

JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG (JPO) KARET SUDIRMAN JAKARTA SELATAN : KELAYAKAN, EFEKTIFITAS, DAN KEPUASAN

Miftah Mohamad Yusuf, Arman Jayady
Universitas Persada Indonesia Y.A.I
Jl. Pangeran Diponegoro No. 74, RT 2/RW.6, Kenari, Kec Senen, Kota Jakarta Pusat,
Daerah Khusus Ibukota Jakarta (10430)
miftah.mohammad22@gmail.com, Armanjayady75@gmail.com

ABSTRAK

Setelah beberapa kali dilakukan renovasi sejak dibangun pada masa Gubernur Ali Sadikin 1968-1972, Jembatan Penyeberangan Orang Karet-Sudirman (JPO Karet-Sudirman) pada tahun 2021 melalui kepemimpinan Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan program revitalisasi JPO Karet-Sudirman dilakukan lagi. Revitalisasi JPO tersebut ditekankan pada aspek penguatan struktur, seni-estetika, serta penambahan jembatan lengkung guna memenuhi kebutuhan pengguna sepeda saat ini. JPO Karet-Sudirman pada akhirnya diresmikan pada tanggal 10 Maret 2022 dengan disambut antusias warga Jakarta dikarenakan bentuk jembatan yang mirip dengan perahu pinisi dan dengan adanya penambahan fasilitas lain pada jembatan tersebut. Kurang lebih tujuh bulan jembatan tersebut beroperasi namun hingga kini belum ada kajian khusus terkait jembatan historis dan fenomenal tersebut khususnya terkait kelayakan, efektifitas, dan kepuasan pengguna jembatan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji aspek kelayakan, efektifitas, dan kepuasan pada JPO Karet-Sudirman Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta, Indonesia. Melalui prosedur metode kualitatif dan kuantitatif yang valid, dan dengan melakukan observasi, wawancara melalui kuesioner, serta pengaplikasian metode dan kriteria Bina Marga, menunjukkan bahwa JPO Karet-Sudirman adalah layak, efektif, dan memenuhi kepuasan pengguna.

Kata kunci : Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), kelayakan, efektifitas, kepuasan, Jakarta

ABSTRACT

After several times the development was carried out during the period of Governor Ali Sadikin 1968-1972, the Karet-Sudirman People Crossing Bridge (JPO Karet-Sudirman) in 2021 through the leadership of the Governor of DKI Jakarta Anies Baswedan, The JPO Karet-Sudirman revitalization program was carried out again. The JPO revitalization is emphasized on aspects of strengthening the structure, art and aesthetics, as well as adding an arch bridge to meet the needs of today's bicycle users. The JPO Karet-Sudirman was finally inaugurated on March 10, 2022, and was greeted enthusiastically by Jakarta residents because of the shape of the bridge which is similar to a pinisi ship and the addition of other facilities on the bridge. It has been approximately seven months since the bridge has been operating, but until now there has been no special study related to the phenomena related to the effectiveness, and satisfaction of the bridge users. This study aims to assess the feasibility, effectiveness, and satisfaction of the JPO Karet-Sudirman South Jakarta, DKI Jakarta Province, Indonesia. Through valid qualitative and quantitative procedures, and by conducting observations, interviews through questionnaires, as well as the application of Bina Marga methods and criteria, it shows that the JPO Karet-Sudirman is feasible, effective, and meets user satisfaction.

Keyword : Pedestrian Bridge (JPO), quantitative, feasibility, effectiveness, satisfaction, pedestrians

1. PENDAHULUAN

DKI Jakarta sebagai ibu kota negara Indonesia terus berbenah dalam upaya menjadikan DKI Jakarta sebagai *benchmarking* kota besar di Indonesia, sekaligus mempertahankan DKI Jakarta sebagai salah satu kota terbaik di dunia versi Sustainable Transport Award 2021.

Melalui program pembangunan yang terencana, Pemerintah DKI Jakarta terus berupaya meningkatkan jumlah dan kualitas infrastruktur dalam menunjang kebutuhan Jakarta sebagai pusat pemerintahan sekaligus sebagai pusat perekonomian nasional.

Beberapa fasilitas publik nampak dilakukan revitalisasi guna penyesuaian dengan *trend* terkini dan kebutuhan pengguna, termasuk salah satunya adalah fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang Karet-Sudirman (JPO Karet-Sudirman).

JPO Karet-Sudirman sebenarnya sudah dibangun pada sekitar tahun 1968-1972 saat masa pemerintahan Gubernur DKI Jakarta Ali Sadikin. Pada tahun 1990an saat masa Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso terjadi renovasi sekaligus penggantian struktur, yang sebelumnya menggunakan struktur baja diganti menjadi struktur beton bertulang. Program renovasi kearah yang lebih berkualitas pada JPO Karet-Sudirman adalah sangat beralasan dikarenakan jembatan merupakan fasilitas publik yang tidak hanya berfungsi sebagai jalur keselamatan bagi pejalan kaki yang ingin menyeberang pada suatu ruas jalan yang padat lalu lintas kendaraan, tetapi juga berfungsi sebagai aksesoris atau fitur penting dalam upaya mempercantik Jakarta.

Pada tahun 2021 melalui kepemimpinan Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan program revitalisasi

JPO Karet-Sudirman dilakukan lagi, dengan penekanan pada aspek penguatan struktur, seni dan estetika, serta penambahan jembatan lengkung guna memenuhi kebutuhan pengguna sepeda saat ingin menyeberang pada jalur Jalan Sudirman. JPO Karet-Sudirman pada akhirnya diresmikan pada tanggal 10 Maret 2022 dengan disambut antusiasme warga Jakarta dikarenakan bentuk jembatan yang mirip dengan perahu pinisi dan dengan adanya penambahan fasilitas lain pada jembatan tersebut.

Kurang lebih tujuh bulan jembatan tersebut beroperasi namun hingga kini belum ada kajian khusus terkait jembatan historis dan fenomenal tersebut khususnya terkait kelayakan, efektifitas, dan kepuasan pengguna jembatan tersebut. Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji aspek kelayakan, efektifitas, dan kepuasan pada JPO Karet-Sudirman Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta, Indonesia.

2. LANDASAN TEORI

Terdapat tiga metode yang digunakan dalam mengoperasionalkan penelitian ini, yaitu:

- a. Metode penelitian kuantitatif. Menurut Sugiyono, data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka, atau data kuantitatif yang diangkakan (*scoring*). Jadi data kuantitatif merupakan data yang memiliki kecenderungan dapat dianalisis dengan cara atau teknik statistik. Data tersebut dapat berupa angka atau skor dan biasanya diperoleh dengan menggunakan alat pengumpul data.
- b. Metode Bina Marga yang mengacu pada Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 tanggal 26 februari 2018 tentang “ Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki “ untuk

mengetahui tingkat kelayakan dari JPO Karet Sudirman Jakarta Selatan

- c. Untuk mengetahui tingkat efektifitas JPO menurut Hariman (dalam Nadjam, A., dkk., 2018), efektifitas JPO dapat dihitung dengan menggunakan persamaan berikut :

$$(\%) = \frac{A}{B} \times 100 \% \quad (1)$$

Keterangan :

A = Jumlah pejalan kaki yang menyeberang memakai jembatan penyeberangan

B = Jumlah pejalan kaki seluruhnya yang menyeberang jalan.

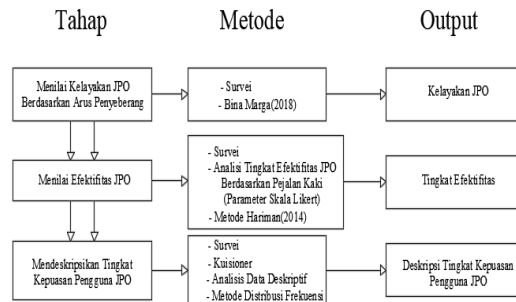
Dari hasil perhitungan persamaan tersebut maka dapat ditentukan tingkat efektifitas JPO berdasarkan tabel berikut :

Tabel 1. Tabel Efektifitas JPO

Presentase	Kriteria
0-20	Sangat tidak efektif
21-40	Tidak efektif
41-60	Cukup Efektif
61-80	Efektif
81-100	Sangat Efektif

3. METODOLOGI

Dalam melakukan penelitian ini, terdapat beberapa prosedur atau tahap-tahap yang harus dilakukan secara terkonsep agar ketika memulai penelitian dapat terlaksana sesuai konsep yang telah direncanakan sebelumnya, untuk mendapatkan data serta prosedur pengolahan data dalam mencapai hasil penelitian. Sebagaimana yang direncanakan untuk pengolahan datanya, maka berikut ini digambarkan rangkaian prosedur yang dimuat dalam bagan alir berikut untuk memudahkan proses pekerjaan penelitian ini menjadi terarah dan tersistematis. Berikut gambar yang menggambarkan bagan alir penelitian



Gambar 1. Gambar Bagan Alir Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dan pembahasan dari penelitian ini merupakan output dari tahapan – tahapan yang telah dilakukan oleh penulis.

4.1 DATA SURVEI

Data survei merupakan data yang didapatkan oleh penulis berdasarkan survei langsung ke lokasi JPO Karet Sudirman Jakarta Selatan yang dilakukan selama 7 hari mulai dari hari senin hingga hari minggu yang bertujuan untuk mendapatkan data – data yang dibutuhkan, berikut ini yang merupakan data – data dari hasil survei penulis selama 7 hari :

Tabel 2. Tabel Data arus penyeberangan

Hari	Waktu (wib)	Menggunakan Jembatan Penyeberangan	Tidak Menggunakan Jembatan Penyeberangan
Senin	07.00-08.00	486	0
	12.00-13.00	227	0
	16.00-17.00	487	0
	17.00-18.00	545	0
Total Penyeberangan		1745	0
Selasa	07.00-08.00	322	0
	12.00-13.00	127	0
	16.00-17.00	384	0
	17.00-18.00	346	0
Total Penyeberangan		1179	0
Rabu	07.00-08.00	397	0
	12.00-13.00	187	0
	16.00-17.00	447	0
	17.00-18.00	533	0
Total Penyeberangan		1564	0
Kamis	07.00-08.00	375	0
	12.00-13.00	232	0
	16.00-17.00	298	0
	17.00-18.00	348	0
Total Penyeberangan		1253	0
Jumat	07.00-08.00	399	0
	12.00-13.00	387	0
	16.00-17.00	401	0
	17.00-18.00	474	0
Total Penyeberangan		1641	0
Sabtu	07.00-08.00	469	0
	12.00-13.00	326	0
	16.00-17.00	577	0
	17.00-18.00	601	0
Total Penyeberangan		1973	0
Minggu	07.00-08.00	745	37
	12.00-13.00	331	0
	16.00-17.00	578	0
	17.00-18.00	452	0
Total Penyeberangan		2145	37

Tabel 3. Tabel Volume kendaraan pada JPO

Hari	Waktu	Volume Kendaraan
Senin	07.00-08.00	5678
	12.00-13.00	3281
	16.00-17.00	6783
	17.00-18.00	7236
	Total	22978
Selasa	07.00-08.00	4325
	12.00-13.00	2377
	16.00-17.00	5862
	17.00-18.00	5631
	Total	18195
Rabu	07.00-08.00	4784
	12.00-13.00	2553
	16.00-17.00	5721
	17.00-18.00	5988
	Total	19046
Kamis	07.00-08.00	4153
	12.00-13.00	2131
	16.00-17.00	4764
	17.00-18.00	4985
	Total	16033
Jumat	07.00-08.00	3653
	12.00-13.00	1864
	16.00-17.00	5932
	17.00-18.00	5742
	Total	17191
Sabtu	07.00-08.00	4953
	12.00-13.00	3214
	16.00-17.00	7521
	17.00-18.00	8213
	Total	23901
Minggu	07.00-08.00	0
	12.00-13.00	3621
	16.00-17.00	5313
	17.00-18.00	6421
	Total	15355

Tabel 4. Tabel Data populasi pengguna JPO

Hari	Penggunaan JPO
Senin	1745
Selasa	1179
Rabu	1564
Kamis	1253
Jumat	1641
Sabtu	1973
Minggu	2106

4.2 KELAYAKAN ARUS JPO

Berdasarkan pada keputusan Direktorat Jendral Bina Marga tahun 2018 Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, tentang kriteria penyeberangan ($P.V^2$) orang berdasarkan nilai arus penyeberangan (P) dan nilai volume kendaraan (V) yang melintas pada dua arah yang berbeda. Maka didapatkan hasil, sebagai berikut :

$$P.V^2 = 410 \times 4739^2 = 9207829610 \quad (2)$$

Dari hasil analisis, diperoleh nilai $PV^2 > 5 \times 10^9$, dengan P berada pada 100-1250 orang/jam dan V berada pada 2000-5000 kendaraan/jam, maka sesuai Metode Bina Marga tersebut mengacu pada Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 tanggal 26 februari 2018 tentang “ Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki “, fasilitas penyeberangan yang sesuai dengan hasil penelitian pada lokasi ini adalah fasilitas penyeberangan dengan lampu pengatur/jembatan. Hal tersebut menyatakan bahwa JPO Karet Sudirman Jakarta Selatan tepat atau layak, karena sesuai dengan tipe fasilitas yang disarankan oleh Bina Marga (2018) berdasarkan hasil hitungan arus penyeberangan.

Tabel 5. Tabel Kriteria penentuan penyeberangan orang untuk tidak sebidang (Direktorat Jendral Bina Marga, 1995)

P.V (jam)	P (orang/ jam)	V (kend/ jam)	Tipe Fasilitas
$> 5 \times 10^8$	100-1250	2000-5000	Zebra cross
$> 10^{10}$	100-1250	3000-7000	Zebra cross dengan lampu pengatur
$> 5 \times 10^9$	100-1250	> 5000	Dengan lampu pengatur/ jembatan
$> 5 \times 10^9$	> 1250	> 2000	Dengan lampu pengatur/ jembatan
$> 10^{10}$	100-1250	> 7000	Jembatan
$> 10^{10}$	> 1250	> 3500	Jembatan

4.3 TINGKAT EFEKTIFITAS JPO

Untuk menentukan tingkat efektifitas JPO penulis meninjau dari dua aspek yaitu aspek dari perilaku pejalan kaki, dan volume pejalan kaki. Berikut ini yang merupakan penjelasan dari setiap aspek tersebut :

4.3.1 TINGKAT EFEKTIFITAS JPO BERDASARKAN PERILAKU PEJALAN KAKI

Untuk menentukan penilaian tingkat efektifitas penggunaan jembatan penyeberangan orang dapat diketahui berdasarkan perilaku penyeberang jembatan yang diperoleh dari kuesioner yang telah disebar kepada beberapa sample. Dari table populasi pengguna JPO penulis menggunakan rumus slovin untuk mendapatkan jumlah sample yang dibutuhkan.

$$n = \frac{N}{N \times E^2 + 1}$$

$$= \frac{2106}{2106 \times (0.1)^2 + 1}$$

$$= 95,46 \sim 96 \text{ sample} \quad (3)$$

No.	Parameter	Nilai					Jumlah Responden	Jumlah Nilai	Nilai Total	Kategori
		4	3	2	1	0				
1.	Frekuensi penyeberangan menggunakan JPO	79	19	2	0	100	377	3,77	R	
2	Pilihan jenis penyeberangan JPO	81	19	0	0	100	381	3.81	T	
	Rata-rata nilai total								3,79	Rendah

Dari perhitungan tersebut maka sample yang digunakan minimal 96 sample.

Tabel 6. Tabel Penilaian berdasarkan perilaku pejalan kaki

Karena nilai pada parameter “frekuensi penyeberangan orang” lebih rendah dari rata-rata nilai total, yakni $3,77 < 3,79$ maka dapat dikategorikan

dengan kategori “Rendah”. Sedangkan untuk parameter “penyeberangan yang diinginkan” nilai total yang diperoleh lebih besar dari rata-rata nilai total yakni $3,81 > 3,79$, maka ini dikategorikan “Tinggi”. Jika tingkat efektifitas pada tiap parameter yang diuji tidak sama (ada yang rendah dan ada yang tinggagi) maka itu termasuk kategori rendah. Maka dari dua parameter yang telah diuji dan diketahui nilainya dapat disimpulkan jika tingkat efektifitas pada jembatan penyeberangan orang (JPO) tergolong “Rendah”.

4.3.2 TINGKAT EFEKTIFITAS JPO BERDASARKAN VOLUME PEJALAN KAKI

Efektifitas jembatan penyeberangan orang dapat dihitung berdasarkan persamaan (1) dari penelitian terdahulu yakni dari Hariman (dalam Nadjam, A., dkk., 2018), Dari table 7 maka didapatkan pehitungan, sebagai berikut :

$$\% \text{ Efektifitas} = \frac{\text{Jumlah penyeberang menggunakan JPO}}{\text{Total keseluruhan penyeberang jalan}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Efektifitas} = \frac{11461}{11498} \times 100\%$$

$$= 99,67\%$$

Tabel 7. Tabel Presentasi efektifitas JPO (Hariman (dalam Nadjam,A.,dkk.,2018))

Presentase	Kriteria
0-20	Sangat tidak efektif
21-40	Tidak efektif
41-60	Cukup Efektif
61-80	Efektif
81-100	Sangat Efektif

Kemudian dapat disimpulkan berdasarkan Tabel 7 bahwa jembatan penyeberangan orang dengan nilai persentase sebesar 99.67% masuk dalam kategori yang “sangat efektif”.

4.4 DESKRIPTIS TINGKAT KEPUASAN PENGGUNA JPO

Dalam penelitian ini penulis menetapkan 100 responden yang ditentukan secara acak sederhana dengan menggunakan tabel bilangan random.

4.4.1 METODE DISTRIBUSI FREKUENSI

Metode distribusi frekuensi ini berfungsi untuk mengetahui tingkat kepuasan dari pengguna JPO tersebut. Berikut ini yang merupakan hasil dari pengolahan data untuk kepuasan responden :

Tabel 8. Tabel Distribusi frekuensi variabel kualitas fasilitas JPO

No	Pertanyaan	Jumlah Jawaban Responden										Score Pertanyaan					Mean		
		1		2		3		4		5		Total	1	2	3	4	5	F	Skor
1	Jembatan penyeberangan memiliki fasilitas penerangan saat malam hari	0	0%	0	0%	13	13%	47	47%	40	40%	100	0	0	33	188	200	427	4,27
2	Jembatan penyeberangan memiliki estetika desain dalam fasilitas penyeberangan	0	0%	0	0%	7	7%	42	42%	51	51%	100	0	0	21	188	255	444	4,44
3	Pemanfaatan penggunaan lift untuk lansia dan disabilitas	0	0%	6	6%	11	11%	29	29%	54	54%	100	0	12	33	116	270	431	4,31
4	Kanopi jembatan penyeberangan masih dapat melindungi penyeberang ketika hujan/panas	26	26%	21	21%	19	19%	18	18%	16	16%	100	26	42	57	72	80	277	2,77
5	Fungsi dari CCTV jembatan untuk mengurangi kejahatan	0	0%	0	0%	21	21%	36	36%	43	43%	100	0	0	63	144	215	422	4,22
Rata-rata		5,2%		5,4%		10%		34,6%		49,8%									4,002

Berdasarkan tabel data diatas maka bisa diketahui jumlah skor yang didapat untuk kualitas fasilitas JPO adalah 4,27 untuk aspek pertanyaan jembatan penyeberangan memiliki fasilitas penerangan saat malam hari. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan "puas".

Rata – rata skor sebesar 4,44 untuk aspek pertanyaan jembatan penyeberangan memiliki estetika desain dalam fasilitas penyeberangan. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan "puas".

Untuk aspek pertanyaan pemanfaatan penggunaan lift untuk lansia

dan disabilitas sebesar 4,31. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan "puas".

kemudian untuk aspek pertanyaan kanopi jembatan penyeberangan masih dapat melindungi penyeberang ketika hujan/panas sebesar 2,77. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan "cukup puas".

Dan untuk aspek pertanyaan fungsi dari CCTV jembatan penyeberangan untuk mengurangi kejahatan sebesar 4,22. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan "puas".

Setelah semua skor didapatkan maka dihitung rata – rata untuk mengetahui nilai rata – rata dari hasil jawaban responden mengenai kualitas fasilitas JPO yaitu sebesar 4,002, maka dapat disimpulkan bahwa berdasarkan hasil distribusi frekuensi untuk variable kualitas fasilitas JPO para responden menyatakan "puas"

Tabel 9. Tabel Distribusi frekuensi variabel kenyamanan JPO

No	Pertanyaan	Jumlah Jawaban Responden										Score Pertanyaan					Mean		
		1		2		3		4		5		Total	1	2	3	4	5	F	Skor
1	Jembatan penyeberangan sesuai dengan yang diharapkan	0	0%	0	0%	11	11%	32	32%	57	57%	100	0	0	33	128	285	446	4,46
2	Jembatan penyeberangan lebih aman untuk menyeberang dari pada langsung menyeberang tanpa menggunakan jembatan	0	0%	0	0%	7	7%	52	52%	41	41%	100	0	0	21	208	205	434	4,34
3	Jembatan penyeberangan aman dari tindak kejahatan	0	0%	0	0%	13	13%	41	41%	46	46%	100	0	0	33	164	230	433	4,33
4	Jembatan penyeberangan cukup efisien untuk menyeberang daripada menyeberang langsung tanpa jembatan penyeberangan saat	0	0%	0	0%	9	9%	52	52%	39	39%	100	0	0	27	208	195	430	4,3
5	Jembatan penyeberangan sudah tepat dibangun di lokasi yang sebarang	0	0%	9	9%	23	23%	37	37%	31	31%	100	0	18	69	148	155	390	3,9
Rata-rata		0,0%		1,8%		1,8%		42,8%		42,8%									4,286

Dari tabel diatas menghasilkan skor untuk kenyamanan JPO ialah sebesar 4,46 untuk aspek pertanyaan jembatan sesuai dengan yang diharapkan. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan "puas".

Untuk aspek pertanyaan jembatan penyeberangan lebih aman untuk

menyeberang dari pada langsung menyeberang tanpa menggunakan jembatan memiliki skor sebesar 4,34. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan “puas”.

Untuk aspek pertanyaan jembatan penyeberangan aman daritindak kejahatan sebesar 4,33. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan “puas”.

Lalu untuk aspek pertanyaan jembatan penyeberangan cukup efisien untuk menyeberang daripada menyeberang langsung tanpa jembatan penyeberangan sebesar 4,3. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan “puas”.

Dan untuk aspek pertanyaan jembatan penyeberang sudah tepat dibangun dilokasi sebesar 3,9. Hal tersebut bermakna untuk item pertanyaan tersebut secara umum responden menyatakan “puas”.

Dari semua skor jawaban para responden maka didapatkan skor rata-rata sebesar 4,226. Maka dari hasil nilai tersebut JPO Karet Sudirman dari aspek kenyamanan pengguna JPO para responden menyatakan “puas”.

5. KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan perhitungan yang sudah dilakukan sebelumnya, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

a. Berdasarkan hasil analisis, diperoleh nilai PV^2 untuk jembatan penyeberangan orang Karet Sudirman sebesar $> 5 \times 10^9$, dengan P masing-masing berada pada 100-1250 orang/jam dan V berada pada 2000-5000 kendaraan/jam, maka sesuai Metode Bina Marga tersebut mengacu pada Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 tanggal 26 februari 2018 tentang “Perencanaan

Teknis Fasilitas Pejalan Kaki “yang terdapat pada tabel 5, fasilitas penyeberangan yang sesuai dengan hasil penelitian pada lokasi JPO Karet Sudirman Jakarta Pusat adalah fasilitas penyeberangan *dengan lampu pengatur/jembatan*.

- b. Populasi terbanyak untuk pengguna JPO terdapat pada hari minggu, hal ini disebabkan karena JPO tersebut dijadikan objek oleh para warga untuk melakukan swafoto.
- c. Rumah merupakan asal perjalanan yang memiliki nilai presentase tertinggi, dan untuk tujuan perjalanan presentase tertinggi ialah kantor.
- d. Keamanan dan keselamatan merupakan presentase tertinggi dari para responden untuk jawaban alasan menggunakan JPO.
- e. Untuk frekuensi pengguna JPO dari hasil jawaban responden didapatkan bahwa selalu merupakan kategori presentase tertinggi.
- f. Berdasarkan hasil penilaian responden terhadap perilaku pejalan kaki yang menggunakan skala likert pada JPO Karet Sudirman Jakarta Pusat, diperoleh nilai rata-rata total sebesar 3,79 ,dikarenakan adanya nilai dari parameter kurang dari nilai rata – rata yaitu sebesar $3,77 < 3,79$ maka untuk tingkat efektifitas perilaku pejalan kaki di JPO Karet Sudirman Jakarta Pusat tergolong rendah.
- g. Berdasarkan volume pejalan kaki yang diperoleh JPO Karet Sudirman Jakarta Pusat adalah 99.67%. Maka sesuai pada Tabel 2.6 JPO Karet Sudirman Jakarta Pusat termasuk dalam kategori sangat efektif.
- h. Berdasarkan hasil analisa metode distribusi frekuensi menurut para responden untuk variable kualitas fasilitas JPO memiliki skor rata – rata sebesar 4,002, maka untuk kualitas fasilitas JPO para responden menyatakan puas terhadap kualitas fasilitas JPO, dan untuk variabel

kenyamanan pengguna JPO para responden memiliki skor rata – rata sebesar 4,266 maka untuk kenyamanan pengguna dinyatakan puas.

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan dilapangan, penulis ingin memberikan saran kepada semua pihak termasuk kepada peneliti selanjutnya yang semoga dapat bermanfaat untuk penelitian dikemudian hari. Adapun saran yang hendak diberikan penulis adalah, antara lain:

- a. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk dapat menambahkan variabel yang lebih dari yang sudah ada pada penelitian ini, agar penelitian yang serupa dapat lebih akurat dalam menciptakan sebuah hasil yang akurat dan efektif.
- b. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian serupa dapat menambah metode penelitian atau alat ukur lain dalam mencari sebuah hasil dari penelitian ini sehingga dapat lebih akurat dalam menetapkan sebuah kesimpulan.
- c. Diharapkan pada penelitian selanjutnya membahas tentang keterkaitan hubungan sebab akibat antara JPO dengan angkutan umum dan juga tentang fenomena penyebab terjadinya ketertarikan masyarakat dengan desain JPO Karet Sudirman.
- d. Diharapkan kepada instansi terkait agar dapat memberikan perbaikan kepada jembatan penyeberangan orang yang sudah mengalami kerusakan kepada badan jembatan, serta menambah fasilitas yang tidak ada di jembatan penyeberangan orang.
- e. Diharapkan kepada instansi terkait agar dapat melakukan perawatan yang intens terhadap jembatan penyeberangan orang agar tidak

mudah rusak sehingga dapat digunakan lebih efektif oleh penyeberangan jalan.

- f. Perencanaan pembangunan fasilitas JPO sesuai dengan persyaratan Bina Marga(2018)
- g. Melihat ketertarikan pengguna JPO
- h. Akibat dari desain pada JPO terhadap pengguna JPO
- i. Perawatan fasilitas JPO agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.
- j. Fasilitas JPO untuk penyandang disabilitas dan juga lansia

DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, L. (2005) Kajian Efektivitas Jembatan Penyeberangan Pejalan Kaki Pada pusat Perdagangan di Kota Semarang. *Tesis. Magister*. Semarang: Program Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro.
- Anonim. *SE Menteri PUPR. Tahun 2018, Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.
- Anonim. *Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2014, Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan,*
- Anonim. *Departemen Pekerjaan Umum Tahun 1995, Tentang Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan Bina Teknik*
- Anonim, *Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga Tahun 1999, Tentang Pedoman Perencanaan Pejalan Kaki Pada jalan Umum*
- Anonim, *Keputusan Menteri Perhubungan Tahun 1993, Tentang Fasilitas Pendukung*

Kegiatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

- Azikin, M. T., Balaka, R., Amin, A., & Mala, A. (2019). Analisis Kebutuhan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Di Depan Lippo Plaza. *Jurnal Stabilita*, Vol 7 (1), hal 47-56
- Bhirawan, B., Indrosaptono, D., Sari, S. R. (2018). Hubungan seting JPO Dengan Atribut Akseibilitas Dan Privasi (Studi Kasus: JPO Pasar Karang Ayu Semarang). *Jurnal Arsitektur*, hal 127-135
- Direktorat Jendral Bina Marga. 1995, *Tata Cara Perencanaan Jembatan Penyeberangan Untuk Pejalan Kaki di Perkotaan*, Departemen Pekerjaan Umum.
- Isya, M., Caisarina, I., Herewaty, E. (2015) Akseibilitas Jembatan Penyeberangan Orang. *Teras Jurnal*, Vol.5, (1) hal 12-20.
- Kautsar, L. H. R. (2018). Analisis Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Transjakarta Sebagai Alternatif Perpaduan Infrastruktur Dengan Ruang Terbuka Hijau Melalui Pemanfaatan Analisis Sistem Informasi Geografis (Sig). *Seminar Nasional Geomatika*, Hal 525-534.
- Koswara, E. S. dkk. (2014). Efektifitas Penggunaan Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) (Studi Kasus Pada Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang Di Jl. Soekarno Hatta Bandung). *Jurnal Kalibrasi Sekolah Tinggi Teknologi Garut*, Vol. 13 (1), hal 1-5
- Mulyawati, E. (2016) Analisis Efektivitas Penyeberangan Pejalan Kaki Berdasarkan GAP Kritis (Studi Kasus Zebra Cross Depan PT. Veronique Indonesia, Banjarnegara). *Skripsi*. Purwokerto: Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Purwokerto.
- Nadjam, A., Ferdiansyah, M., & Sitorus, H. J. (2018). Efektivitas Dan Kepuasan Pengguna Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Di Pasar Induk Kramat Jati. *Jurnal Poli-Teknologi*, Vol. 17 (1), hal 33-44
- Nawir, D., Rusmiyanti, (2019). Studi Analisis Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang Di Kota Tarakan. Vol.3 (1), hal 60-72
- Silvia, N. (2018). Respon Penyeberang Jalan Terhadap Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Di Kota Pekanbaru, *JOM Fisip*, Vol 5, hal 1-16
- Sugito, E. A., As, S., & Nurlaily, S. (2017.). *Pemakaian Jembatan Penyeberangan Orang Di Depan Mega Mall Jalan A . Yani Kota Pontianak*. hal 1-11.
- Prasetya, D., Studi Kelakuan Dinamis Struktur Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Akibat Beban Manusia Yang Bergerak: JPO Baja Depan McDonald Basuki Rahmat Dan JPO Beton Depan City Bank Basuki Rahmat. hal 1-25.
- Wahyuni, E. (2012). Studi Kelakuan Dinamis Struktur Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Akibat Beban Individual Manusia Bergerak: *Jurnal Teknik Sipil ITB*, Vol. 19 (3), hal 181-194.
- Wiguna, A. (2014) Kajian Efektivitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Di Jalan Gatot Subroto

Medan. *Laporan Tugas Akhir*.
Medan: Program Studi Teknik
Sipil, Universitas Sumatera Utara.

- Wicaksono, R., Nugroho, U., & Narendra, A. (2014). Perilaku Penyeberangan Pejalan Kaki Dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Lalu Lintas. *Jurnal Teknik Sipil Da Perencanaan* , hal 163-168.
- Yamali, F.R. (2018). Kajian Azaz Manfaat Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)Di Jalan Sultan Thaha Kota Jambi. *Jurnal Civronlit Universitas Batanghari*, Vol.3 (1), hal 9-19.
- Aldi Fahmi Tambunan (2020), Analisis Efektifitas Penggunaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Di kota Sibolga. Laporan Tugas Akhir. Medan: Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.