KAMPUS AKADEMIK PUBLISING
Jurnal Ilmiah Penelitian Mahasiswa (JIPM)
Vol.5, No.1 Februari 2027
e-ISSN: 3025-5465, p-ISSN : 3025-7964, Hal 120-133
DOI : https://doi.org/10.61722/jipm.v5i1.3358

Analisis Tingkat Kenyamanan Penggunaan Jalur Pedestrian Di Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi

Michael Arcos Tappangrara[1*], Siska Amelia[2], Zefri[3]
[1]Program Studi Kajian Pembangunan Perkotaan Dan Wilayah, Program Pascasarjana, Universitas Krisnadwipayana
*Penulis Korespondensi: michaelarcostappangrara@gmail.com

Abstract. *This study aims to determine the availability of supporting infrastructure, pedestrian behavior patterns, and the level of compliance with standard pedestrian path regulations on Ir. H. Juanda Street, Bekasi City, viewed from the aspect of user comfort. The methodology employs a qualitative descriptive approach through field observations and a quantitative descriptive approach via questionnaires to identify road user perceptions. Variables identified in the field observation include pedestrian paths (width & surface), crossings, green belts, drainage, street lighting, seating, safety railings, trash cans, information boards, and bus stops/shelters. Data collection through questionnaires is categorized into circulation and accessibility aspects, safety and security aspects, and environmental aspects (cleanliness and aesthetics). The results indicate that the surfaces are even and non-slip, and both street lighting and seating are available. However, there is a critical void in facilities across all segments, specifically the absence of trash cans and safety railings. Furthermore, street vendors and illegal parking occupy the pedestrian paths, hindering pedestrians from reaching their destinations. Therefore, it is necessary to complete the supporting facilities and enforce regulations to maintain pedestrian comfort.*

Keywords: *Pedestrian Path; Pedestrian Comfort; Pedestrian Facilities; Ministerial Regulation of Public Works No. 03/PRT/M/2014.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ketersediaan prasarana pendukung, pola perilaku pejalan kaki dan tingkat kesesuaian dan standar baku jalur pedestrian pada Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi ditinjau dari aspek kenyamanan penggunanya. Metodologi ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif melalui observasi lapangan dan deskriptif kuantitatif melalui kuesioner untuk mengertahui persepsi pengguna jalan. Variabel yang diidentifikasi dalam observasi lapangan seperti jalur pedestrian (lebar & permukaan), jalur penyeberangan, jalur hijau, drainase, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, papan informasi dan halte/shelter bus. Kemudian pengumpulan data melalui kuesioner dibagi dalam aspek sirkulasi dan aksesibilitas, aspek keamanan dan keselamatan, dan aspek lingkungan (kebersihan dan keindahan). Hasil penelitian menunjukkan permukaan rata dan tidak licin, lampu penerangan dan tempat duduk sudah tersedia. Namun, terdapat kekosongan fasilitas krusial pada seluruh segmen, yaitu ketiadaan tempat sampah dan pagar pengaman. Selain itu, PKL dan parkir liar menguasai jalur pedestrian yang mengganggu pejalan kaki sampai pada tujaun. Oleh karena itu, diperlukan untuk melengkapi fasilitas pendukung serta penegakkan regulasi demi menjaga kenyamanan pejalan kaki.

Kata kunci: *Jalur Pejalan Kaki; Kenyamanan Pejalan Kaki; Fasilitas Pejalan Kaki; Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014.*

1. LATAR BELAKANG

Kota adalah suatu kawasan yang memiliki berbagai kegiatan atau merupakan pusat kegiatan penduduk, seperti pemerintahanan, ekonomi, pendidikan, perdagangan dan jasa. Definisi kota menurut (Asteriani, 2011) merupakan wadah tempat tinggal/permukiman, kesempatan kerja, kegiatan usaha, kegiatan pemerintahan, dan lain-lain. Pertumbuhan dan perkembangan suatu kota dipengaruhi oleh tiga faktor utama, yaitu pertumbuhan

Naskah Masuk: 01 November 2026; Revisi: 02 November 2026; Diterima: 03 November2026; Terbit: 18 November 2026

penduduk, pertumbuhan ekonomi, dan perkembangan sarana dan prasarana perkotaan (Muhamad, 2019). Ketiga faktor tersebut mempengaruhi pesatnya perumbuhan dan perkembangan kota, sehingga kondisi tersebut mendorong tingginya angka migrasi. Peningkatan angka migrasi berdasarkan Data Pusat Statistik Kota Bekasi pada tahun 2025 hampir menyentuh diangkat 30.0000 jiwa (Bekasi Dalam Angka 2025) dengan laju pertumbuhan sekitar 4,2% per tahun.

Seiring pertumbuhan kota dan angka migrasi yang tinggi maka kebutuhan mempertahankan kualitas pusat kota agar tetap manusiawi, menarik bagi warga kota untuk datang, tinggal, bekerja, dan melakukan kegiatan perlu usaha pengembangan kawasan pejalan kaki salah satunya jalur pedestrian. Tanan (2011) dalam bukunya yang berjudul *"Pedestrian Ways dalam Pembangunan Kota"* (diterbitkan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Permukiman), menguraikan bahwa jalur pedestrian bukan sekadar fasilitas fisik, melainkan ruang sosial yang harus memenuhi aspek fungsional dan kenyamanan. Keberadaan dan perlunya jalur pedestrian telah tercantung dalam Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 tentang Jalan, dimana salah satu ruang manfaat jalan diperuntukkan sebagai trotoar yang hanya digunakan untuk lalu lintas pejalan kaki. Oleh karna itu, pertumbuhan suatu kota memerlukan jalur pedestrian di setiap ruas jalan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki.

Menurut (Mauliani, 2010) trotoar merupakan salah satu kebutuhan sebuah kota dan keberadaannya sangat dibutuhkan oleh penduduk kota untuk bergerak dengan mudah, aman dan nyaman dari satu tempat ketempat lain. Jaringan pejalan kaki yang aman dan nyaman di kawasan perkotaan merupakan komponen penting yang harus disediakan untuk meningkatkan keefektifan mobilitas warga di perkotaan (Permen PU No. 03/PRT/M/2014 Tahun 2014). Kenyamanan jalur pedestrian harus diprioritaskan dalam perencanaan transportasi perkotaan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan jalur pedestrian sebagai sarana berjalan untuk mencapai tujuan.

Permasalahan umum jalur pejalan kaki yang sering terjadi pada negara berkembang terutama Indonesia kurangnya wadah untuk beraktivitas jalan kaki sebagai pengguna utamanya (Lianna, 2021). Konsep penataan ruang yang kurang baik pada jalur pedestrian menyebab rendahnya keamanan dan kenyamanan pejalan kaki serta tidak maksimalnya fungsi pedestrian itu sendiri. Selain itu, penyediaan fasilitas pejalan kaki yang masih minim di Indonesia (Rukmana, 2013) yang membuat kondisi jalur pedestrian yang

digunakan pejalan kaki kurang nyaman sehingga pejalan kaki lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk mencapai tujuan.

Pembangunan pedestrian di Kota Bekasi belum maksimal dan belum dikelola dengan baik, masih banyak jalur pedestrian yang disalahgunakan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab, salah satunya adalah jalur pedestrian yang ada di Jalan Jaunda Kota Bekasi. Berdasarkan kondisi eksisting, penggunaan lahan yang ada di jalur pedestrian Jalan Ir. H. Juanda adalah *mixed use* meliputi kawasan perkantoran, pelayanan publik, kesehatan, perdagangan dan jasa. Tidak bisa dipungkiri juga bahwa keberadaan Stasiun Kereta Juanda salah satu faktor yang mempengaruhi kepadatan penggunaan lahan di sekitar kawasan tersebut sehingga menciptakan daya tarik untuk dapat beraktivitas. Berdasarkan data PT Kereta Commuter Indonesia (PT KCI), Stasiun Bekasi masuk dalam 5 besar stasiun dengan volume pengguna per hari setelah Stasiun Tanah Abang, Stasiun Bogor, Stasiun Bojong Gede, dan Stasiun Citayam.

Tingginya intensitas kegiatan menyebabkan ketidaknyamanan terhadap kondisi jalur pedestrian yang ada di Jalan Ir. H. Juanda. Jalur pedestrian yang ada disalahgunakan oleh pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di atas pedestrian, membuat kondisi jalur pedestrian tidak lagi digunakan secara maksimal yang menyebabkan pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan. Hal ini, sangat membahayakan bagi pengguna pedestrian yang mengancam keamanan dan keselamatan diri pejalan kaki. Munculnya PKL juga membuat parkir bebas (*on street parking*) yang memarkirkan kendaraannya di badan jalan sehingga mengganggu kenyamanan penggunadan terdapat dan banyak pemilik toko menggunakan pedestrian untuk kepentingan sendiri.

Selain terdapatnya hambatan, jalur pedestrian Jalan Ir. H. Juanda belum memiliki fasilitas pendukung yang sesuai dengan standar ketentuan yang telah ditetapkan. Menurut (Permen PU No. 03/PRT/M/2014 Tahun 2014) sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki adalah fasilitas pendukung pada jaringan pejalan kaki yang dapat berupa bangunan pelengkap petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya yang disediakan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Banyaknya aktivitas kegiatan yang berada di kawasan pedestrian dan kurangnya penyediaan fasilitas yang lengkap memerlukan perhatian lebihterhadap pejalan kaki agar bisa digunakan dengan nyaman dan aman.

Permasalahan yang muncul di sekitaran pedestrian Jalan Ir. H. Juanda menjadi objek yang cukup menarik untuk diteliti baik dari fisik, fasilitas pedestrian dan juga dari segi aspek kenyamanan. Penelitian lebih lanjut untuk menemukan fakta-fakta dan temuan baru yang dapat menjadi bahan masukan dan sasaran yang membangun jalur pedestrian yang nyaman dana aman untuk dilalui oleh pejalan kaki. Oleh karena itu, penting dilakukan penelitian mengenai fungsi dan kenyamanan Penggunaan Jalur Pedestrian dengan Studi Kasus pada Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi.

2. KAJIAN TEORITIS

A. Jalur Pedestrian

Menurut (Lily, 2010) jalur pedestrian merupakan salah satu kebutuhan sebuah kota dan keberadaannya sangat dibutuhkan oleh penduduk kota untuk bergerak dengan mudah, aman dan nyaman dari satu tempat ketempat lain. Jalur pedestrian adalah jalur yang diperuntukkan untuk pejalan kaki, yang berada pada area milik jalan dengan diberi lapisan permukaan yang memiliki ketinggian yang lebih tinggi dari permukaan jalan. Penjelasan jalur pedestrian dijabarakan menjadibeberapa kata, diantaranya yaitu: 1) Jalur, merupakan ruang yang memanjang diantara dua garis batas yang lurus; 2) Berpindah, merupakan pergerakan atau beranjak dari satu tempat ketempat lain; dan 3) Tujuan, merupakan arah atau haluan berupa target yang dituju.

Menurut (Rubenstein, 1996) dalam Atika 2018, jalur yang dapat dikatakan sebagai jalan adalah ketika telah dilewati berkali-kali, jalur pedestrian mengikuti arah pergerakan jalan, tetapi jalur pedestrian berdiri sendiri yang memiliki rute lebih panjang dari jalan untuk menambah nilai estetika suatu kota. Maka dari itu jalur pedestrian yang dikatakan baik dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki seperti kegiatan sosial, berakreasi, berbelanja dan bersantai yang aman dan nyaman.

Selain itu, menurut Perpres No. 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan, menyatakan bahwa jalur pejelan kaki termasuk dalam fasilitas yang disedikatan sebagai pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan umum yang beradadi badan jalan maupun diluar badan jalan, yang berguna untuk kenyamanan, ketertiban, keselamatan, keamanan, kecelakaan lalu lintas dan memberikan kermudahan bagi pejalan kaki.

B. Kenyamanan Jalur Pedestrian

Menurut (Anggriani, 2009) Kenyamanan adalah semua tentang penggunaan ruang yang tepat dan harmonis, baik dalam ruang itu sendiri maupun dalam berbagai bentuk,

tekstur, warna, simbol atau kesan suara, intensitas cahaya atau bau dan warna dan lainnya. Kenyamanan dapat digambarkan dalam melaksanakan kegiatannya sebagai kenikmatan dan kepuasan manusia. Hubungan yang harmonis adalah keutuhan keragaman dengan memenuhi keinginan dan kebutuhan yang seharusnya tersedia, oleh karena itu kenyamanan adalah kepuasan spiritual manusia dalam menjalankan aktivitasnya. Kenyamanan juga secara fundamental erat kaitannya dengan faktor-faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan orang-orang di dalam suatu ruang. Penempatan sistem sirkulasi antar ruang sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri, terutama berkenaan dengan penempatan dan penggunaan fungsi yang sesuai. Jika koneksi lalu lintas antar ruang tidak keseluruhan dan area tidak direncanakan dengan baik, terutama jika layanan atau akses tidak direncanakan dengan baik, maka kondisi lalu lintas antar ruang mungkin tidak nyaman bagi pengguna.

Jalan perlu dirancang dengan hati-hati agar kendaraan tidak menyalip pejalan kaki. Sarana dan prasarana jalan harus benar-benar tepat dan sistematis untuk menunjang kelancaran kegiatan masyarakat, karena fungsi jalan sangatberpengaruh terhadap proses mobilitas manusia. Aktivitas masyarakat yang cepat dan sinergis membutuhkan efektifitas dan fasilitas pendukung yang dirancang dengan mengutamakan kenyamanan, yang dapat meningkatkan produktivitas pejalan kaki.

Menurut (Carmona, 2003), bentuk fisik jalur pedestrian dapat berperan secara baik jika mengandung unsur kenyamanan *(comfort),* rileks *(relaxation),* kegiatan pasif *(passive, angagement),* kegiatan aktif *(active angagement),* dan pertemuan *(discovery)*.

3. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian dilakukan pada Jalur Pedestrian di Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi dengan batas wilayah studi berawal dari Simpang Jalan Kemakmuran dan Jalan Rawa Tembaga hingga Bambu Kuning. Populasi pada penelitian ini adalah setiap pejalan kaki yang melintas pada jalur pedetrian di Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi. Sample dalam penelitian ini adalah setiap pejalan kaki yang melintas pada jalur pedetrian di Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi. Teknik penarikan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *non probability sampling*. Jenis *non probability sampling* yang digunakan dalam penelitian ini adalah sampling *insidental*. Metode pengumpulan data terbagi atas dua jenis, yaitu metode pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data primer dalam penelitian ini menggunakan metode kuesioner dan

observasi. Adapun metode pengumpulan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari studi literatur dilakukan dengan mengunjungi perpustakaan- perpustakaan, internet, buku-buku referensi, referensi tugas akhir, jurnal dan penelitian terdahulu serta peraturan-peraturan yang menyangkut jalur pedestriandi suatu kota atau suatu kawasan. Teknik analisis data melalui tahapan analisis kondisi fisik pedestrian dan analisis skala likert.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Tingkat Persepsi Pengguna Terhadap Faktor Kenyamanan Jalur Pedestrian Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi

Kriteria Interrval Kelas

Metode yang digunakan dalam mengetahui tingkat kenyamanan pejalan kaki yang melintas di jalur pedestrian Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi adalah melakukan survei dalam bentuk *kuesioner*. Adapun pertanyaan yang disusun dibagi 3 bagian yaitu indikator sirkulasi dan aksesibilitas, indikator keamanan dan keselamatan dan indikator kondisi lingkungan (kebersihan dan keindahan)) yang terwakilkan dalam beberapa pertanyaan. Diharapkan tanggapan responden terhadap indikator variabel tingkat kenyamanan yang diajukan dalam bentuk kuesioner mampu dijawab sesuai kondisi eksisting yang ada. Untuk memudahkan dalam menginterpertsikan hasil penilaian responden, peneliti mengacu pada kriteria persentase tanggapan responden sebagai berikut:

Tabel 1 Kriteria Persentase Skor Tanggapan dari Responden di Jalur Pedestrian Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi

No	Interval Kelas (%)	Kriteria	Keterangan
1	100 – 84	Sangat Nyaman	SN
2	84 – 68	Nyaman	N
3	68 – 52	Cukup Nyaman	CN
4	52 – 36	Tidak Nyaman	TN
5	36 – 20	Sangat Tidak Nyaman	STN

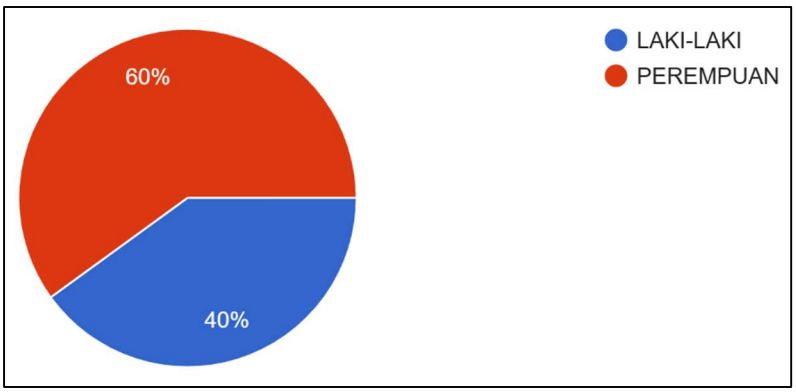
(Sumber : Hasil Observasi, 2026)

Gambaran Umum Responden

Pengguna di jalur pedestrian Jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi terdiri dari berbagai aktifitas, di dalamnya terdapat pejalan kaki itu sendiri sebagai pengguna utama jalur pedestrian dan juga aktifitas non-pejalan kaki yang juga menggunakan jalur tersebut seperti PKL, parkir liar, pengamen dan lainnya. Adapun identitas responden sekaligus

pengguna jalur pedestrian ini mempunyai latar belakang yang berbeda-beda ditinjau dari jenis kelamin, tempat tinggal, usia, pekerjaan, tujuan menggunakan jalur pedestrian dan intesitas menggunakan jalur pedestrian

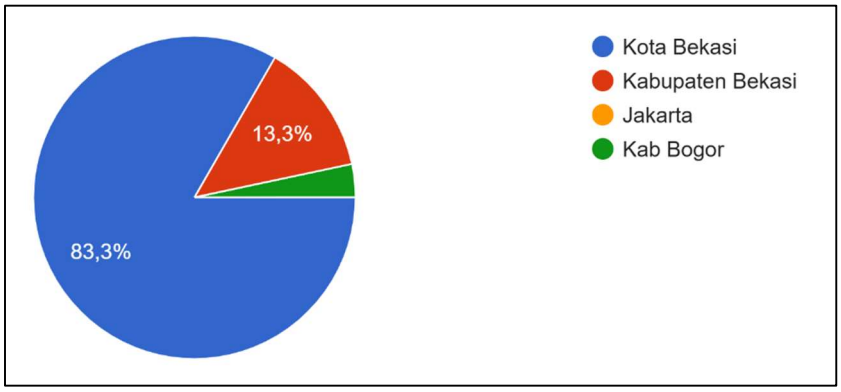
Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yaitu 12 laki-laki dan 18 perempuan.



Gambar 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

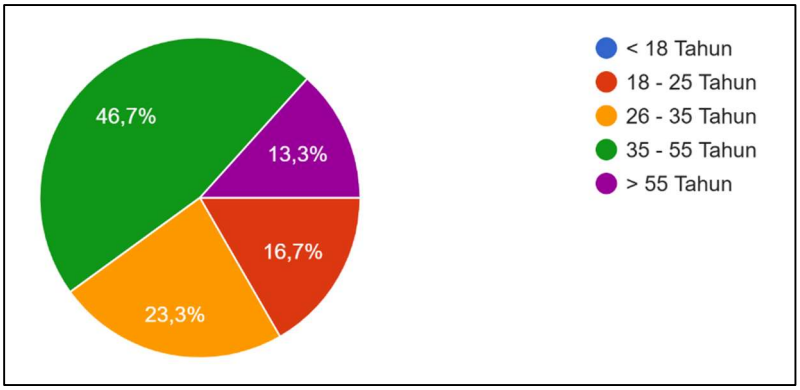
Karakteristik tempat tinggal responden sekitar 25 orang berasal dari Kota Bekasi, terdapat 4 orang dari Kabupaten Bekasi dan sisanya 1 orang berasal dari Kabupaten Bogor.



Gambar 2 Karakteristik Responden Berdasarkan Tempat Tinggal

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

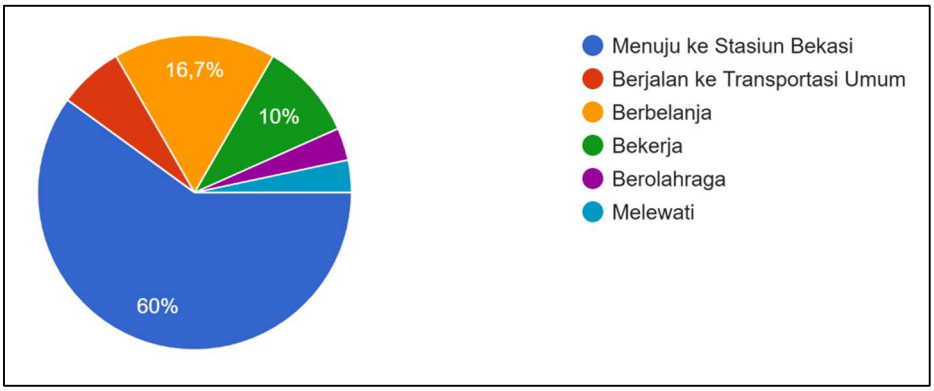
Karakteristik usia responden tidak ada yang berada < 18 tahun, usia 18-25 tahun sekitar 5 orang, usia 26 – 35 tahun sekitar 7 orang, usia 35-55 tahun merupakan responden terbanyak sekitar 14 orang dan usia > 55 tahun sebanyak 4 orang.



Gambar 3 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

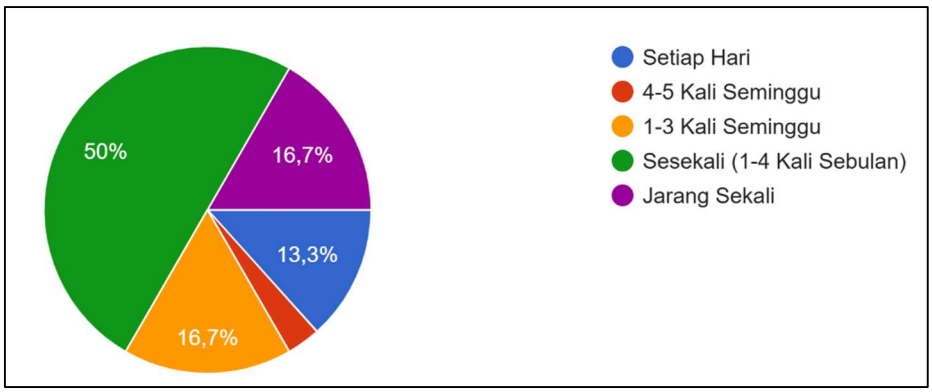
Karakteristik tujuan responden menggunakan jalur pedestrian dengan tujuan Stasiun Bekasi sebanyak 18 orang, tujuan berbelanja sebanyak 5 orang, tujuan bekerja sebanyak 3 orang dan sisnya sebanyak 4 orang dengan tujuan ke transportasi umum, berolahraga dan hanya melintas.



Gambar 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Menggunakan Jalur Pedestrian

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

Karakteristik intensitas penggunaan pedestrian, dengan intensitas setiap hari sebanyak 4 orang, 1-3 kali seminggu sebanyak 5 orang, sesekali (1-4 kali sebulan) sebanyak 15 orang dan sisanya 1 orang.



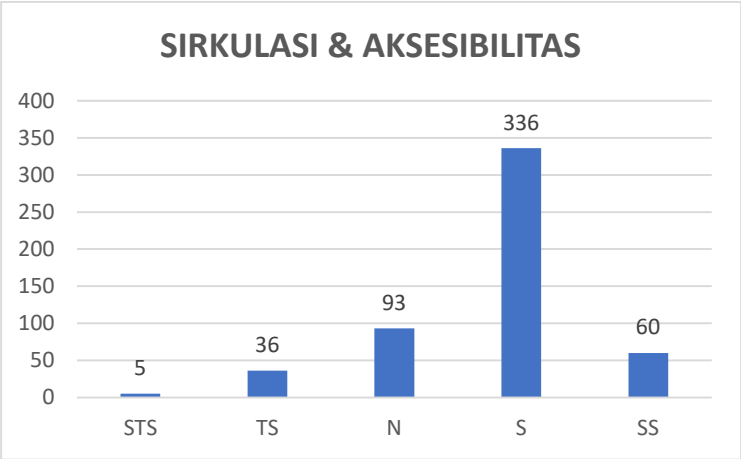
Gambar 5 Karakteristik Responden Berdasarkan Intensitas Menggunakan Jalur Pedestrian

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

Indikator Sirkulasi dan Aksesibilitas

Indikator sirkulasi berfokus pada aspek pergerakan pejalan kaki agar dapat berjalan dengan kecepatan normal tanpa hambatan fisik maupun psikis. Di Jalan Ir. H. Juanda sering kali sirkulasi terganggu oleh kepadatan arus keluar-masuk Stasiun Bekasi. Sedangkan indikator aksesibilitas berfokus pada inklusivitas yaitu kemudahan bagi semua orang (termasuk penyandang disabilitas, lansia, dan anak anak) untuk menggunakan fasilitas tersebut secara mandiri dan aman. Beberapa pertanyaan yang diajukan dalam penelitian ini untuk mengetahui tanggapan responden pada indikator sirkulasi dan aksesibiitas, antara lain:

1) Apakah lebar Jalur Pedestrian di Jalan Juanda sudah cukup untuk berpapasan dengan pengguna lain secara nyaman?
2) Apakah permukaan Jalur Pedestrian di Jalan Juanda rata dan tidak menyebabkan tersandung atau licin saat hujan?
3) Apakah jalur pedestrian di Jalan Juanda tersedia secara kontinu (tidak terputus oleh lubang atau saluran air yang terbuka)?
4) Apakah fasilitas bagi disabilitas (seperti guiding block kuning) tersedia dan dalam kondisi baik?
5) Apakah ketersediaan kemiringan *(ramp)* memudahkan pengguna kursi roda atau lansia saat naik-turun jalur pedestrian?



Gambar 6 Diagram Berdasarkan Indikator Sirkulasi & Aksesibilitas

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

Tabel 2 Hasil Kuesioner Indikator Sirkulasi dan Aksesibilitas

INDIKATOR	PERTANYAAN	JAWABAN RESPONDEN					SKOR JAWABAN	SKOR MAKSIMAL	%
		STS	TS	N	S	SS			
Sirkulasi & Aksesibilitas	1	1	10	12	72	10	105	150	70,00%
	2	1	6	21	64	15	107	150	71,33%
	3	1	8	18	72	5	104	150	69,33%
	4	1	6	18	68	15	108	150	72,00%
	5	1	6	24	60	15	106	150	70,67%
	Total	**5**	**36**	**93**	**336**	**60**	**530**	**750**	**70,67%**
	Kategori						**Nyaman**		

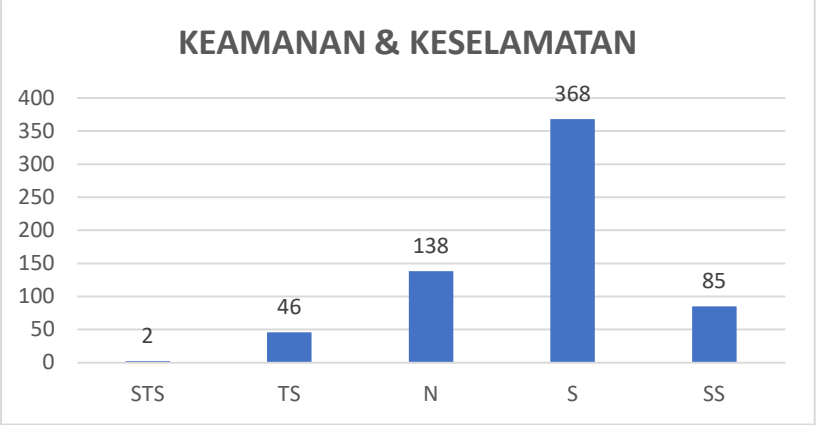
(Sumber : Hasil Observasi, 2026)

Berdasarkan tabel di atas didapatkan hasil tanggapan dari 30 responden terhadap indikator sirkulasi dan aksesibilitas dengan skor sebesar 530 dan skor maksimal 750 dengan persentase sekitar 70,67% masuk dalam kategori nyaman. Secara umum, hasil tanggapan responden melalui kuesioner kurang lebih hasilnya sama dengan hasil observasi peniliti di jalur pedestrian Jalan Ir. H. Juanda. Sejauh ini pejalan kaki masih berada dalam kondisi nyaman melintas untuk mencapai tujuannya.

Indikator Keamanan dan Keselamatan

Indikator keamanan dan keselamatan memiliki perbedaan mendasar berdasarkan objek yang dilindungi. Keamanan berfokus pada perlindungan dari ancaman manusia/kriminal sedangkan keselamatan berfokus pada perlindungan dari kecelakaan fisik atau konflik dengan kendaraan bermotor. Beberapa pertanyaan yang diajukan dalam penelitian ini untuk mengetahui tanggapan responden pada indikator keamanan dan keselamatan, antara lain:

1) Apakah terdapat pembatas (seperti *bollard,* tanaman atau pagar) yang melindungi pejalan kaki dari kendaraan di badan jalan?
2) Apakah penerangan lampu jalan pada malam hari di sepanjang Jalan Juanda sudah memadai?
3) Apakah saya merasa aman dari kejahatan (kriminalitas) saat berjalan di jalur ini?
4) Apakah fasilitas penyeberangan (*zebracross*/JPO) mudah diakses dan aman digunakan?
5) Apakah jarak antara jalur pedestrian dengan arus lalu lintas kendaraan terasa aman?
6) Apakah keberadaan petugas keamanan atau pantauan CCTV membuat saya merasa lebih tenang?



Gambar 7 Diagram Berdasarkan Indikator Keamanan & Keselamatan

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

Tabel 3 Hasil Kuesioner Indikator Keamanan & Keselamatan

INDIKATOR	PERTANYAAN	JAWABAN RESPONDEN					SKOR JAWABAN	SKOR MAKSIMAL	%
		STS	TS	N	S	SS			
Keamanan & Keselamatan	1	0	8	9	80	15	112	150	74,67%
	2	0	8	27	52	20	107	150	71,33%
	3	0	8	36	52	5	101	150	67,33%
	4	0	12	21	64	5	102	150	68,00%
	5	2	6	21	60	15	104	150	69,33%
	6	0	4	24	60	25	113	150	75,33%
	Total	**2**	**46**	**138**	**368**	**85**	**639**	**900**	**71,00%**
	Kategori						**Nyaman**		

(Sumber : Hasil Observasi, 2026)

Berdasarkan tabel di atas didapatkan hasil tanggapan dari 30 responden terhadap indikator keamanan dan keselamatan dengan skor sebesar 639 dan skor maksimal 900

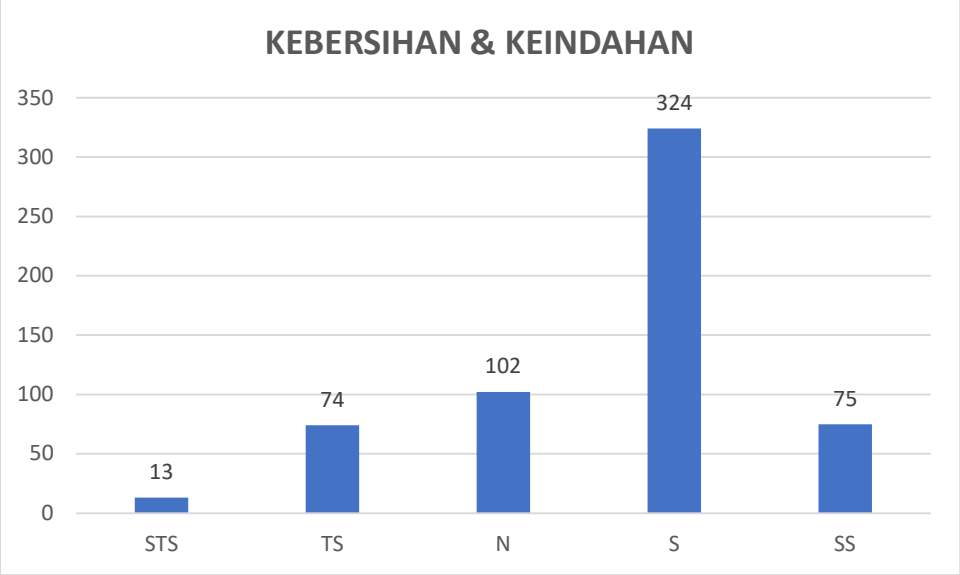
dengan persentase sekitar 71,00% masuk dalam kategori nyaman. Namun berdasarkan hasil observasi bahwa kondisi keamanan dan keselamatan di jalur pedestrian Jalan Ir. H. Juanda masih belum maksimal. Dari sisi keamanan, belum CCTV yang memantau seluruh aktivitas pada lokasi tersebut. Kemudian dari sisi keselamatan belum ada akses penyeberangan, para pejalan kaki melakukan penyeberangan pada titik-titik yang membahayakan.

Indikator Kondisi Lingkungan (Kebersihan dan Keindahan)

Indikator kondisi lingkungan (kebersihan dan keindahan) dalam kuesioner ini merujuk pada penilaian subjektif pengguna jalur pedestrian terhadap aspek estetika dan sanitas di sepanjang koridor Jalan Ir. H. Juanda. Kebersihan berfokus pada pengelolaan limbah dan pemeliharaan jalur agar tidak kumuh. Di Jalan Ir. H. Juanda, hal ini begitu krusial karena tingginya aktivitas PKL dan penumpang baik yang ke stasiun Bekasi maupun yang keluar dari stasiun Bekasi. Keindahan berfokus pada aspek visual dan kenyamanan termal agar pejalan kaki tidak merasa jenuh atau kepanasan. Beberapa pertanyaan yang diajukan dalam penelitian ini untuk mengetahui tanggapan responden pada indikator kondisi lingkungan (kebersihan dan keindahan), antara lain:

1) Apakah jalur pedestrian di Jalan Juanda bebas dari tumpukan sampah dan bau yang menyengat?
2) Apakah terdapat peneduh (pohon atau kanopi) yang melindungi dari panas matahari?
3) Apakah jalur Pedestrian bebas dari hambatan permanen/titik jualan PKL yang mengganggu jalan?
4) Apakah jalur pedestrian bebas dari kendaraan (motor) yang parkir atau melintas di jalur pedestrian?
5) Apakah udara di sekitar jalur pedestrian terasa segar dan tidak terlalu terpapar polusi kendaraan?
6) Apakah ketersediaan tempat duduk/bangku di sepanjang jalur memadai untuk beristirahat sejenak?

Berdasarkan pertanyaan yang diajukan peneliti di atas, berikut adalah hasil kuesioner tanggapan responden terhadap indikator kondisi lingkungan (kebersihan dan keindahan):



Gambar 8 Diagram Berdasarkan Indikator Kebersihan & Keindahan

(Sumber : Hasil Kuesioner, 2026)

Tabel 4 Hasil Kuesioner Indikator Kondisi Lingkungan (Kebersihan dan Keindahan)

INDIKATOR	PERTANYAAN	JAWABAN RESPONDEN					SKOR JAWABAN	SKOR MAKSIMAL	%
		STS	TS	N	S	SS			
Kondisi Lingkungan (Kebersihan & Keindahan)	1	0	8	15	72	15	110	150	73,33%
	2	2	14	18	52	10	96	150	64,00%
	3	4	12	18	44	15	93	150	62,00%
	4	4	12	12	52	15	95	150	63,33%
	5	3	18	27	36	0	84	150	56,00%
	6	0	10	12	68	20	110	150	73,33%
	Total	**13**	**74**	**102**	**324**	**75**	**588**	**900**	**65,33%**
	Kategori						**Cukup Nyaman**		

(Sumber : Hasil Observasi, 2026)

Berdasarkan tabel di atas didapatkan hasil tanggapan dari 30 responden terhadap indikator keamanan dan keselamatan dengan skor sebesar 588 dan skor maksimal 900 dengan persentase sekitar 65,33% masuk dalam kategori cukup nyaman. Namun jika disandingkan dengan hasil observasi ditemukan bahwa kondisi keindahan di jalur pedestrian Jalan Ir. H. Juanda masih sangat jauh dari harapan karena PKL dan parkir liar masih mendominasi penggunaan jalur pedestrian dibandingkan pejalan kaki. Selain itu dari aspek kebersihan, pada lokasi tersebut juga belum tersedia tempat sampah.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Prasarana utama (trotoar) telah tersedia secara fisik dengan kondisi sangat baik, namun prasarana pendukung (furnitur jalan) masih sangat minim. Hal yang menjadi temuan adalah jalur pedestrian telah direvitalisasi menggunakan material *stamp concrete* dengan permukaan rata dan tidak licin. Namun, terdapat kekosongan fasilitas krusial pada seluruh segmen, yaitu ketiadaan tempat sampah dan pagar pengaman. Lampu penerangan dan tempat duduk sudah tersedia, namun fasilitas marka dan rambu hanya ditemukan di Segmen III, sementara Segmen I dan II (area tersibuk dekat stasiun) justru belum memiliki fasilitas tersebut. Pejalan kaki cenderung menumpuk di Segmen II dan Segmen III pada jam sibuk (pagi dan sore). Berdasarkan data kuesioner sekitar 60% kelompok yang mendominasi menggunakan jalur pedestrian adalah yang bergerak menuju Stasiun Bekasi. Kebanyakan di antara mereka adalah pekerja pada usia produktif yaitu 35 – 55 tahun. Jalur pedestrian telah memenuhi standar geometrik dasar, namun belum memenuhi standar pelayanan kenyamanan dan keselamatan secara menyeluruh. Jika ditanjau dari aspek dimensi dengan lebar trotoar (2,7m - 3,8m) dan kemiringan (*ramp*) di semua segmen telah 100% memenuhi standar Permen PU No. 03/2014. Hanya saja, pejalan kaki harus berbagi ruang (konflik) dengan parkir liar dan PKL di Segmen II, yang memaksa mereka melambat atau berpindah jalur ke bahu jalan.

DAFTAR REFERENSI

Asteriani, F. (2011). Preferensi Penghuni Perumahan di Kota Pekanbaru dalam menentukan Lokasi Penelitian. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, *12*(1), 77–91.

Lily, M. (2010). Fungsi dan Peran Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki. *Jurnal Asitektur NALARs*, *9*(2), 165–176.