EVALUSI SARANA PRASARANA SERTA PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN

(Studi Kasus di Jalan Margonda Depok)

ACHMAD SOPIANSYAH
5415127424

Skripsi ini Ditulis untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan dalam
Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN TEKNIK BANGUNAN
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
2018

ABSTRAK

Achmad Sopiansyah. Evaluasi Sarana Prasaran Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian Studi Kasus di Jalan Margonda Depok. Skripsi. Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan Jurusan Teknik Sipil, Universitas Negeri Jakarta, 2018.

Tujuan penelitian ini mengevaluasi sarana prasarana dan pemanfaatan jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok yang mengacu pada peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Kenyataan yang ada dilapangan pembangunan fisik untuk jalur pedesterian di jalan Margonda Depok bagi pejalan kaki masih kurang memadai. Metode penelitian ini menggunakan metode survei dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data berupa wawancara, observasi, dan dokumentasi pertanyaan wawancar berjumlah 20 butir pertanyaan kepada 133 orang.

Hasil evaluasi jalur pedestrian Jalan Margonda Depok bila dilihat dari keriteria penilaian segi sarana dan prasarana secara keseluruhan masuk dalam kategori sangat tidak sesuai dengan nilai 25%. dan pemanfaatan jalur pedestrian masuk dalam kategori sangat tidak sesuai dengan nilai sebesar 13%.

Sehinggan jalur pedestrian kurang maksimal dan membuat para pejalan kaki kurang nyaman dalam penggunaanya oleh karena itu perlu diadakannya penambahan sarana prasarana pendukung kenyamanan jalur pedestrian dan pelebaran jalur pedestrian sebesar 3,8 m 4 m.

Kata Kunci : Jalur Pedestrian, Evaluasi, dan Sarana Prasarana

ABSTRACT

Achmad Sopiansyah. Evaluation of Infrastructure and Utilization of Pedestrian Path Case Study on Jalan Margonda Depok. Essay. Study Program of Building Engineering Education Department of Civil Engineering, Jakarta State University, 2018.

The objective of this study was to evaluate the infrastructure and utilization of pedestrian path at Margonda Depok Road, which refers to the regulation of the Minister of Public Works number: 03 / prt / m / 2014 on guidelines for the planning, provision and utilization of pedestrian network infrastructure in urban areas. The fact that there is in the field of physical development for the pedester path in Margonda Depok street for pedestrians is still inadequate. This research method used survey method with qualitative descriptive approach. Data collection techniques in the form of interviews, observations, and documentation of interview questions amounted to 20 questions to 133 people.

The results of the evaluation of pedestrian path Margonda Depok Street when viewed from the keriteria assessment of terms of facilities and infrastructure as a whole fall into the category very not in accordance with the value of 25%. and the use of pedestrian paths in the category is very inappropriate with the value of 13%.

The pedestrian line is less than the maximum and makes the pedestrians less comfortable in their use, therefore the need for the addition of supporting facilities for the convenience of the pedestrian line and the widening of the pedestrian route is 3.8 m 4 m.

Keywords: Pedestrian Path, Evaluation, and Infrastructure

HALAMAN PENGESAHAN

NAMA DOSEN	TANDA TANGAN	TANGGAL
Winoto Hadi, MT (Dosen Pembimbing I)	.....	.....
Prof. Dr. Amos Neolaka, M.Pd (Dosen Pembimbing II)	.....	.....

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

NAMA DOSEN	TANDA TANGAN	TANGGAL
R. Eka Murtinugraha, M.Pd (Ketua Penguji)	.....	.....
Dr. Sylfira Ananda, MT (Anggota Penguji)	.....	.....
Drs. Dodi Rochadi, M. Pd (Anggota Penguji)	.....	.....

DAFTAR ISI

Halaman

ABSTRAK i

ABSTRACT ii

LEMBAR PENGESAHAN iii

HALAMAN PERNYATAAN iv

KATA PENGANTAR v

DAFTAR ISI vii

DAFTAR TABEL x

DAFTAR GAMBAR xi

DAFTAR LAMPIRAN xii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah 1

1.2 Identifikasi Masalah 2

1.3 pembatasan Masalah 3

1.4 Perumusan Masalah 4

1.5 Tujuan Penelitian 4

1.6 Kegunaan Penelitian 4

BAB II KERANGKA TEORITIK DAN KERANGKA BERPIKIR

2.1. Kerangka Teoritik 5

2.2. Penelitian Relevan 35

2.3. Kerangka Berfikir Penelitian 36

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tempat dan Waktu Penelitian 38

3.2 Metode Penelitian 39

3.3 Teknik Pengambilan Data 39

3.4 Teknik Pengumpulan Data 41
3.5 Teknik Analisis Data 44
3.6 Alur Penelitian 47
BAB IV HASIL EVALUASI DAN PEMBAHASAN
4.1. Hasil Penelitian 48
4.2. Pembahasan 67
4.3. Hasil Evaluasi 79
4.5 Keterbatasan Penelitian 86
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI
5.1 Kesimpulan 87
5.2 Rekomendasi 89
DAFTAR PUSTAKA 93
LAMPIRAN 94

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kebutuhan Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki.....10
Tabel 2.2 Lebar Jaringan Pejalan Kaki Sesuai dengan Penggunaan Lahan.....11
Tabel 2.3 Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki 16
Tabel 2.4 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki 21
Tabel 2.5 Tabulasi Ringkas Penyediaan Jalur Hijau 27
Tabel 2.8 Ketentuan Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.....29
Tabel 3.1 Instrumen Penelitian 41
Tabel 3.2 Pernyataan Penilaian wawancara.....43
Tabel 3.3 Pernyataan Penilaian Observasi.....44
Tabel 3.4 Katagori Penilaian Wawancara.....45
Tabel 3.5 Katagori Penilaian Observasi.....46
Tabel 4.1 Kelengkapan Sarana Prasarana Jalur pedestrian 49
Tabel 4.2 Rata-Rata Jumlah Pengguna Jalur Pedestrian per 15 Menit 59
Tabel 4.3 Pendapat Responden Pengguna Jalur Pedestrian.....65
Tabel 4.4 Penilaian Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.....67
Tabel 4.5 Persentase Hasil Penilaian Sarana Prasaran Jalur Pedestrian 72
Tabel 4.6 Penilaian Pemanfaatan Jalur Pedestrian.....73
Tabel 4.7 Persentase Hasil Penilayan Pemanfaatan jalur pedestrian 77

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kondisi Jalur Pedestrian Jln. Raya Margonda Depok 2

Gambar 2.1 Contoh Standar Pelayanan Tipe A 13

Gambar 2.2 Contoh Standar Pelayanan Tipe B 13

Gambar 2.3 Contoh Standar Pelayanan Tipe C 14

Gambar 2.4 Contoh Standar Pelayanan Tipe D 14

Gambar 2.5 Contoh Standar Pelayanan Tipe E.....15

Gambar 2.6 Contoh Standar Pelayanan Tipe F.....16

Gambar 2.7 Kebutuhan Ruang Per Orang Secara Individu 22

Gambar 2.8 Contoh Ukuran Jalur Hijau Pada Ruas Jalur Pejalan Kaki 24

Gambar 2.9 Contoh Lampu Peneranagan Jalur Pedestrian.....24

Gambar 2.10 Contoh Bangku Peristirahatan Jalur Pedestrian 25

Gambar 2.11 Contoh Pagar Penghalang Jalur Pedestrian.....25

Gambar 2.12 Contoh Tempat Sampah Jalur Pedestrian.....26

Gambar 2.13 Contoh Marka Perambuan Jalur Pedestrian 27

Gambar 2.14 Contoh Halte Bus dan Lapak Tunggu Jalur Pedestrian.....27

Gambar 3.1 Lokasi Penelitian (Jln. Raya Margonda Depok) 38

Gambar 3.2 Diagram Alur Penelitian.....47

Gambar 4.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Depok Tahun 2012 – 2032 .49

Gambar 4.2 Foto Kondisi Permukaan Jalur Pedestrian 50

Gambar 4.3 Foto Kondisi Jalur Hijua 51

Gambar 4.4 Foto Kondisi Penerangan Pada Saat Malam Hari 51

Gambar 4.5 Foto Kondisi Tidak Tersedianya Pagar Penghalang 52

Gambar 4.6 Foto Kondisi Para Pejalan Kaki 53
Gambar 4.7 Foto Kondisi Tempat Sampah di Jalur Pedestrian 54
Gambar 4.8 Foto Kondisi Tidak Tersedianya Marka Perambuan 55
Gambar 4.9 Foto Kondisi Halte/*Shelter* dan Tempat Tunggu 56
Gambar 4.10 Foto Kondisi Jarak Bangunan Dengan Jalur Pedestrian 57
Gambar 4.11 Foto Kondisi Jalur Pedestrian difabel 57
Gambar 4.12 Foto Kondisi Lebar Jalur Pedestrian 58
Gambar 4.13 Foto Kondisi Arus Pejalan Kaki Pada Saat Ramai 61
Gmabar 4.14 Grafik Jenis Kelamin Responden 62
Gambar 4.15 Grafik Usia Responden Pengguna Jalur Pedestrian 63
Gambar 4.16 Grafik Tujuan Mengguankan Jalur Pedestrian 63
Gambar 4.17 Grafik Frekuensi Jarak Menggunakan Jalur Pedestrian 64
Gambar 5.1 Evaluasi dan rekomendasi lebar jalur pedestrian 89
Gambar 5.2 Evaluasi Dan Rekomendasi Aktivitas Pemanfaatan Jalur 90
Gambar 5.3 Evaluasi Dan Rekomendasi Peningkatan Saran Prasarana .. 91
Gambar 5.4 Evaluasi Dan Rekomendasi Sarana Prasarana Jalur Pedestrian ... 92

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Gambar 3D Disain Jalur Pedestrian.....93
Lampiran 2 Kriteria Standar Jalur Pedestrian Dalam Suatu Kawasan 95
Lampiran 3 Pertanyaan Wawancara..... 115
Lampiran 4 Lembar Konsultasi Pembimbing I..... 117
Lampiran 5 Lembar Konsultasi Pembimbing II..... 121
Lampiran 6 Surat Kelayakan Judul..... 125
Lampiran 7 Surat Permohonan Seminar Proposal..... 126
Lampiran 8 Surat Permohonan Ujian Skripsi..... 128

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Depok merupakan salah satu kota besar yang sedang berkembang pesat, baik dari tingkat perekonomian maupun jumlah penduduknya. Untuk mendukung kegiatan dan perkembangan kota Depok dibutuhkan infrastruktur fisik dan non fisik yang tersedia dengan baik agar tidak menghambat proses tersebut. Infrastruktur fisik itu meliputi sarana prasarana, tata guna, serta desain dan non fisik meliputi hubungan sosial, serta aktivitas perekonomian. Kebutuhan akan infrastruktur fisik sangat penting untuk menunjang kemudahan aksesibilitas kegiatan dan perkembangan di perkotaan. Infrastruktur fisik itu misalnya adalah jalur pedestrian. Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukan bagi aktifitas pejalan kaki.

Dalam peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014/2011 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Hal ini bertujuan untuk mewujudkan jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yang aman, nyaman, dan manusiawi sehingga mendorong masyarakat untuk berjalan kaki.

Kenyataan yang ada dilapangan pembangunan fisik untuk jalur pedesterian di jalan Margonda Depok bagi pejalan kaki masih kurang memadai, hal ini terbukti banyaknya titik-titik jalur pedestrian yang sudah rusak, kurang luasnya jalur pedestrian sehingga para pejalan kaki berjalan di luar jalur pedestrian, terdapat kendaraan yang berparkir di jalur pedestrian, tidak tersedianya jalur hijau

dijalur pedestrian, minimnya fasilitas pendukung kenyamanan jalur pedestrian selain itu kurangnya perhatian dan perawatan jalur pedestrian minimbulkan permasalahan – permasalahan dijalur pedestrian itu sendiri. Banyaknya permasalahan tersebut tentu menganggu aktivitas pejalan kaki dari rasa aman, nyaman, dan manusiawi.

Gambar 1.1 kondisi jalur pedestrian Jl. Raya Margonda Depok

Kenyataanya yang ada dilapangan belum mendukung dan mewadahi kegiatan mobilitas para pejalan kaki yang aman, nyaman, dan manusiawi di jalan Margonda Depok. Oleh karena itu perlu diadakannya penelitian yang mengkaji sarana prasarana dan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok yang mengacu pada peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari permasalahan-permasalahan yang ada dilokasi penelitian maka dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi fisisk jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok ?

2. Apakah jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok sudah memenuhi kebutuhan para pejalan kaki ?
3. Apakah jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok sudah aman, nyaman, dan manusiawi di gunakan para pejalan kaki ?
4. Bagaimana kondisi sarana prasarana jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok ?
5. Apakah jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok sudah digunakan sesuai dengan fungsinya ?
6. Bagaimana cara meningkatkan kualitas jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok ?

1.3 Pembatasan masalah

Berdasarkan permasalahan diatas, maka peneliti membatasi permasalahan sebagai berikut ;

Objek penelitian di Jln. Raya Margonda Depok di koridor Jln. Mawar sampai Jln. H. Mahali. Waktu pengamatan pada saat hari kerja pada pukul 07.00-09.00, siang pukul 12.00-14.00 dan sore pukul 17.00-19,00. Objek penelitian adalah jalur pedestrian dan pengguna jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok. Data primer secara keseluruhan diperoleh dari hasil observasi dan penyebaran pertanyaan wawancar pengguna jalur pedestrian tersebut. Acuan penelitian berdasarkan teori yang sudah ada ataupun penelitian terdahulu yang serupa. Penelitian ini hanya memfokuskan pada sarana prasarana dan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian.

1.4 Perumusan Masalah

Pada identifikasi malasah dan pembatasan masalah yang di uraikan diatas maka dapat dirumuskan untuk diteliti dan dievaluasi adalah "Bagaimana kondisi sarana prasarana dan Pemanfaatan fasilitas Jalur Pedestrian di Jalan Margonda Depok?"

1.5 Tujuan Penelitian

1. Mengevaluasi sarana dan prasarana jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok.
2. Mengevaluasi kesesuaian fungsi jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok.
3. Memberikan rekomendasi untuk jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok agar lebih efektif dalam penggunaanya.

1.6 Kegunaan Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat teoritis : Penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperluas wawasan mengenai masalah jalur pedestrian yang terjadi akibat pemanfaatan dan minimnya fasilitas jalur pedestrian dan dapat dipergunakan sebagai bahan untuk penelitian yang lebih dalam dan lebih luas.
2. Manfaat praktis : penelitian ini diharapkan dapat menambahkan informasi dan wawasan mengenai fasilitas dan pemanfaatan jalur pedestrian bagi para penggunanya dan menjadi salah satu rekomendasi untuk peningkatan kualitas jalur pedestrian.

BAB II

KERANGKA TEORITIK DAN KERANGKA BERPIKIR

2.1. Kerangka Teoritik

2.1.1. Evaluasi

Menurut Suharsimi Arikunto (2013:222) evaluasi adalah riset untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menyajikan informasi yang bermanfaat mengenai objek evaluasi, selanjutnya menilainya dan membandingkannya dengan indikator evaluasi dan hasilnya dipergunakan untuk mengambil keputusan mengenai objek evaluasi tersebut.

Menurut Worthen dan Sandera (2010 : 1) evaluasi adalah mencari sesuatu yang berharga (worth). Sesuatu yang berharga tersebut dapat berupa informasi tentang suatu program, produksi serta alternatif prosedur tertentu. Karenanya evaluasi bukan merupakan hal baru dalam kehidupan manusia sebab hal tersebut senantiasa mengiringi kehidupan seseorang. Seorang manusia yang telah mengerjakan suatu hal, pasti akan menilai apakah yang dilakukannya tersebut telah sesuai dengan keinginannya semula.

Jadi evaluasi adalah suatu kegiatan riset atau peneitian untuk mengumpulkan, menganalisis dan menyajikan informasi yang bermanfaat mengenai objek evaluasi dan selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil keputusan.

Menurut Wirawan (2012: 16-18) membedakan jenis-jenis evaluasi berdasarkan objeknya menjadi beberapa jenis yaitu:

a. Evaluasi Kebijakan

Kebijakan adalah rencana umum dalam rangka melaksanakan fungsi dan tugas. Kebijakan akan berlangsung terus sampai dicabut atau diganti dengan kebijakan yang baru; umumnya karena kebijakan yang lama tidak efektif dan efisien atau karena terjadinya pergantian pejabat dan pejabat baru mempunyai kebijakan yang berbeda dengan pejabat sebelumnya". Istilah lainnya ialah analisis kebijakan. Analisis kebijakan adalah menentukan atau memilih satu alternatif kebijakan yang terbaik dari sejumlah alternatif kebijakan yang ada. Sedangkan evaluasi kebijakan adalah menilai kebijakan yang sedang atau telah dilaksanakan.

b. Evaluasi Program

Program adalah kegiatan atau aktivitas yang dirancang untuk melaksanakan kebijakan dan dilaksanakan untuk waktu yang tidak terbatas. Evaluasi program; "Metode sistematis untuk mengumpulkan, menganalsisis, dan memakai informasi untuk menjawab pertanyaan dasar. Evaluasi Program dapat dikelompokan menjadi evaluasi proses, evaluasi manfaat dan evaluasi akibat. Sapta pesona yang merupakan sebuah bentuk program bidang kepariwisataan, sesuai dengan jenis evaluasi yang ada maka masuk dalam jenis evaluasi program dan akan dievaluasi dengan tahapan evaluasi program yang sesuai.

2.1.2. Pengertian Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian atau yang dalam bahasa inggris yaitu *pedestrian way* berasal dari kata pedos bahasa Yunani yang berarti kaki dan *way* dalam bahasa Inggis yang berarti jalan. sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur pejalan kaki.

Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki (Rubenstein, 2012). Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa jalur pedestrian , pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

Jalur pedestrian di ruang kota, misalnya di kawasan perdagangan di sebelah kanan dan kiri jalur pedestrian terdapat deretan toko dan di ujung jalur tersebut terdapat penguatan berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Rubensein, 2012)

Menurut Utterman (2012) untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik.

2.1.3. Jenis-Jenis Jalur Pedestrian

Menurut Utermann (2012) mendefinisikan berbagai macam jalur pejalan kaki diruang luar bangunan menurut fungsi dan bentuk. Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

1) Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (*Sidewalk* atau trotoar) biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupajalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
2) Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi/menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.
3) Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreasi dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku–bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman–taman kota.
4) Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut mall.

5) *Footpath* atau jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.

6) *Alleyways* atau *pathways* (gang) adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama, yang terbentuk oleh kepadatan bangunan, khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

Menurut Carr (2012) dan Rubeinstein (2012) membedakan tipe pedestrian sebagai berikut:

1) Pedestrian sisi jalan. Bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusun jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Letaknya berada di kiri dan kanan jalan.

2) Mal Pedestrian. Suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengari asesoris kota seperti pagar, tanaman, dan berlokasi dijalan utama pusat kota.

3) Mal Transit. Pengembangan pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area.

4) Jalur Lambat. Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lamban, disamping dihiasi dengan tanaman sepanjang jalan tersebut atau jalur jalan sepanjang jalan utama yang khusus untuk pejalan kaki dan kendaraan bukan bermotor.

5) Gang Kecil. Gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan yang lain yang sangat kompak. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan lebih dekat lagi.

2.1.4. Dasar Pertimbangan Perencanaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Dasar yang dipertimbangkan dalam perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yaitu sebagai berikut:

a. Penyediaan Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dibutuhkan pada setiap jenis fungsi jalan, terutama pada jalan arteri dan jalan kolektor, serta terkait dengan penggunaan lahan yang dilaluinya. Kebutuhan pengembangan prasarana jaringan pejalan kaki berdasarkan fungsi jalan serta penggunaan lahan dapat dilihat dalam tabel 2.1

Tabel 2.1 Kebutuhan Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi Lahan dan Penggunaan Lahan

	Komersial	Perumahan		
		0-3 Unit/ha	4-10 Unit/ha	>10 Unit/ha
Arteri	₡	₡	₡	₡
Kolektor	₡	₡	₡	₡
Lokal/Lingkungan	₡	0	ϕ	₡

Keterangan : ₡ = Dibutuhkan pada kedua sisi jalan
ϕ = Dibutuhkan hanya pada satu sisi jalan
0 = Diharapkan namun tidak terlalu diperlukan

Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki berdasarkan karakteristik atau fungsi jalan harus mempertimbangkan:

1) Dimensi atau ketersediaan ruang pada ruang milik jalan yang cukup
2) Volume dan kecepatan kendaraan
3) Jumlah penduduk, pengunjung, dan jumlah unit rumah
4) Tingkat pelayanan jalan dan tingkat pelayanan trotoar yang memadai
5) Interkoneksi antarmoda transportasi dan ketersediaan sistem angkutan umum.

Lebar jaringan pejalan kaki berdasarkan jenis penggunaan lahan dapat dilihat dalam tabel 2.2

Tabel 2.2 Lebar Jaringan Pejalan Kaki Sesuai dengan Penggunaan Lahan

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar yang Dianjurkan (m)
Perumahan	1,6	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3
Sekolah	2	3
Terminal/stop bis/TPKPU (Tempat Pemberhenitian Kendaraan Penumpang Umum)	2	3
Pertokoan/perbelanjaan/hiburan	2	4
Jembatan, trowongan	1	1

Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Perancangan dimensi prasarana pejalan kaki harus memperhatikan standar minimum perancangan dimensi prasarana pejalan kaki.

Dalam hal kebutuhan jalur pejalan kaki melampaui ketentuan lebar minimum, maka lebar jalur pejalan kaki (W) dapat dihitung berdasarkan volume pejalan kaki rencana (P) yaitu volume rata-rata per menit pada interval puncak. Lebar jalur pejalan kaki dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$W = (\frac{P}{35}) + n$$

Keterangan :

P = Volume pejalan kaki rencana (orang per menit per meter)

W = Lebar jalur pejalan kaki (meter)

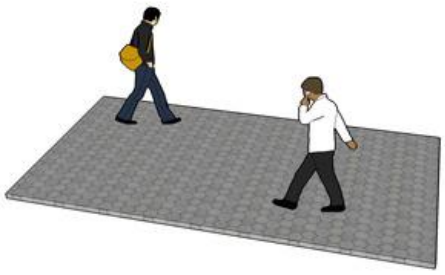
n = Lebar tambah (meter)

Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki ini bersifat teknis dan umum, dan disesuaikan dengan kondisi lingkungan yang ada. Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuai dengan tipologi ruas pejalan kaki dengan memperhatikan kebiasaan dan jenis aktivitas setempat. Standar pelayanan jalur pejalan kaki terdiri atas:

1) Standar A, para pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antarpejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 12 m2 per orang dengan arus pejalan kaki <16 orang per menit per meter.

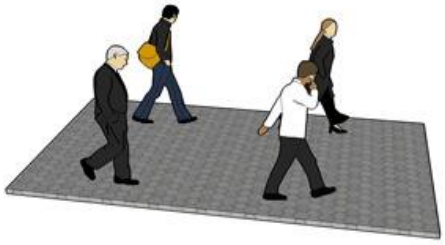
Gambar 2.1 Contoh Stadar A Para Pejalan Kaki
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

2) Standar B, para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 3,6 m2 per orang dengan arus pejalan kaki >16-23 orang per menit per meter.



Gambar 2.2 Contoh Stadar B Para Pejalan Kaki
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

3) Standar C, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil, dan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 2,2–3,5 m2/orang dengan arus pejalan kaki >23-33 orang per menit per meter.



Gambar 2.3 Contoh Stadar C Para Pejalan Kaki
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

4) Standar D, para pejalan kaki dapat berjalan dengan arus normal, namun harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan karena arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. Standar ini masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 1,2–2,1 m2/orang dengan arus pejalan kaki >33-49 orang per menit per meter.

Gambar 2.4 Contoh Stadar D Para Pejalan Kaki
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

5) Standar E

Standar E, para pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan yang sama, namun pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur ketika banyaknya pejalan kaki yang berbalik arah atau berhenti. Standar E mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 0, 5–1,3 m2/orang dengan arus pejalan kaki >49-75 orang per menit per meter.

Gambar 2.5 Contoh Stadar E Para Pejalan Kaki
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

6) Standar F, para pejalan kaki berjalan dengan kecepatan arus yang sangat lambat dan terbatas karena sering terjadi konflik dengan pejalan kaki yang searah atau berlawanan. Standar F sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki < 0,5 m2/orang dengan arus pejalan kaki beragam.

Gambar 2.6 Contoh Stadar F Para Pejalan Kaki
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Tabel 2.3 Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Jalur Pejalan Kaki (m^2/orang)	Kecepatan Rata-rata (meter/menit)	Volume Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit)	Volume/ Kapasitas Rasio
A	≥ 12	≥ 78	≤ 6.7	≤ 0.08
B	≥ 3.6	≥ 75	≤ 23	≤ 0.28
C	≥ 2.2	≥ 72	≤ 33	≤ 0.40
D	≥ 1.4	≥ 68	≤ 50	≤ 0.60
E	≥ 0.5	≥ 45	≤ 83	≤ 1.00
F	< 0.5	< 45	variabel	1.00

Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

b. Karakteristik pejalan kaki

Terdapat beberapa karakteristik pejalan kaki yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu:

1) Karakteristik fisik pejalan kaki

Karakteristik ini dipengaruhi oleh dimensi tubuh manusia dan daya gerak yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia. Kemampuan fisik pejalan kaki berhubungan dengan jarak tempuh yang mampu dijalani. Hal-hal yang mempengaruhi jauhnya jarak berjalan kaki yaitu:

a) Motif

Motifyang kuat dalam berjalan kaki dapat mempengaruhi orang untuk berjalan lebih lama atau jauh. Motif rekreasi mempunyai jarak yang relatif lebih pendek, sedangkan motif berbelanja dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km tanpa disadari sepenuhnya oleh pejalan kaki.

b) Kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas

Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Di Indonesia, dengan cuaca yang panas orang hanya ingin menempuh 400 meter, sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang, keinginan berjalan tidak lebih dari 300 meter.

c) Ketersediaan fasilitas kendaraan umum

Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedia fasilitas ini secara merata.

d) Pola guna lahan dan kegiatan

Berjalan di pusat perbelanjaan terasa menyenangkan sampai dengan jarak 500 meter. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi kelelahan orang berjalan, misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman.

2) Karakteristik perilaku pejalan kaki

Perilaku pejalan kaki dapat menyebabkan bertambahnya ruang untuk pejalan kaki. Perilaku dimaksud antara lain pejalan kaki yang membawa payung, keranjang belanja bagi wanita, atau kebiasaan untuk berjalan

bersama sambil berbincang dalam jalur pejalan kaki membutuhkan tambahan lebar jalur pejalan kaki.

3) Karakteristik psikis pejalan kaki

Karakteristik psikis pejalan kaki berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan-keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan memilih ruang pribadi yang lebih luas, sehingga diperlukan jarak membujur yang memadai agar diperoleh gerakan pejalan kaki yang nyaman.

c. Karakteristik lingkungan

Terdapat beberapa karakteristik lingkungan yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar kriteria perancangan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu:

1) Kenyamanan; seperti ketersediaan pelindung terhadap cuaca dan halte angkutan umum
2) Kenikmatan; seperti kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan tanda petunjuk
3) Keselamatan; seperti keamanan pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan
4) Keamanan; seperti ketersediaan lampu lalu lintas, kepastian pandangan yang tidak terhalang ketika menyeberang, tidak licin, dan kesesuaian besaran ruang untuk pejalan kaki dengan kondisi lingkungan.
5) Keekonomisan; seperti efisiensi biaya pejalan kaki yang berhubungan dengan tundaan perjalanan dan ketidaknyamanan.

d. Keterkaitan antarkegiatan dan moda transportasi lainnya serta jenis penggunaan lahan atau kegiatan

Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki harus mempertimbangkan bahwa berjalan kaki merupakan rangkaian penggunaan moda transportasi dalam satu sistem transportasi secara keseluruhan yang menghubungkan suatu kegiatan dengan kegiatan lainnya. Dengan demikian, dalam penyediaan dan pemanfaatannya harus mempertimbangkan titik pergantian moda, tempat parkir, dan keberadaan pusat kegiatan atau jenis penggunaan lahan. Setiap jenis penggunaan lahan dan kegiatan yang berkembang di dalamnya mempengaruhi sifat perjalanan dengan berjalan kaki.

2.1.5. Penyediaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Penyediaan Prasarana Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Status Kepemilikan Selain pada lahan publik, penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dapat dilaksanakan pada lahan privat. Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki pada lahan privat dapat dilaksanakan sepanjang hak kepemilikan lahan diakui dan dilindungi, serta mendapatkan persetujuan pemilik lahan dengan tetap memenuhi kriteria, standar, maupun persyaratan penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki. Jenis prasarana jaringan pejalan kaki pada lahan privat yaitu sebagai berikut:

a. pelebaran prasarana pejalan kaki di sepanjang jalan yang memanfaatkan sebagian lahan privat termasuk pada bagian muka, samping, dan belakang bangunan.

b. penyediaan dan penggunaan akses umum prasarana pejalan kaki berupa jalan tembus di dalam lahan privat.

c. penyediaan dan penggunaan prasarana pejalan kaki di bawah tanah, permukaan tanah, atau dalam bangunan privat yang dapat dipergunakan untuk publik.

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki pada lahan privat harus mempertimbangkan :

1) Faktor keamanan, kenyamanan, dan keindahan.

2) Penggunaan desain yang berbeda sebagai penanda hak kepemilikan lahan terutama pada prasarana pejalan kaki sebagai perlengkapan jalan (pelebaran prasarana pejalan kaki yang memanfaatkan ruang privat).

Dalam hal pihak privat memenuhi kriteria, standar, maupun persyaratan penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dapat diberikan insentif berupa penambahan koefisien lantai bangunan (KLB), berdasarkan penilaian kelayakan oleh Pemerintah atau pemerintah daerah antara lain dapat dilakukan melalui penyesuaian tugas dan fungsi lembaga yang ditunjuk.

2.1.6. Ketentuan Penyediaan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

a. Kebutuhan ruang pejalan kaki berdasarkan dimensi tubuh manusia

Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

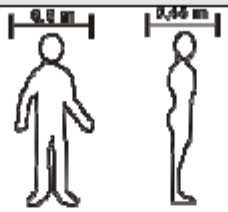
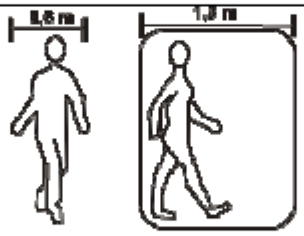
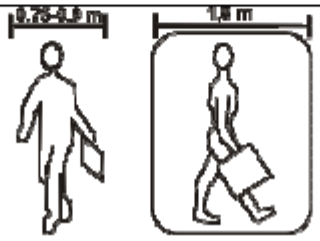
1) Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m²

2) Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m²

3) membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m² -1,62 m².

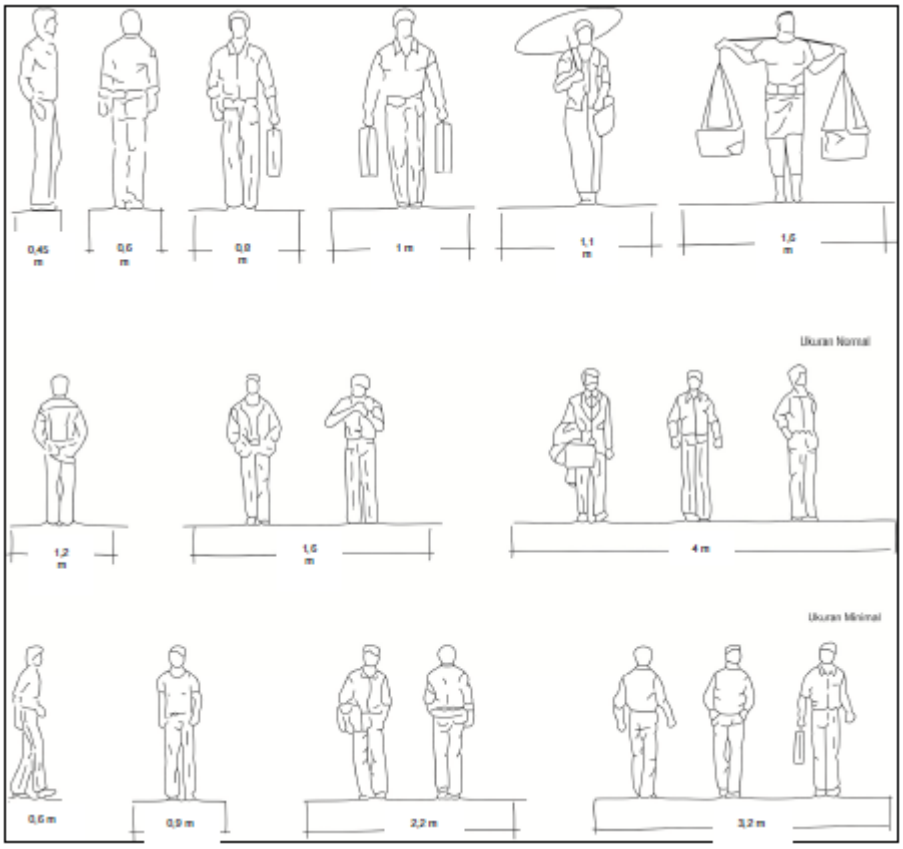
Kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang dapat dilihat pada Tabel 2.4 berikut.

Tabel 2.4 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki

Posisi	Kebutuhan Ruang	
	Lebar	Luas
1. Diam		0,27 m²
2. Bergerak		1,08 m²
3. Bergerak membawa Barang		1,35 - 1,62 m²

Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Kebutuhan ruang gerak minimum tersebut di atas harus memperhatikan kondisi perilaku pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, baik pada saat membawa barang, maupun berjalan bersama (berombongan) dengan pelaku pejalan kaki lainnya, dalam kondisi diam maupun bergerak sebagaimana gambar berikut ini.



Gambar 2.7 Kebutuhan Ruang Per Orang Secara Individu, Membawa Barang, dan Kegiatan Berjalan Bersama
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

b. Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus

Persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (difabel) yaitu sebagai berikut:

a) jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m^2

b) alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus

c) menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang

d) tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan

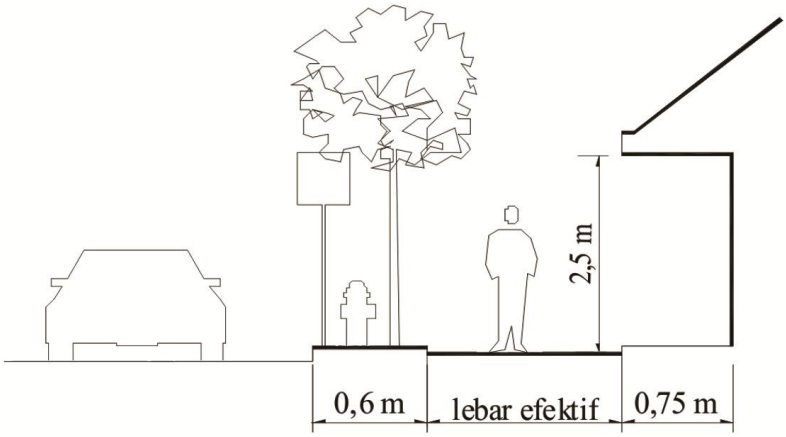
e) dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar

f) permukaan jalan tidak licin

g) tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8%, jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi). Pada akhir landai setidaknya panjang pegangan tangan mempunyai kelebihan sekitar 0,3 meter pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir, area landai harus memiliki penerangan yang cukup

c. Jalur Hijau

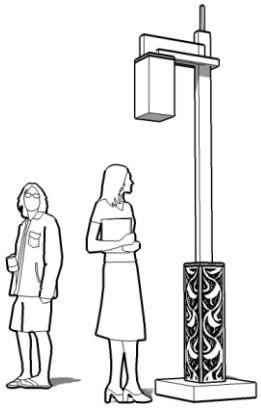
Terdapat bagian khusus untuk menempatkan berbagai elemen ruang seperti hidran air, telepon umum, dan perlengkapan/perabot jalan (bangku, lampu, tempat sampah, dan lainlain) serta jalur hijau. Ruang pejalan kaki dibangun dengan mempertimbangkan nilai ekologis ruang terbuka hijau (RTH). Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh.



Gambar 2.8 Contoh Ukuran Jalur Hijau Pada Ruas Jalur Pejalan Kaki
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

d. Lampu Penerangan

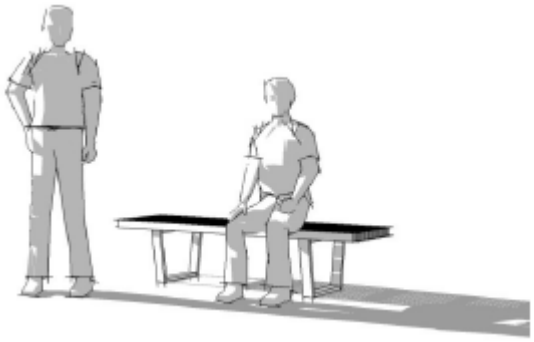
Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2.9 Contoh Lampu Penerangan Jalur Pedestrian
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

e. Tempat Duduk

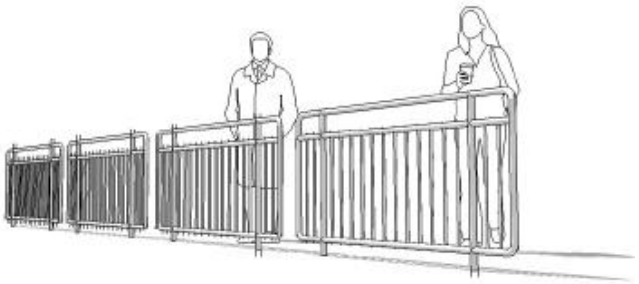
Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2.10 Contoh Bangku Peristirahatan Jalur Pedestrian
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

f. Pagar Pengaman

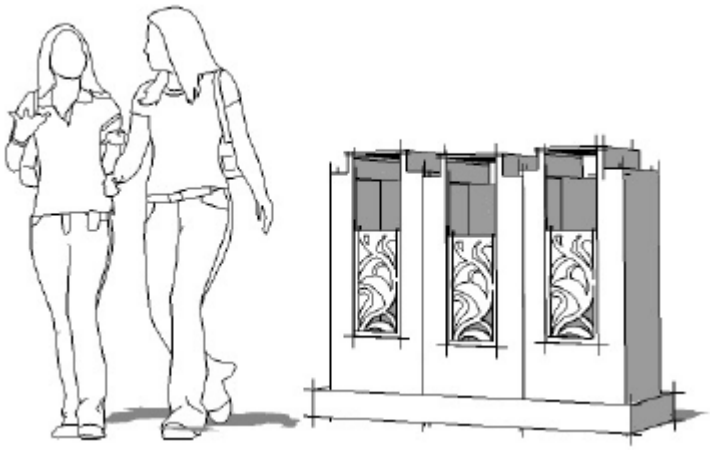
Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.



Gambar 2.11 Contoh Pagar Penghalang Jalur Pedestrian
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

g. Tempat Sampah

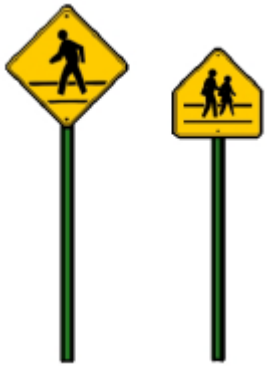
Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2.12 Contoh Tempat Sampah Jalur Pedestrian
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

h. Marka, Perambuan, dan Papan Informasi (Signage)

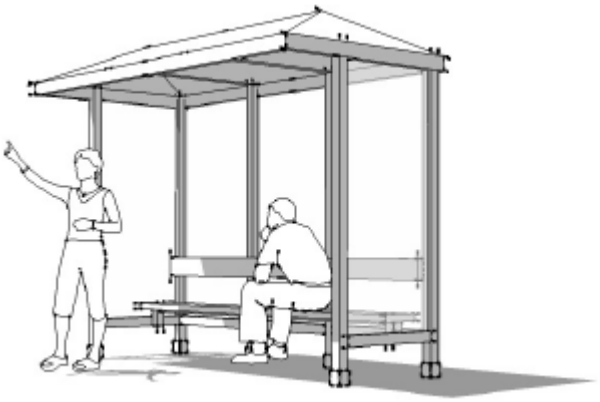
Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.



Gambar 2.13 Contoh Marka Perambuan Jalur Pedestrian
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

i. Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu

Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 2.14 Contoh Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu Jalur Pedestrian
Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Tabel 2.5 Tabulasi Ringkas Kriteria Penyediaan Jalur Hijau, Penyeberangan dan Perabot Ruas Pejalan Kaki

Fasilitas	Aksesibilitas	Keselamatan	Kenyamanan	Keindahan	Kemudahan	Intraksi
Penyebrangan	Harus dapat diakses oleh semua pejalan kaki termasuk yang memiliki keterbatasan fisik.	Ruang pejalan kaki terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian berbeda.	Jalur memiliki lebar yang nyaman (minimal 1,5 meter) dan jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin.	Ruang pejalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola dan memiliki daya serap tinggi.	Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun dan jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya.	Jalur memiliki titiktitik untuk dapat melakukan interaksi sosial lengkap dengan fasilitasnya .
Jalur Hijau	Pemilihan jenis tanaman yang dapat berguna sebagai penunjuk arah.	Terletak antara jalur pejalan kaki dan kendaraan.	Memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurun iklim mikro.	Memiliki vegetasi dekoratif yang meningkatkan nilai estetika ruang.	Vegetasi juga berupa pengarah pada ruang pejalan kaki.	Vegetasi peneduh yang lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial.
Perabot jalan/Perlengkapan Ruas Pejalan Kaki	Perabot ruang pejalan kaki terletak pada lokasi yang mudah dijangkau.	Terletak pada titik-titik yang aman dari lalu lintas kendaraan.	Memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan dan tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki.	Desain dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.	Terletak pada titik yang mudah untuk dicapai.	Terletak pada titik-titik interakasi sosial agar dapat memenuhi kebutuan aktivitas sosial kota.
	Tata Informasi (sinage): Tata informasi harus dapat terlihat dengan mudah.	Terletak pada titik-titik yang aman dari tindakan vandalisme.	Tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki.	Desain dapat mewakili karakter lokal-lingkungan, sehingga memiliki kualitas	Terletak pada lokasi yang mudah untuk dilihat.	Tata informasi diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan

				estetika yang baik.		ekonomi kawasan.
	Ramp dan Marka Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus (Difable): Harus dapat digunakan oleh penyandang disabilitas dalam mencapai tujuan.	Ramp dan marka terletak pada lokasi yang aman dari sirkulasi kendaraan.	Memiliki derajat kemiringan yang sesuai standar kenyamanan (7%).	Memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas ataupun garis berwarna.	Terletak pada titik strategis pada arus pejalan kaki padat.	Ramp dan marka difable mengarah pada titik interaksi sosial.

Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

2.1.7. Ketentuan Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Table 2.8 Ketentuan Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Aktivitas lain yang diperbolehkan	Kriteria Persyaratan Pemanfaatan	Tipologi
Bersepeda	• Lebar badan jalan tidak memungkinkan jalur bersepeda dikembangkan di badan jalan • Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk bersepeda memiliki lebar maksimal 3 meter, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area bersepeda 1:1,5 • Pada umumnya kecepatan bersepeda adalah 10–20 kilometer/jam.Bila kecepatan minimum yang diinginkan melebihi 20 kilometer/jam, maka lebar jalur bersepeda dapat diperlebar 0.6 meter hingga 1.0 meter dengan tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki	• kawasan perdagangan/perkantoran (arcade) • Jalur pejalan kaki di RTH
Intraksi Sosial	• Tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki. • Dilengkapi sarana penunjang terutama pada area yang ditetapkan sebagai tempat istirahat bagi pejalan kaki.	• Jalur pejalan kaki di atas tanah • jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan/perkantora

		n (arcade) • Jalur pejalan kaki di RTH
Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF) dan tempat makan café atau restoran	• Jarak bangunan ke area berdagang adalah 1,5 – 2,5 meter, agar tidak menganggu sirkulasi pejalan kaki. • Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk area berjualan memiliki lebar maksimal 3 meter, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area berdagang 1:1,5. • Terdapat organisasi/lembaga yang mengelola keberadaan KUKF. • Terdapat organisasi/lembaga yang mengelola keberadaan KUKF. • Pembagian waktu penggunaan jalur pejalan kaki untuk jenis KUKF tertentu, diperkenankan di luar waktu aktif gedung/bangunan di depannya. • Dapat menggunakan lahan privat. • Tidak berada di sisi jalan arteri baik primer maupun sekunder dan kolektor primer dan/atau tidak berada di sisi ruas jalan dengan kecepatan kendaraan tinggi.	• Jalur pejalan kaki di sisi jalan (trotoar)
Aktivitas Pameran di Ruang Terbuka	• Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk area pameran memiliki lebar maksimal 3 meter atau, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area pameran 1:1,5. Dengan asumsi pengunjung pameran memanfaatkan separuh lebar jalur pejalan kaki yang ada. Mempertimbangkan keselamatan pengunjung. • Tidak berada di jalan arteri baik primer maupun sekunder dan kolektor primer dan/atau tidak berada di ruas jalan dengan kecepatan kendaraan tinggi.	• Jalur pejalan kaki di sisi jalan (trotoar)
Aktivitas Penyediaan Jalur Hijau (peneduh)	• Luasan/Lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini. • Ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan kaki.	• Sisi luar atau dalam prasarana pejalan kaki. • Di samping maupun di atas ruang bebas

		prasarana pejalan kaki.
Aktivitas Penyediaan Sarana Pejalan Kaki (perabot jalan) dan Jaringan Utilitas (tiang listrik, gardu, kabel dll)	• Luasan/Lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini. • Ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan kaki. • Dapat ditempatkan di jalur hijau.	• Sisi luar atau dalam prasarana pejalan kaki. • Di bawah maupun di atas ruang bebas prasarana pejalan kaki.

Sumber : peraturan mentri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

2.1.8. Pengertian Pejalan Kaki

Dalam UU N0 22 tahun 2009 definisi dari pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan diruang lalulintas jalan. Berjalan merupakan salah satu jenis tranportasi non-kendaraan yang menyehatkan.

Menurut Giovanny (2014), berjalan merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi disuatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangan menurut Fruin (2014), berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan intraksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan cultural dilingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angutan yang lain.

Menurut Rusmawan (2014) mengemukaan bahwa, dalam hal berjalan termasuk juga didalamnya dengan menggunakan alat bantu pergerakan serta tongkat maupun tuna netra termasuk kelompok pejalan kaki. Menurut Gideon (2013), Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lainnya terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi manusiawi.

Spreiregen (2013) menyebutkan bahwa pejalan kaki tetap merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan kecepatan rata-rata 3-4 km/jam serta daya jangkau yang sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik. Jarak 0,5 km merupakan jarak berjalan kaki yang paling nyaman, namun lebih dari itu orang akan memilih menggunakan transportasi ketimbang berjalan kaki.

2.1.9. Tujuan Kegiatan Berjalan kaki

Menurut Rubenstein (2013), tujuan kegiatan bejalan kaki dikelompkkan sebagai berikut :

a. Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi dari tempat kerja.

b. Berjalan kaki untuk belanja dan tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah, dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat kerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak di sadari panjang perjalanan yang ditempuh karena daya tarik kawasan.

c. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi, dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan santai. Untuk mewadahi kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti : tempat berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan disekitarnya dan klengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerangan, bak bunga dan sebagainya.

Terdapat beberapa katagori pejalan kaki, Menurut sarana perjalanannya :

a. Kelompok pejalan kaki penuh yaitu mereka yang menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda utama dan digunakan sepenuhnya dari tempat asal ke tempat tujuan, sehingga jarak yang ditempuh relatif besar.

b. Kelompok pejalan kaki pemakai kendaraan umum yaitu mereka yang menggunakan moda angkutan jalan kaki sebagai moda antara pada jalur-jalur berikut :

1) Tempat asal ke tempat perhentian kendaraan umum.

2) Pada jalur perpindahan rute kendaraan umum.

3) Dalam terminal atau dalam setasiun

4) Tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir bepergian.

c. Kelompok pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi yaitu mereka yang mengunakan moda berjalan sebagai moda antara dari:

1) tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat perhentian kendaraan umum

2) dalam terminal atau dalam stasiun

3) tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir pepergian.

d. Kelompok pejalan pemakai kendaraan pribadi penuh yaitu mereka yang menggunakan atau memiliki kendaraan pribadi dan hanya menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadinya ke tempat akhir pepergian yang hanya dapat ditempuh dengan berjalan.

2.1.10. Jarak Berjalan Kaki

Menurut Unterman (2013) terdaat 4 faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu :

a. Waktu : Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang atau jarak yang mampu ditempuh. Misalnya : berjalan kaki pada waktu rekreasi memiliki jarak yang relatif singkat, sedangkan waktu berbelanja terkadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

b. Kenyamanan : Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang kurang baik akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki.

c. Ketersediaan Kendaraan Bermotor : Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata, termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use)* dan sebagainya.

d. Pola Tata Guna Lahan : Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use)* seperti yang banyak ditemui dipusat kota,perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena perjalanan dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

2.2. Penelitian Relevan

a. "Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama Manado" oleh Veronica dan Ingerid L, *Sam Ratulangi University* (Mei 2013). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kebutuhan jalur pedestrian mencakup panjang dan lebar jalur pedestrian bagi pejalan kaki di kawasan Kota Tua Manado. Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif, dengan menggunakan metode penelitian berupa pengamatan dan pengumpulan data langsung di lapangan. Dalam menganalisis data, digunakan analisis rasionalistik untuk menggambarkan kondisi eksisting, analisis normative untuk membandingkan kondisi eksisting dengan pedoman yang ada, dan analisis kuantitatif dengan menggunakan rumus dan perhitungan manual untuk menganalisis jumlah arus pejalan kaki. Hasil analisis yang diperoleh menunjukkan arus pejalan kaki maksimum V15 = 266/15 menit yang terjadi di hari sabtu sebagai libur pada segmen satu, Segmen dua V15 = 229/15 menit yang terjadi di hari senin sebagai kerja, dan Segmen tiga V15 = 111/15. Kawasan Kota Tua Manado membutuhkan lebar jalur pedestrian dengan lebar 5 m dan panjang total pedestrian 2,9 km. Untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki disarankan untuk melengkapi fasilitas pejalan kaki dengan elemen pendukung jalur pedestrian dan memberlakukan pengurangan kendaraan bermotor untuk pengurangan arus kendaraan yang berfungsi mengurangi polusi udara. Kata Kunci: Jalur Pedestrian, Kawasan Kota Lama, Kota Manado

b. "Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jl. Pahlawan)" oleh Muhamad Muslihin (Agustus 2013). Dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa responden memilih fungsi jalur pedestrian sebagai jalur khusus pejalan kaki sebagai prioritas utama. Kondisi jalur pedestrian saat ini Jl. Pahlawan Semarang berada dalam kondisi cukup nyaman. Persepsi dan preferensi yang menjadi aspek kenyamanan utama menurut responden adalah terik matahari sebagai aspek yang menggagu kenyamanan. Hal ini mengingat suhu di kota Semarang secara umum ± 32º C yang tergolong cukup panas untuk beraktifitas terutama pada siang hari. Selain hal tersebut pohon disepanjang jalur pedestrian juga belum berfungsi efektif dalam mengurangi suhu yang terlalu panas karena masa daun pohonnya belum lebat.Saran untuk peningkatan dan pengembangan jalur pedestrian di Jl. Pahlawan Semarang khususnya agar lebih nyaman yaitu perlunya peneduh berupa pohon berdaun masa lebat atau alternatif lainnya misalnya shelter untuk meminimalisir kondisi suhu kota Semarang pada umumnya yang terlalu panas dan juga terik matahari disiang hari. Kata Kunci : Kenyamanan, Pejalan Kaki, Jalur Pedestrian.

2.3. Kerangka berpikir penelitian

Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki. Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi,

bertegur sapa dan sebagainya. Untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, rasa aman, selamat dan lancar, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, mengacu pada peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi mengenai kondisi-kondisi yang terkait dengan aspek sarana prasarana dan pemanfaatan jalur pedestrian. Hadirnya evaluasi sarana dan prasarana serta pemanfaatan sarana dan prasarana terhadap kondisi faktual dapat dijadikan suatu usulan dan rekomendasi dalam hal peningkatan kualitas jalur pedestrian, baik itu secara sarana dan prasarana maupun pemanfaatannya pengguna jalur pedestrian

Pada observasi awal, Ditinjau pada pembangunan fisik untuk jalur pedesterian di jalan Margonda Depok bagi pejalan kaki masih kurang memadai, hal ini terbukti ditemukannya para pejalan kaki yang masih berjalan di luar jalur pedestrian, terdapat kendaraan yang berparkir di jalur pedestrian, pengemudi ojek online yang menunggu penumpang di jalur pedestrian, selain itu kurangnya perhatian dan perawatan jalur pedestrian minimbulkan permasalahan – permasalahan di jalur pedestrian itu sendiri seperti banyaknya titik-titik jalur pedestrian yang harus diperbaiki, kurang luasnya jalur pedestrian sehingga tidak menampung volume dan aktifitas pejalan kaki, serta minimnya fasilitas pendukung kenyamanan jalur pedestrian. Tentunya hal ini berimbas pada efektifitas kegunaan pedestrian itu sendiri. Dengan adanya evaluasi yang meninjau sarana prasarana dan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian sehingga meningkatkan kualitas, rasa aman, selamat dan lancar.

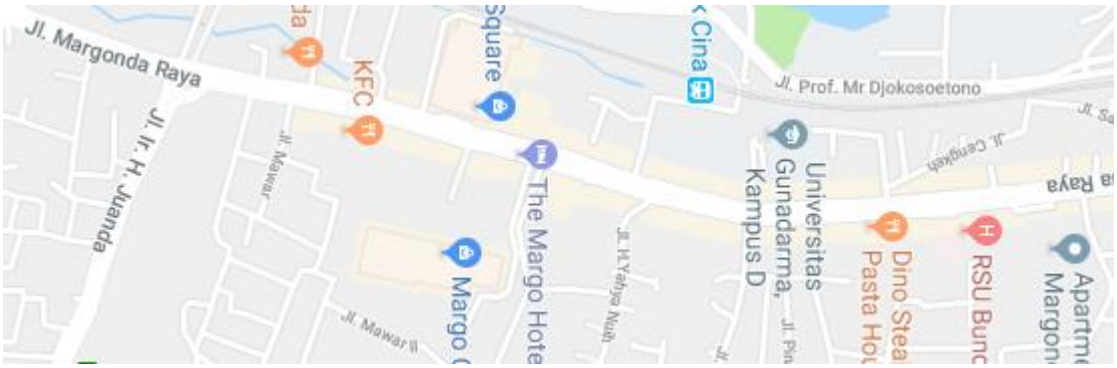
BAB III

METODOLOGI PENELITAN

3.1. Tempat dan Waktu Penelitian

3.1.1. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Jln. Raya Margonda Depok mulai dari Jln. Mawar sampai Jln. H. Mahali sisi timur jalan Gambar 3.1. dimana banyaknya aktivitas pejalan kaki dan banyak nya aktifitas penyalah gunaan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian dikawasan ini sehingga perlu diadakannya evalusi dikawasan ini.



Gambar 3.1 Lokasi Penelitian (Jln. Raya Margonda Depok)

3.1.2. Waktu Penelitian

Waktu pengamatan dilakukan mulai Desember 2017 s/d Januari 2018 waktu penelitian dibagi menjadi 3 yaitu pada saat pagi jam 07.00-09.00, siang jam 12.00-14.00 dan sore hari jam 17.00-19.00, pada saat hari kerja dimana banyak terjadinya pergeseran didalam pemanfaatan jalur pedestrian. Hal ini penting untuk mengetahui aktifitas, fungsi jalur pedestrian dan melihat efektifitas bagi pengguna jalur pedestrian. Penelitian dilakukan pada hari kerja. Penentuan waktu penelitian dipilih berdasarkan berlangsungnya aktifitas lain yang bukan pejalan kaki.

3.2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kumulatif. Medote ini menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian pada saat sekarang ini berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Penelitian deskriptif hanyalah memaparkan situasi atau peristiwa penelitian. Tidak mencari atau menjelaskan hubungan, tidak menguji hipotesis, atau membuat prediksi. Peneliti bertindak hanya sebagai pengamat, hanya membuat kategori perilaku, mengamati gejala dan mencatat dalam buku observasinya (Rakhmat,2004:4)

3.3. Teknik Pengambilan Data

Teknik pengambilan sample pada penelitian ini adalah *Simple Random Sampling*. *Simple Random Sampling* atau Sampling Acak Sederhana adalah apabila peneliti mengambil sample dengan melakukan lotre terhadap semua populasi. Semua subjek yang termasuk kedalam populasi mempunyai hak untuk dijadikan anggota sample. (Arikunto 1993:126)

3.3.1. Populasi

Populasi merupakan obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karaktaristik tertentu untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini menggunakan populasi terbatas (*accessible population*), alasan menggunakan populasi terbatas untuk kepentingan praktis suatu penelitian dan memudahkan peneliti dalam mengakses keberadaan populasi. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 930 orang.

3.3.2. Sampel

Sampel dalam penelitian ini bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Rumus untuk menghitung ukuran sampel menurut Rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N\,(e)^2}$$

Keterangan :

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

e = Persen kelonggaran ketidakelitian karena kesalahan pengambilan sempel yang masih dapat ditolerir atau diinginkan misalnya 8%

Jika jumlah populasi 930 orang dengan kesalahan 8%, maka jumlah sampel yang diperoleh yaitu 133 orang.

3.4 Teknik Pengumpulan data

Pengumpulan data merupakan cara-cara memperoleh data untuk memecahkan permasalahan dalam penelitian. Informasi atau data-data yang diperlukan untuk membuat laporan ini dikumpulkan dengan metode sebagai berikut :

a. Wawancara dengan para responden.
b. Observasi atau pengamatan langsung dilapangan.
c. Dokumentasi atau foto-foto dilapangan.
d. Data kepustakaan, referensi atau buku literatur yang berkaitan dengan standarisasi jalur pedestrian.

Tabel 3.1 Instrumen Penelitian

Indikator	Sub Indikator	Jumlah Butir
Sarana prasarana jalur pedestrian	1. permukaan jalur pedestrian	1
	2. Jalur hijau	1
	3. Lampu penerangan	1
	4. Pagar penghalang	1
	5. Tempat sampah	1
	6. Marka, Perambuan dan papan informasi	1
	7. Tempat duduk.	1
	8. Halte/shelter dan tempat tunggu	1
	9. Jarak minimum Jalur Pejalan Kaki dengan bangunan	1
	10. Ruang Jalur Pejalan Kaki mengalami keterbatasan fisik (*difabel)*	1
	11. Lebar jalur pedestrian.	1
Pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian	12. Jalur Khusus Pejalan Kaki	1
	13. Intraksi Sosial	2
	14. Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF) dan tempat makan cafe atau restoran	1
	15. Ruang Bersepeda	1
	16. aktivitas pameran di ruang terbuka	1
	17. Aktfitas penyediaan jaur hijau	1
	18. Aktivitas penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki (perabotan jalan)	1
	19. Aktivitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik, tiang listrik,gardu, dan air pam)	1
	Jumlah	20

3.4.1 Wawancara

Pengumpulan data dengan wawancara merupakan cara-cara dalam memperoleh data untuk memecahkan masalah dengan mengumpulkan pendapat responden dalam peneltian.

a. Definisi Konseptual

1) Evaluasi jalur pedestrian adalah proses pemberian nilai dari suatu informasi mengenai jalur pedestrian dalam kota atau wilayah perkotaan berupa sarana prasarana serta pemanfaatannya sehingga dapat untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil keputusan.

2) Kepadatan volume jalur pedestrian merupakan suatu jalur pejalan kaki baik dikawasan jalan skunder maupun jalan primer, luas jalur pejalan kaki yang tidak sebanding dengan volume pejalan kaki di suatu kawasan tersebut. Kepadatan volume pejalan kaki ini terkait dengan jumlah volume pejalan kaki dan lebar jalur pedestrian.

b. Definisi Operasional

1) Evaluasi jalur pedestrian yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah sarana prasarana dan pemanfaatan sarana prasana jalur pedestrian di kawasan perkotaan dan perdagangan yang dianalisis berdasarkan kriteria standar jalur pedestrian berdasarkan peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Adapun beberapa indikator dalam mendukung penelitian ini adalah sebagai berikut:

a) Sarana prasana jalur pedestrian

b) Pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian

Penyebaran pertanyaan yang digunakan dalam penelitian ini merupakan jenis wawancara. Bentuk wawancara yang disusun menggunakan Skala *Likert.* Skala *Likert* digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok tentang kejadian atau gejala sosial.

Pada penelitian ini, skala Likert yang digunakan hanya 4 opsi diantaranya Sangat Setuju, Setuju, Tidak Setuju dan Sangat Tidak Setuju. Alasan peneliti tidak menggunakan opsi Tidak Punya Pendapat karena tidak sesuai dengan kondisi lapangan.

Tabel 3.2 Pernyataan Penilaian Wawancara

Opsi	Angka
SS (Sangat Setuju)	4
S (Setuju)	3
TS (Tidak Setuju)	2
STS (Sangat Tidak Setuju)	1

Sumber : Arikunto, 2013:107

3.4.2 Observasi

Observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Teknik pengumpulan data ini menggunakan teknik observasi terstruktur yaitu observasi yang telah dirancang secara sistematis, tentang apa yang akan diamati, kapan dan di mana tempatnya.

Akan didapatkan hasil pengamatan berupa persentase nilai dari tiap sub indikator dengan bentuk pernyataan hasil berupa bobot penilaian, berikut

pernyataan bobot penilaian untuk observasi di jalur pedestrian jl. Raya margonda depok :

Tabel 3.3 Pernyataan Penilaian Observasi

Opsi	Angka
Sesuai Standar	3
Kurang Sesuai Standar	2
Tidak Sesuai Standar	1
Tidak Ada	0

Sumber : Arikunto, 2013:107

3.4.3. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dalam penelitian ini menggunakan dokumen berupa gambar yaitu dokumen yang isinya dapat berbentuk foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen gambar yang akan digunakan adalah foto-foto kondisi jalur pedestrian, sarana dan prasaran jalur pedestrian dan pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok.

3.5. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian. Pada penelitian ini terdapat analisis pengamatan sebagai berikut:

3.5.1. Analisis Wawancar

Teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif yaitu berupa angka-angka yang telah didapat dari wawancara dan di

tabulasi dengan menggunakan nilai presentase (%). Setiap butir pertanyaan wawancara akan dianalisis dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$p = \frac{n}{N} x100\%$$

Keterangan:

P = Angka Presentase

n = Nilai yang diperoleh responden

N = Jumlah nilai maksimal responden

Hasil analisis deskriptif persentase diinterpretasikan dengan tabel kriteria deskriptif persentase, kemudian ditafsirkan dengan kalimat yang bersifat kualitatif. Taraf peresentase yang digunakan untuk menafsirkan pendapat pengunjung di jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok adalah sebagai berikut:

Tabel 3.4. Kategori Penilaian Wawancara

Nilai	Kategori
76% - 100%	Sangat Setuju
51% - 75%	Setuju
26% - 50%	Tidak Setuju
≤ 25%	Sangat Tidak Setuju

Sumber: Sugiyono, 2014:95

3.5.2. Analisis Observasi

Kesesuaian jalur pedestrian ditentukan berdasarkan kumulatif skor klasifikasi dari setiap komponen. Komponen yang tergolong sesuai dengan standar ideal yang telah ditentukan mendapat skor 3, komponen yang kurang sesuai dengan standar ideal mendapat skor 2, komponen yang tidak sesuai sama

sekali mendapat skor 1, dan yang sama sekali tidak terdapat dalam komponen mendapat skor 0. Berikut rumus yang digunakan dalam penilaian pengamatan:

$$P = \frac{k}{K}\ x\ 100\%$$

Keterangan:

P = Angka Presentase

k = Nilai yang diperoleh komponen

K= Jumlah nilai maksimal komponen

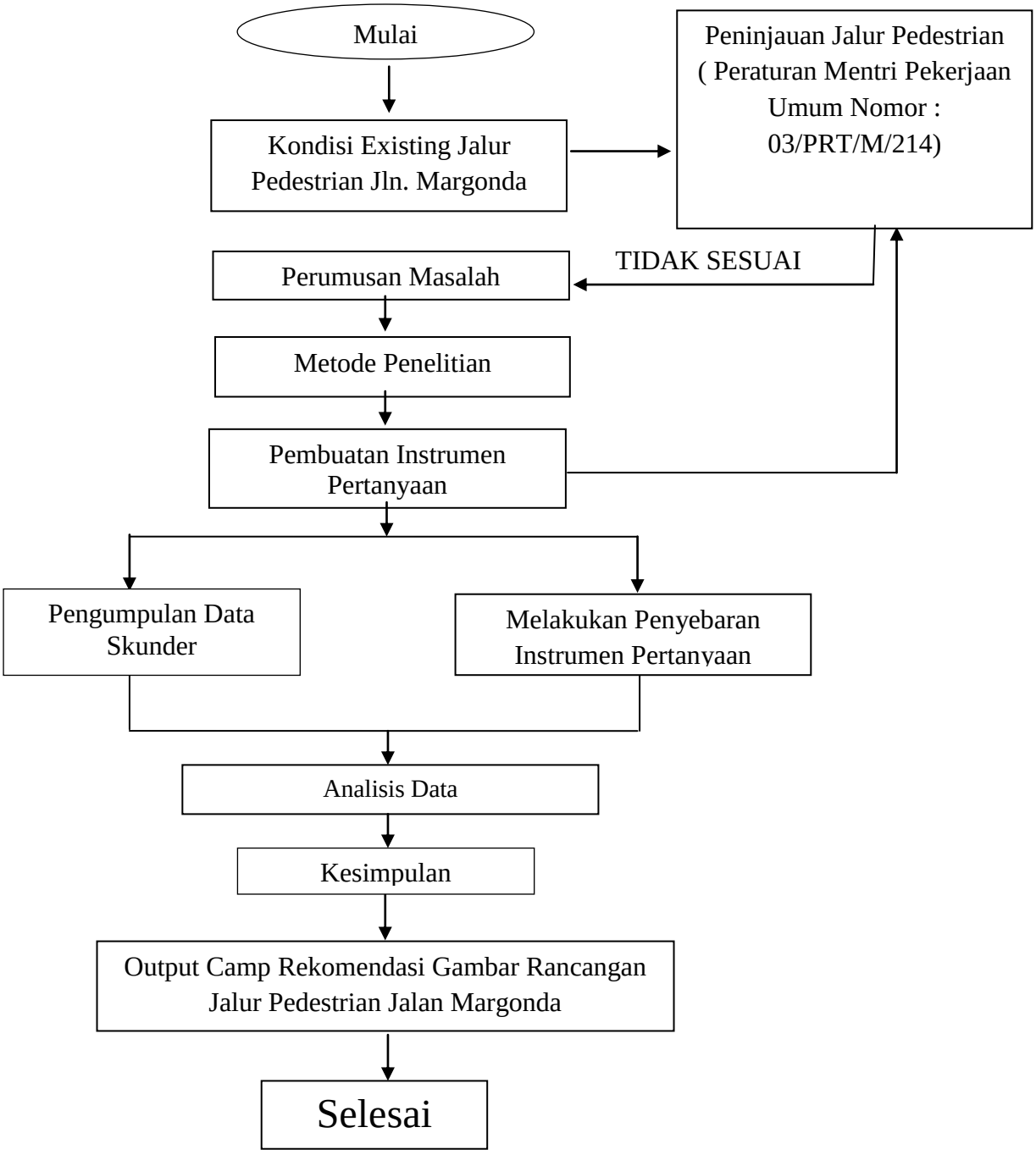
Hasil analisis deskriptif persentase diinterpretasikan dengan tabel kriteria deskriptif persentase, kemudian ditafsirkan dengan kalimat yang bersifat kualitatif. Taraf presentase yang digunakan untuk menafsirkan pendapat pengunjung di jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok adalah sebagai berikut:

Tabel 3.5. Kategori Penilaian Observasi

Nilai	Kategori
76% - 100%	Sangat Sesuai
51% - 75%	Sesuai
26% - 50%	Tidak Sesuai
$\leq$ 25%	Sangat Tidak Sesuai

Sumber: Sugiyono, 2014:95

3.6. Diagram Alur Penelitian



Gambar 3.2. Diagram Alur Penelitian

BAB IV

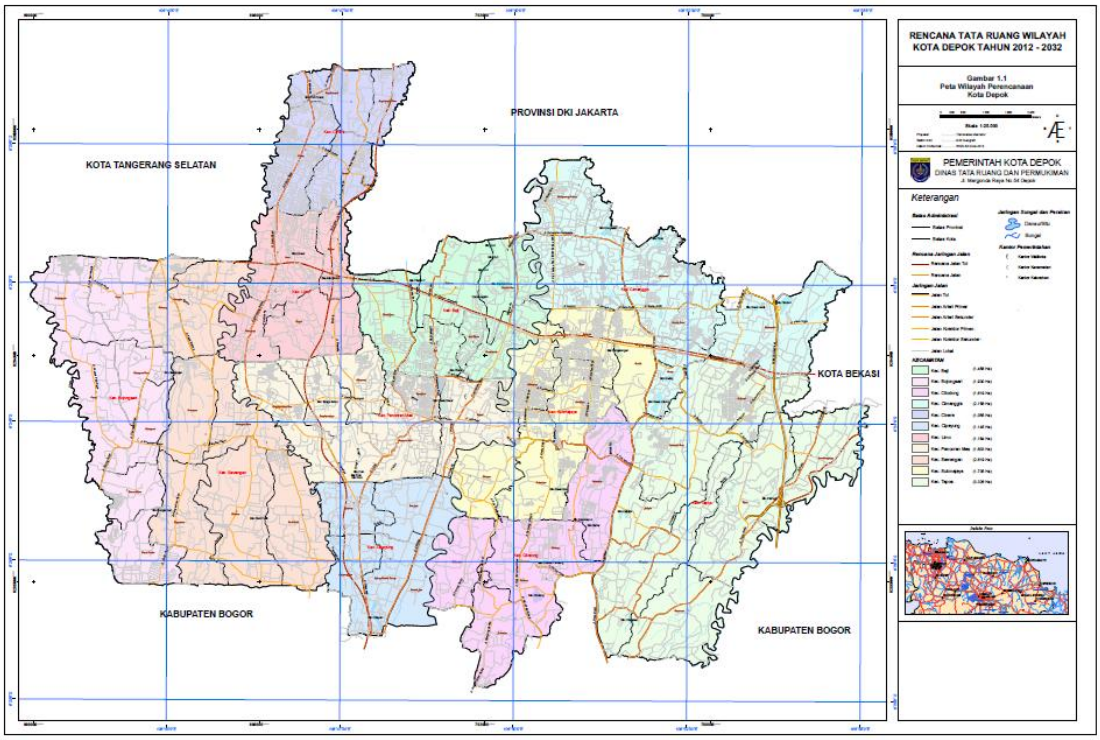
HASIL EVALUASI DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian.

Dengan dilakukannya observasi, penyebaran pertanyaan wawancara dan dokumentasi kepada pengguna jalur pedestrian di Jl. Raya Margonda Depok, maka peneliti dapat mengetahui berbagai data yang terkait sebagai berikut :

4.1.1. Deskripsi Wilayah Penelitian.

Jalur Pedestrian berlokasi di Jalan Margonda Depok Kelurahan Pondok Cina Kecamatan Beji Kota Depok Jawa Barat. Jalur Pedestrian ini secara keseluruhan memiliki panjang 4.895 km dan lebar jalur pedestrian 2 meter. Sepanjang jalur pedestrian ini terdapat ruko, mall, hotel, perkantoran, terminal, Rumah sakit, pasar, dan pusat pelayanan administrasi kota depok. Jalur pedestrian ini cukup strategis namun masih terdapat kendala yang dirasakan para pejalan kaki antara lain minimnya ketersediaan sarana prasarana jalur pedesrian, dan penyalah gunaan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian. Terdapat angkutan umum yang melintas dijalan raya margonda depok antara lain seperti D.01 jurusan Teminal Depok – Depok 1 Dalam, D.02 Terminal Depok – Depok II Tengah, D.03 Terminal Depok - Parung, D.04 Terminal Depok - Kukusan, D.09 Terminal Depok – Kampung Sawah, 105 Parung Bingung – Pondok Labu, dan 110 Terminal Depok – Cinere. Jalan margonda juga bisa dilaui kendaraan pribadi.



Gambar 4.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Depok Tahun 2012 – 2032

4.1.2. Data Kelengkapan Sarana Prasaran Jalur Pedestrian di Jalan Margonda Depok.

Berdasarkan peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, terdapat beberapa sarana prasarana seharusnya dimiliki oleh jalur pedestrian, antara lain :

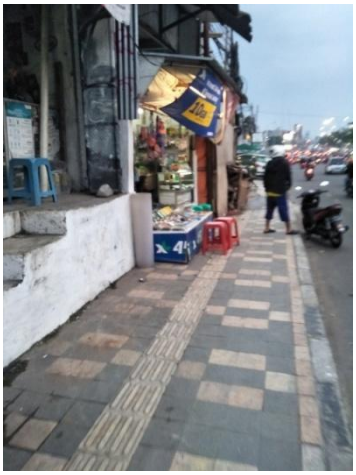
Tabel 4.1 Kelengkapan Sarana Perasarana Jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok

No	Standar	Kondisi Aktual	Ketersediaan
	Permukaan Jalur Pedestrian	Permukaan jalur pedestrian dijalan Margonda Depok terdapat	ada

tidak ada genangan air Material paving meliputi : beton, batu bata, dan aspal. Pemilihan ukururan, ola, warna)		beberapa titik yang sudah pecah, retak dan berlubang. Sehingga menggangu aktifitas pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian tersebut.
Jalur hijau (jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 1,5 m dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh)	Tidak Tersedia	Jalur pedestrian di Jalan Margomda Depok tidak tersedia jalur hijau. Pejalan kaki mersanya kurang nyaman berjalan karena tidak terlindungi triknya panas mata hari pada saat siang hari.

Gambar 4.2 Foto Kondisi Permukaan Jalur Pedestrian

(Sumber : Survei : desember, 2017)



Gambar 4.3 Foto Kondisi Jalur Hijua (Sumber : Survei : desember, 2017)

Lampu Penerang (Lampu penerang terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter)	Tidak Tersedia	Jalur Pedestrian di Jalan Margonda tidak dilengkapi dengan lampu penerangan, penerangan yang digunakan hanya lampu yang disediakan untuk jalan raya dan penghuni ruko. Penerangan yang ada pada saat ini kurang efektif jika jalur pedestrian digunakan pada saat malam hari.

Gambar 4.4 Foto Kondisi Penerangan Pada Saat Malam Hari (Sumber : Survei : desember, 2017)

Jalur pedestrian di Jalan Margonda tidak memiliki pagar penghalang untuk melindungi pejalan kaki dan mencegah kendaraan beromot melaju di jalur pedestrian. Sehingga

Pagar pengamanan (Pagar penghalang		
Terletak diluar ruang jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerukan perlindungan. Pagar penghalang dibuat dengan tinggi 0,9)	Tida k Tersedia	

		ditemukanya kendaraan yang melaju dan berparkir di jalur pedestrian

Gambar 4.5 Foto Kondisi Tidak Tersedianya Pagar Penghalang (Sumber : Survei : desember, 2017)

Tempat Duduk (Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter)	Tidak Tersedia	Jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok tidak tersedian bangku peristirahatan, ditemukannya para pejalan kaki yang beristirhata dan duduk disembarang tempat menjadi salahsatu menghambat arus pejalan kaki dan menganggu pejalan kaki lainnya.

Gambar 4.6 Foto Kondisi Para Pejalan Kaki yang Duduk di Sembarang Tempat

(Sumber : Survei : desember, 2017)

Jalur pedestrian di Jalan Margonda Depok sangat minim ketersediaan tempat sampah, sehingga para pejalan kaki membuang sampah tidak pada tempatnya dan banyaknya sampah yang berserakan di jalur pedeswtrian, sementara itu para penghuni roko menydiakan tempat alakadarnya.

Tempat Sampah (tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi)	Tidak Tersdia	

Gambar 4.7 Foto Kondisi Tempat Sampah di Jalur Pedestrian

(Sumber : Survei : desember,

Marka, Perambuan dan Papan Informasi (Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan)	Tidak Tersedia	2017 Marka perambuan dan papan informasi di jalur pedestrian Jalan Margonda depok sangat minim ketersediaanya sehingga membuat pejalan kaki berintraksi sosial dan menyebrang jalan tidak pada temptanya. Hal ini sangat mengganggu para pejalan kaki lainnya dan membahayakan keselamatan para pejalan kaki

Gambar 4.8 Foto Kondisi Tidak Tersedianya Marka Perambuan dan Papan Informasi di Jalur Pedestrian

(Sumber : Survei : desember,

		2017)
Halte/shelter dan tempat tunggu (Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan)	Ada	Kondi Halte yang ada pada saat ini sangat minim ketersediaanya sehingga membuat pejalan kaki menunggu dan memberhentikan kendaraan disembarang tempat. Ketersediaan halte sangat penting agar pejalan kaki menunggu tidak disembarang tempat sehingga tidak menggau pejalan kaki lainnya.

Gambar 4.9 Foto Halte di Jalur Pedestrian

(Sumber : Survei : desember, 2017)

Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan (jarak minimum	Tida k Tersedia	Kondis jarak bangunan dengan jalur pedestrian berfariasi mulai dari 0,40 M sampai dengan 8 M, melihat

	setidaknya berjarak 0,75 meter dari jarak sisi gedung)		kondisi dilapangan lebih banyak bangunan yang sangat berdekatan dengan jalur pedestrian sehingga tidak mempunya halaman dan lahan parkir kendaraan.

Gambar 4.10 Foto Kondisi Jalrak Bangunan Dengan Jalur Pedestrian

(Sumber : Survei : desember, 2017)

0	Ruang Jalur Pejalan Kaki mengalami keterbatasan fisik (difabel) (Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,5 m dan luas minimum 2,25 m², Permukaan jalan tidak licin, Alinemen jalan	Ada	Ruang jalur pejaln kaki berkebutuhan khusus sudah muali rusak dan terdapat beberapa titik yang berlubang, sehingga membahayakan pejalan kaki yang mengalami keterbatasan fisik, kemiringan jalu pedestrian berparyasi terdapat beberapa titik yang yangat terjal sehingga

dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain menggunakan material khusus)	membuat pengguna yang berjalan dengan kursi roda sangat berbahaya berjalan di jalur ini.

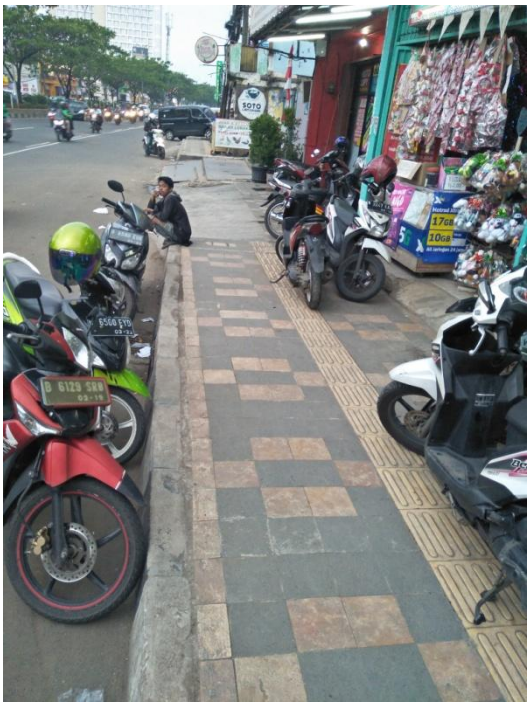
Gambar 4.11 Foto Ruang Jalur Pejalan Kaki mengalami keterbatasan fisik (difabel) Jalur Pedestrian

(Sumber : Survei : desember, 2017)

Lebar Jalur Pedestrian (lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m²)	Lebar jalur pedestrian di Jalan Margonda yaitu 2 M, terdapat aktifitas dan pemanfaatan jalur pedestrian yang menggunakan jalur pedestrian sehingga mengurangi lebar jalur pedestrian. Dengan padatnya volume pejalan kaki di jalur pedestrian Jalan Margonda Depok katifitas yang menggunakan jalur

Ada

pedestrian dapat mengganggu arus pejalan kaki.



Gambar 4.12 Foto Kondisi Lebar Jalur Pedestrian

(Sumber : Survei : desember, 2017)

(Sumber : Survei : Desember, 2017)

4.1.3. Data Aktivitas Jalur Pedestrian di Jalan Margonda Depok.

Jalan Margonda Depok memiliki fungsi jalan kolektor primer dengan panjang jalan 4,895 km, volume pejalan kaki di Jalan Margonda Depok paling tinggi dibandingkan jalan raya lainnya dikota depok terutama pada saat jam sibuk dikisaran waktu 07.00–09.00 dan 17.00-19.00 dengan aktivitas berjalan menuju kampus, berjalan menuju tempat kerja, menunggu kendaraan, berjalan menuju tempat makan, berjalan menuju perbelanjaan/toko, berjalan menuju permukiman penduduk. Hampir semua aktivitas perekonomian ada di jalan ini. Dari kantor pusat pemerintahan, terminal bus, stasiun kereta api, rumah sakit, berbagai kampus perguruan tinggi, sekolah, perumahan, hotel, berbagai pusat kuliner hingga mall. Pengamatan berlokasi di koridor Jln. Mawar sampai Jln. H. Mahali. Lokasi ini dipilih dengan alasan tingginya volume pejalan kaki dan banyaknya penyalah gunaan pemanfaatan jalur pedestrian yang terjadi. Lokasi ini mewakili Jln. Margonda Depok. Berdasarkan pengamatan dilapangan jumlah rata-rata volume pejalan kaki berdasarkan waktu dan hari yang di sajikan pada tabel 4.2

Tabel 4.2 Rata-rata Jumlah Pengguna Jalur Pedestrian per 15 Menit

Waktu	Jumlah Pejalan Kaki		
	Dari Timur	Dari Barat	Total
07.00-07.15	187	188	375
07.15-07.30	205	170	375
07.30-07.45	150	225	375
07.45-08.00	170	205	375
08.00-08.15	190	185	375
08.55-08.30	140	190	330
08.30-08.45	200	160	360

08.45-09.00	110	190	300
12.00-12.15	100	180	280
12.15-12.30	110	190	300
12.30-12.45	150	90	240
12.45-13.00	190	100	290
13.00-13.15	180	100	280
13.15-13.30	130	150	280
13.30-13.45	160	120	280
13.45-14.00	140	140	280
17.00-17.15	210	130	330
17.15-17.30	250	120	370
17.30-17.45	150	200	250
17.45-18.00	110	150	260
18.00-18.15	180	130	310
18.15-18.30	170	160	330
18.30-18.45	180	190	370
18.45-19.00	190	120	310

(Sumber : Survei : Desember, 2017)

Dari hasil pengamatan arus pejalan kaki pada hari kerja di lokasi ini, dari hasil pengamatan arus pejalan kaki mempunyai itensitas yang tinggi tetapi hanya terjadi di jam-jam tertentu. Arus pejalan kaki maksimum mencapai 375/15 menit yang terjadi di hari kerja. Untuk mengetahui arus pejalan kaki maka digunakan persamaan :

$$v = \frac{V}{15 \, . \, We}$$

Keterangan :

V = Volume Puncak Pejalan Kaki (ped/15menit)

We = Lebar Evektif Jalur Pedestrian (m)

V = 375
We = W_1 -Wo = 2,5 – 0,7 = 1,8 m

Maka :

$$v = \frac{375}{15\ .\ 1{,}8} = 13{,}8 = 14\ orang/m/meter$$

Jadi volume pejalan kaki pada saat jam puncak adalah 14 orang/menit/meter

Maka lebar minimum untuk kenyamanan pejalan kaki normal dengan volume pejalan kaki 14 orang/m/meter adalah 1,8 m. Lebar tambahan untuk elemen pendukung adalah 1,5 m. Maka untuk mengetahui lebar ideal trotoar yang dibutuhkan dapat digunakan persamaan :

$$LT = Lp + Lh$$

Lp = `1,8 m

Lh = 1,5 m

LT = 1,8 + 1,5 = 3,8 m

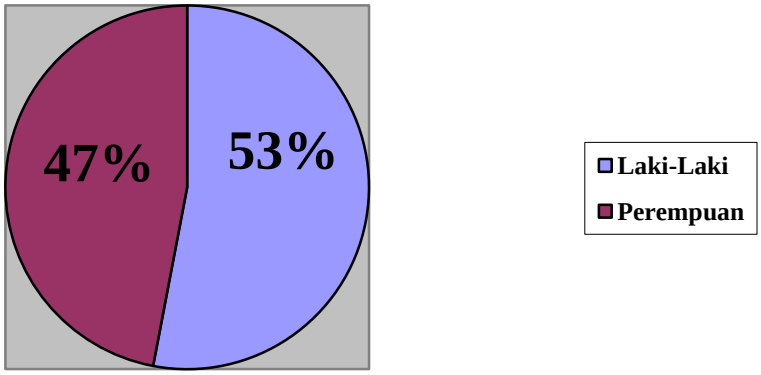
Jadi, total kebutuhan lebar jalur pedestrian yang dibutuhkan untuk kawasan Jln. Raya Margonda Depok adalah 3,8 m □ 4 m

Gambar 4.13 Foto Kondisi Arus Pejalan Kaki Pada Saat Ramai

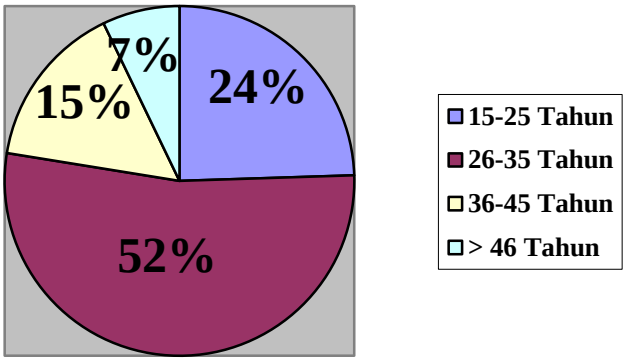
(Sumber : Survei : Desember, 2017)

4.1.4. Perolehan Data Wawancara

Berikut ini paparan data responden pengguna jalur pedestrian di Jl. Raya Margonda Depok yang peneliti dapatkan diantaranya : data mengenai jenis kelamin, usia, Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian, frekuensi jarak menggunakan jalur pedestrian.



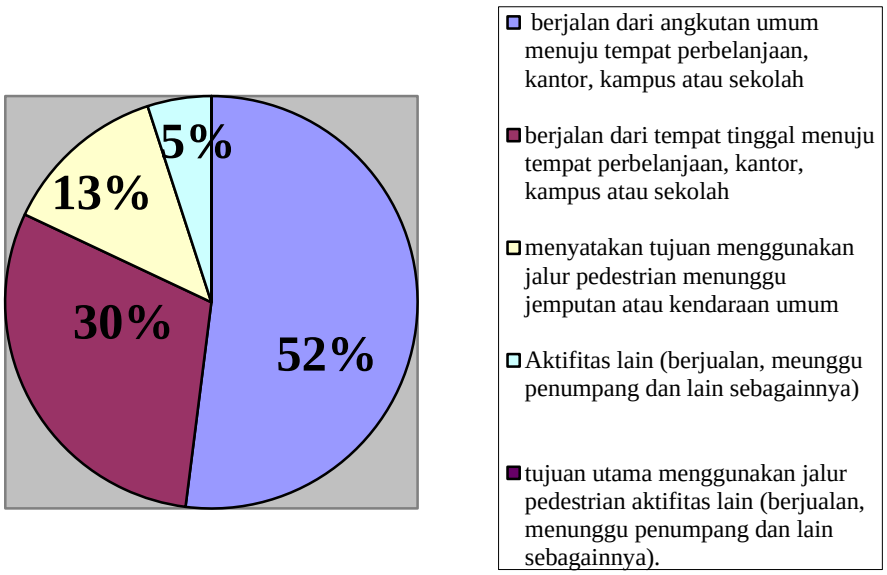
Gambar 4.14 Grafik Jenis Kelamin Responden
(Sumber : Survei : Desember, 2017)



Berdasarkan grafik diatas menunjukan bahwa dari 133 orang responden, yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 70 orang responden (53%) sedangkan yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 63 orang responden (47%). Demikian dapat dilihat bahwa responden pada penelitian ini umumnya adalah berjenis kelamin laki-laki.

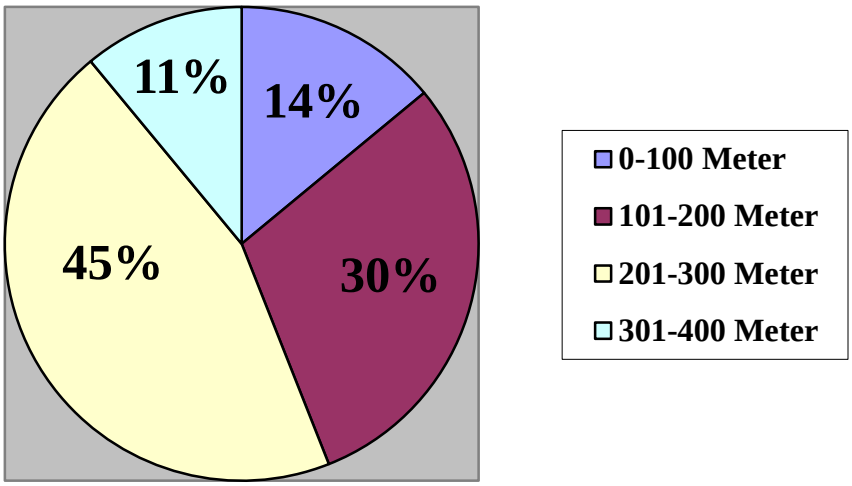
Gambar 4.15 Grafik Usia Responden Pengguna Jalur Pedestrian
(Sumber : Survei : Desember, 2017)

Yaitu sebanyak 33 orang responden (24%) yang berusia 15-25 tahun, sebanyak 70 orang responden (52%) yang berusia 26-35 tahun, sebanyak 20 orang responden (25%) yang berusia 36-45 tahun, dan sebanyak 10 orang responden (7%) berusia >46 tahun. Dari data diatas pada umumnya responden yang paling banyak menggunakan jalur pedestrian berusia 26-35 tahun.



Gambar 4.16 Grafik Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian
(Sumber : Survei : Desember, 2017)

Pilihan tujuan utama pengguna jalur pedestrian, sebanyak 70 orang responden (52%) menyatakan tujuan mengguna jalur pedestrian berjalan dari angkutan umum menuju tempat perbelanjaan, kantor, kampus atau sekolah, sebanyak 40 orang responden (30%) menyatakan tujuan menggunakan jalur pedestrian berjalan dari tempat tinggal menuju tempat perbelanjaan, kantor, kampus atau sekolah, sebanyak 18 orang responden (13%) menyatakan tujuan menggunakan jalur pedestrian menunggu jemputan atau kendaraan umum, dan sebanyak 5 orang responden (5%) menyatakan tujuan utama menggunakan jalur pedestrian aktifitas lain (berjualan, menunggu penumpang dan lain sebagainnya). Dari data diatas, tujuan utama menggunakan jalur pedestrian adalah menunggu jemputan atau kendaraan umum.



Gambar 4.17 Grafik Frekuensi Jarak Menggunakan Jalur Pedestrian
(Sumber : Survei : Desember, 2017)

Frekuensi jarak menggunakan jalur pedestrian oleh pengguna didapat, bahwa pengguna yang menjawab menggunakan sepanjang ≤100 meter sebanyak 18 orang responden (36%), pengguna yang menjawab menggunakan sepanjang ≤200 meter sebanyak 40 orang responden (30%), pengguna yang menjawab menggunakan sepanjang ≤300 meter sebanyak 60 orang responden (20%), dan pengguna yang menjawab menggunakan sepanjang ≤400 meter sebanyak 15 orang responden (14%). dari data diatas sebagian besar pengguna jalur pedestrian menggukan dengan jarak ≤100 meter.

Berikut ini adalah pemaparan pendapat responden pengguna jalur pedestrian Jl. Raya Margonda Depok yang peneliti dapatkan, hasil kuisioner disajikan pada tabel 4.7.

Tabel 4.3 Hasil Pendapat Responden Pengguna Jalur Pedestrian

	Pertanyaan	Jawaban	Ni	Ni	Pe

O		S		S	TS	lai yang diperoleh	lai maksimal komponen	rsentase (%)
	A. Pertanyaan Sarana dan Prasarana							
	Apakah Permukaan jalur pedestrian sudah layak (Permukaan rata, tidak licin, tidak ada genangan air Material paving meliputi : beton, batu bata, dan aspal.) ?		5	5		124	200	62%
	apakah perlu ditambahkan penhijauan atau tanaman peneduh ?	0	0			180	200	90%
	Apakah lampu penerangan jalur pedestrian sudah cukup (jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter)?			5	5	75	200	38%
	Apakah Perlu disediakan Pagar Penghalang di Jalur Pedestrian ?	5	5			165	200	83%
	Apakah perlu ditambahkan tempat sampah dijalur pedestrian ?	3	7			173	200	87%
	Apakah marka perambuan yang tersedia sekarang sudah cukup memberi informasi bagi pengguna jalur pedestrian ?				0	50	200	25%
	Apakah perlu disediakan tempat duduk untuk peristirahatan pejalan kaki ?	4	5			171	196	87%
	Halte/shelter dan tempat tunggu sudah layak dan menampung setiap pengguna pejalan kaki yang menunggu kendaraan ?			9	7	87	200	44%
	jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan sudah cukup (jarak minimum setidaknya berjarak 0,75 meter)?			2	0	88	200	44%
0	ruang jalur pejalan kaki yang mengalami keterbasan fisik (*difabel*) sudah layak (jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus, menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti		0	2	0	116	200	58%

	jeruji dan lubang)?							
1	lebar ruang jalur pedestrian sudah cukup ?		1	9	0	91	200	46%
	B Pertanyaan Fungsi Jalur Pedestrian							
2	Jalur khusus pejalan kaki sudah digunakan dengan baik ?		8	9		125	200	63%
3	Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi Ruang menuungu kendaraan?		8	4		144	200	72%
4	Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang intaraksu soial ?		5	7		126	200	63%
5	Jalur pedestrian untuk Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF) dan tempat makan ?			4	2	82	200	41%
6	Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang bersepeda ?			1	1	87	200	44%
7	Jalur pedestrian untuk aktivitas pameran diruang terbuka ?			3	5	81	192	42%
8	Jalur pedestrian boleh digunakan untuk penyediaan jalur hijau ?	9	1			169	200	85%
9	Jalur pedestrian boleh digunakan untuk penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki (perabotan jalan) ?	5	5			165	200	83%
0	Jalur pedestrian boleh digunakan untuk Aktivitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam) ?			5	5	65	200	33%

4.2. Pembahasan.

Berikut ini akan dipaparkan hasil evaluasi mengenai kondisi aktual jalur pedestrian di Jl. Raya Margonda Depok, adapun beberapa indikator dari penelitian jalur pedestrian adalah saran prasarana jalur pedestrian, dan aktivitas pemanfaatan jalur pedestrian berdasarkan peraturan menteri Pekerjaan umum

No:03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian di kawasan perkotaan hasil pengamatan.

4.2.1. Evaluasi Sarana Prasarana Jalur Pedestrian.

Keadaan ditinjau dari segi sarana prasarana jalur pedestrian, detail penilaian yang telah dilakukan terhadap kualitas jalur pedestrian ini disajikan pada tabel 4.4 dan tabel 4.5.

Tabel 4.4 Penilaian Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Komponen	Standar Ideal	Kondisi Aktual	Bobot
Permukaan Jalur Pedestrian	Permukaanya harus rata, stabil, kuat, berstruktur halus tetapi tidak licin dan berwarna.	Permukaan jalur pedestrian berstruktur halus dan tidak licin dan berwarna, tetapi ada beberapa titik yang sudah rusak perlu diperbaik, kurang sesuai standar	2
Jalur Hijau dan tanaman peneduh	Jalur hujau ditempatkan diluar jalur pejalan kaki dengan lebar 1,5 meter dan bahan yang digunakan adalah tanaman	Jalur hijau terletak di tengah pembatas kendaraan ber motor dan di depan bagunan sisi	1

	peneduh	trotoar kurang sesuai standar	
	Tanaman yang ditanam pada jalur pedestrian memiliki criteria sebagai berikut : • Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca • Bermasa daun padat • Jenis dan bentuk pohon berupa pohon angsana, akasia besar,bougenville, dan teh-tehan pangkas	tanaman yang ditanam adalah tanaman hias bukan tanaman peneduh sehingga pada saat siang hari cukup panas sehingga kurang efektif berjalan pada saat siang hari, kurang sesuai setandar	1
Lampu penerangan	Lampu tingkat rendah, yaitu ketinggian dibawah pandangan mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah lampu jalur pedestrian yaitu ketinggian Lampu yaitu 3-5 m, Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter	Lampu pada jalur pedestrian menggunakan lampu pertokoan dan lampu jalan tidak memiliki lampu khusus untuk jalur pedestrian pencahayaan pada saat malam hari kurang baik dan jarak antar lampunya pun cukup	1

		jauh, tidak sesuai setandar	
Pagar penghalang	Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan.	Tidak terdapat pagar penghalang di jalur pedestrian	0
	Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.	Tidak terdapat pagar penghalang di jalur pedestrian	0
Tempat sampah	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter.	Tempat sampah yang tersedia sangat minim hanya tong sampah yang ditaruh oleh penghuni ruko dan pedagang	1
	Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki	Tempat sampah yang ada dilapangan hanya kaleng cat dan tong	1

	durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak	yang ditaruh oleh penghuni ruko dan pedagang	
Marka, Perambuan dan papan informasi	Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan,	Marka perambuan yang ada dilapangan tidak terlihat para pejalan kaki dan kondisinya kurang baik	1
	papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.	Marka perambuan yang ada dilapangan tidak terlihat para pejalan kaki dan kondisinya kurang baik	1
Tempat Duduk	Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter.	Tidak terdapat tempat duduk di jalur pedestrian	0
	Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter,	Tidak terdapat tempat duduk di jalur pedestrian	0

	serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.		
Halte/shelter dan tempat tunggu	Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar halte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.	Halte/shelter bus dan lapak tunggu hanya ada satu titik saja disepanjang jalur pedestrian, dimensi yang dibuat tidak menampung volume pengguna halte dikawasan ini. Letak haltenya pun tidak strategis, tidak sesuai setandar	1
Jarak minimum Jalur Pejalan Kaki dengan bangunan	jarak minimum setidaknya berjarak 0,75 meter dari jarak sisi gedung. jalur bagian depan dapat ditingkatkan untuk memberikan kesempatan untuk	Jarak sisi gedung dengan jalur pedestrian berfariasi mulai dari 0.4 meter hingga 10 meter dari sisi gedung ada	1

	ruang tambahan bagi pembukaan pintu atau kedai kopi disisi jalan, serta kegiatan lainnya.	beberapa bangunan ruko tidak memiliki halaman dan lahan parkir sehingga menggunakan jalur pedestrian untuk menaruh barang dan berparkir tidak sesuai setandar	
Ruang Jalur Pejalan Kaki mengalami keterbatasan fisik *(difabel)*	jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m^2,	Lebar jalur pedestrian tidak cukup untuk para pejaln kaki yang mengalami keterbatasan fisik karena terdapat kendaraan yang berparkir dan barang dagangan yang menggunakan jalur pedestrian sehingga luas jalur pedestrian menjadi kecil	1
	alinemen jalan dan	Kelandayan jalur	1

	kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus, menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang, tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan, dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar, permukaan jalan tidak licin.	pedestrian beragam ada beberapa titik yang sangat terjal dan terdapat bebetrapa titik yang sudah berlubang	
Lebar jalur pedestrian.	jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m² Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya.	Lebar jalur pedestrian dilapangan adalah 2,5 meter tetapi terdapat beberapa titik digunakan untuk meletakan barang di jalur pedestrian sehingga mengurangi	1

		lebar jalur pedestrian dan mengganggu para pejalan kaki	

Keterangan : 0= tidak ada, 1=tidak sesuai standar, 2=kurang sesuai standar, 3=sesuai standar

Tabel 4.5 Persentase Hasil Penilaian Sarana Prasana Jalur Pedestrian

O	KOMPONEN	Penilaian				Nilai yang diperoleh	Nilai maksimal komponen	ersentase (%)
		esuai	urang Sesuai	idak Sesuai	Tidak Ada			
	Permukaan Jalur Pedestrian		1		0	2	3	7%
	Jalur Hijau dan tanaman peneduh		0		1	1	6	7%
	Lampu penerangan		0		0	1	3	3%
	Pagar penghalang		0		2	0	6	%
	Tempat sampah		0		0	2	6	3%
	Marka, Perambuan dan papan informasi		0		0	2	6	3%
	Tempat duduk.		0		2	0	6	%
	Halte/shelter dan tempat tunggu		0		0	1	3	3%
	Jarak minimum Jalur Pejalan Kaki dengan bangunan		0		0	1	3	3%

0	Ruang Jalur Pejalan Kaki mengalami keterbatasan fisik *(difabel)*		0		0	2	6	3%
1	Lebar jalur pedestrian.		0		0	1	3	3%
Keseluruhan Kelengkapan			1	1	5	13	51	5%

Persentase = (Nilai yang diperoleh komponen/Nilai maks komponen)x100%

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat hasil penelitian saran prasarana jalur pedestrian, bahwa secara keseluruhan sarana prasarana masuk dalam kategori sangat tidak sesuai dengan nilai 25%. untuk penilaian terhadap permukaan jalur pedestrian memiliki nilai sebesar 67% (sesuai). Untuk penilaian jalur hijau dan tanaman peneduh memiliki nilai sebesar 17% (sangat tidak sesuai). Untuk lampu penerangan memiliki nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian pagar penghalang mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian tempat sampah memiliki nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian marka perambuan dan papan informasi medapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian tempat duduk mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian halte/shelter dan tempat tunggu mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). untuk penilaian jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan fisik *(difabel)* mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian lebar jalur pedestrian mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai).

4.2.2. Evaluasi Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian Jl. Raya Margonda Depok

Kondisi ini ditinjau dari segi pemanfaatan sarana prasarana di jalur pedestrian, detail penilaian yang telah dilakukan terhadap pemanfaatan di jalur pedestrian ini disajikan pada tabel 4.6 dan tabel 4.7

Tabel 4.6 Penilaian Pemanfaatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Komponen	Standar ideal	Fakta	Bobot
Jalur Khusus Pejalan Kaki	jalur pedestrian seharusnya fungsi utamanya untuk berjalan kaki, tidak ada aktifitas atau kegiatan yang menghambat pejalan kaki	Jalur pedestrian di jalan raya margonda depok banyak aktifitas yang menggangu kegiatan berjalan kaki seperti parkir kendaraan dijalur pedestrian, berdagang di jalur pedestrian, kegiatan disana tidak sesuai standar	1
Intraksi Sosial	Tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki dan dilengkapi sarana penunjang terutama pada area yang ditetapkan sebagai tempat istirahat bagi pejalan kaki.	Banyaknya intraksi sosial jalur pedestrian ini tetapi tidak dilengkapi sarana penunjang sehingga mengganggu pejalan kaki lainnya, seharusnya disediakan bangku pada titik tertentu sehingga tidak mengganggu kegiatan pejalan kaki lainnya, situasi dilapangan tidak sesuai standar	1

Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF) dan tempat makan cafe atau restoran	Terdapat organisasi/lembaga yang mengelola keberadaan KUKF. Pembagian waktu penggunaan jalur pejalan kaki untuk jenis KUKF tertentu,	Tidak terdapat lembaga yang mengelola keberadaan KUKF Para pedagang kaki lima berdagan menggunakan jalur pedestrian pada saat siang hari dan mengganggu pejalan kaki	1
	diperkenankan di luar waktu aktifitas gedung/bangunan di depannya dan Dapat menggunakan lahan private. Tidak berada di sisi jalan arteri baik primer maupun sekunder dan kolektor primer dan tidak berada di sisi ruas jalan dengan kecepatan kendaraan tinggi.		1

Ruang Bersepeda	Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk bersepeda Pada umumnya kecepatan bersepeda adalah 10–20 kilometer/jam dan tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki	Lebar jalur pedestrian hanya 2,5 meter pejalan kaki merasa tergangga saat sepeda melaju dijalur pedestrian	1
	Jika Lebar badan jalan tidak memungkinkan jalur bersepeda dikembangkan di badan jalan, memiliki lebar maksimal 3 meter, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area	Tidak tersedia ruang bersepeda	0

	bersepeda 1:1,5		
aktivitas pameran di ruang terbuka	Tidak berada di jalan arteri baik primer maupun sekunder dan kolektor primer dan/atau tidak berada di ruas jalan dengan kecepatan kendaraan tinggi,	Jalur pedestrian yang ada tidak didisain untuk aktivitas pameran diruang terbuka	0
	Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk area pameran memiliki lebar maksimal 3 meter atau, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area pameran 1:1,5. Dengan asumsi pengunjung pameran memanfaatkan separuh lebar jalur pejalan kaki yang ada. Mempertimbangkan keselamatan pengunjung.	Jalur pedestrian yang ada tidak didisain untuk aktivitas pameran diruang terbuka	0
Aktfitas penyediaan jaur hijau	Luasan/Lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini. Ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan	Lebar jalur pedestrian tidak memungkinkan untuk aktivitas penyediaan jalur hijau, seharusnya	0

	kaki.	lebar jalur pedestrian ditambah, kondisi dilapangan tidak sesuai tersedia untuk akivitas penyediaan jalur hijau.	
Aktivitas penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki (perabotan jalan)	Luasan/Lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini. Ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan kaki.	Lebar jalur pedestrian tidak memungkinkan untuk aktivitas penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki, seharusnya lebar jalur pedestrian ditambah, kondisi dilapangan tidak tersedia akivitas penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki (perabotan jalan).	0
Aktivitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam)	Luasan/Lebar jaringan pejalan kaki memungkinkan untuk aktivitas ini. Ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan kaki. Dapat ditempatkan di jalur hijau	Lebar jalur pedestrian tidak memungkinkan untuk aktivitas penyediaan jaringan utilitas, ada beberapa titik posisi penempatan gardu istrik di jalur pedestrian seharusnya lebar jalur pedestrian ditambah, kondisi dilapangan tidak tersedia akivitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam)	0

Keterangan : 0= tidak ada, 1=tidak sesuai standar, 2=kurang sesuai standar, 3=sesuai standar

Tabel 4.7 Persentase Hasil Penilayan Pemanfaatan Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian

O	KOMPONEN	Penilaian				Nilai yang diperoleh	Nilai maksimal komponen	Persentase (%)
		esuai	Kurang Sesuai	idak Sesuai	idak Ada			
	Jalur Khusus Pejalan Kaki		0			1	3	33 %
	Intraksi Sosial		0			1	3	33 %
	Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF) dan tempat makan café atau restoran Ruang besepeda		0			1	3	33 %
	Ruang Bersepeda		0			1	6	17 %
	aktivitas pameran di ruang terbuka		0			0	6	0%
	Aktfitas penyediaan jalur hijau		0			0	3	0%
	Aktivitas penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki (perabotan jalan)		0			0	3	0%
	Aktivitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam)		0			0	3	0%
Keseluruhan Kelengkapan			0			4	30	13 %

Persentase = (Nilai yang diperoleh komponen/Nilai maks komponen)x100%

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat hasil peneliaian pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian, bahwa secara keseluruhan penilaian pemanfaatan

sarana dan prasarana jalur pedestrian masuk dalam kategori sangat tidak sesuai dengan nilai sebesar 13%. Untuk penilaian sebagi jalur khusus pejalan kaki mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian intraksi sosial mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). untuk penilaian kegiatan usaha kecil formal (KUKF) dan tempat makan cafe atau restoran mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian ruang bersepeda mendapatkan nilai sebesar 17% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian aktifitas pameran di ruang terbuka mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk aktifitas penyediaan jalur hijau mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian aktivitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam) mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai)

4.3 Hasil Evaluasi

4.3.1. Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Sarana dan prasarana jalur pedestrian sangat berperan penting dalam mendukung aktifitas pengguna jalur pedestrian, maka dibutuhkan sarana dan prasarana yang sesuai dan mendukung bagi kebutuhan pengguna jalur pedestrian dalam pemanfaatannya. Untuk penilaian sarana dan prasarana jalur pedestrian secara keseluruhan didapat nilai sebesar 25% (sangat tidak sesuai). Jalur pedestrian di Jl. Raya Margonda Depok pada faktanya dilapangan didesain khusus untuk kawasan perdagangan, pada aktualnya jalur pedestrian ini digunakan oleh berbagi golongan dan aktifitas lainnya.

Untuk penilaian terhadap permukaan jalur pedestrian, didapatkan nilai sebesar 67% (sesuai), permukaan jalur pedestrian yang disediakan bagi pengguna

jalur pedestrian sudah sesuai dengan kebutuhan pengguna, permukaan yang rata tidak licin dan berwarna sesuai denngan standar. Menurut pendapat pengunjung, permukaan jalur pedestrian saat ini sudah sesuai untuk dilalui oleh pengguna jalur pedestrian (62% setuju).

Untuk penilaian jalur hijau dan tanaman peneduh, didapatkan nilai sebesar 17% (sangat tidak sesuai). Tidak terdapat Jalur hijau dan tanaman peneduh di jalur pedestrian. Menurut pendapat responden perlu disediakannya jalur hijau dan tanaman peneduh agar pengguna jalur pedestrian merasanya nyaman saat berjalan pada siang hari dan meningkatkan kualitas udara 90% (sangat setuju)

Untuk penilaian lampu penerangan, didapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Lampu penerangan yang disediakan hanya lampu penerangan yang ada ditengah jalur kendaraan penerangan yang ada hanya cukup menerangi jalan sementara lampu penerangan dibantu dengan lampu penerangan warga. Menurut pendapat pengguna jalur pedestrian lampu penerangan yang ada saat ini tidak sesuai untuk menerangi jalur pedestrian (38% tidak setuju).

Untuk penilaian pagar penghalang, didapat nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai) karena tidak terdapat pagar penghalang untuk melindungi pengguna jalur pedestrian dan menghalang pengguna kendaraan bermotor berjalan dijalur pedestrian sehingga banyak ditemukan pengguna kendaraan bermotor yang naik dijalur pedestrian. Menurut pendapat responden perlu disediakannya pagar penghalang agar pengendara motor tidak melaju dan berparkir dijalur pedestrian 83% (sangat setuju)

Untuk penilaian tempat sampah didapat nilai sebesar 16,7% (sangat tidak sesuai) karena tidak terdapat tempat sampah. Menurut pendapat pengguna jalur pedestrian tempat sampah saat ini sangat minim ketersediaanya maka perlu ditambahkan tempat sampah 87% (sangat setuju)

Untuk penilaian marka perambuan dan papan informasi didapat nilai sebesar 16,7% (sangat tidak sesuai). Begitupun menurut pendapat pengguna jalur pedestrian sangat tidak setuju dengan kondisi marka perambuan dan papan informasi yang tersedia (20% sangat tidak setuju). Maka perlu perbaikan dan penambahan untuk marka perambuan dan papan informasi.

Untuk penilaian tempat duduk didapat nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai) karena tidak tersedia bangku peristirahatan untuk mendukung aktivitas jalur pedestrian. Menurut pendapat pengguna jalur pedestrian, perlu disediakannya tempat duduk untuk tempat peristirahatan 87% (sangat setuju) agar para pejalan kaki bisa beristirah dan tidak duduk disembarang tempat.

Untuk penilaian halte/shelter dan tempat tunggu didapat nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Halte/shelter dan tempat tunggu saat ini tidak menampung semua pengguna jalur pedestrian, dimensinya yang kecil serta minimnya ketersediaan halte ini membuat pengguna tidak nyaman saat menunggu kendaraan umum atau jemputan. Hal ini pun dinilai pengguna demikian, minimnya ketersediaan halte dan kondisinya yang kurang baik 44% (tidak setuju) sehingga perlu diperbaiki dan ditambahkan halte/shelter dan tempat tunggu dititik-titik yang banyak didapati pejalan kaki yang sedang menunggu kendaraan agar penggunaanya lebih kondusif.

Untuk penilaian jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan didapat nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Di jalur pedestrian terdapat bangunan pertokoan yang sangat berdekatan dengan jalur pedestrian sehingga masih menggunakan jalur pedestrian untuk menaruh barang dan kendaraan di jalur pedestrian. Menurut pendapat para pejalan kaki mereka tidak kurang nyaman dengan jarak bangunan yang berdekatan dengan jalur pedestrian 44% (tidak setuju) karena merasa terganggu dengan adanya barang dagangan yang diletakan pada jalur pedestrian

Untuk ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan fisik *(difabel)* mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Lebar jalur pedestrian dan kelandayan jalur pedestrian membuat pejalan kaki yang mengalami keterbatasan fisik tidak nyaman saat berjalan di jalur pedestrian. Hal ini pun dinilai pengguna demikian. Mereka tidak setuju (50%) dengan kondisi ruang jalur pejalan kaki yang mengalami keterbatasan fisik *(difabel).* Terdapat titik yang berlubang dan kelandayan yang tidak sesuai.

Untuk lebar jalur pedestrian didapat nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Lebar jalur pedestrian memiliki lebar 1,5 – 2 meter dan terdapat aktifitas lain dilajul pedestrian yang menghambat pejalan kaki. Demikian halnya pendapat pengguna jalur pedestrian yang merasa tidak setuju dengan lebar jalur pedestrian karena adanya aktifitas lain yang mengunakan jalur pedestrian sehinga menghambat para pejalan kaki 46% (tidak setuju)

Berdasarkan pembahasan diatas sarana dan prasarana yang perlu ditambahkan dan diperbaik kondisinya dalam peningkatan sarana dan prasarana

jalur pedestrian, antara lain : permukaan jalur pedestrian, jalur hijau dan tanaman peneduh, lampu penerangan, pagar penghalang, tempat sampah, marka, perambuan dan papan informasi, tempat duduk, halte/shelter dan tempat tunggu, jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan, ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan fisik *(difabel)*, lebar jalur pedestrian. Semua sarana dan prasarana ini perlu ditingkatkan kualitasnya agar lebih kondusif dan nyaman dalam menggunakan jalur pedestrian.

4.3.2. Pemanfatan Sarana Prasarana Jalur Pedestrian

Standar jalur pedestrian yang optimal adalah mampu mendukung segala kegiatan dan kebutuhan pengguna jalur pedestrian. Memberikan dampak perubahan yang positif terhadap kualitas lingkungan dan perkotaan. Pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian sangat berperan penting dalam mendukung kenyamanan pengguna jalur pedestrian, maka dibutuhkan evaluasi pemanfaatan sarana dan prasara yang sesuai dan mendukung bagi pengguna jalur pedestrian dalam pemanfaatannya. Untuk penilaian pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian secara keseluruhan didapat nilai sebesar 13% (sangat tidak sesuai). Jalur pedestrian di Jl. Raya Margonda Depok pada faktanya dilapangan didesain khusus hanya untuk pejalan kaki, pada aktualnya jalur pedestrian ini digunakan oleh berbagi golongan dan aktifitas lainnya.

Untuk penilaian terhadap kondisi aktifitas jalur khusus pejalan kaki, didapat nilai sebesar 33% (sesuai). Jalur pedestrian Jl. Raya Margonda Depok sebagian besar digunakan untuk berjalan. Akan tetapi terdapat aktivitas lain yang mengganggu pejalan kaki Dari penilaian tersebut pengguna jalur pedestrian tidak

setuju (49% tidak setuju) jika jalur pedestrian digunakan untuk aktivitas lain seperti berdagang dan parkir kendaraan.

Untuk penilaian terhadap kondisi pemanfaatan aktifitas intraksi sosila, didapat nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Akan tetapi pengguna jalur pedestrian memberikan pendapat bahwa mereka setuju (62% setuju) jika jalur pedestrian digunakan untuk intraksi sosial kendaraan. Oleh karena itu perlu diadakannya perbaikan sarana prasarana untuk menujang pemanfaatan aktifitas intarkasi sosial.

Untuk penilaian terhadap aktifitas kegiatan usaha kecil formal (KUKF) dan tempat makan, didapat nilai sebesar 33% (tidak sesuai), lebar jalur pedestrian yang tidak sesuai dengan peruntukan aktifitas KUKF sehingga mengganggu pejalan kaki. Begitupun dari pendapat pengguna jalur pedestrian mereka tidak setuju (41% tidak setuju) jika jalur pedestrian digunakan untuk kegiatan usaha kecil formal (KUKF) dan tempat makan.

Untuk penilaian terhadap aktifitas ruang bersepeda, didapat nilai sebesar 17% (sangat tidak sesuai), karena lebar jalur pedestrian yang tidak sesuai dengan peruntukan bersepeda dan tidak tersedia jalur sepeda sehingga menggangu keamanan pejalan kaki. Begitupun pendapat pengguna jalur pedestrian memberikan pendapat bahwa mereka tidak setuju (44% tidak setuju) jika jalur pedestrian digunakan untuk bersepeda.

Untuk penilaian terhadap aktifitas penyediaan jalur hijau, didapat nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai), karena lebar jalur pedestrian yang tidak sesuai dengan peruntukan penyediaan jalur hijau sehingga jika di lakukan penyediaan jalur hijau dapat memperkecil lebar jalur pedestrian. Akan tetapi pengguna jalur

pedestrian sangat setuju jika jalur pedestrian dimanfaatkan untuk aktivitas penyediaan jalur hijau (85% sangat setuju). Oleh karena itu perlunya peningkatan sarana prasaran untuk menunjang aktivitas penyediaan jalur hijau.

Untuk penilaian Aktifitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam), didapat nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai), karena lebar jalur pedestrian yang tidak sesuai dengan peruntukan penyediaan penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam) sehingga jika dapat menggangu pejalan kaki. Begitu pun dari penilaian pengguna jalur pedestrian memberi pendapat bahwa mereka tidak setuju (33% tidak setuju) jika di jalur pedestrian terdapat aktifitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam). Oleh karena itu perlunya peningkatan sarana prasana untuk pemanfaatan aktivitas Jalur pedestrian boleh digunakan untuk Aktivitas penyediaan jaringan utilitas dan perabotan jalan (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam).

Berdasarkan pembahasan pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian di Jl. Raya Margonda Depok sangat tidak sesuai terhadap pemanfaatan sarana prasarana pengguna jalur pedestrian, dengan lebar jalur pedestrian yang tidak memnuhi kriteria pemanfaatan saran-prasana sehingga membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman saat berjalan di jalur pedestrian. Oleh karena itu perlunya peningkatan penunjang pemanfaatan sarana prasana jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok.

4.5 Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki peneliti menyebabkan penelitian ini memiliki kelemahan-kelemahan:

1. survei yang dilakukan peneliti untuk mengetahui kondisi aktual kualitas jalur pedestrian hanya dipandang secara visual saja. Komponen-komponennya tidak diperdalam. Sehingga kondisi kualitas jalur pedestrian hanya digambarkan secara umum. waktu pengamatan hanya mengacu pada waktu penelitian saja.
2. Penelitian ini hanya menilai kondisi aktual pada jalur pedestrian, dalam penelitian ini hanya fokus pada kondisi sarana dan prasarananya serta pemanfaatannya, waktu pengamatan pada aktifitas dijalur pedestrian hanya mengacu pada waktu penelitian saja.

BAB V
KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan deskripsi dan analisis data yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

a. Untuk kualitas sarana dan prasarana jalur pedestrian, dengan melihat peraturan mentri Pekerjaan umum No:03/PRT/M/2014. disimpulkan bahwa kualitas saran prasarana jalur pedestrian, secara keseluruhan sarana prasarana masuk dalam kategori sangat tidak sesuai dengan nilai 25%. Dimana untuk penilaian terhadap permukaan jalur pedestrian memiliki nilai sebesar 67% (sesuai). Untuk penilaian jalur hijau dan tanaman peneduh memiliki nilai sebesar 17% (sangat tidak sesuai). Untuk lampu penerangan memiliki nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian pagar penghalang mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian tempat sampah memiliki nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian marka perambuan dan papan informasi medapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian tempat duduk mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian halte/shelter dan tempat tunggu mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). untuk penilaian jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian ruang jalur pejalan kaki mengalami keterbatasan fisik *(difabel)* mendapatkan nilai

sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian lebar jalur pedestrian mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai).

b. Untuk pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian, dengan melihat peraturan menteri Pekerjaan umum No:03/PRT/M/2014 yang kemudian dibandingkan dengan hasil wawancara dengan responden dan observasi dilapangan dapat disimpulkan bahwa peneliaian pemanfaatan sarana prasarana jalur pedestrian, bahwa secara keseluruhan penilaian pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pedestrian masuk dalam kategori sangat tidak sesuai dengan nilai sebesar 13%. Untuk penilaian sebagi jalur khusus pejalan kaki mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian intraksi sosial mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). untuk penilaian kegiatan usaha kecil formal (KUKF) dan tempat makan cafe atau restoran mendapatkan nilai sebesar 33% (tidak sesuai). Untuk penilaian ruang bersepeda mendapatkan nilai sebesar 17% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian aktifitas pameran di ruang terbuka mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk aktifitas penyediaan jalur hijau mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai). Untuk penilaian aktivitas penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel listrik, tiang listrik, gardu, dan air pam) mendapatkan nilai sebesar 0% (sangat tidak sesuai).

Sehinggan jalur pedestrian kurang maksimal dan membuat para pejalan kaki kurang nyaman dalam penggunaanya oleh karena itu perlu diadakannya

penambahan sarana prasarana pendukung kenyamanan jalur pedestrian dan pelebaran jalur pedestrian sebesar 3,8 m 4 m.

5.1 Rekomendasi

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka penulis merekomendasikan hal-hal sebagai berikut :

1. Perlunya penambahan kebutuhan lebar jalur pedestrian

   Lebar jalur pedestrian pada saat ini 2,5 m. Namun, saat ini kondisi lebar jalur pedestrian belum cukup bagi pengguna jalur pedestrian. Karena masih banyak hambatan yang memggangu aktifitas pejalan kaki seperti pedagang kaki lima, tempat parkir kendaraan dan aktifitas lainnya. Dari hasil pengamatan arus pejalan kaki mempunyai itensitas yang tinggi tetapi hanya terjadi di jam-jam tertentu. Arus pejalan kaki maksimum mencapai 375/15 menit yang terjadi dihari kerja.

(a) (b)

Gambar 5.1 Evaluasi dan rekomendasi lebar jalur pedestrian
(a. Kondisi saat ini; b. ilustrasi kondisi)

2. Diperlunya pengawasan dilapangan untuk meminimalisir pelanggaran-pelanggaran pemanfaatan di jalur pedestrian serta diberi pagar penghalang agar kendaraan bermotor tidak melaju dan parkir dijalur pedestrian.

(a)

(b)

Gambar 5.2 Evaluasi dan rekomendasi aktivitas pemanfaatan jalur pedestrian (a. Kondisi saat ini; b. ilustrasi kondisi)

3. Perlunya usaha persuasif untuk mengajak masyarakat menggunakan jalur pedestrian dalam beraktifitas disekitar Jl. Raya Margonda Depok untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang dapat menimbulkan kemacetan dan polusi udara sekitar perkotaan.
4. Perlunya perbaikan seluruh aspek – aspek mengenai peningkatan kondisi yang sudah ada sekarang. Selain itu dengan peningkatan-peningkatan tersebut denggan harapan banyak masyarakat lebih menyenangi jalan kaki sebagai transportasi sekunder masyarakat untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang bersih, indah dan bebas polusi.

(a)

(b)

Gambar 5.3 Evaluasi dan rekomendasi peningkatan saran prasarana jalur pedestrian
(a. Kondisi saat ini; b. ilustrasi kondisi)

5. Penambahan sarana prasarana bagi pejalan kaki sebagai berikut :

   1) tempat duduk, Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.
   2) temat sampah, Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter atau diletakan dititik keramain seperti dekat dengan halte tempat penyebrangan dan lain sebagainya
   3) marka perambun dan papan informasi unruk mempermudah pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai

dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

4) Lampu penerangan,Lampu penerang terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak

(a)

(b)

Gambar 5.4 Evaluasi Dan Rekomendasi Sarana Prasarana Jalur Pedestrian
(a. Kondisi saat ini; b. ilustrasi kondisi)

DAFTAR PUSTAKA

Arinkunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik.* Jakarta : Rineka Cipta.

Wirawan. (2012). *Evaluasi Teori, Model, Standar, Aplikasi, dan Profesi.* Jakarta : Rajawali Pers.

Rubenstein, Harvey M. 1987. Central CityMalls. New York : John Wiley & Sons.-Muhammad Muslihun. (2013). *studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota semarang (studi kasus jalan pahlawan).* Semarang

Utterman, RK. 1984. Accomodating The Pedestrian. New York : Van Nostrad Reinhold Co.- Muslihun. (2013). *studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota semarang (studi kasus jalan pahlawan).* Semarang

Carr, Stephen, Rivlin, Leaneg, Mark, Stone, Adre. M. 1992 Public Space, Cambrige
University Press

Echols, JM. 1983. Kamus Inggris-Indonesia. PT. Gramedia, Jakarta

peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/prt/m/2014/2011 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan Jakarta : Mentri Pekerjaan Umum

Brooks RG. 1988. Site Planning Enviroment, Procces and Development. New Jersey : Prentice Hall Career and Technology.

Hakim, Rustam. Hardi Utomo. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap.* Jakarta : Bumi Aksara.

Moughtin, Cliff. 1999. Urban Design: Ornament and Decoration

Hakim, R. dan Utomo, H.. 2003. Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap. Jakarta : Bumi Aksara.

- Urban Design: The Architecture of Towns and Cities (https://books.google.co.id/books/about/Urban_Design.html) diakses pada 17 november 2017

- Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama Manado (https://www.researchgate.net/publication/316668751_ANALISIS_KEBUTUHAN_JALUR_PEDESTRIAN_DI_KAWASAN_KOTA_LAMA_MANADO) diakses pada 17 november 2017

- Metodologi Penelitian Kualitatif Dan Hermeneutika (https://elqorni.wordpress.com/2009/10/09/metodologi-penelitian-kualitatif-dan-hermeneutika/) diakses pada 20 Novemver 2017

LAMPIRAN

PERTANYAAN EVALUASI JALUR PEDESTRIAN di JLN RAYA MARGONDA DEPOK

Bapak/Ibu yang saya hormati,

Kuisioner ini dimaksud untuk membantu menyelesaikan tugas akhir skripsi saya dengan judul "**EVALUSI SARANA PRASARANA DAN PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN (Studi Kasus : Jln. Raya Margonda Depok)"**sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada jurusan Teknik Sipil Program Studi Pend. Teknik Bangunan Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta (UNJ). Hasil kuisioner ini tidak dipublikasikan, melainkan untuk kepentingan penelitian semata. Panduan kiseioner ini adalah upaya mahasiswa untuk mengetahui kondisi dan mengukur kenyamanan jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok**.**

Petunjuk pengsian :

1. Isilah pertanyaan dibawah ini sesuai dengan kedaan jalur pedestrian yang ada di Jln. Raya Margonda Depok.

2. Berilah tanda ceklis (√) pada tempat yang telah disediakan sesuai dengan jawaban sebenarnya

SS (Sangat Setuju)
S (Setuju)
TS (Tidak Setuju)
STS (Sangat Tidak Setuju)

I. Identitas Responden

Nama Pengguana : …….
Jenis Kelamin : ( ) Laki-laki ( ) Perempuan
Umur : ……. Tahun

Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian :

[ ] Berjalan dari angkutan umum menuju tempat perbelanjaan,

[ ] Berjalan dari tempat tinggal menuju tempat perbelanjaan,

[ ] Menunggu jemputan atau kendaraan umum

[ ] Aktifitas lain (berjualan, menunggu penumpang dan lain

Frekuensi Jarak Menggunakan Jalur Pedestrian :

[ ] ≤100 Meter [ ] ≤200 Meter

[ ] ≤300 Meter [ ] ≤400 Meter

II. Penilayan Prasarana dan Sarana Jalur Pedestrian di Jln Raya Margonda Depok

O	PERTANYAAN	PENDAPAT PENGGUNA JALUR PEDESTRIAN			
		S		S	TS
	Permukaan jalur pedestrian sudah layak (Permukaan rata, tidak licin, tidak ada genangan air Material paving meliputi : beton, batu bata, dan aspal.) ?				
	jalur hijau di jalur pedestrian sudah layak (dengan lebar 1,5 m dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh)??				
	lampu penerangan jalur pedestrian sudah cukup (jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter)?				
	Pagar pengaman sudah layak melindungi pejalan kaki (Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan)?				
	Tempat sampah sudah layak di jalur pedestrian (jarak antartempat sampah yaitu 20 meter)n?				

	Marka, perambuan dan papan informasi sudah dapat member petunjuk untuk pejalan kaki papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau?				
	Tempat duduk sudah layak dan membantu pengguna pejalan kaki (Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak)?				
	Halte/shelter dan tempat tunggu sudah cukup menampung dan layak untuk pejalan kaki (dengan jarak antar halte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan.) ?				
	jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan sudah cukup(jarak minimum setidaknya berjarak 0,75 meter)?				
0	ruang jalur pejalan kaki yang mengalami keterbasan fisik (*difabel*) sudah layak (jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus, menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang)?				
1	lebar ruang jalur pedestrian sudah cukup ?				

III. Penilayan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jalur Pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok..

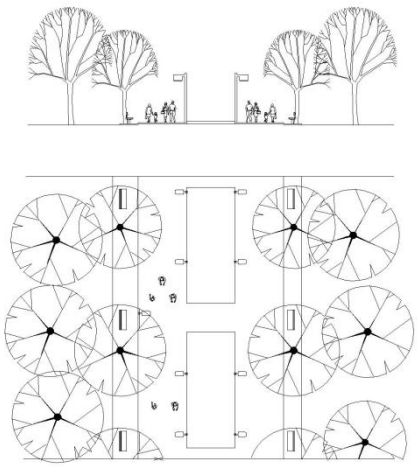
O	PERTANYAAN	PENDAPAT PENGGUNA JALUR PEDESTRIAN			
		SS	S	TS	STS
	Jalur khusus pejalan kaki sudah digunakan dengan baik ?				
	Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi Ruang menuungu kendaraan?				
	Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang bersosialisasi ?				
	Jalur pedestrian untuk Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF) dan tempat makan?				
	Jalur pedestrian boleh digunakan menjadi ruang bersepeda ?				
	Jalur pedestrian untuk aktivitas pameran diruang terbuka ?				
	Jalur pedestrian boleh digunakan untuk penyediaan jalur hijau ?				
	Jalur pedestrian boleh digunakan untuk penyediaan sarana dan prasarana pejalan kaki (perabotan jalan) ?				
	Jalur pedestrian boleh digunakan untuk penyediaan jaringan utilitas (pemasangan kabel,listrik,tiang listrik, gardu, dan air pdam) ?				

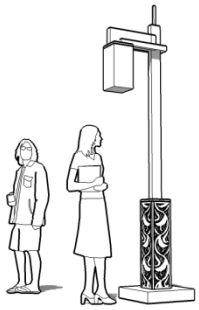
IV. Saran

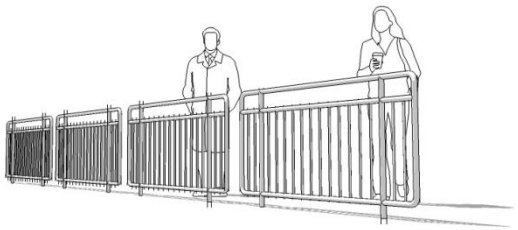
Apabila anda mempunyai saran untuk meningkatan kualitas jalur pedestrian di Jln. Raya Margonda Depok. :

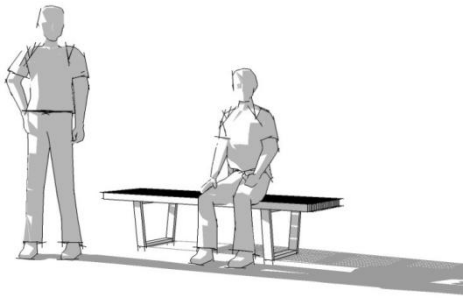
KRITERIA STANDAR JALUR PEDESTRIAN DALAM SUATU WILAYAH KAWASAN PERDAGAN DAN JASA

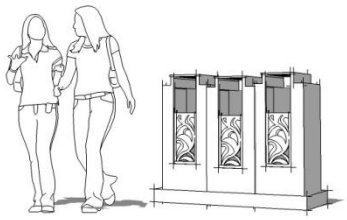
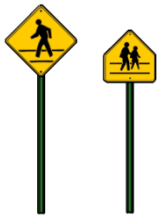
I. Prasarana dan Sarana jalur pedestrian

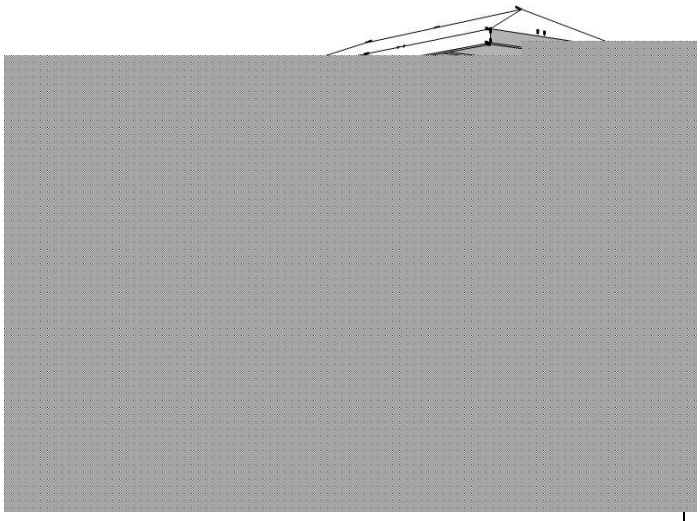
Komponen	**Standar Ideal**	**Sumber**
Permukaan Jalur Pedestrian	Permukaan rata, tidak licin, tidak ada genangan air Material paving meliputi : beton, batu bata, dan aspal. Pemilihan ukururan, ola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksenya sebuah desain suatu wilayah tersebut.	PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 03/PRT/M/2014
Jalur hijau.	jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 1,5 m dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. 	PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 03/PRT/M/2014

	 Gambar failitas jalur hijau	
Lampu Penerang	Lampu penerang terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak  Gambar fasilitas lampu penerang	PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 03/PRT/M/2014

Pagar pengamanan	1. Pagar Tanaman Terletak diluar ruang jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerukan perlindungan. Pagar tanaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan seperti metal dan beton. 2. Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan.  Gambar Fasilitas Pagar Pengaman	

Tempat Duduk	Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. 	
Tempat Sampah	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang	PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 03/PRT/M/2014

	memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak  Gambar Fasilitas Tempat Sampaha	
Marka, Perambuan dan Papan Informasi	Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.  Gambar Marka, Perambuan dan Papan Informasi	PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 03/PRT/M/2014

Halte/shelter dan tempat tunggu.	Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.  Gambar Halte/shelter dan tempat tunggu.	PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 03/PRT/M/2014
Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan	jarak minimum setidaknya berjarak 0,75 meter dari jarak sisi gedung. jalur bagian depan dapat ditingkatkan untuk memberikan kesempatan untuk ruang tambahan bagi pembukaan pintu atau kedai kopi disisi jalan, serta kegiatan lainnya.	PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 03/PRT/M/2014

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS TEKNIK
Gedung L, Kampus A Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon : (62-21) 4890046 ext. 213, 4751523, 47864808 Fax. 47864808
Laman: http://ft.unj.ac.id email: dekanft

No.Dokumen	Edisi	Revisi	Berlaku Efektif	Halaman
QMS-FT/SOP/S5-26/I/2011	01	01	21 Juli 2011	1 dari 1

SURAT PERMOHONAN UJIAN SKRIPSI/~~KOMPREHENSIF/KARYA INOVATIF/TUGAS AKHIR~~ *

Kepada Yth.
Bapak/Ibu Koordinator Penyelesaian Studi Jurusan Teknik Sipil
di Tempat

Dengan hormat,
Bersama ini saya sampaikan bahwa:

Nama Mahasiswa : Achmad Sopiansyah
No. Registrasi : 5415127424
Prodi/Jurusan : Pendidikan Teknik Bangunan/T. Sipil

Telah menyelesaikan seluruh mata kuliah program S1/~~D3~~* sebanyak 140 SKS dan telah selesai menyusun skripsi/~~komprehensif/karya inovatif/tugas akhir~~* dengan judul:

Evaluasi Sarana dan Prasarana Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian.

Berdasarkan hal tersebut, maka saya mengajukan permohonan untuk menempuh ujian skripsi/~~komprehensif/karya inovatif/tugas akhir~~*.

Demikianlah surat permohonan ini saya sampaikan, atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu saya ucapkan terima kasih.

Jakarta, 25 Januari 2018
Hormat saya,

(Achmad Sopiansyah)
No.reg. 5415127424

RIWAYAT HIDUP

Penulis bernama Achmad Sopiansyah, lahir di Jakarta pada tanggal 15 Januari 1994. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara dari Bapak Suparyadi dan Ibu Umsyah. Penulis memulai pendidikan formalnya di SDI AL- Falah I Pagi Jakrta pada tahun 2000-2006. Setelah itu penulis melanjukan pendidikannya di SMP Hang Tuang 2 Jakarta pada tahun 2006-2009, kemudian penulis melanjukan pendidikannya di SMK Media Informatika Jakarta dengan memilih jurusan Teknik Komputer dan Jaringan pada tahun 2009 dan lulus pada tahun 2012. Pada tahun 2012 penulis mulai melanjutkan pendidikan tinggi di Universitas Negeri Jakarta dengan memilih Program Studi S1 Pendidikan Teknik Bangunan melalui jalur seleksi Penmaba Universitas Negeri Jakarta. Berbagai organisasi pernah penulis ikuti sejak SMA hingga perguruan tinggi. Mulai dari menjabat sebagai sekertaris di yayasan Fadilatul Ikhlas, ketua ekstrakurikuler futsal, wakil sekjen Seni dan Olahraga di HIMA Teknik Sipil UNJ, serta berbagai komunitas di Universitas Negeri Jakarta. Penulis pernah melaksanakan Praktik Kerja Lapangan (PKL) di PT. Pulau Intan proyek Apartemen Taman Anggrk *Residence* sebagai *Quality Control*, melaksanakan Praktik Keterampilan Mengajar (PKM) di SMK Negeri 56 Jakarta sebagai guru mata ilmu ukurtanah dan gambar *interior* dan *exterior*, juga melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di desa Cilegong, Kec.Jatiluhur, Purwakarta.