

# Kualitas Jalur Sirkulasi Bagi Pejalan Kaki di Jabodetabek

Agus S. Sadana

Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila.  
Korespondensi : agussadana@gmail.com

## Abstrak

Jalur pejalan berperan penting dalam kehidupan masyarakat perkotaan, karena memudahkan mobilitas warga, menghubungkan antar tempat, serta menghubungkan tempat dengan sarana transportasi umum. Berdasarkan hasil penelitian yang melibatkan 3 (tiga) aspek: (1) fisik, (2) aktivitas, dan (3) walkability pada jalur pejalan kaki di area-area: (1) perkantoran, (2) perdagangan, (3) area transit, dan (4) permukiman, dapat diketahui bahwa jalur pejalan kaki dengan sifat kegiatan berjalan kaki yang hampir sama dinilai hampir sama oleh responden. Sebaliknya jalur pejalan kaki dengan sifat kegiatan berjalan kaki yang berbeda juga dinilai berbeda oleh responden. Minimnya fasilitas pada jalur pejalan kaki di area permukiman dan area perkantoran cenderung lebih dapat ditoleransi oleh responden dibandingkan dengan yang berada di area transit dan area perdagangan. terkesan bahwa responden menuntut fasilitas dan kelengkapan yang lebih baik. Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai salah satu acuan dalam merancang desain sistem sirkulasi kawasan yang lebih mendekati kebutuhan warga kota.

**Kata-kunci** : jalur pedestrian, sirkulasi kawasan, trotoar

## Pendahuluan

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu prasarana kota yang sangat penting dalam rancangan kawasan. Jalur pejalan kaki berperan dalam memudahkan mobilitas warga kota sehari-hari. Jalur pejalan kaki menghubungkan tempat dengan tempat, dan tempat dengan sarana transportasi umum. Jalur pejalan kaki memiliki andil dalam menunjang kehidupan masyarakat dan sistem transportasi kota.

### Aktivitas Manusia Dan Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari ruang publik, dan pejalan kaki merupakan unsur yang paling dominan di ruang publik. Dalam Standar Nasional Indonesia dijelaskan perlunya pembentukan lingkungan yang mendukung dan ramah bagi pejalan kaki (SNI 03-1733-2004). Hasil dari penelitian sebelumnya (Sadana, 2015, 2014, 2012, 2011) menggambarkan adanya perbedaan situasi pada 4 (empat) area tempat beradanya jalur pejalan kaki, yaitu jalur pejalan kaki di: (1) area perkantoran, (2) area perda-

gangan, (3) area transit, dan (4) area permukiman.

### Perencanaan Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki perlu memiliki kualitas yang baik, karena kualitas fasilitas tersebut memberikan andil dalam menentukan livability atau layak huninya suatu permukiman (Sadana 2014). Terdapat prinsip-prinsip penting dalam perencanaan jalur pejalan kaki (Rukmana, 2013), diantaranya: (1) memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin; (2) adanya konektivitas dan kontinuitas; (3) mempunyai sarana yang memadai bagi seluruh pengguna.

### Persepsi Terhadap Jalur Pejalan Kaki

Dalam studi perancangan kawasan dan kota, tanggapan seseorang terhadap kondisi fisik dan dan situasi lingkungan sekitarnya merupakan informasi yang penting. Tanggapan tersebut menjadi penting karena melibatkan persepsi orang-orang yang terlibat di dalamnya. Padahal,

persepsi merupakan informasi obyektif, sementara setiap orang memiliki persepsi yang berbeda terhadap lingkungannya. Oleh karena itu dapat dilakukan studi persepsi untuk memperoleh informasi tersebut (Smardon, dalam Khamelia 2004). Proses persepsi melibatkan rangsangan yang ditangkap oleh pancaindera berupa: objek, kualitas, hubungan antar gejala, maupun peristiwa, yang disadari dan dimengerti oleh individu (Paul A. Bell., dalam Laurens, 2005).

Terkait dengan persepsi, terdapat beberapa masalah dalam sistem jalur pejalan kaki di perkotaan yang dapat diidentifikasi dan dirang-kum ke dalam 3 (tiga) aspek, yaitu: (1) fisik, (2) aktivitas, dan (3) walkability.

**Metode Penelitian**

Fenomena yang diteliti berupa perbandingan situasi yang dirasakan oleh responden terhadap jalurpejalan kaki di 4 (empat) lokasi yang tersebar di wilayah Jabodetabek dan dipandang dapat mewakili empat kepentingan, yaitu: (1) area perkantoran, (2) area perdagangan, (3) area transit, dan (4) area permukiman padat.

**Metode Pengumpulan Data**

Data-data dalam makalah ini dirangkum dari hasil beberapa penelitian sebelumnya yang yang dikumpulkan berdasarkan skala Likert (Bungin, 2008), serta sistem skala bipolar semantic differential (Osgood, Suci, & Tannenbaum, dalam Manurung, 2008). Data primer berasal dari responden yang merupakan perpaduan dari: (1) masyarakat yang berada di lokasi-lokasi penelitian, serta (2) mereka yang diminta pendapatnya melalui simulasi situasi visual dengan menggunakan foto panorama berukuran besar (Sanoff, 1991; Zube., dalam Palmer 2001).

Informasi dikumpulkan dari data-data dan hasil-hasil penelitian sejenis pada rentang waktu tahun 2011 hingga tahun 2015. Selanjutnya dilakukan penyetaraan skala pengukuran agar data dan informasi tersebut dapat dibandingkan satu dengan lainnya. Penyetaraan dilakukan ke-dalam 5 (lima) skala yang mengacu kepada sistem skala bipolar yang mewakili sifat-sifat:

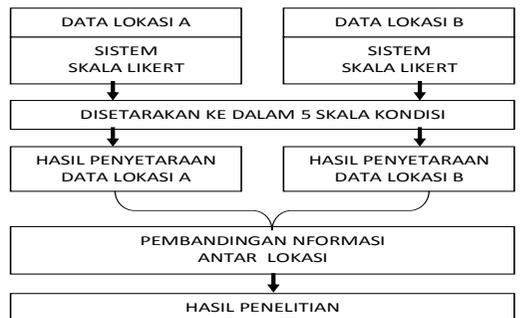
negatif dan positif. Penyetaraan skala penilaian tersebut ditunjukkan dalam Gambar 1.



**Gambar 1.** Model Penyetaraan Data.

**Metode Analisis Data**

Analisis dilakukan dengan cara membandingkan score yang diperoleh antar lokasi penelitian. Model perbandingan data dan informasi dari 4 (empat) lokasi tersebut dapat dilihat pada Gambar 2.



**Gambar 2.** Model Perbandingan Data.

Data dan informasi selanjutnya ditabulasikan kedalam suatu tabel untuk mempermudah proses perbandingan antar titik. Hasilnya dapat dilihat dalam Tabel 1.

**Tabel 1.** Perbandingan Data Antar Lokasi.

Lokasi	Aspek			Rata rata
	Fisik	Aktivitas	Walkability	
Perkantoran	0.05	-0.40	-0.18	-0.18
Perdagangan	-1.70	-1.36	-1.25	-1.44
Area Transit	-0,99	-0.21	-1.20	-0.80
Permukiman	0.39	-0.35	-0.26	-0.07
Rata-rata	-0.56	-0.08	-0.72	-0.62

## Hasil dan Pembahasan

Hasil tabulasi data dalam Tabel 1, menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di seluruh area yang diteliti mendapat penilaian negatif oleh para responden. Artinya responden merasa bahwa secara umum jalur pejalan kaki mereka lalu dan mereka amati masih belum baik kondisinya. Hasil pengolahan data menunjukkan bahwa kualitas jalur pejalan kaki di area permukiman dinilai paling baik kondisinya, sedangkan jalur pejalan kaki di area perdagangan dinilai paling buruk kondisinya. Hasil pemeringkatan kondisi jalur pejalan kaki pada area-area yang diteliti dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2.** Peringkat Kualitas Jalur Pejalan Kaki

Peringkat	Area	Skor	Arti
1	Permukiman	-0.07	Cukup
2	Perkantoran	-0.18	Cukup
3	Area Transit	-0.80	Kurang Baik
4	Perdagangan	-1.44	Kurang Baik

Skala Penilaian: mengacu kepada 5 skala bipolar: -2 -1 0 1 2  
 -2.0 – 0.5    -1.5 – -0.5    -0.5 – 0.5    0.5 – 1.5    1.5 – 2.0  
 Buruk        Kurang Baik        Cukup        Cukup Baik        Baik

Berdasarkan skala penilaian yang mengacu kepada sistem bipolar, dapat dikatakan bahwa responden merasa bahwa jalur pejalan kaki di area permukiman dan perkantoran (pada rentang skor 0,5 hingga -0,5) berada pada kondisi cukup. Artinya walaupun keduanya dinilai negatif, namun responden masih bisa mentoleransi kondisi yang dirasakan. Sebaliknya, pada area transit dan area perdagangan (pada rentang skor -0,50 hingga -1,50) berada pada kondisi kurang baik. Kedua lokasi ini dikatakan kurang baik karena skor kedua area tersebut berada jauh dari titik netral.

Kesenjangan antar bagian bervariasi dari 0,10 point hingga 1,36 point. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan yang cukup besar antara jalur kondisi pedestrian yang dirasa paling baik dengan kondisi jalur pedestrian yang dirasa paling buruk. Perbedaan sebesar 1,36 point adalah lebih besar daripada jarak antar skala, yaitu sebesar 1,00 point.

Kesenjangan sebesar 1,36 point tersebut melibatkan area permukiman (-0,07) terhadap

area perdagangan (-1,44). Besarnya perbedaan kondisi antara kedua area tersebut diduga disebabkan oleh berbedanya rentang waktu puncak kesibukan berjalan kaki, serta jauhnya perbedaan sifat kegiatan berjalan kaki di kedua area tersebut. Kecenderungan di area transit dan area perdagangan memiliki sifat kegiatan berjalan kaki yang berbeda. Oleh karena itu masing-masing membutuhkan kelengkapan prasarana jalur pejalan kaki juga berbeda.

Kesenjangan terkecil adalah sebesar 0,10 point, yang melibatkan area permukiman (-0,07) terhadap area perkantoran (-0,18). Selisih yang tidak terlalu besar tersebut seakan-akan menggambarkan bahwa walaupun sifat kegiatan, namun perbedaan sifat kegiatan berjalan kakinya tidak terlalu jauh. Selain itu, kedua area tersebut memiliki rentang waktu kesibukan yang hampir sama. Ritme kesibukan pejalan kaki di area permukiman dan perkantoran cenderung berada di rentang waktu yang hampir sama, yaitu pada pagi dan sore hari saat orang-orang berangkat dan pulang kerja. Kecenderungan yang hampir sama ini diduga disebabkan oleh karena area permukiman dan area perkantoran memiliki sifat kegiatan berjalan kaki yang hampir sama. Berlangsungnya kegiatan berjalan kaki dengan sifat kegiatan berjalan kaki yang hampir sama cenderung membutuhkan fasilitas dan ruang gerak minimum yang hampir sama.

Jalur pejalan kaki di area perdagangan mendapat penilaian paling rendah (skor -1,44) dan hampir mendekati skala -2,00. Berdasarkan data visual dapat diketahui bahwa bentuk fisik jalur pejalan kaki di lokasi penelitian cenderung hampir sama dengan bentuk fisik jalur pejalan kaki pada umumnya. Di sisi lainnya, pejalan kaki di area perdagangan biasanya bergerak sambil membawa barang dalam jumlah banyak dengan jarak tempuh yang cukup jauh. Artinya aktifitas berjalan kaki di area perdagangan perlu difasilitasi dengan ruang bebas yang lebih lebar dan tempat-tempat istirahat yang lebih banyak.

## Kesimpulan

Jalur pejalan kaki dengan sifat kegiatan berjalan kaki yang hampir sama membutuhkan fasilitas dan kelengkapan minimum yang hampir sama.

Adakalanya area dan jenis kegiatan yang berbeda memiliki sifat kegiatan berjalan kaki yang hampir sama. Contohnya kegiatan berjalan kaki di area permukiman dan area perkantoran berada di lokasi-lokasi dengan jenis kegiatan utama yang berbeda, namun pada umumnya sifat kegiatan berjalan kakinya cenderung hampir sama.

Jalur pejalan kaki di area permukiman dan area perkantoran cenderung membutuhkan fasilitas dan kelengkapan minimum yang hampir sama. Hal ini disebabkan karena kegiatan berjalan kaki di area permukiman dan area perkantoran cenderung berada pada rentang waktu dan memiliki sifat kegiatan berjalan kaki yang hampir sama.

Jalur pejalan kaki di area perdagangan membutuhkan ruang bebas yang lebih lebar dan tempat istirahat yang lebih banyak, karena kegiatan berjalan kaki di area tersebut biasanya didominasi oleh mereka yang bergerak sambil membawa barang dalam jumlah banyak dengan jarak tempuh yang cukup jauh.

Kondisi minimum pada jalur pejalan kaki yang berada di area permukiman dan perkantoran cenderung lebih bisa ditoleransi oleh responden. Sebaliknya di area transit dan area perdagangan terdapat kesan bahwa responden menuntut fasilitas dan kelengkapan yang lebih baik.

Difahaminya respon pejalan kaki terhadap situasi dan kondisi yang dirasakan terhadap jalur pejalan kaki akan bermanfaat sebagai bahan pertimbangan dalam merancang desain sistem sirkulasi kawasan yang lebih mendekati kebutuhan warga kota dalam rangka mewujudkan kota yang layak huni.

## Daftar Pustaka

- Bungin, B. (2008). *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik Serta Ilmu-ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana.
- Khamelia, D. A. (2004). *Studi Persepsi Visual Komposisi Signage Pada Fasade Bangunan di Jalur Komersial Kawasan Historis Malioboro*. Yogyakarta: Tesis Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.

- Laurens, J. M. (2005). *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. Jakarta: Gramedia Widia Sarana.
- Manurung, P. (2008). Kualitas Pencahayaan Pada Bangunan Kolonial di Yogyakarta. *Jurnal Dimensi Teknik Arsitektur*, 36, 1, 28-34.
- Palmer, J. F., dan Hoffman, R.E. (2001). Rating Reliability And Representation Validity In Scenic Landscape Assessments. *Journal of Landscape and Urban Planning*, 149-161. Online di: [http://www.nrs.fs.fed.us/pubs/jrnl/2001/nc\\_2001\\_palmer\\_002.pdf](http://www.nrs.fs.fed.us/pubs/jrnl/2001/nc_2001_palmer_002.pdf); Diakses pada 29 Juni 2015.
- Rukmana, D. (2013). *Kebutuhan Terhadap Pedoman Pejalan Kaki*. Kementerian Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Penataan Ruang. Online di: <http://australiaawardsindonesia.org/files/arg/jalankaki/Kenyamanan%20Perjalanan%20Kaki%20dan%20Fasilitas%20Pejalan%20Kaki%20Dadang%20Rukmana.pdf>.
- Sadana, A. S. (2015). *Ruang Pejalan Kaki Pada Kawasan Permukiman Mahasiswa Di Margonda Depok*. Jakarta: Penelitian Dosen Prodi Arsitektur Universitas Pancasila.
- Sadana, A. S. (2014). *Kualitas Ruang Pejalan Kaki Pada Kawasan Simpul Transportasi Di Jakarta: Studi Kasus Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Terminal Lebak Bulus Jakarta Selatan*. Jakarta: Penelitian Dosen Prodi Arsitektur Universitas Pancasila.
- Sadana, A. S. (2012). *Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Perdagangan Studi Kasus Kawasan Perdagangan Plaza Pondok Gede Bekasi*. Jakarta: Penelitian Dosen Prodi Arsitektur Universitas Pancasila.
- Sadana, A. S. (2011 – 2012). *Prasarana Dan Sarana Sistem Transit Tidak Bermotor Sebagai Elemen Perancangan Kawasan*. Jakarta: Penelitian Dosen Prodi Arsitektur Universitas Pancasila.
- SNI 03-1733-2004. *Standar Nasional Indonesia: Tata cara perencanaan lingkungan perumahan di perkotaan*. Online di: <https://leumburkuring.files.wordpress.com/2012/05/sni-03-1733-2004-tata-cara-perencanaan-lingkungan.pdf>; Diakses pada Juni 2017.