

Elemen Pembentuk Jalan yang Baik berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki

Dessy Syarlianti⁽¹⁾, Himasari Hanan⁽²⁾, Hanson E. Kusuma⁽³⁾

⁽¹⁾ Mahasiswa Program Studi Doktor Arsitektur, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung; Dosen Arsitektur Program Studi Arsitektur, Universitas Sriwijaya.

⁽²⁾ Dosen Pembimbing Pada Program Studi Doktor Arsitektur, Kelompok Keahlian Sejarah, Teori dan Kritik Arsitektur, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung.

⁽³⁾ Dosen Pada Program Studi Doktor Arsitektur, Kelompok Keahlian Perancangan Arsitektur, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung.

Abstrak

Pejalan kaki dan jalan adalah dua hal yang seharusnya tidak dapat dipisahkan. Jalan yang baik adalah direncanakan dan dirancang dengan skala manusia dan dapat diakses oleh berbagai lapisan masyarakat. Namun seiring dengan waktu, jalan mulai meninggalkan pertimbangan terhadap pejalan kaki, sehingga mempengaruhi perilaku penggunaannya. Dengan menggunakan analisis konten dan analisis korespondensi, penelitian ini bertujuan untuk merumuskan kriteria sebuah jalan yang baik dari perspektif pejalan kaki. Data yang didapatkan adalah data teks yang berasal dari kuesioner yang disebarkan secara random kepada 112 orang yang diolah dengan analisis konten sehingga di dapatkan 17 kriteria awal. Kriteria ini kemudian dianalisis menggunakan analisis distribusi untuk mendapatkan kriteria dengan frekuensi terbanyak, kemudian dibandingkan dengan elemen *Great Street* dari Project for Public Space (PPS), yaitu *access and linkage, uses and activity, comfort and image, sociability* sehingga didapatkan pola penilaian utama dari responden. Hasil elemen pembentuk jalan kemudian dikelompokkan menjadi empat kelompok besar dengan melihat kedekatan antara penilaian elemen.

Kata-kunci : analisis korespondensi, persepsi, pedestrian, analisis konten, jalan

Latar Belakang

Sebuah kota adalah ruang bagi setiap lapisan masyarakatnya. Begitu pula jalan sebagai bagian dari ruang publik kota, bahkan (Sousa, 2010) dan (Jacobs, 1993) menyatakan bahwa *Great Place* adalah *Great Street*. Sebagai ruang publik, ruang sosial, ruang komersial, ruang budaya, jaringan pergerakan serta simbol dari tradisi budaya lokal (Chen & Chiu, 2006), sebuah jalan harus dirancang dan direncanakan dengan baik. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang di peruntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali pada jalan permukaan kereta api,

jalan lori, dan jalan kabel. Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan. Dalam penelitian ini, jalan tidak dibatasi pada fungsi dan bagian tertentu. Hal ini bertujuan untuk menggali persepsi spontan pejalan kaki terhadap hal apa saja yang dianggap menarik dan membuat betah berjalan kaki pada suatu jalan berdasarkan pengalaman masing-masing. Jalan yang baik adalah jalan yang dirancang dan dioperasikan untuk dapat diakses oleh semua lapisan masyarakat dengan aman (Sousa, 2010). Pejalan kaki, pesepeda, pengemudi bus dan lainnya dari segala usia dan kemampuan dapat mengakses jalan tersebut dengan aman dan nyaman. *Project for Public Space* (PPS) sebuah organisasi independen yang bergerak di bidang pengembangan Ruang Publik memiliki kriteria sebuah *Great Street*, sebagai berikut :

1. *Access and Linkage* yang meliputi kemudahan untuk menyeberangi jalan, pilihan terhadap transportasi, serta kenyamanan untuk pejalan kaki di trotoar.
2. *Uses and Activities*. Kriteria ini meliputi variasi fungsi seperti restoran, toko, jasa.
3. *Comfort and Image* yang berhubungan dengan identitas lokal dan budaya, perabot jalan yang baik, pepohonan dan amenitas lainnya.
4. *Sociability* yang berkaitan dengan keberadaan anak dan orang tua pada jalan, serta rasa bangga dan memiliki oleh orang yang berkumpul.

Namun seiring dengan waktu, jalan beralih fungsi menjadi ruang bagi kendaraan bermotor. Jalan mulai meninggalkan skala manusia sebagai pertimbangan, dan dirancang berdasarkan keleluasaan kendaraan saja. Hal ini tentu mempengaruhi perilaku penggunaannya (Tandung, 2012). Oleh karenanya perlu dikaji persepsi pejalan kaki sebagai pertimbangan dalam merancang jalan yang baik dan mengakomodasi berbagai makna dari sudut pandang yang berbeda (Pop, 2013).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap elemen pembentuk jalan yang baik berdasarkan pengalaman masing-masing, kemudian melihat pola keterkaitannya terhadap satu sama lain sehingga didapatkan pola keterkaitan elemen suatu jalan dari perspektif pejalan kaki.

Metode

Metode yang digunakan adalah kualitatif dengan pengumpulan data yang dilakukan dengan penyebaran kuesioner online secara random dengan asal responden dari beberapa kota besar di Indonesia. Jumlah responden sebanyak 112 orang dengan responden laki-laki 49 orang dan responden perempuan 63 orang.

Kuesioner *on-line* berisi pertanyaan kuantitatif (*close-ended*) mengenai umur, jenis kelamin dan latar belakang pendidikan serta pertanyaan kualitatif dengan struktur pertanyaan terbuka (*open-ended*). Dalam pembahasan ini yang

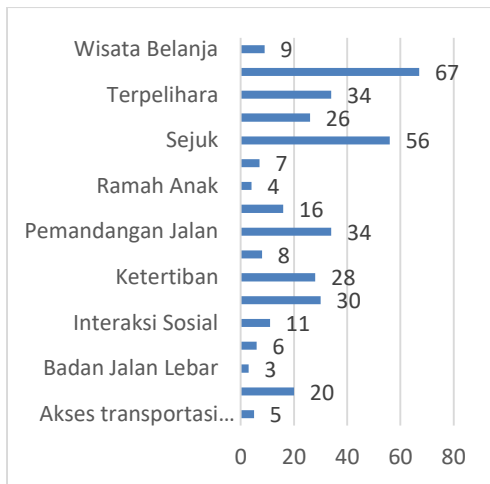
digunakan adalah data teks yang bersifat kualitatif. Responden diminta untuk menuliskan satu jalan yang paling berkesan saat dilalui dengan cara berjalan kaki, sekaligus mendeskripsikan alasan-alasan yang membuatnya dapat menikmati berjalan kaki di jalan tersebut. Untuk menganalisis data digunakan *content analysis*, analisis distribusi, dan analisis korespondensi.

Analisis dan Interpretasi

Tahap pertama adalah melakukan analisis konten (*content analysis*), yaitu melakukan open coding untuk mengidentifikasi kata-kata kunci dari data teks yang telah didapatkan. Hasil analisis distribusi kriteria jalan yang baik bagi pejalan kaki dapat dilihat pada gambar 1. Didapatkan bahwa kriteria yang paling sering disebutkan adalah "kondisi trotoar" yang baik sebanyak 67 (18.4%) kemudian "Sejuk" sebanyak 56 (15.4%) dan "pemandangan jalan" serta "keterpeliharaan" masing-masing 34 (9.34%). Kata "trotoar" mewakili jawaban mengenai dimensi trotoar yang lebar serta keberadaan trotoar pada suatu jalan.

Kata "sejuk" mewakili jawaban responden terhadap jalan yang baik seperti kesejukan, kerindangan dan keteduhan. Kata "pemandangan di jalan" mewakili jawaban mengenai keindahan, bangunan perimeter, taman dan objek foto. Sedangkan kriteria "keterpeliharaan" meliputi kebersihan, saluran air yang baik, jalan yang tidak rusak, serta lingkungan terawat.

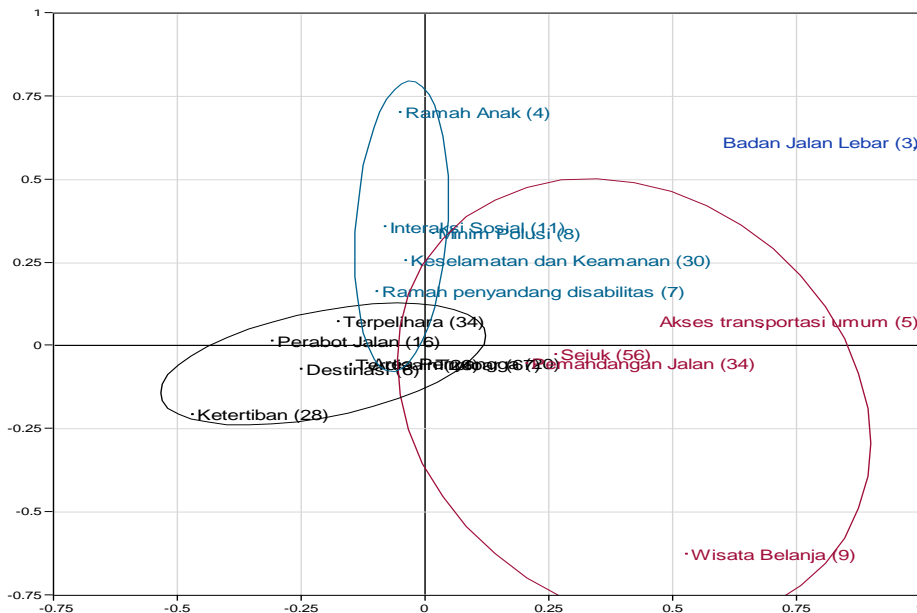
Hasil analisis menunjukkan bahwa sebuah jalan yang baik menurut pejalan kaki adalah yang memiliki elemen trotoar dengan dimensi yang lebar, suhu yang nyaman (sejuk), pemandangan yang menarik serta terpelihara. Jika dikaitkan dengan elemen Great Street dari PPS maka trotoar sebagai elemen aksesibilitas menjadi elemen utama pembentuk sebuah jalan yang baik menurut responden, kemudian dilanjutkan dengan elemen *comfort and image*. Disimpulkan bahwa persepsi responden dalam menilai sebuah jalan yang baik sebagian besar menunjuk pada elemen fisik. Hal ini dikarenakan kondisi sebagian besar jalan di Indonesia belum memiliki trotoar yang layak, sehingga aspek fisik menjadi penting dalam penilaian.



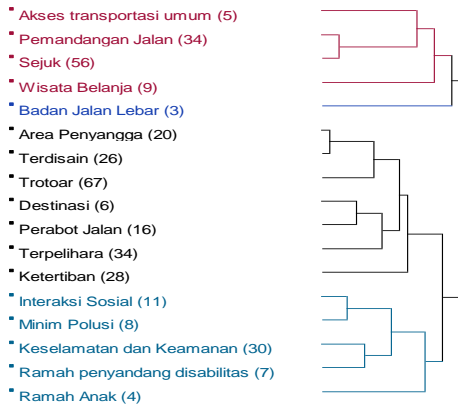
Gambar 1. Analisis elemen pembentuk Jalan yang baik untuk pedestrian

Aspek non fisik seperti *uses & activity* serta *sociability* belum menjadi perhatian utama untuk responden. Analisis ini kemudian dilanjutkan dengan tahap *selective coding* menggunakan analisis korespondensi dengan bantuan *software JMP*. *Software JMP* memungkinkan untuk melihat hubungan antar kelompok elemen berdasarkan kedekatan hubungan, sehingga elemen dapat dikelompokkan berdasarkan elemen yang paling sering disebutkan bersamaan. Hasil

pengelompokan dapat dilihat pada penyajian gambar 2 dalam model *density ellips*. Didapatkan bahwa persepsi mengenai elemen jalan yang baik terbagi menjadi 4 (empat) pola kelompok besar. Masing-masing kelompok menjelaskan bahwa elemen satu dengan yang lain memiliki kecenderungan digunakan secara bersamaan oleh satu responden. Kelompok tersebut adalah kelompok satu yang merupakan kelompok pejalan kaki terbanyak (194 orang) yang menilai jalan yang baik berdasarkan kualitas tangible elemen jalan seperti trotoar, keterpeliharaan fisik jalan, kualitas disain lingkungan, area penyangga, furniture jalan, ketertiban, destinasi dan *children friendly*. Kelompok ini lebih menekankan penilaian jalan pada kualitas fisik trotoar dan lingkungannya serta memiliki pola keterkaitan nilai di dalamnya. Responden yang menilai trotoar cenderung menilai area penyangga dan kualitas disain seperti penerangan, penataan jalan yang tidak menghalangi pejalan kaki (Pedagang kaki Lima, papan reklame, tekstur jalan, dan skala ruang) secara bersamaan, terlihat pada hirarki pada gambar 3. Sedangkan responden yang menilai keterpeliharaan trotoar cenderung menilai perabot jalan dan destinasi (wisata sejarah dan kualitas arsitektur) secara bersamaan.



Gambar 2. Analisis untuk melihat pola kedekatan nilai elemen jalan yang baik bagi pejalan kaki.



Gambar 3. Analisis antar elemen jalan berdasarkan persepsi pejalan kaki

Kelompok dua merupakan kelompok responden terbanyak kedua (104 orang) yang menilai jalan dari kondisi suhu/ kesejukan, pemandangan jalan, wisata belanja serta akses transportasi umum. Didapatkan hubungan antar elemen jalan di dalamnya bahwa responden yang menilai pemandangan jalan cenderung akan menilai kenyamanan termal secara bersamaan. Elemen selanjutnya yang dinilai adalah akses transportasi umum dan melihat wisata belanja seperti restoran dan café, serta tempat belanja. Kelompok tiga merupakan kelompok pedestrian terbanyak ketiga (49 orang) yang menilai berdasarkan keselamatan dan keamanan, interaksi sosial, serta minim polusi, ramah penyandang disabilitas dan ramah anak-anak. Didapatkan pola responden yang menilai keselamatan dan keamanan juga menilai kelayakan trotoar bagi penyandang disabilitas sedangkan yang menilai interaksi sosial juga menilai kualitas udara secara bersamaan. Sedangkan kelompok empat menilai sebuah jalan yang baik berdasarkan adanya jalan (raya) yang lebar. Kelompok terakhir ini merupakan kelompok paling sedikit jumlahnya (3 orang) dengan lingkup penilaian semakin melebar ke badan jalan. Penilaian elemen ini tidak berkaitan dengan elemen yang lain, sehingga dapat diartikan bahwa dalam menilai elemen jalan, pejalan kaki juga membawa nilai dari pengalaman yang diperoleh dari kegiatan bukan berjalan kaki (menggunakan kendaraan bermotor pribadi, sepeda, dan lain-lain).

Kesimpulan

Jalan di kota besar di Indonesia saat ini dinilai masih kurang mengakomodasi kebutuhan pokok/ fisik sebuah jalan yang ramah pejalan kaki. Hal ini terlihat dari penilaian responden yang berasal dari berbagai kota besar di Indonesia bahwa keberadaan trotoar dengan dimensi yang lebar menjadi tolok ukur utama bukan kualitas non fisik lainnya. Dengan menggunakan teori dari *Project for Public Space* (PPS), didapatkan pola bahwa hanya dua hal yang menjadi fokus penilaian responden, yaitu *Access & Linkage* serta *Comfort & Image*.

Daftar Pustaka

- Chen, H Chen & Chiu, Mao-Lin. (2006). *Scale, a street case library for environmental design with agent interfaces*.
From: https://www.researchgate.net/publication/30868815_SCALE_-_A_street_case_library_for_environmental_design_with_agent_interfaces, accessed: July, 17, 2016
- Cunningham, H., & Tabur, S. (2012). Learning space attributes: reflections on academic library design and its use. *Journal of Learning Spaces*, 1(2). Retrieved from <http://libjournal.uncq.edu/jls/article/view/392/283>
- Hall, T. Hall. (1990). *The Hidden Dimension*. USA: Random House, Inc.
- Jacobs, Allan B. (1993). *Great Streets*, Massachusetts Institute of Technology, USA
- Kent, F., & Myrick, P. (2003). How to become a great public space. *American Libraries*, 34(4), 72-76.
- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological Review*, 50(4), 370-396.
- Martono, Nanang. (2012). *Analisis Isi dan Analisis sekunder*, from: <http://nanang-martono.blog.unsoed.ac.id/files/2012/04/Apa-itu-Analisis-Isi1.pdf>
- Tandung, Nurlim. Pengaruh Setting Fisik Terhadap Pola Perilaku Pada Fungsi Koridor. <http://ejournal.uajy.ac.id/435/1/0MTA01539.pdf>
- Rapoport, Amos. (1977). *Human aspect of Urban Form. Towards a man-environment Approach to Urban Form and design*. Pergamon Press : England.