



6.7%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 13 JUL 2024, 12:16 AM

Similarity report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

● CHANGED TEXT
6.7%

Report #22006273

BAB I PENDAHULUAN 1.1 Latar Belakang Pertumbuhan dan perkembangan kota mengakibatkan semakin banyaknya tempat yang dapat dikunjungi, sehingga mobilitas dalam kota pun semakin meningkat. Di DKI Jakarta, masyarakat lebih mintas berpindah tempat dengan menggunakan kendaraan pribadi bermotor. Walaupun jenis transportasi ini mudah dan praktis untuk digunakan, transportasi bermotor juga dapat menimbulkan berbagai masalah, seperti pencemaran lingkungan, kemacetan, hingga masalah kesehatan. Menurut laporan yang diterbitkan oleh Greenpeace (2022). ²⁵ Di Jakarta, gas emisi dari kendaraan bermotor menjadi salah satu faktor utama dari pencemaran udara. Melihat hal ini, penting untuk melakukan upaya untuk menekan permasalahan yang ditimbulkan oleh orientasi kota pada kendaraan bermotor; dengan cara orientasi ulang dari penggunaan transportasi bermotor menjadi transportasi tidak bermotor atau non-motorized transport (NMT). Pemerintah Jakarta telah berupaya mengembangkan kawasan berorientasi transit/Transit Oriented Development (TOD) dengan cara mengadakan berbagai jenis layanan angkutan umum, seperti MRT, Transjakarta (BRT, Non-BRT, Mikrotrans), KRL Commuter Line, dan LRT, yang saling terintegrasi satu sama lain. ² TOD atau pembangunan berorientasi transit berarti mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik

ke seluruh kota (ITDP, 2017). Melihat hal ini, berjalan kaki dan bersepeda merupakan moda transportasi utama bagi masyarakat untuk berpindah tempat dalam sebuah kawasan berorientasi transit. 8 23 Tertulis dalam Permen Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional (ATRKBPN) No. 8 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit pada ayat (3) huruf c, bahwa pengembangan fasilitas lingkungan dalam kawasan TOD meliputi: perwujudan sistem jaringan jalan dan jalur moda transportasi tidak bermotor serta pejalan kaki dengan aksesibilitas tinggi. Melihat ini, membangun infrastruktur khusus berjalan kaki dan bersepeda yang dapat diakses dengan mudah (accessible) merupakan hal yang penting pada suatu kawasan yang berorientasi transit. Penerapan infrastruktur jalur pejalan kaki dan pesepeda yang accessible ini bertujuan untuk mendukung pengembangan kawasan berorientasi transit, demi mencapai suatu kota yang tidak lagi berorientasi pada kendaraan bermotor. Apabila infrastruktur pejalan dan pesepeda telah memadai, maka masyarakat kota yang mengaksesnya dapat berpindah tempat dengan mudah, layak, aman, dan nyaman, tanpa berkontribusi dalam pencemaran lingkungan akibat orientasi pada moda transportasi bermotor di kota. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian teori mengenai walkability (keleluasaan berjalan kaki) dan bikeability (keleluasaan bersepeda) untuk menilai tingkat aksesibilitas suatu jalur pejalan kaki dan pesepeda. Telah ditetapkan Pergub DKI Jakarta No. 65 Tahun 2021 yang menugaskan PT MRT Jakarta (Perseroda) sebagai Pengelola Kawasan pada jalur MRT Jakarta Jalur Utara-Selatan Fase I. Peraturan Gubernur ini menetapkan Kawasan Istora sebagai kawasan berorientasi transit. Objek penelitian dalam tulisan ini berada pada jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK yang berada pada kawasan berorientasi transit Istora Jl. Jenderal Sudirman. Objek ini menjadi urgent diteliti karena Jl. Jenderal Sudirman yang masuk pada kawasan TOD Istora yang dekat dengan pusat kegiatan, seperti GBK, dan pusat bisnis di Jakarta SCBD. Dipilih jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK karena merupakan titik yang

paling aktif karena dekat dengan GBK sebagai pusat kegiatan. Selain itu, jalur di luar pintu 6 GBK ini menjadi jalur yang paling banyak menaungi berbagai macam simpul transit transportasi publik dibandingkan dengan sisi-sisi GBK lainnya. Alhasil, jalur ini menjadi memiliki posisi penting untuk menaungi sirkulasi penggunanya untuk mengakses layanan angkutan umum dengan mudah. Telah terimplementasi beberapa titik simpul transit berupa stasiun MRT, halte bus, dan halte BRT Transjakarta yang terhubung dengan jalur pejalan kaki ini. Maka dari itu, mengadakan sebuah jalur pejalan kaki dan pesepeda yang mudah diakses di luar pintu 6 ini penting bagi kelayakan penggunanya dalam mengakses layanan transportasi publik yang telah disediakan. Jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 yang terletak dalam kawasan TOD Istora ini tentunya diharapkan dapat menaungi kebutuhan penggunanya dalam mengakses jalur ini dengan mudah. Untuk mendapatkan jawaban tersebut, penulis ingin melakukan analisis aksesibilitas pada jalur pejalan kaki dan pesepeda, di luar pintu 6 GBK Jl. Jenderal Sudirman.

1.2 Rumusan Masalah Bagaimana penerapan aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK Jl. Jenderal Sudirman?

1.3 Tujuan Penelitian Mengetahui bagaimana penerapan aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 jalan Jl. Jenderal Sudirman.

1.4 Manfaat Penelitian Manfaat Akademis Harapannya, hasil penelitian ini mampu menambah pembahasan mengenai penelitian serupa mengenai pentingnya merancang jalur pejalan kaki dan pesepeda yang dapat diakses dengan mudah pada kawasan berorientasi transit. Manfaat Praktis Hasil penelitian ini dapat menjadi panduan/pedoman dalam mengidentifikasi isu aksesibilitas yang terkait dengan jalur pejalan kaki dan pesepeda dalam suatu kawasan TOD. Dengan masalah yang teridentifikasi, diharapkan dapat terwujud jalur pejalan kaki dan pesepeda yang dapat diakses dengan mudah bagi penggunanya. Manfaat Sosial Hasil penelitian ini dapat menjadi panduan/pedoman bagi pemegang kebijakan, yang memandu proses perbaikan ketika akan dilakukan evaluasi

dan perbaikan pada lokasi. 1.5 Sistematika Penulisan Sistematika penulisan pada penelitian ini dijelaskan sebagai berikut: BAB I PENDAHULUAN Pada bagian ini penulis menjelaskan latar belakang kawasan TOD, dan bahwa berjalan kaki dan bersepeda merupakan elemen-elemen yang membentuk kawasan TOD sehingga perlu jalur khusus yang mudah diakses. Penulis juga memperkenalkan jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK Jl. Jendral Sudirman, dan urgensi lokasi tersebut dipilih sebagai objek penelitian. BAB II TINJAUAN PUSTAKA Pada bagian ini penulis mengkaji teori-teori bersangkutan yang dapat digunakan untuk kelangsungan penelitian. Dalam bagian ini, penulis akan mengkaji teori-teori walkability dan teori bikeability untuk memahami lebih dalam mengenai jalur pejalan dan pesepeda yang baik. Di dalam bagian ini penulis juga akan membahas Teori TOD terutama pada poin “Walk” dan “Cyle”, disertai dengan kajian melalui literatur, kebijakan-kebijakan pemerintah, dan panduan teknis dari ITDP yang berkaitan dengan aturan penerapan jalur pejalan kaki dan pesepeda. 14 20 BAB III METODE PENELITIAN Pada bagian ini, akan dijelaskan tentang metode yang akan digunakan selama penelitian berjalan. Penulis akan menjelaskan metode penelitian kualitatif untuk pengumpulan data dan analisis, disertai dengan kunjungan langsung ke lapangan untuk mengobservasi kondisi eksisting. Observasi ini akan disertai dengan analisis kondisi eksisting berdasarkan teori-teori yang telah dikaji pada bagian Tinjauan Pustaka. BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN Bagian ini akan menjelaskan tentang proses teknis untuk mendapatkan hasil yang penelitian. Bagian ini akan membahas tentang kondisi lapangan setelah penulis melakukan observasi ke lapangan, disertai dengan analisis antara teori-teori yang telah dijabarkan pada bagian Tinjauan Pustaka dengan kondisi eksisting di lapangan. BAB V PENUTUP Bagian ini menyimpulkan keseluruhan pembahasan tentang penelitian dari identifikasi isu yang ada hingga hasil penelitian. Bagian kesimpulan akan dijelaskan secara singkat dan padat, disertai dengan saran dari penulis berdasarkan penelitian yang dilakukan agar penelitian

dan analisis serupa selanjutnya dapat dilakukan dengan lebih baik lagi.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1 Kajian Teori 2.1 **2** 1 Transit Oriented Development/

Pembangunan Berorientasi Transit (TOD) TOD atau pembangunan berorientasi

transit berarti mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan

orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang

mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan

angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota (ITDP, 2017). Kawasan berorientasi

transit adalah sebuah tempat di mana penduduk dari berbagai kelas

sosial, usia, dan latar belakang memiliki pilihan untuk berjalan kaki

ke pusat perbelanjaan, taman, dan sekolah terdekat, di mana orang

dapat memilih untuk naik kereta atau bus ke tujuan mereka sebagai

dengan mudah dan nyaman seperti mobil (Dittmar & Ohland, 2004). Menurut PERMEN ATRKBPN No.

11 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi

Transit, prinsip TOD terdiri atas: - Pengembangan mobilitas kawasan

berkelanjutan dengan mendorong melalui peningkatan penggunaan angkutan umum

massal; dan - Pengembangan fasilitas lingkungan untuk moda transportasi

tidak bermotor dan pejalan kaki yang terintegrasi dengan simpul transit. Transit

Oriented Development (TOD) adalah pendekatan perencanaan dan perancangan

kota yang berfokus pada penciptaan ruang yang mixed-use (serba guna)

dan compact (padat), yang berpusat di sekitar pusat transportasi umum.

Tujuan TOD adalah untuk mendorong pembangunan perkotaan yang

berkelanjutan dan efisien dengan mengintegrasikan perencanaan penggunaan

lahan dan transportasi umum dengan mengurangi ketergantungan kota pada

kendaraan bermotor. TOD memerlukan pembangunan dengan kepadatan yang

tinggi di sekitar titik transit, sehingga memudahkan masyarakat untuk

mengakses layanan transportasi umum. Secara singkat, TOD adalah

pengembangan dalam kota yang rapat (dense), ramah pejalan kaki

(pedestrian-friendly), dan mendukung transit (transit-supportive). 2.1.2

Walkability Tertulis dalam Pergub DKI Jakarta No. **7** **10** 58 Tahun 2022, bahwa

untuk mendorong masyarakat menggunakan angkutan umum perlu menyiapkan

prasarana pendukung bagi pejalan kaki, termasuk pejalan kaki berkebutuhan

khusus dalam mengakses angkutan umum, berupa pembangunan dan peningkatan kualitas Complete Street secara terpadu khususnya pada lokasi yang terintegrasi dengan angkutan umum atau angkutan massal. Pendekatan Complete Street meliputi penerapan aspek fisik, seperti trotoar, jalur sepeda, jalan, jalur pemandu, drainase, jaringan utilitas, fasilitas jalur hijau, bangunan pelengkap, marka, perabot jalan, penyebrangan, dan penyediaan parkir; serta aspek non-fisik, seperti pengembangan kegiatan sosial, kebudayaan, dan/atau ruang publik lainnya, yang disertai dengan pemeliharaan. Agar suatu kota dapat disebut walkable, ruang berjalannya tersebut harus berguna (useful), aman (safe), nyaman (comfortable), dan menarik (interesting) (Speck, 2012). Berdasarkan empat poin tersebut, Speck menjabarkan sebuah prinsip yang menjadikan suatu kota walkable, yang ia sebut dengan “The Ten Steps of Walkability” sepuluh prinsip tersebut, antara lain: THE USEFUL WALK 1. Put Cars in Their Place / Menempatkan Mobil Pada Tempatnya 2. Mix the Uses / Memadukan Berbagai Macam Fungsi 3. Get The Parking Right / Mengatur Parkir 4. Let Transit Work / Mengintegrasikan dengan Transit THE SAFE WALK 5. Protect the Pedestrian / Melindungi Pejalan Kaki 6. Welcome Bikes / Membuat Ruang Ramah Sepeda THE COMFORTABLE WALK 7. Shape the Spaces / Merancang Ruang Publik yang Mengundang 8. Plant Trees / Menanam Vegetasi THE INTERESTING WALK 9. Make Friendly and Unique Faces / Membuat Muka Bangunan yang Menarik 10. Pick Your Winners / Memilah Tempat yang Bisa Dijadikan Walkable Kemudian, menurut ITDP pada panduan yang berjudul “Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022” terdapat empat aspek yang menentukan walkability, yaitu lengkap, aman, nyaman, dan humanis. Panduan ini merupakan penjabaran lebih lanjut dari poin “Walk” pada 8 prinsip TOD Standard. Empat aspek yang dikaji dalam panduan ini memiliki poin-poin tersendiri untuk memenuhinya, poin-poin tersebut antara lain: LENGKAP (COMPLETE) Fasilitas pejalan yang lengkap berarti memiliki jalur pejalan, media penyebrangan, akses ke transit, mixed-use, akses ke sumber makanan, akses ke ruang publik. AMAN (SAFE) Fasilitas pejalan yang



aman berarti memiliki aturan kecepatan kendaraan, penerangan, bollard, Batasan terhadap driveway, pulau penyebrangan, penambahan jalur (mengurangi jarak menyebrang), dan curb. NYAMAN (COMFORTABLE) Fasilitas pejalan yang nyaman berarti memiliki pelindung/peneduh, tampak bangunan yang aktif, muka bangunan yang mengundang dan dapat diakses, tempat duduk, vegetasi (pohon, tanaman, lansekap), dan tempat sampah. HUMANIS (HUMAN SCALE) Fasilitas pejalan yang humanis berarti jalur pejalan yang inklusif, yaitu dapat memwadhahi semua kalangan orang dengan segala kepentingannya (lansia, anak-anak, orang disabilitas, orang dewasa, orang membawa barang, dll.). Fasilitas yang humanis memiliki ubin pemandu, wayfinding (penanda arah), rambu (rambu pejalan dan kendaraan). Dengan demikian, Walkability suatu jalur pejalan kaki dapat dinilai melalui: Tabel 2 1

Tabel elemen penilaian jalur pejalan kaki

Aspek Elemen Keamanan

- Pembatas fisik
- Penerangan
- Bollard
- Kenyamanan
- Peneduh
- Active frontage
- Tempat duduk
- Vegetasi
- Tempat sampah
- Kelengkapan
- Penyebrangan
- Akses ke transit
- Mixed use
- Humanis
- Ubin pemandu
- Wayfinding
- Rambu

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

2.1.3 Bikeability Kota yang ramah sepeda (bikeable city)

berarti menciptakan peluang yang adil bagi semua lingkungan untuk menjadi ramah sepeda di dalam wilayah mereka serta dalam kaitannya dengan rute kota yang lebih panjang yang dapat digunakan untuk bepergian (Berney, 2018). Kota yang ramah bersepeda akan terwujud apabila infrastruktur yang dibuat dapat menjawab kebutuhan para penggunanya, dalam hal ini, pesepeda (ITDP, 2020). Untuk menciptakan kota yang ramah bersepeda, perlu dipastikan agar jalanan perkotaan dapat diakses oleh sepeda dengan aman dan nyaman (ITDP, 2020). Menurut publikasi ITDP yang berjudul “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda kota Jakarta bisa mewujudkan visi menjadi kota yang bikeable, apabila ada dukungan dari pihak berwajib, akses bersepeda mudah dan jalur yang layak, banyak anak-anak yang bersepeda, lingkungan bersepeda yang nyaman dan aman, tersebar luasnya budaya bersepeda, dan terdapat fasilitas bersepeda yang memadai. Pedoman ITDP ini berisi panduan teknis yang

disusun dengan tujuan untuk menjadi acuan bagi Jakarta untuk menjadi kota yang ramah bersepeda (bikeable city). Prinsip dasar pengembangan fasilitas pesepeda dari ITDP untuk mewujudkan kota yang bikeable di Jakarta, antara lain: KEAMANAN (SAFETY) Fasilitas pesepeda harus aman, berarti harus memiliki: - Proteksi fisik - Standar dimensi - Rancangan simpang - Pengendalian kecepatan KELANGSUNGAN RUTE (CONTINUITY) - Fasilitas pesepeda harus menghindari rute panjang dan memutar. KETERPADUAN (INTEGRATE) Fasilitas pesepeda harus memiliki: - Fasilitas parkir sepeda: - Desain konsisten - Hubungan antara asak dan tujuan KENYAMANAN (COMFORT) Fasilitas pesepeda harus nyaman berarti memiliki: - Permukaan rata anti slip - Lebar cukup - Menghindari tanjakan/ tikungan tajam - Perawatan rutin MENARIK (INTERESTING) Fasilitas pesepeda harus menarik berarti: - Terintegrasi dengan pusat-pusat kegiatan - Menghindari daerah rawan - Memiliki desain yang atraktif dan harmonis Dengan demikian, bikeability suatu jalur pesepeda dapat dinilai melalui:

Tabel 2.2 Tabel penilaian jalur sepeda Aspek Elemen Keamanan

-Pembatas fisik -Penerangan -Rambu Kenyamanan -Material jalur -Tanjakan -Lebar Keterpaduan-Desain konsisten -Fasilitas parkir Menarik -Desain atraktif -Terintegrasi dengan pusat kegiatan Sumber: Olahan Pribadi, 2024

2.1.4 Pejalan Kaki 2.1.4.1 Dimensi Ruang Pejalan Kaki Menurut Pergub DKI Jakarta No. 1

14 26 58 Tahun 2022, pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Terdapat beberapa posisi yang dilakukan oleh

pejalan kaki, yaitu diam, bergerak, dan membawa barang, di mana masing-masing dari posisi ini membutuhkan ukuran ruang tertentu. Dimensi dan kebutuhan ruang bagi pejalan kaki adalah sebagai berikut: 2.1.4.2

Jalur Pejalan Kaki Menurut Pergub DKI Jakarta No. 1 3 5 12 58 Tahun 2022 jalur

pejalan kaki adalah ruang yang digunakan untuk berjalan kaki atau

berkursi roda bagi penyandang disabilitas secara mandiri dan dirancang

berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan.

Jalur pejalan kaki adalah area pada sisi jalan yang dikhususkan

untuk pejalan kaki dan harus dibebaskan dari segala rintangan dari

berbagai objek yang dapat menghalangi kegiatan berjalan paling sedikit 2.5 meter dari permukaan jalur dan lebar minimum adalah 1.2 meter.

Tabel 2.3 Standar Dimensi Jalur Pejalan Kaki Jenis Jalan Zona

Dimensi pembulatan Curb Jalur fasilitas Jalur pejalan Depan gedung

Arteri 0,15 m 1,2 m 2,75 – 3,75 m 0,75 m 5-6 m Kolektor 0,15

m 0,9 m 2- 2,75 m 0,35 m 3,5-4 m Lokal 0,15 m 0,75 m 1,9

m 0,15 m 3 m Lingkungan (perumahan) 0,15 m 0,6 m 1,5 m 0,15

m 2,5 m Sumber: Pedoman Perencanaan Fasilitas Pejalan Kak Menteri

PUPR, Olahan Pribadi, 2024 2.1 **3** 4.3 Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki

Perancangan dan perencanaan jalur pejalan kaki harus menimbang ruang bebas. Ruang

bebas jalur pejalan kaki adalah area khusus yang disediakan untuk

pejalan kaki. Jalur ini membentuk jaringan dan tidak boleh terganggu

atau terhalang objek apapun. **1** Sebuah ruang bebas memiliki syarat, yaitu

harus memberikan keleluasaan pada pejalan kaki, mempunyai aksesibilitas

tinggi, menjamin keamanan dan keselamatan, memiliki pandangan bebas

terhadap kegiatan sekitarnya, dan mengakomodasi kebutuhan sosial pejalan. Menurut

Pergub DKI Jakarta No. **1** 58 Tahun 2022, sebuah ruang bebas pejalan

kaki memiliki spesifikasi sebagai berikut: - Tinggi minimal 2.5 meter;

- Kedalaman minimal 1 meter; dan - Lebar samping minimal 0.3 meter 2.1 4.4 Jalur

Perabot/Fasilitas jalan Jalur perabot pada trotoar merupakan ruang

pemisah antara lalu lintas kendaraan dengan ruang khusus pejalan kaki,

sehingga membatasi interaksi lalu-lintas dengan pejalan kaki, yang dapat

membahayakan keselamatan pejalan kaki. Jalur perabot jalan dapat

berfungsi sebagai ruang yang membatasi jalur lalu-lintas kendaraan dengan

area pejalan kaki. Jalur ini memiliki fungsi sebagai tempat meletakkan

elemen-elemen perabot jalan, seperti, penerangan, bangku, rambu, penanda

jalan, dan lain-lain. Lebar minimal jalur ini adalah 0.6 meter dan

1.5 meter apabila jalur perabot dijadikan jalur hijau (untuk ditanami vegetasi). **1** **3**

Jalur perabot jalan memiliki tinggi maksimal yaitu 15 centimeter. 2.1.4.5

Rambu-rambu Menurut Modul Rambu, Marka, dan Delineasi Kementerian PUPR,

desain rambu jalan harus mudah dipahami dengan informasi yang

sederhana, menggunakan material yang reflektif, konsisten dalam penempatannya, memiliki tinggi tiang minimal 2,2 meter, berada dalam paparan sinar lampu pada malam hari, dan tidak terhalang oleh objek lain (seperti pohon, tiang listrik, dll.)

2.1.4.6 Penerangan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 16 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan, Alat Penerangan Jalan adalah lampu penerangan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas. Lampu jalan merupakan elemen yang dapat meningkatkan rasa aman bagi pejalan kaki dan pesepeda karena dapat meningkatkan visibilitas mereka, terutama di malam hari. Selain itu, penerangan dari lampu jalan juga dapat meningkatkan visibilitas bagi pengguna kendaraan lainnya terhadap pejalan kaki dan pesepeda, sehingga para pengendara lebih waspada akan keberadaan para pejalan kaki dan pesepeda. Peraturan Menteri Perhubungan tentang Alat Penerangan Jalan menjelaskan bahwa peletakkan tiap lampu sebaiknya berjarak 10 meter antar lampu, dan tiang lampu diletakkan di jalur perabot/fasilitas agar tidak mengganggu ruang pejalan dan pesepeda. Kemudian, menurut ITDP, peletakkan lampu harus diatur agar sinarnya terhalang objek lain.

2.1.4.7 Fasilitas Penyebrangan Menurut Pedoman Kementreian PUPR No. 07/P/BM/2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, fasilitas penyebrangan pada jalur pejalan kaki harus: - Berjarak 100-200 meter antar penyebrangan - Diutamakan tersedia di dekat layanan angkutan umum, pusat perbelanjaan, perkantoran, tempat pendidikan, dan tempat ibadah - Dilengkapi penerangan Sementara menurut Panduan Desain Fasilitas Jalur Pejalan Kaki ITDP, fasilitas penyebrangan harus: - Bermarka: minimal 2 meter - Dapat diakses oleh penyandang disabilitas - Jika lebih dari dua arah arus lalu lintas, harus dilengkapi dengan pulau penyeberangan

2.1.4.8 Bollard Bollard berfungsi utamanya sebagai elemen penunjang keamanan para pejalan kaki. Bollard dapat menghalangi kendaraan bermotor masuk ke trotoar, yang dapat mengancam keselamatan para pejalan kaki dan juga merusak trotoar dan street furniture yang ada. Menurut Panduan Desain Fasilitas Pejalan

Kaki: DKI Jakarta 2017-2022 oleh ITDP, ketentuan pemasangan Bollard, antara lain: - Pada ruang-ruang pertemuan pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, seperti jalur masuk kendaraan ke bangunan, penyebrangan, dan persimpangan - Peletakkannya tidak mengganggu ruang bagi pejalan kaki, ubin pemandu, dan jalur sepeda - Jarak antar Bollard 90-100 cm (memperhatikan aksesibilitas bagi semua jenis pejalan kaki, dan pengguna kursi roda) 2.1.4.9 Tempat Duduk Tempat duduk berfungsi sebagai fasilitas untuk beristirahat untuk beberapa waktu. Keberadaan tempat duduk penting bagi kenyamanan pejalan kaki karena dapat menjadi tempat untuk meredakan rasa lelah ketika melakukan aktivitas berjalan kaki. Menurut PERMEN PU No.

4 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, bahwa tempat duduk pada pejalan kaki harus: - Terletak di luar ruang bebas atau di jalur perabot/fasilitas - Ada maksimal setiap 9-10 meter antar tempat duduk - Sedangkan menurut ITDP, peletakkan tempat duduk harus memerhatikan: - Peletakkan di luar ruang bebas - Tidak menghalangi akses keluar masuk bangunan - Tidak mengganggu ubin pemandu - Memprioritaskan peletakkan yang dekat dengan pusat aktivitas, seperti taman, kios dan toko, dan ruang komersil dan publik lainnya 2.1

4.10 Elemen Peneduh Sinar matahari merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi kenyamanan ketika berjalan kaki (Tanzil & Gamal, 2021). Begitu juga dengan suhu dan kondisi iklim dan cuaca suatu tempat. Cara untuk menangani hal ini adalah dengan cara mengadakan suatu peneduh yang dapat melindungi pejalan kaki dari paparan sinar matahari dan kondisi cuaca. Suatu elemen peneduh wajib ada untuk melindungi pejalan kaki dari mpanas dan hujan, terutama pada negara tropis seperti Indonesia. Jenis elemen peneduh yang dapat digunakan bermacam-macam, seperti pepohonan, shelter, kanopi, ataupun pembayangan dari bangunan sekeliling. Menurut ITDP dalam publikasi "National Vision of Non-Motorized Transport Infrastructure sebuah ruang berjalan yang terlindungi (shaded) harus: - Menyediakan perlindungan atau elemen

peneduh dari sinar matahari langsung dan hujan, dengan minimal lebar peneduh adalah 2,4 meter - Tetap mempertimbangkan tinggi efektif ruang bebas pejalan kaki (2,5 meter) - Tetap mempertimbangkan lebar efektif ruang bebas pejalan kaki (1,5 meter)

2.1.4.11 Ubin Pemandu Ubin

pemandu merupakan instalasi pada jalur pejalan kaki, yang berfungsi untuk memandu orang-orang tuna netra dalam berjalan. Menurut ITDP dalam publikasi “National Vision of Non-Motorized Transport Infrastructure” sebuah pemasangan ubin pemandu dalam jalur pejalan kaki harus diletakkan dalam garis lurus agar dapat dengan mudah diikuti oleh penggunanya. Sedangkan menurut SE Menteri PUPR Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, ubin pemandu diletakkan: - Di sepanjang trotoar, dan terdapat ruang bebas kanan dan kiri selebar 600 mm atau lebih lebar untuk trotoar pertokoan atau wisata - Di setiap pelandaian atau ujung trotoar sebelum penyebrangan untuk ubin peringatan

2.1.4.12 Wayfinding Jalur

pejalan kaki yang baik adalah jalur yang dapat memfasilitasi penggunanya dalam menentukan arah. Keberadaan wayfinding dalam jalur pejalan kaki dapat membantu para pejalan kaki dalam menemukan arah ke lokasi tujuan mereka agar mereka tidak tersesat dalam perjalanan. Menurut Panduan National Vision of Non-Motorized Transport Infrastructure dari ITDP, sebuah fasilitas wayfinding harus: - Berisi informasi tentang arah jalan ke transit dan ruang publik sekitar, beserta jaraknya dari titik wayfinding - Terletak di lokasi strategis, seperti di tempat pemberhentian bus, stasiun, ruang publik, dan pertokoan, dengan waktu tempuh perjalanan 5-10 menit dari wayfinding - Terpasang dengan jarak 8-10 meter dari persimpangan - Memiliki desain yang legible (terbaca), yaitu dapat dimengerti oleh orang dari semua kalangan, seperti orang lokal, pengguna transit, dan turis. Desain yang legible harus memiliki pemilihan bahasa, desain grafis, dan desain peta yang dapat dipahami secara universal - Akan lebih baik jika memiliki braille untuk mengakomodasi wayfinding bagi penyandang tuna netra. Wayfinding dengan braille diletakkan di tempat berteduh, stasiun, dan

area pertokoan. 2.1.4.13 Vegetasi Vegetasi dapat memodifikasi iklim mikro (cahaya, panas, angin, dan kelembapan) dan dapat mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap ruang-ruang tersebut (Samira et al., 2017). Vegetasi menghalangi radiasi matahari, yang merupakan elemen penting dari kenyamanan di luar ruangan (Samira et al., 2017). Penghijauan pada perkotaan dapat memberikan kontribusi yang signifikan untuk meningkatkan estetika dan memberikan pengalaman terbaik kepada pengunjung (Utami et al., 2022). Karena hal ini, vegetasi berperan penting dalam memberikan kenyamanan visual dan termal dalam konteks perkotaan termasuk pada jalur pejalan kaki. Kenyamanan visual berdampak pada pengalaman ketika berjalan kaki. Vegetasi dapat meningkatkan kenyamanan visual dengan menciptakan ruang yang lebih menarik. Jenis-jenis vegetasi, seperti pepohonan, semak- semak, dll. dapat menjadikan lingkungan lebih enak dipandang. Sementara itu, kenyamanan termal dapat berdampak pada kenyamanan suhu pada suatu tempat. Kehadiran vegetasi dapat membantu menciptakan nyaman dengan cara mendinginkan dan mengurangi dampak sinar matahari. Hal ini dapat membantu mengurangi suhu yang dirasakan dan membuat lingkungan menjadi lebih nyaman.

2.1.5 Pesepeda

2.1.5.1 Jalur Pesepeda

Tertulis dalam Permen Perhubungan No. **13** PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan bahwa sebuah jalur sepeda harus memenuhi syarat-syarat, yaitu syarat keselamatan, kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, serta kelancaran lalu lintas.

Tabel 2 4 Fasilitas Yang Harus Disediakan Berdasarkan Jenis Lajur Sepeda

Jenis Lajur Sepeda Harus Dilengkapi dengan Rambu peringatan banyak lalu lintas sepeda serta rambu larangan dan perintah Lampu jalan Marka jalur Marka Penyebrangan Pembatas lalu lintas Berbagi jalan dengan kendaraan bermotor Di bahu jalan Jalur khusus di badan jalan Jalur khusus terpisah dengan badan jalan

Sumber: Permen Perhubungan, 2020; Olahan Pribadi, 2024 Penentuan lebar jalur sepeda memerhatikan lebar sepeda, jarak bebas ke samping, dan ruang untuk mendahului. Ketentuan dimensi jalur pesepeda adalah sebagai berikut: **Tabel 2 5 Standar Kebutuhan Ruang Jalur Sepeda Jalur**

Jarak bebas ke samping Marka garis tepi Total Satu jalur Minimum:

1,20 m 0,12 m (dua sisi) 1,44 m Disarankan: 1,50 m 1,74 m Dua

jalur Minimum: 1,20 m 0,12 m (tiga sisi) 2,76 m Disarankan: 1,50

m 3,36 m Sumber: Permen Perhubungan, 2020; Olahan Pribadi, 2024

Selain itu, aspek kelandaian jalur sepeda juga harus diperhatikan karena pesepeda tidak bisa berkendara di jalur yang terlalu curam tanpa turun dari sepeda. Menurut Panduan ITDP, Jalur pesepeda harus memiliki kelandaian kurang dari 7%.

2.1.5.2 Fasilitas Parkir Sepeda

Fasilitas parkir sepeda harus disediakan jika ingin mendukung penggunaan sepeda sebagai moda transportasi. Menurut ITDP, terdapat ketentuan yang harus diperhatikan ketika merencanakan sebuah fasilitas parkir sepeda,

yaitu: - Terletak dekat pintu akses tempat tujuan - Terletak di tempat yang dapat terlihat jelas dan dengan penerangan yang cukup -

Diakses dengan mudah Diberi tanda - Diberi peneduh - Rancangannya

menambah nilai estetika lingkungan - Fasilitas parkir tidak menjadi

halangan pada ruang bebas efektif pejalan kaki dan pesepeda Sementara,

dalam Permen Perhubungan No. PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan

Pesepeda di Jalan, fasilitas parkir sepeda memiliki ketentuan, antara

lain: - Letak tidak lebih dari 15m dari area tujuan - Tidak

menghalangi laju pejalan kaki - Tidak menghalangi ubin pemandu -

Dilengkapi dengan rak/tiang/sandaran - Lokasinya mudah diakses Jenis

dan Lokasi Fasilitas Parkir Sepeda Tipe Rak Parkir Sepeda ITDP

merekomendasikan jenis rak parkir sepeda: - Direkomendasikan: tiang

parkir tipe n (dapat mengunci badan sepeda) - Tidak direkomendasikan:

tiang parkir bergelombang (kurang intuitif dan stabil)

2.1.5.3 Material

Permukaan Pemilihan material pada jalur sepeda berkaitan dengan

keselamatan pesepeda. Menurut ITDP, perancangan pada permukaan jalur

sepeda harus mempertimbangkan: - Permukaan rata, serta tidak berlubang

dan bergelombang - Material rekomendasi: aspal (tidak licin), dan plat

beton finishing fine brush (mudah pemeliharaan) - Tutup manhole lebih

baik dihindari, apabila harus melewati manhole, maka batas toleransi

untuk celah yang diperbolehkan adalah 20 mm

2.1.5.4 Rambu-rambu Menurut panduan Jakarta Ramah Bersepeda dari ITDP, rambu bagi jalur sepeda harus terlihat jelas dan letaknya adalah pada titik peruntukannya.

Jenis rambu yang harus ada pada fasilitas jalur sepeda beserta penjelasannya disajikan dalam tabel di bawah: Tabel 2.6 Rambu-Rambu Sepeda

Rambu Titik Penempatan Gambar rambu Sumber Jalur khusus sepeda

- Setiap awal segmen jalur khusus sepeda
- Setiap 250 m sepanjang segmen
- PERMEN Perhubungan Republik Indonesia No. PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas
- ITDP Peringatan/Berhati-hati
- Setiap awal jalur berbagi (shared street)
- Di setiap 100m jalur berbagi (shared street)
- Persimpangan, driveway, titik konflik
- Ruas jalan tanpa jalur khusus
- Pemberian Prioritas Pesepeda
- Setiap persimpangan

Sumber: ITDP, 2020; Menteri Perhubungan, 2020; Olahan Pribadi. 2024

2.1.5.5 Jenis Proteksi Fisik Jalur Sepeda

Proteksi fisik jalur sepeda merupakan elemen yang terletak di antara sepeda dengan kendaraan bermotor, dan berguna sebagai elemen yang melindungi pesepeda dari kendaraan bermotor sehingga terdapat rasa aman dalam bersepeda. Menurut ITDP (2020), penyediaan jalur sepeda yang terproteksi secara fisik di tengah kondisi lalu lintas DKI Jakarta yang padat kendaraan bermotor lebih mampu untuk meningkatkan rasa aman bagi pesepeda dibandingkan jalur sepeda yang hanya ditandai dengan marka.

Menurut Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan No. 05 / P / BM / 2021 tentang Perancangan Fasilitas Sepeda, terdapat empat macam jenis proteksi fisik untuk jalur sepeda, antara lain: Terproteksi curb ganda Terproteksi delineator/stick cone Delineator/stick cone dipasang dengan jarak antar antar cone adalah 1 meter Terproteksi Planter Box Planter box yang dipasang sebagai proteksi memiliki dimensi 1,2 m x 0,4 m dengan jarak antar box 30 cm untuk tali air. Terproteksi jalur hijau Lebar yang disarankan untuk jenis proteksi jalur hijau adalah 1 – 2 meter

2.1.5.6 Marka

Selain proteksi dengan pembatas fisik dengan jalan, marka juga termasuk dalam upaya elemen proteksi untuk melindungi jalur sepeda dari

kendaraan bermotor. Menurut ITDP, pemarkaan pada jalur sepeda harus: - Terlihat jelas, dan konsisten pada lokasi peruntukkannya - Memiliki warna yang konsisten di sepanjang rute sepeda agar mudah dipahami oleh pengguna - Pengecatan pada area pertemuan sepeda dengan kendaraan bermotor agar dapat meningkatkan visibilitas pengendara pada pesepeda

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian 1 Penulis – Murdiyanti, Dhini - Skripsi “Aksesibilitas Sarana Prasarana Transportasi Yang Ramah Penyandang Disabilitas (Studi Kasus Transjakarta) Mengetahui bagaimana kondisi sarana & prasarana transportasi publik bagi mobilitas penyandang disabilitas di Jakarta Kondisi sarana & prasarana Transjakarta saat ini belum aksesibel bagi siapa saja karena masih memiliki kekurangan yang berpengaruh pada mobilitas pengguna. Hal ini dikarenakan kebutuhan-kebutuhan penyandang disabilitas belum tersedia secara lengkap dan sesuai.

Penelitian 2 Penulis – Aulia, Muhamad F. - Skripsi Sistem Transportasi TransJakarta dari Sudut Pandang Pedestrian (Studi Kasus Jalur Pedestrian pada Koridor I dan VI TransJakarta) -Mengetahui perbandingan antara kondisi existing TransJakarta dan kondisi ideal BRT -Mengetahui kondisi fisik jalur pedestrian di sepanjang jalur sistem transportasi BRT Hasil pertama (terhadap TransJakarta): kondisi existing masih jauh dari kondisi ideal. Hal ini dikarenakan dari jalur khusus bus yang belum memenuhi kriteria ideal karena jalan rusak; dan masalah akses berupa jarak dari pedestrian ke halte yang terlalu jauh. Hasil kedua (terhadap jalur pedestrian): kondisi sudah cukup baik, namun belum ideal. Hal ini dikarenakan jalur pedestrian yang terpotong dan terhalang ramp; kendaraan bermotor lebih diprioritaskan daripada pedestrian; tidak adanya ruang terbuka, seperti taman umum, plaza, atau alun-alun; lampu penerangan jalur pedestrian masih berjarak 600 meter satu sama lain; serta kurangnya perabot jalur pedestrian, seperti kursi dan tempat sampah.

2.3 Kerangka Penelitian

2.4 Sintesis

Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 Jl. Jendral Sudirman sudah accessible atau belum, penulis menyimpulkan kajian teori

di atas menjadi suatu metrik berisi objek-objek yang dinilai beserta elemen penilaiannya. Metrik penilaian tersebut, antara lain: Tabel 2.7 Metrik Penilaian Aksesibilitas Jalur Pejalan Kaki Dan Pesepeda

Walkability Aspek Elemen & Fungsinya Kondisi Fisik Acuan Penilaian

Keamanan Pembatas fisik: Memisahkan antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan Berupa jalur perabot/fasilitas ITDP “National Vision of Non-Motorized Transport Infrastructure Minimal lebar 1,2 m SE Menteri PUPR Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Penerangan: Meningkatkan visibilitas, Memberikan rasa tenang, mencegah timbulnya tindakan kriminal

Jarak antar tiang lampu maksimal 10 meter Peraturan Menteri Perhubungan tentang Alat Penerangan Jalan Sinar lampu harus sampai ke permukaan jalur, dan tidak boleh terhalang oleh objek lain ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda

Tiang lampu berada di jalur perabot/fasilitas Bollard: Menghalangi kendaraan agar tidak masuk ke jalur pejalan kaki Peletakkannya pada ruang-ruang konflik ITDP “Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017- 2022 Peletakkannya tidak mengganggu ruang bagi pejalan kaki, ubin pemandu, dan jalur sepeda Jarak antar Bollard 90-100 cm

Kenyamanan Lebar: Dapat dilalui dua pejalan kaki dari arah berlawanan, kegiatan berjalan kaki leluasa Lebar minimal 2,75 – 3,75 m SE Menteri PUPR Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Peneduh: Melindungi dari kondisi iklim -Minimal tinggi 2,5 m -Lebar tidak kurang dari 1,5 m (saran 2,4 m) ITDP “National Vision of Non-Motorized Transport Infrastructure Active frontage :

Bagian depan bangunan menghadap ke jalan dan terdapat akses masuk langsung, bukan berupa tembok kosong, pagar, atau garasi. -Bagian interior bangunan dapat terlihat oleh pejalan kaki -Terdapat akses ke ruang publik (taman, plaza, dll,) ITDP “TOD Standard 3.0” Tempat duduk : Mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki untuk istirahat sejenak -Terletak di luar ruang bebas (di jalur perabot/fasilitas) -Berjarak 9-10 meter antar tempat duduk PERMEN PU tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan -Tidak menghalangi akses keluar masuk bangunan -Tidak

menghalangi ubin pemandu -Memprioritaskan peletakkan dekat dengan pusat aktivitas (taman, ruang komersil, dll.) ITDP “Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022 Vegetasi: Kenyamanan termal dan visual Jenis-jenis vegetasi dan fungsinya Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan Tempat sampah: Berjarak 20 meter antar tempat sampah PERMEN PU tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan -Peletakkan tidak mengganggu ruang bebas pejalan kaki -Tersedia juga di persimpangan dan dekat penyebrangan ITDP “Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022 Kelengkapan Akses ke Transit: Menghubungkan fasilitas pejalan kaki dengan layanan angkutan publik Terdapat akses ke layanan angkutan umum, yang terhubung dengan jalur pejalan kaki ITDP “Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022 Penyebrangan: Mengakomodasi pejalan kaki menyebrang dengan aman -Bermarga: minimal 2 meter - Dapat diakses oleh penyandang disabilitas -Jika dua arah arus lalu lintas, harus ada pulau penyeberangan ITDP “Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022 -Memiliki rambu penyebrangan pejalan kaki Pedoman Kementerian PUPR tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Mixed use: Terdapat akses ke sumber makanan, taman, taman bermain, dan ruang terbuka lainnya dalam radius 500 m ITDP “TOD Standard 3.0 Humanis Ubin Pemandu: Pemandu bagi orang dengan keterbatasan penglihatan - Diletakkan secara garis lurus di trotoar ITDP “National Vision of Non-Motorized Transport Infrastructure -Di sepanjang trotoar -Ruang bebas kakan-kiri minimal 600 mm -Di setiap pelandaian atau ujung trotoar sebelum penyebrangan untuk ubin peringatan SE Menteri PUPR Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Wayfinding: Memudahkan pejalan kaki mencari arah -Informasi tentang arah jalan ke transit dan ruang publik sekitar, beserta jarak -Tersedia di TPKPU dan pertokoan, dengan waktu tempuh perjalanan 5-10 menit dari wayfinding -Berjarak 8-10 meter dari persimpangan -Legible (pemilihan bahasa, desain grafis, dan desain peta yang dapat dipahami secara universal) -Terdapat wayfinding berupa braille di shelter dan TPKPU ITDP

“National Vision of Non- Motorized Transport Infrastructure Rambu: Skala manusia -Informasi yang sederhana -Material yang reflektif -Konsisten dalam penempatan -Tinggi tiang minimal 2,2 meter -Berada dalam paparan sinar lampu pada malam hari -Tidak terhalang oleh objek lain Kementerian PUPR “Modul Rambu, Marka, dan Delineasi Bikeability Keamanan Pembatas fisik: Memisahkan antara jalur pesepeda dengan jalur kendaraan -Menentukan jenis proteksi fisik yang terimplementasi pada objek penelitian, kemudian dinilai kesesuaiannya berdasarkan Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan No. 05 / P / BM / 2021 tentang Perancangan Fasilitas Sepeda Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan tentang Perancangan Fasilitas Sepeda Penerangan: Meningkatkan visibilitas, Memberikan rasa tenang, mencegah timbulnya tindakan kriminal -Jarak antar tiang lampu maksimal 10 meter Peraturan Menteri Perhubungan tentang Alat Penerangan Jalan -Sinar lampu harus sampai ke permukaan jalur, dan tidak boleh terhalang oleh objek lain ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda -Tiang lampu berada di jalur perabot/fasilitas Rambu: Memberikan informasi yang harus ditaati kepada pesepeda dan pengendara tentang jalan Rambu Perintah Menggunakan Jalur/Lajur Lalu Lintas Khusus Sepeda: -Setiap awal segmen jalur khusus sepeda -Setiap 250 m ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda Rambu Peringatan Banyak Lalu Lintas Sepeda: -Setiap awal jalur berbagi (shared street) -Di setiap 100m jalur berbagi (shared street) -Persimpangan Rambu Beri Jalan Sepeda: -Setiap Persimpangan Kenyamanan Permukaan jalur: anti-slip pada permukaan jalur pesepeda -Permukaan rata (tidak berlubang dan bergelombang) -Material aspal (tidak licin) atau plat beton finishing fine brush (mudah pemeliharaan) -Menghindari tutup manhole (toleransi celah 20 mm jika terpaksa) ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda Kelandaian: Tidak memiliki tanjakan atau tikungan yang terlalu curam Kelandaian kurang dari 7% ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda Lebar: Pesepeda dapat memandu sepeda dengan leluasa Menentukan jenis jalur pesepeda pada objek penelitian (satu/dua jalur/arah), kemudian dinilai kesesuaian lebarnya sesuai dengan SE Kementerian PUPR No. 65/SE/Db/2021 tentang Perancangan Fasilitas Sepeda SE

Kementrian PUPR tentang Perancangan Fasilitas Sepeda Keterpaduan Desain konsisten: Memudahkan pesepeda dalam navigasi Desain marka konsisten pada lokasi peruntukkan, dan warnanya ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda Fasilitas parkir -Letak kurang dari 15m area tujuan -Tidak mengganggu laju pejalan kaki -Tidak mengganggu ubin pemandu -Dilengkapi rak parkir -Mudah diakses Permen Perhubungan No. tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan -Terletak di tempat yang terlihat jelas dan terdapat penerangan -Tempat mudah diakses -Terdapat tanda/marka pembatas yang jelas -Terdapat peneduh -Tidak menghalangi ruang bebas efektif jalur pejalan kaki dan pesepeda ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda Menarik Desain atraktif dan harmonis Dinilai dari: -Desain lansekap -Fasilitas parkir ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda Terintegrasi dengan pusat kegiatan Melintasi titik kegiatan pada kota ITDP “Panduan Jakarta Ramah Bersepeda Sumber: Olahan Pribadi, 2024 BAB III METODE PENELITIAN 3.1 Identitas Penelitian 3.1.1 Lokasi Penelitian Penelitian ini dilakukan di jalur pejalan kaki dan pesepeda di Jl. Jendral Sudirman, lebih tepatnya di luar pintu 6 GBK, dan terletak di kawasan berorientasi transit Istora. Koridor jalan ini terletak di Jakarta Pusat, di antara Kompleks Olahraga Gelora Bung Karno dan Sudirman Central Business District (SCBD) dan dilalui oleh lintasan transportasi umum, yaitu lintasan MRT (Moda Raya Terpadu) Jakarta, BRT (Bus Rapid Transit) Transjakarta, dan bus non-BRT. Jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK diteliti sebagai sampel pada Jl. Jenderal Sudirman karena merupakan titik paling aktif yang dekat dengan pusat kegiatan GBK dan terintegrasi dengan berbagai simpul transit. Jalur ini memiliki panjang 700 meter, dengan batasan dari persimpangan FX Mall hingga sebelum Simpang Susun Semanggi. Jalur pejalan kaki dan pesepeda ini dilalui oleh berbagai macam lintasan transit, antara lain; lintasan MRT Jakarta rute Selatan-Utara dengan satu stasiun bawah tanah (stasiun Istora Mandiri), yang pintu masuk dan keluar stasiunnya langsung terintegrasi dengan koridor pejalan kaki, lintasan bus non-BRT rute Tanah Abang-Blok M dengan tiga halte (halte

bus Gelora Bung Karno 1, 2, dan 3) yang berada di samping sisi koridor pejalan kaki, serta lintasan BRT Transjakarta rute Blok M-Kota dengan dua halte (halte Gelora Bung Karno, dan Polda Metro Jaya) yang keduanya terhubung dengan koridor pejalan kaki oleh JPO. 3.1.2 Sasaran Penelitian Aksesibilitas penting diperhatikan dalam desain sebuah jalur pejalan kaki dan pesepeda yang menjadi bagian dari sistem mobilitas dalam kota. Sasaran pengguna jalan yang diutamakan dalam penelitian ini adalah para masyarakat yang menggunakan moda transportasi berjalan kaki dan bersepeda. Lebih tepatnya, penelitian ini akan melakukan analisis terhadap fasilitas dalam aspek aksesibilitas yang dibutuhkan oleh para pejalan kaki dan pesepeda di jalur khusus pada ruas jalan Jl. Jendral Sudirman sebagai jalur yang terintegrasi dengan lintasan angkutan umum. 3.1.3 Jadwal Pelaksanaan Tabel 3. 1 Jadwal Pelaksanaan Bulan Minggu ke- Kegiatan Penyusunan latar belakang & rumusan masalah Penyusunan kajian teori, kerangka penelitian, dan sintesis Penyusunan metode penelitian Pengumpulan & analisis data Penyusunan hasil dan kesimpulan Februari 1 2 3 4 Maret 1 2 3 4 April 1 2 3 4 Mei 1 2 3 4 Juni 1 2 3 4 Sumber:

Olahan Pribadi, 2024 3.2 Metode Penelitian Penelitian ini dilakukan menggunakan metode kualitatif. 6 18 Penelitian kualitatif merupakan suatu pendekatan dalam melakukan penelitian yang berorientasi pada fenomena atau gejala yang bersifat alami. (Abdussamad, 2021). 6 Menurut Abdussamad, penelitian kualitatif adalah suatu jenis pendekatan penelitian dalam ilmu sosial yang menggunakan paradigma alamiah, berdasarkan teori fenomenologis (dan sejenisnya) untuk meneliti masalah sosial dalam suatu kawasan dari segi latar belakang dan cara pandang obyek yang diteliti secara holistik. Metode kualitatif bersifat deskriptif karena mendeskripsikan arti dari data/fenomena/kejadian yang dilihat oleh peneliti dan disertai dengan menyajikan bukti-bukti nyata. Maka dari itu, diperlukan ketajaman analisis yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian. Pengumpulan bukti-bukti akan dilakukan dengan cara berkunjung ke lapangan

dengan didasari oleh teori-teori yang telah dikaji sebelumnya. Pendekatan dengan kualitatif fokus untuk mengulik pembahasan dengan mendalam tentang suatu isu daripada untuk menggeneralisasi seperti penelitian kuantitatif. 17 3.3

Metode Pengumpulan Data Metode pengumpulan data adalah langkah yang dilakukan dalam proses pengumpulan data yang diperlukan untuk penelitian. 24 Metode pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini, yaitu observasi dan wawancara.

3.3.1 Observasi Lapangan Melakukan obeservasi ke lapangan merupakan salah satu cara mengumpulkan data dalam metode penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data ini dilakukan dengan kunjungan langsung ke lokasi yang menjadi objek penelitian untuk mengamati kondisi dan keadaan pada objek penelitian. Elemen penelitian akan dinilai apakah elemen tersebut “Ada” atau “Tidak ada” dan apakah elemen sudah sesuai standar jika “Ada”. Hasil pengamatan ini kemudian dicatat dan didokumentasikan sebagai bahan bukti untuk diolah selanjutnya. Observasi pada penelitian ini akan dilakukan di sepanjang jalur pejalan kaki dan pesepeda tepatnya di luar pintu 6 GBK untuk mengetahui kondisi aksesibilitas sebenarnya pada lokasi tersebut. Observasi dilakukan ketika hari terang dan malam dikarekanakan terdapat elemen penilaian yang hanya bisa dilihat ketika kondisi sedang gelap, seperti penerangan.

3.3.2 Wawancara Wawancara merupakan bentuk pengumpulan data yang paling sering digunakan dalam penelitian kualitatif (Rachmawati, 2007). Metode wawancara kepada para pakar dan ahli, serta pengguna dilakukan untuk mengetahui sudut pandang mereka terhadap objek yang diteliti dan isu yang terjadi di dalamnya sehingga analisis yang dilakukan akan objektif. Pihak-pihak yang akan diwawancara adalah: - Pengguna Jalur Pejalan Kaki dan Pesepeda - Pengguna Jalur Pesepeda - Perangkat Daerah: Staf Dinas Perhubungan Bidang Lalu Lintas Jalan yang seterusnya akan disebut dengan “Narasumber A” Wawancara kepada pengguna (pejalan kaki dan pesepeda) dilakukan untuk mengetahui pandangan mereka pada elemen-elemen penilaian yang tidak dapat dinilai melalui observasi saja, seperti apakah sudah merasa aman, pengalaman membaca wayfinding,

pengalaman membaca rambu, penilaian terhadap estetika jalur sepeda, dll. Sedangkan, wawancara dengan perangkat daerah dilakukan untuk mengetahui lebih dalam keadaan objek penelitian sebagai penanggung jawab lokasi tersebut.

15 27

3.4 Jenis Data Jenis data yang ada pada penelitian ini adalah

data primer dan sekunder: 3.4 15 21 1 Data Primer Data primer merupakan data yang diperoleh sendiri oleh peneliti, orisinal, dan dari tangan pertama. Data

primer bersumber dari pengumpulan data, seperti observasi, survei, angket, studi kasus, dan wawancara sesuai dengan kebutuhannya (Ajayi, 2023). Luaran data primer untuk penelitian ini akan berupa: Obsevasi:

Luaran yang dihasilkan dari proses observasi berupa dokumentasi dan catatan kondisi aksesibilitas existing di jalur pejalan kaki dan pesepeda di ruas Jalan Jl. Jendral Sudirman pada sisi Selatan GBK.

Wawancara: Luaran yang dihasilkan dari proses wawancara berupa catatan jawaban atau tanggapan dari para responden yang sudah ditentukan,

termasuk hasil angket. 3.4.2 Data Sekunder Data sekunder merupakan data yang didapatkan dari sumber existing yang sudah ada sebelumnya. Data sekunder adalah data yang dikumpulkan oleh suatu pihak bukan berkaitan dengan studi penelitian tetapi mengumpulkan data tersebut untuk tujuan lain dan pada waktu yang berbeda di masa lalu (Ajayi, 2023). Data

sekunder yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari literatur dengan sumber terpercaya, yang dikaji lebih lanjut, seperti buku, jurnal, artikel, skripsi atau penelitian sebelumnya, peraturan pemerintah, dan pedoman/panduan teknis.

3.5 Metode Analisis Data Analisis data dilakukan dengan cara mengkaji kesesuaian kondisi asli objek penelitian dengan kajian teori untuk dapat menemukan jawaban dari rumusan masalah.

Data-data dari kondisi asli elemen-elemen yang dinilai pada lokasi objek penelitian dikumpulkan dengan cara: Tabel 3. 2 Metode Pengumoulan Data Walkability Elemen yang Dinilai Metode Pengumpulan Data Keamanan -Terdapat pembatas yang memisahkan antara jalur pejalan kaki dengan jalan kendaraan Observasi -Terdapat penerangan untuk mengakomodasi visibilitas di malam hari Observasi & wawancara -Terdapat Bollard

sebagai pencegah kendaraan masuk ke jalur Observasi & wawancara
Kenyaman -Memiliki elemen peneduh Observasi & wawancara -Active frontage
Observasi & wawancara -Terdapat tempat duduk untuk istirahat Observasi
& wawancara -Terdapat vegetasi (pohon, tanaman, lansekap) Observasi
-Terdapat tempat sampah Observasi & wawancara Kelengkapan-Terdapat akses
ke transit sekitar Observasi -Terdapat media penyebrangan Observasi
-Mixed use Observasi Humanis -Terdapat ubin pemandu Observasi -Terdapat
wayfinding Observasi & wawancara -Terdapat rambu Observasi Bikeability
Keamanan -Terdapat pembatas yang memisahkan antara jalur pesepeda dengan
jalan kendaraan Observasi -Terdapat penerangan untuk meningkatkan
visibilitas terutama di malam hari Observasi & wawancara -Terdapat
rambu bagi pesepeda dan yang mengatur kecepatan kendaraan Observasi &
wawancara Kenyaman -Memiliki material anti-slip pada permukaan jalur
pesepeda Observasi & wawancara -Tidak memiliki tanjakan atau tikungan
yang terlalu curam Observasi & wawancara -Memiliki lebar yang cukup
Observasi & wawancara Keterpaduan-Desain konsisten Observasi -Terdapat
fasilitas parkir sepeda Observasi & wawancara Menarik -Desain atraktif
dan harmonis Observasi & wawancara -Terintegrasi dengan pusat-pusat
kegiatan Observasi Sumber: Olahan Pribadi, 2024 Selain itu, elemen yang
dinilai akan dinilai apakah elemen tersebut “Ada” atau “Tidak ada”
dan apakah elemen sudah sesuai standar yang telah dikaji pada kajian
teori jika “Ada”. Untuk mengetahui apakah elemen tersebut sudah sesuai
standar pada kajian teori, maka penulis menetapkan indikasi penilaian,
yaitu: Baik = elemen yang dinilai memenuhi semua standar pada ka
jian teori Cukup baik = elemen yang dinilai memenuhi sebagian stan
dar pada kajian teori Belum baik = elemen yang dinilai tidak memen
uhi standar pada kajian teori sama sekali

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. 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. **3** 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 kendaraan. 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. 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 penggunaannya 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.

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.

4.2.2 Kenyamanan

4.2.2.1 Lebar Jalur pejalan kaki harus mempunyai lebar yang sesuai dengan kebutuhan lingkungan sekitar (Tanzil & Gamal, 2021).

22 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.

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. 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 sejenak, 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.

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.

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 Sumber: Olahan Pribadi Google Maps, 2024

Gambar Keterangan Terdapat tanaman pengarah jenis palm yang diterapkan di sepanjang jalur pejalan kaki pada satu sisi 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. 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 disebarkan 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 19 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.

4.2.3.3 Penyebrangan Menurut Pedestrian Facility Design, pejalan kaki berhak atas penyeberangan jalan yang aman, mudah diakses dan nyaman. Media penyebrangan harus memiliki marka dan lebar minimal 2 meter, serta 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. 4.2.4 Humanis 4.2

5 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 peruntukannya, 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 6

Tabel kondisi ubin pemandu Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024 Keterangan

Gambar Tidak ada ubin peringatan di titik konflik Hotel Sultan

Sudirman dan ubin pemandu terputus Tidak ada ubin pemandu dan

peringatan menuju fasilitas perabot jalan 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, termasuk bagi orang-orang yang pertama kali berkunjung 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 penunjuk arah dengan mudah ketika keluar dari

shelter/stasiun. Selain itu, papan penunjuk arah juga sudah legible,

hal ini berdasarkan hasil angket yang terlihat bahwa sebanyak 97.6%

pejalan kaki merasa papan penunjuk 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. 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.

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 4.7 Tabel kesimpulan aksesibilitas jalur pejalan kaki

Aspek Elemen	Nilai
Keamanan Pembatas Fisik	Baik
Penerangan	Belum baik
Bollard	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
Wayfinding	Baik
Rambu	Baik

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

Hal yang 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.

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 dijelaskan dalam tabel di bawah: Tabel 4 8

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 seped

a 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 (shared street) -Di setiap 100m jalur berbagi (shared street) -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.

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 penggunaannya.

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.

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.

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 dijelaskan dalam tabel berikut: Tabel 4.11 Tabel konsistensi marka jalur pesepeda Lokasi Gambar Keterangan Marka persimpangan FX Mall

Setiap persimpangan dan titik konflik sudah dipasang desain marka menerus dengan konsisten Marka pintu 7 GBK Marka Pintu Indobuildco

Marka Halte GBK 1 Setiap pemberhentian bus sudah dipasang desain marka yang sama dengan konsisten Marka Halte GBK 2 Marka Halte GBK 3 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 dijabarkan dalam tabel berikut: Tabel 4 12 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 jalur pejalan kaki dan pesepeda Rak parkir sudah pada tempatnya dan tidak ada yang menghalangi jalur pejalan kaki atau ubin pemandu Sumber: Olahan Pribadi, 2024 Berdasarkan hal ini, fasilitas parkir sepeda belum memenuhi semua ketentuan yang ada. 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 disebarakan 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 lintasan yang melintasi titik-titik kegiatan kota atau ruang publik, seperti taman, plaza, dll. 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 15

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

BAB V PENUTUP 5.1 Kesimpulan Suatu kawasan TOD harus memiliki infrastruktur jalur pejalan kaki dan pesepeda dengan aksesibilitas tinggi. Berdasarkan hasil temuan ketika melakukan penelitian, penulis berkesimpulan bahwa tingkat aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK sudah baik, namun belum optimal. Artinya, walaupun infrastruktur sudah memadai untuk memenuhi kebutuhan dasar pejalan kaki dan pesepeda pada suatu kawasan TOD, infrastruktur tersebut masih dapat ditingkatkan lagi dan dibenahi kekurangannya agar dapat mewadahi penggunaanya dengan layak. Berikut penjabaran mengenai masing-masing jalur pejalan kaki dan pesepeda.

5.1.1 Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan temuan-temuan pada penelitian yang telah dilakukan, penulis memiliki kesimpulan bahwa tingkat aksesibilitas jalur pejalan kaki di luar pintu 6 GBK sudah cukup baik, namun belum optimal. Berdasarkan hasil penelitian, hal ini dikarenakan sebenarnya penerapan elemen aksesibilitas jalur pejalan kaki sudah diterapkan sesuai standar dan telah terlihat upaya untuk memenuhi kebutuhan dasar pejalan kaki, namun belum diterapkan secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki.

Penilaian jalur pejalan kaki dinilai berdasarkan teori walkability melalui empat aspek, yang meliputi; keamanan, kenyamanan, kelengkapan, dan humanis. Aspek keamanan dinilai melalui elemen fasilitas pejalan kaki, yaitu pembatas fisik, penerangan, dan bollard. Berdasarkan hasil penelitian, keadaan riil penerangan dan bollard dapat dikatakan belum cukup menunjang keamanan pada jalur pejalan kaki di luar pintu 6 GBK. Penerangan pada jalur pejalan kaki belum dilaksanakan dengan maksimal karena walaupun secara standar kondisi fisik fasilitas tiang

lampu sudah memenuhi standar, penerangan masih belum merata di sepanjang jalur pejalan kaki. Titik-titik yang harus memiliki penerangan yang baik justru masih dalam kondisi gelap. Kekurangan ini dapat dimaksimalkan dengan cara menyamaratakan tingkat penerangan di sepanjang jalur trotoar, terutama di tempat peruntukkannya Sementara itu, fungsi bollard yang seharusnya bisa menghalang pengendara motor masuk ke jalur pejalan kaki tidak bekerja dengan baik dikarenakan jaraknya yang terlalu lebar. Hal ini mengakibatkan pemotor dengan mudah masuk ke jalur pejalan kaki dan berpotensi mencelakakan pejalan kaki. Hal ini dapat dibenahi dengan cara menyempitkan jarak antar bollard. Walaupun demikian, elemen pembatas fisik telah diterapkan dengan baik karena telah memiliki lebar yang memenuhi standar yang seharusnya, dan telah dipasang di sepanjang jalur pejalan kaki sehingga mampu memenuhi fungsi utamanya, yaitu membatasi antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Aspek kenyamanan dinilai melalui elemen fasilitas pejalan kaki, yaitu lebar, peneduh, active frontage, tempat duduk, vegetasi, dan tempat sampah. Jika ditarik kesimpulan, aspek kenyamanan secara garis besar sudah diterapkan dengan cukup baik. Hanya saja belum maksimal, seperti peneduh yang belum diterapkan di sepanjang jalur sehingga masih terdapat titik yang terekspos oleh terik matahari dan mengakibatkan berkurangnya kenyamanan bagi pejalan kaki. Elemen peneduh dapat dipasang disepanjang jalur pejalan kaki agar dapat memberikan kenyamanan maksimal. Bagian yang belum ada peneduh dapat diberi peneduh, tidak harus berupa pohon, bisa berupa jenis peneduh lainnya seperti kanopi di sepanjang jalan ataupun shelter. Lalu, active frontage pada jalur pejalan kaki masih kurang karena adanya pagar pembatas sehingga terkesan membatasi dan mati. Hal ini dapat dibenahi dengan cara pemasangan pagar yang tidak terlalu tinggi. Jika memungkinkan, menerapkan elemen penghidup di sepanjang pagar, seperti mural, street art, atau aktivitas yang aktif lainnya. Kemudian, penerapan tempat duduk pada jalur pejalan kaki dapat dikatakan belum

baik karena masih kurang jumlahnya, dan jarak antara tempat duduk masih sangat jauh, yaitu 50 – 100 meter (seharusnya 9-10 meter). Hal ini berdampak pada kenyamanan pejalan kaki karena kurangnya fasilitas yang mengakomodasi rasa lelah. Begitu juga dengan penyediaan tempat sampah yang belum baik karena tidak terlihat keberadaan tempat sampah di sepanjang jalur trotoar. Jumlah tempat duduk dapat diperbanyak dan jarak antar tempat duduk diperkecil agar dapat mengakomodasi rasa lelah pejalan kaki, dan agar pejalan kaki tidak duduk sembarangan. Kelengkapan jalur pejalan kaki dinilai dari bagaimana aksesnya ke transit sekitar, media penyebrangannya, dan mixed use. Jalur pejalan kaki di luar pintu 6 sudah memiliki akses yang baik ke transit sekitar dan mixed use. Hanya saja kurang pada pemenuhan standar fasilitas penyebrangan yang mengakibatkan pengendara tidak melambat pada titik penyebrangan. Sementara itu, aspek humanis sudah diterapkan dengan cukup baik, namun masih kurang maksimal pada pemenuhan standar ubin pemandu. 5.1.2 Jalur Sepeda Secara garis besar, aksesibilitas jalur sepeda di luar pintu 6 terhadap penggunaannya sudah disediakan dengan sangat baik. Dari empat aspek yang dinilai, sebagian besar kriteria sudah dipenuhi sesuai dengan standar dan kebutuhan penggunaannya. Menurut Narasumber A, jalur sepeda sudah dibangun dengan memenuhi kriteria dari ITDP dan semua kriteria tersebut sudah terlaksanakan, dan rencana ke depannya hanya pemeliharaan saja. Dalam penelitian ini, terdapat empat aspek berdasarkan standar dari ITDP yang dinilai, keempat aspek tersebut antara lain; keamanan, kenyamanan, keterpaduan, dan menarik. Keamanan pada jalur sepeda di luar pintu 6 sudah diakomodasi dengan sangat baik. Dari tiga elemen yang dinilai, ketiganya sudah terpenuhi sesuai standar. Ketiga elemen tersebut, yaitu pembatas fisik berupa planter box, penerangan yang cukup (tidak terlalu terang agar tidak menyilaukan pengendara lain), dan rambu lalu lintas yang sudah lengkap, walaupun terdapat isu berupa pemotor yang masuk ke jalur sepeda. Sementara itu, kenyamanan pada jalur sepeda juga sudah sangat baik,

dilihat dari permukaan jalan yang tidak licin, tidak berlubang/ bergelombang, dan landai tanpa tanjakan yang curam. Lebar jalur sepeda juga sudah lebih dari standar minimum. Aspek keterpaduan pada jalur sepeda di luar pintu 6 sudah cukup baik. Hal ini dilihat dari desain jalur yang konsisten (marka dan rambu yang konsisten). Fasilitas parkir dapat dikatakan cukup baik karena masih terdapat rak parkir yang letaknya tersembunyi dan kurang penerangan. Agar fasilitas parkir sepeda lebih maksimal, dapat dilakukan pembenahan, seperti rak parkir sepeda untuk Halte Transjakarta Polda Metro Jaya dipindahkan agar lebih dekat dengan pusat aktivitas terdekat (Pintu Hotel Sultan Sudirman atau Pintu 7 GBK). Jika bisa, membuat shelter khusus fasilitas parkir sepeda yang dilengkapi dengan peneduh, penerangan, dan surveillance. Sementara itu, desain jalur peseda sudah dinilai atraktif berdasarkan pendapat pesepeda pada hasil angket. Jalur sepeda juga sudah terintegrasi dengan pusat kegiatan.

5.2 Saran

Setelah melakukan penelitian aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6, Jl. Jenderal Sudirman di atas, penulis dapat memberikan saran untuk dapat mengoptimalkan aksesibilitas pada jalur ini. **28** Beberapa saran tersebut sebagai berikut:

1. Agar penelitian selanjutnya dapat meneliti jalur pejalan kaki dan pesepeda pada Jl. Jenderal Sudirman di ruas jalan yang lain, seperti pada titik Stasiun MRT Senayan
2. Peneliti selanjutnya dengan penelitian yang serupa untuk berjalan kaki dan bersepeda pada lokasi penelitian agar dapat merasakan secara langsung pengalaman menggunakan jalur tersebut
3. Dapat menjadi acuan untuk meneliti jalur pejalan kaki dan pesepeda di kawasan TOD lainnya
4. Bagi perangkat daerah yang bertanggung jawab, untuk melakukan penyamarataan dan perbaikan kekurangan jalur pejalan kaki dan pesepeda agar mencapai kondisi optimal

5.3 Refleksi

Setelah melakukan penelitian di atas, peneliti memahami cara meneliti suatu isu dari proses awal, mengidentifikasi isu, merumuskan masalah, hingga menemukan jawaban dari rumusan masalah tersebut dengan cara menganalisis kondisi riil objek

REPORT #22006273

penelitian sesuai dengan teori yang telah dikaji. Peneliti memahami isu yang melatarbelakangi suatu pembangunan kawasan TOD. Peneliti juga memahami apa itu kawasan TOD, dan mengapa suatu kawasan TOD penting memiliki infrastruktur jalur kendaraan tidak bermotor (jalur pejalan kaki dan pesepeda) dengan aksesibilitas tinggi. Selain itu, peneliti mendapat pelajaran terkait jalur pejalan kaki dan pesepeda yang walkable dan bikeable, serta memahami tentang pejalan kaki dan pesepeda serta kebutuhan dasarnya yang harus dipenuhi pada jalur khusus mereka.



REPORT #22006273

Results

Sources that matched your submitted document.

● IDENTICAL ● CHANGED TEXT

INTERNET SOURCE		
1.	0.97% keselamatanjalan.wordpress.com	●
	https://keselamatanjalan.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/12/permen...	
INTERNET SOURCE		
2.	0.7% repo.itera.ac.id	●
	https://repo.itera.ac.id/assets/file_upload/SB2106060020/22117014_4_234704.p..	
INTERNET SOURCE		
3.	0.66% eprints.upgris.ac.id	●
	https://eprints.upgris.ac.id/180/1/Baju%20Arie%20Wibawa%2C%20S.T.%2C%20..	
INTERNET SOURCE		
4.	0.65% jurnal.untan.ac.id	●
	https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/viewFile/61468/75676600855	
INTERNET SOURCE		
5.	0.57% eprints.uny.ac.id	●
	https://eprints.uny.ac.id/63842/4/BAB%20II.pdf	
INTERNET SOURCE		
6.	0.55% repository.ung.ac.id	●
	https://repository.ung.ac.id/get/karyailmiah/8793/Buku-Metode-Penelitian-Kua...	
INTERNET SOURCE		
7.	0.54% peraturan.bpk.go.id	●
	https://peraturan.bpk.go.id/Download/295390/PERGUB_NO._58_TAHUN_2022.p..	
INTERNET SOURCE		
8.	0.41% www.huni.id	●
	https://www.huni.id/blog/apa-itu-transit-oriented-development-atau-tod	
INTERNET SOURCE		
9.	0.4% itdp-indonesia.org	●
	https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2023/11/Catatan-Teknis-Keberl...	



REPORT #22006273

INTERNET SOURCE		
10.	0.39% peraturan.bpk.go.id https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/240349/pergub-prov-dki-jakarta-no-5...	●
INTERNET SOURCE		
11.	0.39% digilib.uns.ac.id https://digilib.uns.ac.id/dokumen/download/75253/Mzk0Mzk1/Kesiapan-jalur-p...	●
INTERNET SOURCE		
12.	0.31% repository.unhas.ac.id http://repository.unhas.ac.id/3498/4/P052172003_tesis%28FILEminimizer%29%...	●
INTERNET SOURCE		
13.	0.24% eprints.pktj.ac.id http://eprints.pktj.ac.id/544/2/18010568-SKRIPSI-BAB_1.pdf	●
INTERNET SOURCE		
14.	0.22% core.ac.uk https://core.ac.uk/download/pdf/389362562.pdf	●
INTERNET SOURCE		
15.	0.21% repository.uir.ac.id https://repository.uir.ac.id/4872/6/bab3.pdf	●
INTERNET SOURCE		
16.	0.19% digilib.uns.ac.id https://digilib.uns.ac.id/dokumen/download/75211/Mzk0MDU2/Evaluasi-jalur-p...	●
INTERNET SOURCE		
17.	0.18% repository.upi.edu http://repository.upi.edu/35316/6/S_PKN_1500417_Chapter3.pdf	●
INTERNET SOURCE		
18.	0.18% press.umsida.ac.id https://press.umsida.ac.id/index.php/umsidapress/article/download/978-623-46..	●
INTERNET SOURCE		
19.	0.16% itdp-indonesia.org https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2018/08/Panduan-Fasilitas-Peja...	●
INTERNET SOURCE		
20.	0.12% repository.usm.ac.id https://repository.usm.ac.id/files/skripsi/B11A/2018/B.111.18.0176/B.111.18.017...	●



REPORT #22006273

INTERNET SOURCE		
21.	0.11% eprints.dinus.ac.id http://eprints.dinus.ac.id/19780/11/bab3_18377.pdf	●
INTERNET SOURCE		
22.	0.11% repository.unhas.ac.id http://repository.unhas.ac.id/id/eprint/10354/1/andiannisa-2713-1-andiann-p%...	●
INTERNET SOURCE		
23.	0.11% ejournal.mandalanursa.org https://ejournal.mandalanursa.org/index.php/JISIP/article/download/5334/4055	●
INTERNET SOURCE		
24.	0.1% www.academia.edu https://www.academia.edu/43108750/STRATEGI_PERIKLANAN_PRODUK_Pringle..	●
INTERNET SOURCE		
25.	0.1% www.greenpeace.org https://www.greenpeace.org/static/planet4-indonesia-stateless/2022/12/32fded..	●
INTERNET SOURCE		
26.	0.09% ppid.purbalinggakab.go.id https://ppid.purbalinggakab.go.id/panduan-keselamatan-pejalan-kaki-di-jalan/	●
INTERNET SOURCE		
27.	0.09% repository.uksw.edu https://repository.uksw.edu/bitstream/123456789/12020/9/T1_362008049_BAB%..	●
INTERNET SOURCE		
28.	0.04% repository.unika.ac.id http://repository.unika.ac.id/20214/6/14.G1.0108%20EUGENIA%20CHANTIKANIN..	●