

## **EVALUASI AKSESIBILITAS JALUR PEJALAN KAKI MENUJU PEMBERANGKATAN BUS TRANS JATENG DI TERMINAL BAWEN**

**Oleh :** Yolanda Putri Cahya Sukma, Satriya Wahyu Firmandhani

*Penelitian ini didasari oleh situasi yang terjadi di Terminal Bawen, khususnya bagi pejalan kaki. Pada Terminal Bawen sebenarnya sudah dilengkapi dengan fasilitas jalur pejalan kaki untuk membedakan antara jalur kendaraan dan pejalan kaki, namun masih banyak pejalan kaki yang tidak melintasi jalur pejalan kaki dan memilih melintasi jalur kendaraan. Walaupun sebenarnya jalur pejalan kaki yang tersedia pun sudah cukup memenuhi kebutuhan pejalan kaki di terminal. Namun permasalahannya yaitu aksesibilitas pejalan kaki menuju ke shelter Trans Jateng dirasa kurang nyaman dan aman karena beberapa faktor bagi penggunaannya terutama pejalan kaki. Pejalan kaki untuk menuju ke shelter bus Trans Jateng ini harus berjalan cukup jauh, sehingga banyak pejalan kaki memilih untuk melintasi jalur yang menurut mereka cepat dan tidak melintasi jalur pejalan kaki yang tersedia. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi aksesibilitas pejalan kaki menuju pemberangkatan bus Trans Jateng di Terminal Bawen.*

**Kata Kunci :** Evaluasi, aksesibilitas, jalur pejalan kaki, shelter bus Trans Jateng

### **1. LATAR BELAKANG**

Sebagai fasilitas umum, terminal bus harus memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Desain terminal bus sendiri harus nyaman dan memiliki daya tarik namun tetap harus dapat mendukung fungsi utamanya sebagai tempat pemberangkatan, pemberhentian, dan pemindahan penumpang.

Maka dari itu, terminal harus ditunjang dengan sarana dan prasarana yang nyaman. Aksesibilitas menjadi faktor penting yang mendukung keberlangsungan fasilitas publik, salah satunya terminal bus. Aksesibilitas yang dimaksud yaitu kemudahan dan kenyamanan pengguna dalam mencapai tempat yang dituju bagi penggunaannya, baik pengguna kendaraan motor, mobil, angkutan, dan bis, serta pejalan kaki. Namun sampai saat ini kemudahan dan kenyamanan aksesibilitas terutama bagi pejalan kaki di dalam terminal bus belum terlalu diperhatikan dalam perencanaan fasilitas publik.

Penelitian ini didasari oleh penggunaan jalur pejalan kaki di Terminal Bawen yang kurang efektif. Banyak pejalan kaki yang menggunakan jalur kendaraan daripada menggunakan jalur pejalan kaki yang tersedia

untuk menuju ke shelter Trans Jateng. Padahal jalur pejalan kaki yang tersedia sudah cukup memenuhi kebutuhan pejalan kaki, namun karena faktor aksesibilitas yang dirasa kurang nyaman dan aman bagi pejalan kaki menyebabkan hal tersebut terjadi. Hal tersebut karena untuk menuju ke shelter Trans Jateng pejalan kaki harus berjalan cukup jauh terlebih dahulu, sehingga lebih memilih melewati jalur kendaraan daripada jalur pejalan kaki. Pada penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi aksesibilitas jalur pejalan kaki menuju pemberangkatan bus Trans Jateng di Terminal Bawen.



**Gambar 1 :** Pejalan kaki yang tidak melintasi jalur pejalan kaki namun jalur kendaraan  
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2020

## 2. RUMUSAN MASALAH

- Mengetahui tingkat kenyamanan aksesibilitas jalur pejalan kaki menuju pemberangkatan bus Trans Jateng di Terminal Bawen.
- Mengetahui sarana dan prasarana jalur pejalan kaki pada Terminal Bawen telah memenuhi persyaratan aksesibilitas bagi pejalan kaki.
- Diperlukan fasilitas jalur pejalan kaki yang aman, nyaman, dan sesuai syarat yang berlaku pada jalur pejalan kaki di Terminal Bawen.

## 3. METODOLOGI

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif. Metode penelitian ini dilakukan dengan meneliti pada populasi atau sampel tertentu secara random yang kemudian hasil data diolah secara kuantitatif/statistik. Sedangkan jenis penelitian ini bersifat deskriptif karena jenis penelitian ini mampu menggambarkan data informasi berdasarkan dengan kenyataan (fakta) yang diperoleh melalui observasi di lapangan. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini terdapat dua yaitu data primer yang terdiri dari hasil kuesioner yang didapat dari informan dan hasil pengamatan atau observasi langsung di lapangan. Data primer ini dijadikan sebagai analisis utama dalam penelitian ini. Adapun data sekunder yang terdiri dari dokumen-dokumen tertulis, foto, serta studi kepustakaan yang terkait dengan penelitian ini, data ini dijadikan sebagai data pendukung dalam analisa data primer. Data primer dan sekunder yang telah terkumpul kemudian di analisa dalam beberapa tahap, antara lain terdiri atas :

- a. Data yang diperoleh melalui kuesioner, dokumen dan observasi direduksi dengan memilah dan memilah data, menggolongkan, mengarahkan data yang berkaitan dengan penelitian, serta membuang data yang tidak dibutuhkan.
- b. Dari hasil data tersebut kemudian dilengkapi dan dibandingkan dengan data hasil studi kepustakaan yang berkaitan dengan aksesibilitas jalur pejalan kaki.

- c. Hasil data tersebut kemudian disajikan dalam bentuk teks dan tabel yang kemudian dianalisis secara deskriptif untuk membandingkan hasil kuesioner dan hasil observasi yang telah dilakukan berkaitan dengan aksesibilitas jalur pejalan kaki menuju pemberangkatan bus Trans Jateng di Terminal Bawen.
- d. Dari data yang telah terkumpul dan tersusun maka selanjutnya menarik kesimpulan yang dikuatkan dengan bukti dari data.

## 4. KAJIAN PUSTAKA

### 4.1. Tinjauan Pejalan Kaki dan Jalur Pejalan Kaki

#### 4.1.1. Pengertian Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam ber lalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki (Wikipedia.org). Sedangkan menurut Sudiarta (2017) pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang dengan berjalan kaki. Semua orang adalah pejalan kaki, untuk menuju ke tempat lain atau sebaliknya. Pedestrian berasal dari bahasa latin, dari kata pedestres – pedestris yang berarti orang yang berjalan kaki.

Jadi, dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki adalah orang bergerak/berjalan dari satu titik ke titik lain dengan menggunakan kedua kaki, serta bergerak/berjalan pada bagian jalan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

#### 4.1.2. Pengertian Jalur Pejalan Kaki

Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), jalur pejalan kaki merupakan lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki yang bertujuan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (penyeberangan zebra dan penyeberangan pelican), dan penyeberangan tidak sebidang. Sedangkan menurut Danisworo (1991), jalur

pejalan kaki merupakan jalur yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan dengan jalur kendaraan. Untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik (Utterman, 1984).

#### 4.1.3. Ketentuan dan Pedoman Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki memiliki ketentuan-ketentuan sendiri yang harus diperhatikan dan dipenuhi. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung menyebutkan bahwa perancangan dan penyediaan jalur pedestrian sebagai sarana hubungan horizontal antarruang/antarbangunan harus memperhatikan :

- jarak tempuh agar pengguna bangunan gedung dan pengunjung bangunan gedung dapat mencapai tujuan sedekat mungkin;
- keamanan, kenyamanan, dan kemudahan pengguna dan pengunjung bangunan gedung;
- konektivitas dan kontinuitas antarruang/antarbangunan;
- keterpaduan aspek penataan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antarlingkungan dan kawasan maupun sistem transportasi;
- kemiringan permukaan jalan yang mudah dilalui;
- kelengkapan sarana bagi pejalan kaki;
- nilai tambah secara ekonomi, social dan lingkungan;
- dukungan terhadap penciptaan ruang publik yang mendukung aktivitas sosial; dan
- penyesuaian karakter fisik dengan kondisi sosial budaya setempat antara lain kebiasaan, gaya hidup, kepadatan penduduk, dan nilai kearifan lokal.

Selain memiliki ketentuan yang harus diperhatikan untuk jalur pejalan kaki, terdapat pula pedoman teknis jalur pedestrian yang harus dipenuhi yaitu sebagai berikut.

**Table 1 : Indikator Penilaian Jalur Pedestrian**

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia 14/PRT/M/2017

Variabel	Sub Variabel	Keterangan
Jalur Pedestrian	Permukaan jalan	Stabil, kuat, tahan cuaca
	Tekstur lantai	Halus, tidak licin
	Sambungan dan gundukan	Hindari atau tidak lebih dari 1,25 cm
	Kemiringan	Maksimal 2°
		Setiap jarak 900 cm harus terdapat permukaan datar minimal 120 cm
	Pencahayaan	50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian
	Drainase	Tegak lurus dengan arah jalur
		Mudah dibersihkan
		Peletakan lubang dijauhkan dari tepi jalur pedestrian
	Lebar jalur	Minimum 150 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah
Tepi pengaman	Setinggi maksimal 10 cm dan lebar 15 cm sepanjang jalur pedestrian	

## 4.2. Tinjauan Aksesibilitas

### 4.2.1. Pengertian Aksesibilitas

Menurut Peraturan Menteri PUPR No.14/PRT/M/2017, aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupannya. Aksesibilitas sebagai kemudahan untuk mencapai suatu tempat tujuan merupakan faktor yang sangat penting. Aksesibilitas tersebut dapat meliputi alat transportasi jalur/rute pengunjung yang aman dan nyaman, serta informasi yang lengkap dan memadai.

### 4.2.2. Asas Aksesibilitas

Adapun asas aksesibilitas di Indonesia menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006 adalah :

- Kemudahan, semua orang dapat mencapai semua tempat
- Kegunaan, setiap orang dapat mempergunakan semua tempat

3. Keselamatan, setiap bangunan dan lingkungan harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang.
4. Kemandirian, setiap orang harus dapat mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat tanpa bantuan orang lain.

Maka dari itu, aksesibilitas menjadi hal penting yang harus diperhatikan dalam bangunan publik, termasuk terminal bus.

### 4.3. Tinjauan Kenyamanan

#### 4.3.1. Pengertian Kenyamanan

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang (Anggriani, 2009). Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003) dalam Anggriani, 2009, kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya

#### 4.3.2. Faktor – Faktor Kenyamanan

Terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan menurut Hakim dan Utomo dalam Anggriani (2009). Dalam hal ini berkaitan dengan kenyamanan jalur pejalan kaki yaitu sirkulasi, faktor iklim, kebisingan, aroma atau bau-bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, dan keindahan.

### 4.4. Tinjauan Terminal Bus

#### 4.4.1. Pengertian Terminal Bus

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995, terminal bus penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

#### 4.4.2. Tipe Terminal Bus

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 31 Tahun 1995 tentang Terminal

Transportasi Jalan, tipe terminal penumpang terdiri dari :

- a. Terminal Penumpang Tipe A Terminal penumpang tipe A melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan/atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.
- b. Terminal Penumpang Tipe B Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.
- c. Terminal Penumpang Tipe C Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.

Dari ketiga tipe terminal bus yang telah disebutkan, Terminal Bus Bawen termasuk dalam terminal penumpang tipe A, dimana melayani Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan/atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.

#### 4.4.3. Indikator Terminal Bus

Menurut Marlok, 2005, indikator terminal bus menjelaskan lebih mendalam mengenai terminal dari segi kriteria-kriteria yang mempengaruhi kualitas terminal yaitu sebagai berikut.

- a. Keamanan  
Kriteria ini akan menilai sistem keamanan dari fasilitas transportasi di suatu terminal penumpang dan meningkatkan pelayanan transportasi penumpang.
- b. Pemeliharaan  
Kriteria ini akan menilai pemeliharaan pihak terkait dalam mempertahankan infrastruktur dan pelayanan di terminal penumpang.
- c. Manajemen  
Kriteria ini akan menilai bagaimana manajemen operasional terminal penumpang dapat mendorong manajemen yang lebih baik, sehingga sistem operasional terminal penumpang dapat lebih baik.

- d. Aksesibilitas  
Kriteria ini menilai bagaimana suatu terminal penumpang dapat meningkatkan akses pelayanan bagi penumpang.
- e. Sistem Keterhubungan  
Kriteria ini akan menilai bagaimana suatu terminal penumpang memiliki keterhubungan dengan terminal penumpang lainnya.
- f. Reliability  
Kriteria ini menilai bagaimana pemaduan transportasi terminal penumpang dapat meningkatkan waktu tiap moda dan atau mengurangi waktu tempuh perjalanan.

Maka dari itu, terminal bus haruslah memperhatikan aksesibilitas bagi penumpang baik pejalan kaki dan kendaraan, dimana memberikan kemudahan dalam hal pencapaian ke dalam terminal bus itu sendiri.

## 5. KAJIAN LOKASI

Objek lokasi yang dipilih dalam penelitian ini yaitu Terminal Bawen yang terletak di Jl.Raya Bawen-Semarang, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah. Pemilihan lokasi penelitian yaitu di Terminal Bawen ini karena pada terminal ini telah disediakan fasilitas jalur pejalan kaki yang cukup memenuhi kebutuhan pejalan kaki, namun pada kenyataannya masih banyak pejalan kaki yang tidak melewati jalur pejalan kaki melainkan melewati jalur kendaraan yang dinilai cukup membahayakan keselamatan. Sehingga lokasi Terminal Bawen cocok untuk dijadikan sebagai objek penelitian karena masih terdapat masalah di dalamnya terutama dalam hal desain terminal tersebut.

Terminal Bawen merupakan terminal bus antarkota antarprovinsi (AKAP) tipe A, yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), serta angkutan perkotaan (Angkot). Pada Terminal Bawen sudah disediakan fasilitas penunjang terminal yaitu berupa jalur pejalan kaki untuk menghubungkan satu tempat ke tempat lain di lingkungan terminal. Dilihat dari fungsi dan bentuk jalur pejalan kaki menurut Utermann (1984), fungsi jalur pejalan kaki di dalam lingkup Terminal Bawen termasuk dalam jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (Sidewalk atau trotoar). Terdapat dua

jalur pejalan kaki di Terminal Bawen yaitu jalur pejalan kaki (samping parkir) dan jalur pejalan kaki (dekat pos jaga). Kedua jalur pejalan kaki tersebut memiliki karakteristik yang berbeda, baik dari bentuk dan segi perencanaannya. Menurut bentuknya jalur pejalan kaki (samping parkir) termasuk jalur pejalan kaki yang terlindungi / beratap, sedangkan jalur pejalan kaki (dekat pos jaga) termasuk jalur pejalan kaki yang tidak terlindungi / tidak beratap. Sedangkan menurut segi perencanaannya, jalur pejalan kaki (samping parkir) termasuk jenis jalur pejalan kaki yang sedari awal terencana, sedangkan jalur pejalan kaki (dekat pos jaga) termasuk jenis jalur pejalan kaki yang tidak terencana.



*Gambar 3 : Jalur Pejalan Kaki (dekat pos jaga) di Terminal Bawen  
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2020*

## 6. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada Terminal Bawen telah disediakan dua jalur pejalan kaki, terutama yang terletak di sisi barat terminal yaitu jalur pejalan kaki yang terletak di samping area parkir, ini merupakan jalur pejalan kaki yang memang dari awal didesain untuk pejalan kaki. Serta terdapat pejalan kaki yang terletak di dekat pos jaga yang merupakan jalur pejalan kaki yang bukan didesain sedari awal, namun disediakan jalur baru dengan diberi pembatas sementara yaitu dengan traffic cone.



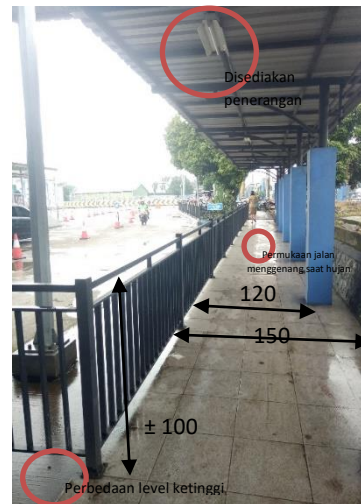
- Keterangan :
- A : Jalur penyeberangan
  - B : Kantor utama
  - C : Kantin
  - D : Kantor PO
  - E : Musholla
  - F : Jalur pemberangkatan bus dan ruang tunggu penumpang
  - G : Kantor PO
  - H : Kantin
  - I : Jalur penyeberangan
  - J : Parkir motor
  - K : Parkir mobil
  - L : Parkir motor
  - M : Jalur pejalan kaki
  - N : Jalur pejalan kaki
  - Pintu keluar-masuk bus
  - Pintu keluar-masuk mobil dan motor

**Gambar 4 :** Gambaran Siteplan Terminal Bawen  
 Sumber : Data Olahan Pribadi, 2020

Dalam perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki harus memenuhi syarat-syarat dan ketentuannya agar terciptanya jalur pejalan kaki yang baik, serta agar pengguna jalur pejalan kaki lebih leluasa, aman, dan nyaman dalam melakukan aktivitas di dalamnya. Maka dari itu, dilakukan observasi / pengamatan untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki yang tersedia di Terminal Bawen sudah memenuhi syarat dan ketentuan yang berlaku atau belum, serta mengetahui bagaimana tingkat aksesibilitas jalur pejalan kaki ini. Hasil observasi/pengamatan ini juga didukung oleh hasil kuesioner dari beberapa responden mengenai persepsi mereka mengenai kondisi jalur pejalan kaki, terutama jalur pejalan kaki yang menuju pemberangkatan bus Trans Jateng.

Berikut adalah hasil pengamatan / observasi terhadap kondisi jalur pejalan kaki di Terminal Bawen menuju pemberangkatan bus Trans Jateng yang telah dilakukan.

a. Jalur Pejalan Kaki (samping parkir)



**Gambar 5 :** Kondisi Jalur Pejalan Kaki (samping parkir) di Terminal Bawen  
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2020

Dari hasil observasi / pengamatan yang telah dilakukan kemudian dibandingkan dengan studi kepustakaan berkaitan dengan pedoman teknis jalur pejalan kaki dari Permen PUPR Tahun 2017. Berikut adalah hasilnya.

**Table 2 :** Hasil Pengamatan Kondisi Jalur Pejalan Kaki (samping parkir)  
 Sumber : Hasil Observasi, 2020

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Hasil Observasi	
Jalur Pejalan Kaki (samping parkir)	Permukaan jalan	Stabil, kuat, tahan cuaca	√	
	Tekstur lantai	Halus, tidak licin	√	
	Sambungan dan gundukan	Hindari atau tidak lebih dari 1,25 cm	√	
	Kemiringan	Maksimal 2°	√	
	Pencahayaan	50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian	√	
	Drainase	Tegak lurus dengan arah jalur ( untuk mengalirkan air hujan yang menggenang)		X
	Lebar jalur	Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah	√	
	Tepi pengaman handrail	Keamanan pejalan kaki	√	
Pengaturan	Pembeda	√		



EVALUASI AKSESIBILITAS JALUR PEJALAN KAKI MENUJU PEMBERANGKATAN BUS TRANS JATENG DI TERMINAL BAWEN

	beda ketinggian jalan	jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan			
	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan	Disediakan atap baik berupa kanopi maupun pepohonan		v	

Berdasarkan tabel 2 di atas, sebanyak 9 dari 10 sub variabel atau sebesar 90 % dari total keseluruhan sub variabel pada jalur pedestrian telah memenuhi persyaratan teknis sarana dan prasarana jalur pejalan kaki. Sehingga kondisi jalur pejalan kaki (samping parkir) tergolong baik untuk digunakan bagi para pejalan kaki. Adapun kekurangan lain dari jalur pejalan kaki ini yang didapat dari faktor lainnya. Hal tersebut terlihat dari hasil kuesioner pendapat responden mengenai kondisi jalur pejalan kaki sebagai berikut.

**Table 3 : Presentase Pendapat Responden Mengenai Kondisi Jalur Pejalan Kaki (Samping Parkir)**  
 Sumber : Hasil Kuesioner Penelitian, 2020

No.	Aspek Penilaian Kondisi Jalur	Baik	Cukup Baik	Tidak Baik
1.	Kenyamanan terhadap perlindungan sinar matahari dan hujan	20 %	80 %	0 %
2.	Kejelasan sirkulasi jalur	20 %	50 %	30 %
3.	Kondisi material lantai (licin, landau, miring, dll)	15 %	75 %	10 %
4.	Kemudahan pencapaian menuju jalur	40 %	50 %	10 %
5.	Kebersihan jalur	50 %	45 %	5 %
6.	Lebar jalur	20 %	65 %	15 %
7.	Kelengkapan sarana	15 %	70 %	15 %
8.	Aroma tidak sedap	25 %	55 %	20 %
9.	Kebisingan kendaraan	5 %	65 %	30 %
10.	Keamanan dan keselamatan	60 %	35 %	5 %
11.	Keindahan jalur	15 %	60 %	25 %
Rata-rata		± 25 %	± 60 %	15 %

Berdasarkan tabel 3 aspek yang dinilai tidak baik yaitu kejelasan sirkulasi dan kebisingan kendaraan yang didapat dari jalur ini sebanyak masing-masing 30% (6 orang). Kejelasan sirkulasi jalur ini dinilai tidak baik karena keberadaannya hanya setengah mengelilingi terminal, serta jalur pejalan kaki ini menghubungkan pintu barat dan pintu timur terminal dan tidak menghubungkan langsung ke bangunan utama pada area terminal, sehingga jalur pejalan kaki ini jarang dipakai oleh para penggunanya. Sedangkan untuk

kebisingan kendaraan yang didapatkan dari jalur pejalan kaki ini karena letak jalur pejalan kaki ini bersebelahan dengan jalur kendaraan, sehingga dirasa cukup mengganggu pengguna jalur pejalan kaki ini.

Namun sebanyak ±60 % responden berpendapat bahwa kondisi jalur pejalan kaki (samping parkir) termasuk dalam kategori cukup baik. Sehingga secara keseluruhan kondisi jalur pejalan kaki (samping parkir) tergolong dalam kondisi yang baik.

b. Jalur Pejalan Kaki (dekat pos jaga)



**Gambar 6 : Kondisi Jalur Pejalan Kaki (dekat pos jaga) di Terminal Bawen**  
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2020

Dari hasil observasi / pengamatan yang telah dilakukan kemudian dibandingkan dengan studi kepustakaan berkaitan dengan pedoman teknis jalur pejalan kaki dari Permen PUPR Tahun 2017. Berikut adalah hasilnya.

**Table 4 : Hasil Pengamatan Kondisi Jalur Pejalan Kaki (dekat pos jaga)**  
 Sumber : Hasil Observasi, 2020

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Hasil Observasi	
Jalur Pejalan Kaki (dekat pos jaga)	Permukaan jalan	Stabil, kuat, tahan cuaca	v	
	Tekstur lantai	Halus, tidak licin	v	
	Sambungan dan gundukan	Hindari atau tidak lebih dari 1,25 cm	v	
	Kemiringan	Maksimal 2°	v	
	Pencahayaan	50-150 lux, berdasarkan intensitas pemakaian	v	
	Drainase	Tegak lurus dengan arah jalur ( untuk mengalirkan air		

		hujan yang menggenang)		
	Lebar jalur	Minimum 110 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah	v	
	Tepi pengaman handrail	Keamanan pejalan kaki		X
	Pengaturan beda ketinggian jalan	Pembeda jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan		X
	Perlindungan terhadap sinar matahari dan hujan	Disediakan atap baik berupa kanopi maupun pepohonan		X

Sedangkan pada jalur pejalan kaki (dekat pos jaga) , berdasarkan tabel 4, sebanyak 6 dari 10 sub variabel atau sebesar 60 % dari total keseluruhan sub variabel pada jalur pedestrian yang telah memenuhi persyaratan teknis sarana dan prasarana jalur pejalan kaki. Sehingga kondisi jalur pejalan kaki (samping parkir) tergolong cukup baik untuk digunakan bagi para pejalan kaki. Adapun aspek penilaian lainnya mengenai kondisi jalur pejalan kaki ini yang mempengaruhi persepsi pengguna untuk menggunakan atau tidak menggunakan jalur ini. Hal tersebut terlihat pada tabel berikut.

**Table 5 : Presentase Pendapat Responden Mengenai Kondisi Jalur Pejalan Kaki (Dekat Pos Jaga)**  
Sumber : Hasil Kuesioner Penelitian, 2020

No.	Aspek Penilaian Kondisi Jalur	Baik	Cukup Baik	Tidak Baik
1.	Kenyamanan terhadap perlindungan sinar matahari dan hujan	15 %	15 %	70 %
2.	Kejelasan sirkulasi jalur	15 %	50 %	35 %
3.	Kondisi material lantai (licin, landau, miring, dll)	20 %	55 %	25 %
4.	Kemudahan pencapaian menuju jalur	30 %	60 %	10 %
5.	Kebersihan jalur	25 %	70 %	5 %
6.	Lebar jalur	50 %	45 %	5 %
7.	Kelengkapan sarana	20 %	45 %	35 %
8.	Aroma tidak sedap	40 %	50 %	10 %
9.	Kebisingan kendaraan	15 %	55 %	30 %
10.	Keamanan dan keselamatan	15 %	40 %	45 %
11.	Keindahan jalur	5 %	50 %	45 %
Rata-Rata		± 22 %	± 49 %	± 29 %

Berdasarkan tabel 5, diketahui sebanyak 70 % responden (14 orang) berpendapat bahwa kenyamanan terhadap perlindungan sinar matahari dan hujan pada jalur ini termasuk dalam kategori tidak baik. Hal ini terlihat jelas dari bentuk jalur pejalan kaki ini tidak memiliki

atap yang menutupinya, sehingga pada siang hari akan terasa sangat panas dan pada saat hujan pengguna akan terkena hujan. Sedangkan untuk aspek penilaian mengenai lebar jalur pejalan kaki ini, sebanyak 50% responden (10 orang) berpendapat kondisinya tergolong baik, karena memang jalur pejalan kaki ini memiliki dimensi lebar yang cukup besar yaitu sekitar  $\pm 3-4$  m. Untuk aspek penilaian yang lain berada dalam kategori cukup baik bagi sebanyak  $\pm 49%$  responden secara keseluruhan, sehingga pejalan kaki (samping parkir) ini tergolong dalam kondisi yang cukup baik untuk digunakan pengguna.

Selain dilakukan penelitian mengenai kondisi jalur pejalan kaki di Terminal Bawen, juga dilakukan penelitian mengenai pendapat responden mengenai jalur yang digunakan responden untuk menuju ke shelter pemberangkatan bus Trans Jateng. Terdapat lima jalur yang biasa dipilih pejalan kaki untuk menuju shelter pemberangkatan bus Trans Jateng berdasarkan observasi yang telah dilakukan. Berdasarkan hasil kuesioner yang telah diisi oleh 20 responden, sejumlah 12 responden dominan memilih jalur (2) dan (3).

- Sebanyak 6 responden memilih jalur 2 (Pintu barat – Jalur kendaraan (dekat shelter lama trans jateng) – area kantin – Shelter Trans Jateng)
- Sebanyak 6 responden memilih jalur 3 (Pintu barat – Jalur pejalan kaki (samping pos jaga) – area PO bus – Shelter Trans Jateng).

Dapat terlihat bahwa sebagian responden lebih memilih untuk menggunakan jalur yang bukan jalur pejalan kaki dan adapun sebagian responden memilih jalur pejalan kaki yang (baru) dibuat, bukannya memilih jalur pejalan kaki yang memang disediakan sedari awal perencanaannya.

Menurut responden berdasarkan hasil kuesioner, terdapat faktor yang mempengaruhi memilih jalur yang dipilih, baik melalui jalur pejalan kaki atau jalur kendaraan. Faktor yang paling mempengaruhi dalam pemilihan jalur menuju shelter pemberangkatan bus Trans Jateng yaitu jarak. Terdapat 2 jalur pejalan kaki yang dilalui untuk



menuju shelter pemberangkatan bus Trans Jateng yaitu :

- a. Melalui jalur pejalan kaki (samping parkir), pengguna harus menempuh jarak  $\pm 200$  m dengan waktu tempuh  $\pm 4 - 5$  menit.
- b. Melalui jalur pejalan kaki (dekat pos jaga) , pengguna harus menempuh jarak  $\pm 140$  m dengan waktu tempuh  $\pm 2 - 3$  menit untuk menuju ke shelter bus Trans Jateng.

Sehingga banyak responden lebih memilih untuk melewati jalur pejalan kaki (dekat pos jaga) maupun jalur kendaraannya di sampingnya karena jaraknya lebih dekat dengan shelter bus Trans Jateng daripada melalui jalur pejalan kaki (samping parkir) yang jaraknya lebih jauh dan membutuhkan waktu yang lebih banyak. Sebagian responden juga beranggapan bahwa jalur yang disediakan Terminal Bawen untuk menuju ke shelter bus Trans Jateng tidak memuaskan, baik dari segi kondisi maupun jaraknya.

## 7. KESIMPULAN

Kondisi kedua jalur pejalan kaki di Terminal Bawen yang telah disediakan secara keseluruhan telah memenuhi aspek penilaian jalur pejalan kaki sehingga jalur pejalan kaki ini telah memenuhi persyaratan jalur pejalan kaki dan tergolong dalam kondisi yang cukup baik untuk dapat digunakan oleh pejalan kaki. Hal ini juga didukung dengan hasil kuesioner pendapat responden mengenai kondisi jalur pejalan kaki, sebagian besar responden berpendapat bahwa jalur pejalan kaki (samping parkir) dan jalur pejalan kaki (dekat pos jaga) dalam kategori cukup baik. Walaupun masih terdapat beberapa aspek lain yang tidak baik, namun secara keseluruhan berdasarkan hasil observasi dan pengamatan kondisi kedua jalur pejalan kaki ini termasuk dalam kategori yang cukup baik dan telah memenuhi kebutuhan pejalan kaki.

Adapun faktor lain yang dalam pemilihan penggunaan jalur, baik melalui jalur pejalan kaki atau jalur kendaraan untuk menuju pemberangkatan bus Trans Jateng yaitu aksesibilitas yang berkaitan dengan jarak. Semakin dekat jarak tempuhnya, maka waktu

yang dibutuhkan untuk menuju tujuan semakin singkat. Di antara kedua jalur pejalan kaki yang tersedia, kebanyakan responden lebih banyak memilih menggunakan jalur pejalan kaki (dekat pos jaga) karena jaraknya yang lebih dekat yaitu dapat ditempuh  $\pm 2-3$  menit daripada jalur pejalan kaki (samping parkir) yang jarak tempuhnya lebih jauh dan membutuhkan waktu sedikit lebih banyak yaitu  $\pm 4-5$  menit.

Namun sebagian responden masih merasa tidak puas dengan jalur pejalan kaki yang disediakan untuk menuju ke pemberangkatan bus Trans Jateng. Hal ini karena masih terdapat aspek lain yang belum terpenuhi pada jalur pejalan kaki ini, serta aksesibilitas berkaitan jarak yang terlalu jauh untuk dijangkau bagi beberapa responden.

## 8. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah didapat dari hasil penelitian mengenai evaluasi aksesibilitas jalur pejalan kaki menuju pemberangkatan bus Trans Jateng di Terminal Bawen , penulis bermaksud memberikan saran-saran sebagai berikut.

- a. Pengelola terminal diharapkan selalu menjaga dan memelihara jalur pejalan kaki yang telah tersedia dengan selalu mengevaluasi seluruh aspek-aspek mengenai perbaikan dan peningkatan kondisi yang sudah ada.
- b. Pengunjung diharapkan menggunakan jalur pejalan kaki yang tersedia dan tidak lagi menggunakan jalur kendaraan untuk menghindari resiko yang berbahaya. Serta pengguna jalur pejalan kaki juga senantiasa ikut menjaga jalur pejalan kaki yang tersedia dengan tetap menjaga kebersihan dan tidak merusak sarana jalur pejalan kaki.
- c. Perlunya penambahan sarana prasarana jalur pejalan kaki yang kekurangan untuk memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keamanan bagi penggunaanya.

## 9. DAFTAR PUSTAKA

- Anggriani, Niniek, 2009. *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Yayasan Humaniora. Klaten.
- Danisworo, M. 1999. Rangkuman Buku Ajar Teori Perancangan Urban. Bandung: Intitut Teknologi Bandung (ITB).
- Departemen Pekerjaan Umum  
No.032/T/BM/1999. *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum*.
- <https://id.wikipedia.org>, *Pejalan Kaki*, diakses tanggal 4 Maret 2020
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017. *Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung*.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006.
- Sudiarta, I Nyoman. 2017. *Kondisi Pedestrian Ways di Jalan Waturenggong Kota Denpasar*.
- Utterman, RK. 1984. *Accomodating The Pedestrian*. New York : Van Nostrad Reinhold Co.- Muslihun. (2013). *Studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota semarang (studi kasus jalan pahlawan)*. Semarang.