

PEMILIHAN PEDESTRIAN WAYS DITINJAU DARI PERSEPSI PENGGUNA DI KORIDOR JALAN GUNUNG SAHARI JAKARTA PUSAT

Abdurrahman Ibnu Auf¹, Titin Woro Murtini², Siti Rukayah³
^{1,2,3} Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro Semarang
Jl. Prof Sudarto SH Tembalang Semarang 50131

Abstrak

Koridor Jalan Gunung Sahari merupakan salah satu pusat pertumbuhan kota di Jakarta Pusat. Banyak aktivitas yang terjadi pada koridor tersebut. Seiring perkembangannya Jalan Gunung Sahari mengalami peningkatan aktivitas kendaraan bermotor yang cukup padat. Hal ini berpengaruh pada penggunaan jalur pedestrian. Namun, jalur pedestrian pada Jalan Gunung Sahari mengalami ketimpangan pengguna, yaitu di sisi sebelah timur lebih ramai pengguna, sedangkan di sisi sebelah barat hampir tidak terdapat pengguna. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi persepsi pengguna pedestrian ways dalam menentukan jalur yang diambil ketika berjalan pada pedestrian ways di koridor Jalan Gunung Sahari Jakarta Pusat. Penelitian ini menghasilkan bahwa faktor yang paling berpengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian di koridor jalan gunung sahari adalah faktor aktivitas pendukung yang terdiri dari ruang, aktivitas, dan jalur pedestrian itu sendiri.

Hipotesis yang mengatakan bahwa "Persepsi pengguna pedestrian ways dipengaruhi oleh perkembangan aktivitas di koridor tersebut terutama pedestrian yang dianggap nyaman, aman, menyenangkan dan memiliki daya tarik akan lebih ramai" ternyata setelah diteliti lebih dalam faktor yang paling berpengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian adalah aktifitas pendukung.

Kata Kunci : *Persepsi pengguna, Koridor, Jalan Gunung Sahari*

LATAR BELAKANG

Kota merupakan pusat segala aktivitas kehidupan dan terdiri dari beberapa bentukan bangunan yang difungsikan menampung segala aktivitas kehidupan tersebut. Dalam hal ini diperlukan adanya suatu hal yang dapat menyatukan segala aktivitas kehidupan yang ada dalam kota itu sendiri. Sesuatu itu adalah elemen kota, elemen kota ini untuk mengorganisir ruang-ruang kota (City room) elemen kota ini terdiri dari street and square. Kota yang tidak memiliki kedua hal tersebut tidak mungkin melaksanakan aktivitas kotanya. Karena pada dasarnya kota merupakan hasil dari bentukan fisik (Physical Spatial Entity). Sehingga bentuk fisik tersebut menimbulkan suatu permasalahan pada titik dan sumbu suatu kota.

Jakarta merupakan Ibukota Indonesia yang secara terus menerus mengalami perkembangan, misalnya perencanaan dan perluasan kota dan peningkatan aktivitas masyarakat di berbagai bidang. Koridor Jalan Gunung Sahari merupakan pusat pertumbuhan kota. Hal ini dikarenakan banyaknya aktivitas yang terjadi pada kawasan tersebut. Jalan Gunung Sahari sebagai salah

satu jalan utama penghubung antara kawasan Pasar Senen menuju kawasan Mangga Dua, dan juga sebagai jalan alternatif menuju Kawasan Pantai Ancol. Seiring perkembangannya Jalan Gunung Sahari mengalami peningkatan aktivitas kendaraan bermotor yang cukup padat. Sehingga disepanjang jalan tersebut difungsikan sebagai area Pendidikan, Perkantoran, Perdagangan dan Jasa. Peningkatan aktivitas di Jalan Gunung Sahari disamping sebagai jalan utama penghubung antara Kawasan Pasar Senen dengan Kawasan Mangga Dua juga dikarenakan kondisi Jalan Gunung Sahari sendiri, misalnya adanya Plaza Golden Trully, Halte Pemberhentian Trans Jakarta, dan keberadaan PKL di saat jam tertentu. Sehingga Jalan Gunung Sahari menjadi pilihan para karyawan/pegawai sebagai jalan utama menuju titik A ke titik B, parkir kendaraan bermotor, bajai/ojek dan selain itu sebagai tempat menunggu kendaraan umum maupun pribadi untuk melanjutkan perjalanan yang diinginkan.

Peningkatan aktivitas tersebut tentunya pada penggunaan jalur pedestrian. Jalur pedestrian pada Koridor Gunung Sahari mengalami

peningkatan kegiatan yang cukup pesat menyusul meningkatnya perkembangan aktivitas di koridor jalan tersebut. Namun, yang menjadi permasalahan yaitu timpangnya pengguna jalur pedestrian di sisi barat dan di sisi timur koridor jalan tersebut. Disisi sebelah timur lebih ramai ketimbang sisi sebelah barat. Fenomena ini menarik untuk diteliti karena mengingat fungsi jalur pedestrian yang sama, namun memiliki perbedaan daya tarik bagi pengguna. Sehingga dibutuhkan penelitian tentang kajian pemilihan jalur pedestrian ways ditinjau dari persepsi pengguna di koridor Jalan Sahari Jakarta Pusat.

MATERI

Peningkatan Aktivitas Koridor

1. Pertumbuhan Koridor

Menurut Zahnd (1999) bahwa elemen koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan dan pohon) yang membentuk sebuah ruang. Koridor termasuk dalam linkage atau visual perkotaan yang merupakan salah satu dari 3 pendekatan, dua pendekatan lainnya yaitu linkage struktural dan linkage kolektif.

Koridor sebagai ruang pergerakan sangat berpengaruh terhadap sirkulasi, sedangkan elemen sirkulasi pada urban design merupakan peralatan yang bermanfaat dalam menyusun lingkungan kota karena dapat membentuk, mengarahkan, dan mengontrol pola aktivitas dan pengembangan suatu kota (Shirvani, 1985). Keberadaan koridor sebagai elemen pembentuk kota tidak lepas dari factor yang ada pada koridor tersebut, yaitu :

- a. Fasade
- b. Figure Ground
- c. Pedestrian Ways.

2. Peningkatan Activity Support

Suatu kawasan akan terus berkembang seiring tumbuhnya aktivitas-aktivitas yang ada pada kawasan tersebut. Menurut Shirvani (1985) activity support termasuk didalamnya semua fungsi dan kegiatan yang memperkuat ruang-ruang public kota, antara aktivitas dan ruang fisik selalu saling melengkapi. Bentuk, lokasi, dan karakter suatu tempat spesifik akan menarik munculnya fungsi, penggunaan, ruang dan aktivitas yang spesifik pula. Sebaliknya suatu kegiatan cenderung

memperlihatkan lokasi yang layak dan baik untuk mendukung kegiatan itu sendiri.

3. Persepsi Pengguna Pedestrian

Dari uraian diatas dapat dijelaskan bahwa manusia sebagai pengamat selalu melakukan eksplorasi pada setiap objek yang ada disekitarnya. Selanjutnya makna yang berasal dari kekhasan suatu objek maupun lingkungan, bahkan sesuatu yang abstrak akan ditangkap oleh panca indera manusia sebagai suatu rangsangan. Rangsangan tersebut kemudian diproses dalam benak pengamat terhadap lingkungan sekitarnya. Pandangan final itulah yang disebut sebagai persepsi yang menghasilkan citra menurut pendapat pengamat. Rangsangan tersebut dapat berupa suatu objek, kualitas, hubungan antar gejala, maupun peristiwa, yang disadari dan dimengerti oleh pengamat. Dalam perancangan kota, terbentuknya persepsi dicapai melalui kontak pada fenomena visual (yang mengacu kepada konstasi, figure, dan latar belakang, gerakan, dan ilusi) yang ditimbulkan oleh bentuk-bentuk dan aktivitas yang terlihat oleh pengamat.

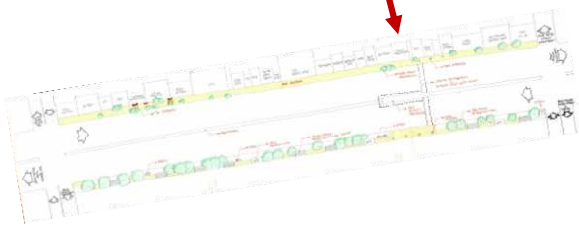
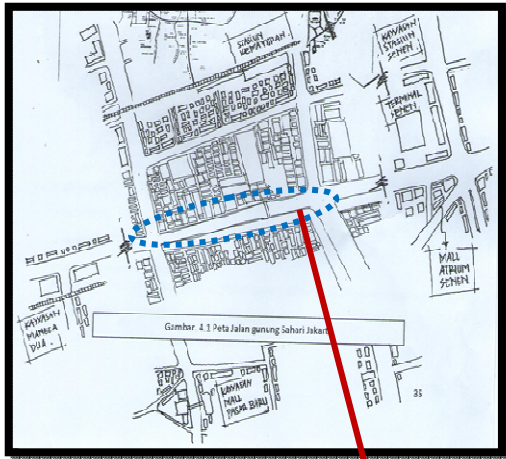
4 Jalur Evakuasi

Evakuasi darurat adalah perpindahan langsung dan cepat dari orang-orang yang menjauh dari ancaman atau kejadian yang sebenarnya dari bahaya. Contoh berkisar dari evakuasi skala kecil sebuah bangunan karena ancaman bom atau kebakaran sampai pada evakuasi skala besar sebuah distrik karena banjir, penembakan atau mendekati badai. Dalam situasi yang melibatkan bahan-bahan berbahaya atau kontaminasi, pengungsi sebaiknya didekontaminasi sebelum diangkut keluar dari daerah yang terkontaminasi.

DISKUSI DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Jalur Pedestrian Jalan Gunung Sahari Jakarta Pusat

Jalur pejalan kaki Jalan Gunung Sahari Jakarta Pusat terdiri dari jalan pedestrian yang posisinya sebelah timur penggal Jalan Gunung Sahari. Berikut adalah gambaran mengenai keadaan jalur pedestrian di Jalan Gunung Sahari.



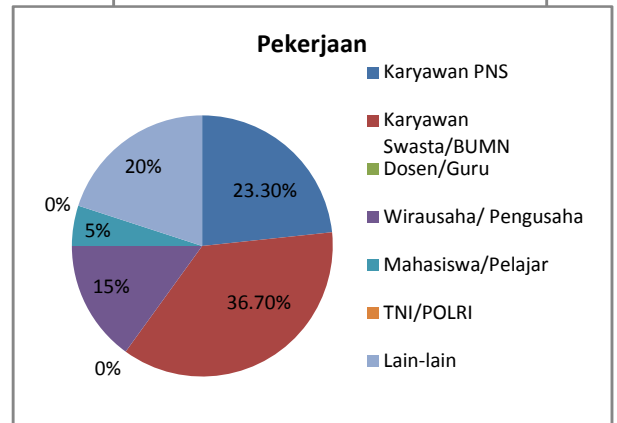
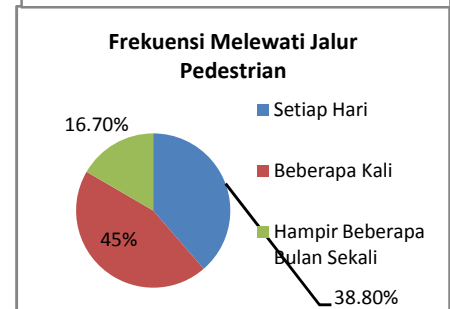
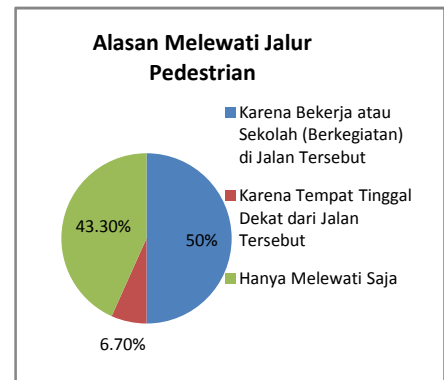
Gambar1. Gambar peta dan 3D Jalan Gunung Sahari Jakarta

Gambaran Umum Responden

Responden penelitian ini sebanyak 60 orang, dan Jumlah responden terbagi dalam dua waktu penyebaran yaitu pagi menjelang sore hari dan sore menjelang malam hari. Jumlah 60 mengacu pada teori Bungin (2005) yaitu sample besar jumlah sample atau n sekurang-kurangnya ≥ 30 orang pada tiap kasus. Hal ini

kasus dibagi berdasarkan waktu penyebarannya.

Responden dibagi menjadi beberapa kategori, dalam kasus ini kategori responden terbagi menjadi 3 kategori, yaitu (1) Frekuensi waktu melewati jalur pedestrian, (2) Alasan melewati jalur pedestrian dan (3) Pekerjaan. Tiga kategori ini dinilai paling erat hubungannya dengan lokus penelitian.



Gambar 2. Diagram Data Responden

Hasil Pengolahan data

Dari hasil pengolahan data statistik, dapat diketahui komposisi jawaban responden terhadap pilihan skala jawaban yang tersedia (tiga skala : sangat setuju, biasa saja, tidak setuju) pada tiap-tiap indikator pengukuran yang berupa item-item pertanyaan. **Persepsi pengguna pedestrian merupakan variable**

bebas. Indikator dari variabel persepsi pengguna pedestrian ada empat, yaitu : **Perkembangan Koridor, Aktivitas Pendukung, Land Use, dan Perkembangan Aktivitas.**

Tabel 1. Pertanyaan Perkembangan Koridor

	Sangat Setuju	Biasa Saja	Tidak Setuju
Bentuk fasade yang menarik akan mengundang orang untuk berjalan di depannya	55%	40%	5%
Bangunan yang padat lebih mengundang dibanding yang kosong	50%	38,3%	11,7%
Adanya trotoar akan mempermudah pejalan kaki	98,3%	0%	1,7%

Tabel 2. Pertanyaan Aktifitas Pendukung

	Sangat Setuju	Biasa Saja	Tidak Setuju
Disisi sebelah kiri lebih banyak aktifitas yang membentuk ruang pejalan kaki dibanding sisi barat	66,7%	28,3%	5%
Aktifitas yang ada di sekitar trotoar (adanya mall, kantor, dll) akan mempengaruhi minat pejalan kaki	66,7%	18,3%	15%
Trotor di sisi kiri lebih ramai karena adanya aktifitas pendukung sedangkan disisi barat tidak terdapat aktivitas	50%	35%	15%

pendukung			
-----------	--	--	--

Tabel 3. Pertanyaan Land Use

	Sangat Setuju	Biasa Saja	Tidak Setuju
Bangunan perdagangan akan mempengaruhi minat pejalan kaki	68,3%	23,3%	8,3%
Bangunan perkantoran akan mempengaruhi minat pejalan kaki	40%	51,7%	8,3%
Bangunan Jasa akan mempengaruhi minat pejalan kaki,	40%	48,3%	11,7%
Bangunan pendidikan akan mempengaruhi minat pejalan kaki.	46,7%	40%	13,3%

Tabel 4. Perkembangan aktifitas

	Sangat Setuju	Biasa Saja	Tidak Setuju
Adanya bangunan di sepanjang jalan mendukung aktifitas pedestrian	58,3%	35%	6,7%
PKL, Pangkalan Ojeg, Mall, mendukung ramainya trotoar,	53,3%	25%	21,7%
Adanya halte mendukung ramainya trotoar	70%	28,3%	1,7%

Tabel 5. Pertanyaan Pemilihan Jalur Pedestrian

	Setuju		Setuju
Sisi sebelah timur ramai dan membuat kesan aman jika berjalan disisi tersebut, sedangkan disisi kiri sepi sehingga membuat kesan seram	43,3%	41,7%	15%
Trotoar di sisi barat memiliki vegetasi dan street furniture yang lengkap, namun pejalan kaki lebih nyaman berjalan di sisi timur dikarenakan bayangan bangunan cukup untuk meneduh pejalan kaki sehingga tetap nyaman untuk dilewati	66,7%	30%	3,3%
Adanya outlet pertokoan, mall, halte, PKL di sisi timur memberikan kesan menyenangkan	60%	25%	15%
Trotoar yang sesuai kriteria belum tentu menarik	58,3%	28,3%	58,3%

Selanjutnya nilai-nilai mean, modus, dan standart deviasi yang diperoleh pada masing-masing indikator penelitian atau masing-masing item pertanyaan merupakan rata-rata dan rentang jawaban yang diberikan oleh responden. Nilai-nilai ini juga dapat dipergunakan untuk menggambarkan kondisi tampilan fasade bangunan dan kualitas visual yang dirasakan responden di koridor jalan

pemuda pada hal ini segmen 1. Hasil penilaian responden pada faktor-faktor dalam tampilan fasade (variable bebas) disajikan pada tabel. 5.9 Dan kualitas visual dalam hal ini serial vision (variable terikat) disajikan pada tabel. 5.8.

Tabel 6 Nilai Mean, Modus, Tentang Pemilihan Jalur Pedestrian

No.	Indikator	pertanyaan	Dev.std	Modus	Mean per item	Mean per faktor
1.	Perkembangan Koridor	Fasade	0.597	3	2.50	7.85
2.		Figure Ground	0.691	3	2.38	
3.		Pedestrian Ways	0.258	3	2.97	
4.	Aktifitas Pendukung	Ruang	0.585	3	2.62	7.48
5.		Aktivitas	0.748	3	2.52	
6.		Pedestrian Ways	0.732	3	2.35	
7.	Land Use	Perdagangan	0.643	2	2.60	9.53
8.		Perkantoran	0.624	2	2.32	
9.		Jasa	0.666	3	2.28	
10.		Pendidikan	0.705	3	2.33	
11.	Perkembangan Aktivitas	Fungsi Bangunan	0.624	3	2.52	7.52
12.		Aktivitas Pendukung (PKL, Pangkalah Ojeg, Mall)	0.813	3	2.32	
13.		Transportasi Massal	0.504	3	2.68	
14.	Kriteria Jalur Pedestrian	Keamanan	0.715	3	2.28	9.82
15.		Kenyamanan	0.551	3	2.63	
16.		Menyenangkan	0.746	3	2.45	
17.		Daya Tank	0.723	3	2.45	

Pengujian Hipotesis

Hipotesis pada penelitian ini untuk menguji persepsi pengguna (variabel bebas) terhadap pemilihan jalur pedestrian (variabel terikat) pada koridor sisi barat dan sisi timur di jalan gunung sahari Jakarta Pusat. Syarat diterimanya hipotesis adalah :

- Signifikasi $t_{hitung} < \alpha (0.05) \sim \alpha < \alpha (0.05)$
- $t_{tabel} (2,003) < t_{hitung}$

Selanjutnya, hasil pengolahan data dengan menggunakan analisis regresi dibantu program komputer SPSS versi 15 dapat dilihat pada Tabel dibawah ini *uji statistic*

Uji Statistik : Tingkat Signifikansi dan Nilai Regresi (B) Antar Variabel

Area Peneliti an	Indikator	Hipotesis	(r ²)*	Koefisi en Regresi	Nilai P (Tingkat Signifikansi hitung)	t tabel (P ada α 0,05)	t hitung*	Artinya
Koridor jalan	Perkembangan Koridor	H ₀ Tidak ada pengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian	0,358	0,064	0,790	2,003	0,268	H ₀ diterima
	Aktifitas Pendukung	H ₀ Ada pengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian	0,358	0,432	0,005	2,003	2,928	H ₀ ditolak
	Land Use	H ₀ Tidak ada pengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian	0,358	0,261	0,084	2,003	1,762	H ₀ diterima
	Perkembangan Aktifitas	H ₀ Tidak ada pengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian	0,358	0,150	0,447	2,003	0,766	H ₀ diterima

Keterangan :

- * pada taraf kepercayaan 95%, atau α 0.05 (Cozby, 2009; Bungin, 2005; Sugiyono, 2009). Taraf kepercayaan adalah sisi balik dari signifikansi, apabila signifikansi 5%, maka taraf kepercayaan adalah 95% (Bungin, 2005).
- r² adalah antara 0.000 sampai dengan \pm 1.000 (Cozby, 2009).
- Nilai P = P – value =Tingkat signifikansi hitung : adalah sebuah tingkatan yang teramati atau *Observed Significance Level*

Pengaruh Persepsi Pengguna

Hipotesis pada penelitian ini menguji pengaruh persepsi pengguna (variabel bebas) terhadap pemilihan jalur pedestrian (variabel terikat) di Jl. Gunung Sahari Jakarta Pusat :

H₀ : Tidak ada pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

H₁: ada pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

Karena signifikansi_{hitung} (0.000 < α (0.005), maka H₀ dapat ditolak sehingga (hipotesis dapat diterima. Pada variabel bebas semua berpengaruh terhadap jalur pedestrian dengan nilai 3,58% tetapi apabila semua variabel dilihat secara parsial aktifitas pendukung yang paling menonjol, maka dapat disimpulkan bahwa Aktifitas pendukung berpengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian.

Nilai r² sebesar 0.358 – 0.5 menunjukkan bahwa dari 3,58 % komponen arsitektur, pengaruh persepsi pengguna jalur pedestrian terhadap pemilihan jalur pedestrian di koridor jalan gunung sahari sebesar 65%. Adapun 35% sisanya dijelaskan oleh faktor-faktor lain diluar yang dibahas diluar penelitian ini. Selanjutnya besarnya pengaruh variabel bebas (dinyatakan dengan x) terhadap variabel terbuka (dinyatakan dengan y) dapat dinyatakan dengan persamaan sebagai berikut :

$$Y = 2,463 + 0,064 X_1 + 0,432 X_2 + 0,261 X_3 + 0,150 X_4 + 1,840$$

KESIMPULAN

Penelitian ini telah mencapai tujuan penelitian, yaitu untuk mengetahui persepsi pengguna jalur pedestrian terhadap pemilihan jalur pedestrian. Penelitian ini dilakukan dalam dua waktu yaitu pada pagi menjelang siang hari dan sore menjelang malam.

Penelitian ini menghasilkan bahwa faktor yang paling berpengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian di koridor jalan gunung sahari adalah faktor **aktivitas pendukung yang terdiri dari ruang, aktivitas, dan jalur pedestrian** itu sendiri. Ini dibuktikan dari hasil perhitungan aplikasi SPSS yaitu (t) hitung lebih besar dari (t) tabel yang berarti bahwa H_0 (variabel tidak berpengaruh) ditolak.

Selain itu penelitian ini juga mengungkap bahwa persepsi pengguna jalur pedestrian sangat berpengaruh terhadap pemilihan yang dibuktikan dengan signifikansi sebesar 0,005 yang berarti dalam rumus SPSS signifikan terhadap hasil yang didapat.

Hipotesis yang mengatakan bahwa **“Presepsi pengguna pedestrian ways dipengaruhi oleh perkembangan aktifitas di koridor tersebut terutama pedestrian ways yang dianggap nyaman, aman, menyenangkan dan memiliki daya tarik akan lebih ramai”** ternyata setelah diteliti lebih dalam faktor yang paling berpengaruh terhadap pemilihan jalur pedestrian adalah aktifitas pendukung.

Penelitian ini juga menghasilkan bahwa kriteria *pedestrian ways* sebagai salah satu faktor pemilihan jalur pedestrian yang terdapat 4 faktor antara lain : keamanan, kenyamanan, menyenangkan, daya tarik.

Sesuai dengan teori dari Utterman (1984) dan teori tentang desain *pedestrian ways* menurut Nagasari (2014) adalah sebagai berikut :

Keamanan

Dalam penelitian ini keamanan menurut pedestrian yaitu jalur pedestrian yang ramai banyak orang berlalu lalang dan banyak orang berkegiatan, dalam kasus ini terdapat disisi sebelah timur. Dan bertentangan dengan teori Nagasari yang mengatakan bahwa keamanan terbentuk dari bahan penyusun jalur pedestrian.

Menyenangkan

Dari penelitian ini mendapatkan hasil disisi sebelah timur jalur pedestrian lebih menyenangkan dibandingkan sisi sebelah barat dikarenakan terdapat beberapa aktivitas pendukung seperti (mall, halte, dan PKL) ini sesuai dengan teori Nagasari (2014) yang berpendapat bahwa jalur pedestrian yang

menyenangkan apabila terdapat aktivitas yang mendukung.

Kenyamanan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa nyaman menurut pedestrian adalah jalur pedestrian yang dapat memberikan pelayanan bagi penggunaannya seperti (adanya aktivitas pendukung, adanya bangunan yang dapat mengurangi panas matahari).

Daya Tarik

Penelitian menunjukkan bahwa jalur pedestrian di sisi timur lebih menarik dibanding sisi sebelah barat karena di sisi sebelah timur memiliki beberapa etalase toko, bangunan yang itu menjadi daya tarik tersendiri bagi pengguna. Hal ini bertolak belakang dengan Utterman (1984) yang menyatakan elemen estetika, lampu penerangan jalan, *landscape* merupakan daya tarik bagi *pedestrian ways* yang semuanya ini terdapat disisi sebelah barat namun sepi akan pengguna.

Rekomendasi Desain bagi perkembangan jalur pedestrian:

1. Ketika mendesain sebuah jalur pedestrian tidak hanya melihat dari persyaratan/kriteria jalur pedestrian, namun dengan adanya aktifitas pendukung juga sangat berpengaruh terhadap keberhasilan sebuah desain jalur pedestrian
2. *Fasade* bangunan yang merupakan batas di jalur pedestrian juga memiliki faktor yang menarik bagi pengguna jalur pedestrian, sehingga dibutuhkan keselarasan antara *fasade* bangunan dan desain jalur pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, Burhan. 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Kencana Prenada Media Group. Jakarta.
- Nagasari, dkk 2014. “penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pejalan kaki dikawasan pusat kota Malang (Jl. Semeru, Jl. Tugu, Jl. Kahuripan, Jl. Kertanegara) Planning for Urban Region and enviromental vol.3 no.3 Juli 2014

Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.

Utermann, RK. 1984), *Acomodation the Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.

Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan kota Secara Terpadu : Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*, Kanisius, Yogyakarta.