

ANALISIS KESESUAIAN JALUR PEJALAN KAKI DENGAN PENDEKATAN KONSEP *ACTIVE LIVING STREET*

Puput Dewi Arsita^{1*}, Nadia Almira Jordan²

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota/Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Kalimantan, Jl. Soekarno Hatta No.KM 15, Karang Joang, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur, Indonesia

²Program Studi Arsitektur/Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Kalimantan, Jl. Soekarno Hatta No.KM 15, Karang Joang, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur, Indonesia

* Email korespondensi: 08181057@student.itk.ac.id

Received: June 2022; Accepted: June 2022; Published: June 2022

ABSTRAK

Kampung Pelajar merupakan kawasan pendidikan yang menimbulkan tarikan perjalanan pada ruas jalan di sekitarnya sehingga cenderung mengalami kepadatan lalu lintas khususnya pada pagi dan sore hari. Dewasa ini diberlakukan sistem zonasi oleh pemerintah yang mendorong upaya pemerataan akses pada layanan pendidikan melalui sistem penerimaan peserta didik baru yang mempertimbangkan jarak rumah terdekat dengan sekolah. Penerapan sistem zonasi ini berdampak pada berkurangnya pembebanan pada ruas jalan yang memiliki indikasi kepadatan tinggi akibat pergerakan pelajar pada saat jam sibuk. Berdasarkan pengamatan awal, aktivitas berjalan kaki di jalur pejalan kaki cenderung lebih sedikit jika dibandingkan dengan pengendara motor. Hal tersebut dipengaruhi oleh tidak optimalnya fungsi jalur pejalan kaki pada kawasan Kampung Pelajar sehingga menurunkan jumlah pengguna. Penelitian ini dilakukan untuk menilai kesesuaian jalur pejalan kaki dengan konsep *Active Living Street*, dengan metode analisis *mapping* menggunakan deskriptif komparatif. Hasil penelitian ini menunjukkan dari 4 segmen jalan yang diamati, sebagian besar elemen jalur pejalan kaki tidak sesuai dengan ketentuan konsep, dan mayoritas adalah elemen hambatan, jenis perkerasan, dimensi jalur, rambu dan marka, tempat duduk, *bollard* dan pengaman.

Kata-kunci: *active living street*; jalur pejalan kaki; kesesuaian

SUITABILITY ANALYSIS OF PEDESTRIAN WAYS WITH THE ACTIVE LIVING STREET CONCEPT APPROACH

ABSTRACT

Kampung Pelajar is an educational area that causes travel attractions on the surrounding roads so there is a tendency to experience traffic density during daytime and night. Today the implementation of the government zoning system in education has encouraged equal access to educational services through a student admission system that considers the distance from home to the school. The implementation of this system has an impact on reducing loading on roads that have indications of high density due to student movement during rush hour. Based on initial observations, walking on pedestrian paths tend to be less when compared to vehicle. This phenomenon causes a decrease in the number of pedestrians because the function of the pathway is not optimal. This research aims to evaluate the pedestrian way suitability with the Active Living Street concept, by Mapping analysis with comparative description. The research results showed that based on the examination of four existing segmented routes, the majority of pedestrian way elements are not meet the criteria, such as obstacle, type of pavement, route dimension, signage and road marking, seatings, bollard, and safety barrier.

Keywords: *active living street*; pedestrian ways; suitability

PENDAHULUAN

Kampung Pelajar, Kota Balikpapan sejak tahun 1960-an merupakan kawasan pendidikan terpadu yang memiliki berbagai jenjang dan jenis pendidikan formal dan informal mulai dari TK, SD, SMP, SMA, dan Sekolah Tinggi. Berdasarkan penelitian Afsari, (2020) kawasan Kampung Pelajar yang berlokasi pada poros utama Jalan Kapten Piere Tendean dibatasi oleh sebaran kawasan pendidikan di Kelurahan Telagasari. Jalan akses tersebut setiap hari mengalami kepadatan pada jam puncak pagi pukul 06.00-08.00 dan pada jam puncak sore pukul 16.00-18.00 akibat adanya tarikan perjalanan dari Kawasan Kampung Pelajar. Pergerakan menuju Kampung Pelajar lebih cenderung dilakukan dengan menggunakan moda kendaraan pribadi. Kurniawati (2020), dalam penelitiannya menjelaskan penyebab para pejalan kaki tidak ingin berjalan kaki adalah kondisi jalur pejalan kaki yang relatif sempit, permukaan trotoar yang tidak rata, banyak penghambat di sepanjang jalur pejalan kaki, dan minim penanda di persimpangan jalan. Di Kota Balikpapan, Thirafi (2019) menyatakan bahwa penyebab pejalan kaki beralih untuk menggunakan moda transportasi yang lebih nyaman yaitu karena adanya aktivitas pedagang yang berjualan di atas trotoar.

Sebagai solusi dari kepadatan lalu lintas menuju kawasan Kampung Pelajar, pemerintah melalui Permendikbud Nomor 14 Tahun 2018 tentang penerapan sistem zonasi telah mendorong upaya pemerataan akses pada layanan pendidikan melalui sistem penerimaan peserta didik baru yang mempertimbangkan jarak rumah dengan sekolah. Penerapan sistem zonasi ini berdampak pada berkurangnya pembebanan pada ruas jalan yang memiliki indikasi kepadatan tinggi akibat pergerakan pelajar pada saat jam sibuk (Kintani, 2021). Berdasarkan hal tersebut maka perencanaan jalur pejalan kaki di kawasan Kampung Pelajar dirasa perlu dilakukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dengan menghidupkan pergerakan aktif berjalan kaki sebagai pola pergerakan alami menuju kawasan Kampung Pelajar. Konsep *Active Living* merupakan suatu konsep yang diterapkan bagi penduduk kota agar mendapatkan kesempatan bergerak aktif secara fisik dalam kehidupan sehari-hari (Hendrawan, 2017). *Active living* artinya adalah usaha untuk senantiasa aktif secara fisik setiap hari (Cahyani, 2008). Melalui perancangan lingkungan gerak yang aktif maka dapat menyediakan kesempatan bagi masyarakat untuk bergerak aktif dengan rutin seperti ketika masyarakat keluar dari pintu rumah menuju sekolah maupun kantor (Nasution, 2021).

METODE

Metode analisis *mapping* digunakan dalam menganalisis kesesuaian karakter fisik jalur pejalan kaki berdasarkan kriteria *active living street* pada ruas jalan kawasan Kampung Pelajar. Analisis ini merupakan teknik pemetaan untuk merekam dan menganalisis fitur fisik maupun pemantauan kondisi dan elemen desain suatu ruang seperti sebuah ruang terbuka publik maupun wilayah, yang umumnya direkam melalui catatan kertas atau sketsa sederhana hingga sistem digital yang kompleks (*Urban Design Toolkit*, 2009). Sumber data diperoleh dari hasil observasi lapangan. Tahapan penelitian setelah diperoleh data yaitu dilakukan pemetaan lokasi sebaran variabel jalur pejalan kaki, dimensi jalur, jenis perkerasan, hambatan, rambu dan marka penanda, lampu penerangan, *bollard*, pagar pengaman, pelindung/peneduh, jalur hijau, dan

tempat duduk. Selanjutnya dilakukan penilaian komparatif atau pemantauan kondisi desain yang dibandingkan dengan kriteria konsep *active living street*. Adapun kriteria penilaian jalur pejalan kaki berdasarkan konsep *active living street* yaitu dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Kriteria Konsep *Active Living Street*

Aspek	Variabel	Kriteria Konsep <i>Active Living Street</i>
1. Connectivity/ Keterhubungan	Jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> memiliki jalur pejalan kaki yang mampu mengakses ke guna lahan prioritas seperti halte- transportasi umum, stasiun kereta api, sekolah, kantor, dan tujuan rekreasi dengan jarak terdekat secara langsung dan tidak terganggu/ terhambat antara asal dan tujuan
	Penyeberangan	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki jalur yang mampu menghubungkan pergerakan ke guna lahan prioritas seperti halte transportasi umum, stasiun kereta api, sekolah, kantor, dan tujuan rekreasi dengan jarak terdekat penyeberangan harus mampu menghubungkan perjalanan menyeberang dengan memperhatikan jarak pandang yang jelas dan tidak terhalang, marka penyeberangan yang terbaca jelas, serta rambu penyeberangan.
2. Convenience/ Kemudahan	Hambatan	<ul style="list-style-type: none"> tidak adanya penghalang, perubahan level permukaan jalur dan ketidaknyamanan dalam perletakan atribut jalan yang menghambat pergerakan
3. Conspicuous/ Kejelasan	Rambu dan marka	<ul style="list-style-type: none"> rambu lalu lintas yang menggambarkan informasi delineasi lokasi dan keterbacaan; rambu-rambu yang bekerja sesuai dengan fungsinya elemen rambu dan marka penanda harus dapat memberikan informasi yang terbaca dengan jelas dan berbahan metal, serta tidak silau.
	Lampu penerangan	<ul style="list-style-type: none"> Kejelasan pandangan melalui pencahayaan dan kemampuan untuk terlihat di ruang pejalan kaki penempatan lampu penerangan terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m, dan berdaya minimal 75 watt dengan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal maupun beton cetak.
	<i>Bollard</i>	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki batasan yang jelas membatasi ruang pejalan kaki dengan tempat parkir Tepi jalan tidak boleh melebihi ukuran tinggi maksimal satu langkah yaitu sekitar 16,5 cm
	Pagar pengaman	<ul style="list-style-type: none"> Memberikan batasan yang jelas antara ruang pejalan kaki dengan jalan tinggi pagar pengaman idealnya 90 cm, dengan bahan metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan mudah pemeliharannya.
4. Comfortable/ Kenyamanan	Jenis perkerasan	<ul style="list-style-type: none"> jenis permukaan jalur yang halus namun tidak licin, jenis material penutup jalur pejalan kaki memiliki <i>finishing</i> permukaan yang kasar sehingga tidak licin jenis perkerasan yang sesuai untuk diterapkan pada permukaan jalur yaitu memiliki struktur yang kuat dan stabil serta permukaan yang tidak licin berbahan paving atau batu alam sehingga ketika hujan tidak membahayakan pengguna jalur pejalan kaki.
	Lebar lintasan	<ul style="list-style-type: none"> ruang gerak yang cukup leluasa menghindari pelecehan yang timbul dari kedekatan dengan kendaraan bermotor; ukuran lebar 1,8-3 m dimensi jalur pejalan kaki yang nyaman untuk dilalui yaitu minimal selebar 1 m untuk satu pengguna sampai dengan 3 m untuk perpaduan pengguna kursi roda dengan pejalan kaki yang berjalan berlawanan arah

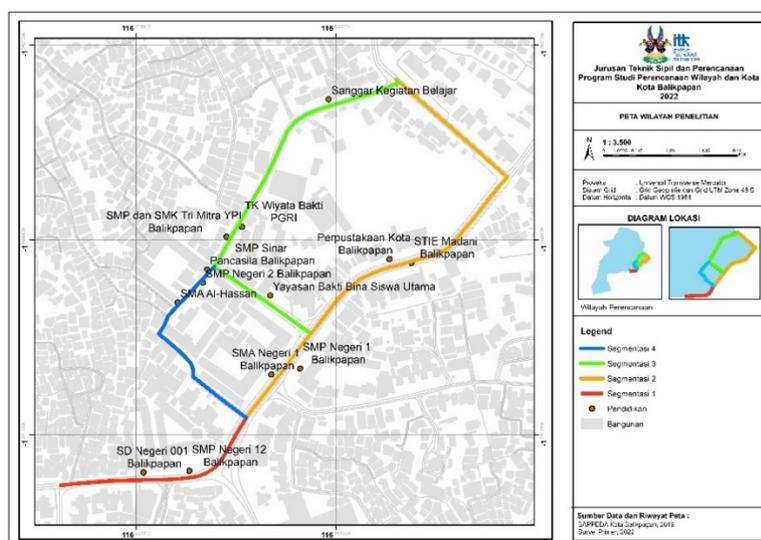
5. Convivial/ Keramahan	Pelindung/ peneduh	<ul style="list-style-type: none"> • memberikan kesempatan pengguna berteduh di ruang berjalan kaki, naungan yang rindang, serta memiliki pepohonan dengan peneduhan yang cukup, dan jalur jalur pejalan kaki memiliki pepohonan dengan peneduhan yang cukup nyaman • elemen peneduh dapat berupa pohon rindang maupun atap yang mampu memberikan perlindungan dari panas maupun silau cahaya matahari.
	Jalur hijau	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur hijau mampu memberikan keteduhan dan mampu membatasi ruang pejalan kaki dengan kendaraan sehingga mengurangi konflik. Perletakan pot, ranting pohon, akar tanaman tidak boleh menghalangi pergerakan di jalur pejalan kaki • organ tanaman (ranting, daun, bunga) yang kuat dan tidak mudah rontok di jalan, akar tidak merusak permukaan jalur, bunga dan buah yang tidak beracun, tajuk yang rindang, mampu meredam suara dan membatasi pandangan
	Tempat duduk	<ul style="list-style-type: none"> • ruang publik telah dilengkapi dengan <i>street-furniture</i> yang memadai, yaitu tempat duduk, tempat sampah, lampu taman, <i>bollard</i>, dan sejenisnya • terletak setiap 10 meter dengan dimensi lebar 40-50 cm dan panjang 150 cm serta berbahan metal yang memiliki durabilitas tinggi.

(Sumber: Sintesis Penulis, 2022)

Menurut Ranuari (2016) penilaian kriteria 5C akan memberikan gambaran seberapa mampu dan seberapa layak jalur pejalan kaki dapat dilalui. Penilaian kriteria ini bertujuan mengetahui keinginan pengguna terkait fasilitas di jalur pejalan kaki. Avenzoar (2020) merangkum 5 kriteria perancangan jalur pejalan kaki yang ramah meliputi: aspek *connectivity* (keterhubungan), *convenience* (Kemudahan), *convivial* (keramahan), *comfortable* (kenyamanan), dan *conspicuous* (kejelasan).

HASIL DAN DISKUSI

Wilayah penelitian berlokasi di kawasan Kampung Pelajar, Kelurahan Telagasari Kota Balikpapan yang dibagi menjadi 4 segmentasi pengamatan berdasarkan kesamaan karakteristik jenis permukaan jalur pejalan kaki (gambar 1).



Gambar 1. Peta Segmentasi Wilayah Penelitian
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

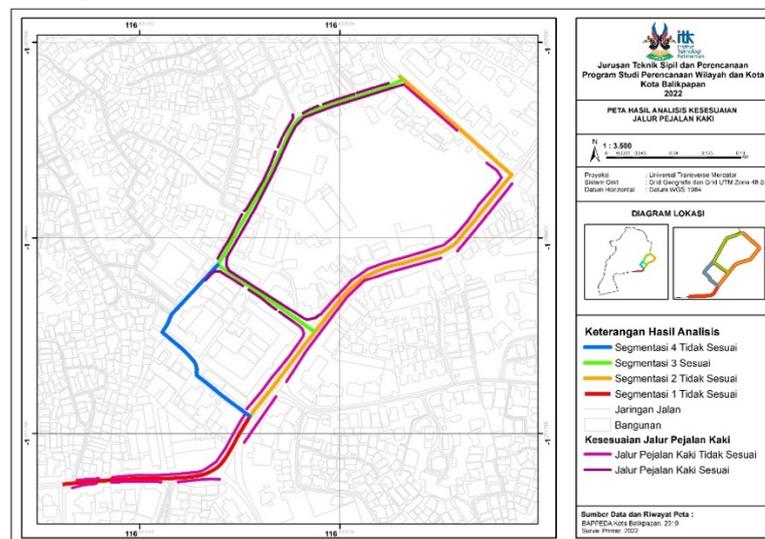
Berdasarkan hasil survei kondisi dan pemetaan masing-masing elemen jalur pejalan kaki pada setiap segmentasi penelitian, diperoleh analisis kesesuaian jalur pejalan kaki sebagai berikut:

Jalur Pejalan Kaki

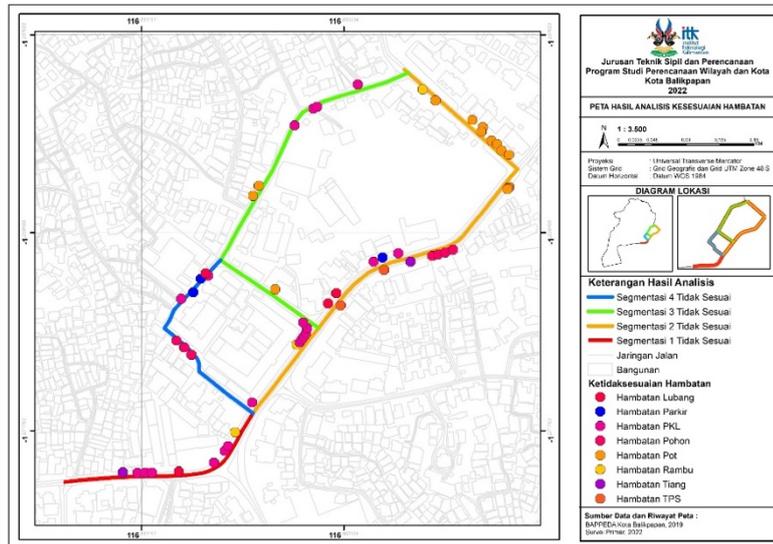
Pada segmentasi 1 jalur pejalan kaki terputus dan tidak terhubung dengan jalur lainnya karena digunakan sebagai lahan parkir pada guna lahan perdagangan dan jasa serta terdapat persimpangan yang tidak terhubung oleh penyeberangan (gambar 2). Pada segmentasi 2 jalur pejalan kaki terputus dan tidak terhubung dengan jalur lainnya karena merupakan karena terdapat kerusakan jalur pejalan kaki serta adanya kendaraan parkir. Pada segmentasi 3 Tersedia jalur pejalan kaki yang terputus karena merupakan akses masuk ke dalam jalan lingkungan dan bangunan puskesmas. Pada segmentasi 4 tidak tersedia jalur pejalan kaki dari titik awal segmentasi 4 sampai dengan akhir segmentasi 4. Berdasarkan Tabel 1. kondisi pada segmentasi 1,2,3, dan 4 dapat dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *connectivity* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*.

Hambatan

Pada segmentasi 1 hambatan yang menghalangi pergerakan di jalur pejalan kaki berupa tiang permanen, kios pedagang kaki lima yang bersifat sementara, lubang akrobat kerusakan jalur pejalan kaki, serta perletakan rambu yang berada di tengah jalur pejalan kaki sehingga berpotensi menghambat pergerakan (gambar 3). Pada segmentasi 2 hambatan berupa aktivitas PKL, perletakan tiang listrik, organ tanaman seperti akar pohon yang merusak jalur pejalan kaki dan berpotensi menghambat pergerakan. Pada segmentasi 3 hambatan bersumber dari perletakan pot, serta kegiatan PKL yang mengurangi lebar jalur pejalan kaki. Pada segmentasi 4 hambatan yang menghalangi pergerakan di jalur pejalan kaki berupa kendaraan parkir, aktivitas PKL, serta akar pohon yang merusak permukaan jalan. Berdasarkan Tabel 1. kondisi segmentasi 1,2,3, dan 4 dapat dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *convenience* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*



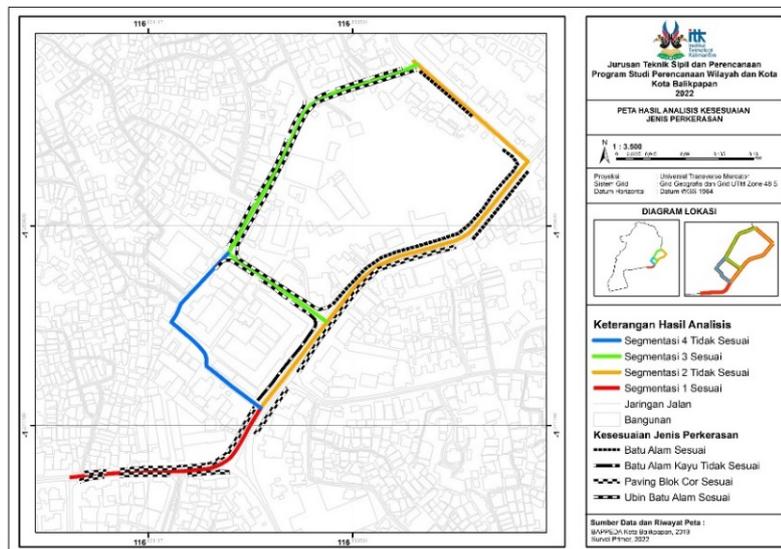
Gambar 2. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Jalur Pejalan Kaki
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)



Gambar 3. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Hambatan
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

Jenis Perkerasan

Pada segmentasi 1 jenis perkerasan jalur pejalan kaki memiliki konsistensi bahan material kombinasi antar paving blok dan cor dengan jenis permukaan yang rata dan kasar sehingga tidak licin (gambar 4). Pada segmentasi 2 bahan material yang digunakan yaitu paving blok cor, kombinasi batu alam dan kayu, serta material murni batu alam dengan memiliki permukaan yang tidak rata dan cenderung licin karena berbahan kayu yang halus. Pada segmentasi 3 jenis perkerasan jalur pejalan kaki memiliki konsistensi bahan material kombinasi antar ubin dan batu alam dengan permukaan yang rata dan cenderung halus. Pada segmentasi 4 tidak tersedia jalur pejalan kaki, sehingga pejalan kaki berjalan di atas jalur kendaraan. Berdasarkan Tabel 1. kondisi segmentasi 3 dinyatakan sesuai, sementara segmentasi 1,2, dan 4 dapat dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *comforttable* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*.



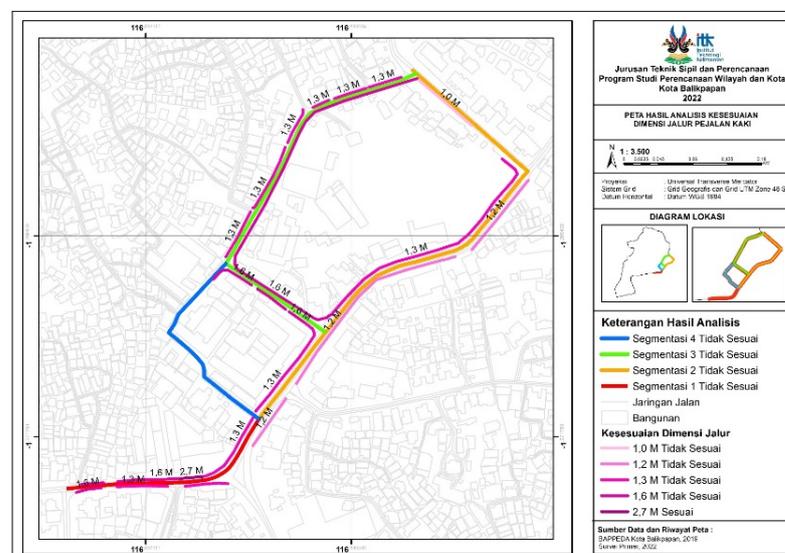
Gambar 4. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Jenis Perkerasan
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

Dimensi Jalur

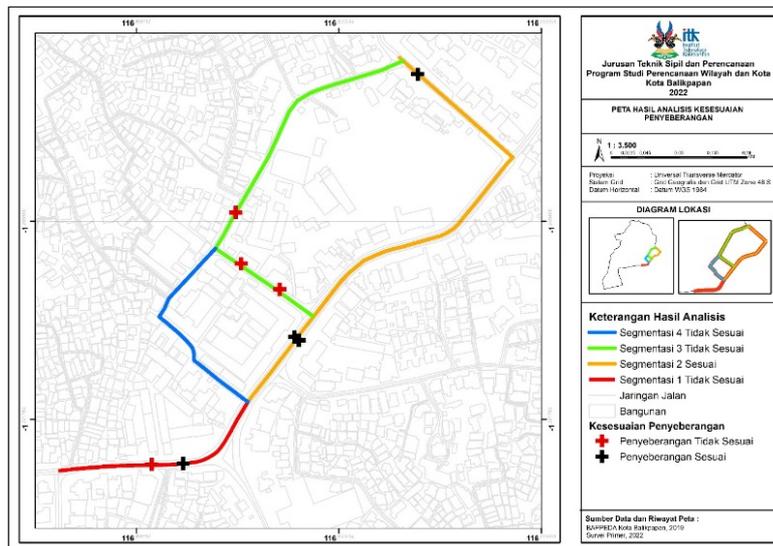
Pada segmentasi 1 terdapat perubahan dimensi jalur pejalan kaki selebar 1,6m dan konsisten mengalami pelebaran dimensi jalur pejalan kaki menjadi selebar 2,7m namun separuh jalurnya mengalami kerusakan parah sehingga yang bisa dilalui hanya selebar 1,5M, dan pengurangan lebar jalur menjadi 1,3m (gambar 5). Pada segmentasi 2 terdapat perubahan dimensi jalur pejalan kaki selebar 1,3 m dan selebar 1,2 m dan jalur pejalan kaki mengalami penyempitan sehingga hanya selebar 1,0M. Pada segmentasi 3 terdapat perubahan dimensi jalur pejalan kaki selebar 1,6M konsisten di sisi kanan dan kiri mengalami penyempitan hingga selebar 1,3 m. pada segmentasi 4 tidak tersedia jalur pejalan kaki khusus sehingga dimensi jalur pejalan kaki tidak bisa diidentifikasi. Berdasarkan Tabel 1. kondisi dimensi pada segmentasi 1,2,3, dan 4 dapat dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *comfortable* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*

Penyeberangan

Pada segmentasi 1 penyeberangan tidak terlihat jelas karena marka jalur penyeberangan terhapus total sehingga tidak terlihat sama sekali, padahal terdapat rambu yang menandakan jalur penyeberangan (gambar 6). Pada segmentasi 2 penyeberangan dilengkapi dengan rambu penanda penyeberangan, garis marka penyeberangan terlihat dengan jelas sehingga dapat menghubungkan perjalanan dari SMA N 1 sampai ke SMP N 1, serta menghubungkan pergerakan menyeberang dari Komplek TNI-AL menuju Kantor Kelurahan dan sebaliknya. Pada segmentasi 3 terdapat penyeberangan tidak dilengkapi dengan rambu penanda penyeberangan, dan marka garis terlihat pudar namun masih bisa terbaca dan menghubungkan perjalanan dari Gupaz café menuju SMA N 1. Sementara di segmentasi yang sama marka garis tidak terlihat sama sekali karena pudar sehingga tidak dapat menghubungkan pergerakan menyeberang dari SMP Al-Hassan menuju TK PGRI. Pada segmentasi 4 tidak tersedia penyeberangan. Berdasarkan Tabel 1. kondisi penyeberangan pada segmentasi 2 dinyatakan **sesuai**, sementara segmentasi 1,3, dan 4 dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *connectivity* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*.



Gambar 5. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Dimensi Jalur Pejalan Kaki (Sumber: Digitasi Penulis, 2022)



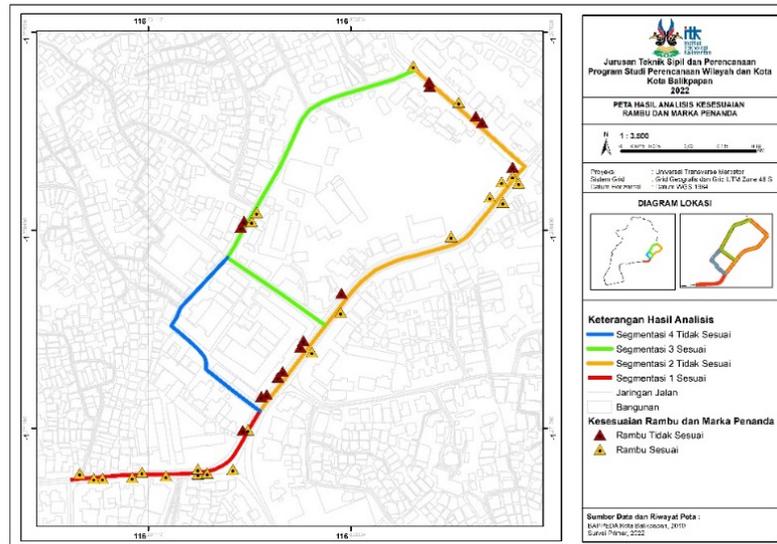
Gambar 6. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Penyeberangan
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

Rambu dan Marka Penanda

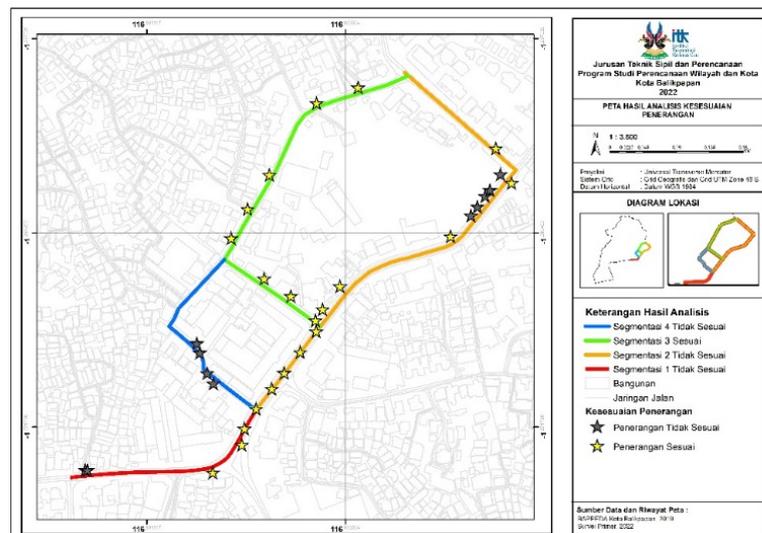
Pada segmentasi 1 rambu penanda memiliki tinggi tiang 2 meter dengan berbahan material yang tidak silau sehingga dapat terbaca dengan jelas dan penempatannya tidak menghalangi pergerakan di jalur pejalan kaki (gambar 7). Pada segmentasi 2 rambu dan marka penanda terlihat dan terbaca dengan jelas, dengan bahan material yang tidak silau. Tinggi tiang 2 meter dengan penempatan di atas jalur pejalan kaki sehingga memungkinkan menghambat pergerakan di jalur pejalan kaki. Pada segmentasi 3 dapat terlihat dan terbaca dengan berbahan material yang tidak silau dan memiliki tinggi tiang 2 meter sehingga dapat terlihat dan terbaca meskipun terdapat kios PKL yang berjualan di bawahnya. Penempatan tidak menghambat pergerakan pejalan kaki. pada segmentasi 4 tidak tersedia rambu dan marka penanda. Berdasarkan tabel 1. Kondisi pada segmentasi 1 dan 3 dinyatakan **sesuai**, sedangkan kondisi pada segmentasi 2 dan 4 dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *conspicuous* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*.

Lampu Penerangan

Pada segmentasi 1 terdapat 5 unit lampu penerangan dengan karakteristik tinggi 2 meter dan hanya terletak pada bangunan perdagangan dan jasa (gambar 8). Persebaran yang tidak merata menyebabkan munculnya titik gelap. Pada segmentasi 2 penerangan bersumber dari lampu jalan yang memiliki karakteristik lampu ganda dengan tinggi 4 meter. Penerangan mengarah ke jalan dan jalur pejalan kaki namun persebaran yang tidak merata menimbulkan 2 titik gelap. Pada segmentasi 3 terdapat 8 unit lampu penerangan yang tersebar merata di sepanjang segmentasi 3. Lampu penerangan memiliki tiang berbahan metal dengan tinggi 4 meter. lampu penerangan mengarah ke jalur pejalan kaki dan berfungsi memberikan pencahayaan di jalur pejalan kaki dan jalan. Pada segmentasi 4 terdapat 4 unit lampu penerangan yang bersumber dari bangunan ruko dan permukiman dengan berbahan tiang kayu setinggi 2 meter. Penerangan tidak tersebar dengan merata sehingga masih terdapat titik gelap. Berdasarkan pada tabel 1. Kondisi segmentasi 3 dinyatakan **sesuai**, sementara kondisi pada segmentasi 1,2, dan 4 dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *conspicuous* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*.



Gambar 7. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Rambu dan Marka
(Sumber: Penulis, 2022)



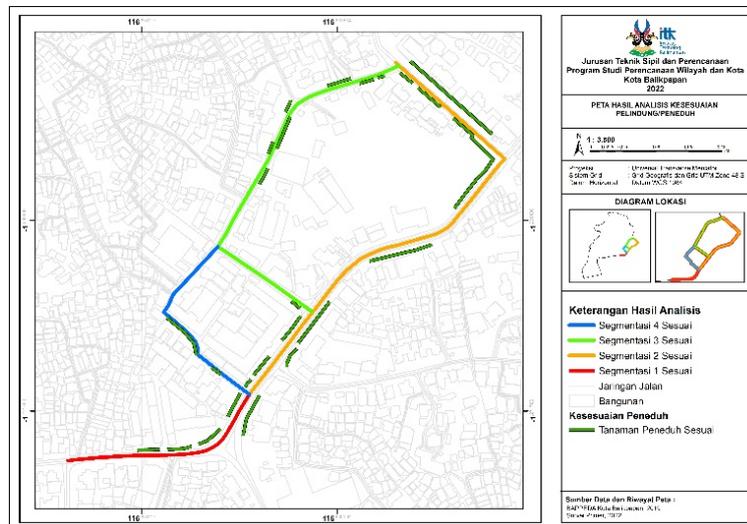
Gambar 8. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Lampu Penerangan
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

Pelindung/ Peneduh

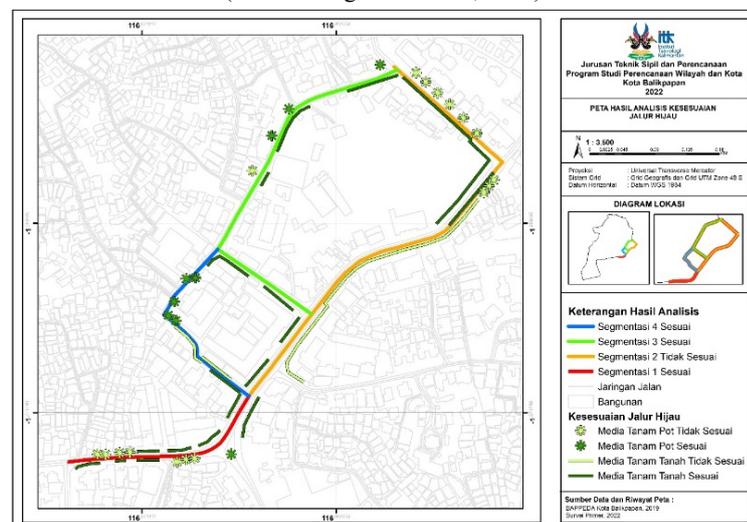
Pada segmentasi 1 peneduh tersedia pada sebagian ruas jalan. Peneduh berupa tanaman dengan media tanam tanah bertajuk rindang dengan tinggi 4 m berada pada tepi jalur pejalan kaki (gambar 9). Peneduh mampu memberikan perlindungan dari panas dan silau cahaya matahari berlebih pada jalur pejalan kaki, sehingga meningkatkan keramahan bagi pengguna di jalur pejalan kaki. Pada segmentasi 2 peneduh tersebar merata berupa tanaman pohon bertajuk rindang dengan media tanam tanah. Peneduh mampu memberikan perlindungan di jalur pejalan kaki dari panas dan cahaya berlebih dari matahari. Pada segmentasi 3 peneduh berupa tanaman pohon dengan tajuk rindang yang mengarah ke jalur pejalan kaki. Peneduh mampu memberikan perlindungan dari panas dan silau cahaya matahari berlebih di jalur pejalan kaki, sehingga meningkatkan keramahan berjalan kaki. Pada segmentasi 4 peneduh berupa tanaman pohon bertajuk rindang dan memberikan perlindungan dari panas dan silau matahari. Berdasarkan tabel 1. Kondisi pada segmentasi 1,2,3, dan 4 dinyatakan **sesuai** dengan aspek *convivial* pada konsep *active living street*.

Jalur Hijau

Pada segmentasi 1 jalur hijau tersebar merata dengan terbagi menjadi dua media tanam yaitu pot dan tanah. jalur hijau berupa tanaman hias palem kuning dengan tinggi 1m, daun yang kuat dan tidak mudah gugur serta tidak membutuhkan perawatan yang berlebihan (gambar 10). Pada segmentasi 2 jalur hijau terbagi menjadi dua jenis media penanaman yaitu media tanam pot dan media tanam tanah. Jalur hijau ditanami tanaman peneduh dengan media tanah namun akar tanaman merusak permukaan jalur pejalan kaki yang mengakibatkan perubahan level sehingga berpotensi menghambat pergerakan. Pada segmentasi 3 jalur hijau ditanami tanaman hias dengan media tanam pot berupa tanaman hias kecil yang diletakkan pada jalur pejalan kaki, meskipun dengan ukuran yang kecil namun di sepanjang jalur mengalami pengurangan dimensi lebar jalur sehingga mengurangi kenyamanan pergerakan. Pada segmentasi 4 jalur hijau terbagi menjadi 2 media tanam yaitu media tanam pot dan media tanam tanah. Tanaman jalur hijau berupa tanaman peneduh dengan karakteristik tumbuhan yang kuat dan tidak mudah rontok. Berdasarkan tabel 1. kondisi pada segmentasi 1,3, dan 4 dapat dinyatakan **sesuai**, sementara pada segmentasi 2 dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *convivial* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*.



Gambar 9. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Pelindung dan Peneduh (Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

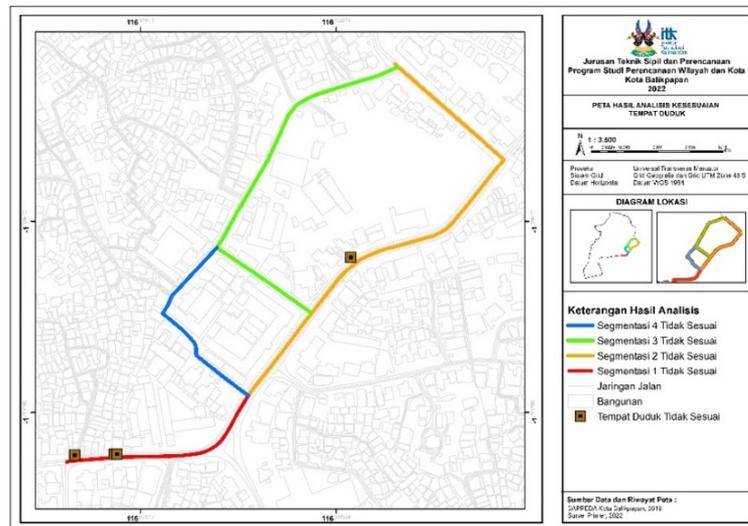


Gambar 10. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Jalur Hijau (Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

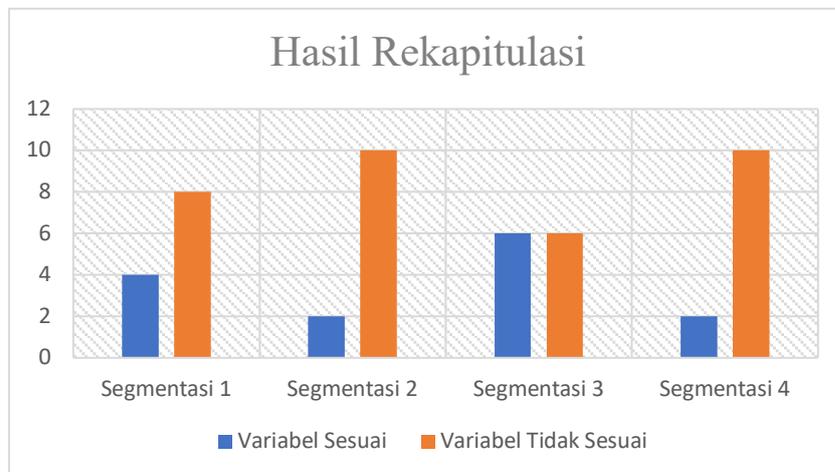
Tempat Duduk

Pada segmentasi 1 tersedia 3 tempat duduk dengan kondisi tempat duduk memiliki dimensi tinggi 50cm, lebar 20 cm, dan panjang 120cm (gambar 11). Pada segmentasi 2 tersedia 1 tempat duduk berbahan material kayu dengan dimensi tinggi 50 cm dengan lebar 30cm dan panjang 100cm. sedangkan pada segmentasi 3 dan 4 tidak tersedia tempat duduk. Berdasarkan tabel 1. Kondisi tempat duduk pada segmentasi 1,2,3, dan 4 dapat dinyatakan **tidak sesuai** dengan aspek *convivial* jalur pejalan kaki pada konsep *active living street*.

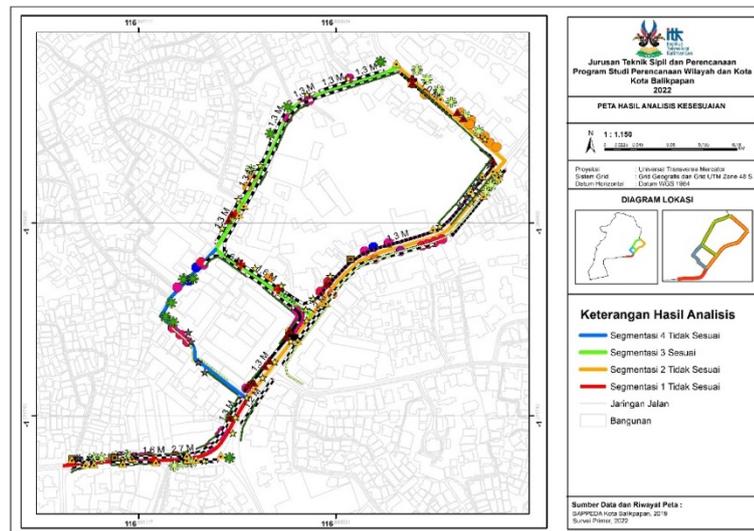
Elemen lainnya seperti *Bollard* dan Pagar Pengaman tidak tersedia pada setiap segmentasi penelitian sehingga dinyatakan tidak sesuai dengan kriteria konsep *active living street*. Selain itu dari data rekapitulasi jumlah kesesuaian variabel pada setiap segmentasi terdapat ada perbedaan yang signifikan antara variabel yang sesuai dan tidak sesuai pada tiap segmentasi (gambar 12).



Gambar 11. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian Tempat Duduk
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)



Gambar 12. Hasil Rekapitulasi Kesesuaian
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)



Gambar 13. Hasil Analisis *Mapping* Kesesuaian
(Sumber: Digitasi Penulis, 2022)

Berdasarkan hasil analisis kesesuaian jalur pejalan kaki dengan konsep *active living street*, dapat diketahui bahwa pada segmentasi 1 terdapat 4 elemen jalur pejalan kaki yang sesuai dengan konsep *active living street* yaitu jenis perkerasan, rambu dan marka penanda, pelindung/peneduh, dan jalur hijau (gambar 13). Pada segmentasi 2 terdapat 2 elemen yang sesuai dengan konsep *active living street* yaitu penyeberangan dan pelindung/peneduh. Pada segmentasi 3 terdapat 6 elemen yang sesuai dengan konsep *active living street* yaitu jalur pejalan kaki, jenis perkerasan, rambu dan marka penanda, lampu penerangan, pelindung/peneduh, dan jalur hijau. Sedangkan pada segmentasi 4 terdapat 2 elemen yang sesuai dengan konsep *active living street* yaitu pelindung/peneduh dan jalur hijau. Berdasarkan hasil rekapitulasi maka dapat disimpulkan bahwa segmentasi 3 merupakan segmentasi yang paling sesuai dengan konsep *active living street*. Sementara pada segmentasi 1,2, dan 4 merupakan segmentasi prioritas pengembangan jalur pejalan kaki dengan konsep *active living street*.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian analisis kesesuaian jalur pejalan kaki dengan konsep *active living street*, dapat ditarik kesimpulan bahwa pada segmentasi 3 dinyatakan sesuai dengan kriteria konsep *Active Living Street* karena memiliki nilai ketidaksesuaian yang lebih rendah jika dibandingkan dengan segmentasi lainnya. Sehingga dalam merencanakan jalur pejalan kaki dengan pendekatan konsep *active living street* pada ruas jalan di Kawasan Kampung Pelajar, perlu menyesuaikan kondisi eksisting dengan kriteria konsep *active living street*. Pemetaan terhadap kesesuaian menggunakan analisis *mapping* dapat menunjukkan persebaran fasilitas sekaligus memahami area penanganan prioritas. Pengembangan elemen jalur pejalan kaki kedepannya dapat didasarkan pada penilaian kesesuaian untuk meningkatkan kualitas lingkungan pejalan kaki sehingga dapat mendorong penggunaan jalur pejalan kaki secara aktif.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Bapak Ibu Dosen yang telah membimbing dan mengarahkan penelitian ini sampai dengan selesai.

DAFTAR PUSTAKA

- Afsari, Novita Dewi. 2020. Analisis Aktivitas Hambatan Samping Terhadap Kinerja Jalan Pada Kawasan Kampung Pelajar (Studi Kasus Koridor Jalan Kapten Piere Tendean Kota Balikpapan). Tugas Akhir Program Studi S-1 Perencanaan Wilayah dan Kota Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Kalimantan.
- Avenzoar, Azkia., Eva Elviana., Heru Prasetyo Utomo. 2020. ARAHAN PENATAAN JALUR SIRKULASI GUNA MENUNJANG WALKABILITY PENGUNJUNG PADA TAMAN KOTA DI SURABAYA. Langkau Betang: Jurnal Arsitektur, Vol. 7, No. 2, Tahun 2020 (E-ISSN 2550-1194) Terakreditasi Peringkat 3 (S3) DOI: 10.26418/lantang.v7i2.39676
- Cahyani, Sudarsono. 2008. Active Living. <http://staff.ui.ac.id/internal/140222109/material/activelivingNASKAH.pdf>
- Environment. 2009. Urban design toolkit. Third edition. Ministry for the Environment Manatü Mö Te Taiao PO Box 10362, Wellington 6143, New Zealand
- Hendrawan, Christianto., Yohanes Basuki Dwisusanto. (2017). Konsep Active Living dalam Perancangan Jalur Jalur pejalan kaki Studi Kasus: Jalan L. L. R. E. Martadinata (Riau), Bandung, Jawa Barat. Jurnal Teknik Arsitektur ARTEKS, Volume. 2, Nomor 2, Desember 2017 ISSN 2541-0598
- Kintani, Adinda Aliffatuh. 2021. PENGARUH PENERAPAN SISTEM ZONASI PENERIMAAN SISWA SEKOLAH MENENGAH ATAS NEGERI (SMAN) DAN SEKOLAH MENENGAH PERTAMA NEGERI (SMPN) TERHADAP POLA PERGERAKAN PELAJAR DI KOTA MATARAM. Jurusan Teknik Sipil. Fakultas Teknik Universitas Mataram.
- Kurniawati, Wahyuni., Aris Ananta. 2020. ANALISIS KELAYAKAN BERJALAN DAN FAKTOR YANG MEMENGARUHI MINAT BERJALAN KAKI DI JAKARTA. Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Indonesia
- Nasution, Irma. 2021. Buku Ajar Pedestrian Kampus dengan Konsep Active Living. Lembaga Penelitian Pengabdian Masyarakat. UNIMED
- Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 14 Tahun 2018 tentang penerapan sistem zonasi.
- Ranuari, Arie. 2016. PENATAAN RUANG TERBUKA HIJAU KAWASAN TEPI SUNGAI MAHAKAM KOTA SAMARINDA BERBASIS SUSTAINABLE URBAN RIVERFRONT. PROGRAM MAGISTER BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA 2016
- Rob Ballantyne and Neil Blackshaw. 2014. *Active Planning Toolkit 2*. Promoting and creating built or natural environments that encourage and support physical activity. Gloucestershire Conference.

Thirafi, T. A., Maslina, M., & Zainul, L. (2019). PERILAKU TERITORIAL PEDAGANG INFORMAL TERHADAP KESELAMATAN PEJALAN KAKI DI KOTA BALIKPAPAN. *IDENTIFIKASI: Jurnal Ilmiah Keselamatan, Kesehatan Kerja Dan Lindungan Lingkungan*, 5(2), 178–183. Retrieved from <https://jurnal.d4k3.uniba-bpn.ac.id/index.php/identifikasi/article/view/100>.