

# Kajian Tingkat Ramah Pejalan Kaki Pada Pedestrian City Walk Jl. Sunan Kudus Pasca Penataan Kawasan

ISTIQOMAH APRILIYANI<sup>1</sup>, WIDYA SURYADINI<sup>2</sup>

1. Institut Teknologi Nasional Bandung
2. Institut Teknologi Nasional Bandung

Email : istiaprilia29@mhs.itenas.ac.id

## ABSTRAK

*Penataan jalur pedestrian city walk Jl. Sunan Kudus dengan konsep pedestrian friendly merupakan upaya meningkatkan kualitas ruang kota serta mempromosikan aktivitas berjalan kaki sebagai transportasi berkelanjutan. Upaya dilakukan dengan memfasilitasi akses pejalan kaki secara nyaman, aman, dan selamat. Namun, penerapan konsep pedestrian friendly pada penataan pedestrian city walk Jl. Sunan Kudus dipandang belum sepenuhnya ramah bagi pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi dengan mengidentifikasi tingkat keramahan jalur pedestrian city walk Jl. Sunan Kudus dalam mendukung aktivitas berjalan kaki. Analisis dilakukan dengan pendekatan kuantitatif menggunakan metode penilaian rating dari Global Walkability Index. Hasil penelitian menunjukkan terdapat perbedaan perolehan nilai walkability pada masing-masing kondisi dan bagian jalur pejalan kaki. Jalur sisi utara memiliki tingkat keramahan cukup (waiting to walk) sedangkan, sisi selatan memiliki tingkat keramahan kurang (not walkable). Selain itu, walkability pada pagi-siang hari memiliki nilai lebih besar dibandingkan dengan walkability pada sore-malam hari.*

**Kata kunci:** *Pedestrian City Walk, Pedestrian Friendly, Walkability*

## 1. PENDAHULUAN

Berjalan kaki merupakan salah satu bentuk mobilitas ramah lingkungan yang termasuk dalam transportasi berkelanjutan. Sistem transportasi yang paling baik adalah dengan berjalan kaki, meskipun memiliki keterbatasan kecepatan dan daya jangkauan yang sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik jalur pejalan kaki (Harsono, 2020). Oleh karena itu, perancangan dan penataan terhadap jalur pejalan kaki merupakan elemen penting dalam perancangan kota (Shirvani, 1985). Buruknya kualitas jalur pejalan kaki di Indonesia menjadi penyebab preferensi penggunaan kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan dengan berjalan kaki. Upaya untuk mengatasi masalah tersebut dilakukan melalui penataan jalur pejalan kaki menggunakan konsep *pedestrian friendly*.

Pengukuran seberapa ramah jalur pejalan kaki dalam mendukung aktivitas berjalan kaki diukur melalui *walkability*. Pendekatan *walkability* dapat mengukur sejauh mana suatu jalur pejalan kaki dalam kota mampu memberi rasa nyaman, aman, selamat, dan menarik bagi pejalan kaki. *Walkability* memiliki efek positif pada pembangunan perkotaan sehingga *walkability* dapat

digunakan sebagai tolok ukur untuk menentukan penilaian terhadap kualitas jalur pejalan kaki (Kang, 2016). *Walkability* selain dapat menggambarkan tingkat keramahan jalur pejalan kaki, *walkability* juga dapat mengidentifikasi faktor penyebab sebagai dasar penyusunan strategi peningkatan kualitas fasilitas jalur pejalan kaki.

Masalah tingkat keramahan jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus terlihat pada aspek kenyamanan dan keselamatan. Hal ini diketahui dari ulasan pengguna dalam media sosial: google, instagram, dan twitter. Idealnya, penataan jalur *pedestrian* yang ramah terhadap pejalan kaki berfungsi untuk memfasilitasi akses pejalan kaki dalam melakukan mobilitas berjalan kaki secara nyaman, aman, dan selamat. Melihat pada kondisi tersebut ditemukan dugaan bahwa konsep penataan kawasan *pedestrian city walk* yang bertujuan menciptakan kawasan ramah pejalan kaki belum sepenuhnya ramah bagi pejalan kaki. Oleh karena itu, penelitian ini ditujukan untuk mengevaluasi penataan kawasan *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus dengan mengidentifikasi tingkat keramahan jalur pejalan kaki dalam mendukung aktivitas berjalan kaki menggunakan pendekatan *walkability* kemudian menentukan rekomendasi untuk meningkatkan tingkat keramahan jalur pejalan kaki.

## 2. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini termasuk dalam penelitian evaluatif. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penilaian atau *assessment research* dengan pendekatan kuantitatif. Pengambilan data primer atau data penilaian dilakukan melalui observasi. Penilaian menggunakan penilaian skala rating dengan nilai terendah bernilai 1 dan tertinggi bernilai 5. Data hasil penilaian diolah menggunakan perhitungan *walkability score* dari *Global Walkability Index (GWI)*. Selanjutnya melihat dari hasil penilaian kondisi eksisting dan hasil perhitungan *walkability*, dilakukan evaluasi menggunakan teori *pedestrian friendly*. Terakhir menarik kesimpulan dan rekomendasi.

### 2.1 Identifikasi Tingkat Keramahan Jalur Pejalan Kaki Menggunakan Penilaian *Global Walkability Index (GWI)*

*Walkability* merupakan suatu ukuran untuk menggambarkan sejauh mana kondisi suatu lingkungan memiliki kesan ramah terhadap para pejalan kaki. Pendekatan *walkability* digunakan untuk mengukur sejauh mana suatu jalur pejalan kaki dalam kota mampu memberi rasa nyaman, aman, selamat, dan menarik bagi pejalan kaki.

**Tabel 2.1 Variabel dan Bobot Variabel *Global Walkability Index***

Keamanan dan Keselamatan		
No	Variabel	Bobot
1.	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15
2.	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25
3.	Keamanan penyeberangan	10
4.	Keamanan terhadap kejahatan	5
5.	Sikap pengendara motor	5
Kenyamanan dan Daya Tarik (Estetika)		
No.	Variabel	Bobot
6.	Kendala / hambatan	10
7.	Ketersediaan penyeberangan	10
8.	Kelengkapan pendukung atau amenitas	10
9.	Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas	10

Sumber: Leather, James. dkk. ADB 2011

Perhitungan skor *walkability* didapatkan melalui penjumlahan dari perhitungan masing-masing variabel dikali dengan bobot kemudian dibagi dengan jumlah total bobot. Berikut merupakan rumus perhitungan untuk menghitung skor *walkability*.

$$\text{Walkability Score} = \frac{\sum (\text{skor variabel } (i) * \text{bobot } (i))}{\sum (\text{bobot total})}$$

Hasil akhir dari perhitungan *walkability* tersebut menggambarkan tingkat keramahan jalur pejalan kaki dalam mendukung aktivitas berjalan kaki. Berikut hasil akhir *skoring* perhitungan *walkability* menurut *Global Walkability Index*.

**Tabel 2.2 Skoring Global Walkability Index (GWI)**

Skor	Kategori	Keterangan
>70	Hijau	<i>Highly walkable</i> (sangat ramah untuk berjalan)
50 -70	Kuning	<i>Waiting to walk</i> (cukup ramah untuk berjalan)
<50	Merah	<i>Not walkable</i> (tidak ramah untuk berjalan)

Sumber: Leather, James, Fabian, dkk. ADB 2011

## 2.2 Evaluasi Penataan *Pedestrian City Walk* Jl. Sunan Kudus Menggunakan Teori *Pedestrian Friendly*

Konsep *pedestrian friendly* merupakan konsep perancangan jalur pejalan kaki dan penyeberangan sebagai bentuk implementasi transportasi berkelanjutan. Konsep *pedestrian friendly* merupakan suatu konsep perancangan jalan yang menjadikan elemen-elemennya dapat meningkatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan mobilitas para pejalan kaki (Transport, 2003). Teori *pedestrian friendly* yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. *Pedestrian Scale Design Guideline Manual Powell Ohio* oleh (Meyers, 2009)
2. *Pedestrian Friendly Street* oleh (Hawaii Departement of Transportation, 2013)
3. Peraturan Menteri PUPR 02/SE/M/2018 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki
4. Peraturan Menteri PUPR 03/PRT/M/2014 tentang Penyediaan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

## 3. ANALISIS & PEMBAHASAN

### 3.1 Analisis Tingkat Keramahan Jalur *Pedestrian City Walk* Jl. Sunan Kudus

Analisis tingkat keramahan jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus terbagi menjadi 2 bagian yaitu sisi utara dan sisi selatan. Analisis dilakukan dengan memperhatikan kondisi pada pagi-siang serta sore-malam. Tujuan dilakukannya analisis terhadap dua kondisi tersebut untuk mengetahui seberapa besar tingkat keramahan jalur pejalan kaki pada setiap kondisi yang diakibatkan oleh perbedaan fungsi jalur *pedestrian city walk* pada dua waktu tersebut. Analisis dilakukan dengan penilaian terhadap 9 variabel *Global Walkability Index (GWI)* sebagai berikut.

#### 3.1.1 Konflik Pejalan Kaki Dengan Moda Transportasi Lain

Pada jalur pejalan kaki sisi utara baik kondisi pagi-siang maupun sore-malam ditemukan beberapa konflik diantaranya konflik kendaraan yang melintas di badan jalur pejalan kaki, konflik akibat singgungan pejalan kaki dengan jalur keluar masuk kendaraan bangunan pertokoan serta gang permukiman penduduk. Nilai parameter konflik baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 3.

Pada jalur pejalan kaki sisi selatan baik kondisi pagi-siang maupun sore-malam ditemukan sedikit konflik antara pejalan kaki dengan sepeda dan sepeda motor. Konflik terjadi akibat singgungan pejalan kaki dengan beberapa jalur keluar masuk kendaraan bangunan pertokoan dan gang permukiman penduduk. Nilai parameter konflik baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 4.



**Gambar 3.1 Peta Titik Konflik Jalur Pejalan Kaki Sisi Utara**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.2 Peta Titik Konflik Jalur Pejalan Kaki Sisi Selatan**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.2 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki sisi utara telah tersedia sepanjang 562 meter dan lebar 5 meter. Kondisi jalur pejalan kaki baik, permukaan rata, dan halus. Tidak terdapat bagian jalur pejalan kaki yang terputus. Nilai parameter baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 5. Jalur pejalan kaki sisi selatan telah tersedia sepanjang 412 meter, lebar 3 meter, dan tinggi 35 cm. Kondisi jalur pejalan kaki baik, permukaan rata, dan halus. Pada jalur sisi selatan terdapat bagian jalur pejalan kaki yang terputus sekitar 150 meter. Nilai parameter baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 3.



**Gambar 3.3 Jalur Pejalan Kaki Sisi Utara Dalam Kondisi Sangat Baik**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.4 Pejalan Kaki Berjalan Pada Jalur Sisi Selatan yang Terputus**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.3 Keamanan Penyeberangan

Keamanan penyeberangan di *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus baik dari jalur sisi utara maupun selatan masih cukup berbahaya karena terdapat resiko kecelakaan akibat rata-rata kecepatan kendaraan tinggi ( $\pm 40$  km/jam), waktu tunggu  $\pm 20$  detik, dan waktu menyeberang 30 detik. Nilai parameter baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 3.



**Gambar 3.5 Fasilitas Penyeberangan Belum Dilengkapi *Countdown Signal***  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.6 Lansia Menyeberang Dengan Terburu-buru**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.4 Keamanan Terhadap Kejahatan

Keamanan jalur pejalan kaki sisi utara pada pagi-siang hari cukup aman. Hal tersebut dikarenakan telah tersedia penjagaan dari petugas kepolisian dan pemasangan kamera cctv. Sedangkan, pada sore-malam hari masih sulit dipastikan karena penjagaan aparat kepolisian dan kecukupan penerangan masih kurang. Nilai parameter keamanan pada pagi-siang bernilai 4 sedangkan, sore-malam bernilai 3. Sama halnya dengan jalur sisi utara, keamanan jalur pejalan kaki sisi selatan pada pagi-siang hari cukup aman. Sedangkan, pada sore-malam hari masih sulit dipastikan karena penjagaan aparat kepolisian dan kecukupan penerangan masih kurang. Nilai parameter keamanan pagi-siang bernilai 4 sedangkan, sore-malam bernilai 3.



**Gambar 3.7 Pos Pengamanan Sisi Utara Tidak Berfungsi Pada malam Hari**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.8 Minimnya Penerangan Sisi Selatan Peluang Terjadinya Tindak Kejahatan**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.5 Sikap Pengendara Motor

Sikap pengendara kendaraan bermotor di *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus, beberapa kali masih terlihat melanggar aturan lalu lintas namun masih mau mengalah dan menghormati keberadaan pejalan kaki dengan memberi akses jalan ketika hendak menyeberang. Nilai parameter pada pagi-siang maupun sore-malam di sisi utara dan sisi selatan bernilai 3.



**Gambar 3.9 Pengendara Menghormati Keberadaan Pejalan Kaki**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.10 Pengendara Bermotor Kurang Mematuhi Peraturan Lalu Lintas**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.6 Kendala/Hambatan

Pada jalur pejalan kaki sisi utara ketika pagi-siang hari terdapat hambatan berupa parkir kendaraan di badan jalur pejalan kaki sedangkan, ketika sore-malam hari terdapat hambatan berupa parkir dan lapak PKL. Nilai parameter keamanan pada pagi-siang bernilai 4 sedangkan, sore-malam bernilai 2. Pada jalur pejalan kaki sisi selatan baik kondisi pagi-siang hari maupun sore-malam hari terdapat hambatan berupa parkir kendaraan di badan jalur pejalan kaki. Lebar efektif jalur pejalan kaki sisi selatan pada pagi-siang  $\geq 1$  meter sedangkan, sore-malam hari  $< 1$  meter. Nilai parameter keamanan pada pagi-siang bernilai 3 sedangkan, sore-malam bernilai 2.



**Gambar 3.11 Hambatan Parkir Jalur Sisi Utara Pada Siang Hari**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.12 Lapak PKL dan Parkir Menempati Sebagian Besar Jalur Pejalan Kaki Sisi Utara**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.13 Lebar Efektif Jalur Sisi Selatan Pada Pagi-Siang  $\geq 1$  Meter**

Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.14 Lebar Efektif Jalur Sisi Selatan Pada Sore-Malam  $< 1$  Meter**

Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.7 Ketersediaan Penyeberangan

Pada jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus telah tersedia jalur penyeberangan simpang dan tengah ruas dengan jarak 270 meter. Kecepatan kendaraan yang melintas rata-rata  $\pm 40$  km/jam. Nilai parameter baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 3.



**Gambar 3.15 Penyeberangan Simpang**

Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.16 Penyeberangan Tengah Ruas**

Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.8 Kelengkapan Pendukung Atau Amenitas

Pada jalur sisi utara terdapat amenities yang lengkap terdiri dari tempat sampah, tempat cuci tangan, tempat duduk, *signage*, dan vegetasi peneduh. Penerangan bagi para pejalan kaki di malam hari terasa kurang. Penerangan hanya mengandalkan penerangan dari lampu jalan dan toko yang beroperasi hingga pukul 21.00. Nilai parameter amenities pada pagi-siang bernilai 5 sedangkan, sore-malam bernilai 4. Amenitas yang terdapat pada sisi selatan tidak selengkap amenities yang terdapat pada sisi utara. Pada jalur sisi selatan hanya terdapat tempat sampah, vegetasi, dan lampu penerangan. Nilai parameter baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 4.



**Gambar 3.17 Peta Amenitas Sisi Utara**

Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.18 Peta Amenitas Sisi Selatan**

Sumber: Hasil Observasi, 2022

### 3.1.9 Infrastruktur Penunjang Kelompok Disabilitas

Pada jalur pejalan kaki sisi utara telah dilengkapi ubin pemandu kelompok disabilitas netra. Namun, penempatan fasilitas disabilitas pada beberapa sudut belum sesuai. Pada malam hari sulit diakses karena terhalang meja PKL. Nilai parameter pada pagi-siang bernilai 4 sedangkan, sore-

malam bernilai 2. Pada jalur pejalan kaki sisi selatan telah dilengkapi dengan ubin pemandu kelompok disabilitas netra dan ramp untuk pengguna kursi roda maupun kereta bayi. Namun, beberapa sudut pemasangan ubin pemandu masih belum sesuai. Ramp belum didukung penerangan yang memadai. Nilai parameter baik pagi-siang maupun sore-malam bernilai 4.



**Gambar 3.19 Pemasangan *Guiding Block* Jalur Sisi Utara Kurang Sesuai**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.20 *Guiding Block* Tertutup Lapak PKL Sehingga Sulit Di Akses**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.21 Pemasangan *Guiding Block* Jalur Sisi Selatan Kurang Sesuai**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022



**Gambar 3.22 *Ramp* Perlu Didukung Dengan Penerangan Memadai**  
Sumber: Hasil Observasi, 2022

**Tabel 3.1 Analisis *Walkability Pedestrian City Walk* Jl. Sunan Kudus Sisi Utara**

No.	Variabel	Pagi - Siang			Sore - Malam		
		Bobot	Skoring	Nilai Variabel	Bobot	Skoring	Nilai Variabel
1	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	45	15	3	45
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	5	50	25	5	125
3	Keamanan penyeberangan	10	3	30	10	3	30
4	Keamanan terhadap kejahatan	5	4	20	5	3	15
5	Sikap pengendara motor	5	3	15	5	3	15
6	Kendala/hambatan	10	4	40	10	2	20
7	Ketersediaan penyeberangan	10	3	30	10	3	30
8	Kelengkapan pendukung atau amenities	10	5	50	10	4	40
9	Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas	10	4	40	10	2	20
<b><i>Walkability Score</i></b>				<b>58,75</b>			<b>53,5</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis, nilai *walkability* jalur sisi utara sebesar 58,75 ketika pagi-siang hari. Sedangkan, ketika sore-malam hari sebesar 53,5. Melihat hasil kedua analisis tersebut diketahui bahwa tingkat keramahan jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus sisi utara termasuk dalam kategori *waiting to walk* atau cukup ramah dalam mendukung aktivitas berjalan kaki.

**Tabel 3.2 Analisis Walkability Pedestrian City Walk Jl. Sunan Kudus Sisi Selatan**

No.	Variabel	Pagi - Siang			Sore - Malam		
		Bobot	Skoring	Nilai Variabel	Bobot	Skoring	Nilai Variabel
1	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	4	60	15	4	60
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	75	25	3	75
3	Keamanan penyeberangan	10	3	30	10	3	30
4	Keamanan terhadap kejahatan	5	4	20	5	3	15
5	Sikap pengendara motor	5	3	15	5	3	15
6	Kendala/hambatan	10	3	30	10	2	20
7	Ketersediaan penyeberangan	10	3	30	10	3	30
8	Kelengkapan pendukung atau amenities	10	4	40	10	4	40
9	Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas	10	4	40	10	4	40
<b>Walkability Score</b>				<b>46,5</b>	<b>45,25</b>		

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis, nilai *walkability* pada jalur sisi selatan sebesar 46,5 ketika pagi-siang hari. Sedangkan, ketika sore-malam hari sebesar 45,25. Melihat hasil kedua analisis tersebut diketahui bahwa tingkat keramahan jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus sisi selatan termasuk dalam kategori *not walkable* atau kurang ramah dalam mendukung aktivitas berjalan kaki.

### 3.2 Evaluasi Penataan *Pedestrian City Walk* Jl. Sunan Kudus Menggunakan Teori *Pedestrian Friendly*

Jalur pejalan kaki *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus belum sepenuhnya ramah bagi pejalan kaki. Beberapa masalah masih ditemui dalam penataan jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus. Beberapa masalah tersebut perlu dievaluasi dan dirumuskan strategi guna meningkatkan tingkat keramahan jalur pejalan kaki. Berikut evaluasi tingkat keramahan jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus.

**Tabel 3.3 Evaluasi Tingkat Keramahan *Pedestrian City Walk* Jl. Sunan Kudus**

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter <i>Pedestrian Friendly</i>	Evaluasi
1	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Terdapat konflik antara pejalan kaki dengan sepeda & sepeda motor	Jalur pejalan kaki diperuntukkan bagi pejalan kaki, bebas dari potensi gangguan kendaraan	Perlu merumuskan strategi penataan jalur pejalan kaki yang dapat mengurangi konflik sehingga dapat meningkatkan aspek keselamatan
2	Keamanan terhadap kejahatan	Jalur pejalan kaki dilengkapi dengan penerangan, beberapa kamera cctv, dan pos pengamanan namun jarang berfungsi	Jalur pejalan kaki perlu menyediakan fasilitas tambahan seperti lampu khusus pejalan kaki, kamera cctv, dan pos pengamanan	Keberadaan fasilitas keamanan perlu untuk di optimalkan fungsinya

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter <i>Pedestrian Friendly</i>	Evaluasi
3	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<p>1. Lebar jalur baik sisi utara maupun selatan sudah memenuhi kriteria untuk kebutuhan dua orang berpapasan tanpa terjadi persinggungan (&gt;1,5 meter)</p> <p>2. Jalur pejalan kaki menggunakan material granit</p> <p>3. Jalur sisi utara memiliki tinggi sejajar dengan jalur kendaraan umum</p> <p>4. Jalur pejalan kaki sisi selatan memiliki bagian terputus</p>	<p>1. Jalur pejalan kaki memiliki lebar efektif lebih dari 1,5 meter</p> <p>2. Jalur pejalan kaki harus diperkeras, material menyerap air (<i>paving concrete</i>)</p> <p>3. Jalur pejalan kaki harus dipasang pembatas untuk membedakan tinggi jalur peruntukan pejalan kaki dan jalur kendaraan umum</p> <p>4. Jalur pejalan kaki memiliki konektivitas atau keterhubungan antar segmennya</p>	<p>Penataan jalur pejalan kaki sudah menerapkan konsep <i>pedestrian friendly</i> namun perlu diperhatikan mengenai konektivitas dan sirkulasi pejalan kaki pada bagian terputus</p>
4	Keamanan penyeberangan	<p>1. Arus kendaraan ramai dengan kecepatan rata-rata 40 km/jam</p> <p>2. Waktu menyeberang maks. 30 detik</p>	<p>1. Jalur penyeberangan jelas &amp; mudah dijangkau</p> <p>2. Jalur penyeberangan menggunakan marka bar piano dilengkapi rambu penyeberangan &amp; <i>countdown signal</i></p> <p>3. Isyarat lalu lintas dipasang ketika kecepatan rata-rata kendaraan sekurang-kurangnya 40 km/jam</p>	<p>Fasilitas penyeberangan belum cukup aman untuk menyeberang sehingga perlu strategi untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan</p>
5	Sikap pengendara motor	<p>Pengendara kendaraan bermotor kurang mematuhi peraturan lalu lintas namun kadang-kadang mau mengalah dan menghormati hak pejalan kaki</p>	<p>Memprioritaskan pengguna jalur pejalan kaki dengan memberikan akses yang mudah dijangkau, nyaman, aman, dan selamat</p>	<p>Perlu untuk memperkuat pengawasan dan peraturan lalu lintas</p>
6	Kendala/hambatan	<p>Terdapat hambatan berupa parkir kendaraan di badan jalur pejalan kaki serta PKL ketika sore-malam hari</p>	<p>Jalur pejalan kaki bebas dari penghalang baik sementara maupun permanen</p>	<p>Perlu strategi untuk mengurangi kendala atau hambatan</p>
7	Ketersediaan penyeberangan	<p>Tersedia jalur penyeberangan simpang dan tengah ruas. Kecepatan kendaraan yang melintas rata-rata 40 km/jam</p>	<p>Fasilitas penyeberangan terdiri penyeberangan simpang dan penyeberangan tengah ruas. Penyeberangan terletak jarak 180 meter satu sama lainnya. Fasilitas penyeberangan tengah ruas disediakan hingga batasan kecepatan lalu lintas maks. 75km/jam</p>	<p>Perlu untuk mempermudah jangkauan dengan penambahan fasilitas penyeberangan</p>

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter <i>Pedestrian Friendly</i>	Evaluasi
8	Kelengkapan pendukung atau amenities	Terdapat amenities yang cukup lengkap. Penerangan bagi para pejalan kaki di malam hari kurang memadai	Memiliki fasilitas yang lengkap dengan sebaran dan jumlah yang mencukupi, kondisi fisik jalur <i>pedestrian</i> sangat menarik (memiliki ciri khas)	Amenitas sudah cukup lengkap namun perlu diperhatikan pengotimalan fungsi lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki
9	Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas	Telah dilengkapi ubin pemandu kelompok disabilitas netra. Namun, penempatan fasilitas disabilitas pada beberapa sudut belum sesuai. Pada malam hari sulit diakses karena terhalang meja PKL	Tersedia fasilitas bagi penyandang disabilitas diantaranya <i>guiding block</i> dan <i>point stop</i> dengan kondisi sangat baik, terawat, dan ditempatkan dengan baik	Perlu dilakukan pembenahan penempatan fasilitas disabilitas

Sumber: Hasil Analisis, 2022

#### 4. KESIMPULAN

Tingkat keramahan jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus memiliki hasil yang tidak sama dalam mendukung aktivitas berjalan kaki. Hasil analisis menunjukkan bahwa jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus sisi utara memiliki tingkat keramahan cukup dalam mendukung aktivitas berjalan kaki (*waiting to walk*) sedangkan, sisi selatan memiliki tingkat keramahan kurang dalam mendukung aktivitas berjalan kaki (*not walkable*). Faktor penyebab perbedaan perolehan nilai *walkability* pada masing-masing bagian tersebut karena terdapat perbedaan karakteristik dan ketersediaan jalur pejalan kaki sisi utara dan selatan. Selain itu, pada jalur pejalan kaki sisi utara ditemukan lebih banyak konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi lain dibandingkan dengan sisi selatan.

Hasil analisis menunjukkan terdapat perbedaan nilai *walkability* antara kondisi pagi-siang hari dengan sore-malam hari pada dua bagian jalur *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus. *Walkability* pada kondisi pagi-siang hari memiliki nilai lebih besar dibandingkan dengan *walkability* pada kondisi sore-malam hari. Faktor penyebab perbedaan nilai *walkability* antara pagi-siang dan sore-malam pada kedua jalur pejalan kaki tersebut terletak pada variabel keamanan terhadap tindak kejahatan, kendala/hambatan, kelengkapan pendukung/amenitas, dan infrastruktur kelompok penyandang disabilitas.

#### 5. REKOMENDASI

Berdasarkan hasil evaluasi dan kesimpulan, berikut rekomendasi yang dapat dipertimbangkan sebagai strategi meningkatkan keramahan jalur pejalan kaki *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus, antara lain:

1. Mengurangi konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor dengan penambahan fasilitas pengaman (*bollard*) yang memisahkan jalur pejalan kaki dengan jalan lalu lintas.
2. Meningkatkan keamanan dengan melakukan pemeliharaan fasilitas pos pengamanan, menempatkan aparat kepolisian untuk melakukan penjagaan utamanya pada sore-malam hari, dan mengoptimalkan fungsi lampu khusus jalur pejalan kaki.

3. Memperbaiki konektivitas jalur sisi selatan dengan membangun jalur pejalan kaki yang terputus dan memberikan biaya ganti rugi atas bangunan yang terdampak rencana.
4. Meningkatkan keamanan dan keselamatan pengguna jalur pejalan kaki dengan melakukan pemasangan alat pemberi isyarat lalu lintas atau *countdown signal*.
5. Memperkuat pengawasan dengan menempatkan aparat kepolisian secara berkala untuk menegakkan peraturan lalu lintas dan menindak tegas pelanggaran yang mengganggu dan membahayakan pejalan kaki.
6. Menertibkan kembali peraturan terkait parkir dan melakukan penataan ulang lokasi PKL *pedestrian city walk* Jl. Sunan Kudus misalnya dengan memisahkan ruang untuk PKL dan jalur pejalan kaki agar tidak menghalangi sirkulasi para pejalan kaki dan kelompok penyandang disabilitas.
7. Mempermudah jangkauan, mengurangi tingkat resiko kecelakaan akibat menyeberang sembarangan dengan penambahan fasilitas penyeberangan yang ditempatkan pada jarak 180 meter ke arah barat titik persimpangan.
8. Menambah jumlah dan sebaran tempat sampah dan tempat cuci tangan pada jalur pejalan kaki sisi selatan serta mengoptimalkan fungsi lampu penerangan khusus pejalan kaki pada malam hari.
9. Meningkatkan kenyamanan dan kemudahan akses fasilitas kelompok disabilitas dengan memperbaiki penataan fasilitas *guiding block* dan *truncated dome detectable* warning sesuai ketentuan agar dapat digunakan secara optimal.

#### DAFTAR RUJUKAN

- Harsono, S. J. (2020). Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Di Pusat Kota. *Jurnal Ruang Luar dan Dalam FTSP*, 1(1), 88-102.
- Kang, C.-D. (2016). Spatial Access To Pedestrians And Retail Sales In Seoul, Korea. *Habitat International*, 110-120.
- Leather, J. (2011). *ADB Sustainable Development Working Paper Series*. Metro Manila: Asian Development Bank.
- Meyers. (2009). *Pedestrian Scale Design Guideline Manual Powell Ohio*. Powell: Meyers Associates Architecture.
- Peraturan Menteri PUPR 02/SE/M/2018 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki
- Peraturan Menteri PUPR 03/PRT/M/2014 tentang Penyediaan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Transport, G. D. (2003). *Pedestrian & Streetscape Guide*. Georgia: Otak, Inc.
- Transportation, U. D. (2013). *Pedestrian Friendly Street*. Hawaii: Hawaii gov.