

STRATEGI KINERJA JALUR PEDESTRIAN PADA RUAS JALAN SOEKARNO-HATTA KOTA BANDUNG DALAM TRANSISI MENUJU MASA ENDEMI COVID-19

Marselly Dwiputri^{1*}, Nurjannah Hamdani², Asri Budiarto³
^{1,2,3} Program Studi Arsitektur, Universitas Indraprasta PGRI

*Corresponding Author: Marselly_dwiputri@yahoo.com

Informasi artikel	ABSTRAK
<p>Sejarah artikel: Diterima 28 Agustus 2022 Revisi 6 September 2022 Dipublikasikan 30 September 2022</p> <p>Kata kunci: Covid-19 Perkotaan Pedestrian Jalan</p>	<p>Jalan Soekarno-Hatta adalah jalan utama atau hirarki jaringan jalan arteri primer yang berada di Kota Bandung yang memiliki penggunaan lahan campuran sebagai kawasan permukiman, perdagangan, perkantoran, dan industri, Jalan ini banyak dilalui berbagai angkutan kota baik lokal maupun antar kota dengan kemudahan akses transportasi dan prasarana jalan dan pedestrian yang cukup besar, akan tetapi semakin lama kondisi pedestrian di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta semakin kurang baik, beberapa sisi jalannya mengalami kerusakan dan digunakan para pedagang untuk menyimpan barang dagangannya, sehingga dapat mengakibatkan penurunan keamanan dan kenyamanan para pejalan kaki di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui tingkat keamanan dan kenyamanan penduduk yang menggunakan pedestrian di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta setelah dilakukannya penerapan AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) dan di masa peralihan dari fase pandemi menjadi fase endemi Covid-19. Penelitian ini dilakukan dengan metode kuantitatif kualitatif. Dalam melakukan analisa pelayanan fasilitas pejalan kaki dengan pendekatan teknis, yang meliputi kinerja tingkat pelayanan dan kebutuhan fasilitas pejalan kaki, hasil analisis pada penelitian ini adalah tingkat pelayanan pedestrian pada status transisi pandemi menuju endemi pada hari biasa berada pada level A dan B, dengan kondisi arus dan volume kepadatan yang cenderung rendah di koridor pedestrian di Jalan Soekarno-Hatta.</p>
<p>Key word: Covid-19 Urban Pedestrian Street</p>	<p>ABSTRACT <i>Soekarno-Hatta Street is the main road or hierarchy of the primary arterial road network located in the city of Bandung which has mixed land use as a residential, trade, office, and industrial area, this road is widely traversed by various city transportations both locally and between cities with easy access to transportation and road and pedestrian infrastructure that is quite large, but the longer the pedestrian conditions along Soekarno-Hatta Street have street problems, some sides of the street were damaged and used by traders to store their wares, which could result in a decrease in the safety and comfort of pedestrians along Soekarno-Hatta Street. The purpose of the study was to determine the level of safety and comfort of residents who use pedestrians along Soekarno-Hatta Street after the implementation of AKB (Adaptation of New Habits) and in the transition period from the pandemic phase to the endemic phase of Covid-19 This research was conducted by qualitative quantitative methods. In analyzing pedestrian facility services with a technical approach, which includes the performance of service levels and the needs of pedestrian facilities, the results of the analysis in this study are that the level of pedestrian services in the pandemic transition status to endemic on weekdays is at levels A and B, with current conditions and density volumes tending to be low in the pedestrian corridor on Soekarno-Hatta Street.</i></p>

PENDAHULUAN

Pandemi COVID-19 telah memberikan tekanan pada kondisi ekonomi dan sosial di Indonesia sejak akhir tahun 2019. WHO mengumumkan COVID-19 pada 12 Maret 2020 sebagai pandemic. Jumlah kasus di Indonesia terus meningkat dengan pesat, hingga Juni 2020 sebanyak 31.186 kasus terkonfirmasi dan 1851 kasus meninggal, wabah ini telah ditetapkan sebagai darurat kesehatan global dan membuat semua kegiatan sehari-hari manusia terhambat. (Putri, 2020). Dampak pandemi ini berdampak luas di seluruh wilayah Indonesia. Karena hal tersebut, pemerintah Indonesia mengambil langkah agresif agar angka penyebaran bisa ditekan semaksimal mungkin dengan memilih

pembatasan sosial (*social distancing*) yaitu pembatasan sosial dengan menjauhi diri dari aktivitas sosial secara langsung dengan orang lain untuk mencegah penyebaran virus COVID-19 (Kurniasih, 2020)

Pemerintah Kota Bandung menerapkan berbagai kebijakan untuk menangani kasus pandemi Covid-19. Berdasarkan data dari Pusat Informasi Covid 19, pada tahun 2020 Kota Bandung mengeluarkan kebijakan untuk penerapan protokol kesehatan dalam status AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) dengan status Pandemi Covid-19, dikarenakan masuk dalam zona orange yaitu risiko sedang, kemudian masuk pada masa transisi atau peralihan, sampai pada tahun 2022 pemerintah berencana menetapkan perubahan status pandemi menjadi endemi Covid-19. Endemi merupakan suatu proses dimana periode dari pandemi menuju ke arah endemi dengan sejumlah indikator, antara lain laju penularan harus kurang dari 1, angka *positivity rate* harus kurang dari 5 persen, kemudian tingkat perawatan rumah sakit harus kurang dari 5 persen, angka *fatality rate* harus kurang dari 3 persen, dan level PPKM berada pada transmisi lokal level tingkat 1. Kondisi – kondisi ini harus terjadi dalam rentang waktu tertentu misalnya 6 bulan (Sumber : Biro Komunikasi dan Pelayanan Publik, Kementerian Kesehatan RI, 2022)

Pemerintah melakukan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM), yang tertuang pada Peraturan Walikota Kota Bandung Nomor 19 Tahun 2022, diantaranya adalah kebijakan waktu operasional perkantoran, sektor pendidikan, ketentuan tempat wisata, hiburan dan ruang publik, jalan dan transportasi. Beberapa kebijakan yang menyangkut aspek transportasi berdasarkan Peraturan Walikota Kota Bandung Nomor 19 Tahun 2022 diantaranya adalah aturan Transportasi umum (kendaraan umum, angkutan massal, taksi konvensional dan online, kendaraan rental) maksimal 70%, Kendaraan roda dua pribadi dapat mengangkut orang/barang selama menaati protokol kesehatan, Satgas COVID-19 tingkat Kota, Kecamatan dan Kelurahan dapat menutup ruas jalan tertentu untuk mencegah penyebaran COVID-19.

Sebelum pengaruh dari pandemi virus corona atau COVID-19 yang berdampak pada mobilitas masyarakat Kota Bandung, diketahui bahwa sebelumnya Kota Bandung memiliki tingkat mobilitas penduduk yang cukup tinggi, hal ini mengakibatkan permintaan akan ketersediaan sarana dan prasarana semakin bertambah, termasuk prasarana jaringan jalan. Terbatasnya kemampuan kota Bandung dalam menyediakan prasarana jaringan jalan tidak terlepas dari masalah perkotaan yang senantiasa dihadapi kota-kota besar, diakibatkan jumlah penduduk yang terus bertambah, semakin bertambah pula mobilitas penduduk dalam melakukan pergerakan baik untuk sampai ke tempat kerja, sekolah, berbelanja, dan lain sebagainya. Termasuk Jalur jalan Soekarno Hatta Kota Bandung, yang sering mengalami kemacetan dan tundaan sampai mengalami kategori tingkat pelayanan F karena tundaan rata-rata lebih besar dari 80 detik/kendaraan dengan ciri-cirinya arus lalu lintas tertahan pada kecepatan rendah, sering kali terjadi kemacetan, dan arus lalu lintas rendah (Hidayat, 2013)

Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) di Kota Bandung pada aspek transportasi yang tertuang dalam peraturan walikota tahun 2022, dapat menjadi solusi penggunaan infrastruktur jalan dan transportasi Kota Bandung secara efektif, salah satunya adalah penggunaan pedestrian sebagai fasilitas pelayanan pejalan kaki di Kota Bandung sebagai upaya untuk mengurangi para penduduk menggunakan kendaraan pribadi dengan radius pencapaiannya. Pedestrian merupakan ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari, bagi pejalan kaki untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan yang lain, atau dari suatu tempat ke tempat yang lain (Ashadi et al., 2012). Fungsi pedestrian adalah sebagai wadah bagi pejalan kaki untuk dapat bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan aman, dan nyaman, tanpa rasa takut baik terhadap sesama pengguna jalur tersebut maupun terhadap kendaraan, pada kenyataannya jalur-jalur

pedestrian yang ada sebagian besar tidak dapat memenuhi keinginan para pejalan kaki tersebut. (Suminar & Anjar Sari, 2021)

Jalan Soekarno-Hatta adalah jalan utama atau hirarki jaringan jalan arteri primer yang berada di Kecamatan Astana Anyar di Wilayah Bandung Barat Tegalega, Kota Bandung. Penggunaan lahan di Wilayah Bandung Barat Tegalega sebagai kawasan permukiman, perdagangan, perkantoran, dan industri (RTRW Kota Bandung Tahun 2011-2031). Jalan Soekarno Hatta berfungsi sebagai penghubung antar Pusat Kegiatan Nasional atau Pusat Kegiatan Wilayah. Sehingga, pergerakan moda transportasi yang melintas di Jalan Soekarno Hatta memiliki intensitas yang tinggi. Jalan Soekarno Hatta terbagi menjadi 8 ruas yang dipisahkan oleh persimpangan lampu merah (Maulana et al., n.d.)

Jalan ini banyak dilalui berbagai angkutan kota baik lokal maupun antar kota. Kepadatan penduduk yang tinggi dan semakin padat dilengkapi dengan kemudahan akses transportasi dan prasarana jalan dan pedestrian yang cukup besar, akan tetapi semakin lama kondisi pedestrian di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta memiliki kondisi yang kurang baik, beberapa sisi jalannya mengalami kerusakan dan digunakan para pedagang untuk menyimpan barang dagangannya, sehingga dapat mengakibatkan penurunan keamanan dan kenyamanan para pejalan kaki di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta. Sedangkan seharusnya Jalur pejalan kaki atau pedestrian berfungsi sebagai komponen yang terintegrasi dengan sistem jalan yang ramah bagi pejalan kaki dimana mereka mendapatkan keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, dan pergerakan yang efisien (Mulia & Manullang, 2018) dan sebaiknya bukan hanya sekedar pembangunan fisik saja, namun lebih diutamakan pada manfaat jalur pejalan kaki tersebut sebagai wadah untuk melakukan segala macam kegiatan yang dilakukan oleh penggunanya.

Berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018), prinsip umum perencanaan fasilitas pejalan kaki sekurang-kurangnya memenuhi ketentuan: (a) memenuhi aspek keterpaduan sistem, dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan; (b) memenuhi aspek kontinuitas, yaitu menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan sebaliknya; (c) memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan; (d) memenuhi aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pengguna dengan keterbatasan fisik (Suminar & Anjar Sari, 2021)

Berdasarkan uraian diatas, diperlukan kajian terkait kondisi fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Soekarno hatta Kota Bandung sebagai koridor guna lahan campuran. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi fasilitas pejalan kaki di koridor jalan Soekarno-Hatta dan membuat strategi untuk kesiapan menghadapi masa transisi Kota Bandung dari status pandemi COVID-19 menjadi status endemi COVID-19.

MATERIAL DAN METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan metode kuantitatif kualitatif. Dalam melakukan analisa pelayanan fasilitas pejalan kaki dengan pendekatan teknis, aspek yang perlu dievaluasi meliputi kinerja tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dan analisis SWOT.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan prosedur penelitian yang digunakan untuk proses data agar data mempunyai makna untuk menjawab masalah dalam penelitian ini. Data dianalisis secara bertahap dengan mengolah data hasil analisis yang diperoleh.

Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian

Faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas dan kemudahan aliran pejalan kaki menurut Fruin adalah sebagai berikut (Hidayat, 2013)

- Kemungkinan perkembangan pada kecepatan berjalan normal yang diinginkan
- Adanya konflik diantara pejalan kaki pada arus utama dan pada arah yang berlawanan
- Kesempatan untuk menyiap pejalan kaki yang lebih lambat
- Ada atau tidaknya lalu lintas dua arah.

Tingkat kinerja jalan berdasarkan MKJI 1997 adalah ukuran kuantitatif yang menerangkan kondisi operasional. Nilai kuantitatif dinyatakan dalam kapasitas, derajat kejenuhan, derajat iringan, kecepatan rata-rata, waktu tempuh, tundaan dan perilaku lalu lintas diwakili oleh tingkat pelayanan *Level of service*. (Zultan M & Kamsiah, 2018)

Tingkat pelayanan (*level of Service*, LOS) adalah penggolongan kualitas aliran lalu lintas pada berbagai kapasitas maksimum. Konsep tingkat pelayanan berhubungan dengan faktor kenyamanan, seperti kemampuan untuk memilih kecepatan berjalan, menyiap pejalan kaki yang lebih lambat, dan menghindari konflik dengan pejalan kaki lain, berhubungan dengan kepadatan dan volume. Highway Capacity Manual menentukan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi enam tingkat mulai dari A sampai F seperti disajikan pada Tabel di bawah ini sebagai berikut:

Tabel 1. Kriteria Tingkat Pelayanan pada Jalur Berjalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Ruang (M ² /p)	Tingkat Arus (p/menit/m)	Kecepatan (m/det)	v/c
A	>5.6	≤ 16	> 1.30	≤ 0.21
B	> 3.7 – 5.6	> 16 – 23	> 1.27 – 1.30	> 0.21 – 0.31
C	> 2.2 – 3.7	> 23 – 33	> 1.22 – 1.27	> 0.31 – 0.44
D	> 1.4 – 2.2	> 33 – 49	> 1.14 – 1.22	> 0.44 – 0.65
E	> 0.75 – 1.4	> 49 – 75	> 0.75 – 1.14	> 0.65 – 1.00
F	≤ 0.75	variable	≤ 0.75	variable

Sumber: US HCM dalam Nursyamsu, 2006

Volume per kapasitas (v/c) ratio dapat dihitung dengan mengasumsikan kapasitas jalur pejalan kaki sebesar 75 pejalan kaki/menit/meter, nilai kapasitas (c) trotoar hasil penelitian ini menggunakan standar US HCM 2000 sebesar 75 pejalan kaki/menit/m. Sedangkan untuk kriteria tingkat pelayanan pada jalur pejalan kaki dapat dilihat di bawah ini sebagai berikut:

Tingkat pelayanan A: pejalan kaki bergerak pada jalur yang diinginkan tanpa mengubah pergerakan akibat kehadiran pejalan kaki lain. Bebas memilih kecepatan dan tidak ada konflik dengan pejalan kaki lain.

Tingkat pelayanan B: tersedia cukup ruangan sehingga pejalan kaki dapat menentukan kecepatan bebas untuk menyiap dan menghindari konflik pejalan kaki lain yang memotong. Pada level ini pejalan kaki mulai waspada oleh kehadiran pejalan kaki lainnya dan memberikan reaksi dalam pemilihan alur.

Tingkat pelayanan C: tersedia cukup ruang untuk berjalan dengan kecepatan normal, dan menyiap pejalan kaki lain terutama pada arus dua arah. Bila terdapat arus yang berlawanan atau gerakan memotong, akan terjadi konflik minor dan kecepatan dan volume menurun.

Tingkat pelayanan D: kebebasan untuk memilih kecepatan dan menyiap pejalan kaki lain menjadi terbatas. Bila terjadi gerakan memotong atau berlawanan, probabilitas adanya konflik menjadi tinggi, untuk menghindarinya diperlukan perubahan yang sering dari kecepatan dan posisi. LOS D memberikan aliran yang masih dapat diterima, tetapi mungkin terjadi friksi dan interaksi antar pejalan kaki.

Tingkat pelayanan E: seluruh pejalan kaki sudah terbatas kecepatan normalnya, memerlukan berkali-kali penyesuaian gaya berjalan. Pada LOS yang lebih rendah dari tingkat pelayanan ini, gerakan maju hanya mungkin dilakukan dengan merayap. Tidak tersedia ruang untuk menyiap pejalan kaki yang lebih lambat. Sulit melakukan gerakan memotong atau berlawanan. Volume mendekati kapasitas yang menyebabkan aliran terhenti dan terganggu.

Tingkat pelayanan F: seluruh kecepatan berjalan sangat terbatas, dan gerakan maju hanya dapat dilakukan dengan merayap. Sering terjadi kontak yang tidak dapat dihindari dengan pejalan kaki lain. Tidak mungkin terdapat arus memotong dan berlawanan. Aliran menjadi sporadis dan tidak stabil. Ruang yang tersedia lebih sesuai untuk antrian daripada untuk arus pejalan kaki yang bergerak.

Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian

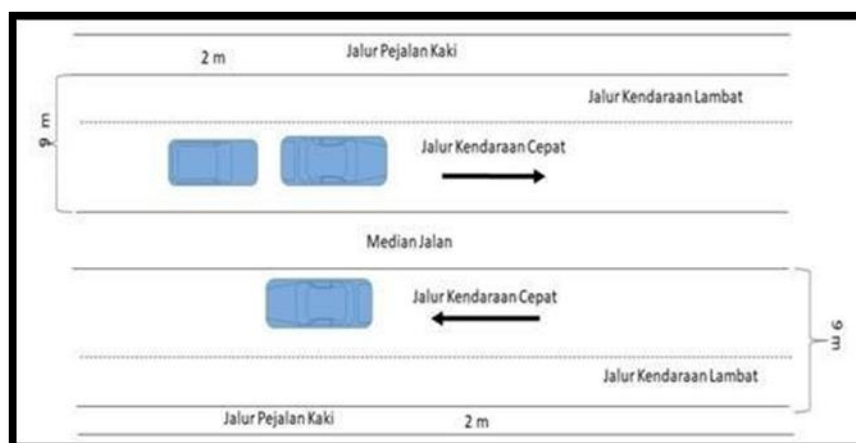
Analisis SWOT merupakan upaya yang dilakukan untuk mencapai sebuah tujuan dengan mengenali S yaitu Strengths/Kekuatan, lalu W yaitu Weaknesses/Kelemahan, kemudian O yaitu Opportunities/Peluang dan T yaitu Threats/Ancaman. Analisis ini dilakukan agar apa yang menjadi target dalam perusahaan tercapai dengan cara-cara yang baik. Informasi yang didapat dari luar akan menjadi satu dari banyaknya penentu dalam proses mencapai tujuan perusahaan. Biasanya informasi ini bisa didapat dari distributor, konsumen, kompetitor, pegawai swasta dan lainnya. Ada juga beberapa perusahaan menggunakan jasa lembaga pemindaian dalam memperoleh beberapa informasi penting, riset di internet, dan analisis yang relevan. Setelah semua aspek diidentifikasi maka akan ditemukan apa saja yang menjadi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang berada di perusahaan tersebut. Maka langkah selanjutnya akan diidentifikasi menggunakan tabel matriks SWOT untuk menghasilkan strategi pembangunan perusahaan dan mengatasi kekurangan-kekurangan yang menjadi masalah (Fristasya et al., 2021)

Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan data primer yaitu data yang diperoleh dengan cara melakukan survey secara langsung dilapangan. Data primer itu meliputi survei mengidentifikasi kondisi, potensi, dan masalah jalur pejalan kaki, pencatatan waktu tempuh pejalan kaki untuk menempuh jarak ruas yang ditentukan dan survei pengukuran geometrik trotoar. Penelitian dilakukan di sepenggal trotoar pada sisi 1 : Universitas Nusantara atau Kantor Samsat dan sisi 2 : CMI Teknologi-STT Mandala-Perumahan Palem Permai- Kantor Jasa Raharja. Aktivitas yang terdapat di sisi 1 antara lain universitas, kantor samsat, dan warung makan, sedangkan aktivitas yang berada di sisi 2 yaitu perkantoran, sekolah tinggi, rumah makan, dan perumahan. Jumlah titik pengamatan arus pejalan kaki pada penelitian ini ditetapkan sebanyak dua titik observasi atau satu koridor dua arah.

Jumlah aliran pejalan kaki ditentukan dari jumlah pejalan kaki yang lewat dititik observasi tersebut dalam satuan waktu (periode 1 menit), dari kedua arah. Titik observasi kecepatan pejalan kaki adalah sama dengan titik pengamatan pada survei arus. Pengamatan dilakukan dengan membagi jarak tertentu pada trotoar dengan waktu yang diperlukan pejalan kaki untuk melewati jarak tersebut.

Objek penelitian ini adalah pedestrian di koridor jalan Soekarno-Hatta dengan 2 (dua) arah jalan yaitu arah cibiru dan arah Samsat soekarno-Hatta. Lokasi penelitian ini mengambil studi kasus di pedestrian di Jalan Soekarno-Hatta yang merupakan jalan utama Kota Bandung. Ruas jalan yang dimulai dari Bundaran Cibiru hingga Jalan Sudirman Kota Bandung sepanjang 18,3 km



Gambar 1. Penampang jalur kendaraan dan Jalur pejalan kaki di Lokasi Penelitian
Sumber: hasil survey, 2022

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi fasilitas pejalan kaki di Koridor Jalan Soekarno-hatta

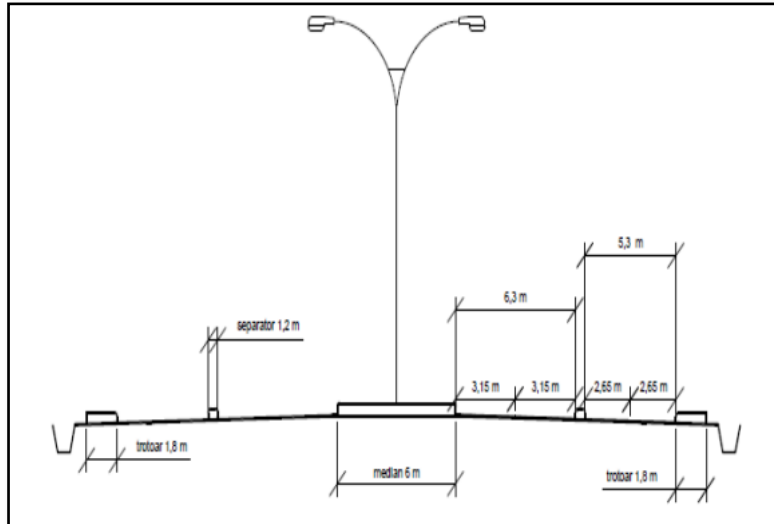
lokasi penelitian dibagi menjadi dua arah, yaitu sisi 1: Universitas Nusantara atau Kantor Samsat dan sisi 2 : CMI Teknologi-STT Mandala-Perumahan Palem Permai- Kantor Jasa Raharja. Aktivitas yang terdapat di sisi 1 antara lain universitas, kantor samsat, dan warung makan, sedangkan aktivitas yang berada di sisi 2 yaitu perkantoran, sekolah tinggi, rumah makan, dan perumahan. Keragaman aktivitas juga berpengaruh pada kondisi fasilitas pejalan kaki di sisi 1 dan sisi 2 tersebut. Jenis dan kondisi fasilitas pejalan kaki sisi 1 dan sisi 2 dapat dilihat pada Tabel di bawah ini sebagai berikut:

Tabel 2. Standar Minimum Lebar Trotoar Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki

Jenis	Keterangan/ Kondisi
Sisi 1 (Pedestrian arah Uninus-Samsat Kota Bandung)	
Jalur pejalan kaki/ trotoar	- Lebar jalur : 180 cm - Material : Paving - Kondisi : Baik, kondisi jalur pedestrian tergolong utuh
Penyeberangan : Zebra cross	- Kondisi sudah kurang terlihat (lokasi persimpangan) - Zebra Cross : (arah selatan) kondisi zebra cross masih tergolong baik
Rambu	- Kondisi sudah kurang terlihat (lokasi persimpangan Urip Sumoharjo) - Zebra Cross : kondisi zebra cross masih tergolong baik
Marka	- Kondisi sudah kurang terlihat - Zebra Cross : kondisi zebra cross masih tergolong baik
Lapak tunggu	tersedia
Lampu penerangan	Lampu Penerangan berfungsi namun kurang terawat
Pelindung/peneduh	Di sepanjang jalur hijau terdapat pohon-pohon besar yang juga melindungi jalur pedestrian
Jalur hijau	Jalur Hijau terdapat di tengah badan jalan yang membagi jalur arah 1 dan 2 sekaligus

Jenis	Keterangan/ Kondisi
	sebagai median jalan
Tempat duduk	tersedia
Tempat sampah	tersedia
Halte/tempat pemberhentian bus	tersedia
Drainase	tersedia
Fasilitas untuk difabel	tersedia
Sisi 2 (Pedestrian arah CMI Teknologi-STT Mandala-Perumahan Palem Permai- Kantor Jasa Raharja)	
Jalur pejalan kaki/ trotoar	- Lebar jalur : 180 cm - Material : Paving - Kondisi : Baik, kondisi jalur pedestrian tergolong utuh
Penyeberangan : Zebra cross	- Kondisi sudah kurang terlihat (lokasi persimpangan) - Zebra Cross : (arah selatan) kondisi zebra cross masih tergolong baik
Rambu	- Kondisi sudah kurang terlihat (lokasi persimpangan Urip Sumoharjo) - Zebra Cross : kondisi zebra cross masih tergolong baik
Marka	- Kondisi sudah kurang terlihat - Zebra Cross : kondisi zebra cross masih tergolong baik
Lapak tunggu	tersedia
Lampu penerangan	Lampu Penerangan berfungsi namun kurang terawat
Pelindung/peneduh	Di sepanjang jalur hijau terdapat pohon-pohon besar yang juga melindungi jalur pedestrian
Jalur hijau	Jalur Hijau terdapat di tengah badan jalan yang membagi jalur arah 1 dan 2 sekaligus sebagai median jalan
Tempat duduk	tersedia
Tempat sampah	tersedia
Halte/tempat pemberhentian bus	tersedia
Drainase	tersedia
Fasilitas untuk difabel	Bollar tidak tersedia, hanya tersedia untuk melindungi tiang APILL

Sumber : hasil survey, 2022



Gambar 2. Sketsa potongan melintang Jalan Soekarno-Hatta (Sumber: Sari et al., 2018)

Berdasarkan hasil observasi, didapatkan bahwa lebar jalur pedestrian di sisi 1 telah memenuhi standar yaitu 1,8 meter. Kondisi fisik jalur pedestrian di sisi 1 sisi barat cenderung baik dan namun ada beberapa titik yang mengalami kerusakan. Akan tetapi, lebar jalur pedestrian tersebut menjadi tidak optimal karena mayoritas sudah beralih fungsi menjadi lahan parkir motor karena tidak terdapat area khusus untuk parkir kendaraan dan lapal jasa ban tubles dan tempat makan. Permasalahan lain yang ditemui adalah kondisi zebra cross yang sudah terlihat samar di persimpangan besar, tempat sampah, serta beberapa rambu yang kondisinya tertutup.

Sedangkan didapatkan bahwa lebar jalur pedestrian di sisi 2 sama-sama memenuhi standar yaitu 1,8 meter. Kondisi fisik jalur pedestrian di sisi 2 cenderung baik dan tidak terdapat kerusakan. Akan tetapi, lebar jalur pedestrian tersebut menjadi tidak optimal karena mayoritas sudah beralih fungsi menjadi lahan parkir motor dan dimanfaatkan untuk tempat berjualan. Permasalahan lain yang ditemui adalah kondisi zebra cross yang sudah terlihat samar di persimpangan besar, fasilitas guiding block yang terputus di beberapa titik, terdapat tempat sampah, serta beberapa rambu yang kondisinya tertutup.



Gambar 3. Jasa Tambal ban dan kios yang mengganggu kenyamanan pengguna pedestrian



Gambar 4. Para pejalan kaki lebih memilih menggunakan badan jalan kendaraan di beberapa spot lokasi penelitian



Gambar 5. Terdapat halte bus dan angkutan kota di beberapa spot Koridor

Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki di Koridor Jalan Soekarno-Hatta

Salah satu tujuan penelitian ini adalah untuk menentukan tingkat pelayanan prasarana pejalan kaki (trotoar) di kawasan Jalan Soekarno Hatta, Kota Bandung. Penentuan tingkat pelayanan dilakukan dengan mengolah data primer terutama data volume pejalan kaki dan ukuran lebar trotoar. Pada penelitian ini untuk menentukan tingkat pelayanan trotoar (*level of service in walkways*) menggunakan metode US Highway Capacity Manual (US HCM) dengan Volume per kapasitas (v/c) ratio dapat dihitung dengan mengasumsikan kapasitas jalur pejalan kaki sebesar 75 pejalan kaki/menit/meter. Analisis tingkat pelayanan pejalan kaki di koridor Jalan Soekarno Hatta, Kota Bandung dilakukan pada hari biasa sebanyak 3 tahapan, yaitu :

1. Sebelum diberlakukannya AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) Bukan status pandemi pada hari senin tanggal 18 Maret 2019 pada pagi hari pukul 07.00-09.00 wib
2. Setelah diberlakukannya AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) dengan status pandemi pada hari senin tanggal 21 September 2020 pada pagi hari pukul 07.00-09.00 wib
3. Status pandemi menuju endemi pada hari senin tanggal 25 April 2022 pada pagi hari pukul 07.00-09.00 wib

Hasil perhitungan selengkapnya dapat dilihat pada Tabel di bawah ini sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil Perhitungan Tingkat Pelayanan Pedestrian (v/c)

Tingkat Pelayanan	V_{15} (pej.kaki/15 mnt)	V_p (pej.kaki/mnt/m)	V_{15} (pej.kaki/15 mnt)
Sebelum Diberlakukannya AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) Bukan Status Pandemi			
07.00-07.15	121	13	A
07.15-07.30	154	17	B
07.30-07.45	98	11	A
07.45-08.00	176	20	B
08.00-08.15	186	21	B
08.15-08.30	180	20	B
08.30-08.45	175	19	B
08.45-09.00	204	23	C
Setelah Diberlakukannya AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) Dengan Status Pandemi			
07.00-07.15	60	7	A
07.15-07.30	68	8	A
07.30-07.45	71	8	A
07.45-08.00	73	8	A
08.00-08.15	70	8	A
08.15-08.30	50	6	A
08.30-08.45	51	6	A
08.45-09.00	60	7	A
Status Pandemi Menuju Endemi			
07.00-07.15	100	11	A
07.15-07.30	102	11	A
07.30-07.45	115	13	A
07.45-08.00	112	12	A
08.00-08.15	118	13	A
08.15-08.30	120	13	A
08.30-08.45	134	15	B
08.45-09.00	165	18	B

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Tingkat pelayanan daerah observasi yang merupakan area perbelanjaan, perkantoran, perumahan, dan pendidikan, berada pada level C dan D. Selama dua jam pengamatan dari pukul 07.00-09.00, interval 15 menit, Hasil analisis tingkat pelayanan pedestrian sebelum diberlakukannya AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) Bukan status pandemi masuk dalam tingkat pelayanan A, B, dan C, arus pejalan kaki tertinggi atau dengan level C terjadi pada pukul 08.45-09.00, untuk hasil analisis setelah diberlakukannya AKB (Adaptasi Kebiasaan Baru) dengan status pandemi masuk dalam tingkat pelayanan A yang disebabkan masih adanya dampak dari pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) sehingga volume pejalan kaki di sekitar koridor jalan Soekarno-Hatta menurun drastis, sedangkan pada status pandemi menuju endemi pada hari biasa, tingkat pelayanan daerah observasi kembali berada pada level A dan B, dengan jam puncak mulai dari pukul 08.30-09.00 wib, meskipun kondisi koridor yang kurang nyaman dikarenakan adanya alih fungsi untuk kegiatan komersil, namun masyarakat tetap menggunakan pedestrian tersebut menuju perkantoran dan universitas terdekat.

Kondisi arus dan volume kepadatan yang rendah di koridor pedestrian di Jalan Soekarno Hatta dikarenakan juga kurang maksimalnya penggunaan pedestrian disekitar koridor jalan dan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi walaupun menempuh jarak pendek dan juga dikarenakan banyaknya aktifitas alih fungsi yang digunakan untuk jasa tambal ban, kios, dan parkir liar, ditambah dengan kondisi material jalan pedestrian yang mengalami kerusakan dan suasana gersang atau panas di beberapa titik jalur pedestrian.

Analisis SWOT

Dari studi kasus yang telah disebutkan di atas, dapat kita analisis SWOT sebagai persiapan atau transisi status pandemi covid-19 menjadi status endemi covid 19 dengan adanya pengurangan aturan atau keterbatasan dalam pergerakan di Kota Bandung khususnya sekitar koridor jalan Soekarno-Hatta sehingga penduduk dapat beraktifitas secara normal.

Untuk mengetahui kekuatan, kelemahan, peluang, serta ancaman yang ada di koridor jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung, dengan sebagai berikut:

STRENGTHS

1. Kawasan yang ramai akan aktivitas perdagangan dan jasa
2. Fungsi bangunan yang beragam dan saling berdekatan dan berhubungan
3. Tingkat pelayanan pedestrian dengan status menuju transisi endemi covid-19, masuk pada level yang terkendali yaitu A, B, dan C
4. Elemen-elemen pedestrian yang cukup lengkap termasuk kelengkapan pada signage atau petunjuk jalan
5. Terdapat halte didekat kantor pemerintahan dan Pendidikan
6. Lokasi penelitian mudah dijangkau transportasi umum

WEAKNESS

1. Banyak lokasi PKL yang masih tidak teratur dan mengganggu aktifitas para pejalan kaki
2. Parkir liar yang berada di jalan badan pedestrian dan badan jalan sampai menghalangi para pejalan kaki
3. Banyak spot-spot pedestrian yang materialnya rusak atau kurang perawatan atau pengelolaan

OPPORTUNITIES

1. Banyak spot-spot pedestrian yang bisa dijadikan ruang publik
2. Adanya aturan dari status pandemi covid-19 yang memiliki dampak positif ke masyarakat untuk bisa mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan menggunakan fasilitas pedestrian untuk tujuan jarak pendek

THREATS

1. Volume lalu lintas kendaraan koridor jalan cukup tinggi dan rawan kecelakaan
2. Kondisi status pandemi dan endemi berpengaruh pada aktifitas masyarakat disekitar koridor yang bisa mengurangi keinginan masyarakat untuk menggunakan fasilitas pedestrian karena aturan jaga jarak dalam beraktifitas sehari-hari
3. Tingkat masyarakat yang terinfeksi virus covid-19 melonjak kembali pada saat transisi pandemi menjadi endemi covid-19

Strategi untuk Daya Dukung Pedestrian Pada Ruas Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung Sebagai Fasilitas Ruang Publik Dalam Kesiapan di Masa Endemi Covid-19 adalah sebagai berikut :

1. Strategi (SO): Menata koridor untuk menunjang kebutuhan pengunjung Kawasan dengan menggunakan pendekatan TOD dengan aman dan nyaman
2. Strategi (WT) :Mengatur tempat jualan PKL di kawasan tersebut ataupun pemindahan tempat yang sesuai
3. Strategi (WO) : merencanakan kantong parkir agar tidak terjadi kemacetan di titik awal masuk jalur jalan Arah Cibiru
4. Strategi (ST) : Membuat jalur untuk angkutan umum yang mengakses ke kawasan perkantoran dan pendidikan

PENUTUP

Simpulan

Dari pembahasan di bab sebelumnya maka dapat disimpulkan tingkat pelayanan pedestrian pada status transisi pandemi menuju endemi pada hari biasa berada pada level A dan B, dengan jam puncak mulai dari pukul 08.30-09.00 wib, kemudian kondisi arus dan volume kepadatan yang rendah di koridor pedestrian di Jalan Soekarno-Hatta dikarenakan kurang maksimalnya penggunaan pedestrian

disekitar koridor jalan dan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi walaupun menempuh jarak pendek, dikarenakan banyaknya aktifitas alih fungsi yang digunakan untuk jasa tambal ban, kios, dan parkir liar, ditambah dengan kondisi material jalan pedestrian yang mengalami kerusakan dan suasana gersang atau panas di beberapa titik jalur pedestrian, untuk itu Strategi untuk daya dukung pedestrian pada ruas Jalan Soekarno-Hatta adalah dengan menata koridor untuk menunjang kebutuhan pengunjung Kawasan dengan menggunakan pendekatan TOD dengan aman dan nyaman, mengatur tempat jualan PKL di kawasan tersebut ataupun pemindahan tempat yang sesuai, perencanaan kantong parkir di arah masuk dari arah Cibiru, dan Membuat jalur untuk angkutan umum yang mengakses ke kawasan perkantoran dan pendidikan

Saran

Penataan kembali jalur pedestrian di kawasan residensial, perdagangan, jasa, perkantoran, ruang terbuka, dan ruang publik dengan konsep TOD sehingga memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan dengan berjalan kaki, sepeda, maupun menggunakan moda transportasi umum sehingga dapat dimanfaatkan secara maksimal

DAFTAR PUSTAKA

- Ashadi, Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura. *Nalars*, 11(1), 77–90.
- Fristasya, A., Rifa Az-Zahra, C., Sumiati, M., Fauziah, S., & Ahmad, F. (2021). Pendekatan Swot Dalam Pengambilan Keputusan Perencanaan Sdm Di Pt X. *SeTIA Mengabdikan Kepada Masyarakat*, 2(1), 2021.
- Hidayat, N. (2013). Analisis Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki. *Ojs.Unud.Ac.Id*, 2(1), 1–5. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/jieits/article/download/5612/4257>
- Kurniasih, E. P. (2020). Dampak Pandemi Covid 19 Terhadap Penurunan Kesejahteraan Masyarakat Kota Pontianak. *Prosiding Seminar Akademik Tahunan Ilmu Ekonomi Dan Studi Pembangunan 2020*, 277–289.
- Maulana, A., Judiantono, T., Perencanaan, P., Teknik, F., & Bandung, I. (n.d.). *Kajian Keselamatan Jalan Soekarno Hatta*. 57–64.
- Mulia, H. G., & Manullang, O. R. (2018). Penentuan Prioritas Indikator Dalam Merencanakan Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus: Kawasan Blok M, Jakarta Selatan). *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 14(3), 175. <https://doi.org/10.14710/pwk.v14i3.17703>
- Putri, R. N. (2020). Indonesia dalam Menghadapi Pandemi Covid-19. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 20(2), 705. <https://doi.org/10.33087/jiubj.v20i2.1010>
- Sari, R. R., Budiarsi, K., & Maulana, M. S. (2018). Karakteristik Kecelakaan Jalan Soekarno Hatta Kota Bandung dengan Pendekatan "5W+1H". *Potensi: Jurnal Sipil Politeknik*, 20(2), 111. <https://doi.org/10.35313/potensi.v20i2.1271>
- Suminar, L., & Anjar Sari, P. (2021). Identifikasi Fasilitas Pejalan Kaki di Koridor Jalan Affandi Yogyakarta. 4(3), 366–377. <http://ejournal.upi.edu/index.php/jaz->
- Zultan M, A., & Kamsiah, K. (2018). Studi Kinerja Ruas Jalan Arteri Terhadap Pengaruh Hambatan Samping Pada Ruas Jalan Yos Sudarso di Kota Tarakan. *Borneo Engineering : Jurnal Teknik Sipil*, 2(1), 42. <https://doi.org/10.35334/be.v2i1.611>