

# EVALUASI TROTOAR KOTA BOGOR (STUDI KASUS: JALAN KAPTEN MUSLIHAT DAN JALAN VETERAN)

Oleh :

Gde Ngurah Purnama Jaya

## ABSTRAK

Sirkulasi pejalan kaki adalah ekspresi elemen transportasi yang penting dari pusat kota dan akan melibatkan berbagai aktivitas lainnya. Semua aktivitas transportasi akan saling mempengaruhi satu sama lain (Dewar, 1992). Sedangkan besar kecilnya potensi akan timbulnya pejalan kaki sangat tergantung pada faktor lokasi penggunaan lahan sekitar trotoar. Timbulnya potensi pejalan kaki di suatu lokasi akan berdampak pada berkembangnya aktivitas-aktivitas baru di antaranya adalah pedagang kaki lima (untuk selanjutnya disebut PKL) dan mobilitas kendaraan. Memperhatikan permasalahan yang ada, maka tujuan dari penelitian ini adalah melihat permasalahan kondisi eksisting trotoar di sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor; mengidentifikasi pendapat masyarakat pengguna trotoar terhadap kondisi dan permasalahan trotoar; mengidentifikasi kebijakan pemerintah terkait trotoar. Disarankan dalam Evaluasi Trotoar ini adalah sebagai berikut: 1. Dalam pembangunan suatu fasilitas publik salah satunya trotoar, agar dibangun sesuai dengan aturan dan standar-standar teknis yang telah dikeluarkan oleh pemerintah agar kondisi kenyamanan pada trotoar dapat lebih terjamin. Selain itu, perlunya ketegasan pemerintah terhadap berbagai bentuk pelanggaran terhadap aturan yang telah dibuat sehingga tujuan penciptaan ketertiban umum dapat terpenuhi. 2. Perlu adanya koordinasi yang baik antara berbagai lembaga pemerintah, baik khususnya pemerintah Kota Bogor, dalam hal ini Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bogor dengan Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Bogor serta perlunya koordinasi pemerintah dengan pejalan kaki agar berbagai kebijakan yang dikeluarkan tidak saling tumpang tindih dan dapat memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat khususnya pengguna trotoar di sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor.

**Kata kunci:** kebijakan, kenyamanan, rencana kota, trotoar,

## ABSTRACT

*Pedestrian circulation is an expression of an important transportation element from the city center and will involve many other activities. All transportation activities will affect each other (Dewar, 1992). While the size of the potential for the emergence of pedestrians is very dependent on the factor of the location of land use around the sidewalk. The emergence of potential pedestrians in a location will have an impact on the development of new activities, including street vendors (hereinafter referred to as street vendors) and vehicle mobility. Taking into account the existing problems, the purpose of this study is to look at the problems of the existing condition of the sidewalks along Captain Muslihat Street and Veteran Street in Bogor City; identify the opinion of the community using the sidewalk on the condition and problems of the sidewalk; identify government policies related to sidewalks. It is recommended in this Sidewalk Evaluation as follows: 1. In the construction of a public facility, one of which is a sidewalk, so that it is built according to the rules and technical standards that have been issued by the government so that the condition of comfort on the sidewalk can be more guaranteed. In addition, the government needs firmness against various forms of violations of the rules that have been made so that the purpose of creating public order can be fulfilled. 2. There needs to be good coordination between various government institutions, especially the Bogor City Government, in this case the Bogor City Highways and Irrigation Service and the Bogor City Parks and Hygiene Service and the need for coordination between the government and pedestrians so that the various policies issued do not overlap and can provide service satisfaction to the community, especially sidewalk users along Captain Muslihat Street and Veteran Street in Bogor City.*

*Key words: city plan, comfort, policy, sidewalk*

## I. PENDAHULUAN

### 1.1. Pendahuluan

Kota pada masa lalu umumnya berkarakter sebagai lingkungan yang nyaman bagi para pejalan kaki. Namun dengan semakin bertambahnya kendaraan, karakter lingkungan kota berubah bukan lagi diperuntukkan bagi pejalan kaki, tetapi untuk lalu lintas kendaraan bermotor maupun tidak bermotor.

Kehadiran kendaraan bermotor menyebabkan pejalan kaki untuk menggunakan ruang kota yang semakin langka. Kecepatan laju kendaraan bermotor membahayakan keselamatan, gas buangnya mengotori udara, dan kebisingannya serta maraknya para PKL yang menggunakan trotoar sebagai tempat mereka menjajakan jualannya menyebabkan ketidaknyamanan pejalan kaki. Kualitas perjalanan pejalan kaki semakin menurun kualitasnya. Kawasan pusat kota memiliki masalah penurunan kualitas yang paling berat dibanding kawasan lain di kota.

Sirkulasi pejalan kaki adalah ekspresi elemen transportasi yang penting dari pusat kota dan akan melibatkan berbagai aktivitas lainnya. Semua aktivitas transportasi akan saling mempengaruhi satu sama lain (Dewar, 1992). Sedangkan besar kecilnya potensi akan timbulnya pejalan kaki sangat tergantung pada faktor lokasi penggunaan lahan sekitar trotoar. Timbulnya potensi pejalan kaki di suatu lokasi akan berdampak pada berkembangnya aktivitas-aktivitas baru di antaranya adalah pedagang kaki lima (untuk selanjutnya disebut PKL) dan mobilitas kendaraan.

Kawasan studi di sepanjang Jalan Kapten Muslihat Dan Jalan Veteran Kota Bogor sebagai pusat perdagangan dan jasa juga menggantungkan sepenuhnya kebutuhan fasilitas pejalan kaki pada trotoar dan tepi jalan. Meskipun trotoar merupakan pelengkap prasarana jalan, namun pelengkap ini mutlak dibutuhkan di jalan-jalan urban apalagi yang memiliki karakteristik perdagangan dan jasa, sebab pelengkap ini mampu mawadahi sirkulasi pejalan kaki. Kenyataan di lapangan, fasilitas pejalan kaki ini tidak hanya digunakan oleh pejalan kaki, tetapi juga oleh sektor informal (PKL, penjual majalah, dsb.) dan toko-toko untuk menggelar barang dagangan mereka. Bahkan penggunaan oleh sektor informal dan toko-toko menyita banyak lebar trotoar, sehingga lebar efektifnya tinggal

beberapa sentimeter, pejalan kaki harus berjalan lambat dan mengalah untuk berjalan di tepi jalan. Pergerakan tersebut sangat berbahaya, karena pejalan kaki dapat menimbulkan konflik dengan kendaraan-kendaraan yang melaju pada jalan yang sama.

### 1.2. Permasalahan Penelitian

Di dalam penelitian ini terdapat beberapa permasalahan yang akan dijadikan bahan studi. Masalah yang muncul adalah ketidaknyamanan kualitas perjalanan dengan berjalan kaki di Jalan Kapten Muslihat Dan Jalan Veteran Kota Bogor. Bertolak dari latar belakang alasan pemilihan judul yang telah dikemukakan di atas, maka muncul pertanyaan penelitian, yakni sebagai berikut :

1. Bagaimana permasalahan kondisi eksisting trotoar di sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor ?
2. Bagaimana pendapat masyarakat pengguna trotoar terhadap kondisi dan permasalahan trotoar sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor ?
3. Bagaimana kebijakan pemerintah terkait trotoar sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor ?

### 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang ada, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi Permasalahan kondisi eksisting trotoar di sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor.
2. Mengidentifikasi pendapat masyarakat pengguna trotoar terhadap kondisi dan permasalahan trotoar sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor.
3. Mengidentifikasi kebijakan pemerintah terkait trotoar sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota.

### 1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan peneliti khususnya dan juga pembaca pada umumnya mengenai permukiman kumuh di Kota Bogor, selain itu dapat dijadikan masukan bagi pemerintah kota bogor dalam membuat suatu rencana yang terkait dengan permukiman kumuh di Kota Bogor.

## II. GAMBARAN UMUM

## 2.1. Gambaran Umum Kota Bogor

### 2.1.1. Letak Geografis dan Wilayah Administrasi Kota Bogor

Kota Bogor secara geografis terletak pada 106° 48' Bujur Timur dan 6° 36' Lintang Selatan dengan jarak ± 56 Km dari Ibu Kota Jakarta. Wilayah Administrasi Kota Bogor terdiri atas 6 kecamatan dan 68 kelurahan, dengan luas wilayah keseluruhan 11.850 ha. Secara administratif, wilayah Kota Bogor berbatasan langsung dengan :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kecamatan Kemang, Bojong Gede, dan Kecamatan Sukaraja Kabupaten Bogor.
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kecamatan Cijeruk dan Kecamatan Caringin Kabupaten Bogor
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kecamatan Sukaraja dan Kecamatan Ciawi Kabupaten Bogor.
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kecamatan Darmaga dan Kecamatan Ciomas Kabupaten Bogor.

Kota Bogor berada dalam wilayah administratif Provinsi Jawa Barat dan secara regional mempunyai keterkaitan yang sangat erat dengan Provinsi DKI Jakarta khususnya dalam lingkup Kawasan Jabodetabekpunjur. Keterkaitan ini terlihat pada pola aktivitas pergerakan penduduk antara Kota Bogor dan kota-kota lainnya dalam lingkup Jabodetabekpunjur.

### 2.1.2. Penggunaan Lahan Kota Bogor

Dari segi pola penggunaan lahan, dengan luas wilayah Kota Bogor sebesar 11.850 Ha, secara garis besar dapat dibedakan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu:

Tabel 1. Luas Wilayah Administratif Kota Bogor Menurut Kecamatan

No	Kecamatan	Luas (Ha)	%
1	Bogor Utara	1,772	14.95
2	Bogor Barat	3,285	27.72
3	Bogor Timur	1,015	8.57
4	Bogor Selatan	3,081	26.00
5	Bogor Tengah	813	6.86
6	Tanah Sareal	1,884	15.90
<b>Jumlah</b>		<b>11,850</b>	<b>100.00</b>

Sumber : RTRW Kota Bogor 2012 -2032

#### a. Kawasan Terbangun

Kawasan terbangun dengan luas total sebesar 4.411,86 ha atau sekitar 37,23% dari luas

total Kota Bogor, yang berupa lahan perdagangan, permukiman, perumahan, kompleks militer, istana, industri, terminal, dan gardu. Kawasan terbangun di wilayah Kota Bogor didominasi oleh 3.135,79 ha (26,46%) kawasan permukiman, yang di dalamnya terdapat fasilitas kesehatan, pendidikan, peribadatan, serta perkantoran.

#### b. Kawasan Belum Terbangun

Kawasan belum terbangun dengan luas total sebesar 7.438,14 ha atau sekitar 62,77% dari luas total Kota Bogor, yang berupa Situ, Sungai, Kolam, RTH, Tanah Kosong Non RTH, dan Lain-Lain yang tidak teridentifikasi. Kawasan Belum Terbangun di Kota Bogor didominasi oleh 6.088,58 ha atau 51,38% RTH, yang didalamnya terdapat hutan kota, jalur hijau jalan, jalur hijau SUTET, kawasan hijau, Kebun Raya, lahan pertanian kota, lapangan olah raga, sempadan sungai, TPU, taman kota, taman lingkungan, taman perkotaan, dan taman rekreasi. Wilayah Kota Bogor terbagi ke dalam 4.155,87 Ha atau 35,07% lahan perumahan dan permukiman yang di dalamnya terdapat fasilitas kesehatan, pendidikan, peribadatan, serta perkantoran. Pada umumnya, lahan terbangun berkembang secara linier mengikuti jaringan jalan yang ada, sehingga berpotensi dalam menambah laju tingkat perkembangan wilayah Kota Bogor. Penggunaan lahan lainnya adalah RTH, mendominasi penggunaan lahan Kota Bogor seluas 6.088,58 Ha atau 51,38%, yang di dalamnya terdapat hutan kota, jalurhijau jalan, jalur hijau SUTET, kawasan hijau, kebun raya, lahan pertanian kota, lapangan olah raga, sempadan sungai, TPU, taman kota, taman lingkungan, taman perkotaan, dan taman rekreasi. Sementara sisanya seluas 1.605,55 Ha digunakan untuk seperti perdagangan, kompleks militer, istana, industri, terminal, gardu, situ, sungai, kolam, tanah kosong non RTH, dan lain-lain yang tidak teridentifikasi.

## 2.2. Gambaran Umum Trotoar Sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor

Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran di Kota Bogor merupakan satu kesatuan sistem yang fungsinya sebagai jalan Kolektor Primer. Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran ini merupakan jaringan jalan yang Konsentris dimana jaringan jalan ini menghubungkan pada pusat kota yang menjadikan perkembangannya

menjadi pesat terutama dibidang perdagangan dan jasa. Dengan maraknya kegiatan perdagangan dan jasa meningkatkan aktifitas diwilayah tersebut. Kegiatan yang banyak dilakukan seperti berbelanja, berolah raga atau hanya sekedar berjalan-jalan. Aktifitas pengguna trotoar meningkat dihari kerja karena banyak orang yang memanfaatkan trotoar ini untuk mempermudah akses menuju tempat kerja.

Dalam RTRW Kota Bogor Tahun 2009 – 2029 serta rencana pembangunan kawasan pedestrian menuju Kota Bogor Berjalan Kaki, Jalan Kapten Muslihat merupakan lokasi central dan lokasi tahap pertama untuk rencana pembangunan pedestrian dan rencana jalur sepeda di Kota Bogor. Melihat tingginya aktivitas kegiatan dan pejalan kaki di daerah tersebut ditambah dengan keberadaan stasiun Kereta Api Kota Bogor yang menjadi pusat kegiatan dan tujuan para pejalan kaki menyebabkan pentingnya elemen kenyamanan dan keamanan kondisi trotoar di Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran untuk menunjang aktifitas yang ada di wilayah studi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.

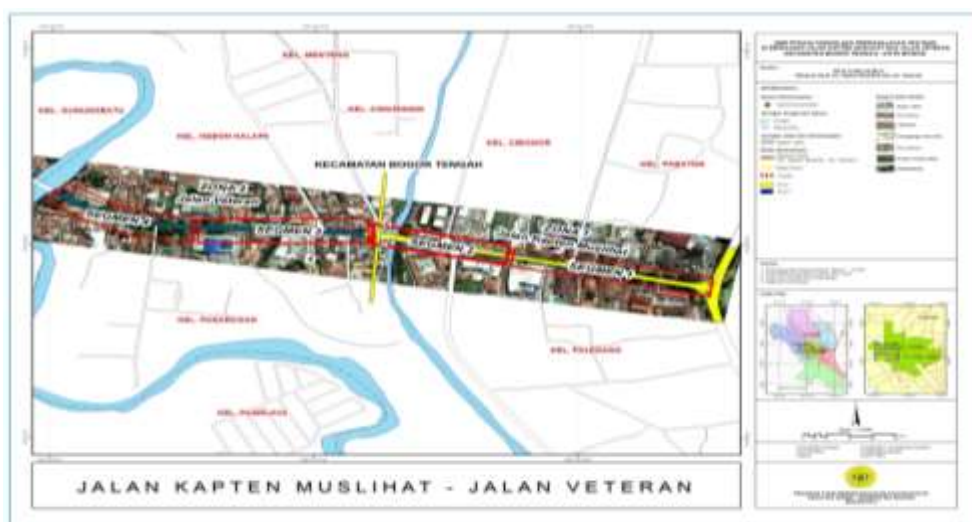
### 2.3. Penggunaan Lahan di Sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran

Penggunaan lahan di sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran cukup beragam

terdiri dari pemukiman, perkantoran, pendidikan, kesehatan, peribadatan, perdagangan dan jasa. Sebagian besar penggunaan lahan tersebut didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa, seperti Stasiun Kereta Api, Taman Rekreasi, Toko-toko, Mall, restaurant. Sehingga menarik minat masyarakat untuk berkunjung ke lokasi tersebut. Dengan adanya aktifitas ini menimbulkan tingginya volume pejalan kaki.

### 2.4. Pola Jaringan Jalan

Secara umum, wilayah studi Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran memiliki fungsi jalan sebagai jalan kolektor primer. Sesuai dengan fungsinya, ruas jalan ini dirancang berkecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Namun berdasarkan pengamatan dilapangan, pada Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran ini fungsinya telah menurun antara lain disebabkan oleh arus lalu lintas dan penggunaan lahan sekitar jalan yaitu perdagangan dan jasa sehingga sering menimbulkan gangguan bagi lalu lintas menerus. Sedangkan kondisi permukaan jalan tersebut pada umumnya dalam kondisi relatif baik, namun ada sedikit kerusakan pada beberapa lokasi tertentu, berupa lubang, sehingga untuk itu diperlukan program perbaikan jalan.



Gambar 1. Kawasan Studi di Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran

## III. ANALISIS

### 3.1. Analisis Tingkat Pelayanan Menurut Departemen Pekerjaan Umum No.032/T/BM/1999

Penentuan tingkat pelayanan pejalan kaki di Jalan Kapten Muslihat, dan Jalan Veteran Kota Bogor mengenai jumlah pejalan/meter dan disesuaikan dengan Standar Tingkat Pelayanan

trottoar HCM 2000, dapat disimpulkan bahwa Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran ini termasuk dalam tipe A, karena hasil studi lapangan masih  $\leq 16$  orang/menit/m. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2. dibawah ini:

Tabel 2. Hasil Perhitungan Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki

Koridor (Segment)	adanya pejalan kaki disegmen/pejalan				Tipe HCM	Lebar Trotoar Existing						Perhitungan kebutuhan lebar						Kebutuhan Penambahan Lebar (Increase)	
	Marga		Serok			Kiri		Kanan		Serok		Kiri		Kanan		Kiri	Kanan		
	lebar	jumlah	lebar	jumlah		lebar	jumlah	lebar	jumlah	lebar	jumlah	lebar	jumlah						
I (Segmen 1)	0,84	0,24	0,43	11,11	A < 75 orang/menit/m	2	0,84	1,00	1,30	1,00	1,41	0	0						
II (Segmen 2)	0,94	0,24	0,44	11,11	A < 75 orang/menit/m	1,00	1,01	1,04	1,30	1,00	1,41	0	0,26						
III (Segmen 3)	0,26	0,07	0,72	0,00	A < 55 orang/menit/m	0,90	1,34	1,00	1,00	1,00	1,04	0,71	0						
IV (Segmen 4)	0,26	0,07	0,72	0,00	A < 55 orang/menit/m	1,00	2,04	1,00	1,00	1,00	1,04	0	0						

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa lebar trotoar Koridor I (Segmen 1) di hitung dari nilai tertinggi kebutuhan di kurang nilai kondisi eksisting dari sebelah kiri dan sebelah kanan tidak diperlukan penambahan lebar trotoar dari rata-rata pejalan kaki/menit/m diambil dari jumlah yang terbesar.

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa lebar trotoar Koridor I (Segmen 2) di hitung dari nilai tertinggi kebutuhan di kurang nilai kondisi eksisting dari sebelah kiri tidak diperlukan penambahan lebar trotoar dari rata-rata pejalan kaki/menit/m diambil dari jumlah yang terbesar. Sedangkan pada trotoar sebelah kanan sebesar tertinggi adalah 1,76m dan dikurangi nilai kondisi eksisting di kiri sebesar 1,51 m. Sehingga untuk trotoar Koridor I (Segmen 2) di kanan perlu penambahan lagi 0,25m.

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa lebar trotoar Koridor II (Segmen 3) di hitung dari nilai tertinggi kebutuhan di kurang nilai kondisi eksisting dari sebelah kiri sebesar tertinggi adalah 1,66m dan

dikurangi nilai kondisi eksisting di kiri sebesar 0,95m. Sehingga untuk trotoar Koridor ini di kiri yang memiliki ukuran 0,95m perlu penambahan lagi 0,71m sehingga dapat mencapai ukuran 1,66m. Sedangkan untuk trotoar sebelah kanan tidak diperlukan penambahan lebar trotoar dari rata-rata pejalan kaki/menit/m diambil dari jumlah yang terbesar.

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa lebar trotoar Koridor II (Segmen 4) di hitung dari nilai tertinggi kebutuhan di kurang nilai kondisi eksisting dari sebelah kiri dan sebelah kanan tidak diperlukan penambahan lebar trotoar dari rata-rata pejalan kaki/menit/m diambil dari jumlah yang terbesar.

Meskipun tingkat pelayanan trotoar masih dikategorikan mampu dalam menampung kapasitas pejalan, tetapi tetap harus mendapat perhatian serius dari berbagai pihak terkait dalam merencanakan pelayanan fasilitas trotoar, agar dapat melayani pejalan kaki dari semua jenis pejalan, bisa berjalan di trotoar dengan aman, nyaman, dan lancar.

1. Analisis Kondisi Eksisting Berdasarkan Variabel Koridor I (Segmen 1)  
Kondisi eksisting untuk Koridor I (Segmen 1) terdapat 3 variabel yaitu sirkulasi, ukuran dan bentuk dan Fungsi. Dari variabel tersebut yang paling tinggi berada pada variabel ukuran dan bentuk dengan tingkat kenyamanan yaitu nyaman karena ukuran trotoar sebelah kanan cukup lebar dari bank mandiri sampai depan taman topi sebesar 4,84 meter dan memiliki perkerasan, Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada Tabel 3. di bawah ini.

Tabel 3. Analisis Kondisi Eksisting Koridor I (Segmen 1)

No	Variable Kondisi	Kriteria atau Standar Kepmen Bina Marga No 032/T/BM 1999	STANDAR TINGKAT PELAYANAN (LEVEL OF SERVICE) TROTOAR Menurut HCM 2000	Analisi Kondisi Eksisting	Pembobotan atau skorin g	Tingkat Kondisi
1	Sirkulasi	A. Trotoar harus bebas dari pohon tiang rambu-rambu dan benda-benda pelengkap jalan yang menghalang B. Jalur trotoar harus bisa menghubungkan antara tempat yang satu ketempat lainnya. C. Jalan Trotoar harus bisa di akses oleh semua orang .	Tingkat Arus =17,45 Orang/menit/m  Baik : A. Tingkat Arus 16-23 orang/menit/m	A. Adanya beberapa titik yang terdapat PKL dan menutupi badan trotoar sehingga dapat menyulitkan pejalan kaki B. Terdapat beberapa titik yang terdapat PKL dan menutupi badan trotoar sehingga dapat menyulitkan para pejalan kaki C. Terdapat lahan-lahan parkir trotoar yang mengganggu pejalan kaki yang mengakibatkan trotoar tersebut susah diakses atau dilalui pejalan kaki . D. Banyak nya mobil dan motor yang keluar masuk ke kantor yang berada di sekitar jalan kapten Muslihat yang menyebabkan terjadi arus yang menghambat pejalan kaki melintas.	3	Baik

Lanjutan Tabel 3.

No	Variable Kondisi	Kriteria atau Standar Kepmen Bina Marga No 032/T/BM 1999	STANDAR TINGKAT PELAYANAN (LEVEL OF SERVICE) TROTOAR Menurut HCM 2000	Analisi Kondisi Eksisting	Pembobotan atau skorin g	Tingkat Kondisi
2	Ukuran dan Bentuk	A. Ukuran lebar Minimum di wilayah perkotaan adalah 4 M. B. Permukaan trotoar harus stabil, kuat tahan cuaca, berstruktur halus dan tidak licin	Ruang Pejalan : 7,41 Baik : A. Ruang Pejalan : $\geq 5,6 \text{ m}^2/\text{orang}$	A. Ukuran Trotoar sebelah kanan cukup lebar dari bank Mandiri sampai depan taman topi sebesar 4,84 m dan untuk jenis perkerasan yaitu semen, serta kondisi trotoar tersebut baik. B. Permukaan trotoar kuat berstruktur bata tetapi di saat hujan trotoar tersebut licin C. Ukuran trotoar sebelah kiri dari Sekolah Regina Pacis sampai dengan Kantor PLN sebesar 2,1 m, dengan kondisi rusak dan perkerasannya ubin.	3	Baik
3	Fungsi	A. Baik Trotoar dapat berfungsi dengan baik, Arus lancar dan trotoar tidak terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainya seperti pedagang, bangunan liar dsb B. Kurang Baik Trotoar berfungsi tapi terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainya seperti pedagang, bangunan liar dll C. Tidak Baik trotoar tidak berfungsi dan terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainya seperti pedagang, bangunan liar dsb.		Pada Koridor I (segmen 1) trotoar berfungsi dan arus pejalan kaki lancar	3	Baik
	Jumlah				9	
	Rata-rata				9/3=3	Baik

Sumber: Hasil Survei lapangan tahun 2018

Keterangan : Baik = 3  
Kurang Baik = 2  
Tidak Baik = 1

2. Analisis Kondisi eksisting Berdasarkan Variabel Koridor I (Segmen 2)  
Pada Segmen 2 yang dimulai dari perbatasan Trotoar Nyi Raja Permas sampai dengan Jembatan merah. pada sebelah kiri, memiliki ukuran 1,66m dengan kondisi cukup rusak dan perkerasan tembok ubin dan paping blok.

Dan pada sebelah kanan memiliki ukuran 1,51m dengan kondisi sangat rusak dan tidak berfungsi karena digunakan oleh PKL, dengan perkerasan tembok dan sebagian paping blok, pada titik aktivitas pejalan kaki cukup tinggi, untuk lebih jelas dapat dilihat

Tabel 4. Analisis Kondisi Eksisting Koridor I (Segmen 2)

No	Variable Kondisi	Kriteria atau Standar Kepmen Bina Marga No 032/T/BM 1999	STANDAR TINGKAT PELAYANAN (LEVEL OF SERVICE) TROTOAR Menurut HCM 2000	Analisi Kondisi Eksisting	Pembobotan atau skorin g	Tingkat Permasalahan
1	Sirkulasi	D. Trotoar harus bebas dari pohon tiang rambu-rambu dan benda-benda pelengkap jalan yang menghalang E. Jalur trotoar harus bisa menghubungkan antara tempat yang satu ketempat lainnya. F. Jalan Trotoar harus bisa di akses oleh semua orang .	Tingkat Arus = 17,45 orang/menit/m Baik : B. Tingkat Arus 16-23 orang/menit/m	A. Adanya penghalang sirkulasi di beberapa titik di Koridor I segmen 2 yang terpasang permanen maupun tidak permanen yang dapat mengganggu pejalan kaki, tiang listrik dan kendaraan yang diparkir sembarangan. B. Terdapat trotoar yang terputus akibat jalur kereta sehingga mengganggu sirkulasi pejalan kaki	3	Baik
2	Ukuran dan Bentuk	C. Ukuran lebar Minimum di wilayah perkotaan adalah 4 M. D. Permukaan trotoar harus stabil, kuat tahan cuaca, berstruktur halus dan tidak licin	Ruang Pejalan : 7,41 Baik : A. Ruang Pejalan : $\geq 5,6 \text{ m}^2/\text{orang}$	Pada Segmen 2 yang dimulai dari perbatasan Trotoar Nyi Raja Permas sampai dengan Jembatan merah. pada sebelah kiri, memiliki ukuran 1,66m dengan kondisi cukup rusak dan perkerasan tembok ubin dan paping blok. Dan pada sebelah kanan memiliki ukuran 1,51m dengan kondisi sangat rusak dan tidak berfungsi karena digunakan oleh PKL, dengan perkerasan tembok dan sebagian paping blok, pada titik aktivitas pejalan kaki cukup tinggi	3	Baik

Lanjutan Tabel 4

No	Variable Kondisi	Kriteria atau Standar Kepmen Bina Marga No 032/T/BM 1999	STANDAR TINGKAT PELAYANAN (LEVEL OF SERVICE) TROTOAR Menurut HCM 2000	Analisis Kondisi Eksisting	Pembobotan atau skoring	Tingkat Permasalahan
3	Fungsi	<p><b>A. Baik</b> Trotoar dapat berfungsi dengan baik, Arus lancar dan trotoar tidak terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dsb</p> <p><b>B. Kurang Baik</b> Trotoar berfungsi tapi terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dll</p> <p><b>D. Tidak Baik</b> trotoar tidak berfungsi dan terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dsb</p>		Pada Koridor I (segmen 1) trotoar tidak berfungsi dan terganggu oleh kegiatan PKL	1	Tidak Baik
	Jumlah				7	
	Rata-rata				7/3= 2	Kurang Baik

Sumber: Hasil Survei lapangan tahun 2018

Keterangan :  
 Baik = 3  
 Kurang Baik = 2  
 Tidak Baik = 1

3. Analisis Kondisi Eksisting Berdasarkan Variabel Koridor II (Segmen 3)  
 Pada Segmen 3 yang dimulai dari perbatasan Jembatan Merah sampai dengan Depan Mall BTW, pada sebelah kiri memiliki ukuran 2,45m dan depan BTW memiliki ukuran 0,95m dengan

kondisi trotoar cukup baik namun masih banyak digunakan oleh PKL. Sedangkan pada sebelah kanan memiliki ukuran trotoar 1,74m dan 2,02m dengan kondisi trotoar baik dan perkerasan pavinblok, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Analisis Kondisi Eksisting Koridor II (Segmen 3)

No	Variable Kondisi	Kriteria atau Standar Kepmen Bina Marga No 032/T/BM 1999	STANDAR TINGKAT PELAYANAN (LEVEL OF SERVICE) TROTOAR Menurut HCM 2000	Analisis Kondisi Eksisting	Pembobotan atau skoring	Tingkat Permasalahan
1	Sirkulasi	<p>G. Trotoar harus bebas dari pohon tiang rambu-rambu dan benda-benda pelengkap jalan yang menghalangi</p> <p>H. Jalur trotoar harus bisa menghubungkan antara tempat yang satu ketempat lainnya.</p> <p>I. Jalan Trotoar harus bisa di akses oleh semua orang</p>	<p>Tingkat Arus = 8,6 orang/menit/m</p> <p>Baik :                      A. Tingkat arus : ≤ 16 orang/menit/m</p>	<p>A. Adanya trotoar yang terputus oleh permukiman warga dan tinggi trotoar hampir 30cm</p> <p>B. Para pejalan Terdapat beberapa titik yang terdapat PKL dan menutupi badan trotoar sehingga dapat menyulitkan kaki.</p>	3	Baik
2	Ukuran dan Bentuk	<p>E. Ukuran lebar Minimum di wilayah perkotaan adalah 4 M.</p> <p>F. Permukaan trotoar harus stabil, kuat tahan cuaca, berstektur halus dan tidak licin</p>	<p>Ruang Pejalan : 1,64</p> <p>Kurang Baik :                      C. Ruang Pejalan : 1,44-2,2 m<sup>2</sup>/ orang</p>	Dimulai dari perbatasan Jembatan Merah sampai dengan Depan Mall BTW, pada sebelah kiri memiliki ukuran 2,45m dan depan BTW memiliki ukuran 0,95m dengan kondisi trotoar cukup baik namun masih banyak digunakan oleh PKL. Sedangkan pada sebelah kanan memiliki ukuran trotoar 1,74m dan 2,02m dengan kondisi trotoar baik dan perkerasan pavinblok	2	Kurang Baik
3	Fungsi	<p><b>A. Baik</b> Trotoar dapat berfungsi dengan baik, Arus lancar dan trotoar tidak terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dsb</p> <p><b>B. Kurang Baik</b> Trotoar berfungsi tapi terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dll</p> <p><b>C. Tidak Baik</b> Trotoar tidak berfungsi dan terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dsb</p>		Pada Koridor I (segmen 1) trotoar tidak berfungsi dan terganggu oleh kegiatan PKL	1	Tidak Baik
	Jumlah				6	
	Rata-rata				6/3= 2	Kurang Baik

Sumber: Hasil Survei lapangan tahun 2018

Keterangan : Baik = 3  
 Kurang Baik = 2  
 Tidak Baik = 1

4. Analisis Kondisi Eksisting Berdasarkan Variabel Koridor II (Segmen 4)  
 Pada Segmen 4 ini trotoarnya pada sebelah kiri memiliki ukuran 1,83m dengan kondisi trotoar cukup baik dan perkerasan paving

blok namun apabila dalam kondisi hujan trotoar menjadi licin sedangkan pada sebelah kanan memiliki ukuran 2,04m dengan kondisi Cukup Baik, untuk lebih jelas dapat dilihat pada Table 6.

Tabel 6. Analisis Kondisi Eksisting Koridor II (Segmen 4)

No	Variable Kondisi	Kriteria atau Standar Kepmen Bina Marga No 032/T/BM 1999	STANDAR TINGKAT PELAYANAN (LEVEL OF SERVICE) TROTOAR Menurut HCM 2000	Analisis Kondisi Eksisting	Pem bobotan atau skoring	Ting kat Permasala han
1	Sirkulasi	J. Trotoar harus bebas dari pohon tiang rambu-rambu dan benda- benda pelengkap jalan yang menghalang K. Jalur trotoar harus bisa menghubungkan antara tempat yang satu ketempat lainnya. L. Jalan Trotoar harus bisa di akses oleh semua orang .	Tingkat Arus = 8,6  Baik : A. Tingkat arus : ≤ 16 orang/menit/m	A. Adanya pedagang yang berjualan sehingga mengganggu pejalan kaki  B. Adanya Kendaraan yang parkir sembarangan dan pot bunga sangat menghambat sirkulasi pejalan kaki	3	Baik
2	Ukuran dan Bentuk	G. Ukuran lebar Minimum di wilayah perkotaan adalah 4 M. H. Permukaan trotoar harus stabil, kuat tahan cuaca, berstuktur halus dan tidak licin	Ruang Pejalan : 1,64  Kurang Baik : C.. Ruang Pejalan : 1,44-2,2 m <sup>2</sup> / orang	Pada Segmen 4 ini trotoarnya pada sebelah kiri memiliki ukuran 1,83m dengan kondisi trotoar cukup baik dan perkerasan paving blok namun apabila dalam kondisi hujan trotoar menjadi licin sedangkan pada sebelah kanan memiliki ukuran 2,04m dengan kondisi baik, perkerasan paving blok, bila hujan menjadi licin membahayakan pengguna pejalan kaki	2	Kura ng Baik
3	Fungsi	<b>A. Baik</b> Trotoar dapat berfungsi dengan baik, Arus lancar dan trotoar tidak terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dsb  <b>B. Kurang Baik</b> Trotoar berfungsi tapi terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dll  <b>C. Tidak Baik</b> trotoar tidak berfungsi dan terganggu atau terpengaruh oleh kegiatan lainnya seperti pedagang, bangunan liar dsb		Pada Koridor I (segmen 1) trotoar tidak berfungsi dan terganggu oleh kegiatan PKL	1	Tidak Baik
	Jumlah Rata-rata				6 6/3= 2	Kura ng Baik

Sumber: Hasil Survei lapangan tahun 2018

Keterangan : Baik = 3  
 Kurang Baik = 2  
 Tidak Baik = 1

### 3.2. Analisis Pendapat Masyarakat Pengguna Trotoar Terhadap Kondisi dan Permasalahan Trotoar Di Sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran kota Bogor

A. Kelancaran Arus Berjalan Kaki  
 Pendapat responden mengenai kelancaran arus berjalan kaki pada Koridor I (segment 1) berpendapat cukup baik (CB) yaitu sebanyak 68%, 24% menyatakan pendapat kurang baik (KB) dan 8% menyatakan Baik (B). Sedangkan Pada (Segment 2) mengenai arus kelancaran pejalan kaki berpendapat Kurang



Baik (KB) yaitu 48%, Cukup Baik (CB) 36%, yang berpendapat buruk (BR) 12% dan 8% berpendapat Baik (BK). Koridor II (segment 3) berpendapat Cukup Baik (CB) yaitu sebanyak 64%, 40% menyatakan pendapat Kurang Baik (KB) dan 12% menyatakan Baik (B). Sedangkan Pada (Segment 4) mengenai arus kelancaran pejalan kaki responden berpendapat Cukup Baik (CB) yaitu 64%, Kurang Baik (KB) 32%, dan 4% berpendapat Baik (B).

#### B. Kegiatan PKL Yang Berjualan Di Trotoar

Pendapat responden mengenai kegiatan PKL yang berjualan di trotoar pada Koridor I (Segmen 1) berpendapat Mengganggu (MG) yaitu 64% dan 36% menyatakan pendapat Cukup Mengganggu (CM), dan pada Koridor I (segment 2) pendapat responden mengenai kegiatan PKL yang berjualan pada trotoar 64% berpendapat Mengganggu (MG), Cukup Mengganggu (CM) 28% sedangkan 4% menyatakan pendapat Tidak Mengganggu (TM) dan Kurang Mengganggu (KM). dan pada Koridor II (Segmen 1) berpendapat Cukup Mengganggu (CM) yaitu 56% dan 44% menyatakan pendapat Mengganggu (MG), dan pada Koridor II (segment 2) pendapat responden mengenai kegiatan PKL yang berjualan pada trotoar 48% berpendapat Mengganggu (MG), Cukup Mengganggu (CM) 36% sedangkan 12% menyatakan pendapat Kurang Mengganggu (KM) dan 4% Tidak Mengganggu (TM).

#### C. Kegiatan Parkir Sembarangan

Pendapat responde terhadap kegiatan parkir sembarangan responden pada Koridor I (segment 1), responden berpendapat yaitu 84% mengganggu (MG) dan 16% berpendapat Cukup Mengganggu, sedangkan responden pada Koridor II (segment 2) yaitu berpendapat 64% Mengganggu (MG), Cukup Mengganggu (CM) 32% dan 4% berpendapat Tidak Mengganggu (TM). Dan pada Koridor II (segment 1) berpendapat yaitu 64% mengganggu (MG) dan 36% berpendapat Cukup Mengganggu, sedangkan responden pada Koridor II (segment 2) yaitu berpendapat 72% Mengganggu (MG), Cukup Mengganggu (CM) 24% dan 4% berpendapat Tidak Mengganggu (TM), pada kegiatan parkir sembarangan ini sirkulasi pejalan kaki menjadi sangat terganggu.

#### D. Kondisi Trotoar

Dilihat dari kondisi trotoar pada (segment 1) cukup baik (CB) yaitu 48% dan Kurang Baik

(KB) sebanyak 44% sedangkan yang berpendapat Baik (B) dan Buruk (BR) berpendapat 4%, pada (segment 2) responden yang berpendapat Kurang Baik (KB) 52%, Cukup Baik (CB) 24%, Buruk (BR) 20% dan 4% berpendapat Baik (B) Dilihat dari tingkat kerusakan trotoar pada Koridor I ini depan Kantor BAPEDA Kota Bogor Cukup Baik karena mengalami perbaikan, tetapi tingkat kerusakan depan Gereja Katedral cukup rusak. Dan pada Koridor II (segmen 1) cukup baik (CB) yaitu 44% dan Kurang Baik (KB) sebanyak 32% sedangkan yang berpendapat Buruk (B) 16% dan Baik (B) berpendapat 8%, pada (segmen 2) responden yang berpendapat Kurang Baik (KB) 60%, Cukup Baik (CB) 32%, dan Buruk (BR) 8%.

#### E. Ukuran Trotoar

Apabila dilihat dari ukuran trotoar pada Koridor I (segmen 1) responden berpendapat yaitu Cukup Leluasa (CL) 60%, Kurang Leluasa (KL) 32%, dan yang berpendapat Leluasa (L) yaitu 8%. Sedangkan pada Koridor I (Segmen 2) mengenai ukuran trotoar yaitu 60% Kurang Leluasa (KL), Cukup Leluasa (CL) 28%, Tidak Leluasa (TL) 8%, dan yang berpendapat Leluasa (L) 4%. Dan pada Koridor II (segmen 1) responden berpendapat yaitu Kurang Leluasa (KL) 60%, Cukup Leluasa (CL) 28%, dan yang berpendapat Tidak Leluasa (TL) yaitu 12%. Sedangkan pada Koridor II (Segmen 2) responden berpendapat Kurang Leluasa (KL) 60%, Cukup Leluasa (CL) 12%, dan Tidak Leluasa (TL) 16%.

#### F. Ketersediaan Sarana Dan Prasarana

Dilihat dari hasil tabulasi diatas pendapat responden mengenai ketersediaan sarana dan prasarana di trotoar pada Koridor I (Segmen 1) berpendapat yaitu Cukup Baik (CB) 48% dan 36% menyatakan pendapat Kurang Baik (KB), dan yang berpendapat Baik (B) dan Buruk (BR) yaitu 4% sedangkan pada Koridor I (segmen 2) pendapat responden mengenai kegiatan ketersediaan sarana dan prasarana pada trotoar 60% berpendapat Kurang Baik (KB), Cukup Baik (CM) 32% dan 4% berpendapat Baik (B). Dan pada Koridor (Segmen 1) berpendapat yaitu Kurang Baik (CB) 56% dan 28% menyatakan pendapat Cukup Baik (CB), dan yang berpendapat Buruk (BR) yaitu 16% sedangkan pada Koridor II (segmen 2) pendapat responden mengenai kegiatan ketersediaan sarana dan prasarana pada trotoar 84% berpendapat Kurang Baik (KB),

12% berpendapat Buruk (BR), dan Cukup Baik (CB) 4%.

### 3.3. Analisis Kondisi Eksisting Trotoar Terkait Kesesuaian Aturan Teknis

tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Keputusan Dirjen Binamarga No 032/T/BM/1999 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum. Dapat dilihat pada Tabel 7.

Perbandingan kondisi eksisting trotoar dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM 65 1993

Tabel 7. Kesesuaian Kebijakan Teknis Trotoar dengan Kondisi Eksisting Trotoar di Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor

No	Kepmen Perhubungan dan Kep. Binamarga	Koridor	Segment	Kondisi Eksisting Jalan Kapten Muslihat dan Veteran Kota Bogor	Kesimpulan
1	Permukaan trotoar harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus dan tidak licin	Koridor I	Segment 1	Permukaan trotoar sudah baik	Trotoar sudah di beri perkerasan yang bagus
			Segment 2	permukaan trotoar sangat rusak dan licin	Trotoar rusak sehingga kurang member kenyamanan untuk pejalan kaki
		Koridor II	Segment 3	permukaan trotoar sudah baik bila hujan Licin	Trotoar rusak sehingga kurang baik untuk pengguna pejalan kaki
			Segment 4	permukaan trotoar sudah baik bila hujan Licin	Trotoar rusak sehingga kurang baik untuk pengguna pejalan kaki
2	Kemiringan maksimal 5° dan disarankan setiap 9 meter terdapat pemberhentian untuk istirahat.	Koridor I	Segment 1	kemiringan trotoar tidak lebih dari 5° , disediakan tempat pemberhentian pada sebelah kanan trotoar.	trotoar sudah sesuai dengan standar
			Segment 2	kemiringan trotoar tidak lebih dari 5° , tidak disediakan tempat pemberhentian	Trotoar perlu ada tempat pemberhentian dan istirahat stiap 9 meter
		Koridor II	Segment 3	kemiringan trotoar tidak lebih dari 5° , tidak disediakan tempat pemberhentian.	Trotoar perlu ada tempat pemberhentian istirahat stiap 9 meter
			Segment 4	kemiringan trotoar tidak lebih dari 5° , tidak disediakan tempat pemberhentian.	Trotoar perlu ada tempat pemberhentian dan istirahat stiap 9 meter
3	Perawatan dibutuhkan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan	Koridor I	Segment 1	pada sebelah kanan terawat dengan baik,pada sebelah kiri tidak terawat	Pada sebelah kanan sudah terawat dengan baik namun disebelah kiri belum terawat dengan baik
			Segment 2	tidak terawat	Perawatan yang ada belum maksimal sehingga tingkat kermanan pejalan kaki dan kecelakaan masih ada, karena terdapat beberapa titik-titik kerusakan yang memungkinkan mengancam keselamatan pejalan kaki.
		Koridor II	Segment 3	terawat dengan baik	Perawatan yang ada belum maksimal sehingga tingkat kermanan pejalan kaki dari kecelakaan masih ada, karena terdapat beberapa titik-titik kerusakan yang memungkinkan mengancam keselamatan pejalan kaki.
			Segment 4	terawat dengan baik	Perawatan yang ada belum maksimal sehingga tingkat kermanan pejalan kaki dari kecelakaan masih ada, karena terdapat beberapa titik-titik kerusakan yang memungkinkan mengancam keselamatan pejalan kaki.
4	Ukuran lebar minimum di wilayah pusat perkotaan adalah 4 m.	Koridor I	Segment 1	Lebar minimum 2,1,lebar maksimum 4,84m	Sesuai 4m
			Segment 2	Lebar minimum 1,55m, lebar maksimum 1,66m	lebar trotoar belum merata 4 meter.
		Koridor II	Segment 3	Lebar Minimum 0,95m, lebar maksimum 2,45	lebar trotoar belum merata 4 meter.
			Segment 4	Lebar Minimum 1,83m, lebar maksimum 2,04m	lebar trotoar belum merata 4 meter.
5	Trotoar harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu dan benda-benda pelengkap jalan yang menghalang.	Koridor I	segment 1	memiliki penghalang Pot,PKL.	Penempatan tiang rambu dan pohon di setiap Koridor masih di dalam wilayah jalur pejalan kaki.
			segment 2	Memiliki penghalang Utilitas,PKL	Penempatan tiang rambu dan pohon di setiap Koridor masih di dalam wilayah jalur pejalan kaki.
		Koridor II	Segment 3	Memiliki penghalang Utilitas,PKL	Penempatan tiang rambu dan pohon di setiap Koridor masih di dalam wilayah jalur pejalan kaki.
			Segment 4	Memiliki penghalang Utilitas,PKL	Penempatan tiang rambu dan pohon di setiap Koridor masih di dalam wilayah jalur pejalan kaki.

Lanjutan Tabel 7

No	Kepmen Perhubungan dan Kep. Binamarga	Koridor	Segment	Kondisi Eksisting Jalan Kapten Muslihat dan Veteran Kota Bogor	Kesimpulan
6	Jalur trotoar harus bisa menghubungkan antara tempat yang satu ketempat lainnya	Koridor I	segment 1	menghubungkan tempat ke tempat lain	sesuai
			segment 2	tidak menghubungkan tempat ke tempat lain terutama depan stasiun	Trotoar sebagian terputus terutama depan stasiun
		Koridor II	Segment 3	menghubungkan tempat ke tempat lain	Trotoarsebagian terputus terutama depan Plaza Jembatan Merah
			Segment4	menghubungkan tempat ke tempat lain	Sesuai
7	Jalur trotoar harus bisa diakses oleh semua orang	Koridor I	segment 1	Bisa di akses oleh semua orang	Trotoar bisa di akses semua orang
			segment 2	tidak bisa diakses semua orang	Tidak dapat diakses semua orang karena ada trotoar yang hilang
		Koridor II	Segment 3	tidak bisa diakses semua orang	Trotoar ada yang bertangga sehingga penyandang cacat tidak menggunakan
			Segment4	tidak bisa diakses semua orang	Trotoar ada yang bertangga sehingga penyandang cacat tidak menggunakan
8	Tepi pengaman, penting bagi penghentian roda kendaraan dan tongkat tuna netra kearah area yang berbahaya. Tepi pengaman 10 cm dan lebar 15 cm sepanjang jalur trotoar.	Koridor I	segment 1	Kurang memperhatikan keamanan untuk pejalan kaki	Sesuai
			segment 2	Kurang memperhatikan keamanan untuk pejalan kaki	Tidak sesuai, karena belum memiliki tepi pengaman untuk menunjang kenyamanan fasilitas <i>Diffabel</i> .
		Koridor II	Segment 3	Kurang memperhatikan keamanan untuk pejalan kaki	Tidak sesuai, karena belum memiliki tepi pengaman untuk menunjang kenyamanan fasilitas <i>Diffabel</i> .
			Segment4	Kurang memperhatikan keamanan untuk pejalan kaki	Tidak sesuai, karena belum memiliki tepi pengaman untuk menunjang kenyamanan fasilitas <i>Diffabel</i> .
			Segment4	Kurang memperhatikan keamanan untuk pejalan kaki	Tidak sesuai, karena belum memiliki tepi pengaman untuk menunjang kenyamanan fasilitas <i>Diffabel</i> .

Sumber : Hasil Ananlis 2018

#### IV. KESIMPULAN DAN SARAN

##### 4.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang dilakukan, diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

##### 1. Kondisi Eksisting

- a) Koridor I Segment 1 (pertigaan Jalan Kapten Muslihat (Lampu Merah) sampai dengan pertigaan ruas jalan Nyi Raja Permas)
  - i. Trotoar yang rusak parah sehingga sirkulasi pejalan kaki menjadi terhambat.
  - ii. Terdapat beberapa titik yang terdapat PKL dan menutupi badan trotoar sehingga dapat menyulitkan para pejalan kaki.
  - iii. Ukuran trotoar Pada sebelah kiri, memiliki ukuran 2m dengan kondisi sangat rusak dan perkerasan tembok ubin dan bila hujan trotoar menjadi licin. Dan pada sebelah kanan depan Kantor BAPEDA Kota memiliki ukuran trotoar 4,84m dengan perkerasan beton,berdasarkan bentuk dan ukuran sudah memenuhi standar namun berpotensi membahayakan jika dalam kondisi hujan menjadi licin. Trotoar digunakan oleh PKL terutama di depan stasiun dan depan PLN,

sehingga trotoar berubah fungsi menjadi tempat berjualan.

- b) Koridor I Segment 2 (pertigaan jalan Nyi Raja Permas sampai dengan Pertigaan Jalan Veteran)
  - i. Adanya penghalang sirkulasi dibeberapa titik di Koridor I segmen 2 yang terpasang permanen maupun tidak permanen yang dapat mengganggu pejalan kaki
  - ii. Tiang listrik,trotoar yang terputus dan kendaraan yang diparkir sembarangan.
  - iii. Bentuk trotoar pada sebelah kiri, memiliki ukuran 1,66m dengan kondisi cukup rusak dan perkerasan tembok ubin dan paping blok. Dan pada sebelah kanan memiliki ukuran 1,51m dengan kondisi sangat rusak dan tidak berfungsi karena digunakan oleh PKL, dengan perkerasan tembok dan sebagian paping blok, pada titik aktivitas pejalan kaki cukup tinggi, fungsi trotoar pada segmen 2 sebagian digunakan oleh PKL.
- c) Koridor II Segment 3 (Jembatan Merah – Depan Mall BTW)
  - i. Adanya trotoar yang terputus oleh permukiman warga dan tinggi trotoar hampir 30cm,
  - ii. Terdapat beberapa titik yang terdapat PKL dan menutupi badan trotoar

- sehingga dapat menyulitkan para pejalan kaki.
- iii. Pada Segmen 3 yang dimulai dari perbatasan Jembatan Merah sampai dengan Depan Mall BTW, pada sebelah kiri memiliki ukuran 2,45m dan depan BTW memiliki ukuran 0,95m dengan kondisi trotoar cukup baik namun masih banyak digunakan oleh PKL. Sedangkan pada sebelah kanan memiliki ukuran trotoar 1,74m dan 2,02m dengan kondisi trotoar baik dan perkerasan pavingblok, fungsi trotoar berubah menjadi tempat berjalan PKL terutama pada jam tertentu.
  - d) Koridor II Segment 4 (Depan Mall BTW – Jembatan Panaragan)
    - i. Adanya Kendaraan yang parkir sembarangan dan pot bunga sangat menghambat sirkulasi pejalan kaki.
    - ii. Segmen 4 ini trotoarnya pada sebelah kiri memiliki ukuran 1,83m dengan kondisi trotoar cukup baik dan perkerasan paving blok.
    - iii. Kondisi hujan trotoar menjadi licin sedangkan pada sebelah kanan memiliki ukuran 2,04m dengan kondisi baik, perkerasan paving blok, bila hujan menjadi licin membahayakan pengguna pejalan kaki, fungsi trotoar hampir sebagian digunakan oleh PKL dan parkir kendaraan sembar.
  - e) Dari hasil skoring ( tabel 12) pada trotoar Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor dapat disimpulkan sebagai berikut :
    - i. Koridor I (Segmen 1) :  
Sirkulasi :Baik, Ukuran dan Bentuk : Baik, Fungsi : Baik.
    - ii. Koridor I (Segmen 2) :  
Sirkulasi :Baik, Ukuran dan Bentuk : Baik, Fungsi : Tidak baik.
    - iii. Koridor II (Segmen 3) :  
Sirkulasi :Baik, Ukuran dan Bentuk : Kurang Baik, Fungsi : Tidak Baik.
    - iv. Koridor II (Segmen 4) :  
Sirkulasi :Baik, Ukuran dan Bentuk : Kurang Baik, Fungsi : TidakBaik.
2. Persepsi pejalan kaki yang melalui Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor melalui perhitungan analisis deskripsi.

- Hasil perhitungan analisis deskriptif prosentase yang telah dilakukan memberikan keterangan bahwa persepsi pejalan kaki yang melalui Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor bahwa responden pada
- i. Koridor I (segmen 1) responden mengatakan 21,2% Tidak Baik untuk sirkulasi, Ukuran dan Bentuk 22,4%, Tidak Baik, Fungsi 36,6% Kurang Baik. Saran untuk meningkatkan kondisi adalah perbaikan kerusakan trotoar.
  - ii. Koridor I (segmen 2) responden mengatakan Sirkulasi Kurang Baik 26,8%, Ukuran dan Bentuk 27,2% Kurang Baik, Fungsi 32,5% Kurang Baik. Saran untuk meningkatkan kondisi terbebas dari PKL.
  - iii. Koridor II (segmen 3) responden mengatakan untuk Sirkulasi 22,8% Tidak baik, Ukuran dan Bentuk 28,4% Kurang Baik, Fungsi 34% Kurang Baik. saran meningkatkan kondisi terbebas dari kegiatan PKL.
  - iv. Koridor II (segmen 4) responden mengatakan Sirkulasi 22,8% Tidak Baik, Ukuran dan Bentuk 29,2% Kurang Baik, Fungsi 31,2 Kurang Baik. Saran untuk meningkatkan kondisi adalah terbebas dari parkir sembarangan dan PKL.
3. Kebijakan Pemerintah Terkait Trotoar Sepanjang Jalan Kapten Muslihat Dan Jalan Veteran Kota Bogor.
- Berdasarkan hasil analisa terhadap berbagai kebijakan yang terkait dengan permasalahan trotoar di dalam RTRW Kota Bogor tahun 2009-2029 mengatur :
- i. Lebar trotoar adalah 4 meter dan terakomodirnya kepentingan kaum *diffabel*.
  - ii. Dalam PERDA No. 8 Tahun 2006 Kota Bogor tentang ketertiban umum yang mengatur tentang kewajiban pejalan kaki untuk tertib berjalan di trotoar. Pada penerapannya masih belum optimal masih banyak aturan yang belum dilaksanakan baik dari pemerintah dan ada pula aturan yang dilanggar baik oleh pejalan kaki, pedagang sekitar trotoar dan pemerintah.

#### 4.2. Saran

Berdasarkan hasil-hasil yang telah diperoleh dalam penelitian ini, maka penulis dapat memberikan saran-saran agar sebagai berikut :

1. Dalam pembangunan suatu fasilitas publik salah satunya trotoar, agar dibangun sesuai dengan aturan dan standar-standar teknis yang telah dikeluarkan oleh pemerintah agar kondisi kenyamanan pada trotoar dapat lebih terjamin. Selain itu, perlunya ketegasan pemerintah terhadap berbagai bentuk pelanggaran terhadap aturan yang telah dibuat sehingga tujuan penciptaan ketertiban umum dapat terpenuhi.
2. Perlu adanya koordinasi yang baik antara berbagai lembaga pemerintah, baik khususnya pemerintah Kota Bogor, dalam hal ini Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bogor dengan Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Bogor serta perlunya koordinasi pemerintah dengan pejalan kaki agar berbagai kebijakan yang dikeluarkan tidak saling tumpang tindih dan dapat memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat khususnya pengguna trotoar di sepanjang Jalan Kapten Muslihat dan Jalan Veteran Kota Bogor.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] [Bappeda] Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor, 2010, *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor Tahun 2009-2029*, Bogor.
- [2] [Dephub] Departemen Perhubungan, 1993, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 1993 Tentang Penggunaan Trotoar*, Jakarta.
- [3] [Dephub] Departemen Perhubungan, 1993, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, Jakarta.
- [4] [Dephub] Departemen Perhubungan Darat Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1997, Nomor:SK.43/AJ007/DRJD/97 Tentang Rekayasa Fasilitas Pejalan Kaki Di Wilayah Kota, Jakarta.
- [5] [Dep. PU] Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik, 1995, NO. 011/T/BT/1995 Tentang *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*, Jakarta.
- [6] [Dep. PU] Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota, 1990, NO. 004/T/BNKT/1990 Tentang *Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan*, Jakarta.
- [7] [Dep. PU] Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik, 1999, Standar Departemen Pekerjaan Umum Nomor: 032/T/BM/1999 Tentang *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum*, Jakarta.
- [8] [Dep. PU] Departemen Pekerjaan Umum. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta : Direktorat Jendral Penataan Ruang.
- [9] [Dep P&K] Departemen Pendidikan dan Kebudayaan., 1995, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi II, Jakarta: Balai Pustaka.
- [10] Hakim, R., dan Hardi, U., 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*, Jakarta: Bumi Aksara.
- [11] Jaya, G. N. Purnama, 2017, *Manajemen Teknik Transportasi*, Unpak Press, Bogor
- [12] Transportation Research Board (TRB). 2000. *Highway Capacity Manual*, National Research Council, Washington, DC.

#### PENULIS :

**Ir. G. N. Purnama Jaya, MT** Staf Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota – Fakultas Teknik, Universitas Pakuan