

EVALUASI PEDESTRIAN BAGI PENGGUNA JALAN PADA KAWASAN CITY WALK JALAN KAWI MALANG

Ragil Pradisty Wulanda

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300190095@student.ums.ac.id

Suryaning Setyawati

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Suryaning.Setyawati@ums.ac.id

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah melakukan evaluasi terhadap Jalur Pedestrian pada Kawasan City Walk Jalan Kawi di Kota Malang, Jawa Timur berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 serta persepsi pengguna jalan. Sehingga dapat mengetahui bagaimana keadaan fasilitas pendukung dan sarana prasarana serta mengevaluasi area berjalan kaki pada jalan tersebut. Evaluasi purna huni menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang diperoleh dengan data yang dikumpulkan dari langkah-langkah teknis, kuesioner yang diberikan kepada responden yang merupakan pejalan kaki, dan dokumentasi yang disertai dengan temuan penelitian deskriptif. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 ada beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti keberadaan tempat sampah, tempat duduk, pengaturan vegetasi, lampu penerangan, pagar pengaman serta aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Namun beberapa standar seperti dimensi trotoar, marka, rambu, signage, dan area penyeberangan sudah memenuhi standar. Untuk rekomendasi pada penelitian ini ialah adanya upaya dari pihak yang memiliki otoritas untuk melakukan perbaikan serta pemeliharaan secara berkala terhadap fasilitas dan sarana prasarana untuk mewujudkan jalur pedestrian yang nyaman bagi pengguna, terutama bagi penyandang disabilitas agar menambah kenyamanan dan tingkat keamanannya.

KEYWORDS: EPH; Jalur Pedestrian; City Walk

Pendahuluan

Kota Malang merupakan kota metropolitan yang ramai terletak 90 KM di selatan Surabaya, menjadikannya kota terbesar kedua di Provinsi Jawa Timur. Dikenal dengan perkembangannya yang pesat karena lokasinya yang strategis dan potensi di berbagai sektor, kota ini telah menjadi tujuan populer baik bagi penduduk maupun wisatawan. Sering disebut sebagai kota pelajar karena tersedianya berbagai fasilitas pendidikan, dan juga dikenal sebagai "Kota Wisata" karena wisata alamnya. Dengan jumlah penduduk lebih dari 840.000 jiwa, Kota Malang aktif berupaya menyediakan sarana dan prasarana perkotaan untuk menunjang pertumbuhannya serta menciptakan kenyamanan dan kemudahan akses bagi masyarakat dan wisatawan.

Jalur pedestrian sangat penting untuk aktivitas sehari-hari dan aksesibilitas

masyarakat di perkotaan. Jalur pedestrian memberikan keamanan dan kenyamanan bagi orang-orang untuk menjelajahi kota dan mengakses lokasi-lokasi penting seperti kantor, sekolah, dan toko. Namun, kondisi jalan yang buruk atau tidak memenuhi standar aksesibilitas dapat menjadi kendala utama bagi pejalan kaki, terutama penyandang disabilitas. Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016, penyandang disabilitas didefinisikan sebagai individu yang dapat mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan sensorik dalam interaksinya dengan lingkungan. Keterbatasan ini dapat menghalangi mereka untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dalam masyarakat atas dasar kesetaraan dengan orang lain. Oleh karena itu, jalur pedestrian harus dipelihara dengan baik dan memenuhi standar aksesibilitas untuk memastikan semua

anggota masyarakat dapat bergerak dengan aman dan mudah melalui kota.

Jalan Kawi Malang merupakan jalur pedestrian ramai di pusat Kota Malang, Jawa Timur, yang telah memberikan aksesibilitas khusus bagi penyandang disabilitas. Namun kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Kawi Malang yang tidak memenuhi standar dan kurang memadai sehingga menyebabkan fungsi jalur pejalan kaki berubah bahkan pejalan kaki beralih menggunakan jalan aspal sebagai area berjalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengukur efektivitas city walk di Jalan Kawi Malang dengan menggunakan evaluasi purna huni berdasarkan Peraturan PUPR No. 14 Tahun 2017. Evaluasi ini akan difokuskan pada tingkat kenyamanan, keamanan, keterhubungan, dan kemudahan akses bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas yang menggunakan jalur pejalan kaki di Jalan Kawi Malang. Dengan menggunakan tiga aspek evaluasi purna huni, aspek teknis, aspek fungsional, dan aspek perilaku, sebagai ukuran keberhasilan, guna penelitian ini dapat mengidentifikasi kelemahan atau kekurangan city walk baik dari sudut pandang pengguna maupun standar yang berlaku. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberi masukan bagi pemerintah agar menyesuaikan keadaan fisik maupun non-fisik Jalur Pedestrian pada *city walk* Jalan Kawi Malang sehingga dapat digunakan dengan nyaman oleh pejalan kaki dan penyandang disabilitas baik masyarakat lokal maupun wisatawan.

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi Evaluasi Purna Huni

Evaluasi purna huni merupakan proses berupa peninjauan kembali terhadap bangunan atau kawasan binaan yang telah dihuni sebelumnya (Sudibyo, 1989). Selain itu, metode ini dapat menjadi penkajian efektivitas suatu bangunan atau lingkungan binaan terhadap kebutuhan manusia, baik efektivitas bangunannya maupun efektivitas programnya (Zimring dan Reizenstein, 1981 dalam Laurens, 2004).

Sehingga evaluasi purna huni dapat mengidentifikasi masalah pada fasilitas serta memberikan solusi untuk meningkatkan kenyamanan, kemudahan, dan keamanan pengguna.

Pengukur Keberhasilan Evaluasi Purna Huni

Mengukur kepuasan pengguna sebagai evaluasi purna huni merupakan aspek yang krusial dalam menentukan keberhasilan suatu konstruksi bangunan. Evaluasi ini melihat faktor fisik dan non-fisik, seperti fungsional, teknis, dan perilaku, untuk mengukur kepuasan pengguna gedung secara keseluruhan. (Rabinowitz, dalam Snyder, J.C., dan Catanese, A.J., 1988).

- Aspek fungsional

Semua aspek bangunan atau lingkungan binaan, termasuk amenitas, aksesibilitas, dan tata letak yang telah dirancang dengan cermat untuk mendukung aktivitas sehari-hari pengguna

- Aspek Teknis

Kondisi fisik bangunan yang meliputi berbagai elemen seperti struktur, ventilasi, sanitasi, keamanan bangunan dan sistem pendukungnya, yang semuanya sangat penting untuk menjaga lingkungan yang aman dan nyaman.

- Aspek Perilaku

Desain bangunan memiliki dampak yang signifikan terhadap kesejahteraan sosial dan psikologis penghuninya. Faktor-faktor seperti *proximity* dan *territoriality*, privasi dan interaksi, persepsi, citra dan makna, serta kognisi dan orientasi semuanya berperan dalam membentuk pengalaman keseluruhan dari mereka yang tinggal atau bekerja di ruang tersebut.

Jalur Pedestrian Pada Kawasan *City Walk*

Jalur pedestrian merupakan salah satu fasilitas penting dalam tata ruang perkotaan yang disediakan oleh pemerintah untuk memenuhi aksesibilitas pedestrian (pejalan kaki) yang menjadi sistem penghubung dan pendukung bagi vitalitas ruang perkotaan. Undang-Undang Republik Indonesia No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan pedestrian atau pejalan kaki merupakan setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Fasilitas Pendukung Pedestrian

- a) Rambu dan marka
Rambu dan marka jalan memberikan petunjuk dan panduan kepada pejalan kaki dan pengemudi untuk memastikan keselamatan semua pengguna jalan. Mereka ditempatkan di lokasi strategis dan terbuat dari bahan tahan lama yang tidak menimbulkan silau. Marka jalan juga membantu melindungi pengguna jalan yang lebih lemah, seperti pejalan kaki.
- b) Lampu penerangan
Lampu pada jalur pedestrian merupakan salah satu elemen penting yang berfungsi memberikan penerangan berupa pencahayaan saat malam hari agar area jalur pedestrian dapat lebih aman dan nyaman untuk digunakan pejalan kaki.
- c) Pagar Pengaman
Pagar pengaman yang difokuskan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan pengaman pada area pedestrian.
- d) Tempat duduk
Tempat duduk yang dimaksudkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki sebagai tempat beristirahat maupun bersantai. Tempat duduk pada area pedestrian perlu memperhatikan penempatannya agar tidak mengganggu pergerakan pejalan kaki.
- e) Tempat Sampah
Tempat sampah pada area pedestrian untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki

sehingga area pedestrian tetap terjaga kebersihannya dari sampah.

- f) Vegetasi
Vegetasi dengan fungsi utama sebagai pelindung dari sinar matahari pada area pedestrian juga berfungsi sebagai pengendali iklim untuk kenyamanan seperti suhu, aroma, kelembapan, angin dan iklim. Selain itu juga vegetasi dapat berfungsi sebagai faktor visual pada area pedestrian.
- g) Bolar
Bolar pada area pedestrian yang dimaksudkan agar kendaraan bermotor tidak masuk ke area pejalan kaki sehingga pejalan kaki tetap merasa aman dan nyaman saat berada pada area pedestrian.
- h) Ramp
Ramp merupakan akses pada perubahan permukaan jalan yang berbeda untuk memudahkan pejalan kaki penyandang disabilitas sehingga perlu memperhatikan penempatan dan material permukaan ramp.

Definisi Pejalan Kaki

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, pejalan kaki didefinisikan sebagai orang yang melakukan kegiatan berjalan kaki dan dianggap sebagai unsur pengguna jalan. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 menyatakan bahwa pejalan kaki harus berjalan di kawasan pejalan kaki yang telah ditentukan atau di sisi paling kiri jalan jika tidak terdapat kawasan yang telah ditentukan.

Pejalan Kaki Penyandang Disabilitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Disabilitas adalah orang yang menderita sesuatu, sedangkan *disability* merupakan kata bahasa Indonesia yang berasal dari kata serapan Bahasa Inggris *disability* yang artinya ketidakmampuan atau cacat. Disabilitas mengacu pada suatu kondisi dimana seseorang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental dan sensorik dalam waktu yang lama, yang menghambat kemampuannya untuk berinteraksi secara

penuh dan efektif dengan lingkungan. Keterbatasan ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti cacat lahir, kecelakaan, penyakit, atau trauma. Pemerintah Indonesia mengakui hak-hak penyandang disabilitas dan telah memberlakukan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 untuk memastikan bahwa mereka diperlakukan dengan setara dan diberikan dukungan yang diperlukan untuk berpartisipasi secara penuh dalam masyarakat.

Aksesibilitas sangat penting dalam memastikan bahwa semua individu memiliki kesempatan dan kenyamanan yang sama, terlepas dari kemampuan mereka. Hal ini termasuk menyediakan aksesibilitas yang layak bagi penyandang disabilitas dan lansia. Di Indonesia, Undang-Undang RI Nomor 8 Tahun 2016 menyatakan bahwa penyandang disabilitas memiliki hak untuk mengakses infrastruktur dan fasilitas layanan publik yang mendukung kemandirian dan partisipasinya dalam kehidupan bermasyarakat. Salah satu contohnya adalah penyediaan jalur pejalan kaki yang dapat diakses, yang penting untuk aksesibilitas fisik di ruang publik.

Standar Teknis Jalur Pedestrian

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 menjadi standar yang digunakan pada penelitian ini.

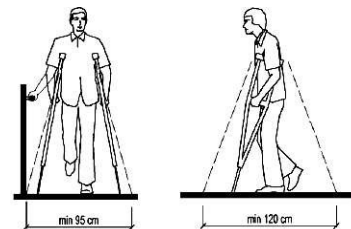
Tabel 1. Standar Permen PU No.3 Th.2014

Dimensi dan Fasilitas	Standar
Jalur Pedestrian	
Lebar Trotoar	Dianjurkan : 4 m Minimal : 2m
Tinggi Pijakan	Maksimal : 15 cm
Lampu Penerangan	Berjarak 10 m – 15 m
Tempat Sampah	Berjarak maksimal : 20 m
Marka, rambu dan signage	Terdapat pada tempat yang bebas jalur pejalan kaki
Fasilitas difabel	Tersedia <i>guiding block</i> berukuran 30 cm x 30 cm
Halte bus	Berjarak 300 m dari area potensial
Pagar pengaman	Terbuat dari material yang memiliki ketahanan terhadap cuaca dengan tinggi 0,9 m
Tempat duduk	Jarak antar tempat duduk yaitu 10 m dan berada di luar pedestrian.

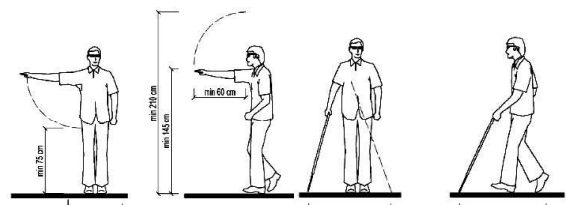
Sumber: Permen PU Th.2014

Pedoman untuk bahan konstruksi bangunan dan teknik sipil mensyaratkan standar khusus yang harus dipenuhi dalam merancang fasilitas jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas. Standar ini memastikan aksesibilitas dan keamanan bagi semua pejalan kaki.

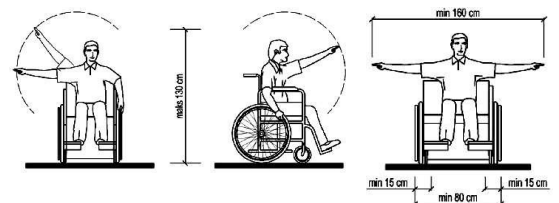
- Persyaratan untuk pejalan kaki penyandang disabilitas



Gambar 1. Standar ruang gerak bagi pengguna kruk (sumber: Permen PUPR No. 14 tahun 2017)



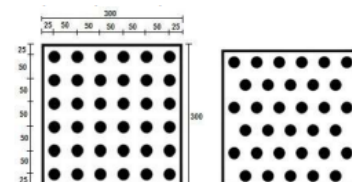
Gambar 2. Standar ruang gerak bagi tuna netra (sumber: Permen PUPR No. 14 tahun 2017)



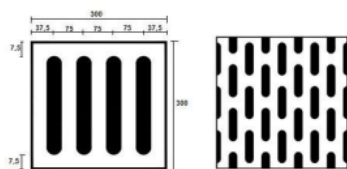
Gambar 3. Standar ruang gerak bagi pengguna kursi roda (sumber: Permen PUPR No. 14 tahun 2017)

- Jalur Pemandu

Pejalan kaki berkebutuhan khusus memerlukan garis pemandu pada jalur pedestrian untuk dapat bernavigasi dengan aman. Garis-garis ini memberikan informasi penting bagi orang buta dan tunanetra.



Gambar 4. Standar tipe ubin peringatan (sumber: Permen PUPR No. 14 tahun 2017)

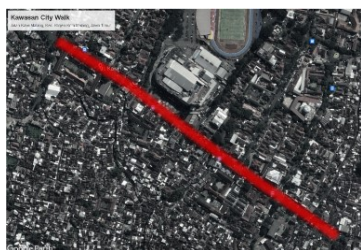


Gambar 5. Standar tipe ubin pengarah
(sumber: Permen PUPR No. 14 tahun 2017)

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada kawasan *city walk* Jalan Kawi di Kota Malang, Jawa Timur yang memiliki Panjang \pm 1 Km. Penelitian ini dilakukan dari bulan September 2022 hingga Desember 2022.



Gambar 6. Lokasi pedestrian Jl. Kawi di Kota Malang, Jawa Timur
(sumber: Google earth yang telah diedit penulis, 2022)

Tahapan Penelitian

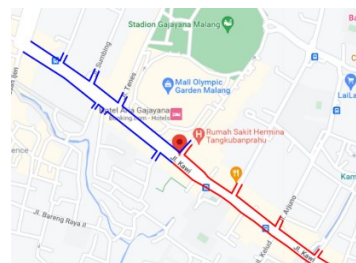
Penelitian diawali dengan *study site* sebagai persiapan pengambilan data lapangan. Lalu tahap berikutnya ialah mengumpulkan data berdasarkan aspek pengukuran keberhasilan berupa aspek fungsional, aspek teknis dan aspek perilaku. Aspek fungsional dilakukan dengan observasi secara langsung maupun tidak langsung terhadap kawasan, aspek teknis dilakukan dengan pengambilan data fisik secara langsung dan aspek perilaku dilakukan dengan studi pustaka, observasi dan penyebaran kuesioner kepada pengguna. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan metode *sampling* kepada 15 responden dengan kuesioner yang terdiri dari 3 pertanyaan tentang intensitas dalam aktivitas berjalan kaki pada kawasan, dan 8 pertanyaan mengenai elemen jalur pedestrian. Kuesioner ini ditujukan untuk mengukur efektivitas kenyamanan dari persepsi responden yang merupakan pengguna jalur pedestrian kawasan *city walk*

Jalan Kawi Malang, Jawa Timur. Lalu tahapan selanjutnya adalah analisis. Seluruh data yang diperoleh dianalisis untuk menilai efektivitas pada kenyamanan pengguna saat menggunakan jalur pedestrian serta kesesuaian standar jalur pedestrian. Analisa pada penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif dan kualitatif terhadap aspek pengukuran keberhasilan evaluasi purna huni yang didukung oleh persepsi pengguna jalur pedestrian pada lokasi penelitian. Selain itu, penelitian ini berdasarkan pada Permen PUPR No. 14 Tahun 2017 yang dijadikan standar dalam evaluasi purna huni pada jalur pedestrian Kawasan City Walk Jalan Kawi Malang Jawa Timur.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Lokasi Penelitian

Pada penelitian ini lokasi pedestrian dibagi menjadi 2 segmen berdasarkan karakteristik lokasi agar memudahkan dalam pengolahan data. Berikut ini merupakan peta lokasi penelitian yang terbagi menjadi 2 segmen:



Gambar 7. Pembagian segmen pedestrian
(sumber: Google maps yang telah diedit penulis, 2022)

Segmen 1:

Segmen 1 memiliki panjang sekitar 460 meter yang dihitung dari simpang empat pertemuan Jalan Kawi dan Jalan Ijen hingga Mall Olympic Garden Malang. Pada segmen ini terdapat beberapa perkantoran dan petokoan.

Segmen 2 :

Segmen 2 memiliki panjang sekitar 530 meter yang dihitung dari Mall Olympic Garden Malang hingga persimpangan jalan pertemuan antara Jalan Kawi dan Jl. Arif

Rahman Hakim. Sepanjang segmen ini terdapat berbagai macam kuliner serta sentra Pendidikan.

Tinjauan Fisik Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian pada kawasan *city walk* Jalan Kawi Malang, Jawa Timur yang menjadi salah satu akses utama pada kota Malang sudah dilengkapi dengan fasilitas pendukung pedestrian seperti jalur pemandu bagi penyandang disabilitas, tempat sampah, area penyebrangan, serta bolar.

Berdasarkan Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil Nomor : 02/SE/M/2018 Tanggal 26 Februari 2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki sebagai standar pada penelitian ini, berikut tanggapan dan kesesuaian jalur pedestrian berdasarkan standar dengan evaluasi purna huni.

Aspek Fungsional

1. Kondisi Jalur Pedestrian

Area pejalan kaki pada kedua segmen memiliki kerusakan yang cukup parah hingga dapat membahayakan pejalan kaki. Selain itu terdapat penghalang jalur seperti tiang listrik serta pohon besar yang menghalangi jalur hingga tidak sedikit pejalan kaki yang memilih menggunakan jalan aspal sebagai area berjalan kaki.



Gambar 8. Pengguna jalan menggunakan aspal untuk berjalan (sumber: Google earth, 2022)

2. Ketersediaan Aksesibilitas Disabilitas

Sepanjang jalur pedestrian sudah dilengkapi dengan jalur pemandu untuk disabilitas. Namun, kondisinya yang tidak memungkinkan menyebabkan fasilitas ini tidak dapat

digunakan oleh penyandang disabilitas yang bahkan dapat membahayakan penyandang disabilitas yang membutuhkan khusus.



Gambar 9. Jalur Pedestrian yang terhalang pohon dan tiang listrik (sumber: Dokumentasi penulis, 2022)



Gambar 10. Kondisi *guiding block* pada jalur pedestrian (sumber: Dokumentasi penulis, 2022)

3. Marka, Rambu dan Signage

Rambu dan penanda pada jalur pedestrian Jalan Kawi Malang sudah cukup memadai.

4. Vegetasi



Gambar 11. Vegetasi yang menghalangi jalan (sumber: Dokumentasi penulis, 2022)

Pada kawasan Jalan Kawi Malang sudah dilengkapi dengan vegetasi namun tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Justu terdapat beberapa vegetasi yang menghalangi jalur berjalan pejalan kaki sehingga dapat mengganggu kenyamanan pengguna jalan.

5. Area Penyebrangan

Area penyebrangan yang mana tidak sesuai standar seperti tidak terdapat ramp serta aksesibilitas bagi penyandang disabilitas sehingga tidak aman untuk digunakan.



Gambar 12. Area penyebrangan pedestrian (sumber: Dokumentasi penulis, 2022)

6. Tempat Duduk

Belum terdapat tempat duduk pada kawasan Jalan Kawi Malang hingga menyebabkan pengguna jalan memilih sembarang tempat untuk duduk sebagai tempat istirahat.

7. Penerangan

Belum terdapat penerangan khusus pada sepanjang jalur pedestrian Jalan Kawi Malang. Sehingga pada malam hari, area ini hanya mendapat penerangan dari gedung sekitar dan berbagai transportasi yang lewat. Namun, pada jalur pedestrian menjadi sangat gelap sehingga memiliki tingkat keamanan yang sangat rendah bagi pejalan kaki.

8. Tempat Sampah



Gambar 13. Tempat sampah pada jalur pedestrian (sumber: Dokumentasi penulis, 2022)

Jalur pedestrian pada Jalan Kawi ini sudah dilengkapi dengan tempat sampah namun penyebarannya kurang merata sehingga tidak bisa berfungsi secara optimal untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki.

Aspek Teknis

Tabel 2. Data teknis fasilitas jalur pedestrian

Fasilitas Jalur Pedestrian	Dimensi	
	Segmen 1	Segmen 2
Lebar Trotoar	1,8 m	2 m
Tinggi Pijakan	15 cm	15 cm
Lampu Penerangan	Belum Tersedia	Belum Tersedia
Tempat Sampah	Berjarak 15 m	Belum tersedia
Marka, rambu dan signage	Tersedia	Tersedia
Fasilitas difabel	Guiding block Blok garis abu-abu 30 cm x 30 cm	Guiding block Blok garis abu-abu 30 cm x 30 cm
Halte bus Pagar pengaman	Belum Tersedia	Belum Tersedia
Bolar	Sejajar dengan kerb Diameter 30cm Tinggi 90 cm Jarak tidak menentu antar bolar	Sejajar dengan kerb Diameter 30cm Tinggi 90 cm Jarak tidak menentu antar bolar
Tempat duduk Area Penyebrangan	Belum Tersedia Terdapat pada persimpangan jalan besar	Belum Tersedia Terdapat pada persimpangan jalan besar

Sumber : data penulis, 2022

Data hasil observasi kondisi eksisting di jalur pedestrian Jalan Kawi Malang diambil dengan pengukuran menggunakan alat ukur meteran serta dokumentasi menggunakan kamera handphone.

Aspek Perilaku

Tabel 3. Persepsi pengguna pedestrian

Keterangan	Skala Sikap		
	Baik	Cukup	Kurang
Kondisi Jalur Pedestrian	2	5	8
Keadaan Pepohonan	4	5	6
Kebersihan Jalur Pedestrian	4	8	3
Ketersediaan Tempat	4	6	5

Sampah			
Tanaman Penghias	0	8	7
Penerangan Pada Kawasan	0	6	9
Tingkat Kenyamanan	0	7	8

Sumber : data penulis, 2022

Data ini diambil dari 15 responden kuesioner yang merupakan pejalan kaki dengan mayoritas pelajar dan pegawai. Mayoritas responden memiliki intensitas yang cukup sering melalui kawasan *city walk* Jalan Kawi dengan faktor memilih berjalan kaki karena lebih hemat biaya dan jarak yang ditempuh tidak jauh.

Pejalan kaki mengaku tidak nyaman menggunakan jalur pejalan kaki karena penerangan yang buruk dan kondisi yang tidak dapat dilalui. Mereka juga menyarankan untuk menambah tempat duduk dan memperbaiki jalur dalam kuesioner.

Hasil Penelitian

Analisa Teknis

Berikut ini merupakan hasil analisa kesesuaian standar yang mengacu pada Permen PU Nomor 03 Tahun 2014 terhadap elemen dan fasilitas pendukung Jalur Pedestrian pada Kawasan *city walk* Jalan Kawi di Kota Malang Jawa Timur.

Tabel 4. Kesesuaian pedestrian menurut standar Permen PU No. 03 Th. 2014

Dimensi dan Fasilitas	Standar	Kesesuaian Standar	
		Segmen 1	Segmen 2
Lebar Trotoar	Dianjurkan : 4 m Minimal : 2m	Tidak sesuai	Sesuai
Tinggi Pijakan	Maksimal : 15 cm	Sesuai	Sesuai
Lampu Penerangan	Berjarak 10 m – 15 m Tinggi maksimal 4 m	Tidak sesuai	Tidak sesuai
Tempat Sampah	Berjarak maksimal : 20 m	Sesuai	Tidak sesuai
Marka, rambu dan signage	Terdapat pada tempat yang bebas jalur pejalan kaki	Sesuai	Sesuai
Fasilitas difabel	Tersedia <i>guiding block</i> berwarna	Tidak sesuai	Tidak sesuai

	kuning 30 cm x 30 cm -Blok kubah sebagai peringatan -Blok garis sebagai pengarah		
Pagar pengaman	Terbuat dari material yang memiliki ketahanan terhadap cuaca dengan tinggi 0,9 m	Tidak sesuai	Tidak sesuai
Bolar	30 cm dari kerb Diameter 30 cm Tinggi 0,6 m - 1,2 m Jarak maksimal 1,4 m antar bolar	Tidak sesuai	Tidak sesuai
Tempat duduk	Jarak antar tempat duduk 10 m Lebar 40-50 cm x panjang 150 cm	Tidak sesuai	Tidak sesuai
Area Penyebrangan	Terdapat pada persimpangan jalan besar.	Sesuai	Sesuai

Sumber : analisa penulis, 2023

Analisa Fungsional

Berdasarkan analisa kualitas dan analisa lapangan dapat dilihat hal yang harus diperhatikan dengan mengutamakan kenyamanan pengguna jalan sebagai berikut :

a. Kondisi Jalur Pedestrian

Dimensi jalur pedestrian pada segmen 1 masih kurang dari lebar minimal standar sehingga belum sesuai, sedangkan pada segmen 2 memiliki lebar minimum dari standar. Dengan kondisi jalur pedestrian yang sempit disertai kondisi yang rusak hingga tidak bisa dilewati dapat mengganggu efektivitas kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan saat menggunakan jalur pedestrian. Selain itu, kondisi eksisting jalur pedestrian yang terhalang pohon besar hingga tiang listrik mendorong pengguna jalan untuk menggunakan aspal sebagai area berjalan. Yang mana jalur aspal merupakan jalur yang diperuntukkan untuk kendaraan berlalu Lalang, sehingga hal ini dapat

membahayakan pejalan kaki yang sedang berjalan di jalur aspal.

b. Penerangan

Penerangan pada sepanjang jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen penting yang tidak boleh dilewatkan. Namun pada jalur pedestrian di Jalan Kawi tidak terdapat penerangan khusus untuk jalur pedestrian. Penerangan hanya diperoleh dari bangunan sekitar dan lampu pengendara yang melintas. Hal ini mengganggu kenyamanan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian pada malam hari serta dapat membahayakan pengguna jalan terutama penyandang disabilitas yang berkebutuhan khusus.

c. Tempat Sampah

Penyebaran tempat sampah pada segmen 2 dapat dikatakan tidak merata dibanding pada segmen 1. Penempatan tempat sampah pun hanya pada beberapa titik pada area tertentu sehingga menyulitkan pengguna jalan untuk menjangkaunya. Namun meskipun begitu, area Jalan Kawi memiliki kebersihan yang terjaga dan jarang ditemukan sampah atau kotoran di sembarang tempat. Hal ini dikarenakan masyarakat Malang yang senantiasa sadar akan kebersihan serta upaya petugas kebersihan disetiap pagi.

d. Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas

Ketidaksesuaian aksesibilitas terhadap standar serta kondisi aksesibilitas yang kurang diperhatikan hingga rusak cukup parah tidak dapat berfungsi secara optimal sebagaimana mestinya. Bahkan aksesibilitas tidak bisa digunakan sama sekali karena kondisi yang tidak memungkinkan hingga dapat membahayakan penyandang disabilitas yang berkebutuhan khusus.

e. Tempat Duduk

Tidak tersedianya tempat duduk pada jalur pedestrian di Jalan Kawi Kota Malang ini menyebabkan pengguna jalan kurang nyaman terutama saat merasa lelah berjalan. Hal ini mengakibatkan tidak sedikit pejalan kaki yang mencari tempat duduk untuk beristirahat di

sembarang tempat hingga mengganggu pengguna jalan yang lain.

Analisa Berdasarkan Persepsi Pengguna Jalan

Data persepsi yang diambil dengan kuesioner dari 15 responden pengguna jalan dengan mayoritas pegawai dan pelajar dapat ditarik kesimpulan bahwa pengguna jalan tidak nyaman dengan kondisi jalur pedestrian yang rusak cukup parah. Meskipun begitu, responden tetap memilih untuk berjalan kaki karena dapat menghemat biaya serta jarak yang ditempuh cukup dekat.

Hasil persepsi pengguna menunjukkan pengguna merasa kurang dengan kondisi keseluruhan Jalur Pedestrian pada Jalan Kawi di Kota Malang, terutama pada variable kondisi jalur pedestrian dan penerangan. Selain itu, mayoritas pengguna mengungkapkan pendapat dengan memberi saran untuk membenahi kondisi jalur pedestrian yang rusak serta menambah fasilitas pendukung pedestrian seperti tempat duduk, penerangan dan tempat sampah.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Setelah analisis dan observasi yang telah dilakukan pada Jalur Pedestrian Kawasan *City Walk* Jalan Kawi di Kota Malang, Jawa Timur. Maka diperoleh beberapa hal penting yang dapat ditarik sebagai kesimpulan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 ada beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti keberadaan tempat sampah, tempat duduk, pengaturan vegetasi, lampu penerangan, pagar pengaman serta aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Namun beberapa standar seperti dimensi trotoar, marka, rambu, *signage*, dan area penyeberangan sudah memenuhi standar.

- b. Dari segi fisik, sebagian besar kondisi fasilitas dan sarana prasarana jalur pedestrian memerlukan perhatian mengenai perawatan karena kondisi yang rusak sehingga mengganggu kenyamanan serta keamanan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian sebagai area berjalan.
- c. Dari segi persepsi pengguna pedestrian ada beberapa hal yang diakui perlu dipertimbangkan untuk meningkatkan kenyamanan seperti penambahan fasilitas tempat duduk, penataan letak tempat sampah yang masih kurang, penerangan jalan yang masih belum tersedia serta perbaikan kondisi jalur pedestrian agar lebih layak untuk digunakan.
- d. Penambahan fasilitas pendukung tambahan seperti tempat duduk, tempat sampah, serta lampu penerangan yang mana berdasarkan observasi dan persepsi pengguna masih kurang untuk tingkat kenyamanan pengguna pedestrian.
- e. Menambah vegetasi antara jalur pedestrian dan jalan aspal serta penanda khusus pada area penyeberangan sebagai pengaman bagi penyandang disabilitas.

DAFTAR PUSTAKA

Saran

Mengacu pada analisa Evaluasi Purna Huni yang telah dilakukan serta kesimpulan yang diperoleh, maka dari penelitian ini dapat memberikan beberapa rekomendasi sebagai saran untuk kedepannya sebagai berikut:

- a. Pemerintah Kota Malang dapat meningkatkan Jalur Pejalan Kaki di kawasan City Walk untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas, baik penduduk setempat maupun wisatawan.
- b. Mencari solusi tentang jalur pedestrian yang terhalang berbagai pohon besar dan tiang listrik yang mengakibatkan jalur pedestrian tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya. Seperti mengubah penataan tanaman peneduh dengan pepohonan yang berdaun rimbun namun memiliki batang lebih kecil, sehingga tidak akan menghalangi jalur pedestrian untuk dilalui.
- c. Pengelola harus meninjau, mengontrol, dan memelihara fasilitas dan infrastruktur secara berkala untuk menciptakan jalur pejalan kaki yang dapat diakses oleh semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas, untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan.

- Damayanto, A., Rahmat, G., Ramdhan, R., 2021. *Evaluasi Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Braga Bandung. Jurnal Transportasi, Vol. 21 No.2*
- Fatimah, I.S., & Fadhilah,S., 2021. *Evaluasi Aspek Desain Jalan Pada Jalur Pedestrian Di Jalan Lingkar Luar Kebun Raya Bogor. Jurnal Ruas, Vol. 19*
- KemenPUPR, *Permen PUPR No. 14 tahun 2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung.*
- Nurmansyah, H.A., 2019. *Penggunaan Trotoar Bagi Penyandang Disabilitas Ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jurist-Diction, Vol. 2 No.6*
- Pemerintah Indonesia. *Undang-Undang (UU) Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas*
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
- Pranoto, H.H., & Suharyani, 2020. *Evaluasi Purna Huni Pedestrian JL. IR. Soekarno Solo Baru. Seminar Ilmiah Arsitektur.*
- Saputra, A., & Khafidhoh, Q. 2018. *Evaluasi Fungsional City Walk Slamet Riyadi Berdasarkan Pendekatan Arsitektur Buta. Sinektika Jurnal Arsitektur, Vol. 15, pp : 40-43*