

PERSEPSI PEJALAN KAKI TERHADAP KENYAMANAN JALUR PEJALAN KAKI DIPUSAT KOTA

Syafiz Harsono^{*)}, Julaihi Wahid, Achmad Delianur Nasution

^{*)}Dosen D3 Desain Interior, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan ISTP, Medan

^{*)}email harsonosyafiz77@gmail.com

ABSTRAK

City Hall koridor adalah daerah yang didominasi oleh kantor, sisanya adalah perdagangan, jasa dan rekreasi. berjalan adalah alat transportasi yang menghubungkan antara fungsi daerah dan lalu lintas, daerah budaya dan daerah pemukiman. Sehingga dibutuhkan jalur pejalan kaki yang dapat menampung kebutuhan masyarakat untuk berjalan kaki. Situasi nyata bahwa pejalan kaki yang ada di Balai Kota koridor tidak dipelihara, dan tidak sesuai dengan standar yang ada. Tapi mengapa masih banyak dilalui oleh pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi publik kota Medan yang menggunakan atau pejalan kaki berjalan di koridor Balai Kota. Ada beberapa aspek yang menyebabkan orang-orang untuk menggunakan trotoar pejalan kaki sebagai trotoar, *street furniture*, transportasi umum dan generator aktivitas. Dari persepsi pejalan kaki kriteria pejalan kaki yang ada dapat dilihat pejalan kaki bagaimana cocok untuk pejalan kaki di Balai Kota koridor.

Penelitian ini menguji potensi trotoar pejalan kaki di kota medan dan atribut untuk kehidupan kota. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa trotoar pejalan kaki di medan membutuhkan peningkatan untuk kepentingan urban dan untuk tujuan ekonomi.

Kata kunci: Pejalan Kaki, Persepsi, Publik, Koridor Balai Kota

ABSTRACT

City Hall Corridor is an area which is dominated by offices; and the rest of it is used for trade, service, and recreation. Walking is a means of transportation connecting are and traffic functions, local culture and settlement. Therefore, a pedestrian path is required to accommodate people's need for walking. In reality, the condition of City Hall Corridor is not well maintained and not accordance with the existing standard for pedestrian. However, why is it still used by many pedestrians? The objective of the research is to find out public perception of Medan citizens who use or walk at the City Hall Corridor. There are some aspects that lead people to use the pedestrian sidewalk for street furniture, public transportation, and generator activity. The criteria which are suitable for City Hall Corridor can be observed from the pedestrian's point of view.

The research examines the potentials of pedestrian sidewalks in Medan and its attribute for city life. In conclusion, pedestrian sidewalk in Medan requires some improvement for urban interests and financial purposes.

Keywords: Pedestrian, Perception, Public, City Hall Corridor

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Berdasarkan standar teknis yang dikeluarkan oleh direktorat penataan ruang nasional. Namun kenyataan yang Kota terbentuk dari elemen-elemen fisik spasial yang tumbuh dan berkembang karena adanya interaksi aktivitas manusia yang terakumulasi pada satuan waktu yang tidak terbatas (Rossi, 1982). Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota (*linkage system*) yang cukup penting. Karena dengan berjalan kaki kita dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan (Adisasmita, 2011).

Koridor Jalan Balai Kota merupakan salah satu jalan arteri di Kota Medan memiliki beragam fungsi dan

kegiatan. Potensi dari koridor Balai Kota ini seharusnya didukung oleh jalur pejalan kaki yang berfungsi sebagai penghubung tempat yang ada di sepanjang koridor ini dan fasilitas umum lainnya.

Kota yang baik dan yang beradab juga mempunyai jalur pejalan kaki yang baik juga, menurut (Shirvani Hamid, 1985) dalam desain perkotaan terdapat elemen-elemen fisik *urban design* yang bersifat ekspresif dan suportif yang mendukung terbentuknya struktur visual kota serta terciptanya citra lingkungan. Salah satu dari elemen fisik urban design adalah jalur pejalan kaki

Sedangkan menurut (Kevin Lynch, 1975) citra pada sebuah kota lebih ditekankan pada lingkungan fisik atau sebagai kualitas sebuah obyek fisik dimana salah

satu elemen pembentuk dari citra kota adalah paths. Dimana *paths* dapat berupa jalur, jalur pejalan kaki, rel kereta dan lainnya. Jalur pejalan kaki termasuk ruang publik milik publik yang digunakan oleh umum, dan termasuk *outdoor public space*. Dikatakan demikian adalah karena terletak di luar bangunan. Jalur pejalan kaki juga termasuk dalam *urban space* karena dibatasi oleh elemen-elemen fisik buatan manusia. Contohnya jalur pejalan kaki disepanjang perkantoran, dimana jalur pejalan kaki ini dibatasi oleh bangunan-bangunan, jalan raya, dan taman.

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan. Memahami kebutuhan serta karakteristik dari pejalan kaki dan faktor-faktor yang mempengaruhi perjalanan pejalan kaki sangat penting dalam perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki. Pada kenyataannya di lapangan yang ada dimana fungsi dari jalur pejalan kaki tidak berada semestinya karena permasalahan yang ada adalah dimana jalur pejalan kaki yang ada digunakan sebagai parkir kendaraan bermotor dan juga tempat berjualan bagi pedagang kaki lima.

Elemen-elemen dari jalur pejalan kaki menurut (Rubenstein, 1992): *paving*, lampu, *sign*, *sculpture*, *bollards*, bangku, tanaman peneduh, telepon, kios, *shelter*, kanopi, jam dan tempat sampah. Sedangkan lebar minimum yang efektif bagi jalur pejalan kaki adalah 1,5 meter ada pada lokasi penelitian faktor-faktor fisik yang ada tidak ada yang terpenuhi oleh jalur pejalan kaki pada koridor Balai Kota. Pada kenyataannya walaupun faktor-faktor fisik yang ada tidak terpenuhi, dan hanya beberapa saja yang terpenuhi tapi masih digunakan oleh para pejalan kaki. Ada beberapa asumsi mengapa jalur pedestrian pada pusat kota masih digunakan walaupun penggunaanya sedikit, adanya tata guna lahan yang bervariasi sehingga menyebabkan beberapa orang menggunakan pedestrian tersebut dan adanya generator aktivitas sehingga kawasan tersebut menjadi hidup. Untuk itu perlunya diketahui bagaimana persepsi masyarakat terhadap faktor-faktor fisik yang terdapat pada jalur pejalan kaki dipusat kota.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka perlu ditetapkan rumusan masalah. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana persepsi pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki dipusat kota.

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki dipusat kota.

Hasil dari penelitian ini untuk mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki dipusat

kota. Dari persepsi yang didapat bisa membuat kriteria baru tentang jalur pejalan kaki dipusat kota.

1.4. Batasan Penelitian

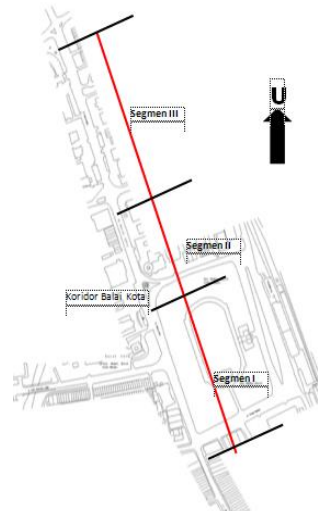
Mengingat penelitian ini relatif luas, maka untuk menghindari penafsiran dan pemahaman yang terlalu luas dan dalam, perlu dilakukan batasan penelitiannya. Penelitian ini memiliki batasan hanya di daerah koridor Balai Kota saja. Hal ini disebabkan karena koridor Balai Kota adalah merupakan jalan yang memiliki berbagai ragam fungsi guna lahan dipusat Kota Medan.

Dalam penelitian ini koridor Balai Kota dibagi menjadi tiga segmen

1. Segmen I Jl. Pulau Pinang–Jl. Bukit Barisan,
2. Segmen II Jl. Bukit Barisan–Jl. H.M.Yamin dan
3. Segmen III Jl. H.M.Yamin–Jl. Guru Patimpus.

Segmen I dimulai dari jalan pulau pinang hingga ke ujung jalan Bukit Barisan; segmen II dimulai dari jalan Bukit Barisan hingga jalan HM Yamin dan segmen III dimulai dari jalan HM. Yamin yang berakhir pada jalan Guru Patimpus.

Sedangkan lingkup materi penelitian pada koridor Balai Kota mencakup hubungan antara guna lahan, generator aktivitas, kegiatan pejalan kaki dan kondisi fisik jalur pejalan kaki terhadap persepsi pejalan kaki yang berada pada koridor Balai Kota.



Gambar 1. Peta Wilayah Penelitian

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Persepsi

Persepsi menurut (Mulyana, 2000) adalah inti komunikasi, sedangkan penafsiran (interpretasi) adalah inti persepsi, yang identik dengan penyandian-balik (decoding) dalam proses komunikasi.

Menurut (Jalaluddin Rakhmat, 2004) dalam bukunya yang berjudul Psikologi Komunikasi mengungkapkan bahwa persepsi adalah pengalaman tentang objek, peristiwa atau hubungan-hubungan yang

diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Sedangkan menurut (Walgito, 1981) mengatakan, persepsi adalah sesuatu yang menunjukkan aktivitas merasakan, menginterpretasikan dan memahami objek, baik fisik maupun sosial.

Persepsi sebagai proses dimana sensasi yang diterima oleh seseorang dipilih dan dipilih, kemudian diatur dan akhirnya diinterpretasikan (Prasetijo dan Ihwalauw, 2005). menafsirkan makna informasi inderawi tidak hanya melibatkan sensasi tetapi juga atensi, ekspektasi, motivasi dan memori (Rakhmat, 2004).

Dari pengertian menurut para ahli maka persepsi dapat diartikan sebagai proses dalam memahami objek fisik atau sosial yang didapat dari menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan.

2.2. Pejalan Kaki

Berjalan kaki merupakan sarana yang relatif mudah dan murah untuk mencapai suatu tujuan yang tidak dilayani oleh moda-moda angkutan lainnya. (Amos Rapoport, 1977) mengatakan bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat memahami lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara mendetail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

Sedangkan (Gideon Geovani, 1977) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman. Berjalan kaki memiliki kelebihan dalam urban design, yaitu manusia memiliki waktu untuk melihat visual kota dalam melakukan aktivitasnya, sehingga menjadikan masyarakat lebih mengenali kotanya. Pejalan kaki menurut (Shirvani, 1985) adalah bagian dari elemen fisik dalam perancangan kota.

2.3. Kebutuhan pejalan kaki

Perencanaan dan perancangan dari jalur pejalan kaki harusnya mengakomodasi dari kebutuhan pejalan kaki yang memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Setiap jalur pejalan kaki harus memiliki rute yang jelas dan dapat dipilih sesuai kebutuhan dari penggunaannya.

Pertimbangan dalam perencanaan kebutuhan pejalan kaki di kawasan pusat kota sebagai berikut (NJDOT Pedestrian Compatible, 1999):

- Pertimbangan asal, tujuan dan jalur pejalan kaki untuk menentukan letak akses pejalan kaki dan di bagian mana akses yang harus di tutup dan menyediakan jalur alternatif.
- Pejalan kaki pada umumnya memilih rute terpendek. Oleh sebab itu ada beberapa hal yang harus dipertimbangkan yaitu:
 - Membuat rintangan atau hambatan dibagian yang tidak diperuntukan bagi pejalan kaki misalnya dengan menggunakan barikade, penghalang, papan informasi dan lain-lain.

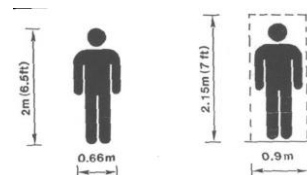
- Menyediakan rute yang mudah diakses, dapat dipakai, aman dengan memasang papan informasi atau rambu-rambu.
- Mendata guna lahan yang dapat membangkitkan perjalanan pejalan kaki misalnya guna lahan pendidikan, perkantoran, pusat perbelanjaan dan sebagainya untuk menentukan apakah penambahan fasilitas pendukung diperlukan atau tidak.
- Mempertimbangkan kebutuhan pejalan kaki pada waktu malam hari khususnya penerangan dan pandangan yang jelas.
- Menghindari pemblokiran jalur pejalan kaki oleh konstruksi bangunan atau peralatan lainnya.
- Mempertimbangkan teknik konstruksi panggung apabila tidak ada jalur alternatif bagi pejalan kaki.

2.4. Kebutuhan ruang pejalan kaki

Berdasarkan standar teknis prasarana ruang pejalan kaki yang dikeluarkan oleh direktorat penataan ruang nasional:

1. Ukuran dan dimensi

Lebar efektif minimum jaringan pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 centimeter ditambah 15 centimeter untuk bergoyang tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total untuk jaringan pejalan kaki minimal untuk 2 (dua) orang pejalan kaki berpapasan menjadi 150 centimeter. Selanjutnya untuk *arcade* dan *promenade* yang berada di daerah pariwisata dan komersial harus tersedia area untuk *window shopping* atau fungsi sekunder minimal 2 meter.



Gambar 2 Ukuran Desain Ruang Pejalan Kaki (ASCE, 1981)

2. Lebar Minimum

Berbicara tentang lebar minimum yang harus disediakan bagi pejalan kaki mempedomani aturan sebagai berikut.

- Lebar minimum dari masing-masing pejalan kaki adalah 1,5 meter. Seandainya berdekatan dengan tempat atau sarana lainnya, maka lebar minimum yang diperkenankan adalah 0,9 meter.
- Pada kondisi volume pejalan kaki semakin tinggi, lebar jalur pejalan kaki harus ditingkatkan.

Jarak tempuh pejalan kaki

Pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya dipengaruhi oleh empat faktor (Unterman, 1984) yaitu:

- Waktu, yang berkaitan dengan maksud dan kepentingan berjalan kaki. Berjalan kaki pada

waktu-waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang mampu di tempuh.

2. Kenyamanan, kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang berjalan kaki.
3. Pola tata guna lahan, pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (mixed use), seperti yang ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.
4. Ketersediaan kendaraan bermotor, ketersediaan fasilitas kendaraan sebagai moda pengantar sangat mempengaruhi adalah tersedianya fasilitas transportasi yang memadai seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan berpakir dan lokasi penyebaran dan pola penggunaan lahan.

Jarak tempuh yang nyaman bagi pejalan kaki adalah ± 400 meter. Jarak tempuh yang termasuk dalam kategori nyaman antara lain dipengaruhi oleh geografi, iklim, dan tata guna lahan (Washington State Department of Transportation, 1997).

Bila jarak tempuh terlalu jauh dapat menyebabkan orang memutuskan tidak berjalan kaki tetapi mengganti dengan moda transportasi lainnya.

Kecepatan berjalan kaki

Kecepatan berjalan kaki dipengaruhi oleh:

1. Karakteristik pejalan kaki, misalnya usia, jenis kelamin, kondisi fisik.
2. Karakteristik perjalanan, misalnya tujuan perjalanan, rute, jarak tempuh.
3. Karakteristik rute, lebar trotoar, kemiringan permukaan trotoar, perlindungan, daya tarik, kepadatan pejalan kaki, antrian penyeberangan.
4. Karakteristik lingkungan, misalnya kondisi cuaca.

(Spreiregen, 1965) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3-4 km/jam dan daya jangkauan yang sangat dipengaruhi kondisi fisik.

Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki (pedestrian ways) berasal dari kata pedos bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Sehingga pedestrian ways mempunyai arti pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan moda berjalan kaki.

Menurut (Shirvani, 1985) bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. Sistem pedestrian yang baik bagi kota

khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktivitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan.

Menurut (Rubenstein, 1992), elemen pedestrian meliputi:

1. Paving
2. Lampu
3. Sign
4. Sculpture
5. Bollards
6. Bangku
7. Tanaman peneduh
8. Telepon
9. Kios, Shelter dan Kanopi
10. Jam, tempat sampah

Selanjutnya Rapoport dalam (Moudon, 1987) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan raya dan di jalur pejalan kaki, sebagai berikut:

1. Pergerakan non pedestrian, yakni segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya.
2. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas yang dinamis /bergerak sebagai fungsi transportasi dan aktivitas pedestrian yang statis seperti duduk dan berdiri.

Jalur pedestrian bukan hanya sekedar sebagai salah satu ruang sirkulasi dan transportasi, juga berfungsi sebagai ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi di jalur pejalan kaki, yang dapat berhubungan dengan moda dan alat transportasi lainnya.

Jalur pejalan kaki sebagai bagian dari ruang publik, menurut (Rustam Hakim, 1987) ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu dan kelompok.

Pedoman perencanaan

Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, prinsip umum perencanaan penyediaan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki harus memenuhi kaidah sebagai berikut:

1. Prinsip teknis penataan sistem sirkulasi dan jalur penghubung mengacu pada Peraturan Menteri Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.
2. Ruang yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik.
3. Lebar jalur pejalan kaki harus sesuai dengan standar prasarana.
4. Harus memberikan kondisi aman, nyaman, ramah lingkungan dan mudah untuk digunakan, sehingga pejalan kaki tidak harus merasa

- terancam dengan lalu lintas atau gangguan dari lingkungan sekitarnya.
5. Jalur yang direncanakan mempunyai daya tarik atau nilai tambah lain diluar fungsi utama.
 6. Terciptanya ruang sosial sehingga pejalan kaki dapat beraktifitas secara aman di ruang publik.
 7. Terwujudnya keterpaduan sistem, baik dari aspek penataan lingkungan atau dengan sistem transportasi atau aksesibilitas antar kawasan.
 8. Terwujud perencanaan yang efektif dan efisien sesuai dengan tingkat kebutuhan dan perkembangan kawasan.

Sedangkan pedoman yang ditetapkan oleh (Departemen Pekerjaan Umum, 1999) mengenai perencanaan jalur pejalan kaki adalah:

1. Pada hakekatnya pejalan kaki untuk mencapai tujuannya ingin menggunakan lintasan sedekat mungkin dengan nyaman, lancar dan aman dari gangguan.
2. Adanya kontinuitas jalur pejalan kaki yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan dan begitu juga sebaliknya.
3. Jalur pejalan kaki harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya seperti: rambu-rambu, penerangan, marka dan perlengkapan jalan lainnya sehingga pejalan kaki lebih mendapat kepastian dalam berjalan terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat.
4. Fasilitas pejalan kaki tidak dikaitkan dengan fungsi jalan.
5. Jalur pejalan kaki harus diperkeras dan dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air, serta di sarankan untuk dilengkapi dengan peneduh.
6. Untuk menjaga keselamatan dan keleluasaan pejalan kaki sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan.
7. Pertemuan antara jenis jalur pejalan kaki yang menjadi satu kesatuan harus dibuat sedemikian rupa sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Menurut (Unterman, 1984) jalur pedestrian yang baik dapat tercipta dengan memperhatikan beberapa kriteria dalam perancangannya antara lain:

1. Keamanan, pejalan kaki harus aman dari kecelakaan yang disebabkan kendaraan bermotor, selain itu masalah kriminalitas juga merupakan hal yang harus dipertimbangkan.
2. Kemudahan, jalur pedestrian yang baik merupakan jalur terpendek dan mudah dicapai serta bebas dari hambatan.
3. Kenyamanan, pejalan kaki harus dapat merasa nyaman di area pejalan kaki.

4. Daya tarik, daya tarik dapat berasal dari jalur pejalan kaki, elemen pendukung pejalan kaki dan lampu penerangan.

Ada lima atribut jalan yang dikatakan baik di dalam jaringan pejalan kaki dalam (Portland Pedestrian Design Guide, 1998) yaitu:

1. Ruang yang bebas; sudut jalan harus bersih dari penghalang dan mempunyai cukup ruang untuk mengakomodasi sejumlah pejalan kaki yang hendak menyeberang mempunyai cukup ruang untuk kemiringan kerb, untuk tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum yang sesuai dan untuk berinteraksi dengan sesama pejalan kaki lainnya.
2. Jarak pandang; sangat penting bagi pejalan kaki yang berada pada area sudut jalan untuk mempunyai jarak pandang yang baik dan pengendara kendaraan bermotor dapat dengan mudah melihat pejalan kaki yang hendak menyeberang.
3. Mudah dibaca; simbol, marka dan rambu pada area sudut jalan harus mudah dibaca dan dengan jelas memberi informasi bagi pejalan kaki tindakan apa yang harus dilakukan.
4. Aksesibilitas; *ramp*, tombol penyeberangan, rambu dan marka, tekstur dan sebagainya harus memenuhi standar aksesibilitas.
5. Pemisahan area pejalan kaki dengan kendaraan bermotor; perancangan area sudut jalan harus efektif sehingga pengemudi kendaraan bermotor tidak dapat menggunakan area pejalan kaki.

Faktor-faktor pendukung jalur pejalan kaki

Faktor-faktor pendukung jalur pejalan kaki yang perlu diperhatikan untuk melayani kebutuhan pejalan kaki adalah:

1. Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU)
2. Fasilitas parkir
3. Keterjangkauan pelayanan umum
4. Sirkulasi pejalan kaki
5. Bangunan-bangunan disepanjang jalur pejalan kaki
6. Perabot jalan seperti tempat duduk, lampu, telepon umum, bak bunga, tong sampah, rambu lalu lintas, halte dan sebagainya
7. Pemeliharaan

Fasilitas Pejalan Kaki

Pada tahap tertentu para pejalan kaki sering mengurangi kapasitas jalan yang ada, sehingga jalan perkotaan perlu diberi fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, tempat penyeberangan, jembatan penyeberangan, pagar pengaman (Pushkarev, 1975).

Definisi

Definisi fasilitas pejalan kaki menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana

dan Lalu Lintas Jalan merupakan fasilitas pendukung perlengkapan jalan yang terdiri dari:

1. Trotoar.
2. Tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan atau rambu-rambu.
3. Jembatan penyeberangan.
4. Terowongan penyeberangan.

• Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan fasilitas pejalan kaki di bagi menjadi dua yaitu prasarana dan sarana.

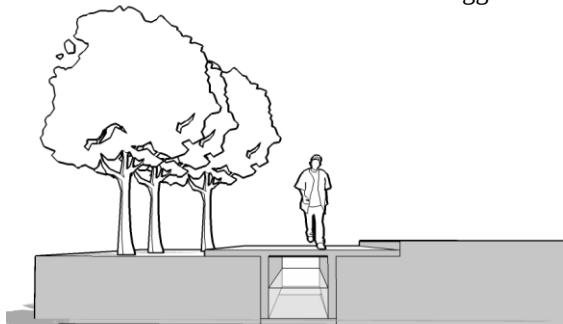
a. Fasilitas prasarana pejalan kaki

- 1) Penyeberangan Sebidang
 - (a) Penyeberangan Zebra
 - (b) Penyeberangan Pelikan
- 2) Penyeberangan Tidak Sebidang
 - (a) *Elevated* (Jembatan)
 - (b) *Underground* (terowongan)
 - (c) Marka untuk Penyeberangan
 - (d) Penyeberangan di Tengah Ruas
 - (e) Penyeberangan di Persimpangan

b. Fasilitas sarana pejalan kaki

1). Drainase

Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-genangan air pada saat hujan. Dimensi minimal adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm.



Gambar 3 Drainase (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

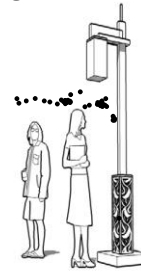
2). Jalur Hijau

Jalur Hijau diletakan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman penehuh.



Gambar 4 Jalur Hijau (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

3). Lampu Penerangan

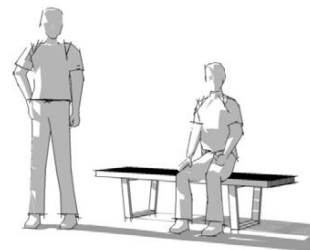


Gambar 5 Lampu Penerangan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

Lampu penerangan diletakan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

4). Tempat Duduk

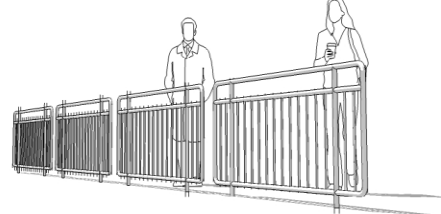
Tempat duduk diletakan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter dan bahan yang digunakan adalah dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 6 Tempat Duduk (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

5). Pagar Pengaman

Pagar pengaman diletakan pada jalur amenitas. Pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 cm dan bahan yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan dan murah pemeliharaan.

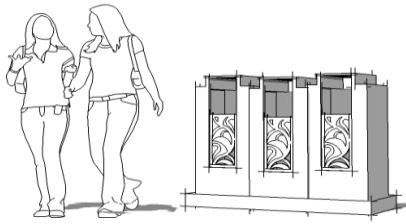


Gambar 7 Pagar Pengaman (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

6). Tempat Sampah

Tempat sampah diletakan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai

kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 8Tempat Sampah (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

7). Marka, Perambuan, Papan Informasi (Signage)

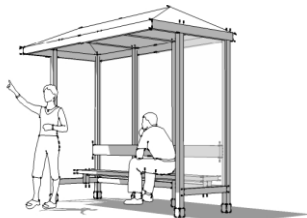
Marka, perambuan dan papan informasi (signage)diletakan pada jalur amenitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat dengan besaran sesuai kebutuhan dan bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau. Marka, perambuan dan papan informasi (signage) dibuat untuk membantu para pejalan kaki dalam menentukan arah yang akan dituju mengingat pejalan kaki di daerah tersebut cukup padat.



Gambar 9Marka, Perambuan dan Papan Informasi (Signage) (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

8. Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu

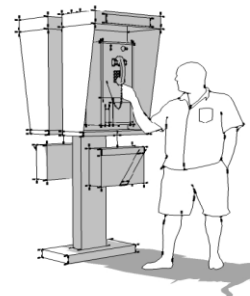
Halte/shelter bus dan lapak tunggu diletakan pada jalur amenitas. Shelter harus diletakan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan dengan besaran sesuai kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 10Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

9. Telepon Umum

Telepon umum diletakan pada jalur amenitas. Terletak pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan dengan besaran sesuai kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 11Telepon Umum (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

10. Trotoar

Trotoar adalah zona yang berada diantara garis pemisah pada jalur lalu lintas dengan lahan atau bangunan. Trotoar terdiri dari empat zona yaitu zona pembatas, zona perlengkapan, zona laluan pejalan kaki dan zona bagian depan.



Gambar 12Potongan Zona Trotoar (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, 2014)

Trotoar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki dengan memisahkan pergerakan mereka dengan lalu lintas kendaraan.

Atribut bagi trotoar yang baik adalah:

1. Aksesibilitas,
2. Lebar yang cukup
3. Keamanan
4. Kontinuitas
5. Lansekap,
6. Ruang sosial
7. Kualitas lingkungan,

Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki didefinisikan sebagai sebuah ukuran kondisi fasilitas pejalan kaki secara keseluruhan. Ukuran ini berhubungan langsung dengan faktor-faktor yang mempengaruhi mobilitas, kenyamanan dan keamanan yang mencerminkan tingkat persepsi pengguna mengenai fasilitas pejalan kaki yang bersahabat.

Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki terdiri dari faktor

perancangan, faktor lokasi dan faktor pengguna fasilitas pejalan kaki.

Pedoman mengenai tingkat pelayanan trotoar yang merupakan salah satu fasilitas pejalan kaki yang ditetapkan oleh Dirjen Bina Marga berhubungan dengan standar perhitungan volume pejalan kaki per meter per menit dan ruang gerak pejalan kaki per m². tingkat pelayanan trotoar menurut Dirjen Bina Marga terdiri dari enam level yaitu level A sampai Level F. dapat dilihat dalam Tabel 1

Tabel 1 Tingkat Pelayanan Trotoar (Direktorat Jenderal Bina Marga No. 007/T/BNKT/1990, 1990)

Tingkat Pelayanan	Modul (m ² /orang)	Volume (orang/meter/menit)
A	≥ 3,25	≤ 23
B	2,30 – 3,25	23 – 33
C	1,40 – 2,30	33 – 50
D	0,90 – 1,40	50 – 66
E	0,45 – 0,90	66 – 82
F	≤ 0,45	≥ 82

Karakteristik Perjalanan

Asal Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan pejalan kaki sangat berkaitan dengan jenis atau tipe guna lahan yang dihubungkan dengan asal dan tujuan perjalanan. Studi asal dan tujuan merupakan studi yang mengamati dan mengidentifikasi awal dan akhir dari pola-pola pergerakan (Laurens, 2004).

Pergerakan pejalan kaki di kawasan perkotaan lebih tinggi dibandingkan dengan kawasan pinggir kota (Untermann, 1984). Beberapa hal penyebab tingginya pergerakan pejalan kaki di perkotaan adalah:

- Tingginya kepadatan kawasan pemukiman, kawasan perkantoran dan kawasan lainnya yang menjadi generator bagi pejalan kaki.
- Tingginya arus lalu lintas sehingga menimbulkan kemacetan.
- Terdapat titik simpul kegiatan dengan tingkat kesibukan yang tinggi.
- Kawasan perbelanjaan dan sarana lainnya lebih mudah dicapai oleh pejalan kaki.
- Tarif parkir yang sangat tinggi atau keterbatasan sarana parkir.
- Tersedianya sarana angkutan umum.
- Fasilitas pejalan kaki lebih banyak dan lebih baik.

Titik simpul kegiatan dalam jaringan pejalan kaki adalah pusat konsentrasi kegiatan atau tempat berkumpulnya pejalan kaki. Titik simpul kegiatan dikelompokkan atas titik simpul kegiatan primer dan titik simpul kegiatan sekunder. Titik simpul kegiatan primer yaitu tempat-tempat yang berhubungan dengan pergantian moda transportasi dimana perjalanan dimulai dan diakhiri dengan berjalan kaki.

Titik simpul kegiatan sekunder yaitu tempat-tempat yang membangkitkan perjalanan pejalan kaki yang berasal dari titik simpul kegiatan primer dan titik simpul kegiatan sekunder lainnya seperti perkantoran, pertokoan dan restaurant. Tempat-tempat yang membangkitkan perjalanan tersebut disebut dengan generator aktivitas.

Kegiatan pejalan kaki

Untuk kegiatan pejalan kaki (Gehl, 1987) membagi kegiatan di ruang publik menjadi tiga kategori yaitu kegiatan yang harus dilakukan, kegiatan pilihan dan kegiatan yang bersifat sosial atau yang berhubungan dengan masyarakat.

Tata guna lahan

Suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju dan lokasi tersebut ditentukan oleh tata guna lahannya.

Pengembangan guna lahan di kawasan pusat kota sebaiknya kompak dan terintegrasi sehingga dapat dicapai oleh manusia dengan berjalan kaki. Kontinuitas deretan bangunan sebagai bingkai jalan dapat membantu terciptanya tata ruang kota koheren dan sebaiknya tidak dirusak oleh lahan kosong yang tidak dipakai atau *set back* bangunan yang terlalu jauh.

Keragaman tata guna lahan dapat menciptakan kehidupan kota yang aman, nyaman dan memiliki daya tarik.

Menurut (Jacobs, 1961) untuk menciptakan keragaman fungsi yang memiliki daya tarik dalam suatu kawasan dan jalan-jalan di perkotaan diperlukan empat syarat yaitu:

- Kawasan perkotaan dan bagian-bagiannya harus melayani lebih dari satu atau dua fungsi primer. Pejalan kaki melakukan kegiatannya pada waktu berbeda dan dengan tujuan yang berbeda, namun tetap dapat menggunakan fasilitas secara bersamaan.
- Blok-blok bangunan harus berjarak pendek, sehingga memberikan kesempatan yang cukup untuk berbelok.
- Kawasan perkotaan harus terdiri dari bangunan-bangunan dengan aneka ragam usia dan kondisi dengan proporsi yang seimbang dan saling mendukung.
- Terdapat konsentrasi orang-orang yang mempunyai kegiatan dan tujuan masing-masing.

Tata guna lahan yang bervariasi dapat memberikan manfaat bagi sistem transportasi perkotaan karena semakin banyak keragaman guna lahan misalnya perkantoran, pertokoan, bank, restaurant dan lainnya maka semakin banyak orang memilih berjalan dibandingkan dengan orang yang menggunakan kendaraan.

Keragaman dari tata guna lahan berarti terjadinya keseimbangan fungsi-fungsi yang mendukung perjalanan pejalan kaki misalyn toko retail, perkantoran, kawasan pemukiman dengan jarak yang

dapat ditempuh dengan berjalan kaki dan mudah dicapai dari satu tempat ke tempat lainnya.

Penghubung

Teori *linkage* atau penghubung yang dikemukakan oleh (Trancik dalam Zahnd, 1999) analisa dari linkage adalah alat yang baik untuk memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan dimana teori ini dianggap sebagai pembangkit atau generator kota dilihat dari segi dinamika rupa perkotaan.

Teori mengenai penghubung menyangkut pengaturan suatu sistem penghubung atau suatu jaringan, yang menciptakan sebuah struktur pengaturan ruang. Elemen-elemen penghubung dapat berupa jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka linear dan sebagainya yang menghubungkan bagian kota secara fisik penekanan teori ini terletak pada diagram sirkulasi ruang kota. Kegiatan pejalan kaki menghasilkan pergerakan di dalam ruang kota dan setiap pergerakan tersebut akan membentuk pola-pola. Kegiatan pejalan kaki ditentukan oleh tujuan perjalanan yang dilakukan dan berkaitan dengan guna lahan. Kondisi fisik fasilitas pejalan kaki mendukung pejalan kaki agar dapat melakukan kegiatannya dengan aman dan nyaman. Jalur pejalan kaki merupakan prasarana transportasi yang sangat berarti yang menjadikan suatu kota lebih manusiawi (Spreiregen, 1964).

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode eksplanatori dimana penelitian bertujuan untuk menguji suatu teori atau hipotesis guna memperkuat atau bahkan menolak hasil penelitian yang sudah ada. Dimana teori ini menjelaskan hubungan antara dua atau lebih variable. Kita ingin menjelaskan sebab terjadinya suatu peristiwa untuk itu perlu adanya identifikasi berbagai variable di luar masalah untuk mengkonfirmasi sebab terjadinya masalah.

Cara Penelitian

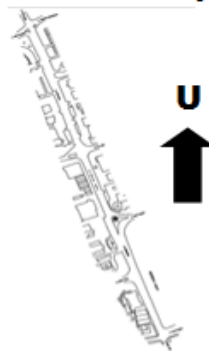
Penelitian dilakukan dengan melakukan observasi terhadap koridor Jalan Balai Kota. Dalam tahap observasi ini muncul dugaan bahwa trotoar pada koridor-koridor tersebut tidak berfungsi secara optimal. Dan fenomena yang muncul itu dalam observasi awal ini dikaitkan dengan kajian teori/pustaka yang berhubungan dengan kriteria standar dari suatu pedestrian. Hal ini dilakukan dengan cara:

1. Mengkaji hasil pengamatan dilapangan (tahap observasi awal)
2. Teori yang berkaitan dengan kriteria suatu pedestrian secara umum
3. Melakukan persiapan dengan:
 - a. Mengamati dan mengidentifikasi objek kawasan.
 - b. Menyusun data-data yang diperlukan
4. Pelaksanaan penelitian:

- a. Menganalisa data dengan teori yang diterapkan
 - b. Melakukan pembahasan dari analisa
 - c. Menarik kesimpulan
 - d. Membuat laporan
5. Tahap akhir:
 - a. Penyusunan kesimpulan
 - b. Penyusunan laporan akhir
 - c. Revisi akhir

Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian perlu ditetapkan mengingat penelitian dilakukan adalah pada daerah dan tempat tertentu yang dapat dijangkau melalui kemampuan yang dimiliki. Adapun wilayah penelitian dalam tesis ini adalah di Kota Medan persisnya koridor Balai Kota.



Gambar 13 Koridor Balai

Metoda Penggalan Data

Objek penelitian adalah pejalan kaki dan fasilitas pejalan kaki. Data dan informasi dari lapangan adalah data primer yaitu tentang pejalan kaki, dan data yang menyangkut dari jalur pejalan kaki:

- a) Data asal perjalanan pejalan kaki.
- b) Fasilitas pejalan kaki.
- c) Guna lahan.
- d) Bangunan disepanjang koridor Balai Kota.

Studi asal dan tujuan merupakan studi yang mengamati dan mengidentifikasi awal dan akhir pola pergerakan (Laurens, 2004). Data lapangan diolah dan dianalisis untuk menghasilkan kesimpulan pergerakan pejalan kaki di lokasi penelitian. Penyebaran kuesioner kepada pejalan kaki untuk memperoleh masukan mengenai data asal tujuan perjalanan dan kebutuhan-kebutuhan pejalan kaki untuk diakomodasi dalam hasil penelitian. Sedangkan untuk data sekunder berupa peta lokasi dan teori-teori yang dikumpulkan.

Alat Penelitian

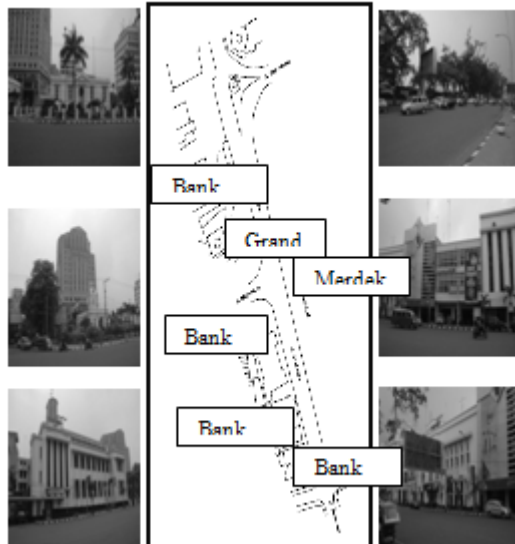
Alat penelitian yang digunakan adalah:

1. *Site plan* area penelitian.
2. Kamera.
3. Kertas dan alat tulis.
4. Meteran.
5. Kuesioner penelitian.

Guna Lahan

Fungsi dan kegiatan utama yang terdapat pada Segmen I yaitu:

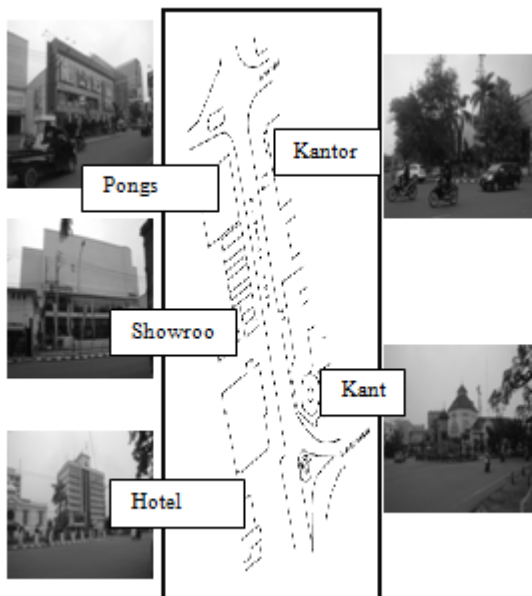
- Perdagangan dan jasa, berupa bank-bank yaitu Bank Mandiri, Bank Muamalat dan Bank Indonesia, juga hotel yaitu Grand Aston.
- Merdeka Walk sebagai generator aktivitas di daerah ini yang berfungsi sebagai pusat wisata kuliner yang mulai beroperasi dari siang hingga malam hari.



Gambar 14 Guna Lahan Jl. Pulau Pinang – Jl. Bukit Barisan

Fungsi dan kegiatan yang terdapat pada Segmen II yaitu:

- Hotel Dharma Deli.
- Kantor Pos Pusat Medan.
- Showroom Toyota.
- Pongs Home center sebagai tempat perbelanjaan.
- Kantor Telkom.

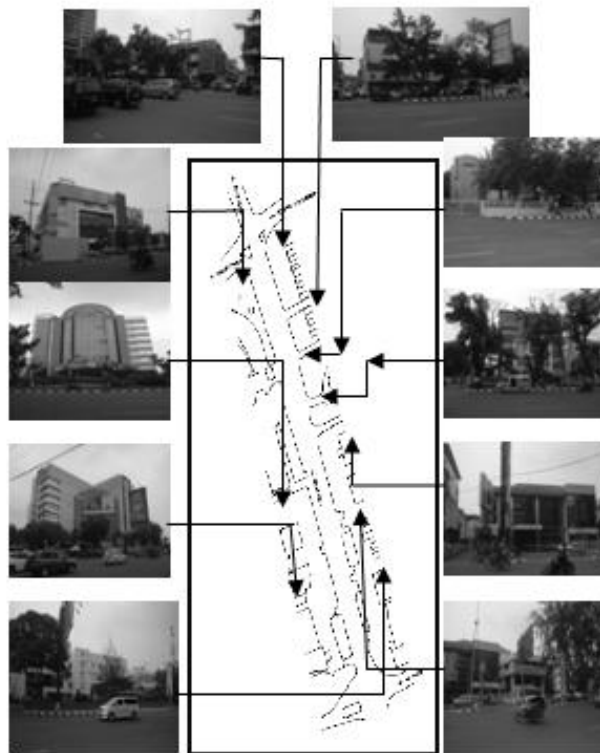


Gambar 15 Guna Lahan Jl. Bukit Barisan – Jl. HM Yamin

Fungsi dan kegiatan yang terdapat pada Segmen III yaitu:

- Bangunan baru**
Bangunan baru yang ada pada segmen III ini belum mempunyai fungsi secara maksimal. Bangunan baru tersebut berada di atas lahan bekas Plaza Telkom dahulu.
- Capital Building**
Bangunan ini berfungsi sebagai sebagai tempat hiburan.
- Podomoro City Deli Medan**
Bangunan ini direncanakan merupakan bangunan yang akan menjadi *superblock*. Di Kota Medan
- Barisan beberapa bank**
Barisan bank-bank yang ada di daerah ini adalah Bank BRI, Bank Danamon, Bank Mutiara.
- Showroom**
Showroom ini adalah milik perusahaan Mitsubishi dari Negara Jepang. Showrom ini lazim dinamakan showroom Mitsubishi.
- Kantor pemerintahan**
Di daerah ini terdapat Kementerian Hukum dan Hak Azasi Manusia RI dan Dinas Perindustrian dan Perdagangan.
- Deretan ruko-ruko**
Adapun ruko-ruko yang berada di daerah ini antara lain Jumbo Seafood Restaurant, kantor notaris, Kie kie Salon Kerastase, PT Putri Hijau Agro Lestari, OTO Kredit Mobil dan Rumah Makan AC

Adapun deretan ruko-ruko dimaksud dapat dilihat melalui gambar 3.7 tentang Guna Lahan Jl. HM Yamin–Jl. Guru Patimpus.



Gambar 16 Guna Lahan Jl. HM Yamin – Jl. Guru Patimpus

2	Perdagangan dan jasa: - Hotel - Restaurant - Pusat perbelanjaan - Showroom mobil - Toko kecil	Grand Aston City Hall Hotel Dharma Deli Restaurant ACC Jumbo Seafood Restaurant Pongs Home Center Toyota Mitsubishi Kie Kie Salon Kerastase
3	Sarana Rekreasi	Merdeka Walk Capital Building

Fasilitas pejalan kaki

Trotoar

Trotoar adalah sebagian fasilitas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Trotoar sengaja dibuat dari sebagian badan jalan yang tidak boleh digunakan selain oleh pejalan kaki. Jalan Balai Kota merupakan jalan arteri satu arah dengan lebar 20 meter. Kondisi fisik dari trotoar yang berada pada koridor ini berbeda-beda pada tiap segmen. Parit pada masing-masing sisi trotoar juga berbeda pada tiap segmennya. Zona yang terdapat pada koridor ini juga berbeda-beda pada segmen I dan II hanya ada zona pejalan kaki tetapi pada segmen III terdiri dari zona pejalan kaki dan zona hijau.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Guna Lahan

Guna lahan di Koridor Balai Kota bervariasi, guna lahan di koridor ini didominasi oleh perkantoran kemudian perdagangan dan jasa dan sarana rekreasi.

Tabel 2 jenis guna lahan

No	Jenis Guna Lahan	Nama Bangunan/ Lahan
1	Perkantoran	Bank Mandiri Bank Indonesia Bank Muamalat Bank BRI Bank Danamon Bank Mutiara Kantor Telkom Kantor Pos Dinas Perindustrian dan perdagangan Kementerian Hukum dan HAM RI Badan Kesatuan Bangsa Politik dan Perlindungan Masyarakat Notaris PT Putri Hijau Agro Lestari OTO Kredit Mobil

Tempat penyeberangan

Tempat penyeberangan berupa *zebracross* terdapat pada 4 titik. Yaitu yang pertama pada persimpangan Jl. Balai Kota dengan Jl. Pulau Pinang yang terdapat pada segmen I, kedua pada persimpangan Jl. Balai Kota dengan Jl. Raden Saleh yang juga terdapat pada segmen I, yang ketiga terletak pada persimpangan Jl. Balai Kota dengan Jl. HM Yamin yang terletak antara segmen II dan segmen III, dan yang keempat terletak pada persimpangan Jl. Balai Kota dengan Jl. Guru Patimpus.

Jembatan penyeberangan

Jembatan penyeberangan pada koridor Balai Kota berjumlah dua buah, yang terletak pada depan dari Kantor Pos dan pada persimpangan Jl. Balai Kota dengan Jl. Guru Patimpus. Kondisi kedua jembatan masih bagus, tetapi yang paling dirawat adalah yang berada di depan Kantor Pos. tetapi masih sedikit orang yang menggunakan jembatan penyeberangan dan lebih memilih menyeberang langsung di jalannya. Untuk jembatan penyeberangan yang berada di depan Kantor Pos masih ada pejalan kaki yang menggunakannya tetapi untuk yang berada di

persimpangan Jl. Balai Kota dengan Jl. Guru Patimpus hampir tidak ada yang menggunakan di karenakan berada pada persimpangan jalan dan jalan tersebut memiliki penyeberangan jalan berupa *zebracross*.

Generator aktivitas

Generator aktivitas di Kota Medan pada zaman dahulu adalah kawasan lapangan merdeka yang sekarang lapangan ini digunakan untuk wisata kuliner

Merdeka Walk/Lapangan Merdeka

Lapangan Merdeka merupakan kawasan yang dulunya dikenal dengan nama Esplanade. Merupakan tempat berkumpulnya masyarakat pada pagi dan sore hari untuk melakukan aktivitas olahraga, sedangkan untuk Merdeka Walk yang masih menjadi bagian dari Lapangan Merdeka, merupakan tempat wisata kuliner bagi masyarakat kota Medan. Dimana tempat ini mulai buka pada siang hari sampai malam hari. Tempat ini ramai di kunjungi oleh orang pada sore sampai malam hari terutama pada akhir pekan.

Kantor Pos

Kantor Pos Medan merupakan salah satu bangunan bersejarah yang sampai saat ini masih bertahan, dibangun pada tahun 1909 dan selesai pada tahun 1911 yang diarsiteki oleh seorang arsitek Belanda yaitu Snuyf. Bangunan ini memiliki luas 1200 meter persegi dengan lebar 20 meter, tinggi 20 meter dan panjang 60 meter. Dimana fungsinya dari dulu hingga sekarang tetap menjadi kantor pos. Setiap harinya tempat ini selalu ramai di kunjungi oleh masyarakat yang ingin mengirim surat atau dokumen lainnya.

Tabulasi Kuesioner

Dari hasil kuesioner yang diisi oleh responden, ada saran-saran yang di berikan oleh sebagian responden untuk penataan fasilitas pejalan kaki di Koridor Balai Kota. Setelah saran dihimpun dan ditabulasi, maka keadaannya adalah sebagai berikut.

- a) Penertiban pedagang kaki lima (14%).
- b) Perlu adanya penambahan tempat
- c) sampah (14%).
- d) Penertiban parkir di atas trotoar (7%).
- e) Perlu adanya fasilitas pejalan kaki yang
- f) sesuai standar (50%).
- g) Adanya perawatan dan peremajaan terhadap fasilitas pejalan kaki yang sudah ada (15%)

Secara umum kebutuhan fasilitas pejalan kaki pada Koridor Balai Kota adalah sebagai berikut:

1. Trotoar yang ada harus diperuntukan bagi pejalan kaki.
2. *Street furniture* yang ada harus ditata kembali agar memudahkan para pejalan kaki untuk berjalan.
3. Trotoar yang ada harus dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki seperti jembatan penyeberangan, halte, tempat sampah, bangku dan lainnya.
4. Keberadaan ruang terbuka sangat perlu dan sangat penting dan harus dilengkapi dengan fasilitas yang mendukungnya agar membuat orang tertarik mengunjunginya.

Pembahasan

Trotoar

Pada hasil tabulasi kuesioner tingkat keperluan untuk trotoar 93% berarti keberadaan trotoar sangat diperlukan tetapi kondisi trotoar yang ada tidak baik. Pada segmen I lebar trotoar memenuhi lebar minimal yaitu 1,5 meter, berdasarkan standar teknis prasarana ruang pejalan kaki yang dikeluarkan oleh direktorat penataan ruang nasional. Pada segmen I ini hanya terdapat rambu-rambu, lampu dan tumbuhan peneduh. Sehingga masih jauh dari kriteria yang disebutkan oleh (Rubenstein, 1992). Sedangkan pada segmen II trotoarnya memiliki lebar minimum 1,5 meter, tetapi peletakan tumbuhan peneduh tidak sesuai kaidah sehingga terlihat tidak teratur dan menghalangi pejalan kaki untuk berjalan. Untuk kerusakan fisik sangat minim. Sedangkan pada segmen III memiliki lebar minimum 1,5 meter dan memiliki jalur hijau dan tumbuhan peneduh tetapi kerusakan fisik yang ada sangat banyak.

Dari kondisi yang ada dilapangan, pedestrian yang ada tidak memenuhi kriteria dari elemen pedestrian yang dinyatakan oleh (Rubenstein, 1992) dikarenakan tidak seluruh elemen yang dinyatakan Rubenstein itu ada pada trotoar di Jalan Balai Kota. Tidak hanya kriteria dari Rubenstein yang tidak terpenuhi, kriteria dari beberapa sumber pustaka seperti (Departemen Pekerjaan Umum, 1999), (Unterman, 1984) dan (Portland Pedestrian Design Guide, 1998) juga ada beberapa kriteria yang disebutkan tidak terpenuhi. untuk pola dari jalur pedestrian tersebut yang tidak sama sehingga menyebabkan berbedanya lebar pedestrian di tiap segmen.

Dari kondisi trotoar yang tidak baik tersebut permasalahan terbesar adalah trotoar dipadati oleh pedagang kaki lima dan sebagian besar responden menyatakan tidak perlu adanya pedagang kaki lima pada jalur pedestrian, pada segmen II banyak terdapat banyak pedagang kaki lima. Untuk segmen I dan segmen III tidak terdapat pedagang kaki lima. Banyak pejalan kaki yang tujuan kegiatan berjalan kakinya berupa kegiatan sosial. Dan sebagian besar pejalan kaki menempuh jarak 50-100 meter dimana itu masih dalam jarak tempuh yang nyaman bagi pejalan kaki jika jarak tempuh lebih dari itu, bisa mengakibatkan orang memutuskan tidak berjalan kaki tetapi mengganti moda transportasi lainnya.

Angkutan umum

Dari hasil yang didapat dari para responden didapatkan hasil yang berimbang penting atau tidaknya angkutan umum dimana hasilnya menyatakan sangat penting, cukup penting dan tidak penting sebanyak 29%. Maka disimpulkan angkutan umum penting keberadaannya pada koridor Balai Kota. Dengan pentingnya angkutan umum maka dibutuhkan halte sebagai tempat untuk menaik turunkan penumpang dan itu menjadi titik simpul kegiatan primer dikarenakan halte menjadi tempat yang berhubungan dengan pergantian moda transportasi dimana perjalanan dimulai dan diakhiri dengan berjalan kaki. dan itu berbanding lurus dengan pentingnya angkutan umum dimana sebagian besar menyatakan halte sangat penting keberadaannya. Tetapi kenyataan yang berada dilapangan menyatakan bahwa para pengguna jalan tidak puas dengan halte yang sudah ada. Menurut keputusan Menteri Perhubungan tentang fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas menyatakan bahwa halte/shelter harus diletakan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan dengan besaran sesuai kebutuhan. Keberadaan dari halte sendiri hanya terdapat pada segmen II. Dan banyak responden yang tidak puas dengan angkutan umum yang ada dan itu disebabkan oleh kondisi kendaraan umum yang tidak layak.

Perabot jalan

Perlunya pohon sebagai perabot jalan yang berfungsi sebagai peneduh sangat diperlukan sedang banyak pejalan kaki yang merasa tidak puas dengan pohon yang ada sekarang. Menurut Rustam Hakim (1987) kriteria dari tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah memiliki

ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca, bermassa daun padat dan jenisnya berupa angsa, akasia besar, bougenville dan teh-tehan pangkas. Sedang kan peneduh yang berada pada koridor Balai Kota tidak memiliki kriteria seperti yang disebutkan oleh Rustam Hakim. Sedangkan tempat duduk yang berfungsi untuk pejalan kaki yang ingin beristirahat cukup perlu keberadaannya pada jalur pedestrian. Sedangkan tong sampah sangat perlu keberadaannya tetapi banyak yang tidak puas dengan ketersediaan tong sampah pada pedestrian koridor Balai Kota. Keberadaan dari lampu penerangan sangat diperlukan terutama pada malam hari karena berfungsi sebagai penerangan jalan para pejalan kaki tetapi sebagian besar pengguna jalan tidak puas dengan lampu penerangan yang sudah ada, dikarenakan mereka merasa tidak aman ketika berjalan kaki pada malam hari. Dan untuk telepon umum sebagian besar responden menyatakan cukup perlu tetapi kenyataannya dilapangan tidak adanya satupun telepon umum.

Lingkungan pejalan kaki dan generator aktivitas

Pergerakan pejalan kaki di kawasan perkotaan lebih tinggi dibandingkan dengan kawasan pinggir kota (Untermann, 1984) ada beberapa hal penyebab tingginya pergerakan pejalan kaki di perkotaan:

- 1) Tingginya kepadatan kawasan pemukiman, kawasan perkantoran dan kawasan lainnya yang menjadi generator bagi pejalan kaki.
- 2) Tingginya arus lalu lintas sehingga menimbulkan kemacetan.
- 3) Terdapat titik simpul kegiatan dengan tingkat kesibukan yang tinggi.
- 4) Kawasan perbelanjaan dan sarana lainnya lebih mudah dicapai oleh pejalan kaki.
- 5) Tarif parkir yang sangat tinggi atau keterbatasan sarana parkir.
- 6) Tersedianya sarana angkutan umum.
- 7) Fasilitas pejalan kaki lebih banyak dan lebih baik.

Titik simpul kegiatan sekunder yaitu tempat-tempat yang membangkitkan perjalanan pejalan kaki yang berasal dari titik simpul kegiatan primer dan titik simpul kegiatan sekunder lainnya seperti perkantoran, pertokoan dan restaurant. Tempat-tempat yang membangkitkan perjalanan tersebut disebut dengan generator aktivitas.

Merdeka Walk menjadi generator aktivitas pada kawasan Koridor Balai Kota dikarenakan

Merdeka Walk merupakan salah satu titik simpul kegiatan sekunder yang banyak dipilih oleh responden. Masyarakat sangat memerlukan ruang terbuka sebagai tempat untuk berinteraksi sosial atau melakukan kegiatan lainnya tetapi dengan adanya Merdeka Walk sebagai generator aktivitas dan ruang terbuka, dirasakan oleh banyak masyarakat masih kurang, masyarakat tetap tidak puas dengan ruang terbuka yang sudah ada sehingga diperlukannya ruang terbuka yang lebih banyak.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang didapat dari penelitian tentang persepsi pejalan kaki terhadap pedestrian dipusat kota adalah dari hasil penelitian pejalan kaki pada Koridor Balai Kota dengan menganalisa tujuan perjalanan pejalan kaki, fasilitas pendukung, tata guna lahan yang ada di wilayah tersebut dan fungsi-fungsi kegiatan yang ada maka memberikan persepsi yang berbeda-beda terhadap pejalan kaki yang menggunakan pedestrian pada koridor Balai Kota.

Pada bagian trotoar banyak pejalan kaki yang menggunakan trotoar pada koridor Balai Kota menyatakan trotoar sangat diperlukan tetapi tidak puas dengan kondisi yang ada sekarang. Untuk perabot jalan yang ada di koridor Balai Kota juga banyak pejalan kaki yang berpendapat tidak puas. Sedangkan untuk angkutan umum, banyak masyarakat yang menggunakan angkutan umum mengeluhkan kondisi dari angkutan umum yang tidak layak begitu juga dengan halte yang dirasakan tidak nyaman oleh para pejalan kaki.

Apabila lingkungan mendukung pejalan kaki untuk berjalan maka frekuensi kegiatan pilihan akan meningkat sehingga jumlah kegiatan sosial juga akan bertambah. Berdasarkan data dari tabulasi kuesioner bahwa kegiatan pilihan merupakan jenis tujuan perjalanan terbesar dengan 50% responden yang melakukannya, diurutkan kedua adalah kegiatan yang harus dilakukan sedangkan kegiatan sosial berada pada urutan terakhir.

Dari hasil yang di dapatkan tersebut menunjukkan bahwa kualitas dari fisik ruang kota pada Koridor Balai Kota sudah baik karena tingkat persentase kegiatan pilihan yang mencapai 50% faktor yang mendukung banyaknya kegiatan pilihan yang dipilih oleh responden adalah faktor dari generator aktivitas yang ada pada koridor ini. Pola pergerakan pejalan kaki ini dihasilkan dari

bentuk fisik Koridor Balai Kota sehingga memberikan rute-rute perjalanan kepada pejalan kaki dari dan menuju tempat tujuan pada kawasan tersebut. Fungsi-fungsi kegiatan yang berada pada lingkungan itu juga berperan mempengaruhi pergerakan pejalan kaki tersebut.

Dari persepsi masyarakat terhadap pedestrian yang ada pada koridor Balai Kota menyatakan perlu adanya perbaikan terhadap pedestrian tersebut dimana masyarakat membutuhkan jalur pedestrian yang aman dan nyaman. Seperti yang dikatakan oleh (Unterman, 1984) dimana jalur pedestrian yang baik dapat tercipta dengan memperhatikan beberapa kriteria dalam perancangannya seperti keamanan, kemudahan, kenyamanan dan daya tarik. Dari persepsi yang didapatkan tentang pedestrian dipusat kota bisa menghasilkan kriteria baru untuk pedestrian di pusat kota.

5.2. Saran

Saran yang diberikan terkait dengan jalur pedestrian yang ada di Koridor Balai Kota:

1. Fasilitas pejalan kaki harus dapat memenuhi kebutuhan para pejalan kaki sehingga para pejalan kaki yang akan berjalan merasa aman dan nyaman. Dimana fungsi-fungsi kegiatan yang ada harus mendukung juga, jika tidak mendukung walaupun fasilitas pejalan kaki ada maka itu tidak menstimulasi pergerakan pejalan kaki. Dimana bangunan-bangunan yang tidak berfungsi dapat mempengaruhi karena tidak adanya daya tarik, seperti pada segmen III dimana terdapat bangunan bekas Deli Plaza yang sudah tidak berfungsi lagi sehingga tidak adanya daya tarik bagi pejalan kaki untuk berjalan disana.
2. Dengan pemanfaatan lahan yang sangat tinggi pada daerah pusat menyebabkan sulitnya untuk menemukan lahan parkir sehingga dapat dilihat banyaknya parkir-parkir kendaraan bermotor yang tidak sesuai tempatnya, diharapkan perlu adanya peletakan kantung-kantung parkir untuk mengakomodir parkir kendaraan bermotor sehingga jalur pejalan kaki tetap sebagai fungsinya dan dapat mendorong orang untuk berjalan kaki.
3. Perlunya penertiban pedagang kaki lima dengan memberikan tempat berdagang yang baru, sehingga trotoar yang biasa

- mereka jadikan tempat berdagang dapat digunakan oleh pejalan kaki. Dan diberikannya tempat baru bagi pejalan yang sesuai dengan kaidah dalam perancangan jalur pejalan kaki sehingga para pejalan kaki dapat berjalan dan tidak mengganggu fungsi dari jalur pejalan kaki.
4. Perlunya perencanaan tata guna lahan dengan keragaman fungsi kegiatan yang mendukung satu sama lain sehingga menghidupkan kawasan tersebut dan memberikan kontribusi kepada kawasan perkotaan.
 5. Perlu adanya pelaksanaan kegiatan yang mendorong masyarakat untuk berjalan pada kawasan tersebut dengan diadakan acara atau event-event yang merangsang masyarakat hadir dan didukung dengan akses yang mudah dicapai terutama angkutan umum.
 6. Perlu adanya perawatan secara berkala terhadap fasilitas pejalan kaki yang agar tetap terawat sehingga mengundang minat orang untuk terus berjalan kaki.
 7. Perbaikan terhadap pedestrian berdasarkan kriteria yang didapat dari persepsi pejalan kaki.
 8. Jika dirasa pedestrian yang ada sekarang tidak sesuai maka bisa dilakukan pembuatan pedestrian baru jika diperlukan.
- DAFTAR PUSTAKA**
- Adisasmita, Adji, Sakti. 2011. *Jurnal Analisis Jaringan Transportasi*. Fakultas Teknik. Universitas Diponegoro, Semarang.
- ASCE. 1981. *American Society of Civil Engineers*.
- Direktorat Jendral Bina Marga. 1990. *Petunjuk Perencanaan Trotoar No. 007/T/BNKT/1990*. Jakarta.
- Departemen Pekerjaan Umum. 1999. *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum*.
- Gehl, Jan. 1987. *Life Between Building*. Van Nostrand Reinhold Company :New York.
- Gideon, Giovany. 1977. *Human Aspect of Urban Form*.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. Penguin Books: USA.
- Laurens, Joyce M. 2004. *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. Penerbit PT Grasindo: Jakarta.
- Lynch, Kevin. 1975. *The Image of The City*. Massachusetts Institute of Technology, USA.
- Moudon, Anne Vernez. 1987. *Public Street for Public Use*. Van Nostrand Reinhold Company: New York.
- Mulyana, Deddy. 2000. *Ilmu komunikasi Suatu Pengantar*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- NJDOT (New Jersey Department of Transportation) Pedestrian Compatible. 1999. *Planning and Design guidelines*. New Jersey.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor 03/PRT/M/2014 tentang *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor 30/PRT/M/2006 tentang *Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan*.
- Portland Pedestrian Design Guide. 1998. *The City of Portland*.
- Pushkarev, Boris. 1975. *Urban Space for Pedestria.*, the MIT Press:Cambridge, Mass.
- Rakhmat, Jalaluddin. 2004. *Psikologi Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Rapoport, Amos. 1977. *Human Aspect of Urban Form, Toward a Men Environmental Approach to Urban Form and Design*. Perhamont Press: Indonesia.
- Restiyanti, Prasetijo dan John J.O.I Ihwalauw. 2005. *Perilaku Konsumen*. Penerbit ANDI: Yogyakarta.
- Rossi, Aldo. 1982. *Architecture of The City*. Cambridge. MIT.

- Rubenstein, Harvey, M. 1992. *Pedestrian Mall, Streetscapes and Urban Scape*. John Willey & Sons: New York.
- Rustam, Hakim. 1987. *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*. Bina: Jakarta.
- Shirvani, Hamid. 1985. *Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold company: New York.
- Spreiregen, Paul D. 1964. *Urban Design: Architecture of Town and Cities*. Mc Graw Hill Company: New York
- Spreiregen, Paul D. 1965. *Urban Design: Architecture of Town and Cities*. Mc Graw Hill Company: New York
- Utterman, RK. 1984. *Accomodating The Pedestrian*. Van Nostrand Reinhold Company: New York.
- Walgito, Bimo. 1981. *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Penerbit Kanisius: Yogyakarta.