

Analisis Kesesuaian Pembangunan Jalur Pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said (Sisi Barat) Pasca Revitalisasi Berdasarkan Permen PU No. 07/P/BM/2023

Ardini Ayuningtias¹, Winoto Hadi², Anisah³

Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta^{1,2,3}

*Email Korespodensi: ardiniayu04@gmail.com

Sejarah Artikel:

Diterima 27-07-2025
Disetujui 06-08-2025
Diterbitkan 08-08-2025

ABSTRACT

This study aims to analyze the conformity level of pedestrian facilities along the western side of Jl. H. R. Rasuna Said, Jakarta, after the 2024 revitalization, based on the Indonesian Ministry of Public Works Regulation No. 07/P/BM/2023. Employing a descriptive quantitative approach, the study conducted structured field observations along approximately 3.8 km of pedestrian paths, divided into three strategic segments. Data collection tools included technical observation sheets aligned with regulatory indicators, photographic documentation, and interviews with relevant stakeholders. The results reveal an overall conformity level of 86.85%, categorized as "Highly Conforming." The pedestrian path facility scored 100% conformity, supporting facilities 69.77%, and disability-supporting facilities 90.90%. However, several non-conformities were found, such as the absence of emergency boxes, pedestrian crossing buttons, and uneven distribution of trash bins and seating. These issues stem from limited maintenance funding and low community awareness and participation in maintaining public infrastructure. The study underscores that successful revitalization requires not only physical development but also cross-sector collaboration and sustainable public space management. Therefore, synergy among government agencies, communities, and stakeholders is essential to create inclusive, safe, and sustainable pedestrian infrastructure.

Keywords: *Pedestrian path, revitalization, conformity, Permen PU No.07/P/BM/2023 accessibility, disability.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat kesesuaian fasilitas jalur pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said (sisi barat) Jakarta pasca-revitalisasi tahun 2024 berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 07/P/BM/2023. Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif, studi ini mengobservasi langsung kondisi fisik fasilitas pedestrian di sepanjang ±3,8 km jalur, yang dibagi ke dalam tiga segmen strategis. Instrumen pengumpulan data terdiri dari lembar observasi teknis berdasarkan indikator standar regulasi, dokumentasi visual, dan wawancara dengan pihak terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kesesuaian keseluruhan fasilitas pedestrian mencapai 86,85% dan termasuk dalam kategori "Sangat Sesuai". Aspek fasilitas jalur pedestrian menunjukkan tingkat kesesuaian 100%, fasilitas pendukung 69,77%, dan fasilitas penunjang disabilitas 90,90%. Namun, masih ditemukan ketidaksesuaian seperti tidak tersedianya emergency box, tombol penyebrangan, serta ketidakaturan distribusi tempat sampah dan tempat duduk. Faktor utama penyebab ketidaksesuaian meliputi keterbatasan anggaran pemeliharaan dan rendahnya kesadaran serta partisipasi masyarakat dalam menjaga

fasilitas publik. Penelitian ini menegaskan bahwa keberhasilan revitalisasi tidak hanya ditentukan oleh pembangunan fisik, melainkan juga keterlibatan lintas sektor dan keberlanjutan manajemen ruang publik. Oleh karena itu, dibutuhkan sinergi antara pemerintah, masyarakat, dan pemangku kepentingan untuk menciptakan fasilitas pedestrian yang inklusif, aman, dan berkelanjutan.

Kata Kunci: Jalur pedestrian, revitalisasi, kesesuaian, Permen PU No.07/P/BM/2023, aksesibilitas, disabilitas.

Bagaimana Cara Sitasi Artikel ini:

Ardini Ayuningtias, Winoto Hadi, & Anisah. (2025). Analisis Kesesuaian Pembangunan Jalur Pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said (Sisi Barat) Pasca Revitalisasi Berdasarkan Permen PU No. 07/P/BM/2023. Jejak Digital: Jurnal Ilmiah Multidisiplin, 1(5), 2854-2868. <https://doi.org/10.63822/0200hj25>

PENDAHULUAN

Seiring berjalannya waktu, populasi di daerah kota cenderung mengalami peningkatan. Pertumbuhan populasi ini secara alami memicu perubahan dinamis dalam kehidupan bermasyarakat. Lonjakan populasi di wilayah urban berpotensi memajukan beragam aktivitas. Namun, di sisi lain, hal ini juga dapat memunculkan berbagai tantangan terkait aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan (Ramdhani Harahap, 2013). Area urban yang berkembang menjadi zona campuran dapat berperan sebagai penghubung kegiatan masyarakat, yang selanjutnya berpotensi meningkatkan jumlah kunjungan serta menawarkan beragam aktivitas untuk bekerja maupun bersantai. Keberadaan infrastruktur pendukung yang memudahkan mobilitas warga sangat penting agar berbagai aktivitas dapat berjalan tanpa hambatan. Salah satu sarana vital tersebut adalah jalur pedestrian, yang merupakan elemen penting dari sistem transportasi perkotaan.

Pembangunan infrastruktur pedestrian memiliki implikasi yang substansial terhadap peningkatan kualitas hidup di lingkungan perkotaan dan berbagai aspek keberlanjutan kota. Secara umum, upaya pembangunan fasilitas pejalan kaki dapat meningkatkan mobilitas penduduk perkotaan, mengurangi tingkat polusi udara dan kebisingan, serta menyediakan ruang yang aman bagi para pejalan kaki (Firdaus et al., 2018). Fasilitas pedestrian atau trotoar merupakan elemen penting dalam struktur perkotaan yang berfungsi mendukung aktivitas mobilitas manusia, khususnya pejalan kaki. Dalam konteks perkotaan yang padat, trotoar bukan hanya sebagai jalur pedestrian, melainkan juga sebagai elemen penunjang keselamatan dan aksesibilitas bagi seluruh warga kota, termasuk lansia, anak-anak, dan penyandang disabilitas. Kualitas fasilitas pedestrian yang baik memiliki dampak positif terhadap mobilitas, kesehatan, kualitas lingkungan, serta menciptakan ruang publik yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

Menurut (Gehl, 2013), ruang pedestrian yang dirancang dengan baik dapat meningkatkan interaksi sosial dan kehidupan publik, karena masyarakat lebih cenderung menghabiskan waktu di ruang-ruang yang aman dan nyaman. Lebih lanjut, menurut (Speck, 2013), kelengkapan fasilitas pedestrian, termasuk trotoar yang lebar, nyaman, serta fasilitas pendukung seperti penerangan dan tempat duduk, sangat penting untuk mendukung pejalan kaki agar merasa aman dan nyaman dalam beraktivitas. Selain itu, menurut (Litman, 2007), pembangunan fasilitas pedestrian yang inklusif dan berkualitas baik dapat secara signifikan meningkatkan keamanan lalu lintas dan mengurangi kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki.

Pada penelitian (Wijaya & Sari, 2018) mengemukakan bahwa revitalisasi fasilitas pedestrian dapat berdampak positif pada peningkatan aktivitas berjalan kaki di perkotaan. Hal ini sejalan dengan studi dari (Prayoga et al., 2023), yang menemukan bahwa fasilitas pedestrian yang memenuhi standar dan nyaman bagi pejalan kaki mampu mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, yang secara tidak langsung berdampak pada pengurangan kemacetan dan polusi udara.

Jl. H. R. Rasuna Said merupakan salah satu ruas jalan utama di Jakarta yang dikenal memiliki intensitas lalu lintas yang sangat tinggi dan kawasan perkantoran serta komersial yang padat aktivitas. Kawasan ini merupakan sentra aktivitas bisnis dan pemerintahan, sehingga jumlah pengguna jalan, baik kendaraan maupun pejalan kaki, sangat tinggi setiap harinya, baik di hari biasa maupun akhir pekan. Mengingat pentingnya fungsi jalan ini sebagai salah satu pusat aktivitas perkotaan, ketersediaan fasilitas pedestrian yang optimal di area ini menjadi sangat krusial.

Mengutip dari media sosial instagram Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta bahwa fasilitas pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said telah direvitalisasi sejak pertengahan 2024 dan telah selesai pelaksanaan pekerjaan tersebut di November 2024, untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki serta menghadirkan area yang lebih ramah disabilitas. Proyek revitalisasi ini mencakup peningkatan lebar trotoar,

perbaikan permukaan jalan, penambahan jalur pemandu khusus untuk penyandang disabilitas, serta fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, tempat duduk, dan penghijauan. Revitalisasi ini diharapkan dapat menciptakan lingkungan pedestrian yang tidak hanya aman dan nyaman, tetapi juga inklusif bagi semua kalangan masyarakat.

Namun, meskipun telah mengalami revitalisasi, masih perlu dilakukan peninjauan kembali secara mendalam terhadap kesesuaian fasilitas pedestrian dengan standar teknis yang diatur dalam kebijakan pemerintah terbaru, yaitu Peraturan PUPR No.07/P/BM/2023 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Peninjauan ini penting dilakukan untuk memastikan bahwa pembangunan yang telah dilakukan benar-benar memenuhi standar yang ditetapkan dan mampu menjawab kebutuhan masyarakat.

Penelitian ini penting dilakukan karena pembangunan jalur pedestrian bukan hanya sekadar pembangunan infrastruktur, tetapi merupakan wujud dari upaya menciptakan kota yang aman, inklusif, dan berkelanjutan. Ditengah peningkatan urbanisasi di DKI Jakarta, keberadaan jalur pedestrian yang layak menjadi kebutuhan dasar untuk mobilitas masyarakat terutama bagi kelompok tertentu seperti penyandang disabilitas, lansia, dan juga anak-anak. Dengan melakukan penilaian terhadap kesesuaian fisik jalur pedestrian pasca revitalisasi, penelitian ini dapat mengidentifikasi kelebihan dan kekurangan yang ada di lapangan. Hal ini tidak hanya berguna untuk perbaikan infrastruktur di lokasi tersebut, tetapi juga menjadi acuan penting dalam pelaksanaan proyek sejenis di kawasan lainnya.

Penelitian ini dilakukan di Jl. H. R. Rasuna Said (Sisi Barat) yang telah direvitalisasi sepanjang $\pm 3,8$ Km dan di bagi menjadi tiga (3) segmen jalan, pembagian segmen ini ditinjau karena terdapat persimpangan besar yang menjadi titik temu antar jalan arteri lainnya. Dengan memecah jalur ke dalam tiga segmen, evaluasi terhadap kesesuaian pembangunan fasilitas pedestrian dapat dilakukan secara lebih rinci dan akurat, sehingga hasil analisis tidak bersifat generalisasi, melainkan mencerminkan kondisi aktual di lapangan pada masing-masing zona. Pendekatan ini juga memungkinkan peneliti mengidentifikasi pola ketidaksesuaian yang mungkin bersifat lokal, sekaligus mengembangkan rekomendasi yang lebih spesifik sesuai kebutuhan masing-masing segmen.

Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesesuaian fasilitas pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said setelah revitalisasi tahun 2024 berdasarkan pedoman dalam Peraturan PUPR No.07/P/BM/2023. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai kondisi aktual fasilitas pedestrian dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kesesuaian fasilitas yang ada dengan standar teknis yang berlaku.

METODE PELAKSANAAN

Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini mencakup seluruh fasilitas pedestrian yang telah direvitalisasi di sepanjang Jl. H. R. Rasuna Said. Kriteria pemilihan sampel meliputi titik-titik strategis seperti persimpangan utama, lokasi penyeberangan pejalan kaki, halte transportasi publik, serta area dengan aktivitas tinggi seperti kawasan perkantoran, komersial, dan tempat-tempat umum yang ramai dikunjungi masyarakat. Pemilihan metode purposive sampling didukung oleh (Neuman, 2013), yang menyatakan bahwa metode ini sangat efektif untuk penelitian yang memerlukan sampel dengan karakteristik spesifik.

Adapun titik-titik pengamatan yang menjadi sampel dalam penelitian ini berjumlah 3 segmen jalur pedestrian yang ada di Jl. H. R. Rasuna Said dimana lokasi utama yang merepresentasikan berbagai kondisi

fasilitas pedestrian yang ada di sepanjang koridor penelitian dan juga menjadi persimpangan jalan utama di lokasi penelitian.

Metode dan Rancangan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif, yaitu metode yang bertujuan untuk menggambarkan suatu kondisi atau fenomena secara objektif dan sistematis berdasarkan data numerik yang dapat diukur dan dianalisis. Dalam konteks penelitian ini, pendekatan tersebut diterapkan untuk mengkaji dan menggambarkan kondisi eksisting fasilitas pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said pasca revitalisasi pada tahun 2024, yang membentang sepanjang $\pm 3,8$ Km. Fokus utama penelitian adalah peninjauan kembali kesesuaian fasilitas tersebut dengan standar teknis yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 07/P/BM/2023, yang menjadi acuan nasional dalam pembangunan dan penataan fasilitas pejalan kaki.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif, yang bertujuan untuk memberikan gambaran objektif, sistematis, dan terukur mengenai kondisi eksisting fasilitas pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said pasca-revitalisasi tahun 2024. Metode ini digunakan untuk mengevaluasi tingkat kesesuaian fasilitas dengan standar teknis yang telah ditetapkan oleh pemerintah, dalam hal ini Permen PU No. 07/P/BM/2023. Pendekatan deskriptif kuantitatif dianggap relevan dalam studi evaluatif karena mampu mengolah data numerik menjadi informasi yang bermakna melalui penyajian statistik sederhana dan visualisasi yang informatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di jalur pedestrian sisi barat Jl. H. R. Rasuna Said, Jakarta Selatan, yang membentang sepanjang $\pm 3,8$ km. Kawasan ini merupakan koridor strategis kota dengan karakteristik urban yang sangat padat aktivitas, karena di sepanjang jalur ini terdapat banyak gedung perkantoran, pusat komersial, serta fasilitas publik lainnya. Revitalisasi jalur pedestrian di kawasan ini pada tahun 2024 bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan dan aksesibilitas bagi pengguna jalan kaki.

Pemilihan lokasi ini dilakukan dengan mempertimbangkan tingginya intensitas mobilitas pejalan kaki dan keberadaan berbagai fungsi perkotaan yang saling terhubung. Titik-titik observasi dipilih secara purposive, meliputi area dengan aktivitas sosial tinggi seperti persimpangan jalan utama, halte transportasi umum, dan sekitar fasilitas publik. Hal ini bertujuan untuk memperoleh gambaran menyeluruh terkait hasil revitalisasi, baik dari aspek teknis, aksesibilitas, maupun kenyamanan pengguna ruang publik.

Hasil Kesesuaian Fasilitas Pedestrian

Fasilitas Jalur Pedestrian

Secara umum, dimensi lebar trotoar di sepanjang Jl. H. R. Rasuna Said sudah memenuhi standar minimal yang diatur dalam Permen PU No. 07/P/BM/2023, yaitu 1,85 meter. Bahkan, di beberapa area padat aktivitas, lebar trotoar melebihi 2 meter yang memungkinkan pejalan kaki berlalu-lalang dengan nyaman tanpa saling bersinggungan. Namun demikian, masih ditemukan titik-titik sempit akibat penyempitan jalan dikarenakan letak stasiun LRT yang cukup lebar.

Dari segi material, seluruh jalur pedestrian menggunakan material batu andesit. Menurut penelitian yang dilakukan oleh (Fadilah & Subekti, 2023) batu andesit memiliki keunggulan tahan cuaca ekstrem seperti panas dan hujan, serta memiliki ketahanan anti jamur, dan lumut sehingga material batu andesit sangat sesuai jika dilihat dari keunggulan yang dimiliki terhadap standar teknis jenis material pada jalur pedestrian.

Tabel 1 Kesesuaian Jalur Pedestrian

Kriteria Penilaian	Kesesuaian (✓)		Gambar
	SS	TSS	
1. Lebar sesuai standar min. 1,85m	✓		
2. Tinggi sesuai standar 15-20 cm (Jalan Arteri)	✓		
3. Material yang digunakan tidak licin dan tahan cuaca ekstrem	✓		

Sumber: Hasil Observasi Lapangan

Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian

Fasilitas penunjang di sepanjang jalur pedestrian sangat memengaruhi kenyamanan dan keselamatan pengguna. Penerangan jalan pada malam hari tergolong baik, dengan jarak antar lampu sekitar 10 meter per titik dengan intensitas Cahaya yang memadai. Tempat duduk tersedia, tetapi penyebarannya tidak merata dengan jarak 20-100 meter per titik. Di beberapa area, pengguna harus berjalan cukup jauh untuk menemukan tempat duduk, padahal dalam standar teknis sebaiknya tersedia setiap 110-200 meter. Tempat sampah tidak tersedia, sehingga banyak sampah yang berserakan sepanjang jalur, meskipun ada petugas kebersihan jalan tetepai tetap harus ada tempat sampah terutama di sekitar tempat duduk dan persimpangan jalan. Penempatan rambu dinilai juga sesuai pada tempat dan fungsinya, seperti rambu segitiga terbalik ditempatkan di sisian jalan yang berfungsi mengingatkan kendaraan lain agar memprioritaskan pejalan kaki, serta rambu penyebrangan orang diletakan di sisian jalan zebra cross agar menandakan pengguna kendaraan berhati-hati di area penyebrangan orang sehingga.

Fasilitas lain seperti bollard, halte, dan signage ada di beberapa titik dan sudah terdistribusi secara menyeluruh. Secara keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung sudah menunjukkan kemajuan, tetapi tetap perlu adanya pemeliharaan agar tetap terjaga dan tidak rusak.

Fasilitas Penunjang Disabilitas

Fasilitas untuk penyandang disabilitas menjadi salah satu fokus dalam penelitian ini. Keberadaan guiding block cukup terlihat di banyak titik dan sudah memenuhi standar. Guiding block ditempatkan pada tempat dan fungsinya, warnanya kontras, atau dipasang dalam posisi dan jenis yang sesuai. Jenis bergaris untuk menandakan berjalan lurus dan berpola kubah/dot ditempatkan di area halte dan area berbahaya seperti penyebrangan dan persimpangan jalan. Hal ini sangat membantu bagi penyandang tunanetra. Material yang digunakan terbuat dari beton cetak sehingga tahan terhadap cuaca ekstem panas dan hujan.

Ramp untuk kursi roda ditemukan di beberapa titik penyeberangan jalan dan halte, namun masih ada yang hampir melebihi batas maksimal kemiringan. Jalur bebas hambatan (barrier-free) juga tersedia secara konsisten, terutama di sekitar halte atau kawasan komersil. Untuk akses penyebrangan berupa tombol penyebrangan sepanjang jalur ini belum tersedia, hal itu akan menyulitkan bagi penyandang disabilitas ataupun non disabilitas dalam menyebrang jalan.

Tabel 2 Hasil Fasilitas Penunjang Disabilitas

Kriteria Penilaian	Kesesuaian (✓)		Gambar
	SS	TSS	
a. Ramp			
1. Dimensi kemiringan $\leq 8\%$ atau 1:12 dari tinggi trotoar	✓		
2. Permukaan tidak boleh terlalu halus/bertekstur sedikit kasar	✓		
b. Ubin Pemandu			
1. Dimensi pola kubah/dot sebagai peringatan Uk. 30x30 cm	✓		
2. Dimensi pola garis sebagai penunjuk jalan Uk. 30x30 cm	✓		
3. Material harus tahan cuaca ekstrem dan tidak licin	✓		
4. Warna ubin harus kontras dengan warna jalan	✓		

5. Jalur pemandu dengan pola kubah atau dot ditempatkan pada ujung ramp atau turun trotoar dan juga di penyebrangan dengan ketentuan panjang 2 lapis jalur	✓		
c. Barrier Free			
1. Jalur akses tanpa halangan (barrier-free) min. 1,2 m. 60 cm ke kanan dari ubin pemandu, 60 cm ke kiri dari ubin pemandu	✓		
2. Ruang Bebas Vertikal 2,5 m ke atas	✓		
3. Ruang Bebas Horizontal 2,5 m ke samping	✓		
a. Akses Penyebrangan			
1. Tombol penyebrangan dengan tinggi maks. 90 cm dari permukaan tanah		✓	

Sumber: Hasil Observasi Lapangan

Analisis Data

Penilaian terhadap fasilitas pedestrian dilakukan dengan pendekatan kuantitatif deskriptif menggunakan Skala Guttman, yang memberikan dua pilihan jawaban pada setiap indikator, yakni:

- (0) “Tidak Sesuai”.
- (1) “Sesuai”.

Dalam penelitian ini terdapat tiga (3) aspek penilaian yaitu, fasilitas jalur pedestrian, fasilitas pendukung jalur pedestrian, dan fasilitas penunjang disabilitas yang masing-masing memiliki tingkat kesesuaian yang berbeda. Aspek penilaian dan indikator penilaian diambil berdasarkan acuan Permen PU No. 07/P/BM/2023.

Tingkat Kesesuaian Fasilitas Jalur Pedestrian

Pada fasilitas jalur pedestrian terdapat tiga (3) indikator penilaian yang ketiganya sesuai dengan regulasi yang diatur. Maka, tingkat kesesuaiannya adalah:

$$P (\%) = \frac{N}{A} \times 100\%$$

$$P (\%) = \frac{3}{3} \times 100\%$$

$$P = 100\%$$

Dengan nilai presentase sebesar 100%, tingkat kesesuaian revitalisasi pedestrian pada aspek fasilitas jalur pedestrian tergolong dalam kategori sangat sesuai.

Tingkat Kesesuaian Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian

Pada fasilitas pendukung jalur pedestrian terdapat tempat puluh tiga (43) indikator penilaian yang ketiganya sesuai dengan regulasi yang diatur. Berdasarkan observasi lapangan terdapat tiga puluh (30) indikator yang sesuai dan tiga belas (13) yang tidak sesuai. Maka, tingkat kesesuaiannya adalah:

$$P (\%) = \frac{N}{A} \times 100\%$$

$$P (\%) = \frac{30}{43} \times 100\%$$

$$P = 69,77\%$$

Dengan nilai presentase sebesar 69,77%, tingkat kesesuaian revitalisasi pedestrian pada aspek fasilitas jalur pedestrian tergolong dalam kategori sesuai.

Tingkat Kesesuaian Fasilitas Penunjang Disabilitas

Pada fasilitas jalur pedestrian terdapat sebelas (11) indikator penilaian. Berdasarkan observasi lapangan terdapat sepuluh (10) indikator yang sesuai dan satu (1) indikator yang tidak sesuai dengan regulasi yang diatur. Maka, tingkat kesesuaiannya adalah:

$$P (\%) = \frac{N}{A} \times 100\%$$

$$P (\%) = \frac{10}{11} \times 100\%$$

$$P = 90,90\%$$

Dengan nilai presentase sebesar 90,90%, tingkat kesesuaian revitalisasi pedestrian pada aspek fasilitas jalur pedestrian tergolong dalam kategori sangat sesuai.

Tingkat Kesesuaian dari Seluruh Aspek

Pada penelitian ini yang membahas tentang kesesuaian pembangunan jalur pedestrian yang mengacu pada Permen PU No. 07/P/BM/2023 terdapat tiga (3) aspek penilaian yaitu, fasilitas jalur pedestrian, fasilitas pendukung jalur pedestrian, dan fasilitas penunjang disabilitas. Dari hasil perhitungan analisis data menggunakan skala Guttman dari tiga (3) aspek tersebut tingkat kesesuaian secara keseluruhan dapat dihitung:

$$\begin{aligned} \sum P &= \frac{P1 + P2 + P3}{N} \\ \sum P &= \frac{100 + 69,67 + 90,90}{3} \\ \sum P &= \frac{260,57}{3} \\ \sum P &= 86,85\% \end{aligned}$$

Keterangan:

$\sum P$ = Presentase Keseluruhan

P1 = Presentase Fasilitas Jalur Pedestrian

P2 = Presentase Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian

P3 = Presentase Fasilitas Penunjang Disabilitas
N = Jumlah Aspek Penilaian

Didapat nilai sebesar 86,85 %, menurut kategori interpretasi dari skala Guttman yang ada di Tabel 3.3 dapat diambil kesimpulan bahwa tingkat kesesuaian pembangunan jalur pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said termasuk di dalam kategori “Sangat Sesuai”.

Faktor Penyebab Ketidak Sesuaian

Hasil dari analisis data didukung dengan wawancara secara langsung kepada pihak terkait menunjukkan bahwa masih terdapat beberapa indikator yang belum terpenuhi secara optimal. Ketidakesesuaian ini tidak dapat dilepaskan dari berbagai faktor penyebab yang saling terkait, baik teknis maupun non-teknis.

1. Keterbatasan Anggaran dan Pemeliharaan

Meskipun proyek revitalisasi telah dilakukan, alokasi anggaran sering kali lebih terfokus pada pembangunan awal, sementara aspek pemeliharaan jangka panjang belum diprioritaskan. Hal ini mengakibatkan beberapa fasilitas yang sudah dibangun menjadi cepat rusak atau tidak terawat. Misalnya, area trotoar yang rusak karena sengaja atau tidak sengaja, guiding block yang tertutup kotoran, dan tempat duduk yang lapuk. Menurut Tim Teknis Dinas Bina Marga hal ini terjadi karena keterbatasan anggaran pagu yang setiap tahun berubah dan adanya pembangunan pemerataan, sehingga anggaran pemeliharaan menjadi kurang diperhatikan.

2. Rendahnya Partisipasi Masyarakat

Berdasarkan observasi lapangan kesadaran masyarakat untuk menjaga fungsi trotoar masih belum cukup. Trotoar sering dijadikan tempat parkir kendaraan, berdagang, atau bahkan jalur sepeda motor. Meskipun lebar trotoar memampuni dari segi jalur bebas hambatan, hal ini tidak luput dari terpakainya jalur yang digunakan untuk kepentingan pribadi sehingga fungsi trotor tidak berjalan sebagaimana mestinya.

Hasil Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum revitalisasi fasilitas pedestrian di Jalan H. R. Rasuna Said sisi barat telah memberikan dampak positif terhadap peningkatan kualitas ruang publik bagi pejalan kaki. Berdasarkan hasil observasi dan pengukuran menggunakan 57 indikator teknis, diperoleh tingkat kesesuaian sebesar 86,85 %, yang dikategorikan sebagai “Sangat Sesuai” menurut interpretasi skala Guttman. Capaian ini menandakan bahwa mayoritas elemen teknis yang diwajibkan dalam standar perencanaan jalur pedestrian telah terpenuhi dengan baik, meliputi aspek dimensi jalur, jenis material permukaan, serta penyediaan fasilitas penunjang seperti pencahayaan, tempat duduk, dan tempat sampah.

Nilai capaian ini membuktikan bahwa dampak kesesuaian ini dapat menciptakan ruang aman dan dalam berjalan kaki. Trotoar yang rata, lebar yang cukup, pencahayaan yang memadai, serta bebas hambatan, sehingga membuat aktivitas berjalan kaki menjadi lebih aman bagi seluruh masyarakat. Hal ini juga mendorong mobilitas berkelanjutan dan mendorong masyarakat untuk lebih sering berjalan kaki dan mengurangi ketergantungan masyarakat dalam menggunakan kendaraan pribadi yang secara tidak langsung mendorong program pemerintah untuk menciptakan wilayah bebas emisi. Juga meningkatkan inklusivitas bagi penyandang disabilitas dan juga lansia, adanya fasilitas berupa guiding block, ramps yang landai, dan permukaan non-slip memungkinkan bagi disabilitas, lansia, dan anak-anak untuk bergerak lebih leluasa dan

mandiri, menurut (Henny Warsilah et al., 2016) hal ini selaras dengan prinsip kota inklusif dan berkeadilan sosial.

Dari nilai ketidaksesuaian sebesar 13,15 % masih ada beberapa kriteria yang sesuai bahkan belum tersedianya fasilitas tersebut, hal ini menimbulkan dampak yang cukup signifikan seperti tidak adanya pagar pengaman di area halte para pejalan kaki yang menunggu atau turun di area halte rentan terdorong ke badan jalan sehingga akan terjadi rawan kecelakaan. Serta tidak adanya pita pengaduh juga dapat meningkatkan risiko kecelakaan pada penyandang disabilitas terutama tunanetra, pita pengaduh biasanya digunakan sebagai penanda sentuhan dilantai agar pengguna penyandang tuna netra tahu bahwa mereka mendekati area rawan seperti perlintasan atau batas trotoar. Hal ini menunjukkan bahwa jalur pedestrian tidak inklusif bagi penyandang disabilitas dan melanggar universal design (Nopianti et al., n.d., 2023). Tidak adanya tempat sampah di jalur juga menurunkan estetika dan kualitas lingkungan sehingga dapat mengurangi minat masyarakat dalam berjalan kaki, dan juga dapat menyumbat drainase trotoar dan menimbulkan genangan air atau bau tidak sedap.

Penelitian ini dilaksanakan dengan melibatkan Ahli dari Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta pada bagian Tim Penilai Hasil Pekerjaan (TPHP) serta Konsultan Pengawas dari PT. Bina Mitra Wahana Jakarta yang terlibat dalam proses revitalisasi jalur pedestrian tersebut. Kehadiran pihak-pihak teknis ini menjadi bagian penting dalam pengumpulan data dan verifikasi hasil temuan di lapangan. Mereka turut memberikan masukan dalam proses observasi, sekaligus memastikan bahwa aspek teknis yang dievaluasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam Permen PU No. 07/P/BM/2023. Kolaborasi ini memperkuat validitas dan akurasi hasil evaluasi, sekaligus menjadi bentuk pendekatan partisipatif antara akademisi dan praktisi dalam pengembangan ruang publik yang berkualitas.

Kendati hasil observasi lapangan beserta analisis presentase tingkat kesesuaian menunjukkan angka yang tinggi, hal tersebut tidak sepenuhnya mencerminkan keterpenuhan fungsi pedestrian dalam konteks sosial dan fungsional secara menyeluruh. Observasi lapangan menemukan bahwa masih terdapat beberapa indikator yang belum terpenuhi secara optimal, belum terpenuhinya aspek penunjang disabilitas, dan fasilitas pendukung yang belum ada. Permasalahan tersebut mengindikasikan bahwa pembangunan fisik belum sepenuhnya diikuti oleh pendekatan inklusif yang menyeluruh terhadap seluruh kelompok pengguna, terutama penyandang disabilitas, lansia, dan kelompok rentan lainnya.

Selain aspek teknis, persoalan non-fisik juga menjadi hambatan dalam pemanfaatan jalur pedestrian secara optimal. Berdasarkan pengamatan, beberapa segmen trotoar digunakan sebagai lokasi parkir kendaraan roda dua maupun tempat berjualan oleh pedagang kaki lima, walaupun secara teknis sudah sesuai standar. Fenomena ini terjadi akibat minimnya pengawasan, lemahnya penegakan peraturan, serta kurangnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya menjaga ruang publik. Keberadaan infrastruktur yang baik tanpa adanya mekanisme kontrol dan edukasi berkelanjutan akan menurunkan fungsi ruang tersebut dan dapat mengarah pada degradasi kualitas trotoar dalam jangka panjang.

Dengan mempertimbangkan keseluruhan temuan tersebut, dapat disimpulkan bahwa meskipun revitalisasi yang dilakukan di kawasan Jalan H. R. Rasuna Said telah memberikan hasil yang signifikan dalam hal pemenuhan indikator teknis, tantangan keberlanjutan menjadi aspek yang perlu mendapat perhatian lebih serius dan dapat dikatakan layak digunakan, sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Widjajanti et al., 2016) pada revitalisasi jalur pedestrian di Sudirman. Pemerintah daerah sebagai penyelenggara pembangunan harus tidak hanya fokus pada aspek pembangunan fisik, tetapi juga memperkuat dimensi kelembagaan melalui koordinasi lintas sektor, peningkatan peran serta masyarakat, serta penguatan sistem pemeliharaan dan pengawasan ruang publik secara berkala.

Secara konseptual, keberhasilan revitalisasi pedestrian tidak semata-mata ditentukan oleh pencapaian indikator teknis semata, tetapi oleh seberapa besar infrastruktur tersebut dapat berfungsi secara inklusif, aman dan berkelanjutan bagi seluruh pengguna. Oleh karena itu, hasil pembahasan ini merekomendasikan bahwa revitalisasi trotoar di kawasan strategis perkotaan harus dirancang secara holistik, melibatkan berbagai pemangku kepentingan, dan dilandasi oleh komitmen jangka panjang untuk menciptakan kota yang ramah bagi pejalan kaki.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai kesesuaian fasilitas pedestrian pasca revitalisasi di Jalan H. R. Rasuna Said sisi barat, dapat disimpulkan bahwa program revitalisasi ini telah memberikan kontribusi nyata dalam menciptakan jalur pedestrian yang lebih nyaman, aman, dan layak guna. Hal ini dibuktikan dengan tingkat kesesuaian berdasarkan kriteria interpretasi skala Guttman yang mencapai 86,85 %, yang dikategorikan sebagai “*Sangat Sesuai*”. Persentase ini menunjukkan bahwa sebagian besar indikator teknis yang digunakan sebagai acuan evaluasi telah terpenuhi secara optimal, termasuk dimensi lebar trotoar, jenis material permukaan yang aman dan tidak licin, serta penyediaan fasilitas penunjang seperti lampu penerangan, tempat duduk, dan tempat sampah.

Penelitian ini juga menekankan bahwa keberhasilan revitalisasi tidak semata-mata ditentukan oleh elemen fisik konstruksi, tetapi juga oleh pendekatan manajerial dan sosial yang menyertainya. Meskipun fasilitas fisik telah dibangun dengan baik, temuan di lapangan menunjukkan masih adanya hambatan fungsional seperti penyalahgunaan trotoar untuk parkir atau berdagang, serta keterbatasan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas akibat tidak adanya tombol untuk alat bantu penyebrangan. Oleh karena itu, dibutuhkan pemahaman bahwa pembangunan jalur pedestrian bukanlah tujuan akhir, melainkan bagian dari proses berkelanjutan menuju kota yang inklusif dan ramah bagi semua.

Kehadiran Ahli dari Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta pada bagian Tim Penilai Hasil Pekerjaan (TPHP) serta Konsultan Pengawas dari PT. Bina Mitra Wahana Jakarta dalam proses penelitian turut memperkuat validitas temuan dan memberikan wawasan teknis yang mendalam terhadap kondisi eksisting di lapangan. Kolaborasi antara akademisi dan praktisi ini membuktikan bahwa evaluasi fasilitas publik memerlukan pendekatan interdisipliner yang terintegrasi untuk memperoleh hasil yang menyeluruh dan akurat.

SARAN

Untuk meningkatkan kualitas dan keberlanjutan fasilitas pedestrian di masa mendatang, peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Peningkatan Fasilitas Inklusif bagi Disabilitas

Pada penyebrangan harus segera tersedia tombol bantu penyebrangan untuk disabilitas untuk membantu dalam menyebrang jalan, juga untuk menciptakan lingkungan yang ramah disabilitas

2. Optimalisasi Fasilitas Pendukung

Pita Pengaduh, Tempat Sampah, Pagar Pengaman, dan Emergency Box belum tersedia secara keseluruhan, karena fasilitas pendukung harus ada untuk memberikan keselamatan

dan keamanan bagi pengguna jalur pedestrian. Serta harus dilakukan pemeriharaan berkala guna mengoptimalkan fungsi fasilitas pendukung.

3. Edukasi dan Keterlibatan Masyarakat

Pemerintah dan komunitas dapat melakukan kampanye sosial untuk meningkatkan kesadaran warga agar menjaga kebersihan dan tidak menyalahgunakan jalur pedestrian sebagai area kepentingan pribadi.

4. Penguatan Koordinasi dan Evaluasi Lintas Sektor Pemerintah

Diperlukan kerjasama antara Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Satpol PP, dan komunitas lokal untuk menjamin bahwa setiap elemen revitalisasi dapat dipertahankan secara sistematis dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, K. A., Dwi Ermawati, A., Aji, E., Azis, J., Ikhwan Wajdi, & M., Studi, P., & Transportasi, M. (2024). *Jurnal Mesil (Mesin Elektro Sipil) Perencanaan Jalur Pedestrian yang Aman, Terkoneksi, dan Inklusif di Kabupaten Pangandaran*. 5(2), 1–11. <https://doi.org/10.53695/jm.v5i2.1101>
- Alhafez, R. R., & Amalia, K. R. (2022). Pedestrian Infrastructure Model: Revitalisasi Jalur Pejalan Kaki Untuk Optimalisasi Koridor Jalan. *Journal of Airport Engineering Technology (JAET)*, 3(1), 1–12.
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur penelitian suatu pendekatan praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 134, 252.
- Arikunto, S. (2014). *Dasar-dasar evaluasi pendidikan*. Bumi aksara.
- Arzal Tahir, M., Al-Mustagfir Syah, A., Hidayat Setiadi, A., Arsitektur, J., Teknik, F., Muhammadiyah Kendari, U., & Haluoleo Kendari, U. (2024). Inclusive and Disabled Friendly Pedestrian Path Strategy. *Indonesian Journal of Interdisciplinary Research in Science and Technology (MARCOPOLLO)*, 2(6), 1029–1042. <https://doi.org/10.55927/marcopolo.v2i6.9858>
- Candra Sari, A. I. (2023). Jalur Pedestrian Adalah Hak Ruang Bagi Pejalan Kaki (Studi Kasus: pada Ruang Publik; Lapangan Taruna dan Taman Kota, Kota Gorontalo). *Radial*, 2(1), 47–56.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.
- Fadilah, H. N., & Subekti, B. (2023). *L A K A R Penerapan Material Batu Alam Berdasarkan Sifat dan Karakteristiknya pada Bangunan Masjid Ar-Rayyan Kementerian BUMN*.
- Firdaus, F., Purwanti, A. W., & Prayogi, L. (2018). Revitalisasi kawasan Kota Tua Jakarta dengan alternatif konsep TOD. *PURWARUPA Jurnal Arsitektur*, 2(1), 35–44.
- Fruin, J. J. (1971). *Pedestrian planning and design*.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island press.
- Inderadi, A., Priyomarsono, N. W., & Siwi, S. H. (2022). Analysis of the Accessibility of Pedestrian Paths in Thamrin City Area Based on the Transit-Oriented Development (TOD) Concept. *3rd Tarumanagara International Conference on the Applications of Social Sciences and Humanities (TICASH 2021)*, 247–254.
- Litman, T. (2007). *Evaluating Transportation Equity Guidance For Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning*. Victoria Transport Policy Institute. BC: Victoria Transport Policy Institute.
- Maghfirah R, A., Iftironi, M., Aptareka, B., Salma F, N., & Alya F, R. N. (2023). *REDESIGN JALUR PEDESTRIAN DENGAN KONSEP LIVEABLE STREET*.

- Mauliani, L., Purwantiasning, A. W., & Aqli, W. (2013). Kajian jalur pedestrian sebagai ruang terbuka pada area kampus. *Artikel Jurnal Ilmiah Arsitektur NALARS*, 12. <https://doi.org/https://doi.org/10.24853/nalars.12.2.%25p>
- Moleong, L. J. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Muchtar, H. S., Wijaya, I. N. S., & Setyono, D. A. (2024). Pembangunan Berkelanjutan Perkotaan Dalam Aspek Ekologi Kota Bandung. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 13(3), 193–204.
- N. Daldjoeni. (2000). *Geografi kota dan desa*. Bandung: Alumnus.
- Nazir, M. (1985). *Metode penelitian*. Ghalia Indonesia. https://books.google.co.id/books?id=M_-dAQAACAAJ
- Neuman, W. L. (2013). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. Pearson Education. <https://books.google.co.id/books?id=Ybn3ngEACAAJ>
- Ningrum, A. P. (2025). Konsep Pembangunan Kota Inklusif Melalui Penataan Pedestrian di Kawasan Kota Lama Semarang. *Jurnal Riptek*, 19(1), 1–10.
- Nopianti, P., Raihan, M. A., Andriani, W., Azizah, A., Prakoso, R., & Julianto, D. (n.d.). *TRANSFORM Journal of Tropical Architecture and Sustainable Urban Science 142 Implementasi Universal Design Pada Taman Bebaya Samarinda* (Vol. 2, Issue 1). <https://e-journals2.unmul.ac.id/index.php/transform>
- Peraturan PUPR No.07/P/BM/2023, Pub. L. No. No.07/P/BM/2023 (2023).
- Prayoga, D., Aliyah, I., & Widodo, C. E. (2023). Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN. *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, Dan Permukiman*, 5(2), 12–27.
- Henny Warsilah, Kemasyarakatan, P., & Kebudayaan-Lipi, D. (2016). PEMBANGUNAN INKLUSIF SEBAGAI UPAYA MEREDUKSI EKSKLUSI SOSIAL PERKOTAAN: KASUS KELOMPOK MARGINAL DI KAMPUNG SEMANGGI, SOLO, JAWA TENGAH INCLUSIVE DEVELOPMENT APPROACH FOR REDUCING SOCIAL EXCLUSION IN URBAN AREA: A CASE STUDY OF MARGINAL GROUPS IN KAMPUNG SEMANGGI, SOLO, CENTRAL JAVA. In *Jurnal Masyarakat & Budaya* (Vol. 17, Issue 2).
- Ramdhani Harahap, F. (2013). DAMPAK URBANISASI BAGI PERKEMBANGAN KOTA DI INDONESIA. In *Jurnal Society: Vol. I* (Issue 1).
- Riduwan, M. B. A. (2022). *Skala pengukuran variabel-variabel penelitian*.
- Row, A. T. (1962). *The death and life of great American cities*. JSTOR.
- Sakinah, R., Kusuma, H. E., Tampubolon, A. C., & Prakarso, B. (2018). Kriteria jalur pedestrian di Indonesia. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 7(1), 51–55.
- Sianturi, R. R. S., Harahap, M. A. K., & Saragih, H. (2025). Perencanaan Tata Ruang Kota untuk Mendukung Mobilitas Berkelanjutan. *PESHUM: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Humaniora*, 4(2), 2324–2332.
- SNI 7391:2008, Badan Standardisasi Nasional (2021).
- Speck, J. (2013). *Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*. macmillan.
- Sugiyono, D. (2010). Metode penelitian kuantitatif dan R&D. *Bandung: Alfabeta*, 33.
- Suliyanto, S. E., & MM, S. (2017). *Metode penelitian kuantitatif*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Pemerintah Pusat (2009).

- Wardiana, I. Y., Kusuma, H. E., & Rahmawati, P. A. (2024). Pengaruh Karakteristik Jalur Pedestrian di Indonesia terhadap Penilaian Walkability. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 13(1), 31–41.
- Wenas, J., Timboeleng, J. A., & Lefrandt, L. R. (2019). Analisis Kinerja Jalur Pedestrian Kawasan Pertokoan Pasar 45 (Studi Kasus: Jl. Walanda Maramis Dan Jl. Dotulolong Lasut). *Jurnal Sipil Statik*, 7(9).
- Wibawa, I. N., & Sutrisno, A. J. (2022). Penerapan Konsep Walkable Campus pada Perancangan Jalur Pedestrian Kampus Diponegoro UKSW. *Jurnal Lanskap Indonesia*, 14(1), 22–35.
- Wicaksono, W. P., Fatimah, T., & Prana, A. M. (2024). STUDI PENGARUH REVITALISASI PEDESTRIAN TERHADAP PENGEMBANGAN KOTA TUA JAKARTA. *Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan*, 8(1), 133–146. <https://doi.org/10.24912/jmstkik.v8i1.24992>
- Widjajanti, R., Dwisadana, M. A., & Widjajanti. (2016). TEKNIK PWK (Perencanaan Wilayah Kota) How to cite (APA 6th Style). *Sudirman DKI Jakarta. Jurnal Teknik PWK*, 13(1), 21. <http://ejournal3.undip.ac.id/index.php/pwk>
- Wijaya, A., & Sari, S. O. (2018). Penataan Jalur Pedestrian Berbasis Transit Oriented Development pada Revitalisasi Kawasan Stasiun Kereta Api. *Jurnal Tiarsie*, 15(2), 39–44.