eJournal Teknik Sipil, 2016, 1 (1): 1-15

ISSN 0000-0000, ejournal.untag-smd.ac.id

© Copyright 2016

**ANALISIS EFEKTIFITAS JEMBATAN PENYEBERANGAN DIJALAN S.PARMAN (SAMPING MALL LEMBUSWANA) SAMARINDA**

# Rifan Sakai

**Abstrak**

***Rifan Sakai,*** *Analisis Efektifitas Penggunaan Jembatan Penyeberangan Dijalan S.Parman(Samping Mall Lembuswana) Samarinda, di bawah bimbingan Rosa Agustaniah, ST.,MT. dan Zony Yulfadly, ST.,MT.*

*Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektifitas jembatan penyeberangan untuk pejalan kaki, serta membuat evaluasi penggunaan jembatan penyeberangan. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan April 2016, bertempat di jalan S.Parman (Samping Mall Lembuswana) Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur. Penelitian ini menggunakan metode pengambilan data secara primer yaitu, dengan survey langsung melalui penyebaran quisioner dan data skunder yaitu dengan menggumpulkan data lokasi. Analisa yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Skala Guttman atau disebut juga analisa skala dan analisa tarikan masing – masing moda berdasarkan penggunaan moda, yang mana penggunaan analisa ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh hubungan antara dua variabel.*

*Hasil penelitian ini menunjukan bahwa berdasarkan analisa Guttman titik kesesuaian diatas 50% yaitu 56,74%, sehingga dapat dikatakan pendapat responden menyatakan setuju.*

## PENDAHULUAN

***Latar Belakang Masalah***

Pertumbuhan ekonomi dan jumlah penduduk di kota Samarinda sebagai salah satu pusat kota di Kalimantan Timur semakin memacu perkembangan pusatpusat perekonomian baru baik pusat perdagangan, perkantoran, industri, dan permukiman. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik kota Samarinda terdapat 928.644 penduduk di kota Samarinda. Hal ini mengakibatkan meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana yang menunjang penduduk untuk mencapai tempat tujuannya. Dalam perencanaan transportasi, salah satu unsur lalu lintas yang perlu mendapat perhatian serius adalah pejalan kaki *(pedestrian*). Walaupun kita pada umumnya beranggapan bahwa pengemudi atau pengendara kendaraan adalah pengguna jalan yang utama, kelompok terbesar justru sebenarnya adalah pejalan kaki.

Jembatan penyeberangan merupakan salah satu fasilitas yang disediakan untuk pejalan kaki khususnya bagi yang akan menyeberang jalan. Fasilitas jembatan penyeberangan tersebut sangat dibutuhkan,khususnya menyangkut keselamatan pejalan kaki, karena pejalan kaki merupakan pengguna jalan yang paling rentan tingkat keselamatannya dibanding dengan pengguna jalan lainnya. Namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa masih banyaknya pejalan kaki pada saat akan menyeberang jalan sama sekali tidak menghiraukan

keselamatannya,padahal fasilitas jembatan penyeberangan tersedia bagi pejalan kaki yang akan menyeberang jalan dengan aman. Hal ini bisa dilihat pada kenyataannya bahwa fungsi dan keberadaan jembatan penyeberangan kurang dipahami oleh penyeberang jalan,serta indikator menurunnya frekuensi penggunaan fasilitas jembatan penyeberangan.

Penggunaan jembatan penyeberangan ini juga telah diatur dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 1990 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Seperti halnya peraturan perundangan undangan yang lain, pelanggaran terhadap peraturan ini menimbulkan konsekuensi,dimana pejalan kaki yang menyeberang sembarangan biasa ditilang. Namun pada kenyataanya, konsekuensi ini tidak dijalankan dengan sepenuhnya, terbukti dengan masih banyak ditemuinya pejalan kaki yang menyeberang di sembarang tempat. Dengan terkaitnya hal tersebut diatas,perlu dilakukan studi evaluasi terhadap fasilitas tersebut.

## Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang ingin dibahas penulis laporan skripsi pada bangunan jembatan penyebrangan dijalan S.Parman (samping Mall Lembuswana) Samarinda adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana efektifitas penggunaan jembatan penyebrangan dijalan S.Parman (samping Mall lembuswana) Samarinda?

## Tujuan Masalah

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk :

1. Mengetahui efektivitas jembatan penyeberangan untuk pejalan kaki.
2. Mengevaluasi efektifitas penggunaan jembatan penyeberangan dijalan S.Parman (samping mall lembuswana) Samarinda.

## Batasan Masalah

Karena keterbatasan pengetahuan dan waktu yang dimiliki, maka penelitian akan dibatasi pada hal-hal berikut:

1. Berdasarkan hasil pengamatan langsung dilapangan maka batasan masalah hanya mengenai efektifitas penggunaan jembatan penyebrangan dijalan S.Parman (samping Mall lembuswana) Samarinda.

Hal ini dimaksudkan agar pembahasan tidak meluas dan tidak menyimpang dari pembahasan yang dimaksud.

1. Efektivitas penggunaan jembatan penyeberangan pada jam sibuk, yaitu pada jam 10:00 – 16.00 (dianggap jam keluar masuk Mall) dengan asumsi

bahwa hanya pada jam- jam tersebut tingkat penggunaan jembatan penyeberangan tinggi (peak time).

1. Perhitungan efektifitas jembatan penyeberangan menggunakan metode Skala Guttmam.

## 1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah untuk mengetahui efektifitas penggunaan jembatan penyeberangan orang di Jembatan penyeberangan yang terletak di Jalan S.Parman dan memberikan masukan terhadap instansi terkait.

## KERANGKA DASAR TEORI

**Fasilitas Penyeberangan**

Fasilitas penyeberangan adalah fasilitas pejalan kaki di jalan untuk mengkonsentrasikan pejalan kaki yang menyeberang jalan. Idealnya semua penyeberangan jalan menggunakan jenis penyeberangan jalan terpisah, dimana tidak terdapat kemungkinan terjadinya konflik antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor (Susilo, 1984). Fasilitas penyeberang bagi pejalan kaki terdiri dari :

1. Zebra Cross

*Zebra Cross* adalah fasilitas penyeberangan yang ditandai dengan garis- garis berwarna putih searah arus kendaraan dan dibatasi garis melintang lebar jalan. *Zebra cross* ditempatkan di jalan dengan jumlah aliran penyeberang jalan atau arus yang relatif rendah sehingga penyeberang masih mudah memperoleh kesempatan yang aman untuk menyeberang.

1. Zebra Cross Dengan Lampu Kedip

Pada fasilitas ini penyeberang diperbolehkan menyeberang pada saat arus lalu-lintas memberikan kesempatan yang cukup untuk menyeberang dengan aman. Lampu kuning yang berkedap-kedip pada Zebra Cross berfungsi untuk mengingatkan setiap kendaraan yang akan melintasi fasilitas penyeberanga tersebut agar mengurangi kecepatan dan atau berhenti, memberi kesempatan pada pejalan kaki untuk menyeberang terlebih dahulu.

Tipe Fasilitas ini dianjurkan ditempatkan pada :

* + Jalan dengan 85% arus lalu lintas kendaraan berkecepatan 35 Mph (56 km

/jam)

* + Jalan di daerah pertokoan yang ramai atau terminal dimana arus penyeberang jalan tinggi dan terus menerus sehingga dapat mendominasi

penyeberangan dan menimbulkan kelambatan bagi arus kendaraan yang cukup besar.

* + Jalan dimana kendaraan besar yang lewat cukup banyak (300 kend/jam selama empat jam sibuk).
1. Pelican

Pelican adalah Zebra Cross yang dilengkapi dengan lampu pengatur bagi penyeberang jalan dan kendaraan. Phase berjalan bagi penyeberang jalan dihasilkan dengan menekan tombol pengatur dengan lama periode berjalan yang telah ditentukan Fasilitas ini bermaanfaat bila ditempatkan di jalan dengan arus penyeberang jalan yang tinggi. Tombol pengatur dan tipe fasilitas penyeberangan ini.

1. Jembatan Penyeberangan dan terowongan

Jembatan penyeberangan adalah jembatan yang dibuat khusus bagi para pejalan kaki. Jembatan penyeberangan dan terowongan merupakan fasilitas penyeberangan jalan yang aman. Fasilitas ini bermaanfaat jika ditempatkan di jalan dengan arus penyeberang jalan dan kendaraan yang tinggi, khususnya pada jalan dengan arus kendaraan berkecepatan tinggi. Jembatan penyeberangan akan dapat berfungsi dengan baik apabila bangunannya landai atau tidak terlalu curam.

Jembatan penyeberangan dapat membantu mengurangi kemacetan arus lalu lintas yang salah satu penyebab adalah banyaknya orang yang menyeberang di jalan. Pembuatan terowongan bawah tanah untuk penyeberangan membutuhkan perencanaan yang lebih rumit dan lebih mahal dari pada pembuatan jembatan penyeberangan, namun sistem terowongan ini lebih indah karena bisa dapat menjaga kebersihan dan keindahan lingkungan.

## Waktu Penyeberangan

Diperkirakan bahwa pejalan kaki hanya akan menggunakan jembatan penyeberangan apabila rute melalui jembatan penyeberangan (ta) lebih singkat dibandingkan dengan rute melalui jalan (tb). Pada jembatan penyeberangan agar pejalan kaki mau menggunakannya, waktu yang diperlukan harus lebih singkat yaitu ¾ kali waktu menyeberang langsung melintasi jalan raya (ta = ¾ tb) *(Road Research Laboratory, 1963).* Dari suatu penelitian mengenai jembatan penyeberangan yang dilakukan oleh *ROAD RESEARCH LABORATORY di United Kingdom (London),*memberikan hasil yang menarik seperti pada Gambar 2.1. Misalkan R adalah perbandingan antara waktu yang dibutuhkan untuk menyeberang melalui jembatan (ta) dengan waktu untuk yang dibutuhkan menyeberang pada jalan (tb). Untuk R = 1 diperkirakan 10 % - 80 % orang akan menggunakan jalur yang lebih aman (jembatan penyeberangan),karena waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jembatan tersebut sama dengan waktu yang

dibutuhkan untuk menyeberang langsung pada jalan. Bila R < 1 maka jembatan penyeberangan merupakan rute tersingkat, sebagian besar pejalan kaki memanfaatkan jembatan penyeberangan tersebut dan bila R > 1 maka jembatan penyeberangan merupakan rute terpanjang, sehingga sangat sedikit pejalan kaki yang akan menggunakannya (Susilo, 1984) . *Di United Kingdom*, tampaknya penggunaan jembatan penyeberangan sangat berkaitan dengan perbandingan waktu. Salah satu kesimpulan dari studi yang dilakukan di United Kingdom adalah alasan utama bagi pemanfaatan jembatan.

## Skala Penelitian

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diambil dari sumbernya langsung yang dirumuskan melalui kuesioner dan diisi langsung oleh responden yang menyangkut karakteristik jembatan penyeberangan. Data sekunder yaitu yang diambil oleh peneliti lokasi jembatan penyeberangan tersebut Penyebab kuesioner ini dilakaukan oleh peneliti dengan cara mengedarkan suatu daftar pertanyaan yang berupa formulir – formulir, diajukan secara tertulis kepada subjek untuk mendapatkan tanggapan, informasi, jawaban dan sebagainya. Responden diarahkan untuk mengisi sendiri, hal ini dilakukan agar responden dapat lebih jujur dalam memberikan informasi, tanpa tekanan dari pihak manapun. Setelah semua pertanyaan terjawab, lembar kuesioner dikumpulkan kembali oleh peneliti dan dilakukan analisa data. Peneliti menggunakan alat pengumpulan data berupa kuesioner dan responden diminta memberi tanda ( X ) pada jawaban yang dipilih.

## Skala Guttman

Skala Guttman dikembangkan oleh Louis Guttman. Skala ini mempunyai ciri penting, yaitu merupakan skala kumulatif dan mengukur satu dimensi saja dari satu variabel yang multi dimensi, sehingga skala ini termasuk mempunyai sifat *undimensional.* Skala Guttman yang disebut juga metode *scalogram* atau analisa skala (scale analysis) sangat baik untuk menyakinkan peneliti tentang kesatuan dimensi dari sikap atau sifat yang diteliti, yang sering disebut isi universal *(universe of content)* atau atribut universal *(universe attribute).* Dalam prosedur Guttman, suatu atribut universal mempunyai dimensi satu jika menghasilkan suatu skala kumulatif yang sempurna,yaitu semua responsi diatur sebagai berikut:

Pada pertanyaan yang lebih banyak pola ini tidak ditemukan secara utuh. Adanya beberapa kelainan dapat dianggap sebagai error yang akan diperhitungkan dalam analisa nantinya. Cara membuat skala guttman adalah sebagai berikut:

* + 1. Susunlah sejumlah pertanyaan yang relevan dengan masalah yang ingin diselidiki.
		2. Lakukan penelitiaan permulaan pada sejumlah sampel dari populasi yang akan diselidiki, sampel yang diselidiki minimal besarnya 50.
		3. Jawaban yang diperoleh dianalisis, dan jawaban yang ekstrim dibuang. Jawaban yang ekstrim adalah jawaban yang disetujui atau tidak disetujui oleh lebih dari 80% responden.
		4. Susunlah jawaban pada tabel Guttman.
		5. Hitunglah koefisien reprodusibilitas dan koefisien skalabilitas.

Kelemahan pokok dari Skala Guttman, yaitu:

1. Skala ini bisa jadi tidak mungkin menjadi dasar yang efektif baik intuk mengukur sikap terhadap objek yang kompleks atau pun untuk membuat prediksi tentang perilaku objek tersebut.
2. Satu skala bisa saja mempunyai dimensi tunggal untuk satu kelompok tetapi ganda untuk kelompok lain, ataupun berdimensi satu untuk satu waktu dan mempunyai dimensi ganda untuk waktu yang lain. Skala Guttman akan memberikan respon yang tegas, yang terdiri dari dua alternatif.

## Alat Penelitian

Adapun alat yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya alat tulis- menulis, meteran, dan kamera.

## Parameter Yang Diamati

Adapun parameter yang di amati dalam penelitian ini meliputi :

1. Pejalan kaki yang menyeberang lewat jembatan maupun yang tidak lewat jembatan.
2. Menganalisa jembatan penyeberangan.

## Metode Penelitian

Adapun Metodologi yang diambil yaitu dengan dua cara yaitu dengan cara pengumpulan data primer dan data sekunder.

Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari survey langsung dengan menyebarkan quisioner di lokasi Ruas Jalan S.Parman (samping Mall Lembuswana) Samarinda Kalimantan Timur.

Data Skunder

Data sekunder merupakan gambaran umum tentang hal-hal yang berkaitan dengan objek dari penelitian. Data sekunder ini diperoleh dari instansi ataupun menganalisa, serta pengumpulan data lokasi penelitian.

## PEMBAHASAN

**Volume Pejalan Kaki Penyeberang Jalan**

Data di dapat dari survai, dengan mengamati pejalan kaki yang menyeberang dibawah jembatan dengan posisi 50 meter arah kiri dan kanan jembatan. pengguna jalan lebih banyak melewati jalan raya dibandingkan jembatan penyeberangan yaitu sebanyak 336 orang dari jumlah total 541 orang yang disurvei. Hal itu dikarenakan menyeberang dijalan raya dianggap lebih cepat dari pada melewati jembatan penyeberangan.

Selain itu penyebab kurang efektifnya jembatan penyeberangan adalah belum terpenuhinya salah satu kriteria dari Buku Penentuan Fasilitas Penyeberangan, yaitu jumlah penyeberang jalan > 1100 orang/jam. Untuk itu lebih tepat apabila pada lokasi dipasang zebra Cross yang di lengkapi lampu, sebagai alternatif penyeberangan. Tanpa maksud untuk menyalahkan pembangunan jembatan penyeberangan tersebut,sebaiknya untuk masa mendatang kriteria yang ada pada Buku Penentuan Fasilitas Penyeberangan harus terpenuhi.

## Ketertarikan Terhadap Adanya Jembatan Penyeberangan

Berdasarkan penyebaran *quisioner* yang dilakukan, ada yang mengatakan suka adanya jembatan penyeberangan dan ada pula yang tidak. Dapat disimpulkan bahwa dengan adanya jembatan penyeberangan,orang banyak menyukainya yaitu sebanyak 423 orang dan yang tidak menyukai sebanyak 118 orang. Tetapi pada buktinya volume orang yang melewati jembatan penyeberangan tidak sebesar orang yang menyukai adanya jembatan penyeberangan. Mungkin orang hanya menyukai fasilitas yang diberikan tetapi mereka tidak ingin menggunakan fasilitas tersebut. Besar kemungkinan,ketinggian jembatan penyeberangan dapat mengurangi kenyamanan bagi mereka yang menggunakan jembatan.

## Desain Anak Tangga

Berdasarkan penyebaran *quisioner* yang dilakukan,ada yang mengatakan anak tangga jembatan penyeberangan mudah untuk dilalui dan ada pula yang menggatakan bahwa anak tangganya susah untuk dilalui. pengguna jalan banyak mengatakan bahwa desain anak tangga mudah untuk dilalui. Dari 541 orang yang saya survei,ada 315 orang yang mengatakan bahwa jembatan penyeberangan ini

mudah dilalui sedangkan sisanya yaitu 226 orang mengatakan bahwa tangga jembatan penyeberangan ini masih terlalu tinggi. Meskipun tingkat perbandingannya tidak terlalu jauh berbeda namun pada data saat ini dapat kita ketahui bahwa ternyata tangga jembatan penyeberangan di jalan S.Parman samarinda ini memiliki ukuran yang masih bisa dikatakan standar tingginya untuk dilewati. Tinggi anak tangga yang disesuaikan dengan lebar langkah kaki ini akan memberikan rasa nyaman saat menaiki tangga jembatan penyeberangan tersebut. Sehingga tidak ada rasa takut atau kurang pasti untuk berpijak pada anak tangga jembatan penyeberangan.

## Keamanan Jembatan Penyeberangan

Data di dapat dari survai, dengan mengamati jembatan penyeberangan dan melakukan penyebaran quisioner kepada orang-orang yang berada di sekitar jembatan penyeberangan. Berdasarkan survai yang dilakukan,banyak masyarakat mengatakan bahwa jembatan penyeberangan tersebut aman untuk dilalui. Dari data quisioner yang saya bagikan dari 541 orang ada 323 orang yang mengatakan jembatan penyeberangan ini aman untuk dilalui. Sedangkan 218 orang sisanya mengatakan tidak aman. Namun kenyataannya dilapangan jembatan penyeberangan ini sepertinya tidak terawat karena bagian atap jembatan sudah banyak mengalami kerusakan dan sampah berserakan dilantai jembatan. Besar kemungkinan hal ini disebabkan kurangnya perhatian pemerintah sekitar dan pengguna jembatan terhadap jembatan penyeberangan tersebut.

## Ketertarikan Penggunaan Escalator Terhadap Jembatan Penyeberanga

Rencana penggunaan eskalator terhadap jembatan penyeberangan, mendapat respons positif dari masyarakat yang mana berdasarkan pembagian quisioner yang telah dilakukan diketahui bahwa tidak banyak masyarakat sekitar yang menyukai jika jembatan penyeberangan menggunakan tangga escalator,hal ini dikarenakan dengan penggunaan tangga escalator akan memperlambat pengguna jembatan untuk menyeberang. Dari 541 orang yang disurvay,ada 230 orang yang menyukai jika jembatan penyeberangan ini menggunakan escalator. Sementara itu ada 311 orang yang tidak menyukai penggunaan escalator. Alasan mereka menolak adalah khawatir nanti penggunaan escalator hanya akan membuang- buang biaya pembangunan dan memiliki biaya perawatan yang lebih besar. Selain itu mereka memang tidak terbiasa melewati jembatan penyeberangan, mereka lebih menyukai menyeberang lewat jalan raya.

## Tingkat Kemanfaatan Jembatan Penyeberangan

Respond Masyarakat terhadap penilaian akan manfaat dari keberadaan jembatan di kawasan jalan S.Parman ,penilaian akan keberadaan jembatan penyeberangan dikawasan ini bermanfaat namun tidak dipergunakan. Dari data quisioner yang dilakukan bahwa dari 541 orang,ada 356 orang yang mengatakan

bahwa jembatan penyeberangan dikawasan ini bermanfaat. Sedangkan 185 orang mengatakan bahwa jembatan penyeberangan dikawasan ini tidak bermanfaat. Namun kenyataan dilapangan berbeda dengan tanggapan masyarakat, penyusun melihat jembatan ini tidak begitu bermanfaat karena fakta dilapangan menyebutkan bahwa banyak pejalan kaki yang menyeberang melewati jalan raya dibandingkan lewat jembatan penyeberangan.

# Analisis Berdasarkan Skala Guttman

Hasil yang diperoleh dari sejumlah responden,dipindahkan ketabel distribusi frekuensi, sehingga terlihat jumlah responden yang suka (ya) dan tidak suka (tidak), kemudian dikonvrensikan ke dalam persentase sehingga terlihat persentase responden suka dan tidak suka, persentase suka atau tidak suka kemudian ditempatkan ke dalam rentang skala persentase,sehingga terlihat posisi hasil pengukuran. Pertanyaan yang diajukan untuk mengetahui pendapat responden terhadap adanya jembatan penyeberangan :

* + - 1. Apakah anda menyeberang di jembatan penyeberangan atau tidak ? (P1)
			2. Apakah dengan adanya jembatan penyeberangan anda suka atau tidak ? (P2)
			3. Apakah anak tangga jembatan penyeberangan mudah dilalui atau tidak ? (P3)
			4. Apakah jembatan penyeberangan aman dilalui atau tidak ? (P4)
			5. Dengan desain jembatan penyeberangan menggunakan escalator apakah suka atau tidak ? (P5)
			6. Apakah jembatan penyeberangan yang ditempatkan di kawasan ini bermanfaat atau tidak ? (P6)

Berdasarkan hasil angket yang dapat dilihat pada lampiran di belakang, diperoleh hasil yang dipindahkan ke tabel distribusi frekuensi :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Item Pertanyaan** | **Jawaban Ya** | **Jawaban Tidak** |
| P1 | 205 | 336 |
| P2 | 423 | 118 |
| P3 | 305 | 236 |
| P4 | 323 | 218 |
| P5 | 230 | 311 |
| P6 | 356 | 185 |
| TOTAL | 1842 | 1404 |
| RATA-RATA | 307,0 | 234,0 |

Untuk mengetahui posisi jawaban “ya” yang diperoleh dari angket, maka dihitung terlebih dahulu kemudian ditempatkan dalam rentang skala persentase sebagai berikut :

Nilai jawaban “ya” : 1 Nilai jawaban “tidak” : 0

Dikonversikan dalam persentase : Jawaban “ya” : 1 x 100% : 100%

Jawaban “tidak” : 0 x 100% : 0% (sehingga tidak perlu dihitung) Perhitungan jawaban “ya” dari angket :

Jawaban “ya” rata-rata : 307,0/541 x 100% = 56,74%

Dari analisis skala guttman, titik kesesuaiaan diatas 50% yaitu 56,74%, sehingga dapat dikatakan pendapat responden mendekati lebih setuju.

## PENUTUP

**Kesimpulan**

1. Berdasarkan hasil pembahasan terhadap jembatan penyeberangan dijalan S.Parman kota Samarinda,didapat tingkat kesesuaian dengan metode skala Guttman yaitu bahwa responden yang menyatakan setuju terhadap jembatan penyeberangan sebanyak 56,74%.
2. Berdasarkan hasil Quisioner yang disebarkan disekitar jembatan penyeberangan didapat volume orang yang melewati jembatan penyeberangan menyukai fasilitas yang diberikan tetapi mereka tidak menggunakan fasilitas tersebut. Hasil Survei efektifitas jembatan penyeberangan berdasarkan Quisioner didapat :
	1. Pengguna jalan yang menyeberang jalan lebih banyak melewati bawah jembatan penyeberangan yaitu 62%,alasannya cepat dan menghemat waktu. Sedangkan yang melewati jembatan penyeberangan yaitu 38%,karena mereka lebih memikirkan keselamatan diri mereka.
	2. Ada 78% masyarakat yang tertarik terhadap adanya jembatan penyeberangan sedangkan 22% sisanya mengatakan tidak tertarik dengan keberadaan jembatan penyeberangan tersebut.
	3. Ada 56% masyarakat mengatakan tangga jembatan mudah dilalaui,lebih banyak dibandingkan 44% sisanya yang mengatakan bahwa tangga jembatan terlalu tinggi.
	4. Ada 60% masyarakat mengatakan jembatan penyeberangan mudah dilalui. Sedangkan 40% sisanya mengatakan jembatan tidak aman dilalui dengan alasan konstruksi jembatan penyeberangan sudah rusak seperti lantai jembatan berlubang dan tidak memiliki atap.
	5. Ada 57% masyarakat yang tidak tertarik jika tangga jembatan menggunakan tangga Escalator karena dianggap memakan waktu lama saat menyeberang jalan. Sedangkan hanya 43% yang mengatakan ketertarikan mereka pada penggunaan escalator pada jembatan penyeberangan.

## Saran

* 1. Ada 66% masyarakat mengatakan bahwa jembatan penyeberangan dijalan S.Parman ini sangat bermanfaat karena sangat membantu mereka untuk menyeberang jalan. Sedangkan 34% masyarakat mengatakan bahwa jembatan ini kurang bermanfaat alasannya karena masih banyak yang menyeberang jembatan tidak menggunakan jembatan penyeberangan.
		1. Untuk menentukan fasilitas penyeberangan yang akan di tempatkan disuatu lokasi/jalan, perlu juga di adakan studi perhitungan konflik antara arus kendaraan dan arus penyeberang jalan di lokasi tersebut. Dengan memperhatikan tingkat konflik dan faktor–faktor lain yang mempengaruhinya, dapat di tentukan jenis fasilitas penyeberangan yang sesuai pada lokasi/jalan tersebut.
		2. Penempatan fasilitas penyeberangan zebra Cross menggunakan lampu pemandu juga dapat diterapkan di Jalan S.Parman (samping Mall Lembuswana) untuk membantu menghindari konflik antara kendaraan dengan penyeberang jalan.
		3. Pemasangan pagar pada tepi trotoar di kedua sisi jalan di sepanjang jalan di jalan S.Parman (samping Mall Lembuswana) ±200m dapat dilakukan untuk meningkatkan penggunaan jembatan penyeberangan. Berdasarkan hasil penelitian di atas maka disarankan pengguna jalan diharapkan untuk menggunakan sarana yang diperoleh untuk menyeberang di jalan raya. Bagi pemerintah dan juga petugas lalu-lintas diharapkan dapat lebih memberikan pengawasan yang konsisten, sosialisasi dan himbauan secara

terus menerus serta merumuskan kembali sanksi yang tegas untuk diberikan kepada pejalan kaki yang menyeberang tidak menggunakan jembatan penyeberangan.

## DAFTAR PUSTAKA

Agah,H.R. dan Widjajanti,E. (1990), *Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki*, KTTJ – 4 Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia, Bandung.

Department of Transport (1980), *Design Considerations for Pelican and Zebra Crossing*, Department Advice Note TA/1080, Roads and Local Transport Directorate, London.

Hanifah, H. (1993), *Studi Effisiensi Penggunaan Jembatan Penyeberangan di sepanjang Jalan Ahmad Yani, Jalan Asia Afrika, Jalan Jenderal Sudirman*, Tugas Akhir Kapita Selekta, Universitas Kristen Maranatha,Bandung.

Laksmono, F. (1999), *Evaluasi Penggunaan Jembatan Penyeberangan Bagi Pejalan Kaki di depan Bandung Indah Plasa*, Tugas Akhir Universitas Kristen Maranatha, Bandung.

Susilo, B.H (1985), *Karakteristik dan Study Lalu Lintas,* Diktat Kuliah Teknik Lalu Lintas, Universitas Kristen Maranatha, Bandung.