

ARAHAN PENATAAN TROTOAR KORIDOR TERMINAL CILEUNGSI-GERBANG METROPOLITAN LAND KECAMATAN CILEUNGSI

Oleh :

Yusril Alansyah Putra¹⁾, Ruchyat Deni Djakapermana²⁾, M. Yogie Syahbandar³⁾

ABSTRAK

Pejalan kaki merupakan pengguna jalan yang memiliki hak untuk menggunakan fasilitas trotoar. Trotoar diperuntukkan dan difungsikan sebagai ruang bagi pejalan kaki yang berada pada kedua sisi jalan dengan dimensi tertentu. Kecamatan Cileungsi merupakan kecamatan yang berada di Kabupaten Bogor yang dikenal sebagai daerah kawasan industri, pariwisata, perdagangan dan jasa serta perumahan dan permukiman. Kondisi trotoar saat ini memiliki intensitas pemanfaatan bagi pedestrian yang cukup tinggi. Untuk itu perlu dilakukan penelitian apakah kondisi trotoar tersebut dapat memenuhi aspirasi masyarakat dan sesuai dengan ketentuan peraturan yang ada. Dengan demikian tujuan penelitian ini adalah (1) Mengidentifikasi kondisi eksisting trotoar, kesesuaian fasilitas trotoar beserta kelengkapannya (2) Menganalisis karakteristik dan aspirasi pejalan kaki. (3) Merumuskan arahan penataan trotoar koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land Kabupaten Bogor. Dalam proses analisis dilakukan penilaian terhadap kondisi eksisting trotoar dengan menggunakan 6 kriteria dan indikator *walkability*. Selain itu dilakukan penilaian aspirasi masyarakat dengan menggunakan analisis *Crosstab* terhadap hasil jawaban pertanyaan kepada responden dengan teknik *sampling, proportional stratified random sampling*. Hasil akhir penelitian ini menunjukkan bahwa (1) Kondisi fasilitas trotoar di koridor tersebut belum memenuhi *walkability* (2) Hasil analisis aspirasi masyarakat membutuhkan fasilitas sarana dan prasarana yang dapat menunjang kegiatan selama berjalan kaki (3) Dihasilkan beberapa arahan untuk penataan trotoar di koridor objek penelitian tersebut seperti mengembalikan fungsi trotoar agar arus pejalan kaki tidak terganggu oleh PKL, memperbaiki fasilitas yang sudah ada dan menyediakan fasilitas *street furniture* yang sesuai dengan peraturan yang berlaku

Kata Kunci : *Penataan Trotoar, Aspirasi Masyarakat, Walkability.*

ABSTRACT

Pedestrians are road users who have the right to use sidewalk facilities. The sidewalk is intended and functions as a space for pedestrians who are on both sides of the road with certain dimensions. Cileungsi Subdistrict is a subdistrict located in Bogor Regency which is known as an area of industrial, tourism, trade and service areas as well as housing and settlements. The current condition of the sidewalk has a fairly high intensity of utilization for pedestrians. For this reason, it is necessary to conduct research on whether the condition of the sidewalk can meet the aspirations of the community and is in accordance with the provisions of existing regulations. Thus the objectives of this study are (1) Identifying the existing condition of the sidewalk, the suitability of the sidewalk facility and its completeness (2) Analyzing the characteristics and aspirations of pedestrians. (3) Formulate directions for the arrangement of sidewalks in the Cileungsi Terminal-Metropolitan Land Gate corridor, Bogor Regency. In the process of analysis, an assessment of the existing condition of the sidewalk was carried out using 6 criteria and walkability indicators. In addition, an assessment of community aspirations was carried out using Crosstab analysis of the results of question answers to respondents using sampling techniques, proportional stratified random sampling. The final results of this study show that (1) The condition of the sidewalk facilities in the corridor has not met the walkability (2) The results of the analysis of community aspirations require facilities and infrastructure that can support activities while walking (3) Several directions were produced for the arrangement of sidewalks in the corridors of the object of study, such as restoring the function of the sidewalks so that the flow of pedestrians is not disturbed by the PKL, repairing existing facilities and providing street furniture facilities in accordance with applicable regulations.

Keywords: *Sidewalk Arrangement, Community Aspirations, Walkability.*

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Ruang publik merupakan area atau tempat berkumpul yang dapat digunakan oleh semua golongan tanpa adanya suatu perbedaan, sehingga harus mampu memenuhi kebutuhan masyarakat. Ruang publik bisa dicontohkan seperti jalan, trotoar, pasar, taman bermain, tempat perbelanjaan dan jalur hijau. Adapun trotoar yang termasuk ruang publik yang dapat memicu interaksi sosial masyarakat sebagai suatu ruang yang dapat diakses oleh seluruh masyarakat pejalan kaki yang terletak pada ruang milik jalan yang berada di sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu (Iswanto, 2006.)

Pembangunan di kota yang orientasinya pada penyediaan jalan bagi moda transportasi kendaraan roda 2 hingga roda 4 membuat fasilitas trotoar bagi pejalan kaki terabaikan, aktivitas penggunaan lahan yang selalu berubah, dan penambahan penduduk. Hal itu, berdampak pada perubahan pola aktivitas masyarakat yang memaksa mereka harus memulai aktivitas di pagi hari menggunakan kendaraan pribadi yang berdampak pada lalu lintas yang padat. Perubahan ini tidak diantisipasi dengan penyediaan prasarana dan sarana pejalan kaki di tempat yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tinggi,

Di dalam RTRW Kabupaten Bogor tahun 2016-2036 dan ketentuan umum Peraturan Zonasi dalam RTRW Kabupaten Bogor dikatakan bahwa kegiatan yang diperbolehkan seperti pemanfaatan ruang untuk fungsi resapan air, pemakaman, olahraga dan ruang terbuka. Kegiatan berjalan kaki yang dilengkapi dengan trotoar sebagai sarana prasarannya termasuk ke dalam bagian dari ruang terbuka hijau jalan yang diperbolehkan/diijinkan kegiatannya yang berada di atas trotoar yang orientasinya untuk penyediaan ruang bagi pejalan kaki.

Kecamatan Cileungsi dikenal sebagai daerah kawasan industri, pariwisata perdagangan dan jasa, serta perumahan dan permukiman. Salah satunya koridor yang tumbuh pesat adalah koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land dengan panjang 950 meter yang. Aktivitas berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling rendah karena tidak membutuhkan kendaraan serta mempunyai tujuan yang juga berbeda-beda sesuai dengan maksud tujuan perjalanannya (*perpose of trips of*

pedestrian). Maksud perjalanan pedestrian antara lain untuk kegiatan ke sekolah/pendidikan, berjualan, kegiatan perkantoran, belanja, buruh dan karyawan, dan lainnya. Selain itu juga dapat digunakan untuk maksud rekreasi dan kebugaran tubuh

Kondisi di sekitar trotoar saat ini terdapat penggunaan lahan seperti permukiman, terminal, Masjid, Perdagangan dan jasa yang jalannya terhubung langsung ke trotoar sehingga jalan tersebut menjadi aksesibilitas sehari-hari masyarakat. Bahkan juga adanya kemungkinan berbeda pendapat atas adanya kondisi pedagang kaki lima dan kendaraan yang parkir di atas trotoar sehingga mengurangi kenyamanan dalam berjalan kaki. Termasuk perbedaan pendapat atas kurangnya pemeliharaan pada fasilitas trotoar ini dapat dilihat dari trotoar yang berlubang dan terdapat sampah.

1.2. Tujuan penelitian

Berdasarkan latar belakang serta rumusan masalah dalam penelitian ini, maka tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi kondisi fasilitas trotoar, kesesuaian fasilitas trotoar beserta kelengkapannya di sepanjang jalan terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land.
2. Melakukan analisis karakteristik dan aspirasi pejalan kaki pada trotoar di sepanjang jalan terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land.
3. Merumuskan arahan penataan trotoar sepanjang jalan terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land.

1.3. Pejalan Kaki

Pejalan kaki merupakan salah satu pengguna jalan yang memiliki hak dalam penggunaan jalan. Pejalan kaki harus berjalan pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Prasarana dan sarana pejalan kaki adalah fasilitas yang ditujukan untuk memberikan keamanan, keselamatan dan kenyamanan bagi pejalan kaki (Permen PU No. 3 tahun 2014).

1.4. Walkable Corridor

Kota yang *walkable* adalah kota yang mengutamakan pejalan kakinya dalam melakukan aktivitas di dalam kota sehingga

dapat dikatakan bahwa jalur pejalan kaki merupakan bagian atau unsur utama dalam kota, perkembangan yang tinggi di perkotaan memberikan tantangan tersendiri dalam menciptakan ruang pejalan kaki, pentingnya menyatukan suatu perencanaan pembangunan yang tetap memperhatikan koridor pejalan kaki yang baik yang dapat dilalui dengan berjalan kaki (Hammerschmidt, 2016).

II. METODE PENELITIAN

2.1. Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian ini dilaksanakan di kecamatan Cileungsi yang terdapat trotoar di sepanjang jalan dari Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land. Panjang trotoar koridor terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land adalah 950 Meter dengan lebar pada segmen 1 Utara dan Segmen 2 Selatan adalah 1 Meter. Pembagian ini karena adanya perbedaan karakteristik pada koridor, seperti aktivitas di sepanjang koridor dan hambatan yang terjadi di atas trotoar yang tentunya mempengaruhi pengalaman berjalan para pengguna.



Gambar 1. Mapa Koridor Segmen 1



Gambar 2. Mapa Koridor Segmen 2

2.2. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup pembahasan materi bertujuan untuk membatasi studi yang dilakukan oleh peneliti. Pembahasan materi pada kegiatan penelitian ini merupakan hasil studi literatur

yang disertai oleh kegiatan observasi dan kuesioner dilapangan terhadap kondisi trotoar dan permasalahannya di sekitar koridor terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land.

2.3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dengan melakukan studi kepustakaan atau studi literatur dan survei instansi. Sedangkan pengumpulan data primer didapatkan dengan melakukan observasi lapangan dan dokumentasi

2.4. Metode Analisis

Metode yang digunakan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting trotoar menggunakan analisis *walkability*, untuk mengetahui aspirasi masyarakat menggunakan analisis *crossstab* dan untuk menyusun arahan penataan trotoar menggunakan konsolidasi matriks analisis tujuan 1 dan 2.

III. HASIL PEMBAHASAN

3.1. Identifikasi Kondisi Fasilitas Trotoar, Kesesuaian Fasilitas Trotoar Beserta Kelengkapannya di Sepanjang Jalan Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land.

Dalam mengidentifikasi kondisi eksisting trotoar dimulai dari segmen 1 sampai dengan segmen 2 yang ada di sepanjang jalan terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land, dilakukan dengan survey lapangan menggunakan kriteria dan indikator *walkability* untuk mengidentifikasi fasilitas trotoar yang terdiri dari keamanan, keselamatan, kenyamanan, keindahan, keterhubungan dan tata guna lahan .



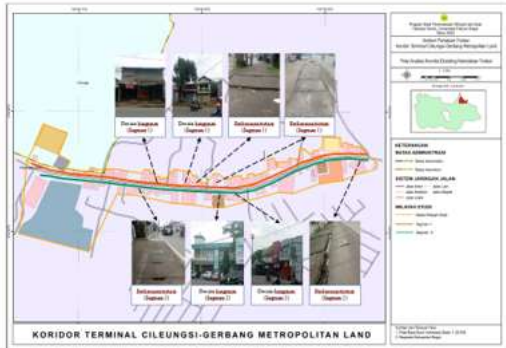
Gambar 3. Indikator Keamanan Trotoar



Gambar 4. Indikator Keselamatan Trotoar



Gambar 5. Indikator Kenyamanan Trotoar



Gambar 6. Indikator Keindahan Trotoar

Tabel 1. Metode Analisis

No.	Tujuan	Metode	Indikator	Metode analisis	Metode analisis	Hasil
1.	Mengidentifikasi kondisi lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, dan lingkungan di sepanjang Koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land	Penelitian awal dan observasi lapangan	<ul style="list-style-type: none"> lebar walkability kebersihan keamanan aksesibilitas keberagaman kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan 	<ul style="list-style-type: none"> Observasi langsung Wawancara Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei 	<ul style="list-style-type: none"> Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei 	<ul style="list-style-type: none"> Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei
2.	Menganalisis kondisi lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, dan lingkungan di sepanjang Koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land	Penelitian awal dan observasi lapangan	<ul style="list-style-type: none"> kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan 	<ul style="list-style-type: none"> Observasi langsung Wawancara Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei 	<ul style="list-style-type: none"> Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei 	<ul style="list-style-type: none"> Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei
3.	Menganalisis kondisi lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, dan lingkungan di sepanjang Koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land	Penelitian awal dan observasi lapangan	<ul style="list-style-type: none"> kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan kelembutan 	<ul style="list-style-type: none"> Observasi langsung Wawancara Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei 	<ul style="list-style-type: none"> Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei 	<ul style="list-style-type: none"> Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei Survei



Gambar 7. Indikator Keterhubungan Trotoar



Gambar 8. Indikator Tata Guna Lahan Trotoar

3.2. Analisis Karakteristik Dan Aspirasi Pejalan Kaki Pada Trotoar Di Sepanjang Jalan Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land.

Analisis aspirasi masyarakat didapatkan dengan menyebar kuesioner kepada masyarakat dengan menanyakan enam kriteria dan indikator yang menjadi hal utama dalam penataan trotoar. Pendapat masyarakat ini dimaksudkan untuk menjadi masukan dalam menentukan arahan penataan trotoar di koridor terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land. Kuesioner ini disebar ke 270 responden dengan proporsi seperti pedagang/pertokoan sepanjang trotoar, permukiman sekitar trotoar, sekolah/pelajar, terminal Cileungsi, dan pejalan kaki yang melintas di trotoar. Adapun hasil dari analisis pendapat masyarakat disajikan dalam tabel

Tabel 1. Pengaruh Usia Responden Dengan Karakteristik Tujuan Perjalanan

Usia	Karakteristik Tujuan Perjalanan						Total		
	berjualan/berdagang	%	wisata	%	pendidikan	%		bekerja	%
> 10-20	2	5,6	22	61,1	5	13,9	7	19,4	36
> 20-30	33	29,5	12	10,7	15	13,4	52	46,4	112
> 30-50	49	53,3	1	1,1	3	3,3	39	42,4	92
> 50-65	13	43,3	0	0	0	0	17	56,7	30
Total	97		35		23		115		270

Diketahui bahwa tujuan perjalanan pejalan kaki usia >10-20 tahun mayoritas maksud perjalanan untuk wisata 61,1%, dikarenakan pejalan yang usia saat ini adalah mereka yang masih anak-anak dan remaja yang senang bermain bersama kelompoknya dan sebagian dari mereka adalah para pelajar dan mahasiswa sehingga mereka membutuhkan dimensi trotoar yang luas yang dapat dijadikan sebagai tempat interaksi sosial. ejalan kaki dengan usia >20-30 tahun mayoritas maksud perjalanan untuk bekerja 46,4% dikarenakan pejalan kaki yang usia saat ini adalah mereka yang sudah bekerja. Pejalan kaki dengan usia >30-50 tahun mayoritas kebutuhan berdagang 53,3% dikarenakan pejalan kaki yang ini adalah mereka yang mempunyai pertokoan atau bisnisnya di daerah tersebut sehingga mereka membutuhkan akses yang baik untuk menuju tempat dagang mereka. pejalan kaki

dengan usia >50-65 tahun mayoritas maksud perjalanan untuk bekerja 56,7% dikarenakan pejalan kaki usia saat ini adalah mereka yang bekerja di luar kota.

Tabel 2. Pengaruh Pekerjaan Responden Dengan Intensitas Perjalanan

Pekerjaan	Intensitas perjalanan menggunakan trotoar (Dalam Seminggu)						Total
	Sering (lebih dari 5 kali)		Jarang (1-4 kali)		Kadang-kadang (1-4 kali)		
ANS/PNS - Pegawai Negeri	1	7,7	8	81,8	4	30,8	13
Buruh / Petani	2	14,3	4	28,6	8	57,1	14
Guru	0	0	2	66,7	1	33,3	3
Karyawan / Pegawai Swasta	25	31,5	24	32,9	26	35,6	75
Pelajar/Mahasiswa	6	13,3	17	37,8	22	48,9	45
Tidak bekerja	0	0	4	40	6	60	10
Wawancara/Praktikan	77	68,8	24	21,4	11	9,8	112
Total	109		83		18		270

Diketahui bahwa ANS/PNS jarang menggunakan trotoar dengan persentase 61% ini dikarenakan ANS/PNS lebih sering menggunakan kendaraan umum langsung ketempat pemberhentian kendaraan. Buruh/petani kadang-kadang menggunakan trotoar 57% dikarenakan para buruh dan petani ada yang bekerja di pasar dan menjual barang dagangannya langsung ke pasar tanpa menggunakan trotoar tersebut. Karyawan/pegawai swasta dan pelajar/mahasiswa intensitasnya kadang-kadang dalam menggunakan trotoar. Buruh/petani kadang-kadang menggunakan trotoar 57% dikarenakan para buruh dan petani ada yang bekerja di pasar dan menjual barang dagangannya langsung ke pasar.

Tabel 4. Pengaruh Jenis Kelamin Dengan Waktu Berjalan Kaki

Jenis Kelamin	Waktu-waktu dalam berjalan kaki						Total
	Pagi (06.00 - 10.00)		Siang (18.00 - 18.00)		Malam (19.00 - 19.00)		
Pria	81	49,1	89	34,2	41	20,2	111
Wanita	34	88	17	25	14	20,8	65
Total	115		88		58		279

Diketahui bahwa masing-masing memiliki waktu aktivitas perjalanannya, mayoritas dari pria sering menggunakan trotoar disemua waktu karena kebutuhan aktivitasnya. Sedangkan wanita lebih banyak di pagi hari karena kebutuhan hariannya seperti berbelanja kebutuhan di pagi hari.

Tabel 5. Pengaruh Usia Dengan Adanya Curb Sebagai Elemen Pemisah Trotoar

Usia (Tahun)	Keberadaan Curb sebagai pemisah antara pejalan kaki dengan kendaraan				Total
	Ya		Tidak		
> 10 - 20	28	77,8	8	22,2	36
> 20 - 30	71	63,4	41	36,6	112
> 30 - 50	66	71,7	26	28,3	92
> 50 - 65	22	73,3	8	26,7	30
Total	187		83		270

Dari Tabel diketahui bahwa sebagian besar pejalan kaki merasa aman dengan adanya Curb sebagai pembatas pejalan kaki dengan

kendaraan, pejalan kaki dengan usia >10-20 tahun mayoritas berpendapat bahwa Curb memberikan keamanan saat berjalan kaki karena dapat mengurangi terjadinya konflik dengan kendaraan. Pejalan kaki usia >20-30 tahun mayoritas mengatakan bahwa curb memberikan rasa aman ketika berjalan di atas trotoar.

Tabel 3. Pengaruh Tempat Tinggal Dengan Kondisi Lampu Penerangan Pejalan Kaki

Tempat Tinggal	Kondisi Lampu penerangan pejalan kaki				Total
	Ya		Tidak		
Kabupaten Bogor	8	34,8	15	65,2	23
Kelurahan/Kecamatan di Sekitar Lokasi Penelitian	17	23	57	77	74
Kota lainnya di luar Kota Bogor dan Kabupaten Bogor	1	12,5	7	87,5	8
Sekitar lingkungan trotoar	25	20,5	97	79,5	122
Total	63		207		270

Diketahui bahwa masyarakat yang berada di Kabupaten Bogor sekitar lingkungan trotoar dan di Kelurahan/Kecamatan di Sekitar Lokasi Penelitian sekitar trotoar merasa lampu penerangan tidak cukup baik, terutama mereka yang bukan berasal dari daerah tersebut berpendapat bahwa trotoar tanpa dilengkapi dengan penerangan pejalan kaki akan menyusahkan pejalan kaki mengenal kondisi daerah tersebut karena tidak semua pejalan kaki yang berjalan di trotoar tersebut berasal dari daerah yang dekat dari lingkungan trotoar saja.

Table 7. Pengaruh Usia Dengan Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan

Usia (Tahun)	Perlunya Tersedia Fasilitas Zebra Cross, JPO, Atau Underpass				Total
	Ya		Tidak		
> 10 - 20	29	80,6	7	19,4	36
> 20 - 30	84	75	28	25	112
> 30 - 50	77	83,7	15	16,3	92
> 50 - 65	27	90	3	10	30
Total	217		53		270

Diketahui bahwa mayoritas pejalan kaki dari segala usia mengharapkan adanya fasilitas untuk mereka menyebrang terutama zebra cross, pejalan kaki usia >10-20 tahun didominasi anak-anak dan remaja yang aktivitas mereka sering berkelompok sehingga mereka membutuhkan fasilitas zebra cross atau JPO. golongan usia >50-65 tahun yang sudah memiliki keterbatasan dalam kemampuan fisik sehingga membutuhkan pemandu untuk sekedar menyebrang sehingga membutuhkan fasilitas penyeberangan baik zebra cross atau JPO.

Tabel 8. Pengaruh Pekerjaan Dengan Kenyamanan Fasilitas Trotoar

Pekerjaan	Kenyamanan terhadap fasilitas trotoar						Total
	Ya, sudah		Belum		Tidak nyaman		
ANS/PNS - Pegawai Negeri	3	23,1	8	61,5	2	15,4	13
Buruh / Pribadi	4	28,6	9	64,3	1	7,1	14
Guru	0	0	1	33,3	2	66,7	3
Karyawan / Pegawai Swasta	31	42,5	30	41,1	12	16,4	73
Pejalan Mahasiswa	13	26,9	28	62,2	4	8,9	45
Tidak bekerja	3	30	5	50	2	20	10
Wiraswasta/Pedagang	38	34,8	60	53,6	13	11,6	112
Total	93		141		36		270

Diketahui bahwa pekerjaan sebagai ANS/PNS berpendapat bahwa trotoar belum nyaman sebesar 61,5%, Pejalan kaki yang berprofesi sebagai guru berpendapat bahwa trotoar tidak nyaman sebesar 66,7%, karena terlalu banyak kerusakan dan permukaan yang bergelombang. Pejalan kaki yang bekerja sebagai wiraswasta/pedagang berpendapat trotoar belum nyaman sebesar 53,6% sebagian pedagang mengatakan bahwa trotoar yang tidak nyaman membuat orang enggan berjalan kaki untuk membeli barang dagangannya.

Tabel 9. Pengaruh Usia Dengan Kelengkapan Rambu Trotoar

Usia	Kelengkapan fasilitas rambu-rambu trotoar bagi pejalan kaki (Signed, tanda lampa penyeberangan traffic light, marka jalan)						Total
	Ya		Tidak		Belum		
> 10 - 20	2	5,6	18	50	16	44,4	36
> 20 - 30	12	10,7	33	29,5	67	59,8	112
> 30 - 50	11	1,2	20	21,7	61	66,3	92
> 50 - 65	0	0	8	26,7	22	73,3	30
Total	25		79		166		270

Diketahui bahwa pejalan kaki usia >10-20 tahun mengatakan bahwa ketersediaan rambu informasi sudah cukup membantu seperti rambu lalu lintas. . Usia >20-30 tahun bahwa tidak terbantu dengan rambu yang sudah ada, ini dikarenakan tidak ada rambu penanda informasi pejalan kaki di sepanjang trotoar khususnya rambu yang menandakan zona pejalan kaki. Usia >30-50 dan >50-65 tahun berpendapat bahwa tidak terbantu dengan rambu yang sudah ada, ini dikarenakan rambu tidak disediakan bagi pejalan kaki seperti papan informasi yang menunjukkan titik lokasi, rambu zona pejalan kaki, rambu penyeberangan dan rambu lalu lintas aktif.

Tabel 10. Pengaruh Pekerjaan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Pekerjaan	Kecelakaan Lalu Lintas Yang Merugikan Pejalan Kaki						Total
	Tidak pernah		Pernah		Sering terjadi		
ANS/PNS - Pegawai Negeri	3	69,2	4	30,8	0	0	13
Buruh / Pribadi	14	100	0	0	0	0	14
Guru	2	66,7	1	33,3	0	0	3
Karyawan / Pegawai Swasta	56	78,7	17	23,3	0	0	73
Pejalan Mahasiswa	35	77,8	8	20	1	2,2	45
Tidak bekerja	8	88	2	20	0	0	10
Wiraswasta/Pedagang	39	39,5	21	18,8	3	2,8	112
Total	213		54		3		270

Diketahui bahwa responden dengan pekerjaan sebagai wiraswasta yang paling banyak berpendapat tidak pernah melihat kecelakaan lalu lintas dengan pejalan kaki. karyawan/pegawai swasta mengatakan bahwa pernah melihat kecelakaan lalu lintas terutama saat pulang dan berangkat kerja, ini karena waktu-waktu jam sibuk sehingga banyak masyarakat yang mulai beraktivitas sehingga konflik di jalan semakin tinggi. pelajar/mahasiswa mengatakan bahwa sering terjadi kecelakaan tersebut.

Tabel 11. Pengaruh Usia Dengan Kemudahan Menjangkau Transportasi Umum




Usia	Kemudahan dalam menjangkau transportasi umum				Total
	Ya		Tidak		
> 10 - 20	29	80,6	7	19,4	36
> 20 - 30	84	75	28	25	112
> 30 - 50	75	81,5	17	18,5	92
> 50 - 65	27	90	3	10	30
Total	215		55		270





Diketahui bahwa umur >10-20 tahun mayoritas mereka yang masih bersekolah, mengatakan bahwa mudah untuk menjangkau transportasi umum karena lalu lintas angkutan umum sudah memiliki rute yang tetap. Pejalan kaki usia >20-30 tahun mayoritas mereka yang bekerja di luar kota, sebagian mengatakan tidak mudah untuk menemukan angkutan umum karena dipengaruhi oleh tujuan perjalanan pejalan kaki yang di mana tidak semua angkutan umum melewati rute tersebut.




3.3. Arahan Penataan Trotoar Koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land

Dalam menentukan arahan penataan trotoar digunakan konsolidasi dari analisis kondisi eksisting dan aspirasi masyarakat yang kemudian dibuat dalam tabel matriks arahan penataan trotoar. Kemudian model untuk arahan penataan trotoar berupa gambar yang diambil dari beberapa sumber yang sesuai dengan analisis yang sudah dilakukan sebelumnya.

Tabel 12. Arahan Penataan Trotoar Koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land

No	Aspek Walkability	Kondisi Walkability	Arahan Penataan	Tipikal Gambar
1	<p>Keamanan</p> <ul style="list-style-type: none"> Adanya elemen pemisah antara jalur pejalan kaki dan kendaraan Harus tersedia lampu penerangan pejalan kaki dan jalan 	<p>Segmen 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Terdapat elemen pemisah pejalan kaki dengan kendaraan sepanjang trotoar, namun ada beberapa titik yang terputus Tersedia lampu penerangan <p>Segmen 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tidak terdapat lampu penerangan jalan dan pejalan kaki sepanjang trotoar 	<ul style="list-style-type: none"> Hasil analisis kondisi <i>walkability</i> dan kuesioner menunjukkan maka perlu memperhatikan keamanan trotoar dengan memperhatikan kondisi krub yang ramah bagi pejalan kaki dan menambahkan lampu penerangan jalan yang sesuai dengan pedoman fasilitas trotoar. 	 <p>Sumber: https://filmaria.co.id/street-furniture-fasilitas-pelengkap-jalan/</p>
2	<p>Keselamatan</p> <ul style="list-style-type: none"> Tersedia fasilitas penyeberangan Tersedia perkerasan pada permukaan trotoar 	<p>Segmen 1 dan 2;</p> <ul style="list-style-type: none"> Tidak tersedia fasilitas penyeberangan berupa <i>zebra cross</i>, JPO Masih banyak perkerasan trotoar yang rusak 	<ul style="list-style-type: none"> Hasil analisis <i>walkability</i> menunjukkan maka diperlukan adanya fasilitas penyeberangan dengan status jalan kolektor primer dan memperbaiki fasilitas yang sudah ada dengan perawatan yang rutin dibawah instansi terkait. 	 <p>Sumber: https://www.baritopost.co.id/takut-ditabrak-saat-nyeberang-pelican-crossing-bisa-membantu/</p>  <p>Sumber: https://www.liputan6.com/news/reakoalisi-pejalan-kaki-ajak-warga-bermain-di-trotoar?page=1</p>
3	<p>Kenyamanan</p> <ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki yang ditujukan untuk segala usia dan kebutuhan (kaum difabel) Adanya kelengkapan street furniture (bangku, tempat sampah, penerangan, pavi yang berciri lokal 	<p>Segmen 1 dan 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Permukaan trotoar belum mendukung untuk masyarakat berkebutuhan khusus. Tidak terdapat <i>street furniture</i> sepanjang trotoar Terdapat trotoar dan vegetasi 	<ul style="list-style-type: none"> Hasil analisis <i>walkability</i> dan kuesioner menunjukkan adanya hubungannya dengan jenis kelamin maka penataan trotoar perlu memperbaiki fasilitas yang ada dengan adanya perawatan dari pemerintah serta penambahan fasilitas pendukung seperti tempat duduk untuk 	

No	Aspek Walkability	Kondisi Walkability	Arahan Penataan	Tipikal Gambar
	<ul style="list-style-type: none"> Materia jalur pejal kaki harus rata dan menyerap air tersedianya elemen peneduh bai berupa vegetasi ataupun arcade. 	<ul style="list-style-type: none"> untuk menyerap air 	<ul style="list-style-type: none"> beristirahat. 	 <p>Sumber: https://www.solopos.com/trotoar-di-jogja-tidak-ramah-difabel-891010</p>  <p>Sumber: https://filmaria.co.id/street-furniture-fasilitas-pelengkap-jalan/</p>
4	<p>Keindahan</p> <ul style="list-style-type: none"> Desain bangunan sebaiknya mengikuti gaya terkini. Paving atau perkerasan jalur pejalan kaki harus terlihat menarik dilihat dari pola, warna, dan tekstur 	<p>Segmen 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Terdapat kondisi desain bangunan lama dan tidak terawat Perkerasan trotoar tidak menarik karena tidak memiliki pola, warna dan tekstur <p>Segmen 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desain bangunan pada ruko mengikuti gaya terkini. 	<ul style="list-style-type: none"> Hasil analisis walkability menunjukkan bahwa perlu adanya penambahan/perbaikan pada perkerasan, pola dan tekstur trotoar agar terlihat lebih menarik. 	 <p>Sumber: https://www.republika.co.id/berita/r78-relokasi-pkl-malioboro-bakal-jadi-tempat-atraksi-seni-budaya</p>  <p>Sumber: https://www.bernas.id/43073-asyik-jalur-pedestrian-malioboro-makin-lebar-dan-instagramable</p>
5	<p>Keterhubungan</p> <ul style="list-style-type: none"> Terhubung dengan moda transportasi 	<p>Segmen 1 dan 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Terdapat angkutan umum yang terhubung dengan pejalan kaki namun 	<ul style="list-style-type: none"> Hasil analisis walkability dan kuesioner menunjukkan adanya hubungan dengan karakteristik responden, maka arahan penataan 	

No	Aspek Walkability	Kondisi Walkability	Arahan Penataan	Tipikal Gambar
	<ul style="list-style-type: none"> Tidak adanya hambatan bagi pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> belum ada tempat menaikkan dan pemberhentian khusus, sehingga menimbulkan kemacetan Keterhubungan pejalan kaki masih terganggu sebab masih adanya trotoar yang terputus karena bangunan, pohon, tiang listrik. 	<ul style="list-style-type: none"> perlu memperhatikan perbaikan terhadap fasilitas yang sudah ada dan menyediakan fasilitas yang belum ada seperti halte serta menertibkan kegiatan selain berjalan kaki yang berada di atas trotoar. 	 <p>Sumber: https://www.flickr.com/photos/dinasperbungankotasurabaya/18885540680</p>  <p>Sumber: https://www.solopos.com/pkl-dilarang-jualan-di-trotoar-tugu-adipura-wonogiri-1037604</p>
6	<p>Tata guna lahan</p> <ul style="list-style-type: none"> Penggunaan lahan permukiman dan jenis dagangan retail 	<p>Segmen 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tata guna lahan sepanjang trotoar perdagangan dan jasa, tata guna lahan sekitar trotoar bervariasi <p>Segmen 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tata guna lahan di sepanjang dan sekitar trotoar terdapat perumahan, perdagangan dan jasa dan fasilitas kesehatan (klinik). 	<ul style="list-style-type: none"> Hasil analisis walkability menunjukkan bahwa variasi tata guna lahan di kedua segmen, maka arahnya adalah pemerintah atau instansi terkait perlu mengembangkan sektor perdagangan dan jasa serta penataan jenis barang dagangan supaya lebih tertata. 	 <p>Sumber: https://karosatuklik.com/jogja-wajah-baru-malioboro-tanpa-pkl/</p>

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian ini, maka didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi *walkability* pada trotoar yang ada belum sesuai dengan kriteria *walkability* sedangkan kegiatan di sekitar trotoar berdampak pada aktifnya pergerakan dan sirkulasi pejalan kaki yang dipengaruhi dari penggunaan lahan bervariasi yang berada di sekitar trotoar.

2. Berdasarkan hasil analisis pendapat diketahui bahwa yang paling dibutuhkan masyarakat antara lain;

- a. Keamanan;
 - Crub/Pembatas antara pejalan kaki dengan jalan
 - Lampu penerangan pejalan kaki
- b. Keselamatan
 - Fasilitas penyeberangan/*Zebra Cross*
- c. Kenyamanan
 - Perkerasan trotoar dan jalur disabilitas
 - Signage/Rambu-rambu penanda
- d. Keindahan
 - Perkerasan trotoar
- e. Keterhubungan

- Shalter/Halte tempat menunggu angkutan umum
- f. Tata guna lahan
- Adanya variasi tata guna lahan (permukiman, perdagangan dan jasa)
3. Memperhatikan identifikasi kondisi eksisting berdasarkan 6 variabel *walkability* yang dijadikan sebagai penelitian pada koridor Terminal Cileungsi-Gerbang Metropolitan Land lalu analisis *Crosstab* sebagai pertimbangan pada penataan trotoar yang bersumber dari aspirasi masyarakat terhadap penilaiannya mengenai *walkability* trotoar.

4.2. Saran

Berikut beberapa saran bagi penelitian lanjutan dan untuk pemerintah provinsi/daerah untuk menata dan mengembangkan agar arahan trotoar ini dapat terwujud:

1. Kondisi *walkability* suatu trotoar harus diperhatikan dengan baik sesuai dengan penempatan, kebutuhan dan dimensi yang harus diperbaiki dan ditata serta sesuai dengan pedoman penataan trotoar yang berlaku.
2. Berdasarkan hasil analisis aspirasi pejalan kaki terhadap *walkability* suatu trotoar. Maka,
 - a. Keamanan
 - Perlu memperhatikan kondisi krub yang ramah bagi pejalan kaki dan lampu penerangan jalan yang sesuai dengan pedoman fasilitas trotoar.
 - b. Keselamatan
 - Diperlukan adanya fasilitas penyeberangan dengan status jalan kolektor primer II
 - c. Kenyamanan
 - Diperlukan fasilitas *street furniture* yang ditempatkan sepanjang trotoar dan keberadaan *signage* yang tepat supaya mudah dilihat oleh masyarakat.
 - d. Keindahan
 - Diperlukan perkerasan, pola dan tekstur trotoar agar terlihat lebih menarik.
 - e. Keterhubungan
 - Dibutuhkan *Shelter/halte* serta mentertibkan kegiatan selain berjalan kaki yang berada di atas trotoar.
 - f. Tata guna lahan
 - Mengembangkan sektor perdagangan dan jasa sepanjang trotoar.
3. Maka arahan pada penataan trotoar berdasarkan 6 aspek *walkability* tersebut serta diperlukan juga sosialisasi kepada

masyarakat dalam menjaga fasilitas sarana dan prasarana yang disediakan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Anggriani, N. (2009). *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora.
- [2] Christiana, N. E. (2017). *Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dengan Konsep Walkable City Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- [3] Dwi, F., Wijaya, W., & Rafita, A. (2015). Hubungan Tingkat Pendapatan Dengan Jenis Usaha Kecil (Mikro) Di Ruas Jalan Laswi. *Jurnal Unisba*, 20-35.
- [4] Elmanisa, M. A. (2008). *Strategi Pentaan Fasilitas Pedestrian (Studi Kasus Kota Bandung)*. Bandung: Itb.
- [5] Hammerschmidt, S. (2016). *Building Healthy Corridors: Transforming Urban And Suburban Arterials Into Thriving Places*. Washington, D.C: The Urban Land Institute.
- [6] Hasanah, U. (2018). *Pejalan Kaki Dan Kendaraan Tak Bermesin*. Tangerang: Loka Aksara.
- [7] Ikhsani, L. N., & Khadiyahanta, P. (2015). Persepsi Pengguna Terhadap Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang. *Ruang*, 111-120.
- [8] Indonesia, I. (2019). *Panduan Fasilitas Pejalan Kaki: Dki Jakarta 2017-2022*. Jakarta: Itdp Indonesia.
- [9] Iswanto, D. (2006). *Kajian Ruang Publik Ditinjau Dari Segi Proporsi Skala*. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman*, Volume 5 No. 2.
- [10] Krambeck, V. (2006). *The Global Walkability Index (Doctoral Dissertation Massachusetts Institute Of Technology)*. Cambridge.
- [11] Kroyer, R. H., Jonsson, T., & Varhelyi, A. (2013). Relative Fatality Risk Curve To Describe The Effect Of Change In The Impact Speed On Fatality Risk Of Pedestrians Struck By A Motor Vehicle. *Transportation Engineering*, 62, 143-152.
- [12] Munawar, A. (2009). *Manajaemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- [13] Pekerjaan, K. U. (2014). *Tentang Pedoman Perencanaan, Peyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana*

- Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Jakarta: Kementerian Pupr.
- [14] Putri, Amelinda, P., & Denny, Z. (2013). Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Terhadappenyediaan Jalur Pejalan Kaki Pada Suatu Kawasan. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kotab Sappk*, Hlm: 595-603.
- [15] Rahayu, S., & Widjajanti, R. (2018). Pengembangan Trotoar Sebagai Jalur Pejalan Kaki Padapengembangan Trotoar Sebagai Jalur Pejalan Kaki Pada Pengembangan Trotoar Sebagai Jalur Pejalan Kaki Pada. *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, (14). 73 - 82.
- [16] Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetcapes, And Urban . Usa: John Wiley And Sons.*
- [17] Sari, M. A., Sari , F. D., & Wibawani, S. (2020). Penerapan Konsep Walkabilitydalam Mendukung Kota Surabaya Sebagai Kota Metropolitan Yang Produktif Dan Berkelanjutan. *Public Administration Journal Of Research*, 2 (3), 287-303.
- [18] Schiller, P. L., Bruun, E. C., & Kenworthy, J. R. (2010). *An Introduction To Sustainable Transportation.* Washington Dc: Policy, Planning And Implementation.
- [19] Shortworth, M. (2005). *Reclaiming The Walkable City.* Berkeley University, California: Department Of City And Regional Planning And Landscape Architecture And Environmental Planning.
- [20] Singh, R. (2016). Factors Affecting Walkability Of Neighborhoods. *Procedia - Social And Behavioral Sciences*, 643-654.
- [21] Sudarmin. (2014). Penataan Koridor Jalan Sulaiman-Pasar Tengah Kota Pekanbaru. *Jurnal Arsitektur*, (1),1-78.
- [22] Tamin, O. Z. (2007). Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota-Kota Besar Di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 7(2).
- [23] Wiggers, R. R. (2015). Penataan Kembali Jalan Pejanggik Sebagai Walkable Culinary Corridor. Surabaya: Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh November.
- [24] Wunas, S. (2011). Kota Humanis Integrasi Guna Lahan Dan Transportasi Di Wilayah Suburban. Surabaya: Brilian International.
- [25] Yuliana. (2016). Perancangan Jalur Pedestrian Di Jalan Prof. Abdurahman

Basalamah Makassar. Makassar: Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

PENULIS

1. **Yusril Alansyah Putra, S.P.W.K.** Alumni (2022) Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Pakuan. yusrilalansyahputra22@gmail.com
2. **Dr. Ir. Ruchyat Deni Djakapermana, M.Eng.** Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Pakuan.
3. **M. Yogie Syahbandar, S.T, M.Si.** Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas