

IDENTIFIKASI TIPOLOGI TROTOAR DI KORIDOR JALAN BANDUNG – CIREBON DESA TANJUNGSARI

¹Shinta Kusumawati, ²Deden Nurdiana, ³An An Anisarida

^{1,2,3}Universitas Winaya Mukti

email : ¹shintaarsayudha@gmail.com, ²dedennd991ha@gmail.com, ³anananisarida@gmail.com

ABSTRACT

Pedestrian paths are facilities that must exist in a city. Pedestrian paths generally function to facilitate pedestrian movement from one place to another easily, smoothly, safely, comfortably and independently. Pedestrian paths are created so that road users, especially pedestrians, can avoid accidents and can enjoy walking activities safely, relaxed and comfortably without having to worry about vehicles crossing them. The aim of this research is to identify the typology of pedestrian paths using an overlay analysis method between the land cover map and the spatial pattern map. The location of the research carried out was on a pedestrian path on the Jalan Bandung - Cirebon corridor in Tanjungsari Village, Tanjungsari District, Sumedang Regency. The method used is to carry out a survey and create a concept plan for pedestrian routes on the Jalan Bandung - Cirebon corridor. The results of the research obtained segments that will become land plans for planning pedestrian paths that comply with safety and comfort standards. The segments obtained consist of 3 (three) segments that can be used as pedestrian path plans, namely road segment 1 (one) in the trade and services zone in the southern part with a segment length of 450 meters, road segment 2 (two) in the mixed zone with segment length of 476 meters and segment 3 (three) in the trade and services zone in the north with a segment length of 374 meters, which will be the basis for determining further analysis.

Keywords: *pedestrian, road, segment, sidewalk.*

ABSTRAK

Jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian merupakan fasilitas yang harus ada di dalam suatu kota. Jalur pedestrian secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman dan mandiri. Jalur pedestrian dibuat agar pengguna jalan, khususnya pejalan kaki dapat terhindar dari kecelakaan serta dapat menikmati kegiatan berjalan kaki dengan aman, santai dan nyaman tanpa harus khawatir dengan kendaraan yang melintasinya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi tipologi jalur pejalan kaki dengan menggunakan menggunakan metode analisis overlay antara peta tutupan lahan dengan peta pola ruangnya. Lokasi penelitian yang dilakukan berada pada jalur pejalan kaki di koridor Jalan Bandung – Cirebon yang berada di Desa Tanjungsari, Kecamatan Tanjungsari, Kabupaten Sumedang. Metode yang digunakan dengan melakukan survei dan pembuatan konsep rencana jalur pejalan kaki di koridor Jalan Bandung – Cirebon. Hasil penelitian didapatkan segmen yang akan menjadi rencana lahan bagi perencanaan jalur pejalan kaki yang sesuai dengan standar kemanan dan kenyamanan. Segmen yang didapatkan terdiri dari 3 (tiga) segmen yang dapat digunakan sebagai rencana jalur pejalan kaki, yaitu segmen jalan 1 (satu) pada zona perdagangan dan jasa di bagian selatan dengan panjang segmen 450 meter, segmen jalan 2 (dua) pada zona campuran dengan panjang segmen 476 meter serta segmen 3 (tiga) pada zona perdagangan dan jasa di bagian utara dengan panjang segmen 374 meter, yang akan menjadi dasar bagi penentuan analisis selanjutnya.

Kata kunci: *jalan, pejalan kaki, trotoar, segmen*

1. PENDAHULUAN

Trotoar atau jalur pedestrian sebagai fasilitas utama yang wajib ada dalam suatu kota. Jalur pedestrian adalah jalur khusus yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi pejalan kaki (Darmawan & Adil, 2021). Jalur pejalan kaki juga merupakan ruang publik tempat terjadinya interaksi sosial antar masyarakat (Hutagaol & Windi, 2015). Tanjungsari merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Sumedang, Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Kecamatan Tanjungsari merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Sumedang yang ditandai dengan mobilitas penduduk yang tinggi. Berdasarkan hasil observasi, di Kecamatan Tanjungsari masih belum banyak kawasan yang dirancang untuk penyediaan trotoar. Desa Tanjungsari yang terletak di Kecamatan Tanjungsari dilalui oleh Jalan Bandung – Cirebon yang merupakan jalan arteri yang menghubungkan antara Bandung, Sumedang serta Cirebon. Pada koridor jalan ini, belum memiliki prasarana trotoar yang sesuai dengan standar. Hal ini meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki. Koridor Jalan Bandung-Cirebon menjadi wilayah yang padat akan aktivitas penduduk, karena daerah tersebut merupakan pusat Kecamatan Tanjungsari dan terdapat alun-alun. Banyaknya aktivitas kegiatan di kawasan tersebut menjadi penunjang aktivitas gerak para pejalan kaki sehingga perlu disediakannya trotoar yang nyaman, aman dan sesuai dengan standar. Untuk membuat perencanaan trotoar, diperlukan kajian awal mengenai tipologi trotoar. Berdasarkan latar belakang di atas, penulis meneliti mengenai identifikasi tipologi trotoar di Koridor Jalan Bandung – Cirebon, sebagai dasar bagi penentuan analisis selanjutnya.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian)

Bahasa Yunani ‘*pedos*’ yang berarti kaki merupakan asal usul dari Pedestrian, yang artinya sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan. Sementara itu, jalan adalah utilitas berbasis darat yang mempermudah manusia untuk berjalan kaki. Pergerakan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki dengan istilah “pejalan kaki”, sehingga jalur pejalan kaki dapat menyatu dengan lingkungan sekitarnya (Kementerian Pekerjaan Umum, 2014). Bangunan pejalan kaki adalah bangunan yang terletak di suatu jalan dan diperuntukkan bagi pejalan kaki, diantaranya trotoar, penyeberangan jalan (jembatan), di permukaan jalan, dan di bawah jalan (terowongan) (Pemerintah Republik Indonesia, 2018).

Terdapat jenis jalur pejalan kaki berdasarkan fungsinya (Danisworo (1991) dalam Rahadi, F. A. (2003):

1. Jalur pejalan kaki (trotoar atau jalan setapak) yang terbagi dari jalur angkutan umum, letaknya bersebelahan atau berdekatan, oleh karena itu bangunannya terlindung dari bahaya kendaraan bermotor dan memiliki permukaan datar berupa jalur pejalan kaki yang letaknya di jalan utama. Pejalan kaki melangsungkan aktivitas pejalan kaki perumpamaan alat transportasi agar terhubung dengan tujuan.

2. Jalur yang dipakai sebagai tempat penyeberangan pejalan kaki guna melewati dan menghindari tabrakan dengan alat transportasi lain, misalnya melalui penggunaan kendaraan bermotor. Perlintasan sebidang, trotoar atau jalan bawah tanah.
3. Jalur pendakian dan rekreasi sama sekali terpisah dari jalur kendaraan bermotor dan pada umumnya dapat dilalui dengan tenang tanpa gangguan kendaraan bermotor. Pejalan kaki bisa berhenti dan beristirahat di bangku-bangku yang telah disediakan; Instalasi ini berbentuk lokasi di taman kota.
4. Jalur pejalan kaki untuk berbagai kegiatan, untuk berjualan, duduk dan beristirahat, serta berjalan dan melihat etalase toko, biasa disebut pusat perbelanjaan.
5. Trotoar atau jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki harus sempit dan lebar agar dapat menampung pejalan kaki.
6. Jalur pejalan kaki adalah jalur relatif sempit yang terletak di belakang jalan utama karena padatnya bangunan dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki karena tidak dapat digunakan oleh kendaraan.

Trotoar didefinisikan sebagai jalur pejalan kaki umumnya satu elevasi dan berdekatan dengan jalur lalu lintas serta diperkuat dengan struktur perkerasan (Pemerintah Republik Indonesia, 2018). Trotoar adalah suatu komponen jalan khusus diperuntukkan bagi pejalan kaki, terletak di dalam zona penggunaan jalan, mempunyai lapisan permukaan lebih tinggi dari permukaan jalan dan sejajar dengan jalur kendaraan (Direktur Jenderal Jalan 1999). Fungsi utama dari trotoar yaitu memberikan pergerakan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dalam bentuk jalur aspal. Ciri-ciri permukaan jalan lainnya adalah:

- a. memperbaiki arus lalu lintas baik bagi kendaraan bermotor maupun pejalan kaki
- b. menyediakan ruang bawah jalan untuk prasarana jalan seperti saluran air jalan, rambu lalu lintas, dan lain-lain.

Prinsip-prinsip perencanaan teknis untuk fasilitas pejalan kaki harus sebagai berikut:

- memenuhi kriteria untuk memenuhi kebutuhan kapasitas
- menghormati aturan kesinambungan dan memenuhi persyaratan aksesibilitas teknis untuk semua pengguna, termasuk pejalan kaki berkebutuhan khusus;
- pilih struktur atau bahan yang memenuhi persyaratan keselamatan dan relatif mudah dirawat (pedoman pemeliharaan tunduk pada pedoman lain).

Fungsi utama Trotoar adalah memfasilitasi pejalan kaki berupa jalur yang diperkeras untuk melakukan perjalannya dengan aman dan nyaman. Fungsi Trotoar lainnya antara lain:

- memperbaiki arus lalu lintas, baik mobil maupun pejalan kaki;
- menyediakan ruang di bawah perkerasan untuk penempatan utilitas umum seperti saluran air jalan, lokasi rambu lalu lintas, dll.

Fungsi utama trotoar adalah memberikan pergerakan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dalam bentuk jalur aspal. Ciri-ciri permukaan jalan lainnya adalah:

- Memperbaiki arus lalu lintas, baik mobil maupun pejalan kaki;
- Penyediaan ruang di bawah trotoar untuk instalasi pelayanan umum, seperti: saluran air jalan, penempatan rambu lalu lintas, dll.

2.2 Tipologi

Tipologi berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia merupakan penggolongan berdasarkan corak dan watak. Pendapat lainnya, Moneo (Moneo, dalam: Tri Prasetyo Utomo, 2005), tipologi adalah suatu konsep yang menjelaskan sekelompok objek berdasarkan kesamaan ciri-ciri dasar dan aktivitas mental dalam konteks pengelompokan tersebut. Analisa tipologi terbagi menjadi 3 (tiga) fase, diantaranya:

1. Menganalisis dan mengkaji ulang cerita untuk mendapatkan ide awal komposisi.
2. Mengetahui dan memahami fungsi suatu benda.
3. Menganalisis dan mengeksplorasi bentuk bangunan sederhana dengan mencari struktur dasar dan sifat dasarnya.

Berdasarkan pendapat Vidler (Vidler, dalam Laili Dwi Annisa, 2020) tipologi adalah studi tentang kombinasi elemen yang memfasilitasi klasifikasi tipe arsitektur ke dalam tipologi tertentu. Klasifikasi juga bisa disebut proses sintesis, yaitu sebagai pengorganisasian pengetahuan tentang suatu topik jadi bisa diorganisasikan pada kelas-kelas. Tipologi pada akhirnya adalah pengkategorian objek berdasarkan pengetahuan sebelumnya. Dalam hal ruang, tipologi melibatkan kualitas figurasi, dimana bentuk figurasi tersebut dikaitkan dengan unsur-unsur spasial berupa tata guna lahan, tata ruang jalan, dan tipologi bangunan. Peta penggunaan/tutupan lahan adalah peta penggunaan lahan yang digunakan oleh suatu komunitas dan diklasifikasikan berdasarkan penggunaan lahan. Namun peta spasial merupakan peta sebaran alokasi lahan pada suatu wilayah tertentu, yang memperhitungkan alokasi lahan untuk fungsi lindung dan alokasi lahan untuk fungsi budidaya.

2.3 Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas utama dari : a) jalur pejalan kaki (trotoar), b) penyeberangan, yang termasuk didalamnya adalah: penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang berupa *overpass* (jembatan) dan *underpass* (terowongan). Fasilitas pejalan kaki bagi pemakai berkebutuhan khusus mencerminkan perlunya akomodasi bagi orang berkebutuhan khusus, terdiri dari orang yang berjalan menggunakan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk, dll, yang memerlukan rancangan arsitektur pembatas untuk fasilitas bebas pejalan kaki. 2) Struktur pejalan kaki sementara di lokasi konstruksi Desain struktur pejalan kaki di lokasi konstruksi sangat penting terutama di wilayah perkotaan dan non-perkotaan. 3) Fasilitas pendukung: a) Rambu dan marka, b) Pengendalian kecepatan, c) Lapak tunggu, d) Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki, e) Pagar pengaman, f) Pelindung/peneduh, g) Jalur hijau, h) Tempat duduk, i) Tempat sampah, j) Halte/tempat pemberhentian bus, k) Drainase, l) Bolar.

2.4 Kebutuhan Minimum Jalur Pejalan Kaki

Persyaratan minimal jalur pejalan kaki diterapkan ketika kondisi lokasi saat ini ditandai dengan ruang terbatas dengan arus pejalan kaki < 50 pejalan kaki/menit pada jam sibuk. Lebarnya dapat diubah sesuai dengan pemberanakan yang sesuai, melalui mempertimbangkan persyaratan lebar minimal jalur pejalan kaki. Kebutuhan minimal jalur pejalan kaki pada daerah perkotaan berlandaskan pada tata guna lahan, fungsi dan tipe jalan disajikan pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1. - Kebutuhan minimum jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan

Fungsi jalan	Sistem jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
Arteri & kolektor	Sekunder	≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar atau buahu diperkeras	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
Arteri & kolektor	Sekunder	≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar atau buahu diperkeras	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (pelican crossing) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)

Sumber : Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki 2018

3. METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Penelitian.

Lokasi penelitian berada di Koridor Jalan Bandung – Cirebon yang terletak di Desa Tanjungsari, Kabupaten Sumedang. Waktu penelitian dilakukan selama 5 (lima) bulan dari Bulan Mei 2021 sampai dengan Bulan September 2021. Metode yang digunakan berupa metode skoring pembobotan terhadap bagian-bagian jalan yang

diamati kemudian dilanjutkan dengan analisis *overlay* antara peta guna lahan dengan pola ruang. Analisa tipologi jalan dilakukan untuk mendapatkan bagian-bagian jalan yang memiliki tingkat kenyamanan dan keamanan untuk pejalan kaki berdasarkan standar trotoar yang seharusnya. Metode pengumpulan data yang digunakan untuk proses analisis skoring pembobotan berasal dari data primer. Data primer adalah data atau informasi yang peneliti kumpulkan langsung dari sumbernya melalui observasi. Observasi dilakukan sebagai teknik pengumpulan data untuk menjaring data pada saat terjadinya kecelakaan berupa pengamatan terhadap kondisi fisik jalan raya.

Metode evaluasi berbobot merupakan suatu teknik pengambilan keputusan dalam suatu proses yang menggabungkan beberapa faktor dengan memberikan bobot pada masing-masing faktor tersebut. Pada penelitian ini, skoring dilakukan pada trotoar berdasarkan variabel yang termuat pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 3 Tahun 2014 tentang Keamanan dan Kenyamanan di Koridor Jalan Bandung Cirebon dengan pilihan kategori skoring sebanyak 3 (tiga) kategori yaitu ; kategori baik dengan nilai skor 3 (tiga) dimana kondisi fasilitas trotoar telah sesuai dengan standar, kategori sedang dengan nilai skor 2 (dua) dimana kondisi fasilitas trotoar belum memenuhi standar dan kategori buruk dengan nilai skor 1 (satu) dimana fasilitas trotoar tidak tersedia. Variabel yang digunakan sebanyak 10 (sepuluh) buah, yaitu ; kondisi trotoar, kondisi fasilitas trotoar difabel, kondisi marka, kondisi lampu penerangan, kondisi tempat sampah, kondisi tmpat duduk, kondisi halte, kondisi drainase, kondisi bollard dan kondisi vegetasi.

Perhitungan skor diambil dalam prosentase sebagai berikut :

1. Jumlah skor kategori buruk berasal dari perhitungan : skoring kategori buruk dikali jumlah variabel (nilainya 33,3% yang berarti termasuk kategori buruk)
2. Jumlah skor kategori sedang berasal dari perhitungan : skoring kategori sedang dikali jumlah variabel (nilainya 66,6% yang berarti termasuk kategori sedang)
3. Jumlah skor kategori baik berasal dari perhitungan : skoring kategori baik dikali jumlah variabel (nilainya 100% yang berarti termasuk kategori baik)

Setelah proses analisis skoring pembobotan selesai dilakukan, langkah berikutnya adalah analisis tipologi atau pengelompokan segmen jalan yang dibuat berdasarkan tipe atau jenis tutupan lahan dan pola ruang di koridor Jalan Bandung – Cirebon melalui cara *overlay* dengan *software* ARCGIS antara peta guna lahan/tutupan lahan dengan peta pola ruang. Terdapat 3 (tiga) tipologi yang biasa digunakan dalam penentuan segmentasi jalan, yaitu :

1. Tipologi kualitatif, terbentuk dari perbandingan antara tutupan lahan dengan pola ruang di koridor Jalan Bandung – Cirebon.
2. Tipologi kuantitatif, terbentuk dari kajian pengamatan pola ruang dalam kesamaan zonasinya.
3. Tipologi teoritis, terbentuk dari kajian pengelompokan berdasarkan standar fasilitas trotoar.

Metode tersebut digunakan dalam melakukan penentuan segmentasi jalan bagi rencana trotoar dengan mengelompokan jenis berdasarkan ketersediaan trotoar dan lebar trotoar. Dalam studi ini, dilakukan analisa tipologi dengan metode kualitatif, sebagai panduan bagi rencana trotoar yang akan dibuat. Metode kualitatif merupakan metode yang mengandalkan observasi yang cermat. Oleh karena itu, penggunaan

metode kualitatif dalam penelitian ini dapat menghasilkan kajian yang lebih komprehensif terhadap fenomena tersebut. Hasil analisa yang dilakukan berupa pembagian Jalan Bandung – Cirebon menjadi beberapa segmen. Berdasarkan data dari Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Tanjungsari Tahun 2021(Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Tanjungsari, 2021), gambaran luasan tutupan lahan dan pola ruang nya diperlihatkan pada Tabel 3.1. dan Tabel 3.2., serta Gambar 1 dan Gambar 2 berikut ini.

Tabel 3.1. Tutupan lahan di Desa Tanjungsari

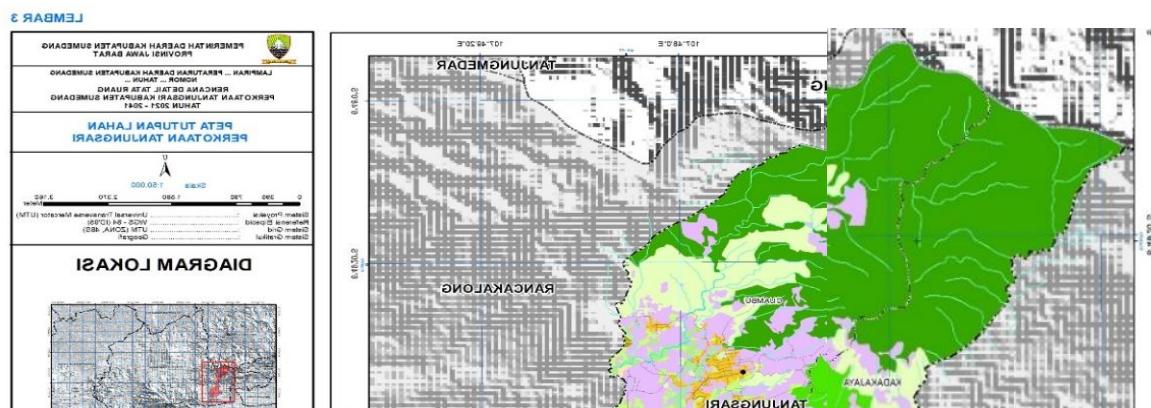
Lokasi	Dominasi Tutupan Lahan	Luasan (Ha)
Desa Tanjungsari	Jalan	1,83
	Kolam	0,66
	Ladang	13,34
	Lahan terbuka	2,16
	Makam	1,53
	Pekarangan	22,18
	Perkebunan campuran	4,25
	Permukiman	18,44
	Sawah	5,95

Sumber : RDTR Tanjungsari 2021

Tabel 3.2. Pola ruang di Desa Tanjungsari

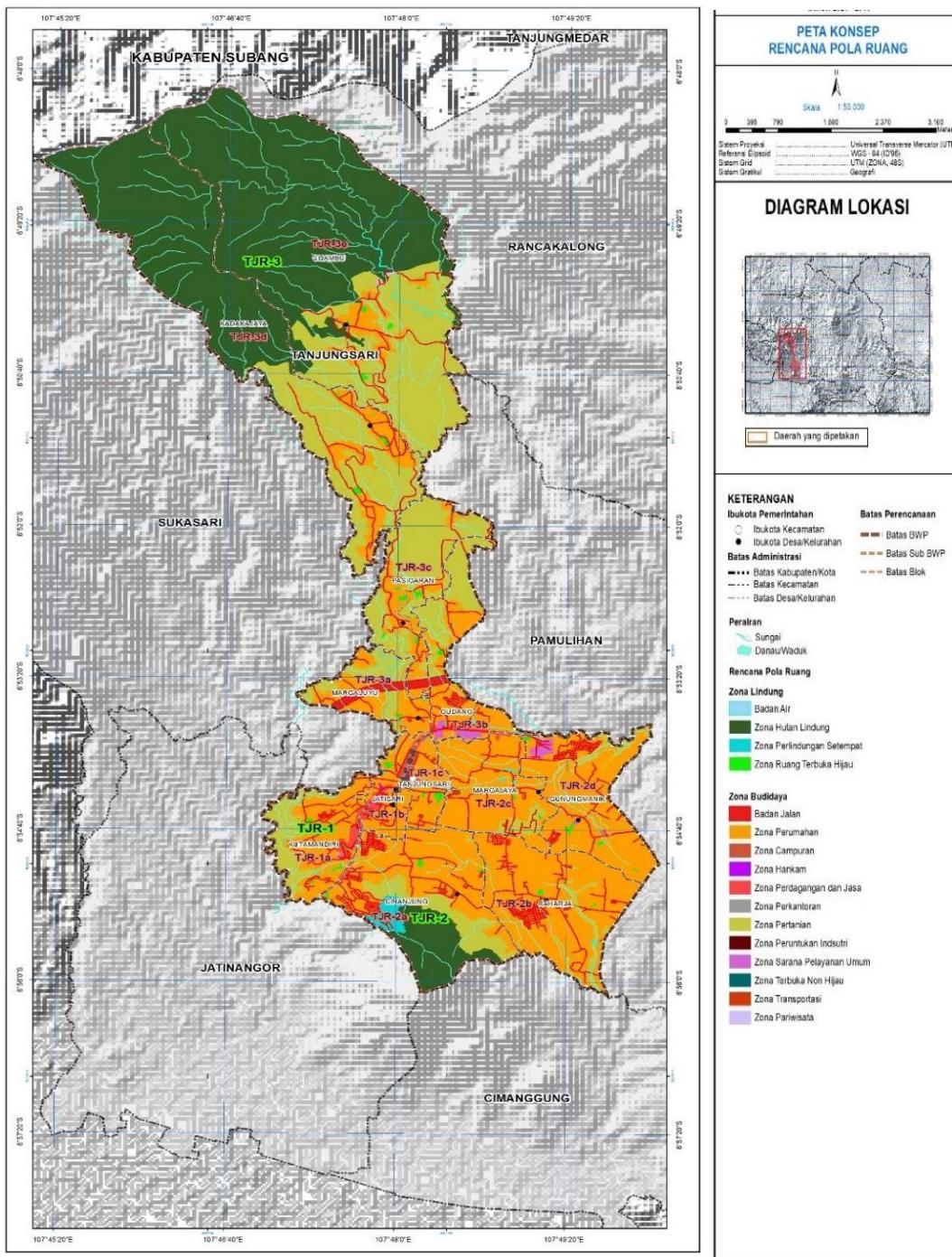
Alokasi Ruang	Rencana Pola Ruang	Luasan (Ha)
Desa Tanjungsari	Badan jalan	1,83
	Zona campuran	2,1
	Zona Perdagangan dan Jasa	4,01
	Zona perkantoran	0,71
	Zona perumahan	58,95
	Zona ruang terbuka hijau	1,83
	Zona sarana pelayanan umum	0,42
	Zona terbuka non hijau	0,47

Sumber : RDTR Tanjungsari 2021



Sumber : RDTR Tanjungsari 2021

Gambar 3.1. Peta tutupan lahan Desa Tanjungsari



Sumber : RDTR Tanjungsari 2021

Gambar 3.2 Peta pola ruang Desa Tanjungsari

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Hasil

Berdasarkan tutupan lahan seluruh kawasan di sekitar koridor Jalan Bandung – Cirebon merupakan kawasan terbangun dan kawasan pekarangan, sedangkan dilihat dari pola ruangnya, zona yang ada di sekitar Jalan Bandung – Cirebon adalah zona perdagangan jasa dan zona campuran. Hasil penelitian menyatakan, bahwa Jalan Bandung – Cirebon terbagi menjadi 3 (tiga) segmen jalan, yaitu :

1. Segmen jalan 1 (satu) pada zona perdagangan dan jasa pada bagian selatan dengan panjang segmen 450 m.
2. Segmen 2 (dua) pada zona campuran dengan panjang segmen 476 m.
3. Segmen ke 3 (tiga) pada zona perdagangan dan jasa di bagian utara dengan panjang segmen 374 m.

Pada tabel 4.1 dapat dilihat dengan jelas :

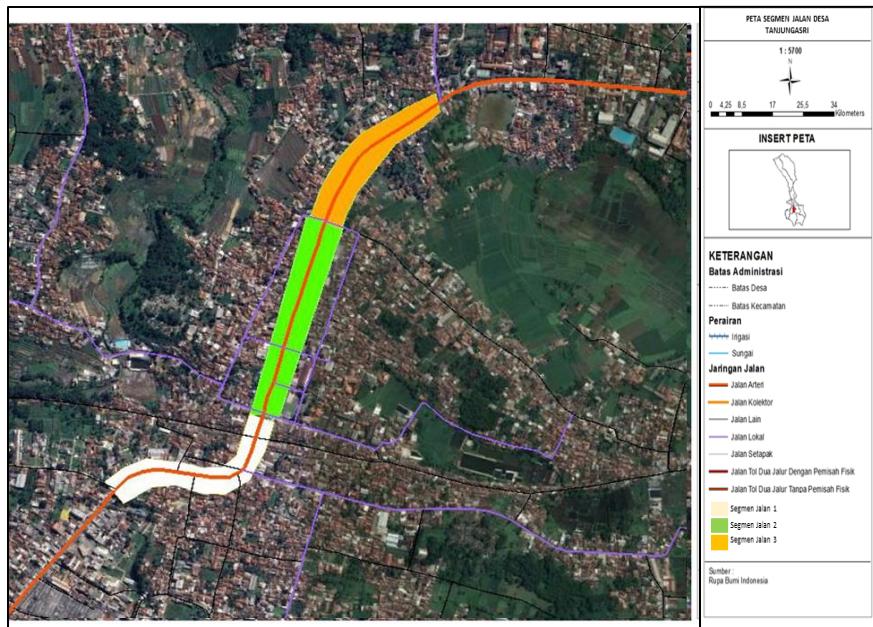
Tabel 4.1. Tipologi Segmen Jalan di Jalan Bandung – Cirebon

No	Nama Jalan	Guna Lahan	Pola Ruang	Panjang Jalan	Posisi jalan	Foto
1	Jalan Bandung - Cirebon	Kawasan Terbangun	Zona Perdagangan dan Jasa	450 m	Arah Utara	
					Arah Selatan	
					Arah Barat	



No	Nama Jalan	Guna Lahan	Pola Ruang	Panjang Jalan	Posisi jalan	Foto
2	Jalan Bandung – Cirebon	Kawasan Terbangun	Zona Campuran	476 m	Arah Selatan	         
3	Jalan Bandung – Cirebon	Kawasan Terbangun	Zona Perdagangan dan Jasa	374 m	Arah Utara	 
					Arah Selatan	

Sumber : Hasil Analisis, 2023



Sumber : Hasil Analisis, 2023

Gambar 4.1 Peta Segmen Jalan Bandung – Cirebon

5. KESIMPULAN

Penelitian yang dilakukan pada penentuan tipologi segmen jalan di Jalan Bandung – Cirebon dapat disimpulkan bahwa terbentuk 3 (tiga) buah segmen jalan sebagai berikut:

1. Segmen jalan 1 (satu) dengan panjang segmen 450 meter, yang berada pada penggunaan lahan kawasan terbangun dan pola ruang berada pada zona perdagangan dan jasa, dengan posisi segmen jalan berada pada bagian selatan.
2. Segmen jalan 2 (dua) dengan panjang segmen 476 meter, yang berada pada penggunaan lahan kawasan terbangun dan pola ruang berada pada zona campuran. dengan posisi segmen jalan berada pada antara segmen jalan 1 (satu) dan segmen jalan 3 (tiga).
3. Segmen jalan 3 (tiga) dengan panjang segmen 374 meter, yang berada pada penggunaan lahan kawasan terbangun dan pola ruang berada pada zona perdagangan dan jasa, dengan posisi segmen jalan berada pada arah utara.

DAFTAR PUSTAKA

Anisarida, An An. Sopian, Lathifah Nasayyidah. (2023). *Analisis Pelebaran Ruas Jalan Ciomas – Mandalawangi*. Jurnal Teknik Sipil Cendekia, Vol. 4, No. 2, 639 – 657.

Darmawan, Adil Mashaithir. (2021). *Quality Of Walkability In Peunayong, Banda Aceh*. Journal of Built Environment Studies. Vol. 2, No. 2, 43 – 50.

Departemen Pekerjaan Umum Badan Penelitian Dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan. Perencanaan Trotoar.



Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota. (1990). Petunjuk Perencanaan Trotoar NO. 0074/T/BNKT/1990.

Hafudiansyah, Edwar. Musyaffa, Faris. Sekaryadi, Yudi. (2023). Analisa Kondisi Fungsional Jalan Dengan Metode Survei Visual, PSI dan RCI Serta Analisa Sisa Umur Layan Jalan Pada Ruas Jalan Sindanglaya Kota Bandung. *Jurnal Teknik Sipil Cendekia*. Vol. 4, No. 1, 397 – 410.

Hutagaol, Windi Herson Fernando. (2015). Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Jamin Ginting Medan. *Jurnal Arsitekno* Vol 5, No. 5, 1 – 10.

Kementerian Pekerjaan Umum. (2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Kementerian Pekerjaan Umum. (2009). Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. (2018). Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum Perumahan rakyat Nomor 02/SE/M/2018 Tanggal 26 Februari 2018 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.

Moneo, dalam Tri Prasetyo Utomo. (2005). Tipologi dan Pelestarian Bangunan Bersejarah, Sebuah Pemahaman Melalui Proses Komunikasi. *Jurnal ISI, Ornamen* Vol. 2, No. 1, 71 – 79.

Pemerintah Kabupaten Sumedang. (2021). Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Tanjungsari 2021.

Pratitis. (2015). Kajian Perkembangan Aktivitas Sosial dan Rekreasi di Jalur Pedestrian. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, Vol. 11, No. 2, 129 – 141.

Rahadi, F. A. (2003). Jalur Pedestrian Di Kawasan Perdagangan Dan Jasa Ditinjau Dari Aksesibilitas Dan Kenyamanan Pengguna Kasus Pejalan Kaki Di Jalan Sudirman Kota Salatiga.

Rompis, J R Samuel. (2018). Analisis Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki di Kota Tomohon. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*. Vol. 8, No. 2, 1132 – 1143.

Setiadi, E. Wibowo, A. (2023). Klasifikasi dan Deteksi Keretakan Pada Trotoar Menggunakan Metode Convolutional Neural Network. *Jurnal Teknik Sipil Cendekia*. Vol. 4, No. 1, 412 – 427.

Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company.

Vidler, dalam Laili Dwi Annisa. (2020). Tipologi Rumah Vernakuler Berdasarkan Sistem Fisik Di Kampung Bandar Pekanbaru, Riau. *Jurnal Arsitektur, Arcade*, Vol. 4, No. 3, 285 – 291.

Yuliana. (2017). Perancangan Jalur Pedestrian di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah Makasar. *National Academic Journal of Architecture*, Vol. 4, No. 1, 57 – 65.

Yosep, H Liem. (2018). Pemaknaan Ruang Publik Taman Nostalgia Kota Kupang. *Jurnal Teknik Arsitektur, ARTEKS*, Vol. 2, No. 2, 77 – 88.

Zuliana, Eva. (2018). Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian di Kawasan Gajahmada Pontianak. *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 15, No. 2, 1 – 10.