
**ANALISIS ASPEK KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN
SCBD, JAKARTA SELATAN.
(Studi Kasus : Jl. Senopati, SCBD, Jakarta Selatan)**

Yovi Rizky Nurramadhanti Hantoro, Nazaruddin Khuluk

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Krisnadwipayana
Kampus UNKRIS Jatiwaringin, Pondok Gede 13077 – Indonesia
E-mail : nazaruddin.khuluk@unkris.ac.id

ABSTRAK

Jalur pedestrian yang telah direvitalisasi di Jl. Senopati, Kawasan SCBD, Jakarta Selatan, dibangun dengan konsep complete street. Namun, pada pertengahan tahun 2022, banyak berita yang diterbitkan bahwa trotoar yang telah di revitalisasi tersebut, tidak tertata dengan baik. Jenis jalur pedestrian terbuka ini, dianalisis dengan menggunakan metode kualitatif untuk menggambarkan kondisi terkini jalur pedestrian, sebagaimana adanya. Hasil observasi diketahui dari aspek yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian, antara lain sirkulasi, fasilitas (street furniture), kebersihan, dan keamanan. Penilaian aspek pada jalur pedestrian sepanjang 1,5 km dibagi menjadi 3 (tiga) segmen. Hasil analisis dilihat dari aspek sirkulasi mendapatkan penilaian sangat nyaman, aspek fasilitas (street furniture), kebersihan, dan keamanan, yang dinilai sesuai dengan teori, mendapatkan hasil nyaman. Disamping itu, beberapa titik area jalur pedestrian masih banyak yang dimanfaatkan sebagai tempat parkir, lapak berdagang pedagang kaki lima yang menempati jalur pedestrian, sehingga perlu dilakukan peninjauan dan penataan ulang jalur pedestrian sehingga, motor dan mobil yang parkir serta pedagang kaki lima dapat ditertibkan dan tidak membahayakan pejalan kaki, sehingga pedestrian dapat berfungsi dengan semestinya.

Kata Kunci : Pedestrian, Kenyamanan, SCBD, Jakarta Selatan.

ABSTRACT

The revitalized pedestrian path on Jl. Senopati, SCBD Area, South Jakarta, was built with the concept of a complete street. However, in mid-2022, many news stories were published that the revitalized sidewalks were not well organized. This type of open pedestrian path, analyzed using the quality method to describe the current condition of the pedestrian path, as it is. The results of the observations are known from aspects that affect the comfort of pedestrian paths, including

circulation, facilities (street furniture), cleanliness, and safety. Aspect assessment on the 1.5 km pedestrian path is divided into 3 (three) segments. The results of the analysis seen from the circulation aspect get a very comfortable assessment, the facility aspect (street furniture), cleanliness, and safety, which is assessed according to theory, getting comfortable results. In addition, some points of the pedestrian lane area are still widely used as parking lots, stalls for street vendors who occupy pedestrian lanes, so it is necessary to review and rearrange pedestrian lanes so that, motorbikes and parked cars and street vendors can be put in order and do not endanger pedestrians, so that pedestrians can function properly.

Keywords : *Pedestrian, Comfort, SCBD, South Jakarta*

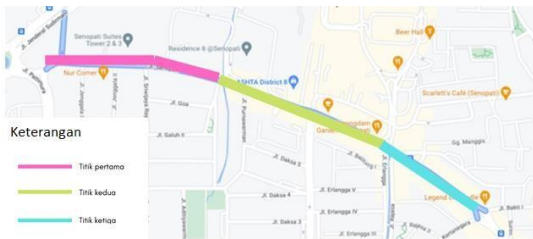
1. Pendahuluan

Jakarta sebagai ibu kota Indonesia adalah pusat dari kegiatan jasa, perdagangan, properti, industri kreatif, pendidikan dan keuangan. Keterbatasan dan mahalannya harga lahan mengakibatkan pesatnya pertumbuhan pembangunan gedung-gedung pencakar langit di pusat kota. Derasnya arus urbanisasi yang tidak dapat terbendung, mengakibatkan pertumbuhan properti yang pesat di pusat Jakarta dan pada daerah pendukung yang terletak di sekitar kota Jakarta (Depok, Tangerang, Bogor dan Bekasi). Lalu lalang penduduk di dalam kota dan dari pusat kota ke daerah-daerah pendukung mengakibatkan tingginya tingkat kepadatan kendaraan di dalam kota pada jam kerja, dan kepadatan yang tinggi pada waktu berangkat dan pulang kerja di daerah pendukung. Kondisi ini mengakibatkan pemborosan energi, menurunkan kualitas kesehatan jiwa dan raga manusia serta kualitas udara. Belum maksimalnya pelayanan angkutan massal dari segi kuantitas dan kualitas, serta belum adanya ketepatan waktu menuju tempat tepat yang dituju, mengakibatkan penggunaan kendaraan pribadi masih menjadi pilihan utama. (Dewi, Mustofa, dan Riyanto, 2016) Jl. Senopati merupakan salah satu jalan yang ada di Kawasan SCBD, Jakarta Selatan. Pada

tahun 2022 pedestrian di jalan ini sudah selesai di revitalisasi namun, banyak berita yang diterbitkan bahwa Jl. Senopati yang direvitalisasi dengan konsep *complete street* ini ternyata tidak tertata dengan baik. Pembangunan jalur pedestrian yang optimal akan menunjukkan kualitas kenyamanan dan kuantitas pejalan kaki yang maksimal sehingga akan berdampak baik pada lingkungan perkotaan dan mengurangi efek rumah kaca, polusi, dan mereduksi konsumsi energi. Jalur pedestrian yang optimal akan memberikan lingkungan perkotaan yang sehat. Seperti yang dikemukakan oleh Denny, Samuel, James (2018), jalur pedestrian yang baik bagi perkotaan seperti didalam kawasan perdagangan memberi dampak yang baik dan menstimulasi kegiatan perdagangan dan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor sehingga dapat meningkatkan kualitas lingkungan dan udara didalam lingkungan kota.

2. Metodologi

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Data yang terkumpul bersifat deskriptif, sehingga tidak terlalu menekankan pada angka. Dengan cara observasi, pengukuran, dan dokumentasi.



Gambar 1.1 Pembagian segmen untuk pengambilan sampel

Pengambilan sampel diambil pada segmen – segmen yang akan mewakili:

1. Segmen pertama, dimulai dari Jl. Jenggala 1, Senopati – Residence 8 Senopati, yang pada gambar ditandai dengan garis warna pink (merah muda).
2. Segmen kedua, dimulai dari Residence 8 Senopati – Ambiente Interior Products, yang ditandai dengan garis warna Hijau.
3. Segmen ketiga, dimulai dari Ambiente Interior Products – Taco Bell Senopati, yang ditandai dengan garis warna Cyan.

Guna menjelaskan, menggolongkan, menilai individu atau situasi, dibuat Skala Penilaian (rating scale) merupakan penilaian yang digunakan untuk mengetahui hasil dari observasi. Penilaian pada segmen tertentu ditentukan oleh skor. Dengan adanya skor, pembobotan penilaian dapat dilakukan.

Keterangan :

- 1 = Tidak Nyaman
- 2 = Nyaman
- 3 = Sangat Nyaman

Dalam menentukan penilaian, digunakan rumus rata-rata sebagai berikut :

$$\bar{x} = \frac{x_1 + x_2 + \dots + x_n}{n}$$

Keterangan sebagai berikut :

- \bar{x} = rata-rata hitung
- x_i = nilai sampel ke-i
- n = jumlah sampel

Dalam penelitian ini, Kriteria penilaian yang akan digunakan berdasarkan yang dikemukakan oleh Hakim dan Utomo (2003 : 186), yaitu faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan bagi pejalan kaki.

No	Aspek Kenyamanan	Kriteria Analisis	Nilai (n)
1	Sirkulasi	Selalu bersinggungan (sempit) jarak 0,9m – 1,5m	1
		Sesekali bersinggungan dan harus ada yang mengalah jarak 1,5m – 2,3m	2
		Tidak bersinggungan Jarak 2,3m – 5,0m	3
2	Fasilitas(Street Furniture)	Tidak terdapat street furniture	1
		Terdapat street furniture tetapi peletakkannya tidak sesuai	2
		Terdapat Street furniture yang memadai	3
3	Kebersihan	Ada tempat sampah namun peletakkannya tidak sesuai, trotoar kotor akibat banyak pedagang kaki lima	1
		Ada tempat sampah, trotoar tidak kumuh	2
		Tempat sampah dengan standart jarak 15-20 m, Tempat sampah kering dan tempat sampah basah. Tidak ada pedagang kaki lima.	3
4	Keamanan	Pembatas trotoar dengan jalan raya sebagian hilang.	1
		Terdapat pembatas trotoartetapi peletakkannya tidak sesuai tempat	2
		Trotoar aman dan tidak dapat dilalui kendaraan bermotor. Dan Tidak ada kendaraan yang parkir sembarangan. Terdapat CCTV	3

Tabel 1.1 Kriteria penilaian aspek kenyamanan.

3. Landasan Teori

1.1.1. Pedestrian Menurut Rubenstein (1992) Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (origin) ketempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan kaki.

1.1.2. Aspek Kenyamanan Pedestrian

Faktor – faktor yang mempengaruhi kenyamanan menurut Hakim dan Utomo (2003) diantaranya:

No	JumlahPejalan Kaki	Lebarjalur pedestrian (meter)
1	6 orang	2,3 – 5,0
2	3 orang	1,5 – 2,3
3	2 orang	0,9 – 1,5
4	1 orang	0,6 – 0,9

Tabel 1.2 Ketentuan lebar jalur pedestrian berdasarkan jumlah pejalan kaki

1. Sirkulasi

Hakim dan Utomo (2003) Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (sirkulasi kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi activity area (pedagang kaki lima, parkir, dan lain sebagainya).

2. Fasilitas

Fasilitas pendukung jalur pedestrian yaitu; rambu, lampu penerangan , bollard, pelindung (peneduh), tempat duduk, dan ramp, shelter/gazebo.

3. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan.

4. Keamanan

Hakim dan Utomo (2003) mengemukakan bahwa keamanan merupakan masalah yang mendasar, karena masalah ini dapat menghambat aktifitas yang dilakukan. Pengertian dari keamanan dalam penelitian ini bukan mencakup dari segi kriminal, tetapi tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya terserempet maupun tertabrak kendaraan bermotor. CCTV, Giudingblock, dan penerangan sistem jalan, yang berdampingan dengan jalur pejalan kaki meningkatkan keamanan dan keselamatan serta kenyamanan pejalan kaki.

4. Hasil dan Pembahasan

Berikut merupakan hasil analisis penelitian.

NO	ASPEK KENYAMANAN	SEGMENT			TOTAL (x/4)	KETERANGAN
		1	2	3		
1	Sirkulasi	3	3	2	2,6	Sangat Nyaman
2	(Fasilitas)Street Furniture	2	1	2	1,6	Nyaman
3	Kebersihan	2	1	3	2	Nyaman
4	Keamanan	2	1	1	1,3	Nyaman

Tabel 1.3 Hasil analisis penelitian.

Sirkulasi

$$X = \frac{X_1 + X_2 + X_3}{3 + 3 + 2}$$

$$n \ X = 3$$

$$X = \frac{8}{3}$$

$$X = 2,4 \text{ (sangat nyaman)}$$

Sirkulasi pada ketiga segmen dinyatakan sangat nyaman. Segmen pertama sirkulasi pada pedestrian memiliki lebar jalur 3 meter yang mana menurut teori Hakim dan Utomo dalam ketentuan lebar pedestrian, nyaman untuk dilalui dalam jumlah 6 orang. Dengan pembagian ruang yang baik. Peletakkan guiding block pada pedestrian berada disisi paling jauh dari jalan raya.



Gambar 4.1 Pengukuran sirkulasi Segmen 1.

Segmen kedua, sama seperti dengan segmen pertama, memiliki lebar jalur 3 meter yang nyaman untuk dilalui dalam jumlah 6 orang.



Gambar 4.2 Pengukuran sirkulasi Segmen 2.

Segmen ketiga, Segmen ini tergolong cukup nyaman. sirkulasinya memiliki luas pedestrian dari Ambiente Interior Products hingga ke Momo Paradise Senopati adalah 3 meter.



Gambar 4.3 Pengukuran sirkulasi Segmen 3.

Dan mulai dari Momo Paradise Senopati hingga ke Taco Bell Senopati menyempit hingga 1.8 meter.



Gambar 4.4 Pengukuran sirkulasi Segmen3. Fasilitas

$$X = \frac{X_1 + X_2 + X_3}{3} \quad \text{in} \quad X = \frac{2 + 1 + 2}{3}$$

$$3 X = 1,6$$

(nyaman)

Fasilitas (street furniture) yang mendukung kelengkapan pedestrian pada segmen pertama terdapat rambu, pohon

peneduh, lampu penerangan, bollard, tempat duduk, dan ramp.



Gambar 4.5 Dokumentasi Fasilitas Segmen 1.



Gambar 4.7 Dokumentasi Fasilitas Segmen 2.

Segmen ketiga, terdapat rambu, pohon peneduh, lampu penerangan, tempat duduk, bollard, dan juga ramp.



Gambar 4.6 Dokumentasi Fasilitas Segmen 1.



Gambar 4.8 Dokumentasi Fasilitas Segmen 3.

Segmen kedua, adalah rambu, pohon peneduh, lampu penerangan, tempat duduk, bollard, dan juga ramp. Namun, pada segmen ini, peletakkan media tanam sebagai pembatas jalan, tidak diletakkan dengan teratur. Sehingga, banyak motor yang parkir di area pedestrian.



Gambar 4.9 Dokumentasi Fasilitas Segmen 3.

Kebersihan

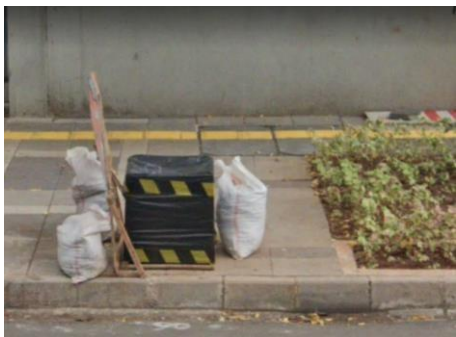
$$X = \frac{X_1 + X_2 + X_3}{n}$$

$$X = \frac{2 + 1 + 3}{3}$$

$$X = \frac{6}{3} \quad X = 2$$

(nyaman)

Pada segmen pertama, kebersihan terjaga dengan baik karena, terdapat saluran air sehingga ketika hujan, air tidak menggenang di area pedestrian. Juga disediakan bak-bak sampah walaupun dengan jarak yang tidak tertata.



Gambar 4.10 Dokumentasi Kebersihan Segmen 1.

Kebersihan pada segmen kedua tidak terjaga dengan baik. Karena walaupun terdapat saluran air, bak-bak sampah pada segmen ini tidak diletakkan teratur. Serta Pedagang kaki lima yang menggelar lapak berjualan membuat pedestrian menjadi kumuh.



Gambar 4.11 Dokumentasi Kebersihan Segmen 2.

Pada segmen ketiga, terbukti, dikarenakan terdapat saluran air dan bak-bak sampah dengan letak yang tidak teratur, namun terletak hampir di setiap toko/restoran.



Gambar 4.12 Dokumentasi Kebersihan Segmen 3.

Keamanan

$$X = \frac{X_1 + X_2 + X_3}{n}$$

$$X = \frac{2 + 1 + 1}{3}$$

$$X = \frac{4}{3}$$

$$X = 1,3 \text{ (nyaman)}$$

Dalam segmen pertama, Keamanannya tergolong cukup baik. Dikarenakan, terdapat guiding block untuk penyandang disabilitas, sangat jarang pedagang kaki lima yang berjualan di area pedestrian sehingga jalur tidak termakan oleh pedagang.



Gambar 4.13 Dokumentasi Keamanan Segmen 1.



Gambar 4.14 Dokumentasi Keamanan Segmen 1.

Permasalahan pada segmen ini, tidak ada pembatas jalan yang membatasi jalur pedestrian dan jalan raya. Di depan klinik gigi Dentaloshopy Senopati, Mobil yang parkir banyak yang memasuki area pedestrian, sehingga pejalan kaki yang melewati pedestrian harus turun ke jalan raya karena ruang berjalan tersebut habis dengan mobil yang parkir.

Pada segmen kedua, keamanan tidak terbukti, karena media tanam sebagai pembatas jalan tidak diletakkan dengan teratur. Terdapat sangat banyak pedagang

kaki lima yang berjualan dan motor yang parkir di area pedestrian.



Gambar 4.15 Dokumentasi Keamanan Segmen 2.



Gambar 4.16 Dokumentasi Keamanan Segmen 2.

Permasalahan yang terburuk pada segmen ini yaitu, pada area di depan café Kopi Samarata, yang mana jalur pedestriannya digunakan sebagai area parkir motor, sehingga pejalan kaki tidak dapat melewati pedestrian tersebut dan harus berjalan hingga sangat ke tengah jalan raya. Hal tersebut membuat pedestrian menjadi tidak aman bagi pejalan kaki.



Gambar 4.17 Dokumentasi Keamanan Segmen 3.



Gambar 4.18 Dokumentasi Keamanan Segmen 3.

Pada segmen ketiga, Keamanannya tergolong kurang aman. Walaupun terdapat kamera CCTV dan lebar jalan menunjang untuk dilalui 6 orang, banyak toko dan restoran, yang membuat jalur pedestrian sebagai area parkir, sehingga seperti yang terlihat pada gambar 4.17 pedestrian tidak aman untuk dilalui pejalan kaki.

5. Kesimpulan

Observasi yang telah dilakukan peneliti menghasilkan penilaian terhadap aspek kenyamanan pedestrian Jl. Senopati, SCBD, Jakarta selatan. Penilaian yang dipecah menjadi tiga segmen menghasilkan bahwa berdasarkan teori, aspek kenyamanan di Jl.

Senopati sudah terpenuhi dengan hasil segmen 1 dan 3 sangat nyaman serta segmen 2 dengan hasil cukup nyaman. Furnitur jalan yang lengkap, dimensi jalan yang cukup serta kenyamanan visual yang dilihat dari bangunan eksisting sepanjang pedestrian (gedung tingkat tinggi, perumahan elite, dan bangunan komersial). Yang mana faktor-faktor yang ada pada jalan tersebut dapat disimpulkan bahwa pedestrian di Jl. Senopati SCBD sudah memenuhi aspek kenyamanan.

Namun, di setiap segmen, masih terdapat banyak sekali faktor yang membuat pedestrian di jalan tersebut terlihat menjadi tidak tertata baik dan kumuh seperti pada segmen 2. Dengan begitu, berdasarkan hasil penelitian, complete street belum cocok untuk menjadi sebutan pada pedestrian di jalan ini.

6. Daftar Pustaka

- Kusumawardhani, Ratu Arum, and Karya Widyawati. "Ruang Berjalan: Sejarah Perencanaan Pedestrian Di Jakarta." *Lakar: Jurnal Arsitektur* (2020): 6-13.
- Gunawan, Andi, and Setia Permana. "Konsep desain ekologis ruang terbuka hijau di Sudirman Central Business District (SCBD) sebagai habitat burung." *Tata Loka* 20.2 (2018): 181-194.
- Dewi, Happy Indira, Chabib Mustofa, and Teguh Riyanto. "Konsep Mixed-Use Building dan Central Business District sebagai Alternatif Penataan

- Bangunan dan Kawasan untuk Keberlanjutan Kota." *Prosiding Semnastek* (2016).
- Wicaksono, Arief, Ahmad Hadi Prabowo, and Endhi Ibhindar Purnomo. "Analisis kualitas jalur pedestrian di kawasan kota lama, Bandung." *AGORA: Jurnal Penelitian dan Karya Ilmiah Arsitektur Usakti* 17.1 (2019): 1-9.
- Kajian tingkat walkability pada kawasan kampung, studi kasus: kawasan Sosrowijayan, Yogyakarta, Victor Janis Thimoty, ir. Ikaputra, M.Eng.Ph.d. ; Dyah Titisari Widyastuti, ST MUUD, 2016, tesis, s2 Teknik Arsitektur, Universitas Gajah Mada
- FEBRIANTO, ERSA. *ANALISIS KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DALAM MENDUKUNG AKTIVITAS PENGGUNA/PEJALAN KAKI [STUDI KASUS PADA JALAN JENDERAL SUDIRMAN KABUPATEN PONOROGO]*. Diss. UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PONOROGO, 2016.
- Kaliongga, Feybe G., Veronica A. Kumurur, and Amanda Sembel. "Kajian aspek kenyamanan jalur pedestrian Jl. Piere Tendeau di Kota Manado." *Sabua: Jurnal Lingkungan Binaan dan Arsitektur* 6.2 (2014): 243-252.
- Rafii, Ahmad, and Afniria Pakpahan. "STUDI KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN." *STATIKA* 5.1 (2022): 1-13.
- Sirait, J. K., Polin DR Naibaho, and Emmy Ria Arintonang. "Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan." Medan. Universitas Katolik Santo Thomas Sumatera Utara (2018).
- Fardila, Dinda, Henricus Priyosulistyo, and Andreas Triwiyono. "Penilaian Fasilitas Jalur Pedestrian Dari Aspek Safety, Health, And Environment (SHE)." *Inersia: Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur* 14.2 (2018): 133-145.

