

# EVALUASI FUNGSI PEJALAN KAKI PADA TROTOAR JALAN AKSES UI, KELAPA DUA, DEPOK

## EVALUATION OF PEDESTRIAN FUNCTIONS ON THE SIDEWALK OF AKSES UI ROAD, KELAPA DUA, DEPOK

<sup>1</sup>Vinny Nazalita, <sup>2</sup>Agus Dharma Tohjiwa

<sup>1,2</sup>Program Studi Teknik Arsitektur, Universitas Gunadarma

<sup>1</sup>vinnynazalita17@gmail.com, <sup>2</sup>agus\_dh@staff.gunadarma.ac.id

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengevaluasi fungsi pejalan kaki pada trotoar di jalan Akses UI, Kelapa Dua, Depok. Fungsi pejalan kaki yang diteliti meliputi kondisi fisik, fungsi kenyamanan (*comfortable*), dan keamanan (*safety*) sirkulasi para pedestrian (pejalan kaki) di jalur trotoar. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan melakukan responden survey yang mana pembahasannya ditinjau dari pemetaan manusia (pelaku/pemakai) dan pemetaan tempat (kelengkapan property perabot jalan), dengan membagi 3 waktu pengamatan di lapangan pada pagi, siang, dan sore hari, serta membagi jalur penggal Jalan Komjen Pol. M. Jasin (sepanjang 2,75 Km) menjadi 2 bagian yang didasarkan pada asumsi kesamaan karakteristik (ciri khas) yang khusus dari masing-masing bagian. Pada kesimpulannya, dari masing-masing segmen memperlihatkan adanya perbedaan yang cukup mencolok, yaitu pada bagian 1: Panjang jalur 1200 meter, mulai dari utama penggal Jl. Akses UI sampai bangunan Mc. Donald Kelapa Dua, merupakan jalur teramai pada jam berangkat (pagi hari) dan pulang kerja, kuliah, sekolah (siang dan sore hari). Kemudian pada bagian 2: Panjang jalur 1550 meter, mulai dari Bank Mandiri Cabang Kelapa Dua Depok sampai Pasar PAL, merupakan daerah perkantoran dan perdagangan jasa, arus lalu lintas relatif sedang pada pagi dan siang hari, dan mulai ramai pada sore dan malam hari dengan menjamurnya tenda-tenda penjual makanan.

**Kata Kunci:** evaluasi fungsi, pejalan kaki, Jalan Akses UI.

### Abstract

This study aims to evaluate the function of pedestrians on the sidewalk in Jl Akses UI, Kelapa Dua, Depok. The pedestrian functions which are observed including physical condition, functions of comfort, and circulations safety of pedestrians on the sidewalk. This research uses descriptive qualitative research by conducting respondents' survey and the discussion is observed through people mapping and place mapping (street equipment property). This methods divides two observation times on the object, those are morning, noon, and afternoon, and Jl. Akses UI – Jl. Komjen Pol. M. Jasin (2.75 Kilometers long) is divided into two parts based on the assumption of having the same characteristics. The result shows that each segment has considerable difference of comfort and safety as follows, on the part one From on Jl. Akses UI until Mc. Donald, Kelapa Dua (1200 meters long) the traffic is the most crowded part at a departure time (morning) and after working or after school time (noon afternoon). Meanwhile on the second part which is 1550 meters long from Mandiri Bank Kelapa Dua Depok Branch until PAL market which is office space and service trading, the traffic flow is medim in the morning and afternoon and it is getting crowded in the afternoon and evening by the increased of food tents

**Keywords:** Akses UI Street. function evaluation, pedestrian, trotoar, sidewalk,

## PENDAHULUAN

Citra (bentuk dan wajah) kota sangat ditentukan oleh keberadaan dan komposisi elemen-elemen yang ada beserta atribut-atributnya, seperti bangunan-bangunan, jaringan jalur jalan, *open space*, dan sebagainya. Setiap elemen dan atributnya walaupun berbeda fungsi akan saling mengisi dan saling terkait berhubungan satu dengan lainnya.

Jaringan atau jalur jalan merupakan elemen yang paling penting dalam citra kota. Di sepanjang jalur jalan kawasan kota ini semua elemen dan atribut kota lainnya ditata, diatur dan saling berhubungan. Orang akan mengamati dan membentuk imajinasi kawasan pada kota dengan melakukan pergerakan melalui jalur jalan (Lynch, 1962).

Jalur jalan juga merupakan tahap pertama manusia mencapai suatu tujuan (bangunan atau ruang luar), merupakan proses dimana kita dipersiapkan untuk melihat, mengalami dan menggunakan ruang-ruang pada kawasan tersebut. Proses pencapaian ke sebuah tujuan relatif berbeda dalam waktu tempuhnya, karena hal ini sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti : aktivitas yang terjadi disepanjang jalan, panjang dari ruas jalan, kondisi fisik jalan tersebut, dan sebagainya (Ching, 1991).

Bersamaan dengan bertambahnya jumlah penduduk membawa konsekuensi peningkatan arus lalu lintas dan kegiatan di jalur jalan dan lingkungan kawasan sekitarnya. Pedestrian cukup mengganggu oleh pengguna jalur trotoar yang digunakan untuk kegiatan PKL dan parkir kendaraan, terutama pada kawasan lingkungan Universitas Gunadarma mulai dari kampus H sampai kampus G dan sekelilingnya, hal ini berakibat berkurangnya fungsi kenyamanan (*comfortable*) dan keamanan (*safety*) sirkulasi para pedestrian (pejalan kaki) di jalur trotoar sepanjang Jalan Akses UI.

Mencita-citakan kondisi tertib dan teratur di jalur kawasan kampus Universitas Gunadarma sepanjang Jalan Akses UI, secara tidak langsung juga berpengaruh pada citra baik untuk lingkungan kampus Universitas Gunadarma.

Kelancaran dan ketertiban sirkulasi dalam beraktivitas ini bukan hanya untuk civitas akademik Universitas Gundarma saja, namun juga untuk masyarakat umum yang berkantor, berwirausaha, serta menghuni di lingkungan pemukiman di sepanjang Jalan Akses UI. Secara umum tercapainya kondisi yang ideal pada suatu kawasan akan berpengaruh pada perubahan kawasan-kawasan lain, karena kesemuanya merupakan jarring-jaring luas yang saling berhubungan dan saling terkait fungsi-fungsinya.

Oleh karena itu berdasarkan dari fenomena yang terjadi dan perumusan masalah yang ada ditemukan variabel-variabel yang menjadi tujuan dari penelitian ini. Adapun tujuan penelitian, sebagai berikut: 1) Mengetahui kondisi fisik pedestrian atau trotoar di sepanjang Jl. Akses UI, 2) Mengetahui tingkat fungsional keselamatan dan kenyamanan pedestrian di sepanjang Jl. Akses UI.

## METODE PENELITIAN

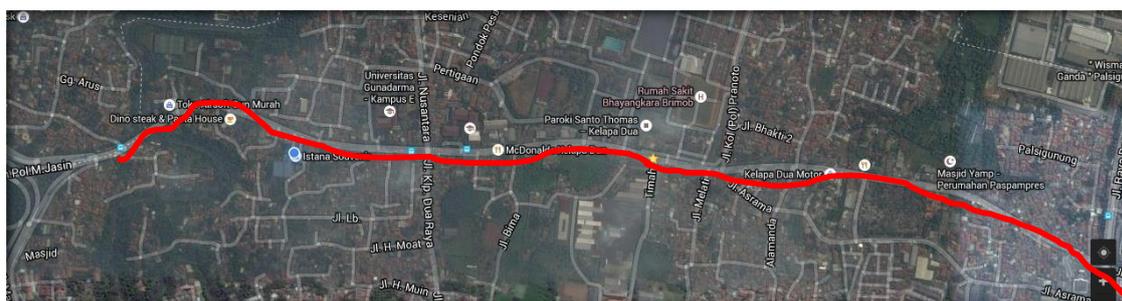
Metode yang dipergunakan dalam penelitian kawasan ini adalah Kualitatif deskriptif, yaitu mengandalkan kesesuaian hasil pengamatan lapangan (positif atau negatif / ada atau tidak) yang didasarkan pada pengelompokkan karakter-karakter elemen kawasan yang terdapat dalam teori "urban design" dan melakukan pengukuran sampel dengan pengisian kuesioner kepada beberapa responden dengan berbagai jenis pekerjaan yang terdiri dari mahasiswa, karyawan, dosen, dan sebagainya.

Metode analisis yang digunakan adalah dengan menganalisis secara ilmiah tentang isi pesan dari hasil suatu komunikasi/wawancara

dan pengamatan dengan melihat adanya dominannya (terbanya) suatu kecenderungan. Analisis data dilakukan setelah semua data terkumpul, dan ditabulasikan dipetakan, dan dikategorisasikan untuk dapat diperoleh kelompok – kelompok sampel yang memiliki aktivitas yang spesifik pada lokasi.

Lokasi penelitian yang diambil penulis yaitu disepanjang JL. Akses UI mulai dari titik Pintu Utama Jalan Akses UI sampai pada titik Pasar Pal dengan panjang sekitar 2,75-

kilometer, yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pendidikan. Karena terdapatnya bangunan universitas, sekolah tinggi pada kawasan pendidikan dan bangunan seperti bank, pertokoan, jajan tenda kaki lima, pasar, rumah sakit pada kawasan perdagangan dan jasa. Jalan ini juga merupakan salah satu penghubung transportasi antara wilayah Depok dan Jakarta. Dapat dilihat pada Gambar 1.



**Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian**

Berdasarkan dari fenomena yang terjadi dan perumusan masalah yang ada ditemukan variabel-variabel yang mana pembahasannya ditinjau dari: 1) Pemetaan berdasarkan tempat (kelengkapan property perabot jalan), dengan membagi jalur penggal Jalan Akses UI (sepanjang 2,75 Km) menjadi 2 bagian yaitu pada pengamatan 1 dimulai dari titik Pintu Utama Jalan Akses UI sampai dengan Resto Fast Food Mc. D , dan pada pengamatan 2 dimulai dari titik Resto Fast Food Mc. D sampai dengan Pasar Pal, yang didasarkan pada asumsi kesamaan karakteristik (ciri khas) yang khusus dari masing-masing bagian. Yang ditampilkan disini adalah dengan melakukan tinjauan karakter lokasi pengamatan 1 dan lokasi pengamatan 2 serta perabot jalan, 2) Pemetaan berdasarkan manusia (pelaku/pemakai) dengan membagi 3 waktu pengamatan di lapangan pada pagi, siang, dan sore hari, serta membagi jalur penggal Jalan Akses UI (sepanjang 2,75 Km). Langkah pemetaan ini menekankan pada pergerakan (sirkulasi) dan aktivitas manusia pada suatu periode waktu

tertentu. Pergerakan manusia terkadang tidak hanya pada satu tempat/ lokasi saja namun dapat beberapa lokasi. Pertama dilakukan pemilihan individu atau kelompok individu yang akan diambil sebagai sampel dan diamati pergerakannya. Kedua adalah mengikuti sampel tersebut dalam melakukan pergerakan (sirkulasi) dan aktivitasnya.

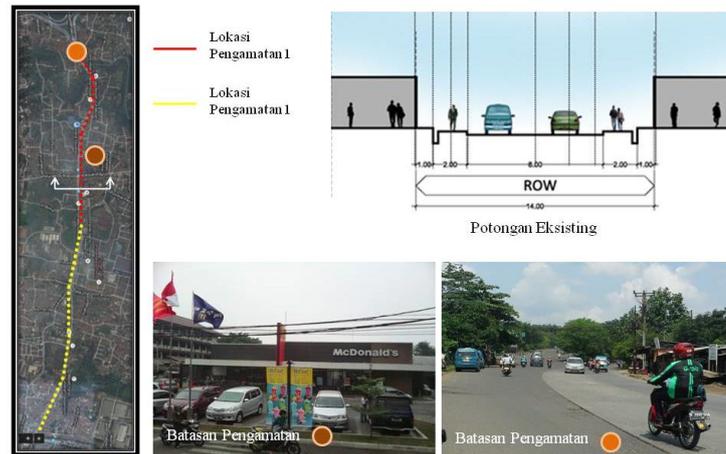
## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pemetaan Berdasarkan Tempat**

Berdasarkan pengamatan secara langsung didapat karakter lokasi pada pengamatan 1 (pintu utama Jalan Akses UI sampai dengan Resto Fast Food Mc. D Kelapa Dua), dapat dilihat pada Gambar 2 sebagai berikut:1) Panjang bagian kawasan pengamatan ini yaitu sekitar 1,2 kilometer, dimulai dari pintu utama Jalan Akses UI sampai dengan Resto Fast Food Mc. Donald, 2) Merupakan segmen yang berhubungan dengan kawasan kampus Universitas Gunadarma, 3) Peruntukkan lahan pada bagian pengamatan ini sebagian besar jasa pelayanan untuk

kebutuhan mahasiswa (fotokopi, rental komputer, alat tulis), 4) Aktivitas sirkulasi lalu lintas yang cenderung macet terjadi pada setiap malam minggu (hari Sabtu) karena penduduk yang bermukim di kawasan ini yang sebagian besar adalah mahasiswa untuk beraktivitas kumpul bareng bersama teman, sahabat, atau

pacar, 5) Sepanjang sisi kanan dan kiri penggal jalan di bagian pengamatan ini sudah tersedianya trotoar yang baik di lingkungan kampus universitas Gunadarma terutama pada kampus H dan E namun di sisi lainnya kondisi trotoar rusak atau masih kurang baik.



**Gambar 2. Batasan Lokasi Pengamatan 1**

Berdasarkan pengamatan secara langsung terdapat perabot jalan dengan berbagai kondisi yang melengkapi elemen sirkulasi dan jalur jalan di sepanjang Jalan Akses UI di lokasi pengamatan 1 sebagai berikut: 1) Trotoar / Jalur Pedestrian: terdapat di sisi kanan dan kiri jalan di sepanjang Jalan Akses UI, dengan lebar trotoar bervariasi antara 1,0 meter sampai 1,80 meter. Penutup permukaan trotoar dari bahan conbock/paving

block abu-abu dan beberapa bagian dengan aksesoris warna atau pola. Kondisi trotoar masih cukup baik di Kampus Universitas Gunadarma dan ada juga yang kurang baik serta rusak, 2) Halte: Belum tersedianya halte di sepanjang penggal jalan pada lokasi pengamatan 1 ini, 3) Ruang Parkir: Tidak ada yang khusus sebagai kantong parkir, namun memakai trotoar dan beberapa lahan kosong yang disediakan oleh pemilik toko. Dapat dilihat pada Gambar 3.



**Gambar 3. Kondisi Tempat Parkir**

4) Tempat Sampah: hanya ditemukan 4 buah, sudah tersedianya beberapa tempat sampah di sepanjang Jalan Akses Ui walaupun masih jarang jaraknya. Material tempat sampah ini

terbuat dari karet ban bekas yang diletakkan di trotoar dan ada juga dari potongan drum minyak yang diberi penyangga besi ada juga tempat sampah dari plastik yang berwarna –

warni serta ada dari tembok batu bata yang dibuat ditepi jalan. Perletakkan tempat sampah sangat acak dan tidak teratur. Kondisi umumnya sebagian besar tidak terawat, berwarna kusam dan rusak. Dapat dilihat pada Gambar 3, 5) Bak / Pot Tanaman: hanya ada beberapa buah bak / pot tanaman yang dibuat oleh masyarakat setempat. Semuanya dalam

kondisi kurang terawat baik fisiknya yang terbuat dari batu bata dipleset dengan bentuk kotak. Dapat dilihat pada Gambar 4. 6) Lampu Jalan: ada dua jenis lampu jalan dari PLN yang terpasang sepanjang penggal jalan Jl. Akses UI – Jl. Komjen Pol. M. Jasin, yaitu yang terpasang bersama tiang listrik, dan yang berdiri sendiri. Kondisi umumnya masih



**Gambar 4. Perabot Jalan (Tempat Sampah dan Bak/Pot Tanaman)**

menyala pada malam hari, hanya beberapa tempat tertentu terhalang sinarnya oleh rimbunan pohon peneduh. Dapat dilihat pada Gambar 4, 7) Pepohonan: ditanam di kanan dan kiri sepanjang penggal Jl. Akses UI – Jl.

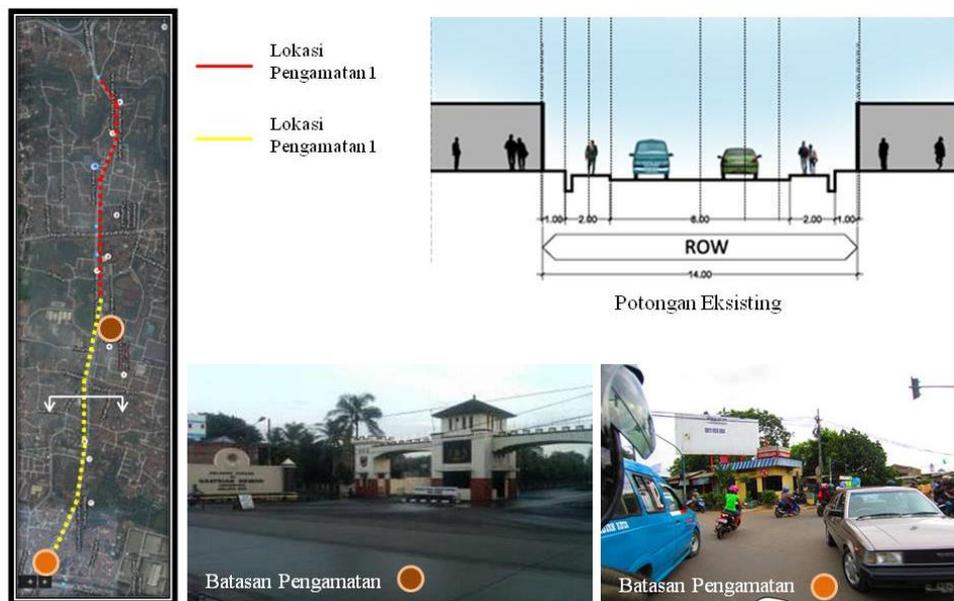
Komjen Pol. M. Jasin ini oleh Dinas Pertamanan Kota berupa jenis-jenis pohon peneduh. Tinggi pohon rata-rata mencapai 8 meter sampai 10 meter. Dapat dilihat pada Gambar 5.



**Gambar 5. Perabot Jalan (Pepohonan dan Lampu Jalan)**

Berikut karakter lokasi pada pengamatan 2 (Resto Fast Food Mc. D Kelapa Dua sampai dengan Pasar Pal) berdasarkan pengamatan secara langsung, dapat dilihat pada Gambar 5 sebagai berikut: 1) Panjang lokasi pengamatan ini relatif lebih panjang yaitu sekitar 1,55 Km, Resto Fast Food Mc. D Kelapa Dua sampai dengan Pasar Pal, 2) Merupakan lokasi yang mempunyai karakter relative tenang / sepi pada jam kerja, karena sebagian besar peruntukkan lahan masih berupa perumahan dan perkantoran, 3) Lokasi pengamatan ini tumbuh keramaian mulai sore hari dengan munculnya tenda-tenda PKL di sepanjang

trottoar yang menjajakan berbagai macam jenis makanan, 4) Lokasi pengamatan ini juga relative lebih ramai pada hari minggu (pagi) karena banya warung dan tenda PKL makanan yang buka dan dinikmati untuk sarapan pagi sebagai rereasi keluarga atau setelah olahraga pagi. Adanya Gereja Gideon juga meramaikan aktivitas pedestrian yang ikut misa kebaktian di hari minggu pagi, 5) Sepanjang sisi kanan dan kiri penggal jalan di lokasi pengamatan ini sudah tersedia di beberapa titik namun kondisinya terputus-putus, ada jua yang rusak dan kurang terawat kebersihannya. Lebar trotoarnya sekitar 1,50m.



**Gambar 6. Batasan Lokasi Pengamatan 2**

Berdasarkan pengamatan secara langsung terdapat perabot jalan dengan berbagai kondisi yang melengkapi elemen sirkulasi dan jalur jalan di sepanjang Jalan Akses UI di lokasi pengamatan 2 sebagai berikut: 1) Trotoar / Jalur Pedestrian: terdapat di sisi kanan dan kiri jalan di sepanjang Jalan Akses UI, dengan lebar trotoar bervariasi antara 1,0 meter sampai 1.80 meter. Penutup permukaan trotoar dari bahan conbock / paving block abu-abu dan beberapa bagian dengan aksen warna atau pola. Kondisi trotoar masih cukup baik di Kampus Universitas Gunadarma dan ada juga yang kurang baik serta

rusak, 2) Halte: Tersedianya 1 halte di depan Gereja Gideon yang bernama Halte Gideon pada lokasi pengamatan 2 ini, 3) Ruang Parkir: Tidak ada yang khusus sebagai kantong parkir, namun memakai trotoar dan beberapa lahan kosong yang disediakan oleh pemilik toko. Dapat dilihat pada Gambar 3, 4) Tempat Sampah: hanya ditemukan 6 buah, sudah tersedianya beberapa tempat sampah di sepanjang Jalan Akses Ui walaupun masih jarang jaraknya. Material tempat sampah ini terbuat dari karet ban bekas yang diletakkan ditrotoar dan ada juga dari potongan drum minyak yang diberi

penyangga besi ada juga tempat sampah dari plastik yang berwarna – warni serta ada dari tembok batu bata yang dibuat ditepi jalan. Perletakkan tempat sampah sangat acak dan tida teratur. Kondisi umumnya sebagian besar tidak terawat, berwarna kusam dan rusak. Dapat dilihat pada Gambar 3, 5) Bak / Pot Tanaman: hanya ada beberaa buah bak / pot tanaman yang dibuat oleh masyarakat setempat. Semuanya dalam kondisi kurang terawatt baik fisik baknya yang terbuat dari batu bata dipleser dengan bentuk kotak. Dapat dilihat pada Gambar 4, 6) Lampu Jalan: ada dua jenis lampu jalan dari PLN yang terpasang sepanjang penggal jalan Jl. Akses UI – Jl. Komjen Pol. M. Jasin, yaitu yang terpasang bersama tiang listrik, dan yang berdiri sendiri. Kondisi umumnya masih menyala pada malam hari, hanya beberapa tempat tertentu terhalang sinarnya oleh rimbunan pohon peneduh. Dapat dilihat pada Gambar 4, 7) Pepohonan: ditanam di kanan dan kiri sepanjang penggal Jl. Akses UI – Jl. Komjen Pol. M. Jasin. ini oleh Dinas Pertamanan Kota berupa jenis-jenis pohon peneduh. Tinggi pohon rata-rata mencapai 8 meter sampai 10 meter. Dapat dilihat pada Gambar 5.

### **Pemetaan Berdasarkan Manusia**

Langkah pemetaan ini menekankan pada pergerakan (sirkulasi) dan aktivitas manusia pada suatu periode waktu tertentu. Berikut penjelasan hasil pengamatan para pelaku dan aktifitas manusia pada trotoar di Jalan Akses UI Kelapa Dua:

Pejalan Kaki: 1) Pada umumnya yang dominan melakukan aktivitas pejalan kaki adalah para mahasiswa yang berangkat ke kampus dan pulang dari kampus (Universitas Gunadarma, STIE). Mereka bergerombol pada pusat-pusat / simpul-simpul persimpangan jalan lingkungan untuk menunggu angkutan umum (transit), 2) Frekuensi keramaian pejalan kaki mahasiswa ini juga terjadi pada jam-jam tertentu, seperti: pada pagi hari (08.00 – 10.00), siang hari (12.00 – 14.00) saat

jam istirahat, dan sore hari (16.00 – 17.00), 3) Masyarakat / penduduk sekitar kawasan penggal Jalan Akses UI melakukan aktivitas berjalan kaki, untuk jarak yang pendek dari rumah ke toko / warung atau tepi jalan untuk menunggu angkutan umum. 4) Aktivitas pejalan kaki juga sangat dominan pada saat tertentu, seperti pada hari jumat siang, terutama di lingkungan sekitar yang terdapat Masjid (untuk melakukan sholat jumat). Pada hari sabtu malam minggu penduduk sekitar atau penghuni kosan terutama mahasiswa yang beraktivitas untuk melakukan kumpul bareng bersama teman, sahabat atau pacar. Pada hari minggu pagi penduduk sekitar pada daerah Pasar PAL yang beraktivitas rekreasi keluarga untuk mencari pusat-pusat jajanan / sarapan pagi dan pergi berbelanja bahan pokok makanan yang tersebar di sepanjang penggal jalan tersebut. Juga aktivitas pada lokasi sekitar Gereja untuk misa Minggu. 1) Pengendara Kendaraan Umum dan Penumpang: Pengendara kendaraan umum (angkutan Kota dan ojek online) cukup mendominasi lalu lintas dipenggal Jalan Akses UI. Mereka melayani transportasi untuk mahasiswa, pelajar dan masyarakat umum. Ada kecenderungan ketidaksiplinan / ketidaktertiban mereka dalam menaikkan atau menurunkan penumpang serta berhenti lama dipinggir jalan menunggu penumpang, sehingga sering membuat arus lalu lintas sedikit terganggu kelancarannya. Pengendara kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor) didominasi oleh mahasiswa dan pegawai kantor yang melakukan aktivitas berangkat ke dan pulang dari kampus atau tempat kerja, serta toko / kios yang melayani jasa-jasa fotokopi, 2) Pedagang Kaki Lima / Toko / Kios: Pada umumnya pedagang kaki lima (temporer) disepanjang penggal Jalan Akses UI adalah penduduk pemukiman sekitar kawasan tersebut ada juga yang tempat tinggalnya jauh dari daerah kawasan tersebut. Mereka akan melakukan aktivitas pada saat-

saat tertentu, yaitu datang membuka dagangannya atau pulang menutup dagangannya. Rata-rata mulai berdagang ada yang dari jam (09.00 – 18.00) ada juga yang mulai pada sore hari pukul (17.00 – 24.00), ada pula beberapa pedagang beraktivitas sampai dini hari. Jenis barang dagangan PKL umumnya berupa makanan, minuman, dan rokok. Pedagang yang memiliki pertokan / kios / warung yang relatif lebih permanen, biasanya bertempat tinggal dibelakang bangunan toko / kiosnya. Mereka membuka toko / warung / kiosnya dari pagi hari sampai malam hari (08.00 – 22.00). Jenis barang yang diperdagangkan sangat beragam untuk keperluan sehari-hari, serta untuk kebutuhan aktivitas mahasiswa dan pelajar.

Untuk lebih mempertajam hasil penelitian, penulis melakukan pengisian kuesioner kepada beberapa responden dengan berbagai jenis pekerjaan yang terdiri dari mahasiswa, karyawan, dosen, dan sebagainya.

Pada langkah penelitian ini, diambil 12 orang responden secara acak (usia diatas remaja, tidak memandang jenis kelamin). Waktu penelitian dibagi dalam 3 shift, yaitu: pagi, siang, dan sore. Masing-masing waktu dialokasikan selama sekitar 1 jam. Garis besar pertanyaan yang diajukan oleh peneliti, yaitu: Macam hambatan di jalur pejalan kaki pada lokasi pengamatan 1, Route Pedestrian & Transportasi yang Digunakan di Lokasi Pengamatan 1. Berikut hasil tabel pada lokasi pengamatan.

**Tabel 1. Macam Hambatan di Jalur Pedestrian di Lokasi Pengamatan 1**

Macam Hambatan di Jalur Pedestrian (yang menjawabnya)	Pagi	Siang	Sore
1. Jalur pedestrian rusak	5 org	4 org	5
2. Jalur tertutup aktivitas lain	4	5	4
3. Tidak ada jalur pedestrian	3	2	3
<b>Jumlah Responden</b>	12 orang (100%)	12 orang (100%)	12 orang (100%)

**Tabel 2. Route Pedestrian & Transportasi yang Digunakan di Lokasi Pengamatan 1**

Tujuan Ke	Kampus	Kantor	Rumah Kost	Toko / Warung	Lainnya
Asal					
<b>Kampus</b>	JK	JK	JK	JK	JK
	KD	KD	KD	KD	KD
<b>Kantor</b>	JK	JK	JK	JK	JK
	KD	KD	KD	KD	KD
<b>Rumah Kost</b>	JK 2	JK	JK 2	JK 1	JK
	KD 1	KD 2	KD	KD	KD
<b>Toko / Warung</b>	JK	JK	JK	JK	JK
	KD 1	KD	KD	KD	KD
<b>Lainnya</b>	JK	JK	JK	JK	JK
	KD 1	KD	KD 1	KD	KD

Keterangan: JK = Jalan kaki (5 orang = 42%),

KD = Kendaraan semua jenis (7 orang = 58%)

Hasil wawancara kepada responden di lokasi pengamatan 1, dapat dilihat pada Tabel 1, dari berbagai asal dan tujuan, mereka yang menaiki kendaraan bermotor sangat dominan (58%) daripada mereka yang berjalan kaki (42%).

Pada langkah penelitian ini, diambil 10 orang responden secara acak (usia diatas remaja, tidak memandang jenis kelamin).

Waktu penelitian dibagi dalam 3 shift, yaitu: pagi, siang, dan sore. Masing-masing waktu dialokasikan selama sekitar 1 jam. Garis besar pertanyaan yang diajukan oleh peneliti, yaitu :  
 Macam hambatan di jalur pejalan kaki pada lokasi pengamatan 2, Route Pedestrian & Transportasi yang Digunakan di Lokasi Pengamatan 2. Berikut hasil tabel pada lokasi Pengamatan 2.

**Tabel 3. Macam Hambatan di Jalur Pedestrian di Lokasi Pengamatan 2**

Macam Hambatan di Jalur Pedestrian (yang menjawab ya)	Pagi	Siang	Sore
1. Jalur pedestrian rusak	4 org	5 org	3
2. Jalur tertutup aktivitas lain	5	4	4
3. Tidak ada jalur pedestrian	3	2	5
<b>Jumlah Responden</b>	12 orang (100%)	12 orang (100%)	12 orang (100%)

**Tabel 4. Route Pedestrian & Transportasi yang Digunakan di Lokasi Pengamatan 2**

Tujuan Ke	Kampus	Kantor	Rumah Kost	Toko / Warung	Lainnya
<b>Asal</b>					
<b>Kampus</b>	JK	JK	JK	JK	JK
	KD	KD	KD	KD	KD
<b>Kantor</b>	JK	JK	JK	JK	JK
	KD 1	KD	KD	KD 1	KD 1
<b>Rumah Kost</b>	JK	JK	JK	JK 1	JK
	KD 1	KD 2	KD	KD	KD
<b>Toko / Warung</b>	JK	JK 1	JK	JK	JK
	KD 1	KD	KD	KD	KD 1
<b>Lainnya</b>	JK	JK	JK	JK	JK
	KD 1	KD	KD 1	KD	KD

Keterangan: JK = Jalan kaki (2 orang = 17%)

KD = Kendaraan semua jenis (10 orang = 83%)

Hasil wawancara kepada responden di lokasi pengamatan 1, dapat dilihat pada Tabel 1, dari berbagai asal dan tujuan, mereka yang

menaiki kendaraan bermotor sangat dominan (83%) daripada mereka yang berjalan kaki (17%).

## SIMPULAN

Hasil temuan di lapangan (data existing) dan hasil pengolahan data tersebut (berdasarkan analisis temuan), menggunakan cara membagi Jalan Akses UI (sepanjang 2,75 km) menjadi 2 pengamatan: Pengamatan 1 sepanjang 1,2 km, Pengamatan 2 sepanjang 1,55 km

Berdasarkan dari hasil penelitian masing-masing pengamatan ditinjau karakteristiknya, walaupun mungkin hanya sedikit sekali perbedaannya. Namun masing-masing pengamatan tersebut tetap digali dan dioptimalkan potensinya. Pusat-pusat keramaian (pedestrian) kawasan pada pagi dan sore hari terjadi di dua kutub (ujung), yaitu lokasi pengamatan 1 dan lokasi pengamatan 2.

Lokasi pengamatan 1 sangat ramai aktivitasnya pada jam-jam perkuliahan mahasiswa yang datang hadir kuliah dan yang pulang kuliah. Serta aktivitas mahasiswa mencari jasa-jasa fotokopi untuk kepentingan perkuliahannya. Dan pada malam hari terkadang terjadi kemacetan. Sedang pada lokasi pengamatan 2 menjadi pusat keramaian pada sore – malam hari, kondisi ini terjadi karena tepat dengan jam pulang kerja dari arah Jakarta Timur (Pasar Rebo, Ciracas) yang merupakan kawasan industri dan dibukanya tenda-tenda bagi PKL yang menyediakan aneka pilihan makanan yang digemari sehingga tidak terpakainya jalur pedestrian yang sudah tersedia

Komponen dari elemen jalan yang tersebar tidak merata dan kurang strategis ditinjau dalam tujuan memberikan efektivitas dan efisiensi bagi penggunaannya. Maka pedestrian juga kurang optimal menggunakan jalur trotoar yang sudah ada mereka lebih praktis dan ekonomis menggunakan transportasi kendaraan untuk mencapai lokasi-lokasi yang dituju. Jarak pencapaian yang relatif jauh (bentang penggal jalan sepanjang 2,75 Km).

Minimnya kelengkapan komponen elemen jalan dan kondisi yang kurang terawat, menimbulkan ketidakteraturan dan ketidaktertiban dari semua pengguna jalur penggal Jalan Akses UI. Kondisi ini juga tidak atau kurang menjamin optimalnya fungsi-fungsi keamanan dan kenyamanan bagi pedestrian yang beraktivitas di jalur jalan tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ching, Francis DK. (1991) *Bentuk, Ruang Dan Susunannya*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Darmawan, Edy. (2003) *Teori Dan Implementasi Perancangan Kota*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Darmawan, Edy. (2003). *Teori Dan Kajian Ruang Publik Kota*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Haryadi & B. Setiawan. (1995) *Arsitektur Lingkungan Dan Perilaku*. Jakarta: Dirjen Dikti Depdikbud.
- Lynch, Kevin. (1962) *The Image Of The City*. England: The MIT Press.
- Rubenstein, Harvey M. (1992) *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*; John Wiley & Sons; New York.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. (1995) *Psikologi Lingkungan*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Shirvani, Hamid. (1985) *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Spreiregen, Paul D. (1965) *Urban Design; The Architecture Of Towns And Cities*. New York: McGraw Hill Book Company.
- Utterman, RK. (1984) *Accommodating The Pedestrian*. New York: Van Nostrand Rainhord Company.
- Syoufa, Ade. (2017). Tinjauan Tingkat Keamanan dan Kenyamanan Pejalan Kaki pada Desain Trotoar Jalan Margonda Raya Depok dengan Jalan Padjajaran Bogor, *Jurnal Desain dan Konstruksi*, Vol 16 No2, P. 144.