

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari penelitian penentuan indeks kota ramah pejalan kaki dengan metode AHP yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Faktor kota ramah pejalan kaki yang didapat dari hasil wawancara dari pakar dan pengamat transportasi terdiri dari beberapa faktor, yaitu trotoar yang bagus dan lebar serta menerus, terdapatnya fasilitas penyeberangan yang memadai, terdapatnya fasilitas yang lengkap sehingga dapat mengurangi kecelakaan serta kriminalitas, memiliki ruas jalan yang dapat diakses oleh disabilitas, serta terdapatnya peraturan yang jelas terkait dengan pejalan kaki serta penegakan hukum yang tegas dan faktor lain sebagainya.
2. Bobot tertinggi dari subkriteria dalam penentuan indeks kota ramah pejalan kaki adalah panjang trotoar yang bagus per panjang jalan kota dengan bobot (59,896 %), jumlah ruas jalan yang memiliki trotoar yang dapat diakses oleh disabilitas per jumlah ruas jalan kota (59,420 %), jumlah anggaran untuk fasilitas pejalan kaki per total anggaran kota (59,212 %), jumlah *pelican cross* per panjang jalan kota (51,846 %) dan volume pejalan kaki maksimum pada suatu ruas jalan per jumlah penduduk kota (38,644 %).

3. Model persamaan bobot kriteria kota ramah pejalan kaki adalah:

$$\text{Indeks} = (0,599 \times \frac{A}{B}) + (0,518 \times \frac{C}{B}) + (0,386 \times \frac{D}{E}) + (0,594 \times \frac{F}{G}) + (0,592 \times \frac{H}{I}) \dots\dots\dots(4)$$

Dimana :

A = Panjang trotoar yang bagus (Km)

B = Panjang jalan kota (Km)

C = Jumlah *pelican cross*

D = Volume pejalan kaki maksimum pada suatu ruas jalan (Orang)

E = Jumlah penduduk kota (Jiwa)

F = Jumlah ruas jalan yang memilki trotoar yang dapat diakses oleh disabilitas

G = Jumlah ruas jalan kota

H = Jumlah anggaran untuk fasilitas pejalan kaki (Rupiah)

I = Total anggaran kota (Rupiah)

5.2 Saran

Dari penelitian penentuan indeks kota ramah pejalan kaki ada beberapa hal yang harus diperhatikan :

1. Pemerintah agar lebih memperhatikan faktor yang dianggap penting oleh pengamat dan ahli transportasi yaitu trotoar yang bagus dan lebar serta menerus, terdapatnya fasilitas penyeberangan yang memadai, terdapatnya fasilitas yang lengkap sehingga dapat mengurangi kecelakaan serta kriminalitas dan dapat memberikan kenyamanan bagi pejalan

kaki itu sendiri, memiliki ruas jalan yang dapat diakses oleh disabilitas, serta terdapatnya peraturan yang jelas terkait dengan pejalan kaki serta penegakan hukum yang tegas dan faktor lain sebagainya.

2. Model yang dihasilkan masih perlu divalidasi melalui data lapangan. Untuk lebih aplikatifnya hasil penelitian ini, perlu ada penelitian lanjutan untuk memvalidasi model dengan menggunakan data lapangan.
3. Penerapan model indeks kota ramah pejalan kaki, diperlukan pengumpulan data statistik terkait karena saat ini belum semua data tersedia.

