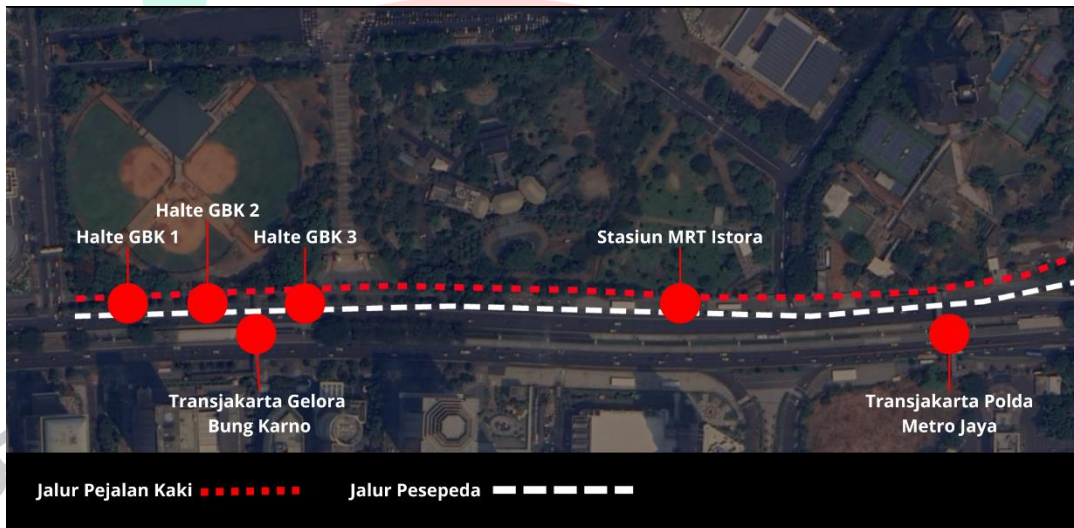


BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

Jl. Jenderal Sudirman yang terletak di dalam kawasan TOD Istora sudah sewajibnya memiliki infrastruktur jalur pejalan kaki dan pesepeda dengan aksesibilitas tinggi. Observasi lapangan untuk menilai tingkat aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda pada kawasan ini telah dilakukan dengan mendatangi objek penelitian, yaitu jalur pejalan kaki pada ruas jalan Jl. Jendral Sudirman, lebih tepatnya di luar Pintu 6 Gelora Bung Karno. Tingkat aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar Pintu 6 ini dinilai melalui beberapa kajian teori tentang *walkability* dan *bikeability*. Bagian ini akan membahas penerapan teori tersebut dalam kondisi riil jalur pejalan kaki dan pesepeda pada Jl. Jenderal Sudirman, Pintu 6 GBK.



Gambar 4 1 Jalur Pejalan Kaki yang Diletiti

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.2 Jalur Pejalan Kaki

Dalam kawasan TOD, pejalan kaki harus diprioritaskan kebutuhannya dengan cara membangun infrastruktur jalur pejalan kaki yang aksesnya mudah (*accessible*). Memprioritaskan aksesibilitas jalur pejalan kaki dalam kawasan TOD dapat mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum daripada mengendarai kendaraan bermotor. Pada bagian ini akan dibahas bagaimana penerapan aksesibilitas pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 .

4.2.1 Keamanan

4.2.1.1 Pembatas Fisik

Penerapan pemisah (cth. pembatas lanskap) antara kendaraan bermotor dengan jalur pedestrian dapat meningkatkan rasa nyaman dan aman, dan dapat mendorong pejalan kaki untuk berjalan kaki, atau mendorong orang tua untuk membolehkan anak mereka untuk berjalan kaki sendiri (Kweon et al., 2021). Pembatas fisik merupakan salah satu elemen yang mendukung keamanan pada suatu jalur pejalan kaki sebab memungkinkan untuk tidak terjadinya interaksi yang membahayakan pejalan kaki, seperti tertabrak oleh kendaraan. Pembatas fisik pada suatu jalur pejalan kaki adalah berupa jalur perabot/fasilitas, dan harus memiliki minimal lebar 1,2 meter. Pada jalur pejalan kaki di luar Pintu 6, terlihat bahwa pembatas fisik adalah berupa jalur perabot/fasilitas dengan lebar 2,5 meter. Kemudian, menurut Kweon, et al., (2021), sebuah pembatas lanskap (*landscape buffers*) adalah area yang ditanam vegetasi di antara jalur pejalan kaki dengan jalanan dengan memanjang. Selain sebagai jalur perabot, pembatas fisik pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 merupakan jalur hijau yang ditanami tanaman hias dan pohon di sepanjang jalur.

Kondisi fisik pembatas fisik di sepanjang jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah baik sesuai standar yang ada, yaitu berupa jalur perabot dan lebarnya sudah memenuhi ukuran ideal. Pembatas fisik sudah baik dalam memenuhi fungsi utamanya, yaitu memisahkan antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaran.



Gambar 4 2 Pembatas fisik berupa jalur hijau

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.1.2 Penerangan

Menurut Mohaved et al., (2011), penerangan pada jalur trotoar memiliki fungsi untuk menerangi objek sekitar agar dapat terlihat, meningkatkan rasa tenang bagi pejalan kaki, dan mencegah timbulnya aktivitas kriminal dalam kegelapan. Tiang lampu harus berada pada jalur perabot/fasilitas, kemudian sinar lampu harus sampai pada permukaan jalur dan tidak boleh terhalang oleh objek lain, serta jarak antara tiang lampu maksimal 10 meter. Berdasarkan observasi ke lapangan, kondisi fisik tiang lampu pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 berjarak 5 meter antara satu sama lain. Tiang lampu juga sudah berada pada tempatnya, yaitu pada jalur perabot/fasilitas. Kemudian, berdasarkan observasi, sinar dari lampu terlihat sudah menerangi sampai ke permukaan jalur di bawahnya dan tidak terhalang oleh objek apapun sehingga jalur pejalan kaki sudah cukup terang. Namun, cahaya dari penerangan hanya sampai pada satu sisi trotoar yang dekat dengan titik lampu, sementara sisi trotoar yang jauh dari lampu terlihat remang.

Berdasarkan hasil angket yang disebarakan kepada para pejalan kaki, terlihat bahwa para pengguna trotoar di luar pintu 6 merasa bahwa penerangan pada trotoar sudah cukup menerangi jalan dan objek sekitar, dengan persentase sebesar 79.8%. Hal ini diikuti dengan beberapa jawaban pendapat lainnya dari para pengguna jalur pejalan kaki, beberapa dari mereka merasa bahwa jalur pejalan kaki sudah cukup menerangi jalur dan objek sekitar, tetapi masih terasa remang. Artinya, penerangan di luar pintu 6 sudah cukup memenuhi kriteria bahwa penerangan harus dapat menerangi objek sekitar.

Selain itu, para pejalan kaki juga berpendapat bahwa terdapat beberapa titik yang masih gelap, seperti pada titik dekat persimpangan FX Mall, di depan Pintu 6, dan di bawah JPO. Hal ini tidak sesuai dengan fungsi penerangan yang harusnya dapat mencegah kesempatan munculnya tindakan kriminal karena dikhawatirkan bahwa suatu tindakan kriminal dapat muncul pada area yang minim visibilitas. Kemudian, Mohaved et al., (2011) menegaskan bahwa penerangan yang cukup harus diterapkan pada titik-titik bertemunya pejalan kaki dan kendaraan (titik konflik). Hal ini tidak sesuai dengan kondisi di lapangan yang masih gelap pada titik dekat persimpangan FX Mall sehingga khawatir pejalan kaki yang akan menyebrang tidak terlihat oleh kendaraan yang lewat.



Gambar 4 3 Kondisi penerangan jalur pejalan kaki

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024



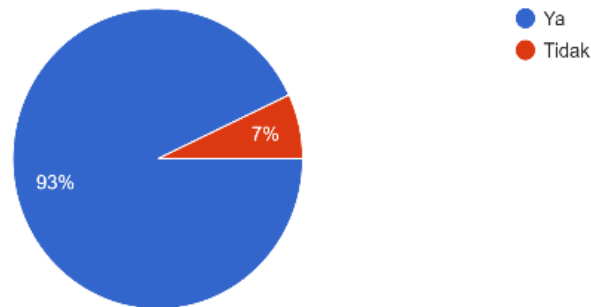
Tabel 4 4 Titik yang masih gelap pada jalur pejalan kaki

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

Selain itu, berdasarkan hasil angket yang disebar, sebanyak 93% pejalan kaki sudah merasa aman ketika berjalan kaki pada trotoar dengan penerangan yang ada. Hal ini sesuai dengan fungsi penerangan yang memang harus memberikan rasa tenang ketika penggunaanya berjalan kaki. Berdasarkan hasil di atas, penulis berkesimpulan bahwa kondisi fisik penerangan pada jalur trotoar di luar pintu 6 sudah cukup baik. Kemudian, penerangan sudah cukup mampu memberikan visibilitas bagi pejalan kaki dan memberikan rasa aman, namun belum cukup memberikan visibilitas bagi pengendara terhadap pejalan kaki di titik konflik, dan belum cukup untuk mengurangi potensi kesempatan terjadinya suatu tindakan kriminal dalam gelap.

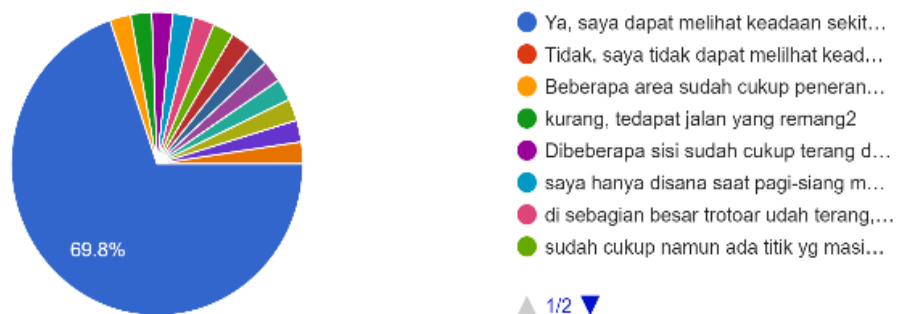
Apakah Anda sudah merasa aman ketika berjalan dengan penerangan yang ada? (Pilih 'Other' apabila memiliki jawaban lain dan isi pendapat anda)

43 responses



Apakah lampu pada trotoar sudah cukup merangi jalan dan menerangi objek sekitar? (Pilih 'Other' apabila memiliki jawaban lain dan isi pendapat anda)

43 responses



Gambar 4 1 Hasil angket mengenai penerangan

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.2.1.3 Bollard

Bollard adalah salah satu jenis penghalang teraman untuk melindungi pejalan kaki dengan cara menjaga jalur pejalan kaki dari kecelakaan akibat kendaraan (Apak & Yumrutas, 2021). Letak pemasangan *bollard* harus di titik konflik, tidak mengganggu pejalan kaki dan ubin pemandu, serta memiliki jarak 90-100 cm untuk akses masuk bagi semua jenis pejalan kaki. Pemasangan

bollard pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah berada pada jalur- jalur konflik, serta tidak mengganggu alur pejalan kaki dan ubin pemandu. Namun jarak *bollard* masih terlalu jauh, yaitu 150 cm. Hal ini tidak sesuai dengan standard ITDP yaitu jarak antar *bollard* adalah 90-100 cm.

Menurut Apak & Yumrutas (2021), fungsi *bollard* adalah mencegah kendaraan bermotor masuk ke jalur pejalan kaki, namun masih bisa membiarkan pejalan kaki lewat. Namun, karena pemasangan *bollard* pada jalur trotoar di luar pintu 6 terlalu jauh, beberapa kendaraan bermotor roda dua dapat memasuki jalur trotoar, dan parkir di sisi trotoar. Selain itu, berdasarkan hasil angket, sebanyak 72.1% pejalan kaki merasa tidak aman dengan kendaraan motor yang memasuki jalur mereka. Kemudian, diikuti dengan jawaban pendapat dari para pejalan kaki yang merasa bahwa seharusnya kendaraan motor tidak masuk ke jalur khusus pejalan kaki karena dapat membahayakan keselamatan mereka terutama bagi anak-anak yang melewati jalur trotoar. Hal ini tentunya tidak sesuai dengan fungsi *bollard* yang seharusnya menghalangi kendaraan bermotor yang masuk ke jalur pejalan kaki. Maka dapat dikatakan bahwa penerapan *bollard* di jalur pejalan kaki di luar pintu 6 belum baik.



Gambar 4 2 Kondisi bollard di lokasi

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

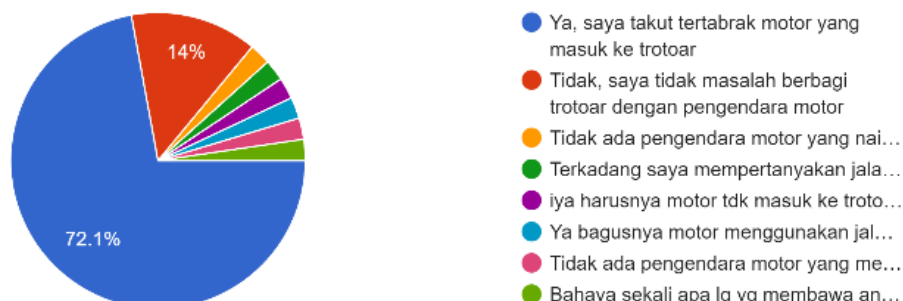


Tabel 4 7 Motor yang masuk ke jalur pejalan kaki dan parkir di jalur

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

Apakah Anda masih merasa takut/ tidak aman terhadap pengendara motor yang masuk ke jalur pejalan kaki? (Pilih 'Other' apabila memiliki jawaban lain dan isi pendapat anda)

43 responses



Gambar 4.3 Hasil angket mengenai bollard

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.2.2 Kenyamanan

4.2.2.1 Lebar

Jalur pejalan kaki harus mempunyai lebar yang sesuai dengan kebutuhan lingkungan sekitar (Tanzil & Gamal, 2021). Jika lebar jalan terlalu sempit, maka pejalan kaki yang melewati jalan tersebut akan merasa tidak nyaman. Jl. Jenderal Sudirman termasuk jenis jalan arteri, dengan begitu, sesuai dengan SE Menteri PUPR Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, jalur pejalan kaki harus memiliki lebar minimal 2,75 – 3,75 m. Jalur pejalan kaki di luar pintu 6 memiliki lebar 7,5- 8 meter. Artinya, jalur pejalan kaki ini sudah memiliki lebar yang sangat cukup dan dapat mengakomodasi para pejalan kaki untuk berjalan kaki dengan nyaman tanpa merasa sempit.



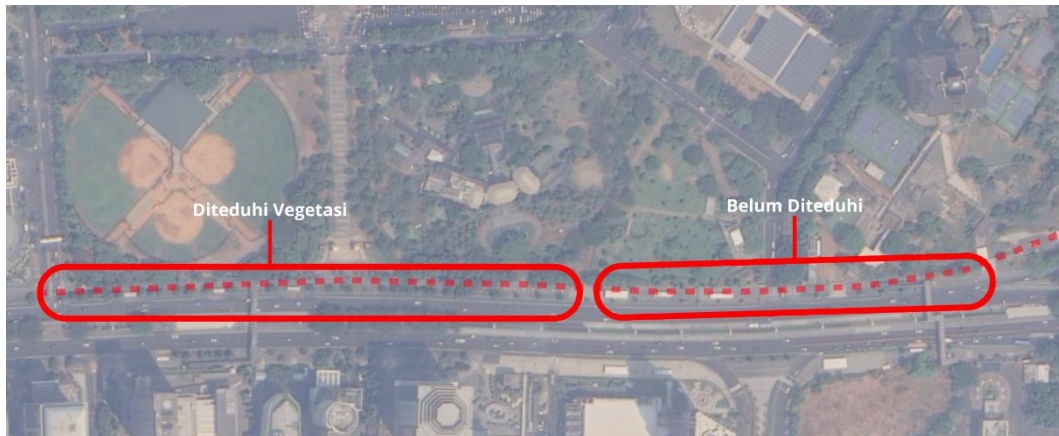
Tabel 4 1 Lebar jalur pejalan kaki

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.2.2.2 Peneduh

Sinar matahari yang berlebihan akan menambah suhu badan dan akan menimbulkan rasa gerah sehingga mengurangi tingkat kenyamanan (Tanzil & Gamal, 2021). Maka dari itu, perlu suatu elemen peneduh yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas. Peneduh dapat berupa pohon, kanopi, dan *shelter* pada titik berhenti transportasi umum. Peneduh harus memiliki tinggi 2,5 meter (ruang bebas), dan lebar minimal 1,5 meter. Ketika melakukan observasi lapangan, penulis menemukan bahwa jalur pejalan kaki di luar pintu 6 memiliki peneduh berupa pohon. Pohon-pohon di lapangan terlihat berjenis tanaman peneduh dengan tajuk lebar sehingga jalur pejalan kaki selebar 7,5-8 meter sudah diteduhi sepenuhnya. Kemudian, pohon peneduh sudah cukup tinggi, yaitu melebihi 2,5 meter, artinya sudah memenuhi standar ruang bebas.

Walaupun demikian, berdasarkan observasi, terlihat bahwahal tersebut hanya terdapat pada beberapa titik jalur trotoar saja. Masih terdapat titik pada jalur pejalan kaki yang tidak diteduhi oleh pohon, tepatnya di sekitar pintu 7 GBK. Begitu juga dengan hasil angket yang menyatakan bahwa sebanyak 69.8% pejalan kaki merasa bahwa jalur trotoar kurang elemen peneduh. Hasil jawaban angket ini diikuti dengan pendapat mereka bahwa sebagian jalur trotoar sebenarnya sudah teduh, namun masih kurang elemen peneduh di beberapa titik, seperti di depan Pintu 7 GBK. Dapat dikatakan elemen peneduh sudah cukup baik, tetapi belum optimal karena belum diterapkan di sepanjang jalur trotoar. Akibatnya tingkat kenyamanan pejalan kaki berkurang akibat tidak terlindungi dari panas matahari.



Tabel 4 2 Kondisi peneduh pada jalur pejalan kaki

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

Apakah Anda merasa lelah dan tidak nyaman akibat kepanasan ketika berjalan di trotoar luar Pintu 6 dan 7 GBK? (Pilih 'Other' apabila memiliki jawaban lain dan isi pendapat anda)

43 responses



Gambar 4 4 Hasil angket mengenai peneduh

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.2.3 Active frontage

Menurut panduan *Safer Places*, definisi *active frontage* adalah muka bangunan yang memiliki banyak jendela dan pintu, daripada tembok kosong, pagar, dan garasi. Menurut TOD Standard dari ITDP, kenyamanan pada suatu jalur pejalan kaki dapat ditingkatkan dengan menerapkan *active frontage* pada bangunan. *Active frontage* memungkinkan interaksi yang aktif antara bangunan dengan pejalan kaki, hal ini lah yang menjadikan jalur pejalan kaki hidup dan nyaman.

Kegiatan di dalam bangunan pada sisi trotoar harus dapat terlihat dari luar. Selain itu, ruang-ruang publik juga harus dapat diakses dengan mudah dari jalur trotoar. Berdasarkan hasil observasi, muka bangunan di sepanjang jalur pejalan kaki di luar pintu 6 tidak dapat terlihat dari luar karena letak semua bangunan berada di dalam GBK. Selain itu, di sepanjang jalur trotoar juga dibatasi dengan pagar, hal ini bertentangan dengan kriteria bahwa sebuah *active frontage* tidak boleh berupa pagar pembatas. Pagar pembatas di sepanjang trotoar meminimalisir interaksi antara pejalan kaki dengan muka bangunan. Walaupun demikian, hal tersebut dikompensasi dengan adanya plaza Pintu 6 yang cukup luas sebagai ruang publik dan dapat diakses langsung dari jalur pejalan kaki. Pada plaza pintu 6 ini, seringkali terlihat kegiatan yang interaktif para pejalan kaki, seperti duduk-duduk di tangga plaza, bermain *skateboard*, memarkirkan sepeda untuk istirahat sejenk, dll. Melihat ini, *active frontage* di jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah cukup baik membuat jalur menjadi hidup karena terdapat interaksi yang aktif antara plaza dengan manusia, namun belum optimal karena sumber kehidupan tersebut hanya terdapat pada satu titik saja.



Gambar 4 5 Pagar pembatas GBK dan Plaza 6

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.2.4 Tempat duduk

Menurut Tanzil & Gamal (2021), fasilitas seperti tempat duduk umum bermanfaat bagi sebagian pejalan kaki karena mereka bisa istirahat sejenak jika mereka melakukan perjalanan cukup jauh. Tempat duduk harus ada setiap 9-10 meter dan berada pada jalur perabot/fasilitas. Tempat duduk juga tidak boleh menghalangi akses keluar masuk bangunan dan ubin pemandu, dan diprioritaskan terletak di pusat kegiatan. Tempat duduk pada jalur trotoar di luar Pintu 6 sudah berada pada tempatnya, yaitu pada jalur fasilitas sehingga tidak menghalangi jalan, dan juga ditempatkan di pusat kegiatan, yaitu pada plaza Pintu 6. Namun, penerapan tempat duduk pada jalur pejalan kaki ini terlihat masih kurang. Ketika melakukan observasi, terhitung jumlah tempat duduk di sepanjang jalur hanya terdapat 4 titik di sepanjang jalur trotoar. Selain itu, hasil angket yang disebarakan menyatakan sebanyak 97.6% pejalan kaki merasa lelah ketika berjalan kaki di jalur ini karena kurangnya fasilitas tempat duduk. Akibatnya, berdasarkan observasi ke lapangan, masih terlihat beberapa pejalan kaki yang harus duduk di pinggiran pagar GBK, di elevasi halte bus, hingga duduk di sepanjang pembatas vegetasi. Kondisi riil ini tidak sesuai dengan fungsi tempat duduk, yaitu untuk mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki untuk istirahat sejenak. Sehingga dapat dikatakan fasilitas tempat duduk di jalur pejalan kaki di luar pintu 6 belum baik.



Gambar 4 6 Kondisi tempat duduk di jalur pejalan kaki

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024



Tabel 4 3 Lokasi tempat duduk jalur pejalan kaki

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.2.2.5 Vegetasi

Menurut Speck (2012), pepohonan di jalan merupakan kunci kenyamanan pejalan kaki dan kelayakan hidup perkotaan karena dapat berfungsi menaungi/melindungi dari iklim, serta meningkatkan estetika suatu tempat. Keadaan vegetasi di jalur pejalan kaki di luar pintu 6 dijabarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4 4 Tabel Vegetasi Eksisting

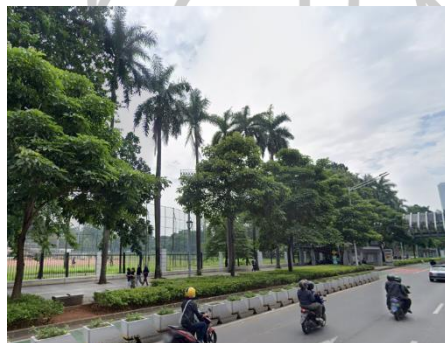
Gambar	Keterangan
	<p>Terdapat tanaman pengarah jenis palm yang diterapkan di sepanjang jalur pejalan kaki pada satu sisi.</p>



Tanaman berupa perdu yang ditata sedemikian rupa di kedua sisi plaza pintu 6 dapat meningkatkan kualitas tempat tersebut.



Tanaman pada jalur hijau jalur pejalan kaki berupa pohon peneduh dan perdu pembatas jalur pejalan kaki dengan kendaraan.



Variasi vegetasi telah diterapkan di sepanjang jalur pejalan kaki dan terlihat sudah rindang.



Sumber: Olahan Pribadi, 2024

Telah terlihat upaya untuk memaksimalkan pengadaan vegetasi pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6. Hal ini dilihat dari pengadaan berbagai macam jenis vegetasi di sepanjang jalur pejalan kaki. Melihat hal ini, vegetasi pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah baik dalam mendukung kenyamanan termal dan visual pada jalur pejalan kaki.

4.2.2.6 Tempat Sampah

Menurut ITDP, kebersihan jalur pejalan kaki penting untuk kenyamanan berjalan kaki dan diperlukan fasilitas tempat sampah untuk mendukung kenyamanan tersebut. Jarak antar tempat tidak lebih dari 20 meter, letaknya tidak mengganggu ruang bebas, terletak di jalur perabot secara garis lurus, dan tersedia pada penyebrangan dan persimpangan. Setelah melakukan observasi ke lapangan, penulis tidak menemukan ketersediaan tempat sampah sama sekali. Menurut hasil angket yang disebarakan kepada pejalan kaki, mereka berpendapat bahwa tidak melihat tempat sampah di sepanjang jalur sehingga harus menyimpan sampah hingga bertemu tempat sampah. Maka, dapat dikatakan bahwa penyediaan tempat sampah untuk kenyamanan jalur pejalan kaki belum dilaksanakan dengan baik.

4.2.3 Kelengkapan

4.2.3.1 Akses ke Transit

Mendukung penciptaan fasilitas pejalan kaki yang lengkap berarti menghubungkan fasilitas pejalan kaki kepada sistem angkutan masal (ITDP). Jalur pejalan kaki di luar pintu 6 memiliki beberapa simpul transit, yaitu stasiun MRT, halte Transjakarta, dan halte bus. Berdasarkan hasil observasi, akses ke simpul transit melalui jalur pejalan kaki ini telah disediakan, seperti adanya akses masuk ke stasiun MRT (Stasiun Istora) yang berada di dalam jalur pejalan kaki, begitu juga dengan halte bus. Sementara itu, terdapat JPO yang disediakan yang menghubungkan halte Transjakarta di median jalan ke jalur pejalan kaki. Melihat ini, jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah lengkap dalam aspek akses ke transit.

4.2.3.2 Mixed Use

Elemen mixed use dipenuhi apabila terdapat akses ke sumber makanan, taman, taman bermain, dan ruang terbuka lainnya dalam radius 500 m dari jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki di luar pintu 6 memiliki akses ke ruang publik seperti Hutan Kota, Plaza Pintu 6, dan FX Mall sebagai pusat belanja untuk sumber makanan.



Gambar 4 8 Peta ruang publik radius 500 m

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.3.3 Penyebrangan

Menurut *Pedestrian Facility Design*, pejalan kaki berhak atas penyeberangan jalan yang aman, mudah diakses dan nyaman. Media penyebrangan harus bermarka dan memiliki lebar minimal 2 meter dan dapat diakses penyandang disabilitas, dilengkapi pulau penyebrangan (jika dua arus lalu lintas), serta memiliki rambu penyebrangan. Observasi yang dilakukan ke lapangan menemukan bahwa penyebrangan terdapat pada persimpangan menuju ke FX Mall. Berdasarkan observasi, dapat terlihat bahwa penyebrangan belum bermarka dan tidak dilengkapi ubin pemandu. Rambu khusus penyebrangan juga tidak terlihat pada lokasi. Dampaknya adalah, ditemukan bahwa pada pengendara tidak berhenti atau melambat. Hal ini berdasarkan pengalaman pribadi menyebrang pada lokasi tersebut, serta mengamati pejalan kaki lain yang menyebrang, Maka, dapat dikatakan bahwa penyebrangan pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 belum baik dan memenuhi hak penyebrangan bagi pejalan kaki.



Gambar 4 9 Peletakkan rambu penyebrangan yang seharusnya pada lokasi

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.4 Humanis

4.2.4.1 Ubin Pemandu

Ubin pemandu dipasang di jalur pejalan kaki untuk memfasilitasi pergerakan penyandang disabilitas tuna netra, termasuk penyandang disabilitas penglihatan yang hanya mampu melihat sebagian (*low vision*) (Rahmat, 2021). Ubin pemandu harus dipasang lurus di sepanjang jalur, dan dibedakan warnanya (bisa kuning atau oranye), dan disediakan ubin peringatan di setiap titik konflik,

pemberhentian bus, akses masuk bangunan, dan fasilitas perabot jalan (*seating*, tempat sampah, telepon umum, dll.). Ketika melakukan observasi ke lapangan, penulis menemukan bahwa ubin pemandu di luar pintu 6 sudah dipasang di sepanjang jalur pedestrian secara melurus dan ubin peringatan sudah diterapkan di tempat peruntukkannya, seperti akses masuk bangunan, titik konflik, dan akses ke transit. Namun, ubin peringatan belum diterapkan pada setiap titik konflik dan fasilitas perabot jalan, yaitu tempat duduk. Penjelasan lebih lanjut dijabarkan pada tabel berikut:

Tabel 4 5 Tabel kondisi ubin pemandu

Keterangan	Gambar
<p>Tidak ada ubin peringatan di titik konflik Hotel Sultan Sudirman dan ubin pemandu terputus</p>	
<p>Tidak ada ubin pemandu dan peringatan menuju fasilitas perabot jalan</p>	

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.4.2 Wayfinding

Penanda arah akan memudahkan seseorang dalam mencari petunjuk arah untuk mencapai tujuannya. Peta yang menunjukkan kawasan sekitar juga membantu manusia dalam menemukan jalan dengan lebih baik, terutama bagi orang-orang yang baru berkunjung pertama kali ke suatu tempat (Tanzil & Gamal, 2021). *Wayfinding* harus terdapat di setiap titik simpul transit dan desainnya *legible* (dapat dipahami secara universal). Di jalur trotoar di luar Pintu 6, *wayfinding* sudah disediakan di setiap titik simpul transit, yaitu di luar akses keluar dan masuk JPO Halte Transjakarta, halte bus, dan juga stasiun MRT Istora Mandiri. Berdasarkan hasil angket yang disebar, terlihat bahwa sebanyak 92.7% pejalan kaki dapat dengan mudah menemukan papan petunjuk arah dengan mudah ketika keluar dari *shelter*/stasiun. Selain itu, papan petunjuk arah juga sudah *legible*, hal ini berdasarkan hasil angket yang terlihat bahwa sebanyak 97.6% pejalan kaki merasa papan petunjuk arah mudah dibaca (dinilai dari pemilihan bahasa, desain grafis, dan desain peta). Dengan ini, dapat dikatakan bahwa *wayfinding* di jalur trotoar luar pintu 6 sudah baik dan sudah memudahkan pejalan kaki mencari arah.



Gambar 4 10 Wayfinding Stasiun MRT

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024



Gambar 4 11 Wayfinding JPO Transjakarta

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.4.3 Rambu

Rambu lalu lintas berfungsi menyampaikan informasi kepada pengguna jalan, maka dari itu, ia harus mudah dideteksi, dibaca, dan dipahami dengan baik oleh pengguna jalan dalam secara tepat waktu (Babic, 2022). Rambu yang ada harus memiliki, informasi yang sederhana, berada dalam paparan sinar lampu, tidak terhalang objek lain, dan memiliki tinggi minimal 2,2 meter. Rambu-rambu yang

tersedia pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah memenuhi semua kriteria tersebut.



Gambar 4 12 Kondisi rambu jalur pejalan kaki

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.2.5 Kesimpulan Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil observasi pada jalur pejalan kaki di atas, dapat ditarik kesimpulan penilaian terhadap jalur pejalan kaki berdasarkan indikator penilaian, yang disajikan dalam tabel, yaitu:

Tabel 4 6 Tabel kesimpulan aksesibilitas jalur pejalan kaki

Aspek	Elemen yang dinilai	Nilai
Keamanan	Pembatas Fisik	Baik
	Penerangan	baik
	<i>Bollard</i>	Belum baik
Kenyamanan	Lebar	Baik
	Peneduh	Cukup baik
	Active Frontage	Cukup baik
	Tempat duduk	Belum baik
	Vegetasi	Baik
	Tempat sampah	Belum Baik
Kelengkapan	Akses ke Transit	Baik
	Penyebrangan	Belum Baik

	Mixed use	Baik
Humanis	Ubin pemandu	Belum Baik
	<i>Wayfinding</i>	Baik
	Rambu	Baik

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.3 Jalur Sepeda

Dalam kawasan TOD, pesepeda harus diprioritaskan kebutuhannya dengan cara membangun infrastruktur jalur sepeda yang mudah diakses (*accessible*). Memprioritaskan aksesibilitas jalur pejalan kaki dalam kawasan TOD dapat mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum daripada mengendarai kendaraan bermotor. Pada bagian ini akan dibahas bagaimana penerapan aksesibilitas pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6.

4.3.1 Keamanan

Meningkatkan keselamatan bersepeda jelas penting untuk mengurangi cedera pada pengendara sepeda. Selain itu, bersepeda yang lebih aman akan mendorong lebih banyak orang untuk bersepeda karena mereka enggan mengambil risiko dan kelompok rentan enggan bersepeda karena takut cedera sehingga tidak menikmati manfaat kesehatan dari aktivitas fisik bersepeda (Jacobsen & Rutter, 2012). Menjaga keamanan suatu jalur sepeda merupakan hal penting karena berpengaruh pada minat untuk bersepeda. Bagian ini akan membahas tentang penilaian aspek keamanan pada jalur sepeda di luar pintu 6.

4.3.1.1 Pembatas Fisik

Mengingat kondisi lalu lintas di DKI Jakarta yang padat dengan kendaraan bermotor, penyediaan jalur sepeda di ruas jalan eksisting dengan terproteksi secara fisik, lebih efektif dalam menyediakan ruang gerak yang aman bagi pesepeda dibanding jalur sepeda yang hanya dilengkapi dengan marka karena dapat memisahkan dengan kendaraan bermotor (ITDP). Jl. Jenderal Sudirman merupakan jenis jalan arteri, maka sesuai dengan Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan No. 05 / P / BM / 2021 tentang Perancangan Fasilitas Sepeda, jalur sepeda ini harus terproteksi secara fisik. Jenis proteksi fisik yang terlihat di lapangan berupa planter box disepanjang jalur. Melihat hal ini, jalur sepeda di luar pintu 6 sudah terproteksi dari jalur kendaraan dengan baik.



Gambar 4 13 Kondisi pembatas fisik jalur sepeda

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.3.1.2 Penerangan

Pencahayaan berperan penting dalam mendorong bersepeda dan menjadikannya lebih aman (Uttley & Fotios, 2019). Selain menerangi objek sekitar agar mudah dilihat oleh pesepeda, penerangan juga berfungsi untuk meningkatkan visibilitas pengendara terhadap pesepeda. Berdasarkan observasi, penerangan pada jalur sepeda di luar pintu 6 menggunakan penerangan pada jalur pejalan kakinya. Menurut pernyataan dari Narasumber A, penerangan pada jalur sepeda sudah cukup terang dan memberikan visibilitas bagi pesepeda, serta tidak menyilaukan pengendara.

4.3.1.3 Rambu

Menurut Babic et al., (2022), rambu-rambu jalan berfungsi membimbing pengguna jalan di sepanjang jalan dan memberi mereka semua informasi yang diperlukan. Adanya rambu lalu lintas berfungsi sebagai pemberi informasi kepada pengguna jalan terhadap kondisi jalan di depan mereka. Melihat hal ini, rambu lalu lintas terkait sepeda berfungsi memberikan informasi bagi pengendara terhadap jalur sepeda agar mereka sadar dan berhati-hati ketika mengambil keputusan di jalan di sekitar jalur sepeda. Menurut Panduan Jakarta Ramah Bersepeda ITDP, terdapat rambu yang dapat diterapkan untuk menjaga keamanan pada jalur sepeda, dan penerapannya di lapangan disajikan dalam tabel di bawah:

Tabel 4 7 Tabel rambu jalur sepeda, ket. Terpenuhi (✓), Belum terpenuhi (X)

Rambu	Kriteria	Penerapan di Lapangan		
Rambu khusus jalur sepeda	Di setiap awal segmen jalur khusus sepeda	✓		Rambu khusus jalur sepeda sudah diterapkan di awal segmen jalur khusus sepeda, tepatnya di persimpangan FX Mall untuk memberi tahu pengendara bahwa merupakan jalur sepeda dan kendaraan lain tidak boleh masuk.
Rambu berhati-hati	-Setiap awal jalur berbagi (<i>shared street</i>) -Di setiap 100m jalur berbagi (<i>shared street</i>) Persimpangan	✓		Rambu berhati-hati sudah diterapkan di persimpangan FX Mall untuk memberi tahu bahwa di depan mereka akan ada jalur sepeda.
Rambu beri jalan sepeda	Di setiap persimpangan	✓		Rambu beri jalan untuk sepeda sudah diterapkan di persimpangan FX Mall untuk mengingatkan pengemudi yang ingin belok dengan melalui jalur sepeda.

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

Rambu-rambu yang diperlukan pada jalur sepeda sudah diterapkan pada jalur sepeda di luar pintu 6 GBK. Maka, dapat dikatakan bahwa penerapan rambu di jalur sepeda di luar Pintu 6 sudah baik. Namun, walaupun telah diterapkan rambu dilarang masuk bagi kendaraan, masih terdapat isu yang ditemukan ketika melakukan observasi ke lapangan, yaitu adanya pemotor yang masuk ke jalur sepeda. Hal ini tentunya dapat membahayakan keselamatan pesepeda yang sedang menggunakan jalurnya karena perbedaan kecepatan yang ada antara kendaraan bermotor dengan sepeda. Berdasarkan

pernyataan dari Narasumber A, telah dilakukan upaya untuk penyelesaian masalah ini dengan menerapkan rambu pengatur kecepatan bagi pengendara motor yang masuk ke jalur sepeda, dengan batas kecepatan yang diperbolehkan adalah 25 KM/Jam.



Gambar 4 14 Rambu batas kecepatan pengendara motor

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.3.2 Kenyamanan

4.3.2.1 Permukaan jalur

Kenyamanan bersepeda dapat meningkat apabila jalur memiliki *rolling resistance* yang lebih rendah karena *rolling resistance* yang lebih rendah berarti masukan energi (*energy input*) yang lebih rendah (Hoelzel, 2012). Penelitian yang dilakukan Hoelzel (2012) tentang perbandingan material permukaan pada jalur sepeda membuktikan bahwa material aspal memiliki *rolling resistance* yang lebih rendah dibandingkan material lain. Hal ini berarti penggunaan aspal pada jalur sepeda dapat mendukung rasa nyaman ketika bersepeda. Menurut ITDP, kenyamanan bersepeda dapat didukung dengan permukaan jalur yang menggunakan material aspal (direkomendasikan), permukaan harus rata (tidak berlubang/bergelombang), dan menghindari tutup manhole dengan bukaan terlalu lebar. Ketika melakukan observasi kelapangan, penulis menemukan bahwa permukaan jalur sepeda di luar pintu 6 GBK menggunakan material aspal, tidak bergelombang dan berlubang, serta tidak melewati manhole.

Berdasarkan observasi di atas, permukaan jalur sepeda di luar pintu 6 telah memenuhi semua kriteria tersebut, maka dari itu, dapat dikatakan bahwa permukaan jalur sepeda sudah baik dan memberikan rasa nyaman bagi penggunanya.



Tabel 4 8 Kondisi permukaan jalur pada jalur sepeda

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.3.2.2 Lebar

Menurut *Cycle Infrastructure Design*, lebar jalur sepeda yang memadai penting untuk kenyamanan. Kenyamanan datang ketika pesepeda dapat memandu sepeda dengan leluasa tanpa merasa sempit. Jalur sepeda di luar pintu 6 GBK merupakan jalur sepeda satu jalur, maka, menurut Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda PUPR, lebar minimum jalur sepeda satu jalur adalah 1,44 meter, sedangkan lebar yang disarankan adalah 1,74 meter. Jalur sepeda di luar pintu 6 memiliki lebar 2 meter. Hal ini berarti jalur sepeda di luar pintu 6 sudah sangat cukup mengakomodasi manuver pesepeda dengan leluasa. Berdasarkan hal tersebut, aspek kenyamanan melalui lebar jalur sudah terpenuhi pada jalur sepeda di luar pintu 6.



Tabel 4 9 Lebar jalur sepeda

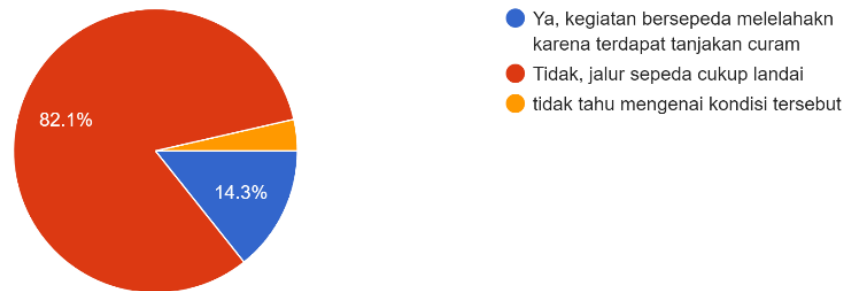
Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.3.2.3 Kelandaian

Adanya tanjakan yang terlalu curam dapat mempengaruhi kenyamanan bersepeda karena akan memerlukan energi yang lebih. Berdasarkan hasil angket, sebesar 82% pesepeda merasa jalur sepeda sudah cukup landai. Maka dapat dikatakan jalur sepeda sudah cukup nyaman dalam aspek kelandaian.

Apakah kegiatan bersepeda terasa sulit karena tanjakan curam? (Pilih 'Other' apabila memiliki jawaban lain dan isi pendapat anda)

28 responses



Gambar 4 16 Hasil angket kelandaian jalur





Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.3.3. Keterpaduan

4.3.3.1 Desain Konsisten

Desain jalur sepeda harus konsisten agar memudahkan navigasi bagi pengendara sepeda. Kondisi desain jalur sepeda sudah diterapkan dengan baik dan konsisten. Penjelasan lebih lanjut mengenai desain yang konsisten pada kondisi di lapangan disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4 10 Tabel konsistensi marka jalur sepeda

Lokasi	Gambar	Keterangan
<p>Marka persimpangan FX Mall</p>		<p>Setiap persimpangan dan titik konflik sudah dipasang desain marka menerus dengan konsisten</p>
<p>Marka pintu 7 GBK</p>		
<p>Marka Pintu Indobuildco</p>		
<p>Marka Halte GBK 1</p>		

<p>Marka Halte GBK 2</p>		
<p>Marka Halte GBK 3</p>		

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

4.3.3.2 Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir sepeda termasuk dalam integrasi jaringan jalur sepeda. Maka dari itu, ruang untuk parkir sepeda harus dipertimbangkan pada tahap seawal mungkin dari desain. Parkir sepeda, dan rute ke dan dari sana, harus ditandai dengan jelas, terpelihara dengan baik, cukup terang dan terintegrasi ke lingkungannya (*Cycle Infrastructure Design*, 2020). ITDP mengeluarkan ketentuan fasilitas parkir dalam suatu jaringan jalur sepeda, dan kesesuaiannya pada jalur sepeda di luar pintu 6 GBK dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4 11 Tabel kondisi fasilitas parkir sepeda, ket. Terpenuhi (✓), Belum terpenuhi (X)

Kriteria Penilaian	Kondisi di Lapangan	Keterangan
Terletak di tempat yang terlihat jelas dan terdapat penerangan	X	Sebagian rak sudah di tempat jelas namun masih terapat satu rak yang tersembunyi , yaitu di JPO Polda Metro Jaya (terhalang tiang JPO dan vegetasi dari jalur hijau). Penerangan pada titik ini juga masih kurang.
Tempat mudah diakses	✓	Semua rak sudah mudah diakses. Fasilitas rak parkir sepeda terbuka bagi semua dan tidak memerlukan akses yang rumit.
Terdapat di dekat akses masuk simpul transit	✓	Sudah terdapat fasilitas parkir di setiap pintu masuk halte
Terdapat tanda/marka pembatas yang jelas	✓	Sudah diterapkan penanda fasilitas parkir
Terdapat peneduh	X	Semua rak parkir belum memiliki peneduh
Tidak menghalangi ruang bebas efektif jalur pejalan kaki dan pesepeda	✓	Rak parkir sudah pada tempatnya dan tidak ada yang menghalang jalur pejalan kaki atau ubin pemandu

Sumber: Olahan Pribadi, 2024



Tabel 4 12 Penanda fasilitas parkir

Sumber: Olahan Pribadi, 2024



Tabel 4 13 Rak sepeda tersembunyi di balik JPO

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

Berdasarkan hal ini fasilitas parkir sepeda belum memenuhi ketentuan yang ada. Hal ini dapat dilihat dari masih terdapatnya rak parkir sepeda yang belum terlihat jelas / tersembunyi dan belum diterangi dengan baik. Sementara menurut *Cycle Infrastructure Design*, pengawasan/kejelasan (*surveillance*) adalah aspek penting untuk menjaga keamanan pada parkir sepeda, hal ini berarti terdapat ketidaksesuaian. Fasilitas parkir sepeda di luar pintu 6 juga belum memiliki peneduh yang dapat melindungi sepeda dari rusak akibat panas maupun hujan. Melihat hal ini, fasilitas parkir di luar pintu 6 sudah cukup baik dan mengakomodasi kebutuhan parkir sepeda, namun belum optimal.

4.3.4 Menarik

4.3.4.1 Desain Atraktif

Berdasarkan hasil angket yang disebarkan kepada para pesepeda, pesepeda berpendapat bahwa desain jalur sepeda di luar pintu 6 sudah bagus secara estetika. Pertanyaan untuk mengetahui pandangan pesepeda, adalah sebagai berikut:

Pertanyaan 1 –

“Apakah menurut Anda estetika desain jalur pesepeda sudah bagus? Elemen apa yang membuat jalur sepeda baik secara estetika?”

Pertanyaan 2 –

“Bagaimana estetika jalur bersepeda berpengaruh pada pengalaman bersepeda?”

Para pesepeda berpendapat bahwa estetika jalur pesepeda sudah bagus karena beberapa hal, seperti banyaknya tanaman, jalur yang tertata rapi, dan terlihat modern. Hal ini diikuti dengan jawaban untuk pertanyaan 2 bahwa jalur sepeda yang atraktif berpengaruh pada pengalaman mereka bersepeda, yaitu, lebih mendorong minat dan semangat bersepeda, bersepeda terasa menyenangkan, merasa lebih nyaman dan tidak membosankan, merasa diistimewakan dengan fasilitas yang mendukung, hingga meningkatkan fokus ketika bersepeda. Berdasarkan hal ini, dapat dikatakan desain jalur sepeda di luar pintu 6 sudah atraktif dan berdampak positif pada pengalaman mereka bersepeda.

4.3.4.2 Integrasi dengan Pusat Kegiatan

Jalur sepeda harus memiliki rute yang melewati pusat kegiatan kota, taman kota, atau ruang publik lainnya. Jalur pesepeda di luar pintu 6 GBK sudah melalui rute yang melewati pusat kegiatan di kota, yaitu GBK sendiri. Selain itu, berdasarkan pernyataan Narasumber A, pembangunan jalur sepeda di Jakarta memang diprioritaskan pada lokasi yang layanan transportasi publiknya sudah bagus, termasuk jalur sepeda di Jl. Jenderal Sudirman. Maka, dapat dikatakan bahwa jalur sepeda di luar pintu 6 sudah terintegrasi dengan pusat kegiatan di kota.

4.3.5 Kesimpulan

Berdasarkan hasil observasi pada jalur sepeda di atas, dapat ditarik kesimpulan penilaian terhadap jalur pesepeda berdasarkan indikator penilaian, yang disajikan dalam tabel, yaitu:

Tabel 4.14 Tabel kesimpulan kondisi jalur pesepeda

Aspek	Elemen yang Dinilai	Nilai
Keamanan	Pembatas Fisik	Baik
	Penerangan	Baik
	Rambu	Baik
Kenyamanan	Permukaan Jalan	Baik
	Kelandaian	Baik

	Lebar	Baik
Keterpaduan	Desain Konsisten	Baik
	Fasilitas Parkir	Cukup baik
Menarik	Desain Atraktif	Baik
	Terintegrasi dengan Pusat Kegiatan	Baik

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

