

# **KAJIAN JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG (JPO) SEBAGAI ELEMEN PERKOTAAN**

*(Studi Kasus: JPO Stasiun Lenteng Agung, Jakarta Selatan)*

*Sitti Wardiningsih<sup>1</sup>, Deddy Hendarto<sup>2</sup>.*

<sup>1</sup>. Program Studi Arsitektur Lanskap, Institut Sains dan Teknologi Nasional  
Jl. Moh. Kahfi II Kampus Bhumi Srengseng Indah, Jagakarsa, Jakarta Selatan

<sup>2</sup>. Program Studi Arsitektur, Universitas Mpu Tantular  
Jl Cipinag Besar No. 2 Jakarta Timur 13410.

E-mail: wardiningsih.sitti@gmail.com<sup>1</sup>, deddyhendarto2003@gmail.com<sup>2</sup>.

Jembatan penyeberangan adalah suatu sarana umum (publik) yang dirancang sebagai pengaman atau jalur khusus bagi pejalan kaki di perkotaan. Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di buat dengan tujuan agar sirkulasi pada lalu lintas yang tidak mengganggu transportasi yang lain, dengan begitu jalur ke tujuan yang ditentukan dapat berjalan dengan lancar. JPO adalah jembatan penyeberangan yang menjadi fasilitas bagi pejalan kaki, akan tetapi dapat juga menjadi elemen unsur perkotaan dan dapat dijadikan sebagai unsur keindahan kota atau tata ruang kota yang ada. Pada kota negara-negara berkembang seperti Jakarta, peran pendidikan akan kedisiplinan serta kesadaran masyarakat terhadap fasilitas umum masih sangat kurang dan perlu untuk diperbaiki. Hal ini terlihat pada sarana Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang ada jika kita perhatikan secara seksama saat ini rasa kemanan dan kenyamanan. Jpo dapat berfungsi sebagai Elemen Estetika Perkotaan, maka seharusnya disesain dengan baik, cantik nyaman, dan aman. Penulisan ini secara umum mengingatkan kita agar peduli akan pentingnya sebuah fasilitas umum yang sangat didambakan oleh kita semua, Penyempurnaan akan sebuah kultur atau budaya kita untuk merawat barang atau fasilitas yang nantinya akan menjadi lebih baik dan bermanfaat bagi orang banyak. Tujuan dari penulisan ini secara khusus adalah memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna, terutama terkait pada disain JPO. Jembatan Penyeberangan Orang agar terdisain dengan memperhatikan pengguna, merasa lebih manusiawi secara etika dan budaya agar mereka mau mempergunakan JPO. Warga masyarakat tidak lagi menyebrang di jalan raya, mengganggu transportasi lalu lintas jalan raya. Metode yang digunakan berupa metode studi kasus dan analisis keamanan dan kenyamanan pengguna JPO. Penelitian ini mengambil lokasi di Depan Stasiun Lenteng Agung, Jakarta Selatan. Kajian penelitian dilakukan berdasarkan hasil analisis yang menggambarkan pendapat publik sebagai hasil akhir agar pengguna fasilitas Jembatan tersebut dapat memberikan rasa keamanan dan kenyamanan dan sadar untuk menggunakan fasilitas perkotaan tersebut yaitu Jembatan Penyeberangan Orang (JPO).

**Keywords:** 1. *Jembatan Penyebrangan Orang*, 2. *Kenyamanan*, 3. *Keselamatan*

## **ABSTRACT**

*The Skybridges Of Those Public Facility, Objective Of This Research Is To Analyse The Use Of Some Station In Lenteng Agung, South Jakarta. Over Pass Streetscapes. This Research Uses Case Study Method And Significant Values Analysis. The Location Of This Research At A Head Of Station Lenteng Agung South Jakarta. It Can Be Found That The Significant Values Of Those Public Facility, For The Purpose Give Tranquility And Give Comfortable For Public. The Skybridges (Jembatan Penyebrangan Orang) Can Function As A Urban Aesthetic Element, Should Be Designed Be Good , Attractive, Comfortable And Secure. The Method Case Study Method And Analysis Safety And Tranquility For Public. This Research Located In Ahead Of Railway Station Lenteng Agung , South Jakarta. The Results Of This Research Opinion Of Public As User Facility Over Pass For The Purpose Give Tranquility And Give Comfortable For Public ( Jembatan Penyebrangan Orang).*

**Keywords :** 1. *Skybridges*, 2. *Comfort*, 3. *Safety*

## 1. PENDAHULUAN

Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) merupakan elemen perkotaan yang berfungsi sebagai fasilitas publik, yang dirancang sebagai pengaman atau jalur khusus bagi pejalan kaki di perkotaan. Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) pada mulanya adalah sarana untuk pejalan kaki, ketika jalan atau jalur tersebut berlawanan arah atau disisi yang lain. Karena pada awal mulanya orang melakukan aktivitas dengan suatu kendaraan yang tidak terlalu padat seperti sekarang ini maka pada jaman dahulu JPO tidak terlalu banyak dan tidak terlalu di khususkan, akan tetapi pola jalur dipisahkan berdasarkan kebutuhan dan kegunaannya. Jembatan Penyebrangan Orang pada masa sekarang ini adalah untuk menjawab tantangan akan kebutuhan fasilitas masyarakat akan jalur yang aman ditengah hadirnya kemacetan lalu lintas kota seperti Jakarta. Jembatan Penyebrangan Orang bukan hanya menghubungkan sisi yang satu dengan sisi yang lainnya, tetapi juga fungsi yang satu dengan yang lainnya Jembatan Penyebrangan Orang mempunyai efektivitas yang tinggi untuk menghindarkan penyeberang jalan dari konflik dengan kendaraan bermotor, tetapi tingkat penggunaannya masih rendah. Hal ini menunjukkan bahwa keselamatan bukanlah satu-satunya faktor yang berpengaruh dalam pemilihan fasilitas penyeberangan. Masih ada faktor-faktor lainnya yang mempengaruhi penyeberang jalan dalam menggunakan fasilitas penyeberangan.

Salah satu wujud elemen fisik lanskap perkotaan yang dapat memperindah tata ruang lanskap corridor jalan di sepanjang jalan Lentaeng Agung ini. Jembatan adalah termasuk dalam katagori elemen keras.

Jembatan Penyebrangan Orang pada umumnya JPO dapat merupakan elemen fisik *hardscape* perkotaan yang banyak digunakan dalam berbagai desain lanskap. Penggunaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di dalam lanskap dapat menjadi *focal point* yang menambah nilai estetika. Ray *et. all* melihat kota sebagai *artefak* yang merupakan gabungan dari segala aktivitas yang terjadi di sekitar jalan dan pada jembatan-jembatan penyeberangan, mengetahui pola sirkulasi manusia yang menggunakan Jembatan Penyebrangan Orang, mengetahui pengaruh kondisi eksisting, sirkulasi dan aktivitas terhadap pencapaian ke jembatan penyeberangan. Kenyamanan dan keamanan jembatan penyebrangan orang yang terdapat pada beberapa

lokasi lanskap jalan. Pengamatan Jembatan Penyebrangan Orang Lenteng Agung dan sebagai pembanding adalah Jembatan Penyebrangan Cawang yang berada pada lanskap jalan Jenderal Sutoyo dikota wilayah Jakarta Timur yang dapat memberikan navigasi bagi pengguna. Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Lanskap jalan terbentuk dari elemen lunak (*softscape*) dan elemen keras (*hardscape*). Tanaman dan fitur air adalah contoh elemen lunak yang umum digunakan dalam lanskap jalan. Selanjutnya perkerasan jalan, material jalur pedestrian, lampu jalan, *signage system*, dan jembatan penyebrangan orang (keras dan lunak) contoh elemen keras yang digunakan dalam lanskap jalan. Kedua elemen tersebut dapat membentuk karakter lanskap jalan yang dapat menciptakan kenyamanan dan keindahan bagi pengguna jalan. Menciptakan lingkungan jalan yang indah, nyaman, dan memenuhi fungsi keamanan, serta menghindarkan dari pengaruh-pengaruh negatif adalah wujud dari terciptanya kenyamanan bagi pemakai jalan (Nurisyah dan Adriani, 2015; Direktorat Jendral Bina Marga, 1996). Hal penting yang juga harus diperhatikan dalam lanskap jalan adalah memberikan akses bagi pengguna, menghubungkan antar wilayah, serta menciptakan sarana pergerakan bagi pengguna jalan (Harris dan Dines, 1988).

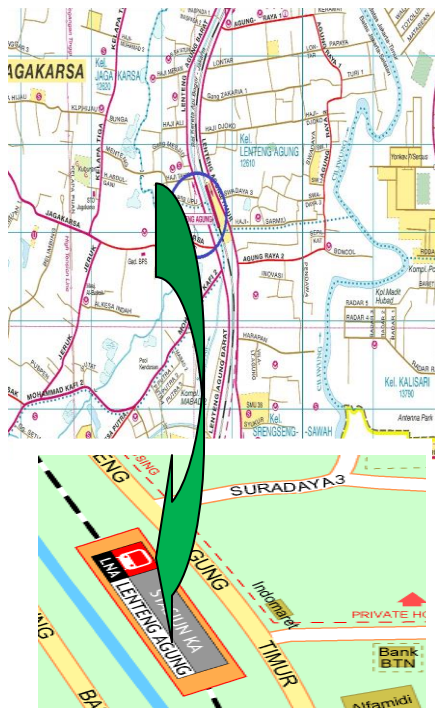
Keberadaan JPO pada lanskap jalan juga dapat berfungsi sebagai elemen estetika / mercu tanda kawasan (*landmark*) sehingga dapat dibedakan dengan wilayah lain. Selain itu berdasarkan dari aspek kebutuhan pengguna jalan untuk keselamatan bagi para pejalan kaki khususnya. JPO pada suatu lokasi yang strategis akan dapat membantu pengguna tersebut sehingga memudahkan pengguna jalan agar tidak melalukan menyebrang jalan pada lokasi tertentu. Artikel ini bertujuan untuk menginformasikan bahwa jembatan Penyebrangan Orang tersebut untuk kelamatan, kemandan bagi pengguna jalan yang akan menyebrang dari satu jalan untuk keperluan masing-masing. JPO juga dapat meningkatkan kualitas visual estetika dan *sense* sebuah jalan.

Menurut Hestin Mulyandari (2011), teori Doxiadis membagi *human settlement* dua elemen

besar (1) Fisik (wadah) *the container*, yaitu ruang fisik buatan dan ruang alam, (2). Isi (*the content*), yaitu manusia dan masyarakat, Kedua *conta* tersebut dijabarkan lagi menjadi elemen-elemen *Shell, Network, Nature, dan Human resources*.

## 1. METODOLOGI

Kajian dilakukan pada beberapa kawasan di Lenteng Agung Jakarta Selatan (kearah Depok dan kearah Pasar Minggu), dan Cawang UKI, Jakarta Timur. Tepatnya JPO Lenteng Agung di Jl. Lenteng Agung Raya No.42, Rt.1/Rw.1, Jagakarsa, Kecamatan Jagakarsa, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12630, Jakarta Selatan. Dua wilayah tersebut merupakan kawasan utama di Lenteng Agung Jakarta Timur. yang sangat strategis. Objek dalam kajian ini berupa sejumlah Jembatan Penyebrangan Orang yang terdapat pada lanskap jalan utama. Lokasi Penelitian tersaji pada Gambar 1.



Gambar 1. Lokasi penelitian  
(Sumber: petatematikindo.wordpress.com)

Metode penelitian yang dipergunakan sangat berhubungan erat dengan perencanaan, maka dalam metode yang dipergunakan metode Pengamatan dan wawancara pengguna, dengan tahapan wawancara. Untuk mengetahui tingkat pemanfaatan Jembatan Penyebrangan maka dilakukan penggunaan uji Validitas dan Reliabilitas, Statistik deskriptif.

Menurut Nur'aini, 2017, Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dengan menggunakan metode studi kasus. Dalam. Penelitian dilakukan mencari dokumentasi sejumlah kegiatan pengguna dari Jembatan Penyebrangan Orang tersebut, wawancara dengan informan dan pedagang sebagai kunci, mengumpulkan data-data sekunder yang terkait dengan objek kajian. Data-data yang sudah dikumpulkan kemudian digunakan untuk dianalisis secara deskriptif. Untuk menilai kepentingan terhadap keberadaan patung pada lanskap jalan, maka dilakukan analisis nilai penting yang mengacu pada penelitian yang dilakukan Syahadat *et al.* (2014). Nilai penting yang akan dianalisis yaitu lima nilai penting antara lain nilai penting budaya, sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, dan agama/religi.

## 2. LANDASAN TEORI

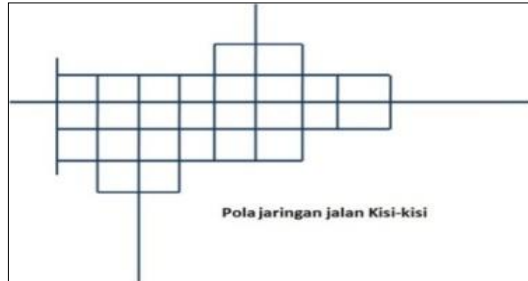
### 2.1. Jalan Raya

Jalan raya ialah jalan yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lain, yang biasanya memiliki ciri-ciri yang digunakan sebagai berikut: 1). Dipergunakan oleh kendaraan bermotor., 2). Dipergunakan oleh masyarakat umum, 3). Dibiayai oleh perusahaan Negara., 4). Penggunaannya diatur oleh undang-undang pengangkutan. (Wikipedia 12 Agustus 2019), Atau Jalan raya merupakan Jaringan adalah serangkaian simpul-simpul, yang dalam hal ini berupa persimpangan/terminal, yang dihubungkan dengan ruas-ruas jalan/trayek yang sudah ditentukan. Hal tersebut dilakukan untuk mempermudah mengenal jaringan maka ruas-ruas jalan ataupun simpul-simpul diberi nomor atau nama tertentu.

Klasifikasi jenis jalan diatur oleh pemerintah daerah DKI sehingga dapat dengan mudah dikenali dalam bentuk model jaringan jalan. Model jaringan jalan merupakan penyederhanaan dari model ikonis jaringan jalan yang ada. Model ini dapat disederhanakan berbentuk ruas-ruas yang lurus, ataupun mengikuti keadaan sebenarnya. Pola jaringan Jalan a. Jaringan Kisi-kisi, b. Jaringan Linier Radial, c. Jaringan Jalan Ring (Radial). Seperti pada Gambar 2,3 dan 4.

Jalan Raya *Streetscape* merupakan lanskap jalan dan Lanskap jalan merupakan wajah dari karakter lahan atau tapak yang terbentuk pada lingkungan jalan. Bentuknya dapat berupa elemen lanskap alamiah seperti bentuk lahan bertopografi, *view* atau panorama yang indah, maupun elemen lanskap artifisial atau buatan manusia yang disesuaikan dengan kondisi lingkungan. Lanskap jalan ini mempunyai ciri

khas dari lanskap lainnya. Hal ini disebabkan karena lanskap jalan harus disesuaikan dengan persyaratan geometrik jalan dan diperuntukkan utamanya sebagai jalur pergerakan manusia dan kendaraan.



Gambar 2. Jaringan Pola Jalan Kisi-kisi  
(Sumber: Markus Zahnd, 1999)



Gambar 3. Jaringan Pola Jalan Ring (Radial)  
(Sumber: Markus Zahnd, 1999)



Gambar 4.: Jaringan Pola Jalan Ring (Radial).  
(Sumber :Markus Zahn, 1999).

Kawasan perkotaan mempunyai konsentrasi populasi dan intensitas tata guna lahan/ tanah yang tinggi. Tata guna tanah digunakan untuk perkantoran, pertokoan, industri, perumahan dan sekolah dan lain-lain. Kebutuhan akan akses tinggi sehubungan konsentrasi penduduk yang tinggi. *Catenese, A.J dan Snyder, J.C. (1979)*. Mengatakan bahwa ada tiga tipe dasar bentuk jalan utama yang dikembangkan dalam kawasan di daerah perkotaan sebagai berikut:

Kenyamanan juga menjadi hal utama karena pengguna jalan diusahakan dapat memperoleh

kesan yang indah, nyaman, aman, dan menghilangkan pengaruh buruk. Selain itu jalan juga harus memenuhi fungsi utamanya sebagai pemberi akses bagi pengguna, penghubung antarwilayah, dan menciptakan sarana pergerakan pengguna (*Direktorat Bina Marga, 1996; Nurisjah dan Adriani, 2015; Harris dan Dines, 1988*).

## 2.2. Jembatan Jalan Raya

Jembatan adalah suatu struktur konstruksi yang memungkinkan rute transportasi melalui sungai, danai, kali, jalan raya, jalan kereta api, orang dan lain-lain. Jembatan penyebrangan orang atau JPO dapat dijadikan sebagai elemen kota dengan fungsi pengindahan atau (*Beautification*). Pengindahan atau *beautification* merupakan upaya untuk meningkatkan aspek keindahan kota. Gambar 5 dan 6.



Gambar 5.. Keindahan Bentuk Jembatan Orang di Kuala Lumpur, Malaysia .  
(Sumber: Pribadi 2017).



Gambar 6. Keindahan Jembatan Penyebrangan Orang Jalan Dr Sumarno, Jakarta Timur  
( Sumber Foto: @Bina Marga DKI).

## 2.3. Jembatan Penyebrangan Orang (JPO)

Jembatan Penyebrangan Orang disingkat JPO adalah Jembatan Penyebrangan Orang adalah fasilitas jalan bagi pengguna pejalan kaki yang difungsikan untuk menyeberang jalan yang ramai

dan lebar atau menyeberang jalan tol dengan menggunakan jembatan sehingga orang dan lalu lintas kendaraan dipisahkan secara fisik. Seperti Contoh pada Gambar 7.



Gambar 7 . Jembatan penyeberangan Pondok Indah PIM II Jakarta Selatan.  
(Sumber: 12 Agustus 2019 Detik Com)



Gambar 8. Jembatan penyeberangan Pondok Indah PIM II Jakarta Selatan.  
(Sumber: 12 Agustus 2019 Detik Com).



Gambar 9. Kondisi jembatan penyeberangan orang.  
(Sumber: 12 Agustus 2019 Detik Com)

Saat ini JPO tersebut banyak yang tidak memenuhi persyaratan berlubang dan perilaku pengguna jembatan penyeberangan orang, Gambar 7 dan 8.



Gambar 10. Prilaku pengguna jembatan penyeberangan.  
(Sumber: 12 Agustus 2019 Detik Com)

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Fisik Jalan Raya Lenteng Agung termasuk dalam kelas jalan Perkotaan Jalan Raya Lenteng Agung, Jagakarsa dengan lebar jalan 10 meter. Jalan raya ini dilalui oleh beberapa macam moda transportasi, seperti Angkot no 19, 04, bis transjakarta, metrotransjakarta, motor. Jalan ini terdiri dari dua sisi. Sisi satu menuju kearah Depok dan sisi lainnya menuju Kampung Rambutan, Blok BM dan sekitarnya.

Hasil pengamatan JPO di stasiun Lenteng Agung dan sekitarnya tersaji pada Gambar. 11.



Gambar 11. Kondisi fisik JPO dan lingkungannya  
(Sumber: Niniek foto 2019)

*Stasiun Kereta Computer Line berada di Jalan Raya Lenteng Agung, Kelurahan Srengseng Sawah, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan. Jalan yang menuju ke arah Blok M, Pasar Minggu dan ke arah Kampung Rambutan.*

Keselamatan Lalu Lintas bertujuan untuk satu menuju jalan . Jumlah korban kecelakaan lalu lintas jauh lebih tinggi dari kecelakaan dari transportasi laut, kereta api, dan udara. (Wikipedia 12 Agustus 2019)

Keselamatan lalu lintas merupakan suatu program untuk menurunkan jumlah angka kecelakaan yang mengakibatkan kemiskinan korban kecelakaan .

Kecelakaan dapat terjadi setiap saat dan dan terjadi juga pada para pejalan kaki penyebrang jalan. terutama pada saat sebagai pemakai jalan yang mengintai pada mereka. Pada umumnya mereka tidak melakukan pada sarana marka jalan yaitu ‘zebra cross”, dan mereka melakukan penyebrangan jalan sesuai dengan kepentingan mereka.

Jembatan Penyeberangan Orang pada mulanya adalah sarana untuk pejalan kaki, ketika jalan atau jalur tersebut berlawanan arah atau disisi yang lain. Karena pada awal mulanya orang melakukan aktifitas dengan kendaraan yang tidak terlalu padat seperti sekarang ini. Jembatan Penyeberangan orang mempunyai efektivitas yang tinggi untuk menghindarkan penyeberangan jalan dari konflik dengan kendaraan, tetapi tingkat penggunaannya masih rendah. Hal ini menunjukkan bahwa keselamatan bukanlah satu-satunya faktor yang mempengaruhi dalam pemilihan fasilitas penyeberangan. Masih ada faktor-faktor lain yang mempengaruhi penyeberangan jalan dalam menggunakan fasilitas penyeberangan. Khususnya dalam hal ini adalah di jalan arteri primer yang arus kendaraannya cukup padat.

Kondisi fisik jembatan Penyeberangan Orang Lenteng Agung ke arah Pasar Minggu seperti pada gambar 8. Lebar jembatan ini hanya  $\pm 70$  Cm. Beberapa saat yang lalu banyak yang rusak tetapi saat ini sdh mengalami perbaikan, Dan sangat terjal, Sehingga para pejalan kaki sebagai pengguna banyak yang tidak memanfaatkannya khususnya para orang Tua sangat enggan untuk menggunakan jembatan tersebut.

Hasil Analisa Jembatan Penyeberangan Orang disingkat **JPO** adalah fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar atau menyeberang jalan tol dengan menggunakan jembatan, sehingga orang dan lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik.

Saat ini Jakarta sudah banyak memiliki Jembatan penyeberangan orang juga

dipergunakan untuk menuju tempat satu ke tempat lainnya, dapat juga dari Peralihan moda satu ke moda lainnya (seperti busway Transjakarta di Indonesia). Jembatan ini juga menghubungkan ke bus way dengan koridor konekting ke stasiun kereta api, (Koridor Bus Way Cikoko Cawang dengan Stasiun kereta api Cawang, stasiun Sudirman dll). Jembatan JPO ini dapat pula di pergunakan dari Jembatan penyebrangan orang saat ini belum memberikan akses kepada pengguna kursi roda. Hanya Jembatan Penyebrangan Orang seperti ditempat pemberhentian bus di Jl. M.H Thamrin, Jakarta yang sudah memberikan ruang bagi para pemakai kursi roda menggunakan tangga berjalan ataupun dengan menggunakan lift. JPO antara PIM I dan PIM II di Jl. Arteri Pondok Indah, Jakarta. Salah satu pendekatan lainnya yang digunakan seperti dikawasan perbelanjaan yang ramai dengan mengkombinasikan JPO pertokoan/perbelanjaan seperti contoh Gambar 12, 13 dan 14 .



Gambar 12. JPO yang menghubungkan Pondok Indah Mall I dengan Pondok Indah Mall II. Jakarta Selatan. (Sumber:12 Agustus 2019 Detik Com)



Gambar 13. JPO di Pasar Tanah Abang. Jakarta Pusat. (Sumber:12 Agustus 2019 Detik Com).

Dari hasil analisa didapatkan bahwa penyeberangan jalan yang menggunakan JPO sebesar 95,07 % sedangkan yang tidak menggunakan Jembatan Penyeberangan Orang sebesar 4,93%. Adapun penyeberangan jalan yang menggunakan Jembatan Penyeberangan Orang dengan alasan keselamatan sebesar 50,35%, hal ini menunjukkan bahwa penyeberangan jalan

mayoritas menganggap alasan keselamatan merupakan hal yang terpenting dalam menyeberang jalan



Gambar 14. JPO di Pusat Perbelanjaan Mangga Dua Jakarta Utara.  
(Sumber: 12 Agustus 2019 Detik Com)

Jembatan penyeberangan juga digunakan untuk menuju tempat pemberhentian bus (seperti bus Transjakarta di Indonesia), untuk memberikan akses kepada penderita cacat yang menggunakan kursi roda, tangga diganti dengan suatu akses dengan kelandaian tertentu. Langkah lain yang juga dilakukan untuk memberikan kemudahan akses bagi penderita cacat adalah dengan menggunakan tangga ataupun dengan menggunakan lift seperti yang digunakan pada salah satu akses JPO menuju tempat perhentian bus di Jl. M.H. Thamrin, Jakarta. (Wikipedia 11 Agustus 2019).

Desain jembatan penyeberangan pada umumnya biasanya menggunakan prinsip yang sama dengan jembatan untuk kendaraan. Tetapi karena biasanya lebih ringan dari jembatan kendaraan, dalam desain JPO biasanya mempertimbangkan getaran dan efek dinamik dari penggunaannya. Di samping itu masalah estetika juga menjadi pertimbangan penting dalam membangun JPO terutama di jalan-jalan protokol dimana desain arsitektur menjadi pertimbangan yang penting.

Variabel - variabel yang memengaruhi penggunaan JPO adalah sebagai berikut:

1. Kepadatan lalu lintas, 2. lebar jalur, 3 Lokasi, 4. Aksesibilitas, 5. pagar di sekitar trotoar 6. penegakan hukum terhadap pelanggar larangan menyeberang di jalan kendaraan bila sudah memiliki JPO. 7. Kombinasi JPO dengan perbelanjaan. Sedangkan Dari hasil studi banding dan pengamatan didapat kan kasus ini adalah sebagai berikut: Sudut kemiringan tangga terlalu terjal Lebar tangga terlalu kecil.

### 3.1. Jembatan Penyeberangan Orang Lenteng Agung

Jembatan Penyeberangan Orang di Lenteng Agung jembatan ini sebagai Jalan Raya Lenteng Agung tergolong dalam kawasan jalan padat pada pagi disaat warga masyara, akat berangkat menuju tempat kerja dan pada sore hari. Sehingga banyak warga yang lalu lalang menyebrang pada jalan ini. Sehingga terjadi kemacetan. Sebuah pertanyaan yang timbul mengapa para pengguna Jembatan Penyebrangan Orang enggan memanfaatkan jembatan ini, sehingga Pemda melalui kantor kecamatan menurunkan Petugas Satuan Polisi Pamong Praja dan para Petugas Dinas Lalu Lintas Jalan Raya, yang berjaga-jaga dan menghimbau warga masyarakat untuk menggunakan jembatan ini.

Berbagai alasan masyarakat enggan menggunakan Jembatan Penyebrangan Orang antara lain: keamanan di jembatan kurang terjamin, lorong di jembatan penyeberangan sering digunakan oleh pengemis dan anak-anak gelandangan, ketinggian Jembatan Penyebrangan Orang adalah minimal Lima meter sepuluh centimer (5,10 m), kondisi ini menyebabkan tangga naik/turun menjadi terjal, orang enggan untuk melewatinya terutama orang tua. Banyak orang orang tua maupun muda justru memilih menyeberang dibawah jembatan yang hiruk pikuk lalu lalang kendaraan bermotor, roda dua maupun roda empat, mulut tangga sebagai akses untuk naik/turun terlalu sempit (kurang lebih tujuh puluh cm meter) 0.70 m, sedangkan pada jalur sirkulasi diatas memiliki lebar satu meter (satu meter). Tidak hanya itu saja jembatan dipenuhi oleh para Pedagang Kaki Lima (PKL), kebersihan jembatan kurang diperhatikan, kotor, berbau dan pemeliharaannya diabaikan, ada lantai yang berlubang dan keropos. Contoh lain sebagai pertimbangan adalah Kondisi perilaku penyebrang jalan serta kondisi jembatan dikawasan Mampang, JPO nya Sulit untuk orang berpapasan Salah satu pendekatan lain yang digunakan dikawasan perbelanjaan yang ramai adalah dengan mengkombinasikan JPO dengan pertokoan /perbelanjaan seperti:

- Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) yang menghubungkan Pondok Indah Mall I dengan Pondok Indah Mall II
- Jembatan Penyebrangan Orang di Pasar Tanah Abang
- Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di Pusat Perbelanjaan Mangga Dua Jakarta
- Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di Pasar Baru Jakarta
- Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di Pusat Perbelanjaan Elektronik Glodok
- Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di Pasar Cikunir

- Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di Kings Plaza Bandung
- Efektivitas Penggunaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) Dan Variabel-Variabel Yang Mempengaruhi Penyeberang Jalan Dalam Menggunakannya
- Pedestrian Overpasses or Underpasses /Skybridges / Pedestrian Tunnels
- Transport for London, Survice Transport Panel: Subways

Jembatan ini terletak ditengah - tengah jalan perkotaan, dengan kepadatan lalu lintas cukup tinggi, terutama pada pagi dan sore hari. Dapat dikatakan bahwa keberadaan jembatan ini dapat diidentifikasi sebagai penanda suatu kawasan penting. Selain itu jembatan ini juga dapat menjadi simbolisasi bagi lingkungan ini.

### Jembatan Penyebrangan Orang Cawang Universitas Kristen Indonesia

Jembatan Penyebrangan Orang Cawang Universitas Kristen Indonesia terletak di Jalan Let Jen Sutoyo RT 05/ RW 011, Cawang Jakarta Timur merupakan halte Transit para penumpang yang menggunakan jasa moda bus Transjakarta, jadi kegiatan ditempat ini cukup padat.. Peletakan JPO disini pada tujuan kota, pancoran, thamin, sudirman, taman mini, kampung rambutan, pasar rebo, kampung melayu

Kondisi Fisik JPO ini memiliki ram . untuk kursi roda, tetapi menurut pengamatan kami masih terlalu terjal sehingga masih sulit untuk dilalui kursi roda. Cawang. Gambar 13. Pada JPO ini juga di pergunakan oleh Pedagang Kaki Lima (PKL), yang memnfaatkan jembatan sebagai tempat berjualan dan sangat strategis dengan banyaknya orang yang lalu langang pada jembatan tersebut. Gambar 15 dan 16.



Gambar 15. Jembatan Penyebrangan Cawang UKI, mempergunakan Ram. (Sumber : Niniek 2019)



Gambar 16.. Jembatan Penyebrangan Cawang UKI, Dimanfaatkan oleh PKL (Sumber : Detik Com 2019)



Gambar 17.. Jembatan Penyebrangan Cawang UKI, Retak (Sumber : Detik Com 2019).

Letak jembatan secara umum dapat dilihat bahwa letak patung sebagai elemen pada lanskap jalan selain bersifat mengisi *traffic island* yang ada juga meningkat kan estetika lanskap jalan Let Jen Sutoyo dan menjadi mercu tanda kawasan tersebut.

Dari hasil wawancara didapatkan bahwa penempatan JPO pada lanskap jalan Let Jen Sutoyo tidak memiliki aturan yang baku. Penempatan berdasarkan riwayat sejarah lokasi tersebut Jenis JPO yang ada ditempatkan disini sesuai dengan nilai signifikansi kawasan serta kreativitas atau keinginan masyarakat pengguna kendaraan umum.

Pada lokasi JPO di lingkungan yang memiliki lokasi signifikansi tinggi seperti pada hal pada JPO Lenteng Agung, yang memiliki karakter kesibukkan cukup tinggi, sehingga dapat meningkatkan dikatakan kualitas lingkungan maka dapat dikatakan sangat membutuhkan JPO. Perbedaan JPO di kawasan yang lebih rural seperti di kawasan Lenteng Agung dibandingkan dengan Perletakkan JPO UKI ini yang memiliki kesibukkan cukup tinggi jika dibandingkan dengan JPO Lenteng Agung ini yang memiliki kesibukkan lebih rendah. Kondisi fisik JPO Lenteng Agung lanskap jalan di sekitarnya secara umum baik. Tidak ditemukan adanya vandalisme pada seluruh lokasi pengamatan. Menurut



pengamatan kami jika semakin kecil lingkungannya maka JPO semakin terawat dengan semakin berkurang vandalis pada JPO tersebut.

Berdasarkan hasil analisis keberadaan Jembatan Penyebrangan Orang dan lokasi/ lingkungan lanskap jalan yang memiliki nilai penting dalam bentuk secara estetika tidak berbeda dengan JPO lainnya. Adapun nilai penting yang ada di dalamnya antara lain nilai penting bentuk, warna. Setiap JPO yang ada dibuat dengan tingkat dan kerumitan yang tinggi. Hal ini membuat JPO terlihat memiliki estetika dan mampu menyampaikan makna serta memiliki tingkat kenyamanan dan keamanan serta estetika sehingga dapat dijadikan penanda lingkungan tersebut.. Dengan adanya JPO, serta eksistensi keberadaannya di lokasi tersebut dapat mencapai keberlanjutannya. Hal ini dapat tercipta dikarenakan masyarakat akan lebih menghargai keberadaannya dan merasa memiliki serta segan untuk melakukan perbuatan yang tidak sesuai terhadap JPO tersebut seperti misalnya kegiatan vandalisme.

#### 4. KESIMPULAN

Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) pada awal mulanya adalah suatu prasarana untuk memfasilitasi para pejalan kaki, untuk menyebrang jalan agar nyaman dan aman dari kemungkinan adanya kecelakaan kendaraan karena padat lalu lintas serta juga berfungsi sebagai fasilitas untuk tempat usaha pada beberapa tempat atau pusat perdagangan. JPO mempunyai efektivitas yang tinggi untuk menghindarkan penyeberang jalan dari konflik dengan kendaraan bermotor, tetapi tingkat penggunaannya pada masa sekarang ini semakin meningkat sebagai penghubung gedung yang satu dan lainnya serta tempat usaha pertokoan dan sebagainya yang cukup efektif untuk memberikan fasilitas kegiatan usaha bagi masyarakat. (1

Dalam perencanaan JPO disamping diperlukan data yang bersifat teknis juga diperlukan faktor-faktor lainnya yang mempengaruhi penyeberang jalan (pejalan kaki) dalam menggunakan fasilitas penyeberangan, aktivitas yang terjadi di sekitar jalan dan di jembatan-jembatan penyeberangan lainnya, pola sirkulasi manusia yang menggunakan JPO, serta aktivitas lainnya agar jembatan penyeberangan bermanfaat optimal meskipun masih perlu dipertimbangkan estetika dan keindahan kota. N

Penggunaan elemen *hardscape* berupa Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) pada lanskap jalan di Jalan Raya Lentenga Agung

merupakan perwujudan perkembangan dari sisi kebutuhan warga masyarakat pengguna yang dapat memberikan kemananan dan kenyamanan serta berbudaya. Karena kondisi wujud fisik bangunan jembatan tersebut jauh dari rasa lebar manusiawi dengan lebar jembatan untuk berpapasan salah satu harus mengalah berhenti / memiringkan badan, jika dipaksa serta kita akan bersenggolan (wanita dengan wanita tidak bermasalah, kalau berlawanan jenis, belum jika ada yang berbadan lebar) sudut kemiringan jembatan sangat terjal. pun kehidupan sosial budaya. Patung yang diJika orang berusia lanjut tidak mungkin dapat menggunakan jembatan tersebut, sangat tidak memungkinkan. Secara umum konsep JPO dibuat agar dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna.

Kajian ini diharapkan dapat memperoleh wawasan mengenai bangunan publik khususnya Jembatan Penyebrangan Orang dengan segala aspek perencanaannya, dan apabila perencanaannya baik maka akan didapatkan hasil dan manfaat yang baik, meskipun diperlukan perawatan rutin untuk dapat optimal memberikan pelayanan kepada masyarakat.

#### 5. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Anthony J, Catance, J .C.Synder (1988). Terbitan ke dua Perencanaan Kota (Urban Palnning), Erlangga Jakarta.
- [2]. Ade Cahya Purnama, Artikel Jangan BangunJembatan Penyeberangan Lagi, 2012.
- [3] Booth, NK, 1983. *Basic Element of Landscape Architectural Design* Waveland Press Inc. Iiinois.
- [4]. Books (1988), C. L III, Karpus M&iii,B Pet (1988). *Proteins. A Theoretical*.
- [5]. DirektoratJendral Bina Marga. (1996). *Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan*. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga - Departemen Pekerjaan Umum.
- [6]. ECHO (1964), *Urban Landscape Design*. New York-Hill Book.Inc.
- [7]. Grey, Deneke (1978), *Urban Foresty* New York, Jhon Willy and Soins Inc.
- [8]. Harris, C.W. dan Dines, N.T. (1988) *Time Saver Standars for Landscape Architecture*. New York: McGraw Hill.

- [9].Hestin Mulyadari (2011), Pengantar Arsitektur Kota, Andi Press Yogyakarta .
- [10]. Markus Zahnd (1999), Perancangan Kota Terpadu, Kanisius Yogyakarta .
- [11]. Nur'aini, R.D. (2017). Analsis Konsep *Green Roof* pada *Kampus School of Art, Design and Media NTU Singapore* dan Perpustakaan UI Depok. *NALARs Jurnal Arsitektur*, 16(2), 161-168.
- [12]. Peraturan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tentang Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), 2006.
- [13]. Wikipedia, tanggal 12 dan 19 Agustus 2019
- [14] .JPO Goegel ., 12, 13, 14,15 Agustus 2019