

Identifikasi Ketersediaan Elemen Pendukung Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Paledang Kota Bogor

AUDI ALVIANSYACH

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Nasional Bandung
Email: audialviansyach05@gmail.com

ABSTRAK

Jalur pedestrian merupakan fasilitas kota yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan harus memenuhi kriteria elemen pendukungnya. Jalur pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor berada di kawasan perdagangan jasa, perkantoran, dan pendidikan masih belum dilengkapi elemen pendukung yang sesuai dengan Permen PU. Aktivitas di kawasan ini menyebabkan beralihnya fungsi jalur pedestrian menjadi lapak PKL dan tempat parkir motor. Elemen pendukung yang sesuai dengan standar dapat mengurangi permasalahan jalur pedestrian di Jalan Paledang Kota Bogor. Penelitian ini bertujuan untuk mengukur tingkat kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian berdasarkan standar dan studi terdahulu. Pengukuran kesesuaian menggunakan metode komparasi dan pengolahan data pembobotan skor dengan klasifikasi "mendekati tidak sesuai", "antara tidak sesuai dan sesuai", dan "mendekati sesuai". Hasil penelitian ini menunjukkan elemen pendukung jalur pedestrian Jalan Paledang memiliki nilai 50% yang termasuk dalam klasifikasi "antara tidak sesuai dan sesuai", dapat diartikan bahwa elemen pendukung di jalur pedestrian Jalan Paledang dinyatakan belum memenuhi standar yang ada.

Kata kunci: Pedestrian, Jalur Pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor, Elemen Pendukung Jalur Pedestrian, Kesesuaian

1. PENDAHULUAN

Menurut Hamid Shirvani (1985) jalur pedestrian adalah salah satu bagian dari suatu sistem sirkulasi perkotaan yang termasuk ke dalam elemen penting perancangan kota. Penataan dan penyediaan elemen jalur pedestrian merupakan aspek penting yang perlu disediakan untuk memenuhi kebutuhan para pedestrian. Elemen pendukung di suatu jalur pedestrian merupakan pertimbangan utama dalam perancangan jalur pedestrian, pada dasarnya elemen dalam suatu jalur pedestrian terbagi menjadi dua, yaitu elemen fisik jalur pedestrian yang terdiri dari material jalur pedestrian (komposisi, warna, bentuk, ukuran, dan tekstur) dan elemen pendukung yang terdapat di jalur pedestrian diantaranya yaitu jalur hijau, lampu penerangan pedestrian, tempat duduk, tempat sampah, lapak tunggu, marka perambuan dan papan informasi (*signage*), dan lainnya (Iswanto, 2006). salah satu cara untuk mengetahui permasalahan penyediaan elemen pendukung pada jalur pedestrian dapat dilakukan dengan cara membandingkan dengan standar dan kriteria elemen pendukung jalur pedestrian yang ada sebagaimana yang disebutkan dalam Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan

Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (Handayani dkk, 2018).

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat menyebutkan kondisi jalur pedestrian khususnya di Kota Bogor memiliki masalah seperti jalur pedestrian yang disalahgunakan menjadi tempat berjualan para PKL, tempat parkir bagi para pengguna kendaraan bermotor dan terhalangnya oleh tiang listrik sehingga membuat fasilitas jalur pedestrian yang tersedia tidak berfungsi dengan semestinya dan membuat terhambatnya kontinuitas jalur pedestrian (dishub.jabarprov.go.id, 2013). Jalan Paledang Kota Bogor merupakan salah satu jalan dengan fungsi jalan kolektor sekunder dengan tingkat keramaian yang cukup tinggi dan didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa, pendidikan, peribadatan, dan permukiman penduduk. Keseluruhan kegiatan tersebut akan berdampak pada terciptanya aktivitas jarak pendek salah satunya yaitu aktivitas berjalan kaki. permasalahan yang muncul di jalur pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor yaitu jalur yang disalahgunakan menjadi tempat berjualan PKL, tempat parkir kendaraan roda dua sehingga para pedestrian pun kesulitan untuk berjalan kaki di jalur pedestrian. Identifikasi ketersediaan dan kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian perlu dilakukan terutama di jalur pedestrian Jalan Paledang karena untuk memenuhi kebutuhan fasilitas untuk para pedestrian di Kota Bogor. Terkait dengan permasalahan yang telah disebutkan, maka timbul pertanyaan pada penelitian ini yaitu, "Bagaimana ketersediaan dan kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian di jalur pedestrian koridor Jalan Paledang Kota Bogor?".

2. METODOLOGI

2.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan dilakukan dapat digolongkan ke penelitian deksriptif. Menurut Sukmadinata (2006) penelitian dekriptif merupakan penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya.

2.2 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan survey primer dan survey sekunder. Survey primer berupa pengumpulan data di lapangan berupa observasi kondisi eksisting elemen pendukung jalur pedestrian yang didukung oleh pengukuran dan dokumentasi. Sedangkan, survey sekunder merupakan data yang dibutuhkan berupa pedoman elemen pendukung jalur pedestrian yang berasal dari Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2014 dan SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 digunakan sebagai acuan penentuan aspek, variabel, indikator, dan parameter elemen pendukung jalur pedestrian.

2.3 Metode Analisis

Metode analisis dalam penelitian ini menggunakan metode analisis komparatif. Menurut Arikunto Suharsini (1998) menjelaskan bahwa dalam penelitian bersifat komparatif dapat menemukan persamaan – persamaan dan perbedaan – perbedaan tentang benda – benda, tentang orang, kelompok, terhadap prosedur kerja, terhadap suatu ide. Analisis komparatif dalam penelitian ini bertujuan untuk membandingkan kondisi eksisting dari variabel, indikator dan parameter yang sudah ditentukan di jalur pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor terhadap variabel, indikator dan parameter yang sudah ditentukan dalam Peraturan Kementrian Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014.

Identifikasi ketersediaan dan kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian pada penelitian ini terdiri dari variabel – variabel fisik jalur pedestrian, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, *Signage*, Halte/*Shelter* Angkutan Umum, dan jalur pemandu penyandang disabilitas. Variabel penelitian tersebut lalu dijabarkan melalui beberapa indikator dan dinilai berdasarkan kondisi lapangan, dimana skor 2 apabila indikator “tersedia dan sudah sesuai”, skor 1 apabila indikator “tersedia namun tidak sesuai”, dan skor 0 apabila indikator “tidak tersedia”

Hasil perhitungan skoring dari masing – masing variabel elemen pendukung jalur pedestrian selanjutnya digunakan sebagai masukan untuk analisis kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian berdasarkan standar, sebagai berikut:

Kesesuaian seluruh elemen pendukung jalur pedestrian

$$= \frac{\text{Total Skor Kesesuaian Keseluruhan Variabel}}{\text{Jumlah Skor Variabel}} \times 100\%$$

Klasifikasi kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian menggunakan rentang skala guttman dengan interpretasi skor sebagai berikut : rentang 0-49%, maka kesesuaian elemen pendukung dinyatakan “**mendekati tidak sesuai**”, rentang 50%, maka kesesuaian elemen pendukung tersebut dinyatakan “**antara tidak sesuai dan sesuai**”, rentang 51-100%, maka kesesuaian elemen pendukung tersebut dinyatakan “**mendekati sesuai**” berdasarkan standar elemen pendukung jalur pedestrian pada Peraturan Kementerian Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014.

3. KESESUAIAN ELEMEN PENDUKUNG JALUR PEDESTRIAN

Kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian mengacu pada hasil akhir penilaian kesesuaian dari keseluruhan variabel yang ada di jalur pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor. Berikut di bawah ini merupakan tabel kesesuaian terhadap keseluruhan elemen pendukung jalur pedestrian yang terdiri dari fisik jalur pedestrian, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka, perambuan dan papan informasi, halte/*shelter* angkutan umum dan lapak tunggu, dan jalur pemandu penyandang disabilitas.

Tabel 1. Analisis Kesesuaian Seluruh Elemen Pendukung di Jalur Pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor

Elemen Pendukung Jalur Pedestrian	Total Skor Setiap Variabel
Fisik Jalur Pedestrian	4
Jalur Hijau	5
Lampu Penerangan	1
Tempat Duduk	2
Pagar Pengaman	1
Tempat Sampah	0
Marka, Perambuan, dan Papan Informasi (<i>Signage</i>)	2
Halte/ <i>Shelter</i> Angkutan Umum dan Lapak Tunggu	0
Jalur Pemandu Penyandang Disabilitas	8
Total Skor Elemen Pendukung Jalur Pedestrian	23

Berdasarkan tabel hasil di atas, dapat disimpulkan bahwa skor kesesuaian elemen pendukung di jalur pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor yang tertinggi terdapat pada jalur pemandu penyandang disabilitas dengan skor 8 (delapan), sedangkan skor kesesuaian elemen pendukung jalur pedestrian terendah terdapat pada tempat sampah dan halte/shelter angkutan umum dan lapak tunggu dengan skor kesesuaian sebesar 0 (nol).

Jalur pedestrian di Jalan Paledang Kota Bogor pada variabel fisik jalur pedestrian hanya memiliki kesesuaian pada indikator tekstur permukaan yang tidak licin, sedangkan ketidaksesuaian terdapat pada indikator kondisi permukaan jalur pedestrian yang terdapat hambatan (ubin rusak, tiang listrik, dll) dan lebar jalur pedestrian yang kurang dari standar. Pada variabel jalur hijau kesesuaian terdapat pada indikator ketinggian pohon yang sudah melebihi standar 2 meter di atas tanah dan lebar jalur hijau, sedangkan ketidaksesuaian terdapat pada indikator jalur hijau yang tidak tertutup oleh tanaman penutup. Pada variabel lampu penerangan tidak terdapat kesesuaian dengan standar yang telah ditentukan karena penempatan tiang lampu dan intensitas cahaya yang masih dibawah standar. Sepanjang jalur pedestrian hanya terdapat satu tempat duduk dan dinyatakan tidak sesuai karena indikator penempatan dan ukuran tempat duduk tidak sesuai standar yang ada. Pada variabel pagar pengaman sudah tersedia tetapi kesesuaian pada ketinggian pagar yang tidak sesuai dengan parameter yang telah ditentukan.

Sepanjang jalur pedestrian Jalan Paledang hanya terdapat satu unit tempat sampah dan dinyatakan tidak sesuai karena penempatan tempat sampah yang tidak merata. Selanjutnya indikator pada elemen *signage* sudah memenuhi standar yang telah ditentukan. pada variabel halte angkutan umum tidak tersedia di sepanjang jalur pedestrian. Terakhir, pada elemen jalur pemandu penyandang disabilitas tidak tersedia disepanjang jalur pedestrian dan terdapat hambatan seperti PKL dan kendaraan bermotor, disisi lain indikator tekstur dan karakteristik ubin sudah sesuai dengan standar yang ada.

4. KESIMPULAN

Ketersediaan dan kesesuaian elemen pendukung di jalur pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor berdasarkan sembilan sub analisis yang telah dilakukan hanya elemen marka, perambuan, dan papan informasi (*Signage*) yang memenuhi standar, hal tersebut dikarenakan pada elemen ini memiliki angka maksimal dengan persentase kesesuaian yang menunjukkan nilai 100%. Terdapat pula elemen jalur hijau yang memiliki angka kesesuaian sebesar 83%, selain itu elemen fisik jalur pedestrian dan elemen jalur pemandu penyandang disabilitas yang memiliki angka kesesuaian yang sama yakni sebesar 67%, ketiga elemen tersebut termasuk ke dalam klasifikasi rentang 51-100% yang artinya "mendekati sesuai" dengan standar dan parameter yang sudah ditentukan. Sedangkan, pada sub analisis kesesuaian elemen pagar pengaman memiliki angka kesesuaian 50%, yang berarti pada elemen pagar pengaman termasuk ke dalam rentang "antara tidak sesuai dan sesuai". Sedangkan pada sub analisis kesesuaian tempat duduk (angka kesesuaian 33%), lampu penerangan (angka kesesuaian 25%), tempat sampah (angka kesesuaian 0%) dan halte/shelter angkutan umum dan lapak tunggu (angka kesesuaian 0%) dinyatakan termasuk ke dalam klasifikasi rentang 0-49% yang artinya "mendekati tidak sesuai" dengan standar dan parameter yang telah ditentukan.

Secara Keseluruhan elemen pendukung di jalur pedestrian Jalan Paledang Kota Bogor pada sub analisis kesesuaian elemen pendukung hanya memiliki total skor 50% yang termasuk ke dalam klasifikasi "antara tidak sesuai dan sesuai", artinya elemen pendukung di jalur pedestrian tersebut

masih belum memenuhi standar elemen pendukung jalur pedestrian pada Peraturan Kementrian Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014.

TERIMA KASIH

Terimakasih penulis sampaikan kepada orang tua dan keluarga yang telah memberikan dukungan moral maupun materil, Terimakasih juga penulis sampaikan kepada Ibu Mustovia Azahro, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan selama penyusunan tugas akhir ini, Ibu Dr. Widya Suryadini, S.T., M.T. selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Seluruh Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan ilmu dan berbagai pengalaman selama masa perkuliahan, dan Teman – teman Kelas A Planologi dan Angkatan 2016 Planologi yang telah membantu penulis selama masa perkuliahan.

DAFTAR RUJUKAN

- Abdillah, O. D. (n.d.). *Evaluasi Keberadaan Elemen Pendukung Di Jalur Pedestrian Di Kota Tangerang (Studi kasus di penggal Jalan MH Thamrin)*.
- Amo, F. M., Kumurur, V. A., Lefrandt, L. I. R., & Moniaga, I. L. (2013). *Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama Manado*. 5(1), 1–9.
- Dewi, E. R., & Pembimbing, D. (2015). *Laporan Pengamatan Pedestrian Fakultas Teknik Uns*.
- Hafiyah Haris. (2017). Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Raya Lemahabang Kabupaten Bekasi. *Skripsi Universitas Pasundan*.
- Handayani, S., Irwansyah, M., & Isya, M. (2018). Tinjauan Sarana Dan Prasarana Jalur Pedestrian Di Kawasan Peunayong, Banda Aceh. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil Dan Perencanaan*, 1(1), 72–80. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v1i1.10357>
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda. *Enclosure*, 5(1), 21–29.
- ITDP. (2019). *Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022*. 2019(September).
- Jalur, M., Hasim, I. S., Budi, A. T., Prabandani, D. O., & Suhendro, A. (2019). *Koridor Jl . R . E . Martadinata ditinjau dari Kelengkapan*. 1(1), 1–10.
- Kamila, N. A., Putri, M. N., Martini, E., Unggul, U. E., Development, T. O., & Kawasan, D. (2011). *Analisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Berdasarkan Kriteria Transit Oriented Development (Tod) (Studi Kasus : Stasiun Jurangmangu)*.
- Kasus, S., Jalan, K., Jalan, S., Jalan, G., Haryono, M. T., Lowokwaru, K., & Malang, K. (2015). *Pendukung Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Preferensi Pengguna*.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2017). *Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.
- Nasution, N. A. R., Widiyastuti, D., & Purwohandoyo, J. (n.d.). Analisis Penilaian Fasilitas Pedestrian Di Kawasan Perkotaan (Kasus: Jalan Malioboro – Jalan Margo Mulyo, Yogyakarta) Niki. *Jurnal Bumi Indonesia*, 1–10.
- Republik Indonesia, P. (2014). *Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.
- Sanjaya, Rian, Soedarsono, R. M. (2017). Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun. *Inovasi Dalam Pengembangan SmartCity Yang Berwawasan Lingkungan*, 108–122.

FTSP *Series* :

Seminar Nasional dan Diseminasi Tugas Akhir 2021

Setyowati, M. D., Arsitektur, P. S., Sains, F., & Yogyakarta, U. T. (2011). *Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang*. 15(1), 13–22.