

ANALISIS TINGKAT RAMAH PEJALAN KAKI PADA JALUR PEDESTRIAN JALAN OTISTA KOTA BANDUNG

RIZKI NUR ANANDA¹, WIDYA SURYADINI²

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Nasional Bandung
Email: nuranandarizki.rna@mhs.itenas.ac.id

ABSTRAK

Jalur pedestrian yang terletak di Jalan Otista di Kota Bandung merupakan salah satu kawasan strategis yang menjadi pusat perdagangan dan jasa dengan intensitas pejalan kaki yang tinggi. Sebagai penunjang aktivitas berjalan kaki, jalur pedestrian di kawasan ini diharapkan dapat memberikan kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas yang optimal. Penelitian ini bertujuan untuk menilai tingkat keramahan jalur pedestrian menggunakan pendekatan Global Walkability Index (GWI) yang mencakup sembilan variabel. Hasil penelitian menunjukkan skor akhir Walkability sebesar 56,5 yang berada di kategori kuning dan dinyatakan Cukup ramah untuk berjalan kaki, hal ini membuktikan bahwa jalur pedestrian di Jalan Otista belum sepenuhnya sangat ramah untuk berjalan kaki. Karena untuk mendapatkan kategori hijau membutuhkan nilai Walkability >70. Maka dari itu perlu dilakukan evaluasi dan dirumuskan rekomendasi agar bisa meningkatkan nilai keramahan jalur pedestrian Jalan Otista. Rekomendasi yang diajukan meliputi relokasi PKL, penambahan fasilitas pendukung seperti tempat duduk, lampu penerangan, pos pengamanan dan signage, sehingga dengan rekomendasi tersebut diharapkan bisa untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki di Jalan Otista.

Kata kunci: jalur pedestrian, Walkability, ramah pejalan kaki, Global Walkability Index (GWI)

1. PENDAHULUAN

Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari sebuah kendaraan. Pada perkembangannya jalur pedestrian tidak saja untuk jalur pejalan kaki tetapi juga untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat rekreatif, seperti duduk-duduk santai menikmati suasana kota, untuk bersosialisasi dan berkomunikasi antar warganya (Iswanto, 2006).

Pedestrian friendly merupakan suatu konsep perancangan jalan yang menjadikan elemen-elemennya dapat meningkatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan mobilitas para pejalan kaki (Transport, 2003). Pedestrian friendly berfungsi untuk meningkatkan kualitas jalur pedestrian dengan memperhatikan aspek keamanan, kenyamanan, keselamatan, dan daya tarik bagi para pejalan kaki. Dengan pedestrian friendly atau jalur pejalan kaki yang ramah memberikan rasa nyaman dan aman bagi penggunaannya. Maka untuk mengukur atau mengetahui suatu jalur pedestrian yang ramah untuk pejalan kaki dapat menggunakan pendekatan *Walkability*.

Walkability adalah suatu ukuran untuk memperoleh gambaran sejauh mana kondisi suatu lingkungan memiliki kesan ramah terhadap pejalan kaki. *Walkability* adalah alat untuk menilai

tingkat keramahan suatu jalur pejalan kaki yang dapat dilalui dengan mudah atau tidak dengan mobilitas berjalan kaki. *Walkability* merupakan istilah yang dipergunakan dalam menggambarkan dan menilai konektivitas serta kualitas jalur pejalan kaki. Perhitungan *Walkability* dilakukan dengan menilai secara komprehensif dari ketersediaan infrastruktur untuk pejalan kaki dan kajian terkait permintaan dan penawaran (Leather, 2011).

Jalan Otto Iskandar Dinata merupakan salah satu jalan yang menjadi simpul pertumbuhan ekonomi yang ada di Kota Bandung yang secara tidak langsung membentuk karakteristik kawasan pusat Kota Bandung (Nidikara & Kusliansjah, 2020). Seiring dengan banyaknya pejalan kaki yang melewati dan mengunjungi beberapa pertokoan menjadikan banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) dan pemilik pertokoan yang berjualan dan melakukan kegiatan usahanya pada jalur pedestrian yang ada di Jalan Otto Iskandar dinata ini. Hal ini membuat masyarakat yang berjalan kaki harus berbagi ruang serta kurang leluasa dalam berjalan di jalur pedestrian Jalan Otto Iskandar dinata akibat terhalang oleh beberapa PKL dan pedagang lainnya.

Maka dari itu untuk menilai tingkat keramahan jalur pedestrian Jalan Otista, perlu dilihat dari berbagai variabel diantaranya konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi lain, ketersediaan jalur pejalan kaki, Ketersediaan fasilitas penyeberangan, Keamanan fasilitas penyeberangan, sikap pengendara motor, Keamanan terhadap tindak kejahatan, kendala/hambatan, Kelengkapan pendukung atau amenities dan Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas (Krambeck, 2006). Maka dengan variabel yang telah disebutkan di atas bisa menilai atau mengetahui jalur pedestrian Jalan Otista apakah sudah ramah untuk pejalan kaki atau belum ramah untuk pejalan kaki. Oleh sebab itu, untuk pertanyaan penelitian ini adalah: **"Bagaimana tingkat keramahan jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung dalam mendukung aktivitas pejalan kaki?"**. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi tingkat keramahan jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung menggunakan pendekatan analisis *Walkability* yang dikembangkan oleh Krambeck untuk World Bank yang dikenal sebagai *Global Walkability Index* (GWI)

2. METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah metode yang berlandaskan terhadap filsafat positivisme, digunakan dalam meneliti terhadap sampel dan populasi penelitian (Sugiyono, 2016). Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang menyajikan data berupa angka-angka sebagai hasil penelitiannya. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dikarenakan parameter yang digunakan dalam pengambilan data sudah ditentukan. Metode kuantitatif merupakan metode ilmiah scientific karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu konkrit, empiris, obyektif, terukur, rasional, dan sistematis (Sugiyono, 2011). Dalam pengambilan data dan analisisnya, penelitian ini menggunakan metode penilaian. Metode penilaian dalam penelitian ini termasuk dalam metode penilaian skala rating dengan nilai terendah bernilai 1 dan tertinggi bernilai 5. Metode penilaian pada penelitian ini digunakan untuk mengidentifikasi dan mendeskripsikan tingkat keramahan jalur pejalan kaki yang diukur melalui *Walkability* tools. Kemudian dari hasil tersebut dapat diketahui tingkat keramahan jalur pedestrian pada kawasan penelitian.

Analisis tingkat ramah pejalan kaki di jalur pedestrian Jalan Otista dalam penelitian ini dilakukan menggunakan form penilaian *Global Walkability Index* (GWI). Aspek keselamatan aksesibilitas, keamanan, kenyamanan, dan keindahan (estetika) merupakan hal-hal yang dinilai dalam

penelitian ini. *Global Walkability Index* (GWI) menurunkan empat aspek ke dalam sembilan variabel penelitian (Krambeck, 2006). Dalam melakukan analisis *Global Walkability Index* (GWI) terdapat 3 tahap dasar dalam melakukan penilaiannya, yaitu: 1. Melakukan penilaian skor parameter dari masing-masing variabel 2. Melakukan perhitungan *Walkability* dari masing-masing variabel dengan mengalikan antara bobot dengan skor parameter yang didapatkan 3. Melakukan perhitungan skor akhir *Global Walkability Index* (GWI). Analisis *Walkability* diolah dari data yang didapatkan dari hasil observasi dan hasil penilaian form *Global Walkability Index* (GWI). Kemudian dilakukan penilaian terhadap sembilan variabel. Pengukuran *Walkability* diukur dengan melakukan penilaian pada masing-masing variabel menggunakan skala likert (1 sampai 5). Skoring dari 1 sampai 5 ini memiliki penjelasan yang berbeda pada masing-masing parameter. Berikut ini merupakan rumus perhitungan untuk menghitung skor *Walkability*.

$$\text{Score Variabel} = \text{bobot variabel} \times \text{score parameter}$$

$$\text{Walkability Score} = \frac{s(\text{score variabel } (i) \times \text{bobot } (i))}{s(\text{bobot total})}$$

Tabel 2.1 Skoring *Global Walkability Index* (GWI)

Skor	Kategori	Keterangan
>70	Hijau	Sangat ramah untuk berjalan (<i>highly walkable</i>)
50-70	Kuning	Cukup ramah untuk berjalan (<i>waiting to walk</i>)
<50	Merah	Kurang atau tidak ramah untuk berjalan (<i>notwalkable</i>)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi tingkat keramahan jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung dilakukan dengan menggunakan metode penilaian *walkability*. Metode penilaian *walkability* yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan skema penilaian *Global Walkability Index* dari Holly Virginia Krambeck yang telah digunakan pula untuk mengukur tingkat *walkability* jalur pejalan kaki di kota-kota Asia. Maka dari itu untuk menilai tingkat keramahan jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung, perlu dilihat dari berbagai variabel diantaranya konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi lain, ketersediaan jalur pejalan kaki, Ketersediaan fasilitas penyeberangan, Keamanan fasilitas penyeberangan, sikap pengendara motor, Keamanan terhadap tindak kejahatan, kendala/hambatan, Kelengkapan pendukung atau amenities dan Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas. Untuk penjelasan dari setiap analisis variabel di atas akan dijelaskan sebagai berikut.

3.1 Konflik Pejalan Kaki Dengan Moda Transportasi Lain

Tabel 3.1 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
1	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Ditemukan adanya singgungan antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor di setiap persimpangan jalan menuju jalan lain dan	Terdapat beberapa konflik diantaranya satu-dua pengendara motor menggunakan	3

		terdapat parkir kendaraan bermotor yang menggunakan jalur pedestrian	jalur pedestrian dan parkir kendaraan berada di jalur pedestrian sehingga berjalan memungkinkan namun tidak nyaman	
--	--	--	--	--

3.2 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Tabel 3.2 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Jalur pedestrian yang terdapat di wilayah penelitian memiliki kondisi yang baik karena kondisi jalur pedestrian rata, halus dan tidak terputus sehingga dapat digunakan pejalan kaki untuk berjalan	Tersedia jalur pedestrian dengan kondisi yang baik, permukaan rata, halus, dan tidak terputus.	5

3.3 Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan

Tabel 3.3 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Terdapat 1 zebra cross dan 1 JPO dengan kondisi zebra cross masih dalam keadaan yang cukup baik dan masih sering digunakan, dan kondisi JPO yang kurang baik dan terlihat sudah tidak digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrang. Jarak antara zebra cross dengan JPO memiliki jarak kisaran 100 meter	Jalur penyeberangan antar jalur pejalan kaki tersedia dengan jarak yang cukup antara 100 – 200 meter dan kecepatan kendaraan kurang lebih 20 – 40 km/jam	4

3.4 Keamanan Fasilitas Penyebrangan

Tabel 3.4 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
4	Keamanan fasilitas penyebrangan	Rata-rata kecepatan kendaraan bermotor yang melintas berada di kisaran 20-40 km/jam. Waktu menunggu untuk menyebrang di kawasan tersebut berkisar antara 10-20 detik, dan waktu yang disediakan dalam melakukan penyebrangan di fasilitas penyebrangan zebra cross adalah $\pm 16,71$ detik untuk normal orang dewasa. waktu yang dibutuhkan oleh lansia untuk menyebrang berkisar antara 20-30 detik	Cukup berbahaya – terdapat resiko kecelakaan karena arus lalu lintas ramai, waktu tunggu untuk menyeberang ≤ 20 detik dan waktu yang disediakan untuk menyeberang sedikit lebih lama memungkinkan lansia untuk menyeberang namun dengan terburu buru (30 detik).	3

3.5 Sikap Pengendara Motor

Tabel 3.5 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
5	Sikap pengendara motor	Sikap pengendara bermotor apabila ada yang ingin menyebrang cenderung memberi akses pejalan kaki untuk menyebrang. Tetapi masih terdapat beberapa para pengendara kendaraan bermotor yang kurang mematuhi peraturan lalu lintas karena berhenti di pinggir jalan yang cenderung menutupi fasilitas penyebrangan pejalan kaki, padahal berdasarkan pengamatan di lokasi tersebut terdapat signage yang menunjukkan larangan untuk parkir di pinggir jalan	Pengendara kendaraan bermotor kurang mematuhi peraturan lalu lintas namun kadang-kadang mau mengalah dan menghormati hak pejalan kaki	3

3.6 Keamanan Terhadap Tindak Kejahatan

Tabel 3.6 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
6	Keamanan terhadap tindak kejahatan	Terdapat lampu penerangan yang mengarah ke jalan akan tetapi minim penerangan ke arah jalur pedestrian sehingga terkesan sedikit gelap ketika sudah malam hari, kemudian tidak terdapat pos pengamanan dan terdapat beberapa cctv akan tetapi cctv yang tersedia adalah milik pengelola toko sehingga sulit untuk memastikan tingkat keamanan terhadap tindak kejahatan	Lingkungan jalur pejalan kaki dilengkapi dengan penerangan dan beberapa kamera cctv namun sulit memastikan tingkat keamanan terhadap tindak kejahatan	3

3.7 Kendala/Hambatan

Tabel 3.7 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
7	Kendala/hambatan	Para Pedagang Kaki Lima (PKL) dan parkir motor yang menggunakan jalur pedestrian memakan badan jalur pedestrian kurang lebih antara 0- 4,2 meter sehingga lebar efektif para pejalan kaki untuk berjalan adalah 0,8-1 meter	Jalur pejalan kaki terhalang dengan hambatan dengan lebar efektif ≤ 1 atau = 1 meter sehingga cukup tidak nyaman untuk berjalan kaki	3

3.8 Kelengkapan Pendukung atau Amenitas

Tabel 3.8 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
8	Kelengkapan pendukung atau amenitas	Hanya terdapat fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, tempat sampah, dan signage lalu tidak terdapat tempat duduk, tempat cuci tangan, pos pengamanan dan vegetasi yang memiliki elemen peneduh	Terdapat lebih dari dua fasilitas pendukung namun dengan ketersediaan yang terbatas di sepanjang jalur pejalan kaki	3

3.9 Infrastruktur Penunjang Kelompok Disabilitas

Tabel 3.9 Penilaian *Walkability*

No	Variabel	Kondisi Eksisting	Parameter GWI	Skor
9	Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas	Terdapat ubin pemandu (guiding blok) sepanjang 550 meter dan dipasang mengikuti arah jalur pedestrian. Ubin pemandu yang dipakai berukuran 30×30 cm dengan ketebalan 2 cm. Akan tetapi terdapat sedikit titik yang dimana ubin pemandu (guiding blok) telah mengalami kerusakan seperti warna yang sudah pudar dan juga permukaan ubin yang sudah rusak.	Tersedia fasilitas bagi penyandang disabilitas dalam kondisi baik namun tidak ditempatkan dengan baik pun sebaliknya, terdapat hambatan yang membahayakan	4

3.10 Hasil Analisis *Walkability*

Berdasarkan kondisi jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung yang telah dijelaskan dari setiap variabel di atas kemudian dilakukan analisis walkability dengan menjumlahkan perkalian skor setiap variabel dengan bobot yang telah ditentukan oleh Global Walkability Index (GWI) kemudian dari hasil penjumlahan tersebut bisa didapatkan score akhir walkability yang bertujuan untuk melihat bagaimana tingkat keramahan suatu jalur pedestrian. Berikut merupakan tabel analisis walkability pada wilayah penelitian jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung.

Tabel 3.10 Hasil Akhir Analisis *Walkability* Jalur Pedestrian Jalan Otista

No	Variabel	Bobot	Score	Score variabel (setelah dikali dengan bobot)
1	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	45
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	5	125
3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	4	40
4	Keamanan fasilitas penyebrangan	10	3	30
5	Sikap pengendara motor	5	3	15
6	Keamanan terhadap tindak kejahatan	5	3	15
7	Kendala/hambatan	10	3	30
8	Kelengkapan pendukung/amenitas	10	3	30
9	Infrastruktur penunjang kelompok disabilitas	10	4	40
<i>Walkability Final Score</i>				56,6

Berdasarkan hasil analisis *Walkability* yang telah dilakukan di atas pada wilayah penelitian jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung diperoleh skor *Walkability* sebesar 56,5. Hal ini menunjukkan bahwa kawasan jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung berdasarkan skoring *Global Walkability Index* (GWI) berada di kategori kuning yang menandakan skor yang didapatkan di kisaran angka 50-70. Dengan skor akhir yang didapatkan sebesar 56,5 hal ini dapat menjelaskan bahwa wilayah penelitian jalur pedestrian Jalan Otista Kota Bandung dinyatakan Cukup ramah untuk berjalan (waiting to walk).

4. KESIMPULAN

Metode penilaian *walkability* yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan skema penilaian *Global Walkability Index* dari Holly Virginia Krambeck yang telah digunakan untuk mengukur tingkat *walkability* jalur pedestrian di kota-kota Asia. Salah satu kota di Asia yang dipilih untuk dijadikan lokasi wilayah penelitian *walkability* adalah jalur pedestrian yang berada di Jalan Otista Kota Bandung Indonesia. Dengan hasil nilai *walkability* yang didapatkan sebesar 56,5 yang berada di kategori kuning dan dinyatakan Cukup ramah untuk berjalan (waiting to walk) membuktikan bahwa jalur pedestrian Jalan Otista belum sepenuhnya sangat ramah untuk berjalan kaki. karena untuk mendapatkan kategori hijau dan dinyatakan sangat ramah untuk berjalan kaki (highly walkable) membutuhkan nilai *walkability* >70. Hal ini bisa terjadi karena berbagai faktor mengapa jalur pedestrian Jalan Otista belum mendapatkan kategori hijau (highly walkable). Beberapa faktor penyebab yang sangat mudah ditemui adalah keberadaan hambatan berupa Pedagang Kaki Lima (PKL) dengan jumlah yang cukup banyak yang masih menggunakan jalur pedestrian. Di sisi lain jalur pedestrian Jalan Otista memiliki kondisi fisik yang cukup baik, karena berdasarkan variabel ketersediaan jalur jalur pejalan kaki memiliki skor 5 yang menjelaskan bahwa kondisi jalur pedestrian Jalan Otista memiliki permukaan yang rata, halus dan tidak terputus sehingga para pejalan kaki bisa melintas di jalur pedestrian yang ada di Jalan Otista.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis ucapkan terima kasih kepada rekan penulis yang telah membantu penulis dalam melakukan observasi lokasi penelitian sehingga didapatkan data yang dibutuhkan dan sesuai dengan penelitian ini.

DAFTAR RUJUKAN

- Iswanto, D. 2006., Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki, *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 5(1), 22-29
- Krambeck, H. V. (2006). *The Global Walkability Index*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.
- Leather, J. (2011). *ADB Sustainable Development Working Paper Series*. Metro Manila: Asian Development Bank
- Nidikara, A. D., & Kusliansjah, Y. K. 2020. Dinamika perubahan, transformasi, dan permanensi lingkungan Pasar Baru Bandung tahun 1906-2019. *ARTEKS: Jurnal Teknik Arsitektur*, 5(1), 27-38.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Transport, G. D. (2003). *Pedestrian & Streetscape Guide*. Georgia: Otak, Inc.