

ANALISIS KORIDOR JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN KH. MAS MANSYUR DARI STASIUN KARET SAMPAI CITYWALK SUDIRMAN JAKARTA PUSAT BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA

Semuel Th Salean¹, Amri Jonatan Sinaga¹

¹ Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik, Universitas Krisnadwipayana

Jl. Raya Jatiwaringin, RT. 03 / RW. 04, Jatiwaringin, Pondok Gede, Jakarta Timur, 13077.

Abstrak

Jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat memiliki peran yang sangat penting dalam mengintegrasikan berbagai berbagai pusat-pusat kegiatan yang ada disekitarnya, seperti: Kawasan perkantoran, permukiman, pendidikan, perdagangan dan jasa. Dengan panjang jalan yang tidak begitu panjang, akses antar fungsi bangunan yang berada di sepanjang Jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat dapat ditempuh dengan berjalan kaki 5-15 menit. Namun pada kenyataannya, jalan dikoridor ini tidak memiliki kualitas trotoar yang memadai bagi pejalan kaki. Trotoar disepanjang Jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta pusat ada yang terputus dengan berbagai gangguan bagi pejalan kaki dengan berbagai permasalahan yang ada. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah melihat bagaimana kondisi fisik jalur pejalan kaki di koridor tersebut, bagaimana karakteristik pengguna jalur pejalan kaki, dan persepsi pejalan kaki terhadap kualitas kondisi fisik trotoar di koridor ini berdasarkan studi walkability.

Kata kunci: *Pejalan Kaki, Trotoar, Walkability, Jalan KH. Mas Mansyur Jakarta Pusat*

PENDAHULUAN

Perkembangan kota terjadi dalam bentuk pembangunan sarana dan prasarana sehingga pembangunan fasilitas umum untuk masyarakat, serta pembangunan jalan maupun pelebaran jalan diperlukan untuk kemudahan dalam transportasi (Sukmarini, Siddiq, 2016). Perancangan terkait jalur pedestrian sangat diperlukan dalam pembangunan suatu Kota. Menurut peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 mengenai pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan dijelaskan bahwa jaringan pejalan kaki yang aman, nyaman dan manusiawi dikawasan perkotaan merupakan komponen penting yang harus disediakan untuk meningkatkan

keefektifan mobillitas warga perkotaan (Sutaryo, Nasrudin, 2018).

Kota Jakarta Pusat merencanakan pembangunan fasilitas pejalan kaki termasuk penyeberangan salah satunya di kawasan Tanah Abang serta tempat strategis lainnya dan daerah lainnya yang menghubungkan fasilitas perpindahan angkutan umum massal ke pasar pusat kegiatan. Adapun Kasus di Jalan K.H Mas Mansyur khususnya pada jalur stsiun karet hingga jalur utama jalan Citywalk Sudirman merupakan akses utama bagi pedestrian yang tidak ramah bekerja di kawasan sudirman dan sekitarnya. Jalur pejalan kaki di jalan ini dirasa kurang memadai untuk mengakomodasi pergerakan pejalan kaki, ada juga beberapa bagian yang kondisinya belum layak, ada juga beberapa bagian untuk pedagang kaki lima, dan parkir

mobil sementara. Sehingga menyebabkan pejalan kaki kesulitan untuk melakukan pergerakan dan tak jarang harus menggunakan bahu dan badan jalan yang cukup berbahaya. Atas pertimbangan tersebut penyusun menjadikan jalan K.H. Mas Mansyur sebagai objek penelitian untuk mengevaluasi implementasi kewajiban pemerintah pusat maupun daerah dalam penataan jalur pedestrian dan disabilitas. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi saran dan rekomendasi dalam penataan fasilitas pedestrian bagi pejalan kaki maupun disabilitas.

Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi, menganalisa bagaimana kondisi fisik koridor dan karakteristik jalur pejalan kaki dengan penilaian responden terhadap *walkability* di jalan KH. Mas Mansyur Pusat (dari stasiun Karet sampai jalan Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat.

METODE PENELITIAN

Penentuan Sampel

Pada penelitian ini tidak diketahui jumlah pengguna jalur pejalan kaki di koridor studi, sehingga diibaratkan bahwa sebanyak 50% ($p=0,5$) masyarakat merupakan pengguna jalur pejalan kaki. Peneliti menginginkan presisi mutlak sebesar 10% ($d=0.10$) dengan derajat kepercayaan 95%. Dan nilai Z pada derajat kepercayaan $1-\alpha/2$ dengan $\alpha=0.05$ adalah 1.96. Sehingga perlu dilakukan penghitungan jumlah sampel (responden) menggunakan rumus Lemeshow (sumber : Astuti Rahayu, 2010), yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{Z^2 \alpha/2 * p (1 - p)}{d^2}$$

Gambar 1 Rumus Lemeshow

Keterangan:

n = besar sampel

$Z \alpha/2$ = nilai Z pada derajat kepercayaan $1-\alpha/2$

p = proporsi hal yang diteliti

d = presisi

Maka perhitungan jumlah responden pada penelitian ini dijabarkan sebagai berikut:

$$n = (1.96)^2 \cdot (0.5)(1-0.5) / (0.10)^2$$

$$n = 96 \text{ responden}$$

Namun dalam peneliti ini memutuskan mengambil 100 responden, karena menurut Frankel dan Wallen (1993:92) menyarankan sampel untuk penelitian deskriptif sebanyak 100 responden.

Pendekatan Kualitatif Deskriptif

Menurut Saryono, penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menggambarkan, menjelaskan, menemukan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial terhadap objek alamiah yang tidak dapat dijelaskan, diukur, atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif / numerik/ statistik. Tahapan analisis kualitatif di koridor jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat, yaitu mengidentifikasi kondisi fisik wilayah studi, yaitu jalur pejalan kaki, elemen pendukung jalur pejalan kaki, elemen pendukung jalur pejalan kaki, bentuk bangunan, dan guna lahan di tempat tersebut.

Pendekatan Kuantitatif Deskriptif

Menurut Sugiyono (2004), analisis kuantitatif deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah dikumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Pada penelitian ini beragam bentuk data yang didapat dari hasil survei primer dan sekunder yang menggambarkan hasil penelitian akan dianalisis menggunakan analisis deskriptif. Dalam tahapan ini penyebaran kuesioner pada pengguna jalan sebagai responden di koridor jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta

Pusat, untuk mengetahui karakteristik pengguna jalan tersebut dari usia, jenis kelamin, tujuan, pekerjaan, pendapatan, moda yang digunakan, frekuensi berjalan kaki, dan tujuan berjalan kaki.

Pendekatan Pembobotan / Skoring

Pada tahapan ini dilakukan proses tabulasi antara karakteristik dan pergerakan pengguna jalan sehingga diketahui pendapat pejalan kaki mengenai jalur pejalan kaki. Selanjutnya dilakukan pembobotan menggunakan skala *likert* untuk mengukur jawaban tiap pejalan kaki yang menjadi responden. Penilaian *Walkability* akan dilakukan dengan cara *skoring* terhadap kondisi eksisting trotoar di koridor jalan KH. Mas Mansyur (dari stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat. Menurut Likert, Rensis (1932), skoring terdiri atas Sangat buruk (Skor 1), Buruk (Skor 2), Cukup (Skor 3), Baik (Skor 4), Sangat Baik (Skor 5)

Setelah dihitung penilaian total dari masing - masing bobot variabel, langkah selanjutnya adalah mengklasifikasikannya menjadi lima kategori tingkatan kebutuhan, yaitu: sangat buruk, buruk, cukup, baik, dan sangat baik. Hasil dari penilaian pejalan kaki akan menggambarkan telah atau belum terpenuhinya variabel *walkability* pada koridor tersebut. Berikut ini adalah rumus untuk mendapatkan nilai rentang skala.

$$RS = \frac{n(m - 1)}{m}$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel

m: Jumlah alternatif jawaban

Perhitungan skala terendah dan skala tertinggi adalah sebagai berikut:

Skala terendah : Skor terendah x jumlah sampel (*n*)

Skala tertinggi : Skor tertinggi x jumlah sampel (*n*)

Setelah menghitung rentang masing-masing kategori, langkah selanjutnya adalah mengklasifikasikan penilaian total dan

menginterpretasikan nilai dalam pembahasan hasil analisis *walkability* tentang kondisi non-fisik wilayah, yakni keselamatan, kenyamanan, keamanan, dan keindahan di koridor studi.

Pendekatan Tingkat Walkability

Menurut *Global Walkability Index*, 2014, terdapat 4 Variabel dengan masing - masing parameter *walkability* yang berbeda - beda, berikut penjelasannya:

1. Variabel Keselamatan terdiri atas parameter
 - a) Ketersediaan bagian perkerasan jalan (trotoar),
 - b) Ketersediaan Penyebrangan,
 - c) Ketersediaan *zebra cross*,
 - d) Keberadaan pembatas atau pemisah jalur pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan bermotor,
 - e) Tidak ada lubang yang menyebabkan bahaya terperosok
2. Variabel Kenyamanan
 - a) Ketersediaan tempat tinggal (bangku dan sejenisnya),
 - b) Kontinuitas/keterhubungan antar trotoar pusat-pusat kegiatan, seperti kawasan perkantoran, permukiman, dan perdagangan / jasa (tidak terputus)
 - c) Nyaman dan dapat mengakomodasi penyandang disabilitas
 - d) Jarak Bangunan dengan jalur pejalan kaki
3. Variabel Keamanan
 - a) Keberadaan lampu penerangan jalan,
 - b) Aman terhadap pengguna sepeda
4. Variabel Keindahan
 - a) Ketersediaan halte atau tempat pemberhentian angkutan umum,
 - b) Keberadaan rambu atau tanda petunjuk,
 - c) Keberadaan jalur hijau atau tanaman,
 - d) Ketersediaan tempat sampah

- e) Desain trotoar tampak kontras, harmonis dan menarik dengan lingkungan sekitar,
- f) Desain sarana dan prasarana,
- g) Desain fasilitas penunjang (halte, bangku, tempat sampah, rambu petunjuk, jalur hijau, lampu penerangan).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

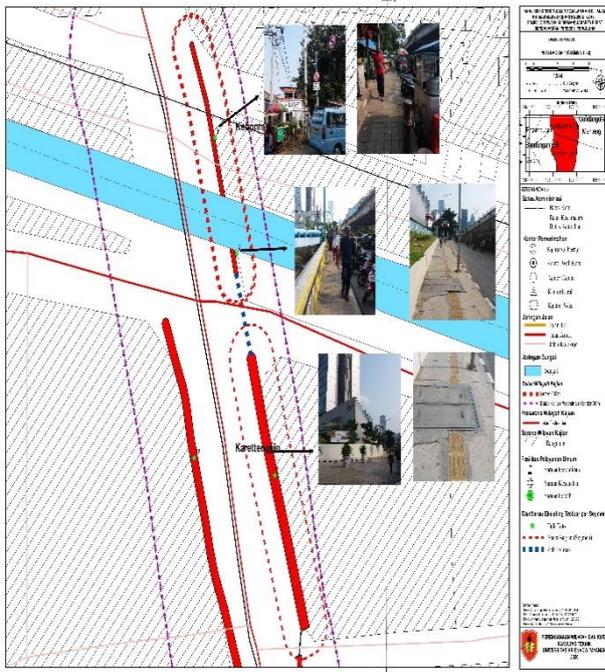
Dalam menganalisis kondisi fisik jalur pejalan kaki di KH. Mas Mansyur Pusat (dari stasiun Karet sampai jalan Citywalk Sudirman)

Jakarta Pusat. Peneliti menggunakan 3 aspek diantaranya *Prasarana dan sarana, Kondisi Fisik Penyebrangan, Kondisi Vegetasi, Hambatan Pejalan Kaki Jalur Pejalan Kaki.*

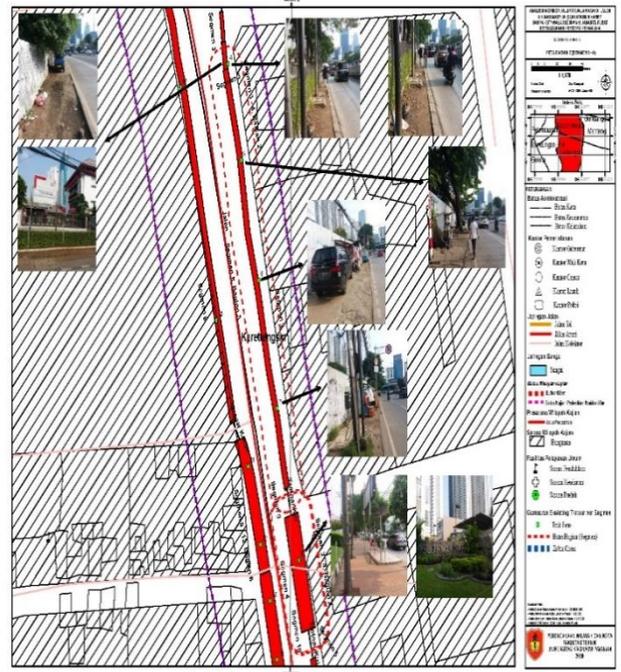
Prasarana dan Sarana Jalur Pejalan Kaki

Panjang jalur pejalan kaki di wilayah penelitian adalah $\pm 1,3$ km. Sedangkan lebar jalur berbeda - beda mulai dari 1-6 meter. Lihat ada peta dibawah ini:

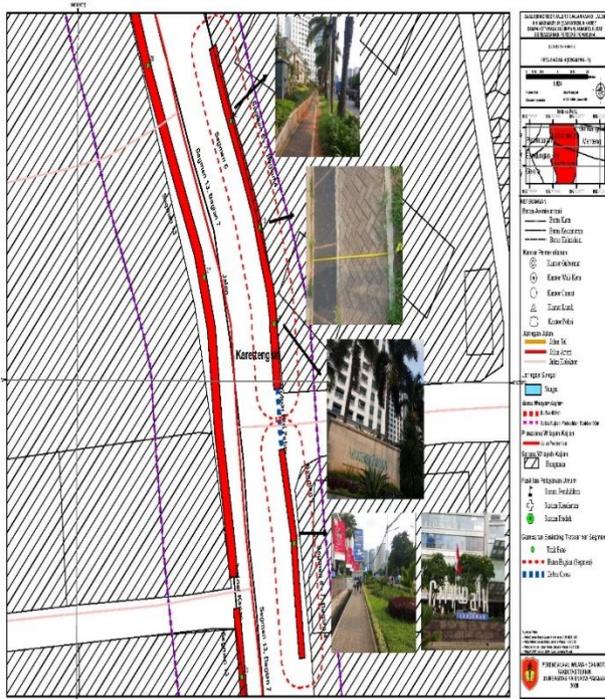
Peta kondisi fisik prasarana dan sarana jalur pejalan kaki di koridor studi.



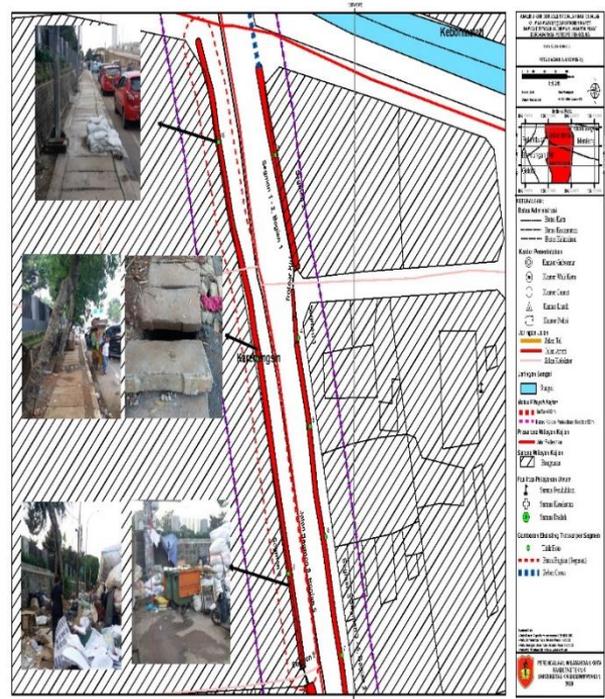
Gambar 2 Hasil Peta Bagian 1 (Segmen 1 – 2)



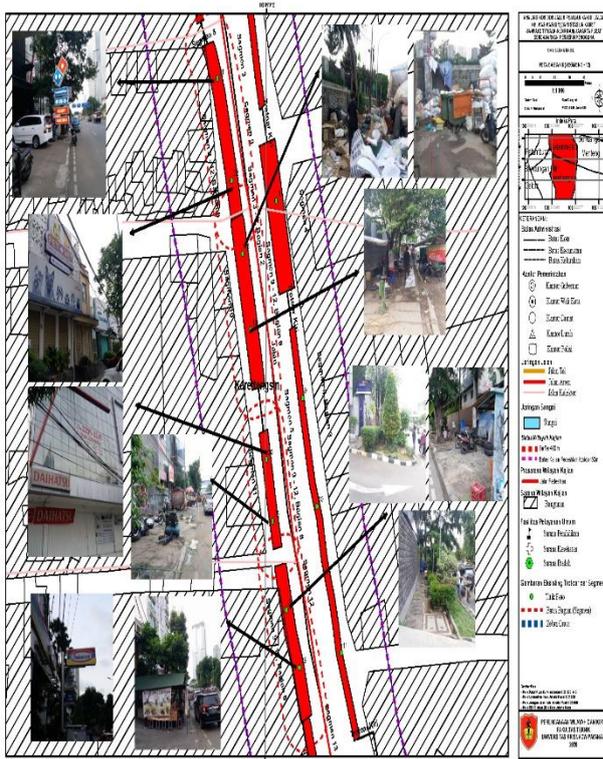
Gambar 3 Hasil Peta Bagian 2 (Segmen 3 – 4)



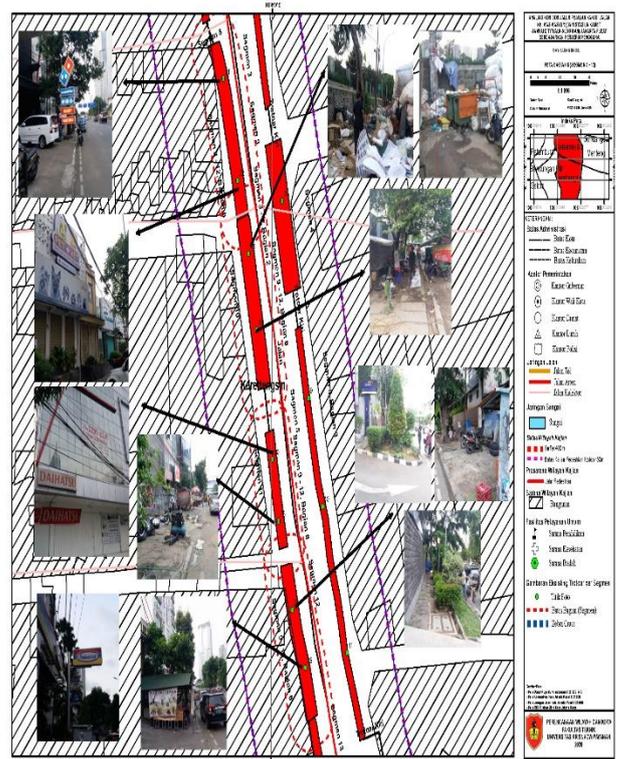
Gambar 4 Hasil Peta Bagian 3 (Segmen 5)



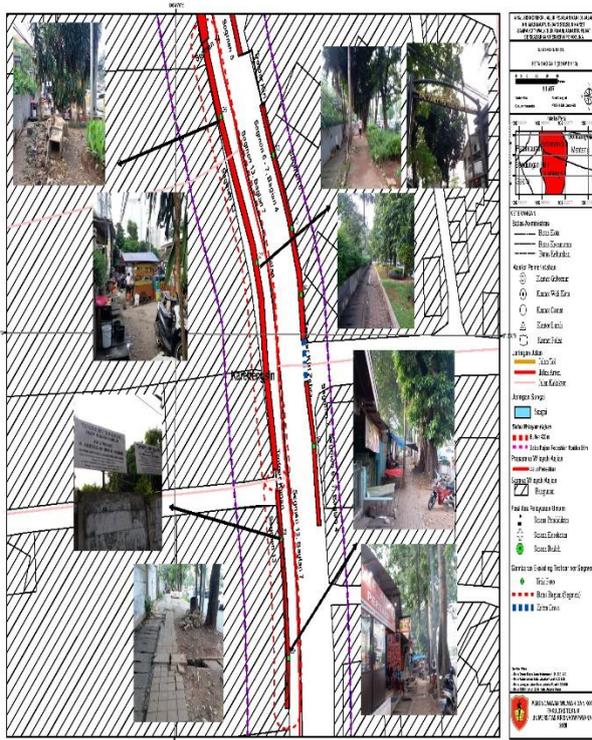
Gambar 5 Hasil Peta Bagian 4 (Segmen 6–7)



Gambar 6 Hasil Peta Bagian 5 (Segmen 8)



Gambar 7 Hasil Peta Bagian 6 (Segmen 9 - 12)



Gambar 8 Hasil Peta Bagian (Segmen 13)

Keterangan:

1. Segmen 1 (S1) depan Stasiun Karet - Jembatan
2. Segmen 2 (S2) Depan Apartemen Casa Domaine
3. Segmen 3 (S3) Depan PT. Telkom
4. Segmen 4 (S4) Depan London School - Apartemen Sudirman Park
5. Segmen 5 (S5) Depan Lapo Tearas Manna - Holland Bakery - Lapo Siagian
6. Segmen 6 (S6) Depan Restoran Liberta - Apartemen Pavilion
7. Segmen 7 (S7) Depan Citywalk Sudirman
8. Segmen 8 (S8) Depan Karet Bivak
9. Segmen 9 (S9) Depan Showroom - Petvet
10. Segmen 10 (S10) Depan Wisma Bisnis Indonesia
11. Segmen 11 (S11) Depan Plaza Crystal & Furniture
12. Segmen 12 (S12) Depan Indomaret - Bengkel Surya Agung Motor
13. Segmen 13 (S13) Depan TPU Karet Pasar Baru - Warung Mie Aceh

Setelah dikaji, diidentifikasi, dianalisa, dan diamati berdasarkan kondisi fisik dilapangan dan aturan pedoman perundang - undangan yang berlaku di Indonesia. Maka indikator untuk menilai fasilitas Prasarana dan

Sarana Jalur Pejalan Kaki yaitu 1) Lebar Trotoar, 2) Tingkat Kelandaian, 3) Pemisah / Pembatas, 4) Marka untuk Disabilitas, 5) Tempat Duduk, 6) Tempat Sampah, 7) Lampu Penerangan, 8) Taman, 9) Rambu,

10) Penduh / Pelindung, 11) Halte, 12) Pagar Pengaman

Hasil

Dari hasil pengolahan menggunakan aturan pedoman yang

berlaku berdasarkan 11 indikator fasilitas jalur pejalan kaki, maka didapatkan hasil sebagai berikut.

Tabel 1 Hasil Kondisi Eksisting pada Setiap Segmen

Indikator	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1
3	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1
4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0
8	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1
9	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
10	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1
11	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber: Hasil Olahan, Jan 2020

Keterangan: angka 1 = sesuai pedoman, angka 2 = tidak sesuai pedoman

Kondisi Fasilitas Penyebrangan Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas penyebrangan yang tersedia di jalur pejalan kaki yang diamati berupa 1 jembatan penyebrangan dan 5 Zebra cross pada persimpangan. Jembatan

penyebrangan berada di depan guna lahan Apartemen Sudirman Park dan zebra cross terdapat di 5 (lima) titik lokasi persimpangan jalan. Lihat pada gambar di bawah ini:



Penyebrangan zebrecross



Penyebrangan Jembatan

Gambar 9 Kondisi Penyebrangan di Koridor Jalan KH Mas Mansyur Jakarta Pusat

Sumber: Hasil Observasi, Jan 2020

Kondisi Vegetasi di Sepanjang Jalur Pejalan Kaki

Sarana jalur pedestrian terbilang minim, yakni hanya terdiri dari jalur hijau berupa taman, pohon-pohon yang

rindang, disepanjang daerah penelitian hanya memiliki beberapa trotoar dengan kondisi baik dan telah diperkeras, yaitu di depan Apartemen Casa Domaine, Apartemen Sudirman Park, Depan Citywalk Sudirman. Sementara kondisi

taman yang tersedia namun tidak terawat terletak disepanjang depan jalur pemakaman Karet Pasar Baru. Kondisi sarana jalur hijau beberapa titik koridor pedestrian dapat dilihat gambar dibawah ini:



Gambar 10 Kondisi Sarana Jalur Hijau di Beberapa Titik Koridor Studi

Sumber: Hasil Observasi, Jan 2020

Berdasarkan kondisi dari gambar diatas jalur hijau ada yang terawat dengan baik dan ada yang kurang baik yang dapat mengurangi daya tarik dari pengguna jalan kaki.

Hambatan Pejalan Kaki

Sepanjang koridor studi ini dapat ditemukan komponen-komponen yang menjadi penghambat bagi pengguna pada jalur pejalan kaki, yaitu lihat tabel dibawah ini:



Jalur pejalan kaki tidak tersedia



Terdapat bagian trotoar yang rusak, kotor



Terdapat lubang drainase yang tidak tertutup



Terdapat pemilihan sampah sehingga menurunkan kualitas kebersihan lingkungan



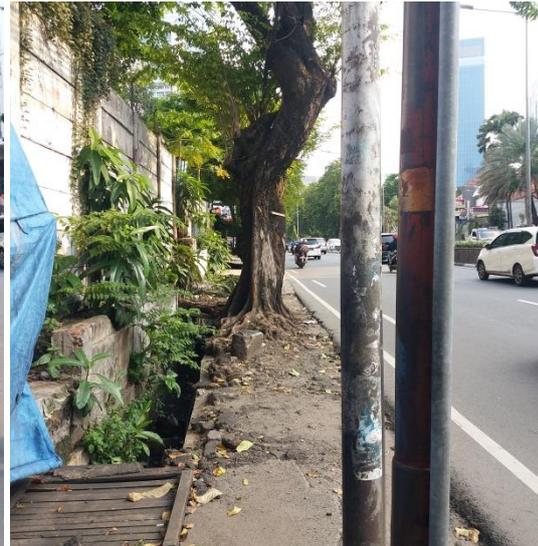
Terdapat beberapa pedagang kaki lima di trotoar



Terdapat kendaraan mobil yang parkir sementara di bagian trotoar



Dibeberapa jalur tidak adanya pembatas



Terdapat penghalang di jalur pejalan kaki

Karakteristik Penggunaan Jalur Pejalan Kaki

Karakteristik Responden Berdasarkan Sosial & Ekonomi

Tabel 2 Hasil Responden Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Koridor	Laki - Laki	Perempuan	Total
1.	Jalan KH Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat	44	56	100

Sumber: Hasil Olahan Survei Primer, Jan 2020

Pada koridor ini yang menjadi responden paling banyak adalah pejalan kaki perempuan yang berjumlah 56 orang dan laki-laki berjumlah 44 orang.

Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Pada bagian ini hasil persentase dari 100 berdasarkan usia yakni:

Tabel 3 Hasil Persentase Responden Berdasarkan Usia

Usia	Laki-Laki	Perempuan
14 - 19 Tahun	1%	6%
20 - 30 Tahun	22%	35%
31 - 40 Tahun	12%	11%
41 - 50 Tahun	8%	3%
51 - 60 Tahun	1%	1%
>60 Tahun	0%	0%
Total	44%	56%

Sumber: Hasil Olahan Survei Primer, Jan 2020

Jadi, kelompok umur 20 sampai 30 tahun untuk laki-laki dan perempuan paling mendominasi dikarenakan usia

yang masih produktif untuk berjalan kaki dibandingkan dengan kelompok usia 51 sampai 60 tahun yang hanya sebanyak 1%.

Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Persentase 100 sample pejalan kaki berdasarkan tingkat pendidikan, yakni:

Tabel 4 Hasil Persentase Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Laki-Laki	Perempuan
SMP/MTS	0%	1%
SMA/STM/MA	15%	11%
D3	8%	11%
S1 / S2	21%	33%
Total	44%	56%

Sumber: Hasil Olahan Survei Primer, Jan 2020

Pada koridor ini paling banyak yang menggunakan jalur pejalan kaki adalah yang memiliki tingkat pendidikan akhir S1/S2 dengan persentase sebesar 21% laki-laki.

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Persentase 100 sampel pejalan kaki berdasarkan jenis pekerjaan, yakni:

Tabel 5 Hasil Persentase Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Laki-Laki	Perempuan
Pelajar/Mahasiswa	3%	12%
Guru/Dosen	1%	0%
PNS/BUMN	1%	3%
TNI/Polisi	0%	0%
Pegawai Swasta	34%	39%
Wiraswasta	5%	2%
Total	44%	56%

Sumber: Hasil Olahan Survei Primer, Jan 2020

Pada jenis pekerjaan pada koridor ini yang paling dominan adalah sebagai pegawai swasta, yaitu sebanyak 39% perempuan dan 34% laki-laki dikarenakan koridor tersebut kegiatan perdagangan dan jasa.

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pendapatan

Persentase 100 sampel pejalan kaki berdasarkan jenis pendapatan, yakni:

Tabel 6 Hasil Persentase Responden Berdasarkan Jenis Pendapatan

Jenis Pendapatan	Laki-Laki	Perempuan
<Rp 1.000.000	1%	6%
Rp 1.000.000 – Rp 1.499.000	0%	3%
Rp 1.500.000 – Rp 1.999.000	0%	1%
Rp 2.000.000 – Rp 3.999.000	4%	1%
>Rp 4.000.000	39%	45%
Total	44%	56%

Sumber: Hasil Olahan Survei Primer, Jan 2020

Dari hasil penghitungan dari 100 orang responden didapat penghasilan responden yang paling banyak, yaitu sama dengan atau lebih besar dari 4.000.000 rupiah sebanyak 45% perempuan dan 35% laki-laki, sedangkan yang paling sedikit,

yaitu responden berpenghasilan kurang dari 1.000.000 rupiah sebanyak 1% laki-laki. Hal ini dikarenakan pekerjaan responden paling banyak, yaitu sebagai pegawai swasta.

Karakteristik Responden Berdasarkan Pola Pergerakan

Pada bagian ini akan menjelaskan karakteristik pejalan kaki berdasarkan pola pergerakan meliputi: moda yang digunakan pejalan kaki, motif kegiatan pejalan kaki, intensitas perjalanan dengan pejalan kaki, kemampuan berjalan kaki.

Moda yang Digunakan Responden

Persentase 100 sampel untuk moda yang digunakan untuk perjalanan, yakni:

Tabel 7 Hasil Persentase Responden Berdasarkan Moda Transportasi

Moda	Laki-Laki	Perempuan
Jalan Kaki	5%	10%
Ojek	4%	4%
Angkot	7%	11%
Kendaraan Pribadi	11%	10%
KRL	17%	21%
Total	44%	56%

Sumber: Hasil Olahan Survei Primer, Jan 2020

Motif Kegiatan Responden

Persentase 100 sampel untuk motif kegiatan pejalan kaki, yakni:

Tabel 8 Hasil Persentase Responden Berdasarkan Motif Perjalanan

Motif Perjalanan	Laki-Laki	Perempuan
Sosial	9%	2%
Ekonomi	27%	35%
Pendidikan	4%	9%
Rekreasi	4%	10%
Total	44%	56%

Sumber: Hasil Olahan Survei Primer, Jan 2020

Dari hasil survei kepada pejalan kaki bahwa perjalanan berbanding lurus dengan tingkat keinginan berjalan kaki pengguna jalur pejalan kaki tersebut. Bahkan lebih lama dan lebih jauh dari

batas kemampuan berjalan kaki orang Indonesia, yaitu 400 meter, sehingga jalur pejalan kaki ini memang perlu dikembangkan dengan parameter yang sesuai pedoman Permen PU no 03 tahun 2014.

Analisis Skoring Walkability

Untuk mengetahui kebutuhan peningkatan kualitas dan kuantitas pejalan kaki digunakan skor untuk penilaian *skoring walkability* dengan skala *likert* dan mengklasifikasikan ke dalam lima kategori penilaian, yaitu sangat tidak terpenuhi, tidak terpenuhi, cukup terpenuhi, terpenuhi, sangat terpenuhi. Rentang skala dapat di lihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 9 Rentang Skala Kondisi Eksisting Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki

Keterangan Kriteria Interpretasi Skor		
1	0% - 20%	Sangat Tidak Baik
2	21% - 40%	Tidak Baik

3	41% - 60%	Cukup
4	61% - 80%	Baik
5	81% - 100%	Sangat Baik

Sumber: *Likert, Rensis (1932)*

Setelah menghitung rentang masing-masing kategori selanjutnya adalah mengklasifikasikan penilaian total. Hasil lengkap penilaian kebutuhan masing-masing karakteristik pejalan kaki dapat dilihat pada lampiran. Klasifikasi yang tidak memenuhi dapat menjadi pertimbangan dan masukan bagi stakeholder terkait untuk meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki menjadi 100%.

Parameter dari Variabel Keselamatan

Skoring walkability pada variabel keselamatan di koridor pedestrian Jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat, yakni:

Tabel 10 Skoring *Walkability* Pada Variabel Keselamatan

No	Parameter dari Variabel Keselamatan	Eksisting (Berdasarkan Penilaian Koresponden)		Kebijakan Perencanaan dan Penyediaan Jalur Pejalan Kaki
		Skor	Keterangan	
		1	Jalur khusus pejalan kaki (trotoar)	
2	Ketersediaan penyebarangan jembatan	56,8%	Cukup	Berdasarkan pedoman, pada jalur ini terdapat jembatan penyeberangan orang (JPO) di dekat Apartemen Sudirman Park
3	Ketersediaan <i>zebra cross</i>	57,2%	Cukup	Berdasarkan pedoman, pada eksisting jalur pejalan kaki telah tersedia di persimpangan
4	Keberadaan pembatas pejalan kaki dengan pengendara	52,25	Cukup	Secara eksisting sepanjang jalur koridor ini belum sesuai dengan pedoman, karena masih ada beberapa bagian koridor yang belum tersedia pembatas trotoar dengan jalan raya
5	Hambatan (lubang/kerusakan jalan yang membahayakan)	49%	Cukup	Antara eksisting dan pedoman pada koridor ini masih belum sesuai, karena terdapat beberapa bagian trotoar yang berlubang, terdapat parkir sementara, adanya PKL, pohon besar di tengah trotoar dan tiang listrik di tengah jalan.

Sumber: Hasil olahan, Jan 2020

Berdasarkan hasil perhitungan indeks *walkability* pada variabel keselamatan diketahui skor tertinggi oleh reponden adalah mengenai kondisi fisik jalur pejalan kaki yaitu sebesar 57% tentang penyebrangan jalan, sedangkan skor terendah, yaitu adanya hambatan

pejalan kaki sebesar 49% yang berpotensi membahayakan pejalan kaki.

Parameter dari Variabel Kenyamanan

Skoring walkability pada variabel kenyamanan di koridor pedestrian Jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat, yakni:

Tabel 11 Skoring *Walkability* pada Variabel Kenyamanan

No	Parameter dari Variabel Kenyamanan	Eksisting (Berdasarkan Penilaian Koresponden)		Kebijakan Perencanaan dan Penyediaan Jalur Pejalan Kaki
		Skor	Keterangan	
1	Ketersediaan fasilitas penunjang tempat istirahat (tempat duduk dan sejenisnya)	42,4%	Cukup	Penyediaan fasilitas penunjang, seperti ketersediaan bangku untuk istirahat pejalan kaki pada koridor ini belum sesuai dengan pedoman dan tidak memenuhi.
2	Keterhubungan antar trotoar antara pusat-pusat kegiatan, seperti: kawasan perkantoran, permukiman, dan perdagangan/jasa (tidak terputus)	51%	Cukup	Pada koridor ini konektivitas menuju kawasan-kawasan strategis sudah tersedia, namun beberapa jalur belum terhubung dengan keseluruhan yang satu dengan yang lainnya, sehingga tidak sesuai dengan pedoman.
3	Kenyamanan dan dapat mengakomodasi penyandang disabilitas	41,4%	Cukup	Pada jalur ini, ketersediaan lebar trotoar untuk kaum disabilitas, seperti kursi roda belum terpenuhi secara keseluruhan dan marka untuk kaum tunanetra sangat belum tersedia.
4	Jarak bangunan dengan jalur pejalan kaki	60%	Baik	Pada koridor ini jarak bangunan dengan pejalan kaki sudah terpenuhi dan sudah sangat sesuai dengan pedoman.

Sumber: Hasil Olahan, Jan 2020

Penilaian tertinggi pada variabel kenyamanan, yaitu tentang ketersediaan jarak bangunan dengan jalur pejalan kaki sebesar 60%, sedangkan mengenai tingkat kenyamanan terendah mengenai kenyamanan dan dapat mengakomodasi

penyandang disabilitas sebesar 41,4% karena penyediannya belum ada.

Parameter dari Variabel Keamanan

Skoring walkability pada variabel keamanan di koridor Jalan KH.Mas Mansyur (dari Stasiun Karet Sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat, yakni:

Tabel 12 Skoring *Walkability* Pada Variabel Keamanan

No	Parameter dari Variabel Keamanan	Eksisting (Berdasarkan Penilaian Koresponden)		Kebijakan Perencanaan dan Penyediaan Jalur Pejalan Kaki
		Skor	Keterangan	
1	Keberadaan lampu penerangan jalan	62%	Baik	Pada koridor ini lampu penerangan sudah cukup tersedia namun ada beberapa yang sudah tidak menyala sehingga perlu diperbaiki untuk komponen yang rusak.
2	Lingkungan aman dari tidak kejahatan	55,8%	Cukup	Ada beberapa jalan kecil pada koridor ini sehingga kemungkinan potensi kriminalitas terjadi dan kamera CCTV juga tidak tersedia sebagai pemonitor di koridor tersedia.

Sumber: Hasil Olahan, Jan 2020

Berdasarkan hasil *skoring walkability* di koridor jalan ini skor yang terbesar adalah ketersediaan lampu penerangan jalan, yakni 62% namun ada beberapa komponen yang perlu diperbaiki. Sementara skor terendah, yaitu sebesar 55,8% mengenai kondisi sekitar yang tidak aman dari tindak kejahatan kriminal dikarenakan terdapat

persimpangan/jalan alternatif yang mudah dijangkau melalui jalan-jalan kecil, sehingga memerlukan kewaspadaan.

Parameter dari Variabel Keindahan

Skoring walkability pada variabel keindahan di koridor jalur pejalan kaki Jalan KH. Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat, yakni:

Tabel 13 Skoring *Walkability* Pada Variabel Keindahan

No	Parameter dari Variabel Keindahan/ Daya Tarik	Eksisting (Berdasarkan Penilaian Koresponden)		Kebijakan Perencanaan dan Penyediaan Jalur Pejalan Kaki
		Skor	Keterangan	
1	Ketersediaan Halte atau tempat pemberhentian umum	59%	Cukup	Pada koridor ini sudah sesuai dengan pedoman karena telah tersedia halte di jalur sisi kiri dan jalur sisi kanan, sehingga para pejalan kaki dapat menunggu kendaraan umum yang hendak digunakan.
2	Keberadaan rambu atau tanda penunjuk jalan	60%	Baik	Secara keseluruhan penyediaan perambuan sudah cukup banyak hanya belum tersedia bagi kaum disabilitas.
3	Keberadaan jalur hijau/ tanaman	53%	Cukup	Keberadaan jalur hijau belum sesuai pedoman karena beberapa trotoar belum tersedia.
4	Ketersediaan tempat sampah	41,2%	Cukup	Pada koridor ini penyediaan tempat sampah hamper tidak ada di sepanjang trotoar, sehingga akan menyulitkan pejalan kaki untuk membuang sampah.
5	Desain jalur pejalan kaki	50,6%	Cukup	Tidak sesuai, karena koridor ini tidak masuk <i>walkable</i> karena tidak nyaman bagi pengguna jalur pejalan kaki.
6	Desain prasarana dan sarana (elemen pendukung jalur pejalan kaki)	50,4%	Cukup	Ketersediaan fasilitas pada koridor ini belum lengkap sehingga tidak sesuai dengan pedoman.

Sumber: Hasil Olahan, Jan 2020

Pada variabel ini parameter yang mendapat skor tertinggi, yaitu ketersediaan rambu sebesar 60% sehingga memudahkan pengendaraan untuk tertib terhadap koridor jalan tersebut. Sementara parameter yang terendah, yaitu mengenai ketersediaan tempat sampah sebesar 41,2% karena pada jalur ini memang tidak tersedia tempat sampah.

Rekomendasi Konsep Arah Rencana

Dari hasil *skoring walkability* dari responden pengguna jalur pejalan kaki, sehingga dapat direkomendasikan untuk arahan rencana kedepannya bagi para stakeholder, yaitu:

1) Pada variabel keselamatan: Menyediakan ruang khusus kendaraan roda dua dan roda empat di sekitar lokasi, mendesain JPO supaya lebih indah lagi, melengkapi jalur penyebrangan dengan traffic light untuk pejalan kaki pada penyebrangan *zebracross*, membangun pembatas jalan di seluruh koridor yang belum tersedia dengan tinggi minimal 0,6 meter untuk menjaga keselamatan pejalan kaki dengan pengendara motor, membangun jalur pejalan

kaki yang rusak, memindahkan pohon / tiang listrik yang berada ditengah trotoar, dan menertibkan/merelokasi PKL.

2) Pada variabel kenyamanan: menyediakan fasilitas tempat duduk minimal radius 300 - 400 meter agar pejalan kaki dapat beristirahat ketika lelah, pembebasan lahan agar bangunan dengan bangunan lain terlihat lurus sehingga jalur pejalan kaki dapat dibangun lurus dan tidak terputus untuk keterhubungan antar trotoar dengan pusat-pusat kegiatan, seperti kawasan perkantoran, permukiman, dan perdagangan/jasa (tidak terputus), menyediakan infrastruktur bagi kaum disabilitas berupa marka jalan dan kelandaian jalan untuk tunanetra, lebar untuk kursi roda, dan jarak bangunan dengan trotoar sudah cukup memenuhi di sepanjang jalur pejalan kaki.

3) Pada variabel keamanan: Memasang lampu penerangan dengan jarak minimal per 10 meter, memasang kamera CCTV di sepanjang jalur pejalan kaki agar

dapat merekam bila ada tindak kejahatan.

- 4) Pada variabel keindahan: Menyediakan fasilitas halte bus dengan jangkauan minimal radius 300 - 400 meter dan dapat dijangkau berjalan kaki dari titik potensial kawasan, menambahkan rambu untuk kaum disabilitas dan penyediaan berjarak minimal 10 meter di sepanjang jalur pejalan kaki, menyediakan taman disetiap depan guna lahan, meningkatkan kualitas kebersihan dengan cara menerapkan tempat sampah minimal berjarak 15 meter di sepanjang jalur pejalan kaki, membuat keindahan di sepanjang jalur pejalan kaki untuk kesenangan dan menambah daya tarik masyarakat berjalan kaki, seperti terdapat guna lahan pemakaman dibuat etalase sehingga tidak membuat pejalan merasa takut dan lainnya, dan elemen pendukung jalur pejalan kaki dibuat sekreatif mungkin untuk menambah kesenangan pejalan kaki.

Sumber: Hasil Olahan, Jan 2020

Berdasarkan hasil olahan diatas diharapkan sebagai pertimbangan bagi para stakeholder bila menyediakan jalur pejalan kaki yang 100% bagi pengguna jalur tersebut.

KESIMPULAN

Kesimpulan ini berdasarkan studi yang telah dilakukan untuk menjawab dan disesuaikan dengan tujuan penelitian. Berikut uraian kesimpulannya kondisi fisik jalur pejalan kaki di koridor jalan KH.Mas Mansyur (dari Stasiun Karet sampai *Citywalk* Sudirman) Jakarta Pusat Sepanjang Koridor Studi dibagi menjadi 13 potongan segmen jalur kiri dan kanan agar terlihat jelas kondisi fisik dari jalur pejalan kaki. Dari semua

segmen dapat dilihat hanya segmen 2 depan Apartemen Casa Domaine, segmen 4 depan Sudirman Park, segmen 6 depan Apartemen Pavilion dan segmen 7 depan *Citywalk* Sudirman yang memiliki trotoar yang baik dan hanya kurang lengkap fasilitas sarana jalur pejalan kaki, seperti penyediaan tempat sampah tidak ada, marka untuk disabilitas tidak ada, tempat duduk juga tidak tersedia namun cukup baik untuk daya tarik untuk berjalan kaki di sana. Dan untuk segmen 1, segmen 3, segmen 5, segmen 8, segmen 9, segmen 10, segmen 11, segmen 12, dan segmen 13 merupakan segmen yang paling banyak yang tidak sesuai dengan pedoman Permen PU nomor 03 tahun 2014. Sehingga perlu perencanaan yang baik oleh para stakeholder.

Karakteristik pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki yang menjadi responden sebagian besar responden berasal dari kelompok usia 20 - 30 tahun dikarenakan usia yang masih produktif untuk berjalan kaki dibandingkan dengan kelompok usia yang lain. Hal ini dimungkinkan berpengaruh terhadap keselamatan, kenyamanan, keamanan dan keindahan pada jalur tersebut. Dari tingkat pendidikan responden yang paling banyak adalah S1/S2. Dari jumlah penghasilan responden teridentifikasi sebagai pegawai swasta yang memiliki pendapatan diatas 4.000.000 rupiah dengan motif ekonomi pergi bekerja di tempat dekat koridor jalan tersebut. Dari tingkat kemampuan untuk berjalan kaki ternyata para responden yang paling banyak menjawab berjalan kaki lebih dari 500 meter yang melebihi batas 400 meter orang Indonesia berjalan kaki dan intensitas berjalan setiap hari.

Persepsi responden terhadap *walkability* dengan parameter keselamatan, kenyamanan, keamanan, dan keindahan, yaitu masih dibawah

kesesuaian dengan pedoman Permen PU nomor 03 tahun 2014 seperti Parameter Keselamatan: Ketersediaan jalur khusus pejalan kaki/trotoar, ketersediaan penyebrangan zebra cross dan penyebrangan jembatan, ketersediaan pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalan raya, tidak ada lubang atau kerusakan yang mengganggu keselamatan pejalan kaki, serta tidak ada penghalang atau gangguan saat pejalan kaki melintasi jalur pejalan kaki di koridor jalan ini. Parameter Kenyamanan: Tentang fungsi dan kondisi fisik terkait ketersediaan tempat istirahat, konektivitas/terhubung antar trotoar pusat-pusat kegiatan, seperti: kawasan perkantoran, permukiman, dan perdagangan/jasa, kenyamanan bagi disabilitas, dan jarak bangunan dengan jalur pejalan kaki belum sesuai 100%. Parameter Keamanan: Ketersediaan lampu jalan agar pandangan terlihat pada malam hari dan ketersediaan kamera cctv belum ada sehingga tidak dapat memonitoring pejalan kaki dari tindak kriminal. Parameter Keindahan: Mengenai ketersediaan halte, keberadaan rambu, ketersediaan jalur hijau, ketersediaan fasilitas tempat sampah, desain trotoar, desain prasarana dan sarana jalur pejalan kaki yang belum memenuhi syarat pada pedoman Permen PU nomor 03 tahun 2014.

Rekomendasi

Adapun saran dari hasil studi ini, yaitu diperlukan studi lanjutan maupun perbandingan pada lokasi ini ataupun lokasi lain.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel dalam Jurnal (Jurnal Primer)

Al Karim, Malik, (2019): *Analisis Fisik Penggunaan Jalur Pedestrian Sebagai Fasilitas Publik (Studi Kasus: Jalur Pedestrian di Penggal Jalan Pengeran*

Diponegoro, Kenari, Senen, Jakarta Pusat), Jurnal Planologi, Vol. 16, No. 1.

Arikunto, Suharsimi. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik (Edisi Revisi)*. Jakarta: Rineka Cipta.

Fankel, J. & Wallen, N. (1993). *How to Design and Evaluate research in Education, (second edition)*. New York: McGraw-Hill Inc.

Iswanto, Danoe. (2006): Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda), *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, **5(1),21-29**.

Krambeck, Holly Virginia. (2006): *The Global Walkability Index*, Massachusetts Institute of Technology. Dept. of Urban Studies and Planning.

Leather, dkk. (2011): *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues*. Asian Development Bank.

Likert, Rensis (1932): "A Technique for the Measurement of Attitudes", *Archives of Psychology*, **140**: 1-55.

Rian F, Petrus N. (2011). *Walkability dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Mahasiswa untuk Berjalan Kaki pada Pusat Pendidikan Tinggi Jawa Barat di Jatinagor*. Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan ITB.

Saryono, (2010): *Metode Penelitian Kualitatif*. PT. Alfabeta, Bandung.

Sugiyono. (2007): *Statistika Untuk Penelitian*, Penerbit CV. Alfabeta.

Sukmarini, Siddiq, 2016. *Penataan Ruang Koridor Jalan Jatiwaringin Raya Pondok Gede Kota Bekasi*. Jurnal Ilmiah Plano Krisna.

Sutaryo, Nasrudin, 2018. *Analisis Pelanggaran Intensitas Pemanfaatan Ruang Pada Koridor Jalan Jatiwaringin*. Jurnal Ilmiah Plano Krisna.

BPS, (2019): *Kota Jakarta Pusat dalam Angka*. Badan Pusat Statistik DKI Jakarta.

Peraturan/Undang- Undang

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang *Penataan Ruang*.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 tentang *Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.