

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Dari penelitian dan pembahasan mengenai identifikasi pola sirkulasi lingkungan kampus UPI, diperoleh hasil sebagai berikut :

1. Pola sirkulasi di lingkungan kampus UPI menggunakan pola sirkulasi *linier* dan pola sirkulasi *grid*. Untuk Keadaan pola sirkulasi *pedestrian* pejalan kaki di lingkungan kampus UPI, ukuran trotoarnya yaitu dari ukuran 0.75 m – 5 m dan ada yang satu jalur dan dua jalur dilokasi yang berberda – beda. Kenyamanan pejalan kaki masih kurang terbukti bahwa pejalan kaki memilih untuk berjalan kaki di jalan untuk kendaraan, itu di sebabkan di beberapa lokasi sudah ada trotoar yang rusak maupun dan juga masih ada yang menggunakan trotoar untuk tempat parkir kendaraan roda empat. Dan untuk keamanan dengan adanya pemisah jalan yang ditunjukkan dengan adanya beda ketinggian. Trotoar di lingkungan kampus upi menggunakan beberapa bahan material yang berbeda di setiap lokasinya yaitu *paving block*, beton dan batu kali. Fasilitasnya yaitu hanya ada rambu – rambu, lampu penerangan dan tempat sampah yang ada di beberapa titik lokasi di lingkungan kampus UPI. Untuk sirkulasi pejalan kaki pergerakannya tidak terbatas sama halnya dengan sirkulasi kendaraan roda empat yang bisa mencapai semua lokasi di lingkungan kampus UPI, karena di lingkungan kampus UPI diberlakukan budaya berjalan kaki. Sirkulasi jalan masuk untuk pejalan kaki terdapat beberapa lokasi yaitu dari lingkungan sekitar kampus UPI.
2. Pada lingkungan kampus UPI memiliki dua pola sirkulasi yaitu pola sirkulasi kendaraan roda empat dan roda dua. Untuk pola kendaraan roda empat pergerakannya tidak terbatas dan bisa untuk mengakses semua lokasi yang ada di lingkungan kampus UPI. Untuk kendaraan roda dua pergerakannya sangat terbatas, sirkulasinya hanya disediakan untuk mencapai tempat parkir. Lokasinya mempunyai dua alokasi parkir untuk kendaraan roda dua yakni,

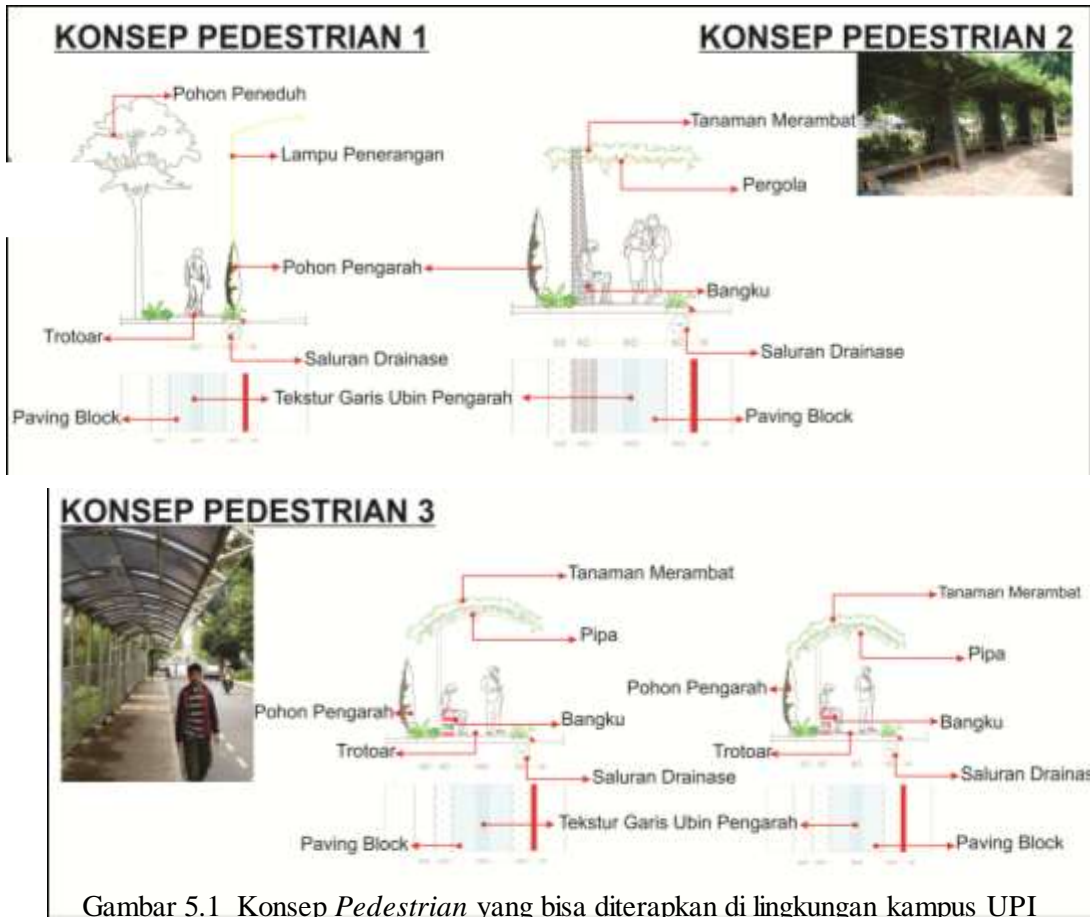
lokasi parkir kendaraan roda dua bagian bawah atau bagian selatan yaitu jalur masuknya dari arah jalan gerlong dan lokasi parkir kendaraan roda dua bagian atas atau wilayah bagian utara jalur masuknya dari arah jalan setiabudhi. Untuk jalan masuk lingkungan kampus UPI pun terbagi menjadi sirkulasi masuk untuk kendaraan roda empat yaitu *main gate* 1, sirkulasi kendaraan roda dua yaitu *main gate* 2 dan *main gate* 3. Untuk sirkulasi jalan lingkungan kampus UPI memiliki sirkulasi jalan utama yang terhubung langsung dengan jalan sekitar lingkungan kampus UPI dan sirkulasi jalan lingkungan yang terhubung dengan jalan utama di lingkungan kampus UPI. Sirkulasi jalan di lingkungan kampus UPI ini memiliki ukuran, dan fasilitas untuk pejalan kaki yang berbeda – beda.

3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa di lingkungan kampus UPI sirkulasi dibagian lokasi masih belum sesuai dengan standar elemen pelengkap untuk sirkulasi jalan baik untuk kendaraan roda dua, roda empat dan pejalan kaki. Dalam kenyamanan dan keamanan pejalan kaki masih kurang nyaman karena ketika membudayakan berjalan kaki tetapi kendaraan roda empat masih bisa mengakses semua lokasi maka dari itu elemen pendukung untuk sirkulasi di lingkungan kampus UPI masih terbatas. Dan pejalan kaki masih menggunakan sirkulasi jalan untuk kendaraan dikarenakan fasilitas pendukung untuk pejalan kaki masih kurang dari pengadaannya. Di lingkungan kampus UPI masih belum adanya fasilitas pendukung untuk difabel.
4. Keadaan pola sirkulasi difabel untuk skala UPI belum memenuhi standar untuk difabel yang pada umum di lingkungan kampus tidak memenuhi untuk standar sirkulasi difabel, tetapi di lokasi gedung FIP sudah ada seperti untuk fasilitas sirkulasi pengguna kursi roda yaitu menggunakan *ramp*, untuk tunadaksa sudah adanya *handrail* untuk pegangan, *sign* untuk untuk tunarungu dan tunagrahita dan ubin pemandu untuk tunanetra.

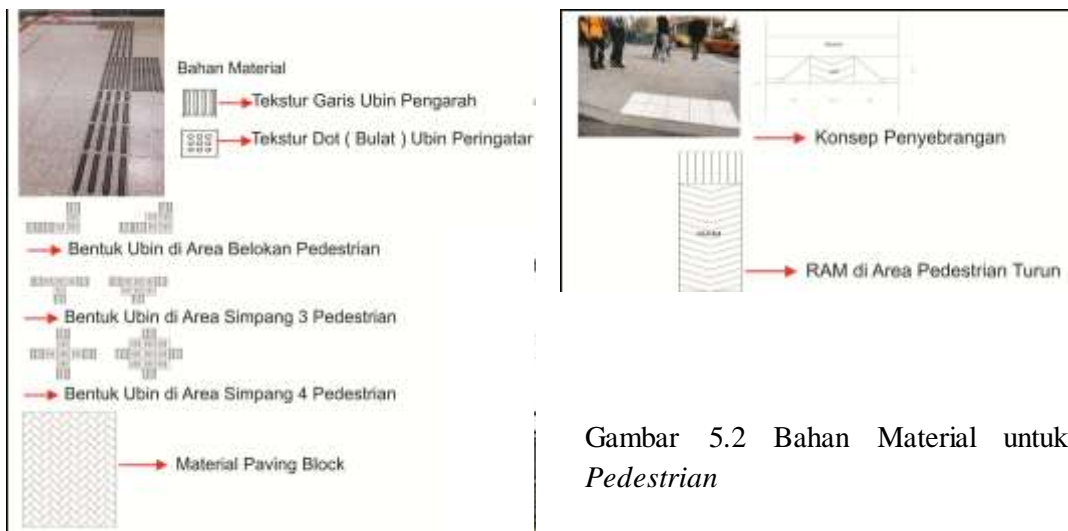
## B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dengan kesimpulan di atas, maka saran – saran hasil penelitian ini yaitu :

1. Bagi mahasiswa disarankan agar mempergunakan fasilitas sirkulasi yang sudah ada sesuai dengan fungsinya baik untuk sirkulasi pejalan kaki maupun untuk pengguna kendaraan roda dua dan roda empat. Memperhatikan rambu – rambu lalu lintas, kebersihan jalan maupun memberitahukan adanya kerusakan pada fasilitas sirkulasi jalan di lingkungan kampus UPI untuk kenyamanan dan keamanan bersama.
2. Bagi peneliti disarankan untuk meneliti lebih detail meneliti khusus untuk sirkulasi difabel saja karena di sebuah lingkungan kampus pada umumnya belum memenuhi untuk sirkulasi difabel baik dari segi keamanan, kenyamanan maupun perancangannya. Selain itu juga dapat meneliti tentang keadaan lalu lintas yang baik untuk lingkungan kampus.
3. Bagi dosen penelitian ini dapat digunakan untuk referensi maupun bahan ajar untuk mengajar.
4. Pihak UPI dapat memperhatikan kembali pola sirkulasi di lingkungan kampus UPI, baik dari kenyamanan dan keamanan pengguna jalan tersebut. Ketika akan di budayakan berjalan kaki maka untuk kendaraan roda empat harus adanya alokasi parkir yang bisa ditempatkan di beberapa lokasi. Berikut beberapa rekomendasi untuk sirkulasi di lingkungan kampus UPI. Sesuai dengan draf master plan Universitas Pendidikan Indonesia, akan direncanakannya pembangunan gedung parkir di beberapa lokasi di lingkungan kampus UPI untuk kendaraan roda dua dan roda empat. Maka di sini akan disarankan bentuk pola sirkulasi kendaraan, pejalan kaki, konsep pedestrian dan untuk difabel.
  - a. Untuk konsep *pedestrian* disini memberikan 3 saran konsep *pedestrian* :

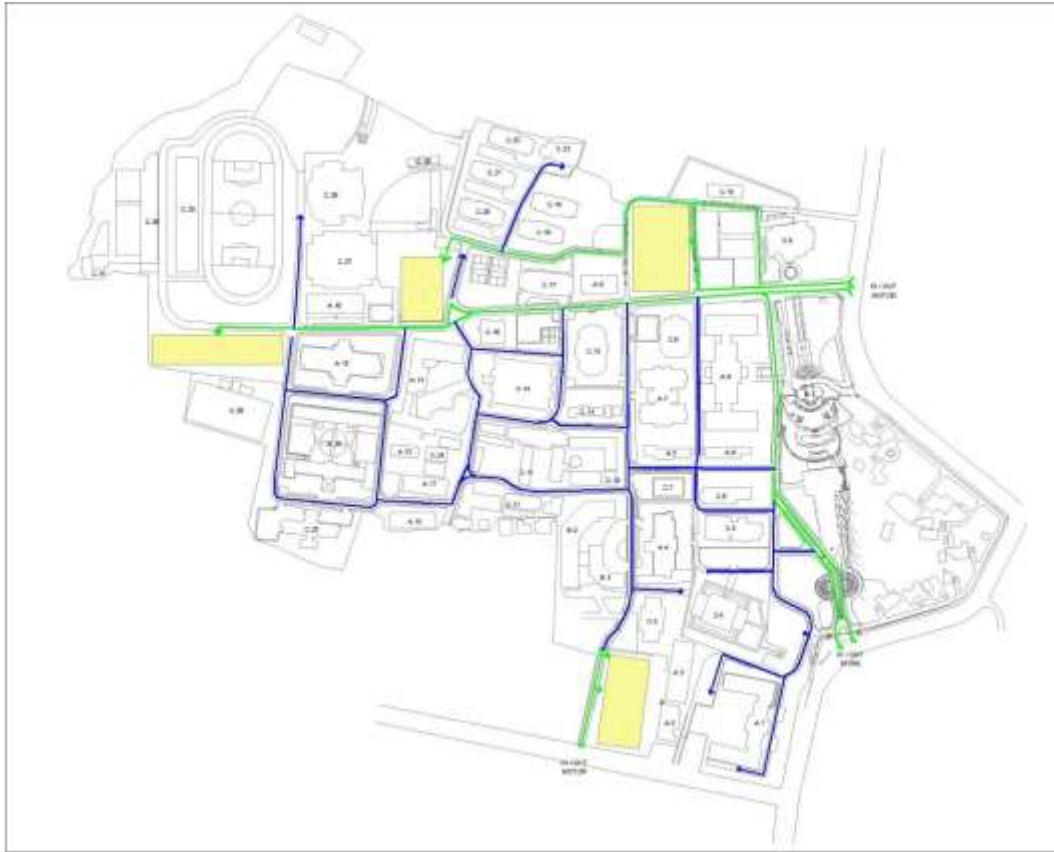


Gambar 5.1 Konsep *Pedestrian* yang bisa diterapkan di lingkungan kampus UPI



Gambar 5.2 Bahan Material untuk *Pedestrian*

- b. Untuk pola sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki di lingkungan kampus UPI



Gambar 5.3 Pola Sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki

Pola sirkulasi di lingkungan kampus UPI jika merencanakan gedung parkir setelah membaca draf tim master plan UPI, maka untuk pola sirkulasi kendaraan baik kendaraan roda dua maupun roda empat pergerakannya terbatas hanya untuk mencapai tempat parkir saja dan berjalan kaki untuk mencapai tempat yang dituju. Seperti yang ditunjukkan pada gambar 5.3 untuk sirkulasi kendaraan di tunjukan dengan garis berwarna hijau dan untuk sirkulasi pejalan kaki menggunakan garis berwarna biru. Sirkulasi ini menggunakan sistem buka tutup, disaat ada acara untuk wisuda atau acara yang membuat jumlah kendaraan meningkat maka garis yang berwarna biru bisa digunakan untuk jalan alternatif untuk sirkulasi kendaraan pada situasi ini. Untuk pola pedestrian pejalan kaki bisa diterapkan sesuai gambar 5.1 yang pola sirkulasnya ditunjukkan garis berwarna biru.

- c. Perencanaan trotoar harus memenuhi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki di berikan beberapa elemen pendukung seperti lampu penerangan untuk aktivitas di malam hari, bangku untuk istirahat pejalan kaki ketika jarak tempuh lokasi jauh, trotoar dengan pelindung dari teriknya sinar matahari, dan di berikan tempat sampah pada lokasi – lokasi trotoar pejalan kaki supaya sirkulasi di lingkungan kampus UPI bersih dari sampah – sampah yang berserakan.
- d. Perencanaan jalan harus menggunakan marka jalan sesuai dengan standar yakni marka membujur garis putus – putus yang berfungsi untuk membatasi jalan dua arah, marka garis utuh menyatakan batas berhenti kendaraan yang diwajibkan oleh alat pemberi syarat lalu lintas atau rambu larangan dan juga garis penyebrangan yaitu *zebra Cross*. Harus adanya pembatas untuk kenyamanan pengguna pejalan kaki supaya terlindung dari kendaraan. Seperti halnya sesuai peraturan yang diharuskan adanya marka – marka jalan untuk pelangkap jalan pada lokasi lingkungan kampus UPI.
- e. Konsep untuk difabel yaitu memenuhi standar untuk di skala UPI untuk kenyamanan sirkulasi difabel. Untuk pola sirkulasi di lingkungan kampus UPI pola untuk difabel disatukan dengan pola sirkulasi untuk pejalan kaki. Untuk fasilitasnya di trotoarnya di lengkapi dengan fasilitas seperti jalan pemandu untuk tunanetra, ramp untuk pengguna kursi roda, *handrail* untuk tunadaksa dan rambu – rambu baik tanda – tanda visual maupun tanda – tanda *visual*. Untuk rambu – rambu diletakan di persimpangan jalan untuk membantu para difabel untuk dengan mudah mencapai lokasi yang akan dituju. Dan untuk setiap Fakultas di lengkapi dengan faslitas difabel seperti yang sudah ada di lingkungan Fakultas Ilmu Pendidikan yakni :
  - (1) Untuk tunanetra di lengkapi dengan ubin pemandu dan ubin peringatan yang berbahan dari *guiding block*. Selain itu disetiap persimpangan jalan harus adanya tanda – tanda *verbal* agar memberitahukan pada penyandang tuna netra bahwa di lokasi tersebut adalah persmpangan jalan. Tanda – tanda *verbal*

di sini bisa menggunakan bunyi – bunyian yang berbeda untuk setiap persimpangan jalannya.

- (2) Untuk tunadaksa selain dengan lantai yang kasar atau tidak licin juga membutuhkan pegangan *handrail* untuk mempermudah perjalanannya. Selain itu di setiap tempat penyebrangan harus diterapkannya *ramp* supaya disaat menyebrang akan mudah karena pembatas jalan ada beda ketinggiannya.
- (3) Untuk pengguna kursi roda harus menggunakan *ramp* di mana ada jalan yang landai, agar mudah dalam melewati jalan yang landai tersebut.
- (4) Untuk tunarungu dan tunagrahita dengan memfasilitasi dengan rambu – rambu yang menunjukan lokasi gedung – gedung di lingkungan kampus UPI.

