

ANALISA FASILITAS PEJALAN KAKI DAN JALUR SEPEDA SEBAGAI FASILITAS INTEGRASI MODA ANGKUTAN UMUM DI KOTA TANGERANG SELATAN (Studi Kasus: Stasiun Rawa Buntu)

Amelia Sekar Sari¹, Rulhendri², Tedy Murtejo³

¹Program Studi Teknik Sipil, Universitas Ibn Khaldun Bogor

²Program Studi Teknik Sipil, Universitas Ibn Khaldun Bogor

³Program Studi Teknik Sipil, Universitas Ibn Khaldun Bogor

Email: ameliaskrsr@gmail.com; rulhendri@uika-bogor.ac.id; tedy2629@gmail.com

ABSTRAK

Dalam fasilitas pejalan kaki maupun pesepeda di kawasan perkotaan kebutuhan dan pengembangan fasilitas belum menjadi prioritas maka salah satu cara untuk mengembangkan meningkatkan peran angkutan umum dalam melakukan perjalanan dengan menyediakan fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda disekitar stasiun serta tempat perhentian angkutan umum. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui sarana dan prasarana fasilitas pejalan kaki dan sepeda, menganalisis tingkat pelayanan kinerja, dan menganalisis karakteristik responden. Metode penelitian yang digunakan metode deskriptif kualitatif dan kuantitatif yaitu mendeskripsikan fakta fenomena yang terjadi dilapangan. Hasil sarana prasarana pejalan kaki dan sepeda perlu diprioritaskan karna belum keseluruhan tersedianya fasilitas pejalan kaki dan sepeda, tingkat pelayanan kinerja pejalan kaki menunjukkan **tingkat pelayanan B**, pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah berpengaruh pada arus pejalan kaki, sesuai SE Menteri PUPR Direktorat Jenderal Bina Marga No.5 tahun 2021 jalur sepeda stasiun Rawa Buntu termasuk kedalam lajur sepeda di trotoar tipe B, lajur sepeda yang penempatannya terpisah secara fisik dari badan jalan kendaraan, analisis tingkat kepuasan, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki dan sepeda menurut responden cukup nyaman kategori kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki dan aktifitas lain seperti pedagang kaki lima, kelengkapan fasilitas pendukung yang kurang memadai.

Kata kunci: fasilitas pejalan kaki dan sepeda, *level of service (LOS)*, *skala likert*

ABSTRACT

In pedestrian and cyclist facilities in urban areas, the need and development of facilities have not been a priority, so one way to develop is to increase the role of public transport in traveling by providing pedestrian facilities and bicycle lanes around stations and public transport stops. The purpose of this study was to determine the facilities and infrastructure of pedestrian and bicycle facilities, analyze the level of service performance, and analyze the characteristics of the respondents. The research method used is descriptive qualitative and quantitative methods, namely describing the facts of phenomena that occur in the field. The results of pedestrian and bicycle infrastructure facilities need to be prioritized because there are not all pedestrian and bicycle facilities available, the level of service for pedestrians shows a service level B, pedestrians can walk comfortably quickly without disturbing other pedestrians, but the presence of other pedestrians affects pedestrian flow, according to the SE Minister of PUPR, Directorate General of Highways No. 5 of 2021, the bicycle lane at Rawa Buntu station is included in the bicycle lane on the type B sidewalk, the bicycle lane which is physically separated from the vehicle road body, Analysis of the satisfaction level, safety, and comfort of pedestrians and bicycles according to respondents is quite comfortable in the category of clarity of circulation between pedestrians and other activities such as street vendors, inadequate supporting facilities.

Key words: *pedestrian and bicycle facilities, level of service (LOS), Likert scale*

1. PENDAHULUAN

Kota Tangerang Selatan memiliki luas wilayah 147,19 km² yang terdiri dari 7 kecamatan dan 54

kelurahan yang terletak 30 km sebelah barat Jakarta dan 90 km sebelah tenggara Serang, Ibu Kota Provinsi Banten. Dari segi jumlah

penduduk Tahun 2019 sebanyak 1.747.906 jiwa (sumber: Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan, 2019) merupakan kota terbesar kedua di Provinsi Banten setelah Kota Tangerang. Seiring bertambahnya jumlah penduduk maka mengakibatkan pertambahan volume kendaraan yang semakin tidak terkendali setiap harinya dan mengakibatkan terlanggarnya hak pejalan kaki karena penyalahgunaan trotoar oleh para pengendara motor maupun pedagang kaki lima. Dalam hal fasilitas pejalan kaki maupun pesepeda di kawasan perkotaan belum terpenuhinya kebutuhan dan pengembangan fasilitas belum menjadi prioritas dibandingkan pengembangan fasilitas moda transportasi lainnya maka dari itu salah satu cara untuk mengembangkan meningkatkan peran angkutan umum dalam melakukan perjalanan diantaranya yaitu dengan menyediakan fasilitas pejalan kaki disekitar stasiun atau tempat perhentian angkutan umum kemudian melanjutkan perjalanan. Persoalan tersebut menunjukkan kurangnya keberpihakan pada pejalan kaki maupun pesepeda, menyebabkan pejalan kaki maupun pesepeda berada pada posisi yang lemah. Berkurangnya ruang gerak bagi pejalan kaki karena terjadinya penyalahgunaan fungsi atas elemen ruang publik yaitu jalur pejalan kaki sehingga mengganggu atau menghambat ruang gerak pengguna jalan khususnya pejalan kaki dan sepeda sehingga berkurangnya tingkat

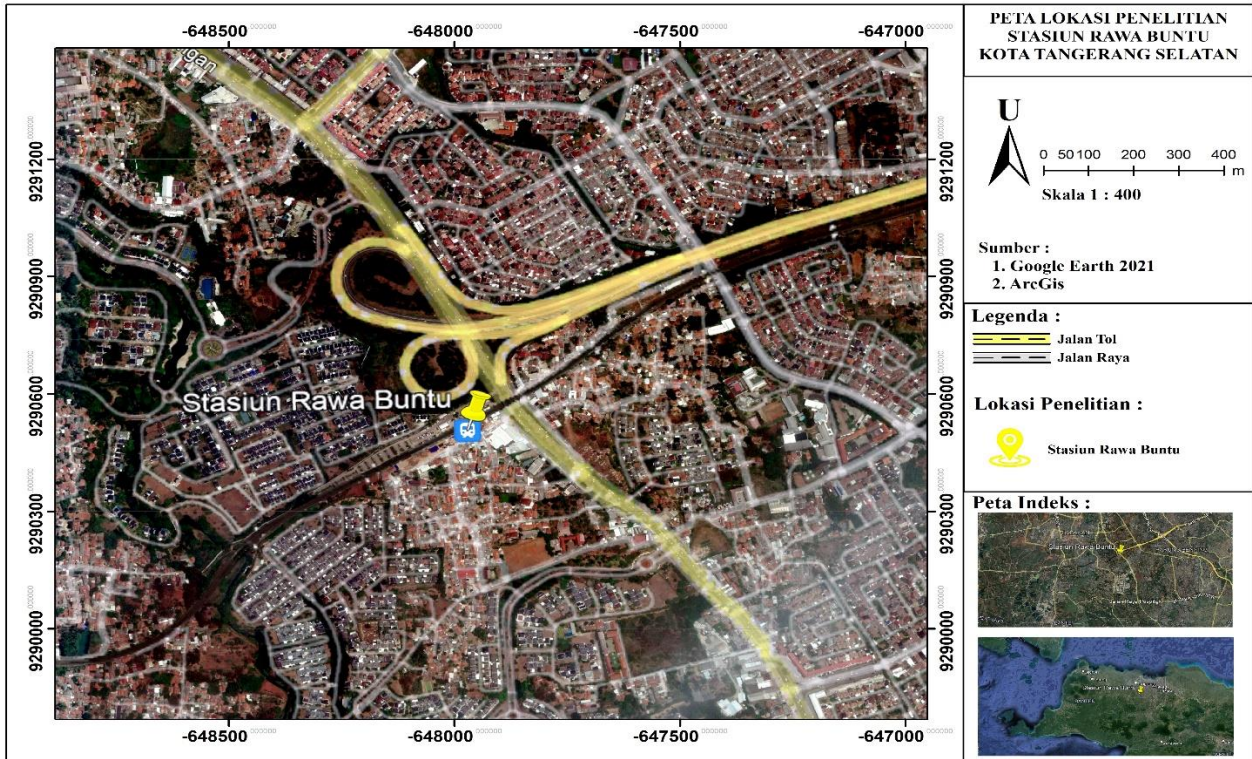
keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki maupun pesepeda. Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian guna mencari tahu permasalahan yang timbul sehingga kondisi jalur pejalan kaki dan jalur pesepeda dapat berfungsi dengan semestinya.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dan kuantitatif hal ini mendeskripsikan fakta-fakta atau fenomena yang terjadi dilapangan, metode *level of service* atau tingkat pelayanan jalan sebagai ukuran kualitatif, untuk mengetahui layanan ukuran seperti kecepatan dan waktu perjalanan, kenyamanan dan kemudahan berjalan kaki maupun bersepeda di jalur pejalan kaki maupun pesepeda, dan metode skala likert merupakan metode pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi atau karakteristik seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiono, 2012).

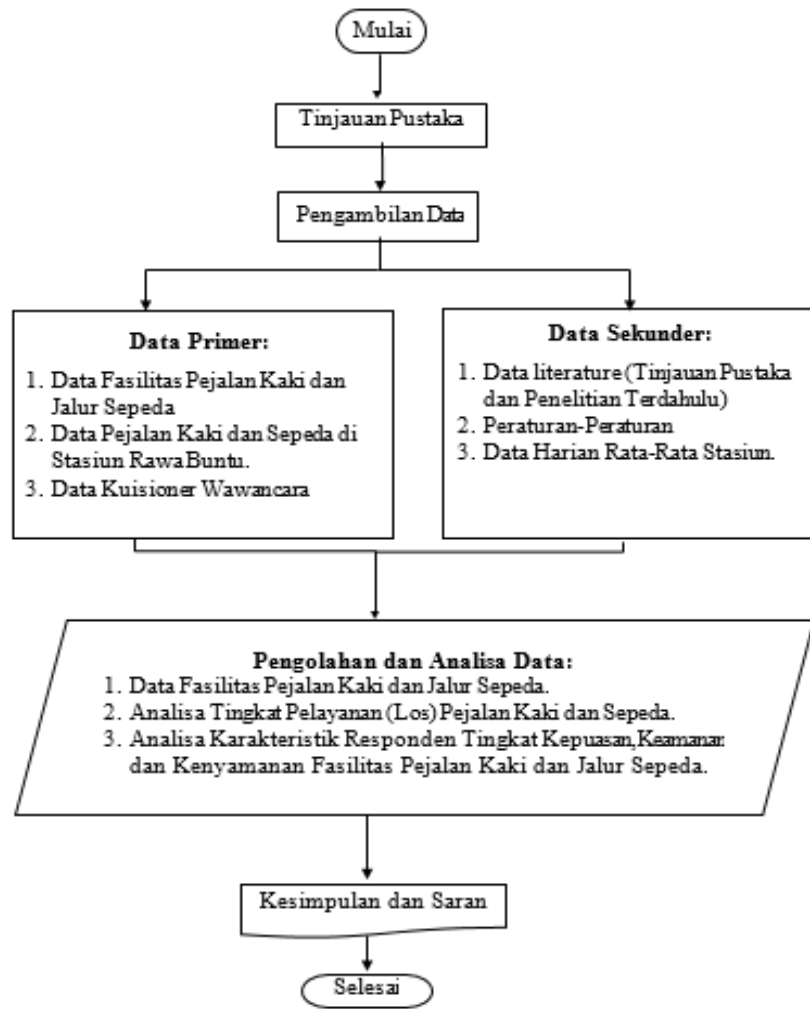
2.1 Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian yaitu dilaksanakan di Stasiun Rawa Buntu yang berlokasi di Jl. Raya Rawa Buntu, Kec. Serpong, Kota Tangerang Selatan, Banten. Stasiun ini termasuk kedalam stasiun kelas III/kecil. Penelitian ini dilaksanakan selama bulan September 2020.



**Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian
(sumber: google earth, 2021)**

2.2 Bagan Alir Penelitian



Gambar 2. Bagan Alir Penelitian (sumber: data primer, 2020)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Sarana Prasarana Fasilitas Pejalan Kaki dan Sepeda

Berdasarkan hasil survei langsung pada lokasi penelitian didapatkan beberapa permasalahan pada fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda pada lokasi penelitian dapat dijabarkan yaitu sebagai berikut: Tersedianya fasilitas halte sebagai akses moda angkutan umum dan JPO di Stasiun Rawa Buntu, namun kurang memadainya fasilitas penerangan lampu pada tempat tersebut sehingga kurangnya tingkat keamanan apabila malam hari, Rusaknya beberapa struktur trotoar yang terdapat di beberapa

titik yang sudah retak ataupun berlubang, Perlu adanya pemeliharaan hambatan samping seperti penertiban pedagang kaki lima maupun ojek *online* yang berdampak mengganggu nya ruang pejalan kaki maupun pengguna sepeda disekitar, Tersedianya jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan jalur sepeda hanya saja proyek pengerjaannya masih belum tahap keseluruhan atau masih dalam proyek, berikut gambar jalur pejalan kaki dan sepeda selesai pengerjaan.

3.1.1 Analisa Tingkat Pelayanan LOS (*Level of Service*) Pejalan Kaki dan Sepeda.

Tabel 1. Total perhitungan keseluruhan kinerja fasilitas pejalan kaki Stasiun Rawa Buntu pada hari kerja

Lokasi	Volume Arus (orang/meter / Menit)	Kecepatan Rata-rata (meter/menit)	Volume/Kapasitas Rasio	Los
Jl. Raya Rawa Buntu	3,33	22	0,15	B

(sumber: data primer diolah, 2021)

Tabel 2. Total perhitungan keseluruhan kinerja fasilitas pejalan kaki Stasiun Rawa Buntu pada hari libur kerja

Lokasi	Volume Arus (orang/meter / Menit)	Kecepatan Rata- rata (meter/menit)	Volume/Kapasitas Rasio	Los
Jl. Raya Rawa Buntu	2,48	22	0,11	B

(sumber: data primer diolah, 2021)

Tabel 3. Total perhitungan keseluruhan pesepeda Stasiun Rawa Buntu pada hari kerja

Waktu	Pesepeda	Jumlah
06.00-07.00	19	29
07.00-08.00	10	
11.00-12.00	10	19
12.00-13.00	9	
16.00-17.00	15	26
17.00-18.00	11	
Total Keseluruhan		74

(sumber: data primer diolah, 2021)

Tabel 4. Total perhitungan keseluruhan pesepeda Stasiun Rawa Buntu pada hari libur kerja

Waktu	Pesepeda	Jumlah
06.00-07.00	18	43
07.00-08.00	25	
11.00-12.00	16	32
12.00-13.00	16	
16.00-17.00	16	29
17.00-18.00	13	
Total Keseluruhan		104

(sumber: data primer diolah, 2021)

3.1.2 Analisa Karakteristik Responden Tingkat Kepuasan, Keamanan, Dan Kenyamanan Menurut Pengguna Fasilitas Pejalan Kaki Dan Jalur Sepeda.

- a. Pagi hari, karakteristik responden pengguna fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda dapat disimpulkan dari 21 responden yang menunjukkan skor terendah adalah kondisi lingkungan di jalur pejalan kaki dan sepeda skor 68 (64%) kategori cukup nyaman pada sirkulasi antara pejalan kaki dan sepeda dengan aktifitas lainnya (pkl, parkir, dll). Skor 67 (63%) kategori cukup nyaman pada keamanan dari tindak kriminal. Skor 65 (61%) kategori cukup nyaman pada kebersihan dari kotoran, sampah, dan debu. Skor 63 (60%) kategori cukup nyaman pada keamanan dari jalur pejalan kaki dan sepeda itu sendiri (licin, landai, berlubang). Kondisi stasiun rawa buntu di jalur pejalan kaki dan sepeda skor 68 (64%) kategori cukup nyaman pada keamanan tindak kriminal. Skor 69 (65%) kategori cukup nyaman pada bersih dari kotoran, sampah, dan debu. Tingkat fungsi serta kenyamanan untuk akses stasiun rawa buntu bagi para pengguna angkutan umum skor 79 (75%) kategori cukup nyaman pada kelengkapan fasilitas pendukung kenyamanan, yaitu akses informasi secara langsung, papan informasi, petunjuk arah, dll).
- b. Siang hari, karakteristik responden pengguna fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda dapat disimpulkan dari 16 responden yang menunjukkan skor terendah adalah kondisi lingkungan di jalur pejalan kaki dan sepeda skor 54 (67%) kategori cukup nyaman pada kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki dan jalur sepeda dengan aktifitas lainnya (pkl, parkir, dll). Skor 51 (63%) kategori cukup nyaman pada keamanan tindak kriminal. Skor 49 (61%) kategori cukup nyaman pada kebersihan. Skor 44 (55%) kategori cukup nyaman pada keamanan dari jalur pejalan kaki dan sepeda itu sendiri (licin, landau berlubang). Kondisi stasiun rawa buntu di jalur pejalan kaki dan sepeda skor 48 (60%) kategori cukup

nyaman pada keamanan dari tindak kriminal. Skor 47 (58%) kategori cukup nyaman pada bersih dari kotoran, sampah, dan debu. Tingkat fungsi serta kenyamanan untuk akses stasiun rawa buntu bagi para pengguna angkutan umum skor 62 (77%) kategori nyaman pada kelengkapan fasilitas pendukung kenyamanan yaitu akses informasi secara langsung, papan informasi, petunjuk arah, dll.

- c. Sore hari, karakteristik responden pengguna fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda dapat disimpulkan dari 21 responden yang menunjukkan skor paling rendah adalah kondisi lingkungan di jalur pejalan kaki dan sepeda skor 66 (62%) kategori cukup nyaman pada kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki dan sepeda dengan aktifitas lainnya (pkl, parkir, dll). Skor 65 (61%) kategori cukup nyaman pada bersih dari kotoran, sampah, dan debu. Skor 62 (59%) kategori cukup nyaman pada keamanan dari jalur pejalan kaki dan sepeda itu sendiri (licin, landai, berlubang). Kondisi stasiun rawa buntu di jalur pejalan kaki dan sepeda skor 68 (64%) kategori cukup nyaman pada keamanan dari tindak kriminal. Skor 65 (61%) kategori cukup nyaman pada bersih dari kotoran, sampah, dan debu. Tingkat fungsi serta kenyamanan untuk akses stasiun rawa buntu bagi para pengguna angkutan umum skor 75 (71%) kategori nyaman pada kelengkapan fasilitas pendukung kenyamanan yaitu akses informasi secara langsung, papan informasi, petunjuk arah, dll.

4. KESIMPULAN

Sarana dan Prasarana jalur pejalan kaki dan jalur sepeda di Stasiun Rawa Buntu terdapat aspek yang perlu ditingkatkan kembali seperti rusaknya beberapa struktur jalur pedestrian yang terdapat dibeberapa titik jalur pedestrian sekitar lokasi penelitian, dan tidak tertata rapih jalur pejalan kaki karena sebagian jalur diambil alih dengan pedagang kaki lima, parkir bebas dan ojek *online* yang menghambat arus pejalan kaki.

Tingkat pelayanan kinerja pejalan kaki di Stasiun Rawa Buntu baik analisa terhadap arus kecepatan

maupun ruang memiliki nilai hasil LOS B, yang berarti Tingkat Pelayanan LOS B, yaitu para pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki, untuk jalur sepeda stasiun Rawa Buntu sesuai dengan SE Menteri PUPR Direktorat Jenderal Bina Marga No.5 tahun 2021 termasuk kedalam lajur sepeda di trotoar tipe B, yaitu lajur sepeda yang penempatannya terpisah secara fisik dari badan jalan kendaraan bermotor.

Tingkat kepuasan, keamanan, dan kenyamanan menurut karakteristik responden pada fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda di Stasiun Rawa Buntu menunjukkan bahwa yang paling banyak memerlukan perhatian khusus adalah kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki dan aktifitas lain seperti pedagang kaki lima, parkir bebas, dan ojek *online*, keamanan jalur pejalan kaki dan sepeda, kelengkapan fasilitas pendukung seperti lampu-lampu penerangan yang kurang memadai.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan.

Bagus, H., Ira, B, P, W., Priyantha, W., 2013. *"Analisis Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki, Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil"*, Vol.2 No.1, Denpasar.

Direktorat Jendral Bina Marga Nomor 5 Tahun 2021 Tentang *"Perancangan Fasilitas Pesepeda"*.

Fadhilah, L. H. 2018. *"Analisa Kenyamanan Pengguna Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian) Di Pusat Kota Padang Sidempuan"*. Skripsi, Fakultas Teknik Universitas Sumatera Utara. Medan.

Prasetyaningsih, I. 2010. *"Analisis Karakteristik dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Pasar Malam Ngarsopuro Surakarta"*. Skripsi, Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret. Surakarta.

Kusumo, H. S. 2010. *"Studi Analisis Perhitungan Tingkat Pelayanan (Level Of Service) Pejalan Kaki Pada Ruas Jalan Margonda (Ruas Jalan Antara Jl. Arif Rahman Hakim-Jl. Siliwangi)"*. Kota Depok. Skripsi, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

Kementerian Pekerjaan Umum Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga Surat Edaran

Nomor. 05/SE/Db/2021 tentang *"Perancangan Fasilitas Pesepeda"*.

Murtejo, T. 2020. 'FS dan Pra'. *"Design Pembangunan Peningkatan Akses Pejalan Kaki Dari Ke Angkutan Umum"*. (Trotoar, Jpo, Trowongan, Pju) Di Wilayah Jabodetabek.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang *"Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan"*.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.03/PRT/M/2014. *"Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan"*.

Sopiansyah, A. 2018. *"Evaluasi Sarana Prasarana Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian (Studi Kasus Jalan Margonda Depok)"*. Skripsi, Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan, Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta.

Sucipta Putra, 2013. *"Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki"*. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, Vol.2, No.2, hal 1-6.

Sugiono, 2012. *"Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D"*. Penerbit alfabeta. Bandung.

Sugiono, 2013. *"Metode Penelitian Administratif"*. Edisi 2008. Penerbit alfabeta. Bandung.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang *"Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan"*.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang *"Perkeretaapian"*.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang *"Jalan"*.

Widodo. 2007. Lembaga Administrasi Negara Republik Indonesia, Jakarta.

Winaya, P, P. 2010. *"Analisis Fasilitas Pejalan Kaki Pada Ruas Jalan Gajah Mada, Denpasar, Bali"*. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, Vol.14, No.1, hal 1-14.