebabkan jembatan penyeberangan tidak digunakan ?	dilihat dari segi lokasi yang tidak tepat karena tidak ada aktivitas masyarakat yang akan menyeberang, lalu lintas relatif berkecepatan rendah, adanya median di tengah jalan, kontruksi jembatan yang terlalu curam sehingga membuat malas menggunakan jembatan penyeberangan, tidak terawatnya jembatan penyeberangan.
5	Apa yang harus dilakukan agar orang menggunakan jembatan penyeberangan ?	dengan sosialisasi peningkatan kesadaran, dengan menutup median seperti contoh di jalan Merdeka, membuat jembatan penyeberangan

		menjadi menarik.
6	Ditempat seperti apa jembatan penyeberangan harus di bangun ?	di tempat yang banyak aktivitas warga yang menyeberang, kawasan komersil, kawasan pendidikan, kawasan perkantoran, kecepatan kendaraan yang tinggi.
7	Jika jembatan penyeberanagan sudah jarang digunakan lalu peran apa yang akan dilakukan ?	jembatan penyeberangan akan dibongkar seperti jembatan penyeberangan di jalan Kosambi.

1) Resume Wawancara dengan Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

Jika jembatan penyeberangan sudah jarang digunakan maka jembatan penyeberangan akan dibongkar. Peran masyarakat sangat berpengaruh dalam pemeliharaan dan penggunaan jembatan penyeberangan, agar jembatan penyeberangan tidak rusak oleh orang-orang yang tidak bertanggung jawab dan termakan usia jembatan.

II.4 Resume

Jembatan penyeberangan merupakan fasilitas yang sudah disediakan oleh pemerintah yang sangat membantu untuk aktifitas berjalan kaki dengan aman dan nyaman serta untuk menunjang keselamatan para pejalan kaki.

II.5 Solusi Perancangan

Solusi perancangan yang akan diberikan mengenai perkenalan kepada masyarakat umum dan khusunya para pejalan kaki. Perancangan tersebut akan dibuat untuk memberitahukan bahwa perliaku apa saja yang tidak boleh dilakukan di jembatan penyeberangan. Untuk tetap menjaga dan memelihara fasilitas umum yang sudah disediakan oleh pemerintah agar tidak dirusak oleh orang-orang yang tidak bertanggung jawab. Diperlukan perancangan sebuah video iklan layanan masyarakat yang nantinya dapat meningkatkan kesadaran, dapat memelihara dan menjaga, tidak melakukan pengrusakan yang nantinya diperlihatkan kepada masyarakat umum, khususnya para pejalan kaki.