

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar belakang

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani, dimana berasal dari kata *pedos* yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Maka pedestrian dalam hal ini memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari suatu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Berjalan kaki awalnya adalah salah satu terpenting dalam sirkulasi, namun dalam perkembangannya seolah sering terlupakan. Ruang jalan dalam ruang publik kota menjadi begitu diperhatikan akhir-akhir ini karena banyak pihak mulai merasakan perlunya suatu ruang luar bangunan yang tidak hanya berfungsi sebagai penghubung (*link*) antar bangunan, melainkan dapat memiliki nilai lebih nilainya sebagai sebuah tempat beraktivitas.

Jalur pedestrian pada dasarnya merupakan suatu area atau tempat untuk ruang kegiatan pejalan kaki untuk melakukan suatu aktivitas atau kegiatan lainnya dan dapat berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan lainnya, baik kendaraan bermotor atau tidak, serta dapat memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Di Indonesia lebih dikenal sebagai trotoar, yang berarti jalur jalan kecil selebar 1,5 sampai 2 meter atau lebih memanjang sepanjang jalan umum.

Jalur pedestrian berperan menjadi perantara yang penting sebagai habitat manusia untuk beraktivitas, antara lain juga melindungi pedestrian dari ruang jalan kendaraan berkarakter cepat. Bagi jalur pedestrian sebagai penghubung antar bangunan, yang berkarakter *pedestrian-oriented* (benar-benar ditujukan bagi manusia). Pejalan kaki membutuhkan sebuah ruang pada jalan yang dibentuk secara fisik agar dapat melakukan aktivitas pedestrian.

Kota Bandung contoh kota besar di Indonesia yang memiliki masalah mengenai kawasan atau daerah dan fasilitas bagi para pejalan kaki. Berbagai macam daya tarik baik dibidang pariwisata, kuliner dan pusat perbelanjaan membuat Kota Bandung menjadi tempat yang mendapat banyak kunjungan. Pengunjung tidak hanya berasal dari daerah sekitar, seperti Jakarta. Akan tetapi, pengunjung banyak berasal dari luar negeri. Jika berkunjung ke kota-kota besar di dunia, maka salah satu ciri yang menarik dan membuat nyaman pendatang kenyamanan berjalan kaki untuk menikmati suasana dan keindahan kota tersebut. Keadaan tersebut tidak akan pernah dijumpai di Kota Bandung.

Pertambahan volume kendaraan yang semakin tidak terkendali setiap harinya mengakibatkan terlanggarnya hak pejalan kaki karena disfungsi trotoar oleh para pengendara motor yang melintasi trotoar untuk menghindari kemacetan. Keterbatasan sarana pejalan kaki menjadi kendala dalam hal ini, seperti Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) yang dibangun oleh pihak swasta tanpa memperhatikan kelayakan guna bagi para pejalan kaki (karena hanya untuk kepentingan pemasangan reklame), *zebra cross* yang sudah pudar dan tidak diletakkan di tempat-tempat yang memadai, alat bantu penyebrangan bagi pejalan kaki bahkan di lokasi tersebut sudah tidak ada lagi *zebra cross* (baik yang bersifat visual maupun audio), dan masih banyak masalah lain yang berhubungan dengan masalah sosial.

Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) merupakan salah satu *icon* Kota Bandung. Dengan lokasinya yang strategis Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) memiliki segala macam apa yang banyak orang inginkan mulai dari berbagai tempat wisata di Bandung terdapat di sana, Hotel-hotel di sekitar Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) seperti Hotel The

Palais Dago Perguruan Tinggi seperti Sekolah Tinggi Manajemen Informatika dan Komputer (STMIK) dan Sekolah Tinggi Kesejahteraan Sosial (STKS), Tempat Kuliner, sampai Tempat Shopping yang terdapat di sepanjang jalan. Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) wilayah Cibeunying tahun 2011-2031 yang menetapkan Jalan Ir H. Djuanda sebagai kawasan penggunaan perumahan dan ruang terbuka hijau.

Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) merupakan salah satu dari beberapa jalan di Kota Bandung yang bermasalah (tingkat kemacetan yang tinggi) serta mengalami perubahan yang cepat, selain itu koridor ini merupakan *Central Business Distric* (CBD) II Kota Bandung. Koridor ini terletak di Wilayah Pengembangan Cibeunying dan berdasarkan fungsinya jalan ini berfungsi menjadi jalan kolektor sekunder dengan karakteristik kecepatan rencana minimal 20 km/jam dan lebar badan jalan minimal 7 meter. Dalam RDTRK Wilayah Cibeunying dijelaskan bahwa akibat dari perluasan Kota Bandung, lahirlah beberapa sub pusat pengembangan yang tidak terencana. Hal ini diartikan bahwa lokasi – lokasi yang mengalami perubahan tersebut tidak diikuti dengan penyediaan sarana dan prasarana untuk mendukung keberadaan pusat – pusat pelayanan tersebut. Dan salah satu sub pusat yang bermasalah tersebut yaitu Jalan Ir. H. Djuanda (Dago).

Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) merupakan salah satu jalan dengan rutinitas pejalan kaki yang cukup aktif. Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) menjadi salah satu jalan yang berada di pusat kota yang menjadi citra dan identitas kota, sehingga perlu untuk ditata. Disepanjang Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) didominasi oleh jenis kegiatan komersial berupa usaha ekonomi seperti perdagangan dan jasa yang mendukung kegiatan ekonomi kota. Keberadaan Pasar Simpang Dago, pedagang eceran, rumah makan/restoran, swalayan, pelayanan umum seperti pendidikan (universitas, SMP dan SMA), tempat ibadah dan pelayanan kesehatan) dan permukiman penduduk. Keseluruhan kegiatan tersebut telah menimbulkan peluang aktifitas jarak pendek yaitu berjalan kaki.

Kesemerawutan pedagang kaki lima (PKL) di sekitar areal Pasar Simpang Dago, berjualan/berdagang di kawasan pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda (Dago). sehingga mengganggu/menghambat ruang gerak pengguna jalan khususnya pejalan kaki sehingga hilangnya keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan keindahan bagi pejalan kaki. Selain menghambat ruang gerak pejalan kaki karena adanya lapak-lapak PKL, kondisi pedestrian terlihat kumuh dan sumpek. Dari alasan itulah penulis mengambil studi di wilayah tersebut sehingga kondisi pedestrian dapat berfungsi dengan semestinya.

## **1.2 Permasalahan**

Berkurangnya luas ruang gerak bagi pejalan kaki karena terjadinya penyalahan fungsi atas elemen ruang publik yaitu jalur pedestrian yang digunakan oleh para PKL (Pedagang Kaki Lima), rambu-rambu pengatur lalu lintas kendaraan yang tidak beraturan bahkan digunakan sebagai parkir kendaraan khususnya di Simpang Dago. Kondisi fasilitas pedestrian yang buruk, kondisi trotoar sempit, kondisi jembatan penyebrangan orang penempatannya tidak sesuai, dan tidak adanya *zebra cross* dan tidak memenuhi kriteria prinsip standar fasilitas pedestrian.

Berdasarkan permasalahan diatas, maka timbul pertanyaan-pertanyaan sebagai berikut yang akan dibahas dalam penelitian ini, sebagai berikut :

- Bagaimanakah fasilitas pedestrian yang layak di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung yang sesuai dalam memenuhi kriteria prinsip dan standar fasilitas pedestrian.

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi fasilitas jalur pedestrian yang terdapat di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung yang sesuai

dalam memenuhi kriteria keselamatan, keamanan, kenyamanan dan keindahan bagi pengguna jalan.

### **1.3.2 Sasaran**

Berdasarkan tujuan tersebut di atas maka sasaran yang akan dicapai dalam mencapai tujuan, meliputi :

1. Mengidentifikasi fasilitas-fasilitas pedestrian di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung.
2. Menganalisis tingkat pelayanan fasilitas pedestrian di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung.
3. Mengevaluasi tingkat pelayanan fasilitas pedestrian di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung

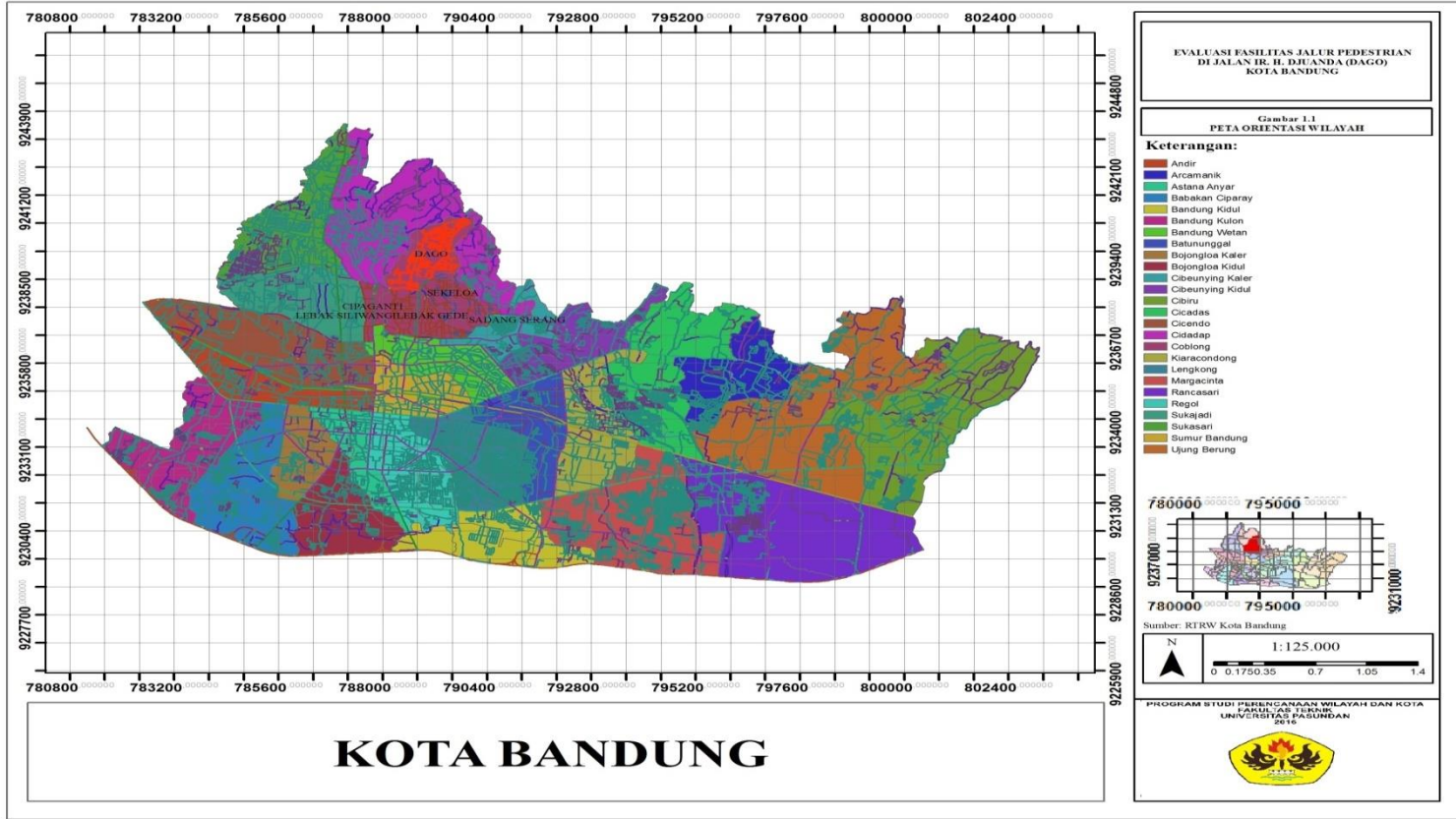
## **1.4 Ruang Lingkup**

### **1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah**

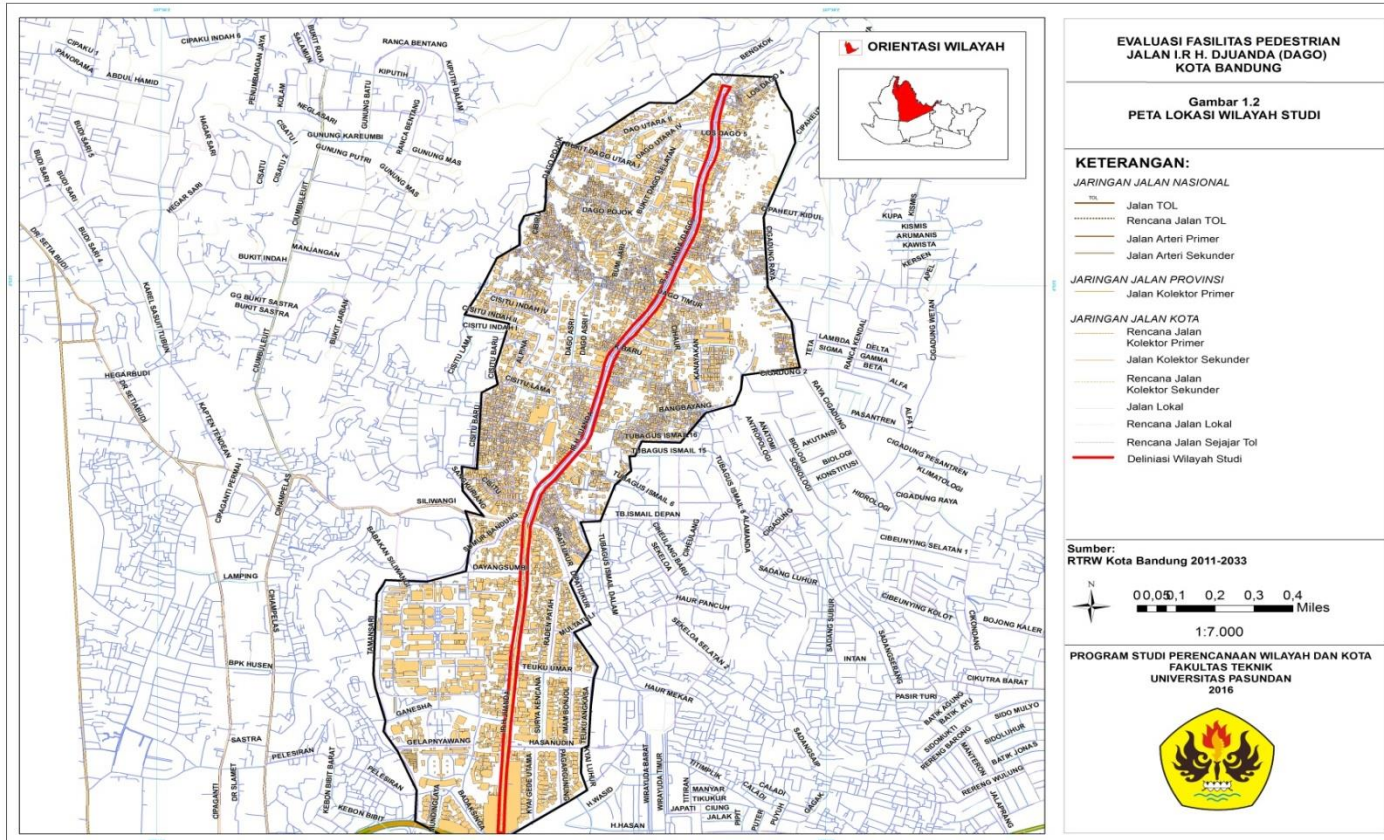
Ruang lingkup yang akan dibahas pada penelitian ini adalah fasilitas jalur pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung. Jalan Ir. H. Djuanda terletak di Kecamatan Coblong. Adapun batas-batas Kecamatan Coblong antara lain :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Cimencyan, Kabupaten Bandung
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Bandung Wetan
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Sukajadi dan Kecamatan Cidadap
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Cibeunying Kaler.

Gambar 1.1  
Peta Administrasi



Gambar 1.2  
Peta Lokasi Wilayah Studi



### 1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi dalam penelitian Evaluasi Fasilitas Jalur Pedestrian di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung mulai dari Taman Cikapayang Dago sampai Terminal Dago ini meliputi pertimbangan prinsip dan standar fasilitas pedestrian sebagai acuan. Menurut Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum, fasilitas pejalan kaki adalah seluruh bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi keselamatan, keamanan, kenyamanan dan keindahan bagi pedestrian.

Berdasarkan komponennya, aspek yang dikaji antara lain :

1. Pejalan kaki
  - 1) Mengetahui identitas pejalan kaki
  - 2) Mengetahui karakteristik pergerakan pejalan kaki
  - 3) Penilaian pejalan kaki terhadap kriteria dan komponen fasilitas pedestrian
2. Fasilitas Pejalan kaki
  - 1) Jalur Pejalan Kaki, terdiri atas:
    - a) Trotoar
    - b) Penyebrangan  
(Penyebrangan *Zebra Cross* dan Jembatan Penyebrangan Orang)
  - 2) Pelengkap Jalur Pejalan Kaki, terdiri atas:  
(Halte, Lampu Penerangan, Rambu-rambu, Pagar Pembatas, Marka Jalan, Pelindung/Peneduh)

### 1.5 Metodologi Penelitian

Sub bab ini memfokuskan pada pembahasan metode-metode yang akan digunakan dalam Evaluasi Fasilitas Jalur Pedestrian di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung. Sub bab ini dimulai dengan pembahasan metode pendekatan yang



berisikan pendekatan dan kerangka pemikiran yang memperlihatkan hubungan variabel-variabel

Pembahasan selanjutnya adalah metode analisis dan pengumpulan data yang diperlukan dalam proses evaluasi pedestrian. Metodologi ini juga berdasarkan pada sasaran dan tujuan yang telah dijabarkan sebelumnya. Setiap sasaran yang dicapai dengan memperoleh data-data yang dibutuhkan, kemudian dilakukan beberapa jenis analisis yang pada akhirnya akan menghasilkan suatu evaluasi fasilitas pedestrian.

### **1.5.1 Metode Pengumpulan Data**

Tahap pengumpulan data yang dilakukan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan sebagai bahan masukan untuk tahap analisis berikutnya. Dalam pengumpulan data hal yang perlu diperhatikan adalah kelengkapan data dan kualitas data yang dibutuhkan. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini ada 2 (dua) metode yang dilakukan adalah :

#### **1. Metode pengumpulan data primer**

Data primer merupakan data yang langsung diperoleh dari lapangan dengan cara mengamati dan meneliti objek yang disurvei, berupa observasi, wawancara dan foto.

##### **a) Observasi**

Observasi lapangan dilakukan dengan mengamati serta meneliti keadaan wilayah, pengukuran di lapangan, kegiatan sosial budaya, karakteristik jalur pedestrian yang terdapat di daerah studi.

##### **b) Foto-foto**

Gambar karakteristik kondisi fasilitas pedestrian di Jalan Ir. H. Djuanda Bandung.

##### **c) Quisioner**

Quisioner yaitu teknik pengumpulan data dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sifatnya tertutup dan terbuka. Dalam penelitian ini dipakai teknik sampling acak sederhana (*simple random sampling*) yaitu dengan

pengambilan sampel dari populasi secara acak berdasarkan frekuensi probabilitas semua anggota populasi.

2. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi-instansi yang terkait berupa studi literatur dan survey instansi .
  - a) Studi literatur  
Studi literatur dilakukan dengan mengunjungi perpustakaan-perpustakaan, internet dan mencari buku atau laporan yang menunjang kegiatan survey di lapangan.
  - b) Survey instansi  
Survey instansi adalah mengunjungi instansi-instansi yang mendukung data observasi di lapangan.

Pengumpulan jumlah sampel dilakukan dengan menggunakan teknik sampling analisis opini publik. Teknik sampling yang digunakan untuk mengambil sampel responden pejalan kaki di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung menggunakan teknik sampel acak (Random Sampling). Teknik sampling ini digunakan karena populasi jumlah pejalan kaki yang melintas tidak diketahui jumlah pastinya, sehingga perlu diambil sampel acak. Berikut adalah rumus untuk menentukan besar sampel :

$$n = \frac{g \cdot Z^2 \cdot p (1 - p)}{E^2}$$

*Sumber: Eriyanto, 2007*

- n merupakan sampel yang ingin dicari
- Z mengacu pada nilai z (tingkat kepercayaan). Pada studi ini tingkat kepercayaan yang digunakan adalah 90%, sehingga nilai z-nya adalah 1,645.
- p (1-p) merupakan variasi populasi yang dinyatakan dalam bentuk proporsi. Pada studi ini variasi populasi diasumsikan heterogen, maka proporsinya adalah 50:50.

- E adalah kesalahan sampel yang dikehendaki (sampling error). Studi ini menghendaki sampling error sebesar 10% atau 0,1.
- $g$  merupakan estimasi nilai efek desain (design effect). Biasanya desain effect ini berbentuk pecahan 1.5, 1.8, dan lain sebagainya. Studi ini tidak menggunakan sampel acak stratifikasi ataupun sampel acak klaster, maka dari itu nilai desain efeknya adalah 1.

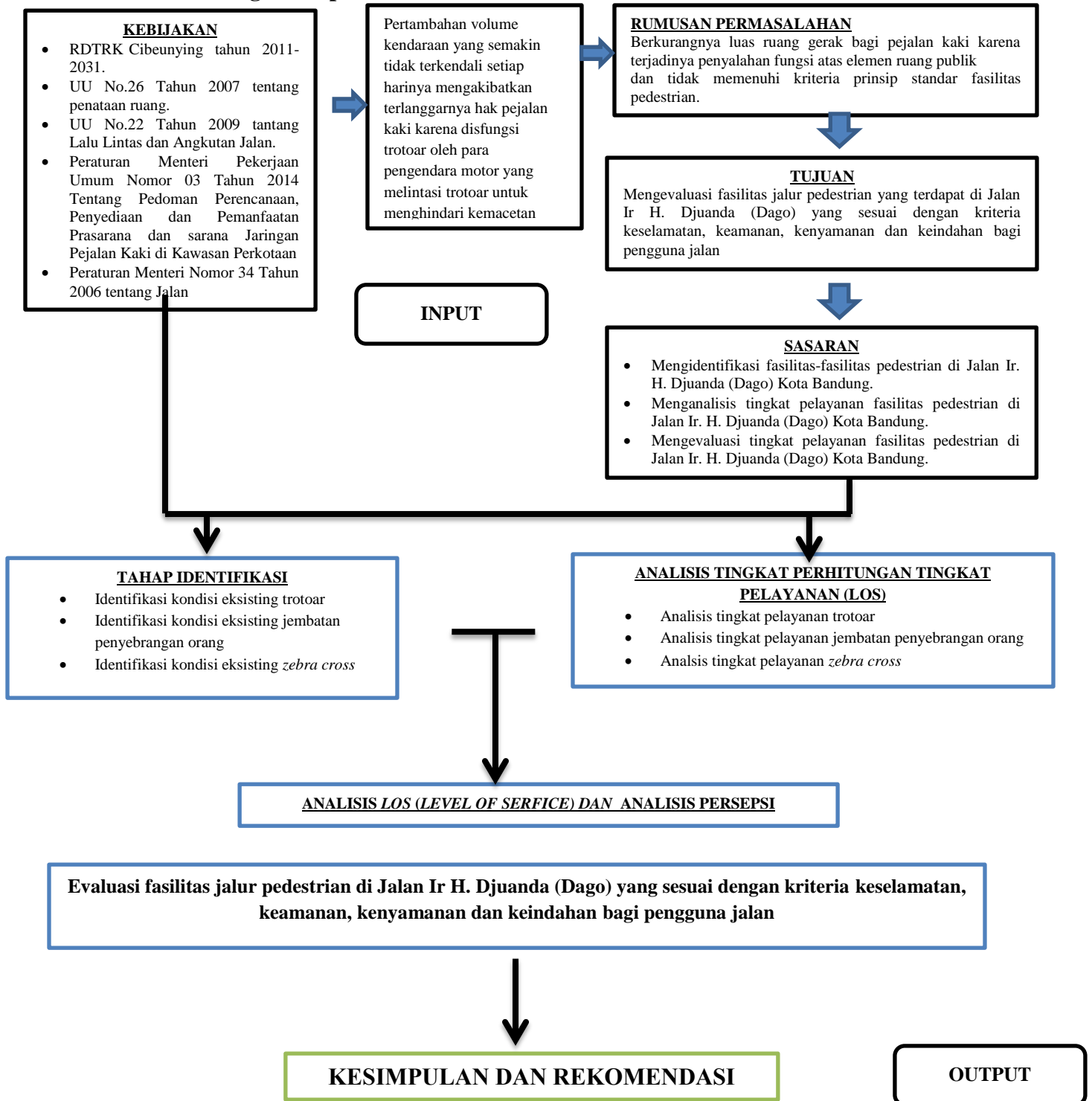
Setelah besaran dari masing-masing variabel telah ditentukan, selanjutnya masing-masing angka dimasukan sesuai rumus dan dihasilkan jumlah sampel sebagai berikut :

$$n = \frac{1. 1,645^2. 0,5 (1 - 0,5)}{0,1^2}$$

$$n = 85,30$$

Hasil dari perhitungan dihasilkan sampel dengan angka 85,30, hasil dari perhitungan sampel kemudian akan dibulatkan sehingga jumlah sampel keseluruhan berjumlah 85 sampel. Sebagaimana pada metodologi pengumpulan data akan dilakukan penyebaran quisioner, yang mana quisioner ini akan ditujukan kepada responden yakni pejalan kaki yang berada di lokasi dan atau yang paling tidak pernah mengunjungi kawasan studi, sehingga tahu keadaan pedestrian di Jalan Ir. H. Djuanda (Dago) Kota Bandung. Quisioner akan disebar secara acak kepada responden dengan jumlah 85 sampel yang diasumsikan telah mewakili keseluruhan pengguna jalan di wilayah studi.

### 1.3 Kerangka Berpikir



### 1.5.2 Metode Pendekatan Studi

Berdasarkan jenis pendekatan penelitian, kegiatan evaluasi fasilitas pedestrian ini menggunakan pendekatan kasus yang meliputi langkah-langkah sebagai berikut :

1. Mempelajari teori, konsep, kelebihan dan kekurangan dalam pertimbangan fasilitas pedestrian yang memenuhi kriteria kenyamanan dan keselamatan.
2. Mempelajari teori ruang publik melalui tinjauan literatur, kemudian merumuskan kriteria dan indikator dari komponen fasilitas pedestrian.
3. Mengidentifikasi karakteristik yang berada di jalur pedestrian.

Pengamatan dilakukan untuk :

- Mengetahui kondisi fasilitas pedestrian.
  - Mengetahui persoalan fasilitas pedestrian.
  - Mengetahui karakteristik pejalan kaki.
  - Mengidentifikasi fasilitas-fasilitas pedestrian.
4. Analisis tingkat pelayanan fasilitas pedestrian.
  5. Merumuskan evaluasi fasilitas pedestrian yang memenuhi kriteria prinsip dan standar fasilitas pedestrian

### 1.5.3 Metode Analisis

Dalam penggunaan/pemilihan model analisis tentunya harus betul-betul disesuaikan dengan karakteristik kota yang bersangkutan. Penggunaan model analisis belum tentu sama terhadap obyek studi, karena berkaitan dengan kondisi dan situasi setempat ataupun ketersediaan data, dalam menganalisis juga dipengaruhi oleh metode survey itu sendiri dan tingkat kedalaman studi yang dihasilkan. Adapun metode analisis yang akan dilakukan adalah :

1. Analisis Perhitungan Tingkat Pelayanan (*LOS/level of service*) fasilitas utama, tepatnya ruang pejalan kaki, guna perhitungan formulasi matematis ruang pejalan kaki dan aliran lebar satuan pejalan kaki menurut standar *Highway Capacity manual 1999*.
2. Analisis Persepsi Pejalan Kaki terhadap Fasilitas Pedestrian

Dalam melakukan analisis persepsi pejalan kaki terhadap kinerja fasilitas pedestrian, maka diperoleh variable berdasarkan teori yang ada terkait dengan indikator tercapainya konsep pengembangan fasilitas jalan yang didalamnya mencakup komponen dan indikator yang berpengaruh pada seberapa baik kinerja dari sebuah fasilitas pedestrian.

## **1.6 Sistematika Pembahasan**

Adapun sistematika pembahasan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang hal-hal yang menjelaskan latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup wilayah, ruang lingkup materi, metodologi penelitian, metode pengumpulan data, metode pendekatan studi, metode analisis dan sistematika pembahasan

### **BAB II : TINJAUAN TEORI**

Bab ini berisi mengenai landasan teori tentang fasilitas jalur pedestrian

### **BAB III : GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI**

Berisikan karakteristik wilayah studi mencakup secara detail mengenai permasalahan yang ada di wilayah studi

### **BAB IV : ANALISIS FASILITAS PEDESTRIAN**

Berisikan tentang analisis fasilitas pedestrian dengan menggunakan analisis tingkat pelayanan dan perumusan konsep berdasarkan standar dan teori yang akan menghasilkan evaluasi fasilitas pedestrian yang sesuai

### **BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Berisikan kesimpulan dan saran dari hasil studi yang telah dilakukan.