

**LAPORAN MAGANG MBKM
PENDAMPING PENELITI**

*Disusun Untuk Memenuhi Tuntutan Tugas dan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Kelulusan Pada Seminar Magang MBKM dan Konversi Nilai Mata
Kuliah*

Disusun Oleh :

ALFANDY ATMA TARUNO

(218140003)

Dosen Pembimbing :

SAUFA YARDHA MOERNI, ST, MT.



**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS
MEDAN AREA MEDAN**

2025

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 9/5/25

Access From (repository.uma.ac.id)9/5/25

**LEMBAR PENGESAHAN
LAPORAN MAGANG PENDAMPING PENELITI**

Disusun Oleh :

**ALFANDY ATMA TARUNO
(218140003)**

Laporan ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh nilai Magang Program Merdeka Belajar Kampus Merdeka pada tanggal 17 Januari 2025.

Diketahui Oleh :


Kepala Prodi Arsitektur

Yunita Syafitri Rambe, ST, MT.

Dosen Pembimbing



Saufa Yardha Moerni, ST, MT.

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA MEDAN
2025**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 9/5/25

Access From (repository.uma.ac.id)9/5/25

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Allah SWT Tuhan yang Maha Esa, juga senantiasa memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan “Laporan Pendamping Peneliti MBKM” ini sebagaimana mestinya, dengan segala kekurangan dan kelebihannya. Laporan ini berisi kegiatan yang penulis lakukan selama melakukan kegiatan penelitian dan pembuatan jurnal.

Terwujudnya penulisan Laporan Pendamping Peneliti MBKM ini tidak lepas dari bantuan dan dukungan berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis juga bermaksud menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak terkait yang telah banyak membantu penulis yaitu :

1. Ibu Yunita Syafitri Rambe, ST, MT. selaku kepala program studi Arsitektur Universitas Medan Area yang telah memberikan pengesahan dalam Laporan Pendamping Peneliti MBKM ini.
2. Ibu Yunita Syafitri Rambe, ST, MT. dan Ibu Saufa Yardha Moerni ST, MT. selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahnya kepada penulis selama pelaksanaan Pendamping Peneliti MBKM.
3. Kedua orang tua yang senantiasa tidak pernah lelah memberikan semangat dan doa kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan program Pendamping Peneliti MBKM ini.
4. Semua pihak, yang telah membantu yang tidak bisa disebutkan satu per satu, terima kasih atas do'a dan dukungannya.

Medan, 17 Januari 2025

Hormat Saya,



Alfandy Atma Taruno

218140003

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	2
LAPORAN MAGANG PENDAMPING PENELITI	2
DAFTAR GAMBAR	5
DAFTAR TABEL	6
BAB I	8
PENDAHULUAN	8
1.1 Latar Belakang.....	8
1.2 Maksud Dan Tujuan.....	8
1.3 Waktu dan Tempat pelaksanaan.....	9
1.4 Lingkup Pendamping Peneliti MBKM	9
1.5 Tata Cara Pelaksanaan Pendamping Peneliti MBKM	10
1.6 Sistematika Penulisan	10
BAB 1 PENDAHULUAN	11
BAB 2 KEGIATAN PENDAMPING PENELITI MBKM DAN PEMBAHASAN KRITIS	11
BAB 3 PENUTUP	11
DAFTAR PUSTAKA.....	11
BAB II.....	11
PELAKSANAAN PENDAMPING PENELITI MBKM DAN PEMBAHASAN KRITIS.....	11
2.1 Pelaksanaan Pendamping Peneliti MBKM.....	12
2.2 Tahap Persiapan Pendamping Peneliti MBKM.....	14
2.3 Jadwal Kegiatan Pendamping Peneliti MBKM	15
2.4 Deskripsi Pekerjaan Pendamping Peneliti MBKM	15
2.5 Lingkungan Program Pendamping Peneliti MBKM	21
2.6 Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti.....	23
2.7 Tantangan dan Kendala	43
2.8 Strategis Penulisan Artikel Ilmiah	44
2.9 Harmonisasi Teori dan Praktik Pendamping Peneliti MBKM.....	46
Teori Tahapan Penulisan Jurnal Ilmiah	46
BAB III	49
PENUTUP	49
3.0 KESIMPULAN	49
3.1 SARAN	49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Dok. Bimbingan Pendamping Peneliti.....	14
Gambar 2.2 Dok. Asistensi dengan Dosen Pendamping	14
Gambar 2.3 Dok. Membuat Resume Jurnal.....	15
Gambar 2.4 Dok. Survey Kawasan Terminal dan Fly Over Amplas.....	17
Gambar 2.5 Dok. Survey Fasilitas Pedestrian di Kawasan Terminal dan Fly Over Amplas	17
Gambar 2.6 Dok. Hasil Survey Rusunawa UMSU.....	19
Gambar 2.7 Dok. Hasil Survey Rusunawa Perumnas PUPR Martubung.....	20
Gambar 2.8 Dok. Hasil Survey Rusunawa Belawan	21



DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jadwal Kegiatan Pendamping Peneliti MBKM.....	15
Tabel 2 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Pertama	23
Tabel 3 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kedua	25
Tabel 4 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ketiga.....	26
Tabel 5 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Keempat	28
Tabel 6 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kelima.....	29
Tabel 7 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Keenam	30
Tabel 8 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ketujuh.....	31
Tabel 9 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kedelapan	32
Tabel 10 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kesembilan	32
Tabel 11 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kespuluh	33
Tabel 12 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kesebelas	35
Tabel 13 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke sebelas	36
Tabel 14 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke tigabelas.....	38
Tabel 15 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke empatbelas.....	40
Tabel 16 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke limabelas	41
Tabel 17 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke enambelas	42
Tabel 18 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke tujuhbelas	43



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pendamping peneliti adalah seseorang yang mendampingi dan membantu peneliti utama dalam melaksanakan kegiatan penelitian, baik dalam aspek teknis, administratif, maupun akademis. Pendamping ini berperan untuk memastikan penelitian berjalan sesuai dengan prosedur yang benar, membantu dalam pengumpulan data, analisis, serta mendukung proses pelaporan hasil penelitian.

Pendamping peneliti membantu mahasiswa untuk meningkatkan pengembangan keterampilan yang relevan dengan kompetensi-kompetensi yang diberikan seperti membimbing mahasiswa dalam memahami konsep dasar penelitian, seperti teknik pengumpulan data, analisis. Peran sebagai pendamping peneliti memberikan mahasiswa kesempatan untuk belajar secara langsung tentang metode penelitian, meningkatkan pemahaman akademis, dan mengembangkan keterampilan riset.

Dalam hal ini, Pendamping Peneliti MBKM pada program studi arsitektur Universitas Medan Area dilaksanakan sebagai salah satu syarat untuk konversi nilai mata kuliah pada semester yang diambil. Program Pendamping Peneliti MBKM ini secara langsung memberikan dampak positif bagi mahasiswa. Dalam melaksanakan program pendamping peneliti, penulis ditugaskan untuk melakukan suatu penelitian yang di mana dalam melakukan penelitian penulis melakukan beberapa hal seperti mencari referensi dan jurnal, yang berkaitan dengan jurnal yang akan di buat, melakukan survey kelokasi yang ingin di jadikan penelitian, mengumpulkan data pada site lokasi. Penelitian yang di lakukan penulis ada di beberapa lokasi yaitu Fly Over Amplas, Rusunawa UMSU, Rusunawa Perumnas PUPR Martubung, Rusunawa Belawan.

Program Pendamping Peneliti MBKM ini di harapkan mampu menjadi salah satu program yang membantu mahasiswa termasuk penulis untuk lebih memahami/mengerti dalam meningkatkan potensi dan pengetahuan untuk melakukan suatu penelitian.

1.2 Maksud Dan Tujuan

Maksud Pelaksanaan Pendamping Peneliti MBKM ini adalah untuk membantu meningkatkan potensi mahasiswa dalam meningkatkan potensi dan pengetahuan untuk melakukan suatu penelitian. Program ini membantu penulis untuk memperoleh ilmu dan pengalaman yang cukup dalam membuat suatu penelitian.

Tujuan-tujuan lain dari MBKM Pendamping Peneliti antara lain :

1. Membimbing mahasiswa untuk dapat melakukan penelitian secara mandiri dengan bimbingan minimal, melatih inisiatif dan tanggung jawab.
2. Membantu mahasiswa arsitektur memahami proses perancangan yang lebih mendalam dengan terlibat langsung dalam penelitian terkait desain, konsep ruang, dan estetika bangunan.
3. Membantu mahasiswa mengaplikasikan teori arsitektur yang dipelajari di kelas ke dalam proyek nyata, seperti studi kasus desain bangunan atau perencanaan kota.
4. Membimbing mahasiswa dalam melakukan penelitian arsitektur berbasis desain, seperti analisis kebutuhan ruang, studi material, atau kajian keberlanjutan bangunan.

1.3 Waktu dan Tempat pelaksanaan.

Tempat pelaksanaan Pendamping Peneliti MBKM adalah di Ruang Tugas Akhir, Kampus 1 Universitas Medan Area. Berada di Alamat Jl. Kolam No. 1 Medan Estate. Pendamping Peneliti MBKM di laksanakan dari Bulan September 2024 – Januari 2025 dan di lanjutkan dengan penyusunan Laporan Pendamping Peneliti MBKM.

1.4 Lingkup Pendamping Peneliti MBKM

Lingkup pendamping peneliti MBKM mencakup berbagai aspek yang terintegrasi, mulai dari pendampingan akademik, teknis, administratif, hingga etika penelitian. Pendamping berperan dalam membimbing mahasiswa sejak tahap perencanaan penelitian, pengumpulan dan analisis data, hingga penyusunan laporan dan publikasi ilmiah. Selain itu, pendamping juga berkontribusi dalam pengembangan profesional mahasiswa dengan mendorong kolaborasi, inovasi, dan evaluasi berkelanjutan. Dengan adanya pendamping peneliti, mahasiswa diharapkan mampu mengembangkan kompetensi riset yang komprehensif, meningkatkan kualitas hasil penelitian, serta siap menghadapi tantangan di dunia akademik maupun profesional.

1.5 Tata Cara Pelaksanaan Pendamping Peneliti MBKM

Pelaksanaan magang dilakukan dengan mengikuti tahapan – tahapan yang telah ditetapkan oleh prodi arsitektur Universitas Medan Area. Diawali dengan seleksi berkas oleh kampus, kemudian dilanjutkan dengan seleksi perancangan dan kemampuan software dan analisis. Setelah lulus seleksi software penulis melakukan pertemuan dengan dosen pembimbing di ruangan studio arsitektur dan kemudian dilanjutkan dengan pengarahan dan pelepasan bagi mahasiswa yang melakukan Program Pendamping Peneliti.

Dalam pelaksanaan Pendamping Penelitian ini penulis di arahkan/di libatkan kedalam beberapa kegiatan atau tugas berupa mencari jurnal, meresum jurnal, membuat studi literatur, survey, dan membuat jurnal untuk tugas sebagai pendamping peneliti. Selama proses Pendamping Peneliti MBKM, penulis tetap di bombing dan di arahkan oleh dosen pembimbing dan beberapa dosen prodi Arsitektur. Partisipasi aktif yang dilakukan oleh penulis memberikan manfaat berupa pengetahuan mengenai beberapa hal tentang tata cara membuat jurnal dan beberapa kegiatan apa saja yang di lakukan dalam pembuatan jurnal. Bukan hanya tentang pembuatan jurnal tetapi juga tentang komunikasi, kerjasama tim, manajemen waktu, dan peduli akan lingkungan kerja

1.6 Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Berisikan penjelasan dasar pelaksanaan program Pendamping Peneliti MBKM di Universitas Medan Area, khususnya pada Program Studi Arsitektur, yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi mahasiswa dalam penelitian. Program ini memberikan kesempatan kepada mahasiswa untuk terlibat langsung dalam penelitian melalui bimbingan teknis, administratif, dan akademis, mencakup tahapan perencanaan.

BAB 2 KEGIATAN PENDAMPING PENELITI MBKM DAN PEMBAHASAN KRITIS

Berisikan tahap pelaksanaan program Pendamping Peneliti MBKM, yang melibatkan berbagai tahapan mulai dari persiapan hingga penyelesaian penelitian. Penulis mendeskripsikan tugas-tugas yang dikerjakan, termasuk pengumpulan literatur, penyusunan kerangka artikel, survei lapangan, analisis data, hingga penulisan jurnal ilmiah. Pelaksanaan kegiatan dilakukan secara terstruktur dengan jadwal asistensi bersama dosen pembimbing, dilengkapi evaluasi progres yang dilakukan secara berskala.

BAB 3 PENUTUP

Berisikan kesimpulan dari keseluruhan tentang pelaksanaan kegiatan Pendamping Peneliti MBKM dan saran yang didapat mengenai ilmu saat melaksanakan kegiatan Pendamping Peneliti MBKM.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN - LAMPIRAN

1. Laporan Pendamping Peneliti MBKM
 2. LogBook Asli Tulis Tangan
- Logbook 1 Asli
Logbook 2 Asli
Logbook 3 Asli

BAB II

PELAKSANAAN PENDAMPING PENELITI MBKM

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

DAN PEMBAHASAN KRITIS

2.1 Pelaksanaan Pendamping Peneliti MBKM

Program Pendamping Peneliti dalam rangka Merdeka Belajar Kampus Merdeka (MBKM) merupakan inisiatif yang dirancang untuk memberikan pengalaman praktis bagi mahasiswa dalam melakukan penelitian ilmiah. Program ini diawali dengan penugasan kepada mahasiswa untuk menjalankan berbagai aktivitas yang mendukung proses penyusunan jurnal ilmiah. Tujuan utama dari program ini adalah membekali mahasiswa dengan keterampilan riset, kemampuan berpikir kritis, serta pemahaman mendalam tentang standar akademik dan publikasi ilmiah. Dalam proses ini, mahasiswa dituntut untuk mengikuti tahapan penelitian secara sistematis sehingga hasil akhir dapat memenuhi kriteria yang diperlukan untuk diterbitkan di jurnal ilmiah nasional maupun internasional.

Tahap awal dalam program ini adalah menentukan topik penelitian yang tidak hanya relevan, tetapi juga spesifik dan memiliki daya tarik ilmiah. Topik yang dipilih harus mencerminkan permasalahan atau isu penting yang dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan di bidang tertentu. Sebagai pendukung, mahasiswa diwajibkan untuk menyusun judul penelitian yang mampu merangkum esensi dari penelitian secara singkat, padat, dan jelas. Judul ini akan menjadi gambaran awal dari penelitian yang dilakukan dan menjadi daya tarik bagi pembaca.

Setelah topik dan judul ditentukan, mahasiswa diarahkan untuk melakukan kajian literatur secara komprehensif. Kajian ini melibatkan penelaahan berbagai referensi ilmiah, seperti buku, artikel jurnal, laporan penelitian, hingga sumber-sumber digital yang kredibel. Tujuan utama dari tahap ini adalah untuk memahami perkembangan penelitian terdahulu, mengidentifikasi celah-celah penelitian, serta menemukan landasan teoretis yang kuat bagi penelitian yang akan dilakukan. Dalam proses ini, mahasiswa juga dilatih untuk menggunakan perangkat lunak manajemen referensi, seperti Mendeley atau Zotero, guna mempermudah pengelolaan sitasi dan daftar pustaka.

Tahap berikutnya adalah merancang metode penelitian yang sesuai dengan pertanyaan penelitian, tujuan, serta ruang lingkup yang telah ditentukan. Metode yang dirancang bisa berupa pendekatan kuantitatif, kualitatif, atau gabungan dari keduanya, tergantung pada karakteristik penelitian yang dilakukan. Pemilihan metode dilakukan dengan mempertimbangkan keakuratan, validitas, serta relevansinya terhadap permasalahan penelitian.

Selain itu, rancangan metode dijelaskan secara detail, mencakup instrumen pengumpulan data, teknik analisis data, hingga prosedur pelaksanaan penelitian, agar penelitian dapat diulang oleh peneliti lain di masa depan.

Dalam rangka meningkatkan kompetensi dan produktivitas, mahasiswa diberikan kebebasan untuk memilih salah satu dari beberapa topik penelitian yang telah disediakan oleh program, seperti:

1. Kenyamanan material pada bangunan, yang berfokus pada analisis sifat dan karakteristik material terhadap aspek kenyamanan pengguna.
2. Kajian atribut pedestrian terkait kenyamanan pejalan kaki, yang mencakup pengamatan terhadap elemen-elemen fisik dan non-fisik yang memengaruhi kenyamanan pada jalur pedestrian.
3. Pola perilaku pembentuk ruang di permukiman kumuh, yang bertujuan untuk memahami interaksi manusia dengan ruang dalam konteks lingkungan yang tidak terencana secara formal.
4. Elemen pembentuk ruang terbuka hijau, yang menyoroti aspek desain, fungsi ekologis, dan sosial dari ruang-ruang hijau di kawasan perkotaan.

Pemilihan topik dilakukan dengan mempertimbangkan minat pribadi mahasiswa, relevansi dengan bidang studi, dan potensi kontribusi penelitian terhadap ilmu pengetahuan. Mahasiswa didorong untuk memformulasikan pertanyaan penelitian yang spesifik, signifikan, dan dapat diuji, yang kemudian dijadikan panduan dalam merancang keseluruhan proses penelitian.

Selama pelaksanaan program, mahasiswa mendapatkan bimbingan intensif dari dosen pembimbing yang berperan sebagai mentor akademik. Proses bimbingan meliputi evaluasi berkala terhadap setiap tahapan penelitian, mulai dari perumusan masalah, kajian pustaka, rancangan metode, hingga penulisan laporan hasil penelitian. Dalam sesi evaluasi, mahasiswa mempresentasikan progres penelitian yang telah dicapai dan menerima umpan balik yang konstruktif dari dosen pembimbing. Umpan balik ini bertujuan untuk memperbaiki kekurangan, memperkuat argumen, serta memastikan bahwa penelitian berjalan sesuai dengan standar akademik yang berlaku.

Program ini tidak hanya menekankan pada hasil akhir berupa jurnal ilmiah yang

berkualitas, tetapi juga pada pengembangan kompetensi mahasiswa dalam berbagai aspek, seperti kemampuan komunikasi akademik, manajemen waktu, dan kolaborasi tim. Diharapkan, melalui program ini, mahasiswa dapat menghasilkan karya ilmiah yang tidak hanya relevan secara akademis, tetapi juga bermanfaat bagi masyarakat luas. Pada akhirnya, program ini bertujuan untuk menciptakan generasi peneliti muda yang inovatif, berintegritas, dan mampu memberikan kontribusi nyata terhadap pengembangan ilmu pengetahuan, sesuai dengan prinsip Merdeka Belajar Kampus Merdeka.



Gambar 2.1 Dok. Bimbingan Pendamping Peneliti.

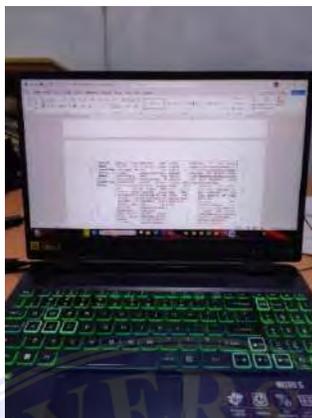


Gambar 2.2 Dok. Asistensi dengan Dosen Pendamping

2.2 Tahap Persiapan Pendamping Peneliti MBKM.

Tahap persiapan melaksanakan penelitian dengan mengumpulkan data sesuai dengan melakukan resume jurnal dan melaksanakan penelitian dengan mengumpulkan data sesuai dengan metode yang telah ditentukan, memastikan validitas dan reliabilitas data, serta mematuhi etika penelitian. Penulis harus menyusun artikel jurnal dengan struktur yang jelas, meliputi abstrak, pendahuluan, metode, hasil dan pembahasan,

kesimpulan dan saran, serta daftar pustaka, penulis juga harus bisa manajemen waktu untuk menyelesaikan pekerjaan yang di berikan.



Gambar 2.3 Dok. Membuat Resume Jurnal

2.3 Jadwal Kegiatan Pendamping Peneliti MBKM

Adapun peraturan, jadwal dan tata tertib yang ditetapkan oleh pembimbing program Pendamping Peneliti MBKM yaitu :

Hari	Waktu	Keterangan
Senin - Jumat	08.30 – 15.00 Wib	Diruang TA / Survey
Sabtu	-	Libur / Survey / Mandiri
Minggu	-	Libur / Survey / Mandiri

Tabel 1. Jadwal Kegiatan Pendamping Peneliti MBKM

- Bimbingan pada hari Selasa,Rabu,dan Kamis Pukul 10.00 – Selesai.
- Meminta izin saat melakukan survey lapangan.
- Menunjukkan progres kerja yang sudah di lakukan.
- Libur pada hari Nasional.

2.4 Deskripsi Pekerjaan Pendamping Peneliti MBKM

Selama melakukan kegiatan Pendamping Peneliti MBKM terdapat beberapa pekerjaan yang penulis lakukan dalam kegiatan ini. Pembuatan jurnal yang berkaitan dengan pendestrian mengenai atribut pedestrian dengan kaitan kenyamanan pedestrian.

2.4.1 KESIAPAN AKSESIBILITAS DAN ATRIBUT JALUR

PEDESTRIAN KAWASAN TERMINAL AMPLAS, KOTA MEDAN BERDASARKAN KONSEP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD).

Jurnal ini membahas dan menganalisis tentang kesiapan aksesibilitas jalur pedestrian di kawasan Terminal Amplas berdasarkan konsep Transit Oriented Development (TOD) dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas fasilitas pedestrian dan kenyamanan pengguna. Terminal Amplas, sebagai terminal bus tipe A yang melayani berbagai trayek, memiliki potensi besar untuk dikembangkan menjadi kawasan yang ramah pejalan kaki. Namun, hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi jalur pedestrian saat ini masih belum memadai, terutama untuk pengguna disabilitas yang terhalang oleh berbagai faktor seperti tiang listrik dan jalur yang tidak terhubung, dengan skor kenyamanan bagi disabilitas hanya 2 (belum siap).

Metode yang digunakan adalah deskriptif dengan menggunakan Teknik pengumpulan data melalui survey / observasi lapangan yang kemudian dianalisis secara kuantitatif, dan aspek yang dibahas meliputi jarak berjalan kaki , variasi rute jalur pedestrian, tata letak atribut jalur pedestrian, ketersediaan atribut jalur pedestrian, jenis kelangsungan jalur pedestrian, nilai strategis lokasi jalur pedestrian, pengaruh faktor iklim, aspek kenyamanan bagi disabilitas, aspek kemudahan bagi disabilitas dan keamanan jalur pedestrian. Rekomendasi perbaikan mencakup peningkatan infrastruktur pedestrian, pembuatan jalur khusus bagi disabilitas, penambahan kanopi untuk perlindungan dari cuaca, dan peningkatan keselamatan dengan rambu-rambu yang jelas. Dengan menerapkan konsep TOD, diharapkan aksesibilitas dan kenyamanan bagi pejalan kaki dapat meningkat, serta mengurangi emisi gas buang kendaraan dengan mendorong masyarakat untuk lebih banyak berjalan kaki.



Gambar 2.4 Dok. Survey Kawasan Terminal dan Fly Over Amplas.

Penulis melakukan survey keadaan dan situasi di kawasan Terminal dan Fly Over Amplas pada jam kerja sebagai data untuk penulisan artikel ilmiah.



Gambar 2.5 Dok. Survey Fasilitas Pedestrian di Kawasan Terminal dan Fly Over Amplas.

Penulis melakukan survey fasilitas pada pedestrian yang terdapat di kawasan Terminal dan Fly Over Amplas sebagai data kondisi dan kesiapan fasilitas untuk penulisan artikel ilmiah.

2.4.2 Mencari dan Mengumpulkan Data Dengan Melakukan survey dan Studi Literatur Berdasarkan Konsep Pedestrian Friendly Development yang Mempengaruhi Karakteristik Pedestrian pada Perencanaan Rumah Susun di Kota Medan.

Pada kali ini penulis diarahkan dan ditugaskan untuk membantu penelitian dosen dengan mencari studi literatur dan membuat resume terkait penelitian dan artikel ilmiah yang akan dibuat, survey lokasi penelitian, juga membuat profile dan hasil dari survey lokasi penelitian yang sudah didapat.

2.4.2.1 Mencari Studi Literatur dan Membuat Resume.

Dari topik Artikel ilmiah yang diberikan penulis diberi tugas untuk mencari studi literatur berdasarkan poin – poin yang terdapat di dalam topik, yaitu Konsep Pedestrian-Friendly Environment, Perencanaan Rumah Susun, Konteks Lokal Kota Medan. Setelah selesai mencari dan mengumpulkan studi literatur, selanjutnya penulis membuat hasil resume dari studi literatur yang telah dikumpulkan.

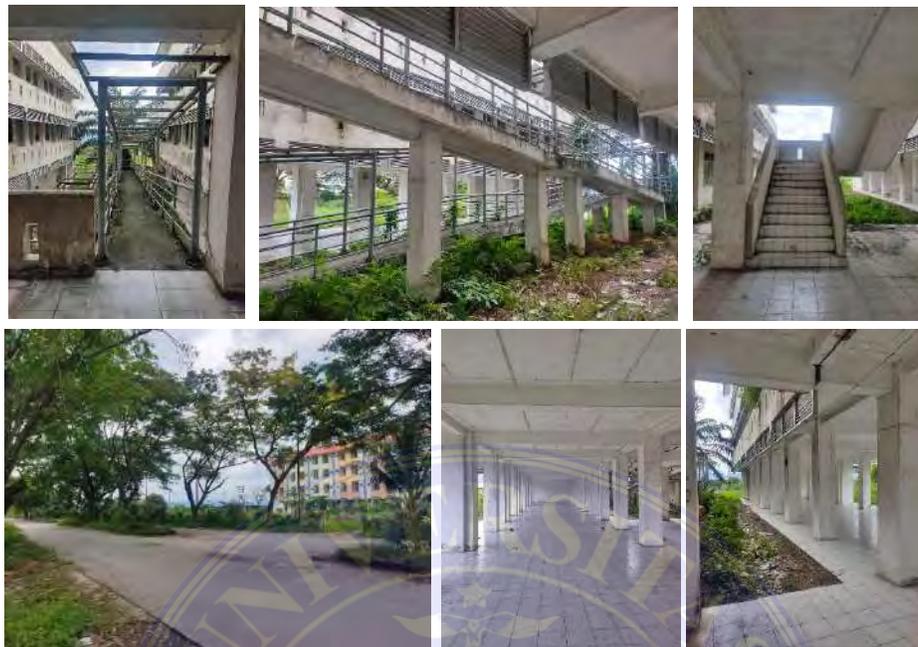
2.4.2.2 Melakukan Survey ke Lokasi Penelitian.

Selanjutnya penulis melakukan survey ke lokasi penelitian untuk mengambil dan mengumpulkan data sebagai bahan penulisan Artikel Ilmiah. Lokasi penelitian yang di survey adalah Rusunawa UMSU, Rusunawa PERUMNAS PUPR Martubung, dan Rusunawa Belawan. Setelah survey dan mendapatkan data dari ke tiga lokasi penelitian, penulis membuat hasil survey berdasarkan poin-poin yang diberikan, yaitu Fasilitas apa saja yang ada di dalam rumah susun?, Fasilitas umum apa saja yang ada di sekitar bangunan?, Apakah ada jalur pedestrian di sekeliling bangunan?, Apakah ada jalur kendaraan di sekeliling bangunan?, Apakah ada street furniture di sekeliling bangunan?, Bagaimana akses dari bangunan ke jalan utama?, dan Apa fungsi bangunan di sekitar bangunan?.



Gambar 2.6 Dok. Hasil Survey Rusunawa UMSU

Penulis melakukan survey fasilitas dan fasilitas umum yang terdapat di Rusunawa Umsu dan Juga akses dari Rusunawa Umsu menuju jalan utama.



Gambar2.7 Dok. Hasil SurveyRusunawa Perumnas PUPR Martubung.

Penulis melakukan survey fasilitas yang terdapat di Rusunawa Perumnas PUPR Martubung dan Juga akses dari Rusunawa Perumnas PUPR Martubung menuju jalan utama.



Gambar 2.8 Dok. Hasil Survey Rusunawa Belawan

Penulis melakukan survey fasilitas dan area pedestrian yang terdapat di Rusunawa Belawan dan Juga akses dari Rusunawa Belawan menuju jalan utama.

2.4.2.3 Membuat Profile dari setiap Lokasi Survey Penelitian.

Setelah melakukan survey dan membuat hasil survey dari tiga lokasi penelitian, penulis melanjutkan dengan membuat Profile dari setiap Rusun yang disurvey agar mendapatkan data dari tiap bangunan tersebut. Seperti, Alamat, Latar belakang berdiri, Dibangun oleh siapa, Dibangun tahun berapa, Jenis penyewa, Jumlah unit, dan Luas lahan.

2.5 Lingkungan Program Pendamping Peneliti MBKM

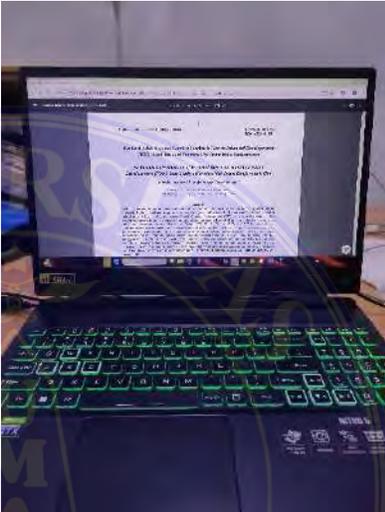
Selama program berlangsung, kegiatan dilakukan di bawah arahan dosen pembimbing utama, yaitu Ibu Yunita Syafitri Rambe, ST, MT, dan Ibu Saufa Yardha Moerni, ST, MT. Kedua dosen ini memberikan panduan yang sangat berharga dalam menyusun jurnal ilmiah, mulai dari tahap awal hingga akhir. Meskipun program ini dijalankan di tengah kesibukan dosen, mereka tetap meluangkan waktu untuk memberikan arahan, wawasan, serta trik dalam menyusun jurnal yang efektif. Suasana kerja bersama teman-teman pendamping lainnya terasa suportif, meskipun jumlah peserta hanya empat orang. Hal ini menciptakan lingkungan kerja yang nyaman dan kondusif untuk belajar.



Gambar 2.9 Dok. Suasana lingkungan Program Pendamping Peneliti.



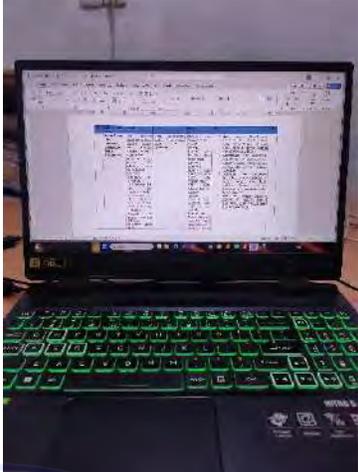
2.6 Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti.

Minggu 1		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 17 September 2024	Membahas mengenai topik untuk artikel ilmiah yang dikerjakan dan membagi topik artikel ilmiah untuk setiap pendamping penelitian.
2	Rabu 18 September 2024 - Senin 23 September 2024	 <p>Mencari Studi literatur jurnal terkait kesiapan atribut pedestrian dan kawasan TOD.</p>

Tabel 2 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Pertama.

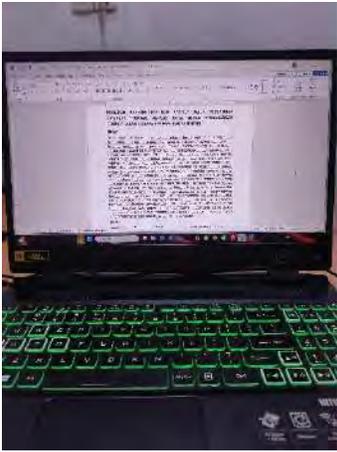
Minggu 2		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 24 September 2024	<p>Mencari Studi literatur jurnal terkait kesiapan atribut pedestrian dan kawasan TOD.</p> <p>[1] Ashadi, Rifka Houtrina, and Nana Setiawan, “Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura,” <i>J. nalars</i>, vol. 11, pp. 78–89, 2011.</p> <p>[2] J. K. M. Sirait, P. D. R. Naibaho, and E. R. Aritonang, “Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan,” <i>ALUR J. Arsit.</i>, vol. 1, no. 2, pp. 11–21, 2019, doi: 10.54367/alur.v1i2.306.</p> <p>[3] R. A. Lubis, M. Lubis, and H. Batubara, “Evaluasi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Sebagai Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Medan,” <i>J. Ilm. Tek.</i></p>

		<p><i>Unida</i>, vol. 4, no. 2, pp. 242–253, 2023.</p> <p>[4] M. Ridhoni and M. Y. Ridhani, “Evaluasi Keberlanjutan Terminal Berbasis Transit Oriented Development (TOD), Studi Kasus di Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin,” <i>Indones. Green Technol. J.</i>, vol. 007, no. 01, pp. 6–13, 2018, doi: 10.21776/ub.igtj.2018.007.01.02.</p> <p>[5] A. Andinie, R. Robby, and S. P. Silitonga, “Evaluasi Terminal Tipe A di Kota Palangka Raya (Studi Kasus : Terminal W.A. Gara),” <i>J. Serambi Eng.</i>, vol. 8, no. 2, pp. 5768–5774, 2023, doi: 10.32672/jse.v8i2.5923.</p> <p>[6] S. Harsono, J. Wahid, and A. D. Nasution, “Jalur Pejalan Kaki Dipusat Kota,” <i>J. Ruang Luar dan Dalam FTSP</i>, vol. 01, no. 01, pp. 88–103, 2020.</p> <p>[7] Kementerian Pekerjaan Umum, “Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan,” <i>Menteri Pekerj. Umum Republik Indones.</i>, vol. 2013, p. 8, 2014, [Online]. Available: http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf</p> <p>[8] A. A. Dewi, S. Soedwihajono, and K. Nurhadi, “Kesiapan Aksesibilitas Jalur Pedestrian Kawasan Transit Terminal Tirtonadi, Kota Surakarta Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (TOD),” <i>Desa-Kota</i>, vol. 2, no. 1, p. 31, 2020, doi: 10.20961/desa-kota.v2i1.31548.31-44.</p> <p>[9] E. N. Wijayanti, “Kajian Tipologi Peletakan dan Desain Signage Sebagai Kebutuhan Kota Pelajar Dan Wisata (Studi Kasus : Kecamatan Gondokusuman Dan Jetis Kota Yogyakarta),” <i>Semin. Archit. Res. Technol.</i>, pp. 215–225, 2019.</p> <p>[10] D. Prayoga, I. Aliyah, and C. E. Widodo, “Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN,” <i>Desa-Kota</i>, vol. 5, no. 2, p. 12, 2023, doi: 10.20961/desa-kota.v5i2.72092.12-27.</p> <p style="text-align: center;">Bahan Studi literatur jurnal yang didapat.</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2	<p>Rabu 25 September 2024 - Senin 30 September 2024</p>	 <p>Membuat Resume dari Studi literatur jurnal yang didapat.</p>
---	-------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabel 3 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kedua.

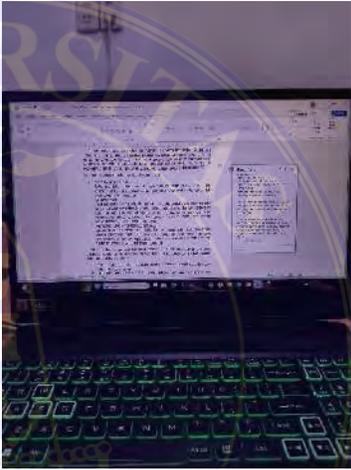
Minggu 3		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	<p>Selasa 01 Oktober 2024</p>	<p>Asistensi hasil Resume dari studi literatur jurnal yang dicari.</p>
2	<p>Rabu 02 Oktober 2024</p>	<p>Revisi hasil Resume dari studi literatur jurnal yang dicari.</p>
3	<p>Kamis 03 Oktober 2024</p>	 <p>Presentasi hasil resume studi literatur yang dicari. Serta menentukan artikel ilmiah yang akan dikerjakan berdasarkan dari beberapa permasalahan di setiap topik studi literatur yang dicari.</p>

4	<p>Jumat 04 Oktober 2024</p> <p>-</p> <p>Minggu 06 Oktober 2024</p>	 <p>Mengerjakan artikel ilmiah berdasarkan topik yang didapat.</p>
5	<p>Senin 07 Oktober 2024</p>	 <p>Survey lokasi penelitian. (Terminal & Fly Over Amplas)</p>

Tabel 4 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ketiga.

Minggu 4		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	<p>Selasa 08 Oktober 2024</p>	 <p>Survey lokasi penelitian. (Terminal & Fly Over Amplas)</p>

2	Rabu 09 Oktober 2024	 <p>Asistensi progres artikel ilmiah.</p>
3	Kamis 10 Oktober 2024	 <p>Survey lokasi penelitian. (Terminal & Fly Over Amplas)</p>
4	Jumat 11 Oktober 2024	 <p>Survey lokasi penelitian. (Terminal & Fly Over Amplas)</p>

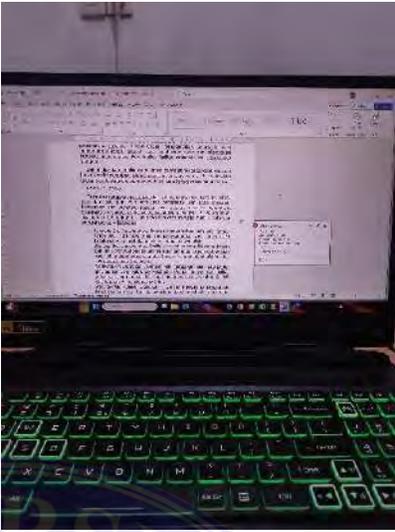
<p>5</p>	<p>Sabtu 12 Oktober 2024</p>	 <p>Survey lokasi penelitian. (Terminal & Fly Over Amplas)</p>
<p>6</p>	<p>Minggu 13 Oktober 2024 - Senin 14 Oktober 2024</p>	 <p>Mengerjakan revisi artikel ilmiah</p>

Tabel 5 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Keempat.

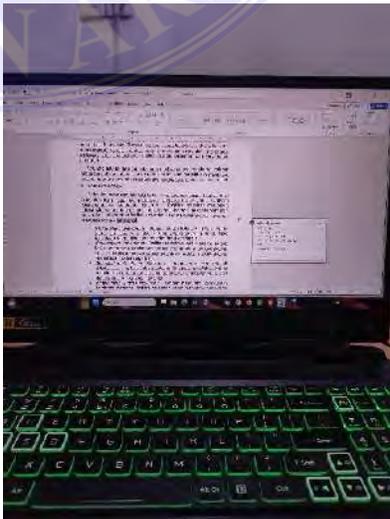
Minggu 5		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 15 Oktober 2024 - Rabu 16 Oktober 2024	 Menjaga Pameran Tugas Akhir.
2	Kamis 17 Oktober 2024	Menghitung hasil voting Pameran Tugas Akhir.
3	Jumat 18 Oktober 2024 - Senin 21 Oktober 2024	Mengerjakan revisi artikel ilmiah

Tabel 6 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kelima.

Minggu 6		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 22 Oktober 2024	Mengerjakan revisi artikel ilmiah
2	Rabu 23 Oktober 2024	Asistensi progres Artikel ilmiah.
3	Kamis 24 Oktober 2024	 Kuliah Umum “ESA GLASS”.

4	<p>Jumat 25 Oktober 2024</p> <p>-</p> <p>Minggu 27 Oktober 2024</p>	 <p>Mengerjakan revisi artikel ilmiah.</p>
5	<p>Senin 28 Oktober 2024</p>	<p>Membantu pekerjaan dosen menggunakan software sketchup.</p>

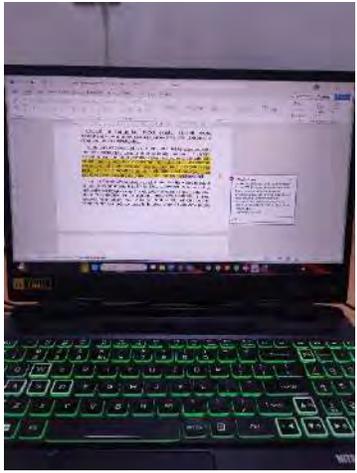
Tabel 7 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Keenam.

Minggu 7		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	<p>Selasa 29 Oktober 2024</p> <p>-</p> <p>Rabu 30 Oktober 2024</p>	<p>Mengerjakan revisi artikel ilmiah.</p>
2	<p>Kamis 31 Oktober 2024</p>	<p>Asistensi progres Artikel ilmiah.</p>
3	<p>Jumat 01 November 2024</p> <p>-</p> <p>Minggu 03 November 2024</p>	 <p>Mengerjakan revisi artikel ilmiah.</p>

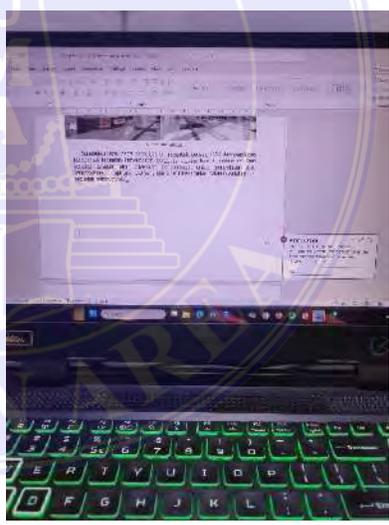
4	<p>Senin 04 November 2024</p>	 <p>Survey lokasi penelitian. (Terminal & Fly Over Amplas)</p>
---	-----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabel 8 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ketujuh.

Minggu 8		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	<p>Selasa 05 November 2024 - Rabu 06 November 2024</p>	<p>Mengerjakan revisi artikel ilmiah.</p>
2	<p>Kamis 07 November 2024</p>	 <p>Asistensi progres Artikel ilmiah.</p>
4	<p>Jumat 08 November 2024 - Minggu 10 November 2024</p>	

		
7	Senin 11 November 2024	Mengerjakan revisi artikel ilmiah. Asistensi progres Artikel ilmiah.

Tabel 9 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kedelapan.

Minggu 9		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 12 November 2024 - Minggu 17 November 2024	
7	Senin 18 November 2024	Mengumpulkan artikel ilmiah yang dikerjakan dan menentukan dosen untuk tugas pendamping peneliti selanjutnya.

Tabel 10 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kesembilan.

Minggu 10

NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 19 November 2024	Membahas mengenai tugas artikel ilmiah selanjutnya berdasarkan dosen pendamping peneliti masing-masing.
2	Rabu 20 November 2024 - Sabtu 23 November 2024	Membahas mengenai tugas artikel ilmiah selanjutnya melalui Google Meet.
3	Minggu 24 November 2024 - Senin 25 November 2024	Membahas mengenai apa saja poin” yang dibahas sebagai bahan survey artikel ilmiah selanjutnya melalui Google Meet.

Tabel 11 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kesepuluh.

Minggu 11		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 26 November 2024	 <p>Survey lokasi penelitian. (Rusunawa UMSU)</p>
2	Rabu 27 November 2024	

		 <p data-bbox="708 575 1284 611">Survey lokasi penelitian. (Rusunawa UMSU)</p>
3	Kamis 28 November 2024	 <p data-bbox="708 1566 1284 1602">Survey lokasi penelitian. (Rusunawa UMSU)</p>

<p>4</p>	<p>Jumat 29 November 2024</p>	 <p>Survey lokasi penelitian. (Rusunawa Umsu)</p>
<p>5</p>	<p>Sabtu 30 November 2024 - Minggu 01 Desember 2024</p>	 <p>Mengerjakan hasil survey penelitian.</p>
<p>6</p>	<p>Senin 02 Desember 2024</p>	<p>Mengerjakan dan mengumpulkan hasil survey penelitian.</p>

Tabel 12 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Kesebelas.

Minggu 12		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 03 Desember 2024	Mengerjakan dan mengumpulkan revisi hasil survey penelitian.

2	Rabu 04 Desember 2024 - Senin 09 Desember 2024	 <p style="text-align: center;">Mencari bahan studi literatur untuk daftar pustaka artikel ilmiah.</p>
---	------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabel 13 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke sebelas.

Minggu 13		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 10 Desember 2024 - Kamis 12 Desember 2024	<p style="text-align: center;">Mencari bahan studi literatur terkait Konsep pedestrian friendly, perencanaan rumah susun, dan konteks lokal kota medan untuk daftar pustaka artikel ilmiah.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abidah, Andi, et al. "The KONSEP KORIDOR KAMPUS PARANGTAMBUNG UNIVERSITAS NEGERI MAKASSAR." <i>Jurnal KaLIBRASI-Karya Lintas Ilmu Bidang Rekayasa Arsitektur, Sipil, Industri</i> 7.1 (2024): 25-32. 2. Hafnizar, Yenni, Izziah Izziah, and Sofyan M. Saleh. "Pengaruh Kenyamanan Terhadap Penerapan Konsep Walkable Di Kawasan Pusat Kota Lama." <i>Jurnal Teknik Sipil</i> 1.1 (2017): 271-284. 3. Anthony, Yohana Priscilla, and Rulli Pratiwi Setiawan. "Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Pejalan Kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya." <i>Jurnal Teknik ITS</i> 13.1 (2024): D64-D69. 4. Prattyini, Vinsensia Paola. "Analisis Tingkat Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Dalam Penggunaan Fasilitas Penyeberangan Jalan di Kota MAKASSAR." <i>Jurnal Cahaya Mandalika ISSN 2721-4796 (online)</i> 5.2 (2024): 768-777. 5. Uak, Alexianus Thomas. "Evaluasi Konsep Ramah Pejalan Kaki Pada Pedestrian Malioboro Dengan

		<p>Pendekatan Konsep Walkability." <i>Jurnal Arsitektur ARCADE</i> 4.1 (2020): 29-34.</p> <p>6. Syarlianti, Dessy, and Abdurrachman Arief. "Tinjauan Konsep Pedestrian Friendly Di Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya." <i>ATRIUM: Jurnal Arsitektur</i> 1.2 (2015): 109-121.</p> <p>7. Islamiya, Nur Aida, and Dian Arlupi Utami. "Kajian Standar Pelayanan Publik: Sebuah Studi Pada Rumah Susun Sederhana Sewa Dupak Bangunrejo Kota Surabaya." <i>Jurnal Inovasi Administrasi Negara Terapan (Inovant)</i> 3.4 (2024).</p> <p>8. Rahma, Nona Amaliya, Ana Hardiana, and Paramita Rahayu. "Pemilihan Lokasi Rumah Susun Sederhana Sewa: Studi Kasus Rusunawa Putri Cempo, Surakarta." <i>Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman</i> 2.2 (2020): 158-174.</p> <p>9. Tri Muldiguno, Anggoro. "ORGANISASI SPASIAL PADA PENGEMBANGAN KAWASAN PERMUKIMAN DI RUSUNAWA PULOGEBANG, JAKARTA TIMUR." (2019).</p> <p>10. Rumaningsih, Kurnia Manis, and Sri Nastiti Nugrahani Ekasiwi. "Placemaking dalam Perancangan Rumah Susun Sewa." <i>Jurnal Sains dan Seni ITS</i> 7.2 (2019): 205-211.</p> <p>11. Tanudjaja, Oscar, Felia Srinaga, and Alvar Mensana. "INTEGRASI HUNIAN DALAM TOD UNTUK MENGATASI PERMASALAHAN TRANSIT KAWASAN PASAR LAMA, TANGERANG." <i>ATRIUM: Jurnal Arsitektur</i> 4.1 (2018): 43-58.</p> <p>12. Sitompul, Ria Angelida, Emmy Ria Aritonang, and I. Peranginangin. "Persepsi Pengunjung Terhadap Kenyamanan Beraktivitas Terkait Keberadaan Pedagang Kaki Lima di Lapangan Merdeka Medan." <i>Alur</i> 2.1 (2019): 31-39.</p> <p>13. Zahrah, Wahyuni, Achmad Delianur Nasution, and Novi Rahmadhani. "Ruang Kota Yang (Tidak) Mendidik: Persepsi dan Penggunaan Koridor Rumah Toko di Medan." (2014).</p> <p>14. Lindarto, D., H. Suwanto, and N. Achmad. "Urban-Catalyst bagi Revitalisasi Kawasan Niaga Pasar Ikan Lama Medan." <i>Temu Ilmiah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI)</i> 7 (2018): 057-064.</p> <p>15. Tampubolon, Meta Vaniessa, and Hanson E. Kusuma. "Empat Perspektif Citra dan Harapan terhadap Kawasan Kesawan Kota Medan: Konservasi, Pariwisata, Revitalisasi, dan Pengembangan." <i>Jurnal</i></p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p><i>Ruas (Review of Urbanism and Architectural Studies)</i> 18.2 (2020).</p> <p>16. Harsono, Syafiz. "PERSEPSI PEJALAN KAKI TERHADAP KENYAMANAN JALUR PEJALAN KAKI DIPUSAT KOTA." <i>Jurnal Ruang Luar dan Dalam</i> 1.1 (2020): 88-102.</p> <p>17. Hutagaol, Windi Herson Fernando. "Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Jamin Ginting Medan." <i>Arsitekno</i> 5.5 (2019): 1-10.</p> <p>18. Siregar, Zulkifli. "Kajian Penataan Jalur Pedestrian Jalan Kapten Mukhtar Basri Medan Sebagai Akses Utama Kampus UMSU." <i>Jurnal MESIL (Mesin Elektro Sipil)</i> 1.1 (2020): 46-55.</p> <p>Bahan studi literatur yang didapat untuk daftar pustaka artikel ilmiah.</p>
4	Jumat 13 Desember 2024	Mengumpulkan bahan studi literatur untuk daftar pustaka artikel ilmiah yang telah dicari.
5	Sabtu 14 Desember 2024	Membahas studi literatur yang telah dikumpulkan.
6	Minggu 15 Desember 2024 - Kamis 19 Desember 2024	 <p>Membuat Resume dari studi literatur yang dikumpulkan.</p>

Tabel 14 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke tigabelas.

Minggu 14		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Jumat 20 Desember 2024	Mengumpulkan hasil Resume dari studi literatur.
2	Sabtu 21 Desember 2024	 <p>Survey lokasi penelitian. (Rusunawa Perumnas PUPR Martubung)</p>
3	Minggu 22 Desember 2024	 <p>Survey lokasi penelitian. (Rusunawa Perumnas PUPR Martubung)</p>

4	<p>Senin 23 Desember 2024</p>	 <p>Survey lokasi penelitian. (Rusunawa Perumnas PUPR Martubung).</p>
---	-----------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

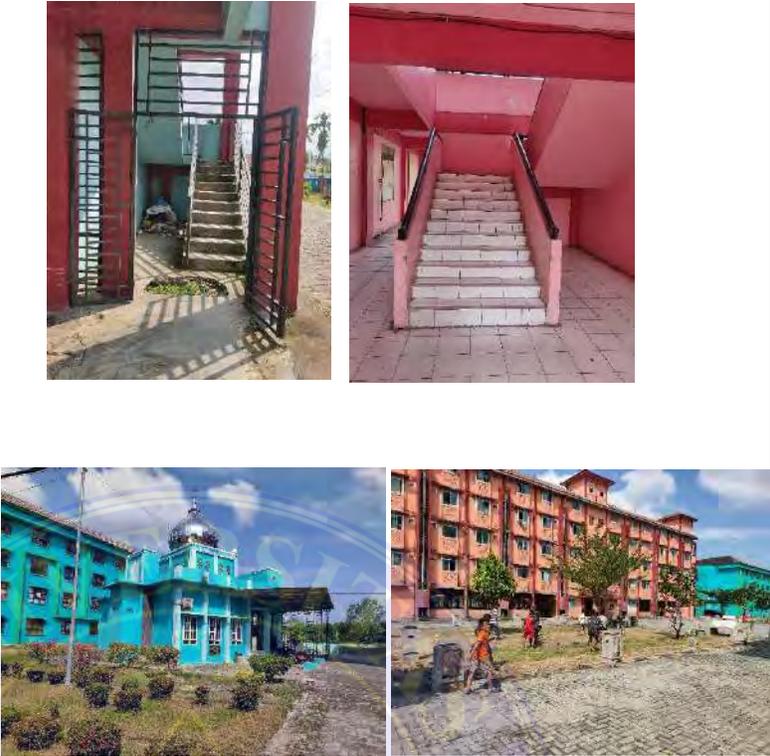
Tabel 15 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke empatbelas.

Minggu 15		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	<p>Selasa 24 Desember 2024</p>	 <p>Mengerjakan hasil survey penelitian.</p>
2	<p>Rabu 25 Desember 2024</p>	<p>Mengerjakan dan mengumpulkan hasil survey penelitian.</p>
3	<p>Kamis 26 Desember 2024</p>	<p>LIBUR.</p>

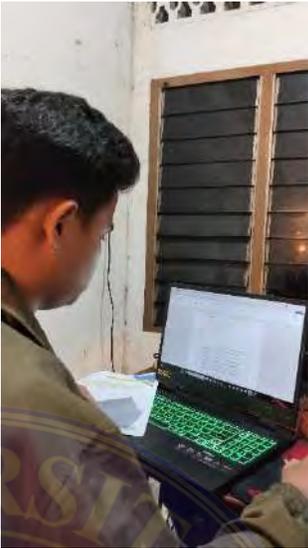
4	Jumat 27 Desember 2024	LIBUR.
5	Sabtu 28 Desember 2024	LIBUR.
6	Minggu 29 Desember 2024	LIBUR.
7	Senin 30 Desember 2024	Membahas mengenai lokasi survey penelitian selanjutnya melalui WA.

Tabel 16 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke limabelas.

Minggu 16		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 31 Desember 2024 - Rabu 01 Januari 2025	 <p>Membuat profile dari tiap lokasi survey penelitian.</p>
2	Kamis 02 Januari 2025	 <p>Survey lokasi penelitian. (Rusunawa Belawan)</p>

<p>4</p>	<p>Jumat 03 Januari 2025</p>	 <p>Survey lokasi penelitian. (Rusunawa Belawan)</p>
<p>5</p>	<p>Sabtu 04 Januari 2025 - Minggu 05 Januari 2025</p>	 <p>Mengerjakan hasil survey penelitian.</p>
<p>6</p>	<p>Senin 06 Januari 2025</p>	<p>Mengumpulkan profile dan hasil survey penelitian.</p>

Tabel 17 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke enambelas.

Minggu 17		
NO	Tanggal	Kegiatan
1	Selasa 07 Januari 2025 - Jumat 17 Januari 2025	 <p>Membuat laporan Magang dan Melengkapi logbook.</p>

Tabel 18 .Kegiatan MBKM Pendamping Peneliti Minggu Ke tujuhbelas.

2.7 Tantangan dan Kendala

Dalam proses penulisan artikel ilmiah selama program Pendamping Peneliti MBKM, Penulis baru menghadapi banyak tantangan dalam menulis artikel ilmiah. Salah satu tantangan terbesar adalah mencari dan merangkum banyak studi literatur. Ini lumayan membutuhkan waktu dan fokus yang cukup, dan sering membuat penulis merasa kewalahan. Selain itu, ada masalah saat melakukan survei lokasi penelitian. Cuaca buruk sering kali menjadi penghalang, dan ada juga beberapa lokasi yang memerlukan izin khusus. Akibatnya, survei hanya bisa dilakukan di beberapa Lokasi saja, sehingga data yang dikumpulkan mungkin tidak selengkap yang diinginkan.

Kesulitan-kesulitan ini menunjukkan betapa kompleksnya proses penulisan artikel ilmiah, terutama bagi penulis yang baru pertama kali terlibat dalam penelitian mendalam. Meskipun demikian, pengalaman-pengalaman ini juga memberikan pengetahuan dan keterampilan yang berharga yang dapat digunakan di masa depan. Selain itu, minat penulis terhadap penelitian dan keinginan untuk memahami lebih dalam tentang topik yang diangkat membuat seluruh proses, meskipun penuh

tantangan, tetap terasa menyenangkan dan memberikan pengalaman yang sangat berharga.

2.8 Strategis Penulisan Artikel Ilmiah

1. Identifikasi Masalah dan Penentuan Topik Penelitian

Penulis memulai mengidentifikasi masalah mengenai kesiapan aksesibilitas dan atribut jalur pedestrian di kawasan Terminal Amplas, kita perlu mempertimbangkan beberapa faktor utama yang mempengaruhi kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Berikut adalah beberapa masalah yang ditemukan:

- **Kondisi Fisik Jalur Pedestrian:**
 - Keberadaan trotoar yang tidak rata atau rusak.
 - Kurangnya jalur pedestrian yang lebar dan memadai untuk pengguna yang berbeda, termasuk pengguna kursi roda.
 - Ketidaktepatan infrastruktur, seperti kurangnya jalur penyeberangan yang aman.
- **Aksesibilitas dan Keterhubungan:**
 - Jalur pedestrian yang tidak terhubung secara baik dengan fasilitas transportasi lainnya seperti halte bus, stasiun kereta, atau parkir sepeda.
 - Kurangnya petunjuk arah dan tanda yang jelas untuk membantu pejalan kaki menavigasi kawasan terminal.
- **Keamanan dan Keselamatan:**
 - Minimnya penerangan di malam hari yang bisa meningkatkan risiko kecelakaan atau tindakan kriminal.
 - Tidak adanya penyeberangan jalan yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas atau zebra cross.
 - Adanya hambatan di jalur pedestrian, seperti tiang listrik atau kios yang mengganggu jalur pejalan kaki.
- **Fasilitas Pendukung:**
 - Kurangnya tempat duduk, tempat berteduh, dan tempat sampah di sepanjang jalur pedestrian.
 - Tidak adanya fasilitas untuk pejalan kaki dengan kebutuhan khusus, seperti orang tua atau penyandang disabilitas.

- Perencanaan dan Pemeliharaan:
 - Kurangnya perencanaan yang matang untuk pengembangan jalur pedestrian.
 - Pemeliharaan yang tidak rutin dan kurang memadai, mengakibatkan kerusakan infrastruktur yang tidak segera diperbaiki.

2. Penyusunan Kerangka Berfikir

Penulis menyusun kerangka berfikir mengenai kesiapan aksesibilitas dan atribut jalur pedestrian kawasan Terminal Amplas dengan memastikan keterkaitan antara identifikasi masalah dan alur pembahasan dari pendahuluan hingga kesimpulan. Penulis juga memastikan agar data pendukung dan konsep arsitektural yang digunakan mendukung tujuan penelitian.

3. Penggalan Referensi dan Landasan Teori

Penulis memanfaatkan jurnal-jurnal dan teori-teori terkait pembahasan artikel ilmiah yang dikaji selain sebagai pendukung dalam penyusunannya bermanfaat juga sebagai wawasan. Seperti bagaimana sebenarnya perletakan atribut dan fasilitas pedestrian yang memenuhi kebutuhan dan kenyamanan para pejalan kaki, langkah ini dilakukan agar peneliti mengutamakan literatur yang relevan dan kredibel untuk mendukung argumen.

4. Penyusunan dan Penulisan Artikel

Peneliti mengupayakan konsistensi dalam mengikuti tahapan penulisan ilmiah, meliputi:

- a. Menyusun pendahuluan dengan latar belakang masalah berdasarkan landasan teori yang kuat.
- b. Mengembangkan landasan teori, dengan membedakan teori yang sifatnya umum dan teori yang sifatnya spesifik.
- c. Menggunakan metode penelitian yang relevan seperti observasi langsung ke lapangan, dan studi kasus.
- d. Membahas hasil penelitian secara reflektif dengan mengaitkan hasil survey lapangan terhadap penulisan artikel ilmiah.

5. Revisi dan Penyempurnaan

Penulis sering merevisi dan menyempurnakan konsep berdasarkan masukan dari panduan dosen atau literatur, yang bertujuan untuk memudahkan penulis dalam menerima masukan berupa umpan balik untuk menguji kualitas serta

peningkatan dari artikel ilmiah yang sedang disusun.

2.9 Harmonisasi Teori dan Praktik Pendamping Peneliti MBKM

Teori Tahapan Penulisan Jurnal Ilmiah

1. *Identifikasi Masalah*: Mengidentifikasi isu penelitian yang relevan dan signifikan.
2. *Studi Literatur*: Mengumpulkan referensi dari jurnal dan buku yang relevan untuk menyusun landasan teori.
3. *Penyusunan Kerangka Penelitian*: Membuat alur yang sistematis untuk penelitian, termasuk tujuan, hipotesis (jika ada), dan metode.
4. *Pengumpulan Data*: Melakukan observasi, dan survey.
5. *Analisis Data*: Mengolah data yang telah dikumpulkan menggunakan metode yang sesuai.
6. *Penulisan Hasil Penelitian*: Menyusun laporan penelitian dalam format jurnal, mulai dari pendahuluan hingga kesimpulan.

Revisi dan Penyempurnaan: Melakukan revisi berdasarkan masukan dari rekan sejawat atau pembimbing sebelum dipublikasikan.

Proses penelitian yang dilakukan untuk mencari masalah dan kendala yang ada di sekitaran berdasarkan kesiapan atribut pada jalur pedestrian di kawasan Terminal yang notabene dapat memberikan dampak positif untuk masyarakat dan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor. Dalam kerangka teori penelitian ini melibatkan berbagai tahapan yang sistematis untuk mendapatkan hasil yang valid dan dapat dipercaya. Langkah langkah berikut ini menggambarkan proses penelitian yang telah dilakukan:

1. Identifikasi Masalah

Peneliti berupaya mengidentifikasi masalah yang berkaitan dengan kenyamanan fasilitas dan kesiapan atribut pedestrian di kawasan terminal agar meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan jalur pedestrian sebagaimana mestinya.

- a. **Kelebihan**: Masalah yang didapat relevan dengan kondisi pada pedestrian di kawasan terminal lainnya,
- b. **Kekurangan**: Memastikan masalah memerlukan waktu yang cukup lama agar sesuai dengan topik yang diangkat.

2. Studi Literatur

Peneliti memanfaatkan bantuan teknologi AI untuk mencari jurnal-jurnal yang relevan terutama yang berhubungan langsung dengan konsep Transit Oriented Development (TOD) di kawasan Terminal.

- a. **Kelebihan:** Fokus pada literatur jurnal yang kredibel dan mendukung argumen.
- b. **Kekurangan:** literatur terkadang terlalu rancu sehingga membuat peneliti kehabisan tenaga sehingga memerlukan waktu untuk menyaring referensi yang benar-benar relevan.

3. Penyusunan Kerangka Penelitian

Peneliti menyusun kerangka berfikir dengan logika yang jelas walaupun sering melakukan revisi untuk menyesuaikan dengan masukan dosen pembimbing.

- a. **Kelebihan:** Kerangka berpikir diusahakan konsisten untuk memberi hasil alur berpikir yang matang.
- b. **Kekurangan:** Proses penyusunan memakan waktu karena kadang peneliti merasa sedikit ketidaksesuaian teori dengan hasil lapangan.

4. Pengumpulan Data

Peneliti melakukan observasi dan survey langsung ke lokasi penelitian untuk mendapatkan data sebagai acuan untuk menulis artikel ilmiah.

- a. **Kelebihan:** Data yang dikumpulkan lebih lengkap dan sesuai dengan keadaan nyata di lapangan.
- b. **Kekurangan:** Memiliki kendala seperti cuaca dan juga beberapa lokasi yang memerlukan izin yang cukup rumit, sehingga mempersulit untuk mendapatkan data yang optimal.

5. Analisis Data.

Peneliti menggunakan pendekatan Deskriptif dengan menggunakan Teknik pengumpulan data melalui survey / observasi lapangan yang kemudian dianalisis secara kuantitatif.

- a. **Kelebihan:** memberikan data yang lebih objektif, berlaku untuk banyak situasi, valid, dan efisien untuk analisis pola dan tren.

- b. **Kekurangan:** Peneliti bisa menghasilkan data yang kurang lengkap, bisa dipengaruhi oleh masyarakat dari responden, kurang fleksibel, dan memerlukan banyak waktu serta biaya.

6. Penulisan Hasil Penelitian

Peneliti menyusun artikel ilmiah dengan struktur pendahuluan, landasan teori, metode, hasil dan kesimpulan. Proses ini melibatkan revisi agar sesuai dengan standar jurnal akademik.

- a. **Kelebihan:** Penulisan cukup tersampaikan dengan baik.
- b. **Kekurangan:** Peneliti membutuhkan waktu lebih lama dalam menyusun bagian hasil dan diskusi karena ada perasaan tidak percaya diri khawatir tidak ada korelasi data terkait dengan konteks pembahasan.

7. Revisi dan Penyempurnaan.

Peneliti berusaha melakukan revisi berdasarkan masukan dosen pembimbing dan memeriksa kelengkapan referensi.

- a. **Kelebihan:** Proses revisi selalu dilakukan untuk mendokumentasikan dan ketelitian dari peneliti.
- b. **Kekurangan:** Ada perasaan kurang percaya diri di awal revisi sehingga terkadang peneliti terlalu bergantung dan kaku terhadap masukan.

BAB III PENUTUP

3.0 KESIMPULAN

Selama program Pendamping Peneliti MBKM, penulis berhasil mengatasi berbagai tantangan dalam pembuatan jurnal. Meskipun ada kesulitan seperti menjaga fokus dan beban pikiran yang tinggi, penulis dapat menggunakan pengalaman dari mata kuliah Academic Writing serta menerapkan manajemen waktu dan teknik membaca kritis. Minat besar terhadap penelitian dan topik yang dikaji juga mendukung penyelesaian penelitian ini. Secara keseluruhan, pengalaman ini memberikan nilai akademik yang tinggi dan berkontribusi dalam pengembangan keterampilan penelitian.

3.1 SARAN

1. **Manajemen Waktu yang Lebih Baik:** Peneliti disarankan untuk membuat jadwal yang lebih terstruktur dan disiplin dalam mengatur waktu, sehingga dapat mengurangi risiko distraksi dan meningkatkan fokus selama proses penelitian.
2. **Pengembangan Keterampilan Membaca Kritis:** Peneliti perlu terus mengembangkan keterampilan membaca kritis untuk dapat menganalisis literatur akademik dengan lebih efektif dan efisien, sehingga dapat mengurangi kelelahan kognitif.
3. **Penerapan Teknik Relaksasi:** Menggunakan teknik relaksasi seperti meditasi atau olahraga ringan dapat membantu mengurangi stres dan meningkatkan konsentrasi selama proses penelitian.
4. **Kolaborasi dengan Rekan Sejawat:** Peneliti disarankan untuk lebih aktif berkolaborasi dengan rekan sejawat atau dosen pembimbing untuk mendapatkan masukan yang konstruktif dan memperkaya perspektif dalam penelitian.

5. Penggunaan Teknologi AI: Memanfaatkan teknologi AI untuk membantu dalam pencarian literatur dan analisis data dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas penelitian.

Dengan menerapkan saran-saran tersebut, diharapkan peneliti dapat mengatasi tantangan yang dihadapi dan menghasilkan penelitian yang berkualitas tinggi serta memberikan kontribusi yang signifikan dalam bidang akademik.



DAFTAR PUSTAKA

- [1] B. P. Sitepu, "Tata Cara Penulisan Naskah Ilmiah," *J. Ilm. Pendidik dan Tenaga Kependidikan Non Form.*, vol. 4, no. 1, p. 51, 2019.
- [2] J. Calaccitra *et al.*, "38 Jurnal Calaccitra TATA CARA PENULISAN NASKAH JURNAL CALACCITRA INSTITUT SENI INDONESIA DENPASAR," vol. 03, no. 01, pp. 38–43, 2023, [Online]. Available: <https://jurnal2.isi.dps.ac.id/index.php/calaccitra>
- [3] A. Rusdiana, "Pelatihan Penulisan Artikel Jurnal Ilmiah," *Pandu. Penulisan Artik. J. Ilm.*, pp. 1–31, 2019, [Online]. Available: [https://etheses.uinsgd.ac.id/29523/1/2-Buku Panduan PENULISAN ARTIKEL JURNAL ILMIAH.pdf](https://etheses.uinsgd.ac.id/29523/1/2-Buku_Panduan_PENULISAN_ARTIKEL_JURNAL_ILMIAH.pdf)
- [4] Ashadi, Rifka Houtrina, and Nana Setiawan, "Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura," *J. nalars*, vol. 11, pp. 78–89, 2011.
- [5] J. K. M. Sirait, P. D. R. Naibaho, and E. R. Aritonang, "Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan," *ALUR J. Arsit.*, vol. 1, no. 2, pp. 11–21, 2019, doi: 10.54367/alur.v1i2.306.
- [6] R. A. Lubis, M. Lubis, and H. Batubara, "Evaluasi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Sebagai Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Medan," *J. Ilm. Tek. Unida*, vol. 4, no. 2, pp. 242–253, 2023.
- [7] M. Ridhoni and M. Y. Ridhani, "Evaluasi Keberlanjutan Terminal Berbasis Transit Oriented Development (TOD), Studi Kasus di Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin," *Indones. Green Technol. J.*, vol. 007, no. 01, pp. 6–13, 2018, doi: 10.21776/ub.igtj.2018.007.01.02.
- [8] A. Andinie, R. Robby, and S. P. Silitonga, "Evaluasi Terminal Tipe A di Kota Palangka Raya (Studi Kasus : Terminal W.A. Gara)," *J. Serambi Eng.*, vol. 8, no. 2, pp. 5768–5774, 2023, doi: 10.32672/jse.v8i2.5923.
- [9] S. Harsono, J. Wahid, and A. D. Nasution, "Jalur Pejalan Kaki Dipusat Kota," *J. Ruang Luar dan Dalam FTSP*, vol. 01, no. 01, pp. 88–103, 2020.
- [10] Kementerian Pekerjaan Umum, "Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan," *Menteri Pekerj. Umum Republik Indones.*, vol. 2013, p. 8, 2014, [Online]. Available: http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf
- [11] A. A. Dewi, S. Soedwihajono, and K. Nurhadi, "Kesiapan Aksesibilitas Jalur Pedestrian Kawasan Transit Terminal Tirtonadi, Kota Surakarta Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (TOD)," *Desa-Kota*, vol. 2, no. 1, p. 31, 2020, doi: 10.20961/desa-kota.v2i1.31548.31-44.

[12] E. N. Wijayanti, "Kajian Tipologi Peletakan dan Desain Signage Sebagai Kebutuhan

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

- Kota Pelajar Dan Wisata (Studi Kasus : Kecamatan Gondokusuman Dan Jetis Kota Yogyakarta),” *Semin. Archit. Res. Technol.*, pp. 215–225, 2019.
- [13] D. Prayoga, I. Aliyah, and C. E. Widodo, “Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN,” *Desa-Kota*, vol. 5, no. 2, p. 12, 2023, doi: 10.20961/desa-kota.v5i2.72092.12-27.
- [14] Abidah, Andi, et al. "The KONSEP KORIDOR KAMPUS PARANGTAMBUNG UNIVERSITAS NEGERI MAKASSAR." *Jurnal KaLIBRASI-Karya Lintas Ilmu Bidang Rekayasa Arsitektur, Sipil, Industri 7.1* (2024): 25-32.
- [15] Hafnizar, Yenni, Izziah Izziah, and Sofyan M. Saleh. "Pengaruh Kenyamanan Terhadap Penerapan Konsep Walkable Di Kawasan Pusat Kota Lama." *Jurnal Teknik Sipil 1.1* (2017): 271-284.
- [16] Anthony, Yohana Priscilla, and Rulli Pratiwi Setiawan. "Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Pejalan Kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya." *Jurnal Teknik ITS 13.1* (2024): D64-D69.
- [17] Prattyni, Vinsensia Paola. "Analisis Tingkat Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Dalam Penggunaan Fasilitas Penyeberangan Jalan di Kota MAKASSAR." *Jurnal Cahaya Mandalika ISSN 2721-4796 (online) 5.2* (2024): 768-777.
- [18] Uak, Alexianus Thomas. "Evaluasi Konsep Ramah Pejalan Kaki Pada Pedestrian Malioboro Dengan Pendekatan Konsep Walkability." *Jurnal Arsitektur ARCADE 4.1* (2020): 29-34.
- [19] Syarlianti, Dessy, and Abdurrachman Arief. "Tinjauan Konsep Pedestrian Friendly Di Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya." *ATRIUM: Jurnal Arsitektur 1.2* (2015): 109-121.
- [20] Islamiya, Nur Aida, and Dian Arlupi Utami. "Kajian Standar Pelayanan Publik: Sebuah Studi Pada Rumah Susun Sederhana Sewa Dupak Bangunrejo Kota Surabaya." *Jurnal Inovasi Administrasi Negara Terapan (Inovant) 3.4* (2024).
- [21] Rahma, Nona Amaliya, Ana Hardiana, and Paramita Rahayu. "Pemilihan Lokasi Rumah Susun Sederhana Sewa: Studi Kasus Rusunawa Putri Cempo, Surakarta." *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman 2.2* (2020): 158-174.
- [22] Tri Muldiguno, Anggoro. "ORGANISASI SPASIAL PADA PENGEMBANGAN KAWASAN PERMUKIMAN DI RUSUNAWA PULOGEBANG, JAKARTA TIMUR." (2019).
- [23] Rumaningsih, Kurnia Manis, and Sri Nastiti Nugrahani Ekasiwi. "Placemaking dalam Perancangan Rumah Susun Sewa." *Jurnal Sains dan Seni ITS 7.2* (2019): 205-211.

- [24] Tanudjaja, Oscar, Felia Srinaga, and Alvar Mensana. "INTEGRASI HUNIAN DALAM TOD UNTUK MENGATASI PERMASALAHAN TRANSIT KAWASAN PASAR LAMA, TANGERANG." *ATRIUM: Jurnal Arsitektur* 4.1 (2018): 43-58.
- [25] Sitompul, Ria Angelida, Emmy Ria Aritonang, and I. Peranginangin. "Persepsi Pengunjung Terhadap Kenyamanan Beraktivitas Terkait Keberadaan Pedagang Kaki Lima di Lapangan Merdeka Medan." *Alur* 2.1 (2019): 31-39.
- [26] Zahrah, Wahyuni, Achmad Delianur Nasution, and Novi Rahmadhani. "Ruang Kota Yang (Tidak) Mendidik: Persepsi dan Penggunaan Koridor Rumah Toko di Medan." (2014).
- [27] Lindarto, D., H. Suwanto, and N. Achmad. "Urban-Catalyst bagi Revitalisasi Kawasan Niaga Pasar Ikan Lama Medan." *Temu Ilmiah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI)* 7 (2018): 057-064.
- [28] Tampubolon, Meta Vaniessa, and Hanson E. Kusuma. "Empat Perspektif Citra dan Harapan terhadap Kawasan Kesawan Kota Medan: Konservasi, Pariwisata, Revitalisasi, dan Pengembangan." *Jurnal Ruas (Review of Urbanism and Architectural Studies)* 18.2 (2020).
- [29] Harsono, Syafiz. "PERSEPSI PEJALAN KAKI TERHADAP KENYAMANAN JALUR PEJALAN KAKI DIPUSAT KOTA." *Jurnal Ruang Luar dan Dalam* 1.1 (2020): 88-102.
- [30] Hutagaol, Windi Herson Fernando. "Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Jamin Ginting Medan." *Arsitekno* 5.5 (2019): 1-10.
- [31] Siregar, Zulkifli. "Kajian Penataan Jalur Pedestrian Jalan Kapten Mukhtar Basri Medan Sebagai Akses Utama Kampus UMSU." *Jurnal MESIL (Mesin Elektro Sipil)* 1.1 (2020): 46-55.

KESIAPAN AKSESIBILITAS DAN ATRIBUT JALUR PEDESTRIAN KAWASAN TERMINAL AMPLAS, KOTA MEDAN BERDASARKAN KONSEP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD)

Abstrak

Transit Oriented Development atau lebih dikenal dengan sebutan TOD merupakan pengembangan yang mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki ataupun bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota. Terminal Amplas sebagai pusat transportasi memiliki potensi besar untuk dikembangkan menjadi kawasan TOD yang berorientasi pada pejalan kaki. Namun, kondisi jalur pedestrian saat ini masih belum memadai dan belum sepenuhnya mendukung konsep TOD. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan menggunakan Teknik pengumpulan data melalui survey / observasi lapangan yang kemudian dianalisis secara kuantitatif dengan Teknik analisis skoring yang berdasar dari kesiapan tiap kriteria yang berbeda-beda dengan hasil yang menunjukkan bahwa kesiapan aksesibilitas dan atribut kawasan Terminal Amplas berdasarkan konsep TOD tergolong dalam kategori belum siap. Yang Dimana dari sepuluh kategori kesiapan, dua kategori tergolong siap, dan delapan kategori lainnya tergolong belum siap. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesiapan aksesibilitas dan atribut jalur pedestrian kawasan Terminal Amplas dan memberikan konsep perbaikan berdasarkan prinsip-prinsip TOD. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah dan pemangku kepentingan dalam upaya meningkatkan kualitas layanan transportasi publik dan menciptakan lingkungan yang lebih ramah bagi pejalan kaki di kawasan Terminal Amplas.

Abstrac

Transit Oriented Development (TOD), also known as Transit-Oriented Development, is a development that integrates urban space design to unite people, activities, buildings, and public spaces through easy connectivity on foot or by bicycle and close to excellent public transportation services to the entire city. Amplas Terminal, as a transportation hub, has great potential to be developed into a pedestrian-oriented TOD area. However, the current condition of pedestrian paths is still inadequate and does not fully support the TOD concept. This study uses a descriptive method using data collection techniques through field surveys/observations, which are then analyzed quantitatively using scoring analysis techniques based on the readiness of each different criteria. The results show that the readiness of accessibility and attributes of the Amplas Terminal area based on the TOD concept is categorized as not ready. Where of the ten readiness categories, two categories are classified as ready, and the other eight categories are classified as not ready. This study aims to determine the readiness of accessibility and attributes of pedestrian paths in the Amplas Terminal area and provide improvement concepts based on TOD principles. The results of this study are expected to be input for the government and stakeholders in efforts to improve the quality of public transportation services and create a more pedestrian-friendly environment in the Amplas Terminal area.

1. PENDAHULUAN

Pedestrian adalah pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (origin) ke tempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pedestrian adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda.

Istilah pedestrian berasal dari bahasa latin, yaitu pedestres yang artinya orang yang berjalan kaki. Jalur pedestrian pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus. Pada saat itu pedestrian terbuat dari batu gamping lalu permukaannya ditinggikan terhadap tanah dan pada interval tertentu dan dibuat ramp untuk menuju ke kelompok hunian pada kedua sisi-sisinya (Darmawan, 2004).[1]

Di Indonesia, masalah pedestrian menjadi isu yang kompleks. Kurangnya kesadaran akan pentingnya fasilitas pedestrian, serta kurangnya regulasi yang tegas, menyebabkan kondisi pedestrian di banyak kota masih memprihatinkan. Akibatnya, pedestrian seringkali harus menghadapi berbagai risiko, seperti kecelakaan lalu lintas, gangguan kenyamanan, hingga masalah kesehatan[2]. Dari hasil pengamatan peneliti, ada beberapa kondisi yang terjadi di kota Medan yang dibagi dalam beberapa kategori yaitu , yaitu:

- *Tidak terawat / Rusak.*
Material pada pedestrian sudah mulai rusak. Sehingga jalan bergelombang, bahkan ada beberapa material yang sudah mengelupas. Hal ini membahayakan pejalan kaki untuk melewatinya.
- *Beralih fungsi.*
Jalur pedestrian yang ada di kota Medan tidak sedikit yang telah beralih fungsi. Banyak yang dijadikan sebagai tempat parkir kendaraan, pedagang kaki lima berjualan, tempat papan reklame, tempat pot tanaman, dll. Hal tersebut membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman dan aman ketikamelewati jalur pedestrian tersebut.

Jalur pedestrian yang terintegrasi dengan terminal berperan penting dalam meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi mobilitas kawasan, terutama pada wilayah yang mengadopsi konsep Transit-Oriented Development (TOD). Terminal sebagai simpul transportasi utama di Kota Medan, membutuhkan jalur pedestrian yang tidak hanya nyaman dan aman, tetapi juga mendukung konektivitas antar moda transportasi. Di Kota Medan, terdapat beberapa terminal bus dan angkutan umum yang melayani kebutuhan transportasi masyarakat dan pengunjung. Berikut adalah daftar terminal bus di Medan:

1. Terminal Amplas - Terminal bus terbesar di Medan yang melayani rute antar kota dan antar provinsi.
2. Terminal Pinang Baris - Terminal yang melayani rute bus ke wilayah utara dan barat Sumatera Utara.

3. Terminal Sambu - Terminal yang melayani rute angkutan dalam kota dan beberapa rute regional.

Kondisi pedestrian di Terminal Amplas masih perlu ditingkatkan. Ada beberapa trotoar yang sudah dibangun, namun kondisinya masih kurang baik, seperti permukaan yang tidak rata, kurang pencahayaan, atau terhalang oleh berbagai objek. Selain itu, konektivitas antara jalur pedestrian di Terminal Amplas masih belum sepenuhnya terintegrasi. Seringkali, pejalan kaki kesulitan menemukan jalur yang saling berhubungan dan aman untuk mencapai tujuan mereka.

Kawasan Terminal Amplas, sebagai salah satu pusat aktivitas di kota, seharusnya menyediakan fasilitas pedestrian yang memadai untuk mendukung mobilitas pejalan kaki. Namun, berdasarkan pengamatan awal, kondisi pedestrian di kawasan ini masih perlu ditingkatkan. Beberapa permasalahan yang sering ditemui di kawasan Terminal Amplas antara lain seperti : trotoar dan jalur khusus disabilitas yang sempit dan rusak, kurangnya rambu penanda jalur pedestrian, dan adanya alih fungsi trotoar yang tidak semestinya. Kondisi ini tentu saja sangat menghambat kenyamanan dan keselamatan pengguna pedestrian.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam kondisi pedestrian di kawasan Terminal Amplas, mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi tersebut, serta memberikan saran dan rekomendasi perbaikan untuk meningkatkan kualitas fasilitas pedestrian dan kenyamanan pengguna.

2. KAJIAN PUSTAKA

TOD adalah area perkotaan yang dirancang untuk memadukan fungsi transit dengan manusia, kegiatan, bangunan, dan ruang publik dengan tujuan untuk mengoptimalkan akses terhadap transportasi publik sehingga memungkinkan adanya peningkatan daya angkut penumpang. Dengan menerapkan konsep Kawasan transit oriented development (TOD) dapat memberikan ruang yang lebih bagi para pejalan kaki dan juga memastikan bahwa fasilitas pejalan kaki berupa trotoar dalam keadaan yang baik. Konsep TOD akan “memaksa” masyarakat untuk berjalan kaki agar dapat berpindah dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya, sehingga akan mengurangi emisi gas buang kendaraan.

Pedestrian merupakan jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pejalan kaki. Fasilitas pedestrian merupakan infrastruktur yang dirancang khusus untuk mendukung mobilitas dan kenyamanan pejalan kaki. Keberadaan fasilitas pedestrian yang memadai memiliki beberapa manfaat penting, di antaranya:

- **Meningkatkan keselamatan** : Dengan adanya trotoar yang baik, rambu-rambu lalu lintas yang jelas, dan penyeberangan yang aman, risiko kecelakaan yang melibatkan pedestrian dapat diminimalisir.

- *Meningkatkan kenyamanan* : Fasilitas pedestrian yang dirancang dengan baik akan membuat pejalan kaki merasa nyaman dan aman saat berjalan kaki. Hal ini dapat mendorong lebih banyak orang untuk memilih berjalan kaki sebagai moda transportasi.
- *Meningkatkan Kesehatan* : Berjalan kaki merupakan salah satu bentuk aktivitas fisik yang baik untuk kesehatan. Dengan menyediakan fasilitas pedestrian yang memadai, kita dapat mendorong masyarakat untuk lebih aktif bergerak dan menjaga kesehatan.
- *Meningkatkan kualitas lingkungan* : Dengan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor, fasilitas pedestrian dapat membantu mengurangi kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan emisi gas rumah kaca.
- *Menunjang aktivitas ekonomi* : Fasilitas pedestrian yang baik dapat menarik lebih banyak pengunjung ke suatu area, sehingga dapat meningkatkan aktivitas ekonomi lokal.[6]

Ada pula Standar pedestrian menurut PermenPU 2014, yaitu :

1. Standar Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki.

Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya.

Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

- Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m².
- Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m².
- Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m² -1,62 m².

2. Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.

Persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (difabel) yaitu sebagai berikut:

- Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m².
- Alinyemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus.
- Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang.
- Tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan.
- Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar.
- Permukaan jalan tidak licin.
- Jalur pejalan kaki dengan ketentuan kelandaian, yaitu :
 - a) Tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (1 banding 12);

- b) Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi). Pada akhir landai setidaknya panjang pegangan tangan mempunyai kelebihan sekitar 0,3 meter;
- c) Pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir;
- d) Seluruh pegangan tangan tidak diwajibkan memiliki permukaan yang licin; dan
- e) Area landai harus memiliki penerangan yang cukup.

Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus yaitu sebagai berikut:

- ramp diletakkan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling, dan titik-titik penyeberangan.
- jalur difabel diletakkan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki.
- pemandu atau tanda-tanda bagi pejalan kaki yang antara lain meliputi: tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.

3. Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki.

Perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki harus memperhatikan ruang bebas. Ruang bebas jalur pejalan kaki memiliki kriteria, yaitu :

- Memberikan keleluasaan pada pejalan kaki.
- Mempunyai aksesibilitas tinggi.
- Menjamin keamanan dan keselamatan.
- memiliki pandangan bebas terhadap kegiatan sekitarnya maupun koridor jalan keseluruhan.
- mengakomodasi kebutuhan sosial pejalan.

Spesifikasi ruang bebas jalur pejalan kaki ini yaitu sebagai berikut:

- Memiliki tinggi paling sedikit 2.5 meter.
- Memiliki kedalaman paling sedikit 1 meter.
- Memiliki lebar samping paling sedikit dari 0.3 meter.

4. Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan.

Jalur pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian baik dengan jalur kendaraan bermotor ataupun dengan jalur perabot jalan. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 0,2 meter, sementara perbedaan ketinggian dengan jalur hijau 0,15 meter.

- a) Jalur Bagian Depan Gedung

- Jalur bagian depan gedung adalah ruang antara dinding gedung dan jalur pejalan kaki. Pejalan kaki biasanya akan tidak merasa nyaman bila berjalan kaki secara langsung berdekatan dengan dinding gedung atau pagar. Untuk itu jarak minimum setidaknya berjarak 0,75 meter dari jarak sisi gedung atau tergantung pada penggunaan area ini. Jalur bagian depan dapat ditingkatkan untuk memberikan kesempatan untuk ruang tambahan bagi pembukaan pintu atau kedai kopi disisi jalan, serta kegiatan lainnya.
- Bagi orang yang memiliki keterbatasan indera penglihatan dan sering berjalan di area ini, dapat menggunakan suara dari gedung yang berdekatan sebagai orientasi, atau bagi tuna netra pengguna tongkat dapat berjalan dengan jarak antara 0,3 meter.
- Bagian depan harus bebas dari halangan atau berbagai objek yang menonjol. Jalur bagian depan gedung juga harus dapat dideteksi oleh tuna netra yang menggunakan tongkat yang panjang.

b) Jalur Pejalan Kaki

- Jalur pejalan kaki adalah ruang yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang disabilitas secara mandiri dan dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan.
- Jalur pejalan kaki ini merupakan ruang dari koridor sisi jalan yang secara khusus digunakan untuk area pejalan kaki. Ruas ini harus dibebaskan dari seluruh rintangan, berbagai objek yang menonjol dan penghalang vertikal paling sedikit 2,5 meter dari permukaan jalur pejalan kaki yang berbahaya bagi pejalan kaki dan bagi yang memiliki keterbatasan indera penglihatan.
- Lebar jalur pejalan kaki bergantung pada intensitas penggunaannya untuk perhitungan lebar efektifnya. Jalur pejalan kaki ini setidaknya berukuran lebar 1,8 hingga 3,0 meter atau lebih untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Lebar minimum untuk kawasan pertokoan dan perdagangan yaitu 2 meter. Kondisi ini dibuat untuk memberikan kesempatan bagi para pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau bagi pejalan kaki yang berjalan berlawanan arah satu sama lain.
- Jalur yang digunakan untuk pejalan kaki di jalan lokal dan jalan kolektor adalah 1,2 meter, sedangkan jalan arteri adalah 1,8 meter. Ruang tambahan diperlukan untuk tempat pemberhentian dan halte bus dengan luas 1,5 meter X 2,4 meter.
- Jalur pejalan kaki tidak boleh kurang dari 1,2 meter yang merupakan lebar minimum yang dibutuhkan untuk orang yang membawa seekor anjing, pengguna alat bantu jalan, dan para pejalan kaki.
- Jalur pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan bermotor. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 20 centimeter. hingga 1,2 meter dari bangunan.

c) Jalur Perabot Jalan

- Jalur perabot jalan dapat berfungsi sebagai ruang yang membatasi jalur lalu-lintas kendaraan dengan area pejalan kaki.
- Jalur perabot jalan ini berfungsi sebagai tempat untuk meletakkan berbagai elemen perabot jalan (hidran air, kios, box telepon umum, bangku taman, penanda, dan lainlain).
- Lebar minimal jalur perabot jalan ini paling sedikit 0,6 meter.
- Jika jalur perabot jalan dimanfaatkan sebagai jalur hijau yang berfungsi sebagai penyangga yang ditanami dengan pohon dan tanaman hias maka lebar minimalnya 1,50 meter. Jalur ini disebut jalur hijau karena dominasi elemen lansekapnya adalah tanaman yang pada umumnya berwarna hijau.
- Jalur perabot jalan memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur pejalan kaki. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur perabot jalan dengan jalur pejalan kaki adalah 15 centimeter.

5. Kemiringan Jalur Pejalan Kaki.

Kemiringan jalur pejalan kaki terdiri atas:

- kemiringan memanjang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan tujuan desain; dan
- kemiringan melintang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase serta material yang digunakan pada jalur pejalan kaki.

Pada kemiringan memanjang, kemiringan maksimal sebesar 8% dan disediakan bagian yang mendatar dengan panjang minimal 1,2 m pada setiap jarak maksimal 9 m. Sedangkan pada kemiringan melintang kemiringan minimal sebesar 2% dan kemiringan maksimal sebesar 4%. Dalam kondisi tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang, kemiringan dimaksud dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga.[7]

Transit Oriented Development (TOD) merupakan salah satu konsep kota yang berkaitan dengan aktivitas berjalan kaki. Konsep TOD didesain untuk menciptakan ruang kota yang lebih hidup yang berorientasi pada pejalan kaki dan pengguna transportasi publik (Fani, 2016). TOD umumnya didefinisikan sebagai 5D: Density, Diversity, Design, Destination accessibility and Distance to transit (Kepadatan, Keragaman, Desain, Aksesibilitas tempat tujuan, dan Jarak ke tempat transit) (Cervero & Kockelman, 1997; Litman, 2010 dalam Conesa, 2018).

Salah satu klasifikasi area kawasan TOD ialah Premium Transit Station, yakni titik transit yang melayani transportasi umum yang banyak digunakan (Florida TOD Guidebook, 2012). Titik transit tersebut bukan hanya sebagai tempat naik dan turunnya penumpang, namun juga memiliki kawasan sekitar yang dapat menunjang aktivitas transit (Jati, 2017). Treasure Coast Regional Planning Council, menjelaskan radius di mana kemampuan pejalan kaki dapat melintasi kawasan dengan nyaman ialah setengah mil atau sekitar 800 meter, dapat ditempuh dalam waktu lima sampai sepuluh menit perjalanan berjalan kaki (TCRPC, 2012 dalam Jati, 2017).[8]

Terkait dengan penerapan Konsep TOD, diketahui jika aksesibilitas jalur pedestrian merupakan hal yang utama dalam konsep TOD, oleh karena itu diperlukan pengkajian lebih dalam mengenai bagaimana kesiapan aksesibilitas jalur pedestrian di kawasan Terminal Amplas berdasarkan konsep TOD. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesiapan aksesibilitas jalur pedestrian di kawasan Terminal Amplas berdasarkan konsep TOD.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian Deskriptif dengan menggunakan Teknik pengumpulan data melalui survey / observasi lapangan yang kemudian dianalisis secara kuantitatif.

Aspek-aspek yang akan dibahas pada penelitian ini adalah kenyamanan jalur pedestrian berdasarkan kesiapan atribut pada jalur pedestrian di kawasan Terminal Amplas. Dan kriteria yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu jarak berjalan kaki , variasi rute jalur pedestrian, tata letak atribut jalur pedestrian, ketersediaan atribut jalur pedestrian, jenis kelangsungan jalur pedestrian, nilai strategis lokasi jalur pedestrian, pengaruh faktor iklim, aspek kenyamanan bagi disabilitas, aspek kemudahan bagi disabilitas dan keamanan jalur pedestrian.

Terminal Terpadu Amplas adalah sebuah terminal bus tipe A yang terletak di Kecamatan Medan Amplas, Kota Medan, Provinsi Sumatera Utara. Terminal ini melayani bus perkotaan dan juga bus antarkota yang datang dari arah selatan Kota Medan. Bus antarkota di terminal ini terutama melayani trayek antarprovinsi tujuan kota-kota besar seperti Riau, Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Lampung, dan juga melayani trayek ke kota-kota besar di Pulau Jawa dengan menyebrangi Selat Sunda seperti Banten, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Yogyakarta dan Jawa Timur.



Foto Terminal Amplas.

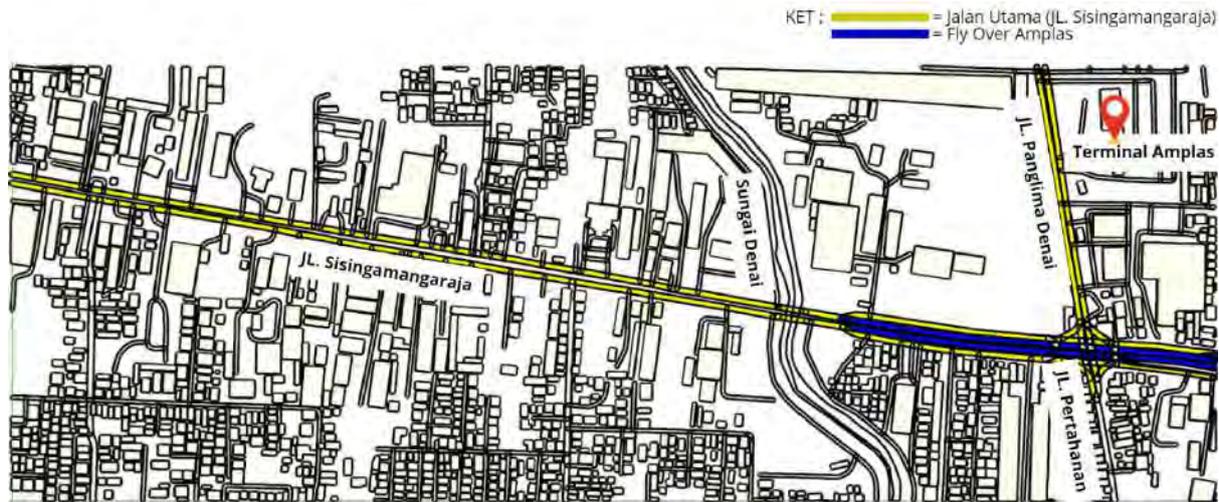
Tahun 2020 revitalisasi Terminal Amplas dilakukan. Revitalisasi terminal ini memiliki konsep multifungsi (mixed use), yaitu pengembangan terminal yang terintegrasi dengan pusat perekonomian, seperti mal, hotel, dan lain sebagainya. Dengan konsep multifungsi, maka Terminal Amplas tidak hanya berfungsi sebagai pemberhentian bus. Lebih dari itu, Terminal Amplas akan berfungsi sebagai pusat kegiatan sosial, seni dan budaya. Jadi, wajah baru Terminal Amplas diharapkan mampu mendorong perekonomian di Medan.

Variabel-variabel pada penelitian ini mengikuti konsep TOD dan peraturan pemerintah terhadap kenyamanan pengguna pejalan kaki di pedestrian. Dari variabel tersebut akan dilakukan penscoringan untuk menentukan nilai kenyamanan dan aplikasi TOD yang ada di terminal amplas. Adapun variabel dan penilaian tersebut yaitu :

Tabel Indikator dan Monitoring Variabel

Variabel	Skor 1 (Tidak Siap)	Skor 2 (Belum Siap)	Skor 3 (Siap)	Skor (berdasarkan hasil survey)
Jarak Berjalan Kaki	Jalur pedestrian pejalan kaki untuk menuju Terminal Amplas berjarak lebih dari 400m	Jalur pedestrian pejalan kaki untuk menuju Terminal Amplas berjarak 400 - 800 m	Jalur pedestrian pejalan kaki untuk menuju Terminal Amplas berjarak kurang dari 400 m	Skor 2
Variasi Rute Jalur Pedestrian	Jalur Pedestrian dapat dicapai dengan menggunakan satu rute	Jalur Pedestrian dapat dicapai dengan menggunakan dua rute	Jalur Pedestrian dapat dicapai dengan menggunakan lebih dari dua rute	Skor 3
Tata Letak Atribut Jalur Pedestrian	Tidak ada papan informasi jalur pedestrian, rambu-rambu, dan marka jalan di sepanjang jalur pedestrian.	Hanya terdapat papan informasi jalan pada umumnya, marka, dan rambu-rambu jalan tetapi tidak sesuai kebutuhan dan dengan kondisi terhalang atau rusak. Tidak ada papan informasi jalur pedestrian	Terdapat papan informasi jalur pedestrian, marka, dan rambu-rambu tetapi yang sesuai dengan kebutuhan dan dengan kondisi jelas dan mudah terlihat	Skor 2
Ketersediaan Atribut Jalur Pedestrian	Tidak terdapat atribut pedestrian di sepanjang pedestrian	Terdapat atribut pedestrian tetapi hanya di beberapa ruas pedestrian saja sehingga tidak dapat digunakan secara menyeluruh.	Terdapat atribut pedestrian tetapi di sepanjang ruas pedestrian sehingga dapat digunakan secara menyeluruh.	Skor 2
Jenis Kelangsungan Jalur Pedestrian	Jalan lingkungan / jalan setapak tidak	Jalan lingkungan / jalan setapak di	Jalan lingkungan / jalan setapak di kawasan	Skor 2

	terhubung dengan jalur pedestrian	Kawasan hunian terhubung dengan jalur pedestrian tetapi harus berjalan kaki atau kendaraan bermotor untuk mencapainya.	hunian terhubung langsung menuju jalur pedestrian	
Nilai Strategis Lokasi Jalur Pedestrian	Letak pedestrian tidak berada pada Lokasi Masyarakat melakukan pergantian angkutan umum.	Letak pedestrian berada pada Lokasi Masyarakat melakukan pergantian angkutan umum pada saat jam kerja.	Lokasi pedestrian berada pada Lokasi padat Masyarakat untuk melakukan pergantian angkutan umum, baik pada saat jam kerja ataupun tidak.	Skor 3
Pengaruh Faktor Iklim	Tidak terdapat pohon/ kanopi di sepanjang pedestrian sebagai peneduh dari panas dan hujan	Terdapat pohon/ kanopi di sepanjang pedestrian tetapi tidak disemua ruas jalan yang bisa digunakan sebagai peneduh dari panas dan hujan	Terdapat pohon/ kanopi di sepanjang pedestrian peneduh dari panas dan hujan	Skor 2
Aspek Kenyamanan Bagi Disabilitas	Jalur pedestrian masih terdapat penghalang seperti, tiang Listrik/ parkir, dan PKL. Sehingga tidak bebas dan nyaman dilalui oleh penyandang disabilitas.	Jalur pedestrian masih terdapat penghalang seperti, tiang Listrik/ parkir, dan PKL, namun hanya di beberapa ruas pedestrian saja. Sehingga masih bisa nyaman dilalui oleh penyandang disabilitas.	Jalur pedestrian sudah bebas dari penghalang seperti, tiang Listrik/ parkir, dan PKL. Sehingga nyaman dan aman dilalui oleh penyandang disabilitas.	Skor 2
Aspek Kemudahan Bagi Disabilitas	Tidak terdapat ramp disabilitas sama sekali di sepanjang jalur pedestrian.	Terdapat ramp disabilitas tetapi dengan kondisi rusak yang menyebabkan pengguna kursi roda sulit untuk menggunakannya.	Terdapat ramp disabilitas dengan kondisi baik yang dapat dilalui pengguna kursi roda dengan nyaman dan aman.	Skor 2
Keamanan Jalur Pedestrian	Jalur pedestrian tidak terdapat penyangga sebagai pelindung pengguna pedestrian dari aktivitas kendaraan bermotor	Jalur pedestrian terdapat penyangga sebagai pelindung pengguna pedestrian dari aktivitas kendaraan bermotor, tetapi hanya di beberapa ruas saja.	Jalur pedestrian terdapat penyangga sebagai pelindung pengguna pedestrian dari aktivitas kendaraan bermotor di sepanjang pedestrian.	Skor 2



Peta Kawasan Wilayah Penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN.

4.1 Jarak Berjalan kaki di Kawasan Fly Over Amplas.

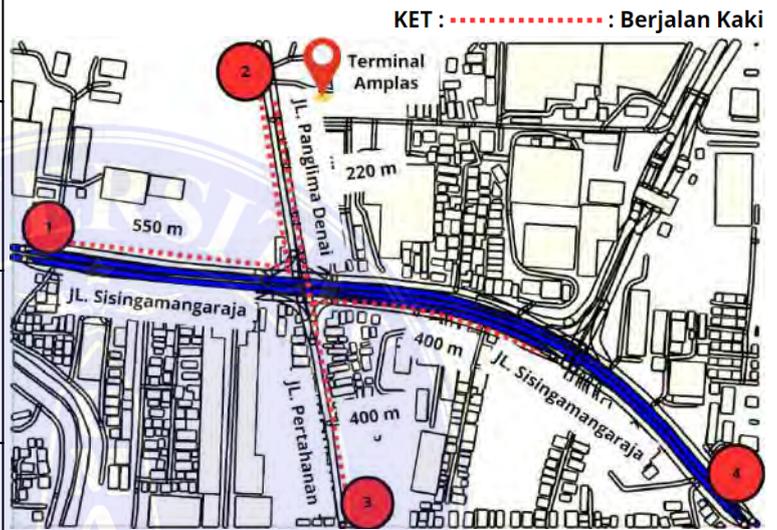
Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, Jarak berjalan kaki di Kawasan Terminal Amplas mendapat skor 3. Skor didapat dari jarak berjalan kaki dari setiap ruas jalur pedestrian di Kawasan Terminal Amplas. Jarak berjalan kaki dari Jl. Sisingamangaraja(Kota) menuju titik tunggu kendaraan umum berjarak 550 m. Jarak berjalan kaki dari Jl. Pertahanan menuju titik tunggu kendaraan umum berjarak 400 m. Jarak berjalan kaki dari Jl. Panglima Denai menuju titik tunggu kendaraan umum berjarak 220 m. Jarak berjalan kaki dari Jl. Sisingamangaraja(Lubuk Pakam) menuju titik tunggu kendaraan umum berjarak 400 m.

Berdasarkan data diatas dapat dianalisa jarak tempuh berjalan kaki dengan membagi perletakan rambu penanda jarak dari titik awal hingga ke titik tunggu kendaraan umum pada Kawasan Terminal Amplas berdasarkan dengan Peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014 Tentang Penataan Reklame / Signage ,[9] yaitu :

NO	Ruas Jalur Pedestrian	Perletakkan Atribut Rambu Penanda
1	Jalur pedestrian dari arah Jl. Sisingamangaraja(Kota) menuju titik tunggu kendaraan umum memiliki jarak berjalan kaki yaitu 550 m.	Pada jalur pedestrian ini, jarak penempatan atribut dapat diletakkan per 70 m sebanyak 7 rambu dari titik awal pergerakan (titik awal fly over) menuju Terminal Amplas.
2	Jalur pedestrian dari arah Jl. Panglima Denai menuju titik tunggu kendaraan umum memiliki jarak berjalan kaki yaitu 220 m.	Pada jalur pedestrian ini, jarak penempatan atribut dapat diletakkan per 50 m sebanyak 3 rambu dari titik awal pergerakan (titik awal fly over) menuju Terminal Amplas.

3	Jalur pedestrian dari arah Jl. Pertahanan menuju titik tunggu kendaraan umum memiliki jarak berjalan kaki yaitu 400 m.	Pada jalur pedestrian ini, jarak penempatan atribut dapat diletakkan per 80 m sebanyak 5 rambu dari titik awal pergerakan (titik awal fly over) menuju Terminal Amplas.
4	Jalur pedestrian dari arah Jl. Sisingamangaraja(Lubuk Pakam) menuju titik tunggu kendaraan umum memiliki jarak berjalan kaki yaitu 400 m.	Pada jalur pedestrian ini, jarak penempatan atribut dapat diletakkan per 80 m sebanyak 5 rambu dari titik awal pergerakan (titik awal fly over) menuju Terminal Amplas.

1. Jalur pedestrian dari arah Jl. Sisingamangaraja(Kota) menuju Pedestrian Terminal Amplas memiliki jarak berjalan kaki yaitu 550 m.
2. Jalur pedestrian dari arah Jl. Panglima Denai menuju Pedestrian Terminal Amplas umum memiliki jarak berjalan kaki yaitu 220 m.
3. Jalur pedestrian dari arah Jl. Pertahanan menuju Pedestrian Terminal Amplas memiliki jarak berjalan kaki yaitu 400 m.
4. Jalur pedestrian dari arah Jl. Sisingamangaraja(Lubuk Pakam) menuju Pedestrian Terminal Amplas memiliki jarak berjalan kaki yaitu 400 m.



Peta Jarak Berjalan Kaki di Kawasan Fly Over Amplas.

Adapula konsep terhadap pengembangan TOD pada jalur pedestrian berdasarkan dari aspek jarak berjalan kaki di Kawasan Terminal Amplas yaitu :



Konsep Perletakkan antar jarak rambu penanda jarak.

Diletakan rambu penanda jarak dari titik awal pejalan kaki hingga ke titik Terminal Amplas untuk mengukur kenyamanan dan kesiapan jalur pedestrian pada Kawasan Terminal Amplas.

4.2 Variasi Rute Jalur Pedestrian.

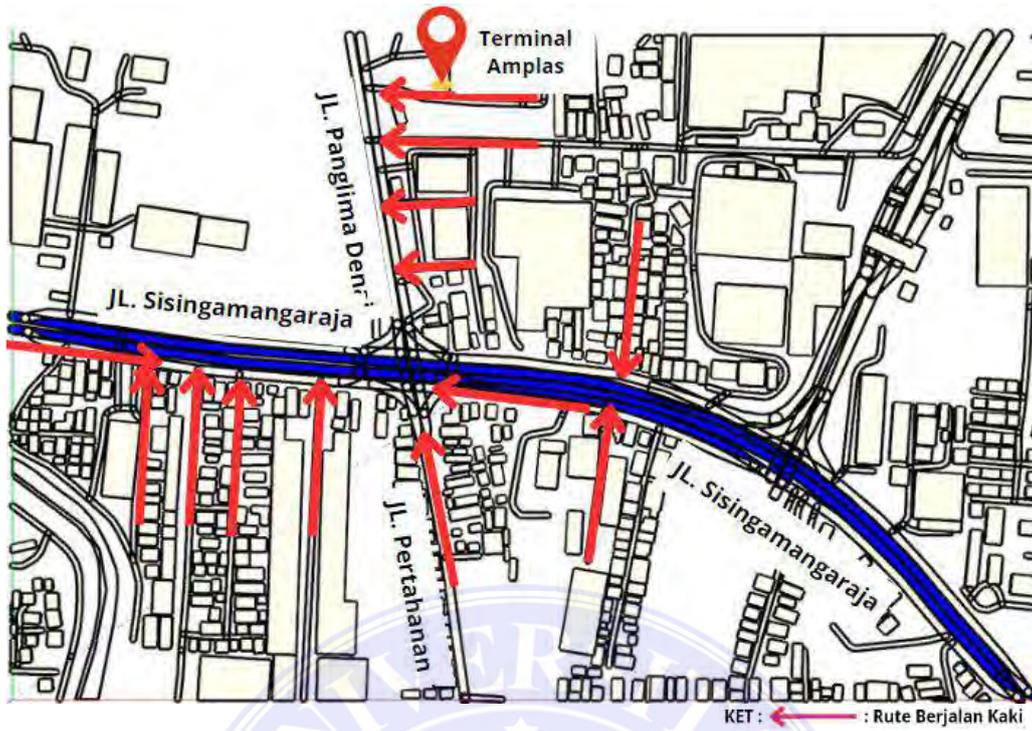
Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, variasi rute pedestrian di Kawasan Terminal Amplas mendapati skor 3, karena untuk menuju pedestrian Terminal Amplas dapat ditempuh dengan lebih dari satu rute, yaitu pedestrian pada ruas Jl. Sisingamangaraja dapat dicapai dengan menggunakan 6 rute berjalan kaki, pada ruas Jl. Panglima Denai dapat dicapai dengan 4 rute berjalan kaki, dan pada ruas jalan pertahanan hanya dapa dicapai dengan 1 rute berjalan kaki.

Dari data diatas dapat dianalisa untuk memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian dapat diletakkan papan informasi (signage) pada jalan-jalan kecil yang terhubung ke jalur pedestrian pada Kawasan Terminal Amplas.

4.3 Tata Letak Atribut Jalur Pedestrian

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, tata letak jalur pedestrian di Kawasan Terminal Amplas mendapati skor 2, karena di sepanjang pedestrian di Kawasan ini tidak ada papan informasi mengenai jalur pedestrian, hanya papan informasi jalan pada umumnya, marka jalan, dan rambu-rambu jalan. Diharapkan dari analisi skoring ini bisa menjadi evaluasi dan pertimbangan untuk menambahkan tata informasi jalur pedestrian sebagaimana mestinya.

Dari data diatas dapat dianalisa untuk memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian dapat diletakkan papan informasi (signage) mengenai jalur pedestrian di sepanjang jalur pedestrian pada Kawasan Terminal Amplas.



Peta variasi rute berjalan kaki di Kawasan Fly Over.

<p>Jalur pedestrian di ruas Jl. Sisingamangaraja dapat dicapai dengan 6 variasi rute yang berbeda.</p>	<p>Jalur pedestrian di ruas Jl. Pertahanan dapat dicapai dengan 4 variasi rute yang berbeda.</p>	<p>Jalur pedestrian di ruas Jl. Pertahanan hanya dapat dicapai dengan 1 rute saja.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

Adapula konsep terhadap pengembangan TOD pada jalur pedestrian berdasarkan dari aspek variasi rute dan tata letak atribut pedestrian di Kawasan Terminal Amplas yaitu :



Konsep Perletakkan Signage pada jalan-jalan kecil yang terhubung pada pedestrian.

Diletakkan papan informasi (signage) pada jalan-jalan kecil yang terhubung ke jalur pedestrian untuk memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian.



Konsep Perletakkan Papan Informasi Jalur Pedestrian di Kawasan Terminal Amplas.

Diletakkan papan informasi (signage) mengenai jalur pedestrian di sepanjang jalur pedestrian untuk memberikan kenyamanan pada pengguna jalur pedestrian.

4.4 Ketersediaan Atribut Jalur Pedestrian

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, kondisi dan ketersediaan atribut yang hampir sama pada setiap ruas jalan di Kawasan penelitian. kondisi atribut pedestrian di Jl. Sisingamangaraja, Jl.Pertahanan, dan Jl. Panglima Denai yang hanya terdapat papan informasi, marka, dan rambu-rambu jalan pada umumnya. Tidak terdapat atribut pedestrian seperti : Lampu penerangan, pagar pengaman, dan papan informasi jalur pedestrian.

Dari data diatas dapat dianalisa untuk memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian dapat diletakkan Lampu penerangan, pagar pembatas jalur pedestrian dan papan informasi (signage) jalur pedestrian di sepanjang jalur pedestrian pada Kawasan Fly Over Amplas.



kondisi atribut pedestrian yang hampir sama pada setiap ruas di Jl. Sisingamangaraja, Jl. Pertahanan, dan Jl. Panglima Denai yang hanya terdapat papan informasi, marka, dan rambu-rambu jalan pada umumnya.

Kondisi Atribut dan Tata Informasi Jalur Pedestrian di Kawasan Fly Over Amplas.

Adapula konsep terhadap pengembangan TOD pada jalur pedestrian berdasarkan dari aspek ketersediaan atribut jalur pedestrian di Kawasan Terminal Amplas yaitu :



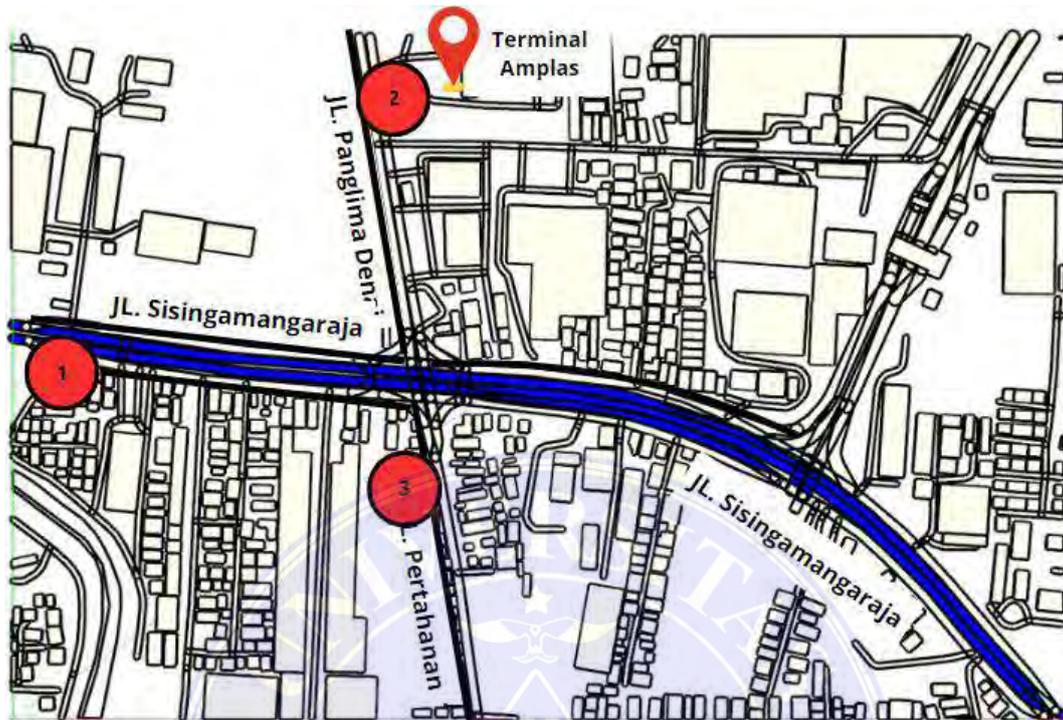
Konsep Jalur Pedestrian di Kawasan Terminal Amplas..

Diletakkan Lampu penerangan, pagar pembatas jalur pedestrian dan papan informasi (signage) jalur pedestrian di sepanjang jalur pedestrian untuk memberikan kenyamanan pada pengguna jalur pedestrian.

4.5 Jenis Keberlangsungan Jalur Pedestrian

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, Keberlangsungan jalur pedestrian di Kawasan penelitian mendapati skor 2. Skor didapati karena keterhubungan jalur pedestrian dengan jalan di Kawasan hunian dan komersil. Seperti kondisi eksisting pada jalur pedestrian di ruas Jl. Sisingamangaraja dan Jl. Pertahanan yang terhubung dengan jalan lingkungan di Kawasan hunian sekitarnya, tetapi tidak melayani sampai ke dalam Kawasan hunian dan harus dengan berjalan kaki untuk mencapainya. Sementara itu pada ruas Jl. Pertahanan

jalan lingkungan di Kawasan tersebut tidak terhubung dengan jalur pedestrian, karena kondisi jalan lingkungan yang terdapat pedestrian yang mumpuni.

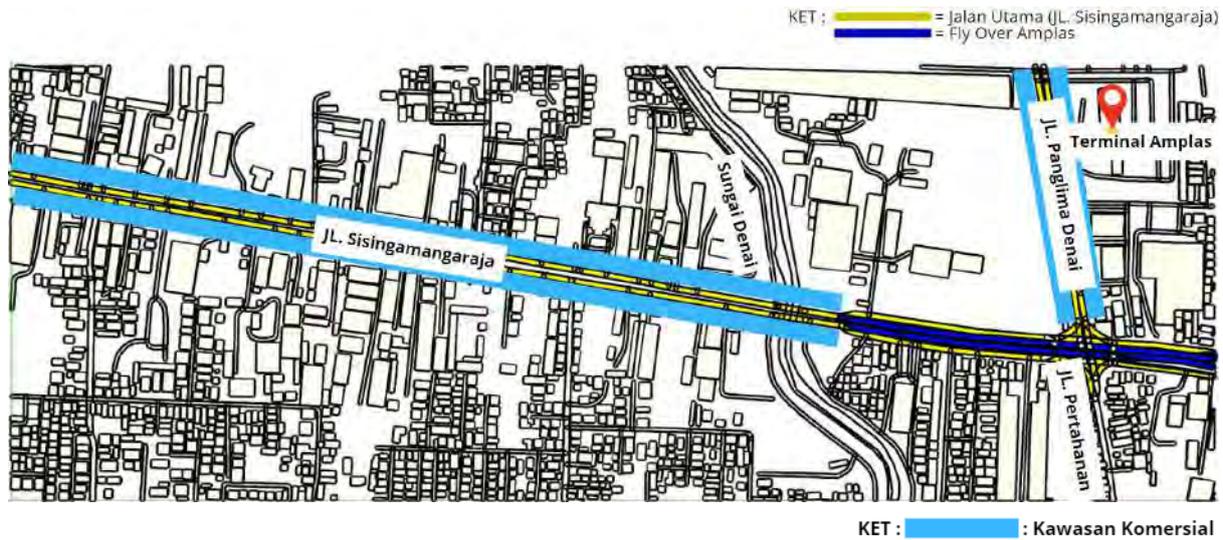


Peta Jangkauan Jalur Pedestrian terhadap Jalan Lingkungan dalam Kawasan Hunian

<p>1.) Jalur pedestrian pada Jl. Sisingamangaraja terhubung dengan jalan lingkungan, namun tidak melayani hingga dalam kawasan hunian</p>	<p>2.) Jalur pedestrian pada Jl. Panglima Denai terhubung dengan jalan lingkungan, namun tidak melayani hingga dalam kawasan hunian</p>	<p>3.) Jalur pedestrian pada Jl. Petahanan tidak terhubung dengan jalan lingkungan, karena kondisi pedestrian yang belum mumpuni.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, untuk jalur pedestrian yang melayani Kawasan komersil mendapati skor 2. Skor didapat karena ada 2 Jl. Sisingamangaraja dan Jl. Pertahanan yang memiliki Kawasan komersil yang terlayani jalur pedestrian, yang memang dipadati aktivitas Masyarakat pada saat hari kerja.

Dari data diatas dapat dianalisa pada jalur pedestrian di Kawasan komersial sudah ada rambu penanda bangunan komersial pada pedestrian seperti, rumah sakit, showroom, terminal, dll yang memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian di sepanjang jalur pedestrian pada Kawasan Terminal Amplas.



Kawasan komersial pada Jl. Sisingamangaraja yang terlayani jalur pedestrian.	Kawasan komersial pada Jl. Panglima Denai yang terlayani jalur pedestrian.	Kawasan komersial pada Jl. Pertahanan yang tidak terlayani jalur pedestrian.
------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------

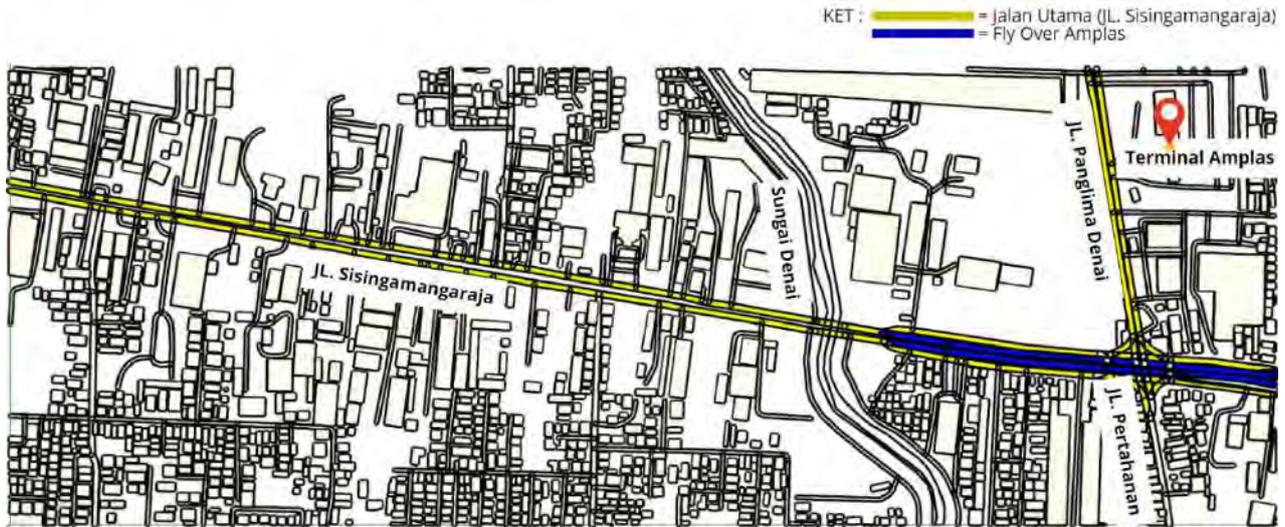
4.6 Nilai Strategis Lokasi Jalur Pedestrian

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, nilai strategis jalur pedestrian mendapati skor 2. Skor didapat dari banyaknya Masyarakat yang melalui Kawasan Fly Over sebagai rute menuju Terminal Amplas dan dapat dijadikan juga sebagai titik tunggu kendaraan umum seperti angkutan umum, dll sebagai moda transportasi untuk Masyarakat.

4.7 Pengaruh Faktor Iklim

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, pengaruh faktor iklim mendapatkan skor 2. Skor didapat dari kondisi pedestrian yang hanya ada di beberapa ruas jalan saja yang terdapat pepohonan ataupun kanopi sebagai peneduh dari hujan dan panas di sepanjang jalur pedestrian di Kawasan Terminal, sehingga mengurangi kenyamanan pengguna pedestrian.

Dari data diatas dapat dianalisa untuk memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian dapat diletakkan kanopi atau pepohonan sebagai peneduh di sepanjang jalur pedestrian pada Kawasan Terminal Amplas.



Terdapat kanopi sebagai peneduh dari hujan dan panas, tetapi hanya pada Sebagian ruas jalur pedestrian di Kawasan Fly Over. Kondisi di ruas jalan lainnya tidak terlihat pohon ataupun kanopi sebagai peneduh, sehingga mengurangi kenyamanan pengguna pedestrian.

Kondisi peneduh jalur pedestrian di Kawasan Fly Over.

Adapula konsep terhadap pengembangan TOD pada jalur pedestrian berdasarkan dari aspek pengaruh faktor iklim di Kawasan Terminal Amplas yaitu :



Konsep Perletakkan kanopi pada pedestrian di Kawasan Terminal Amplas..

Dibuat kanopi di sepanjang jalur pedestrian sebagai peneduh dari panas matahari dan hujan untuk memberikan kenyamanan kepada pengguna pedestrian.

4.8 Aspek Kenyamanan Bagi Disabilitas

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, Aspek kenyamanan bagi disabilitas mendapati skor 2. Skor 2 didapat dari kondisi pedestrian pada jalur khusus disabilitas yang buruk di Kawasan Terminal Amplas. Seperti, terhalang tiang Listrik, hancur, dan tidak saling terhubung sehingga tidak dapat berfungsi dengan baik.

Dari data diatas dapat dianalisa untuk memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian khususnya bagi disabilitas dapat lebih diperhatikan dan diperbaiki lagi jalur khusus disabilitas di sepanjang jalur pedestrian pada Kawasan Terminal Amplas. agar dapat digunakan dengan layak dan memberikan kenyamanan bagi pengguna kursi roda dan lainnya.[10]



Kondisi Jalur pedestrian Khusus disabilitas di Kawasan Fly Over Amplas yang tidak terurus, terhalang tiang Listrik dan rusak bahkan hancur sehingga mengganggu kenyamanan pengguna dan tidak bisa berfungsi dengan baik.

Kondisi jalur khusus disabilitas pada pedestrian di Kawasan Fly Over.

Adapula konsep terhadap pengembangan TOD pada jalur pedestrian berdasarkan dari aspek kenyamanan bagi disabilitas di Kawasan Terminal Amplas yaitu :



Konsep Jalur khusus disabilitas pada pedestrian di Kawasan Terminal Amplas.

Dibuat jalur khusus disabilitas yang terhubung di sepanjang jalur pedestrian untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna disabilitas.

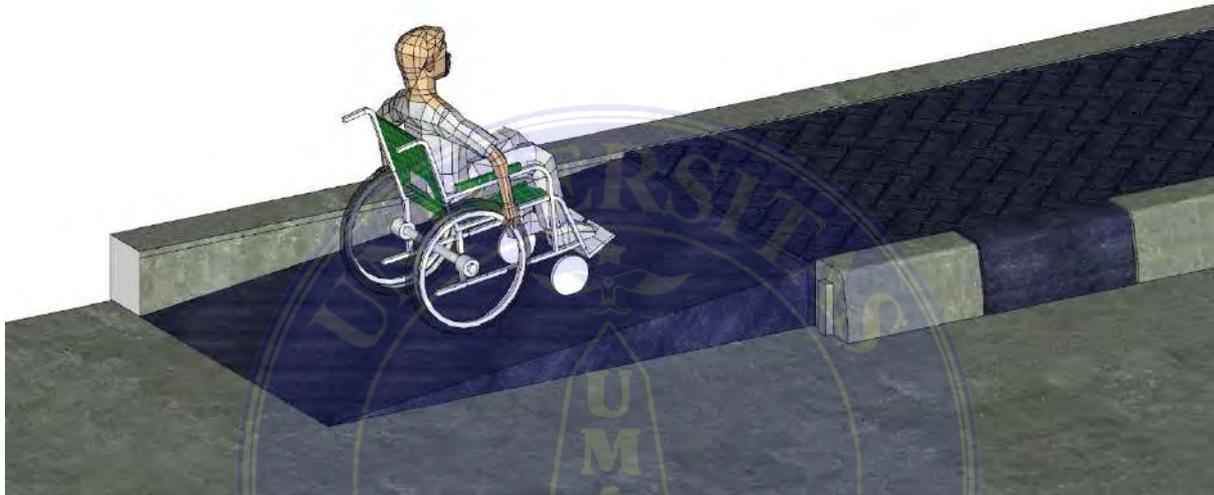
4.9 Aspek Kemudahan Bagi Disabilitas

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, Aspek kemudahan bagi disabilitas mendapati skor 2. Skor didapat karena di setiap ruas jalan pedestrian di Kawasan Terminal Amplas memiliki ramp, hanya saja tidak semuanya bisa digunakan dengan nyaman dan aman sehingga mendapat skor 2. Seperti pada ruas Jl. Sisingamangaraja yang memang terdapat ramp di sepanjang jalur pedestrian tetapi hanya Sebagian jalur pedestrian saja yang dapat digunakan. Kemudian pada ruas Jl. Panglima Denai yang juga terdapat ramp pada jalur pedestriannya. Tetapi tidak

terurus dan banyak jalur yang tidak saling terhubung sehingga mengganggu kenyamanan dan kemudahan pengguna.

Dari data diatas dapat dianalisa untuk memberikan kenyamanan pada pengguna pedestrian khususnya bagi disabilitas dapat lebih diperhatikan dan diperbaiki ramp khusus disabilitas di beberapa ruas jalan pada Kawasan Terminal Amplas. agar dapat digunakan dengan layak dan memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi pengguna kursi roda dan lainnya.

Adapula konsep terhadap pengembangan TOD pada jalur pedestrian berdasarkan dari aspek kemudahan bagi disabilitas di Kawasan Terminal Amplas yaitu :



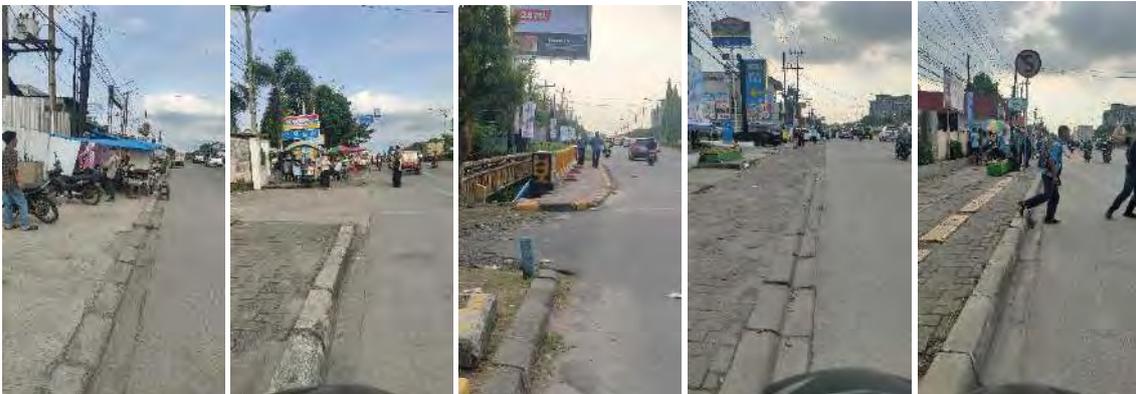
Konsep ramp untuk disabilitas pada pedestrian di Kawasan Terminal Amplas.

Dibuat ramp sesuai dengan standar ramp pada jalur pedestrian untuk memberikan kemudahan pengguna kursi roda pada jalur pedestrian.

4.10 Keamanan Jalur Pedestrian.

Berdasarkan Dari Tabel Variabel dan Indikator skoring, Aspek keamanan jalur pedestrian mendapati skor 2. Skor didapat karena kondisi jalur pedestrian di setiap ruas jalan di Kawasan Terminal Amplas yang tidak memiliki penyangga ataupun pelindung pedestrian yang berfungsi untuk melindungi pengguna atau pejalan kaki di jalur pedestrian agar terlindungi dari aktivitas kendaraan bermotor yang lalu lalang di jalan raya.

Dari data diatas dapat dianalisa untuk memberikan kenyamanan dan keamanan pada pengguna pedestrian diperhatikan dan letakkan pagar pembatas atau pepohonan sebagai pelindung jalur pedestrian pada Kawasan Terminal Amplas.



Kondisi jalur pedestrian di Kawasan Fly Over yang belum aman.

Adapula konsep terhadap pengembangan TOD pada jalur pedestrian berdasarkan dari aspek keamanan jalur pedestrian di Kawasan Terminal Amplas yaitu :



Konsep pagar pembatas pada pedestrian untuk keamanan pejalan kaki di Kawasan Terminal Amplas.

Terdapat pagar pembatas pada jalur pedestrian untuk memberikan keamanan pada pengguna jalur pedestrian.

Analisis skoring yang digunakan menggunakan 3 pilihan skoring, yaitu skor 1 untuk kategori tidak siap, skor 2 untuk kategori belum siap dan skor 3 untuk kategori siap dengan perhitungan interval sebagai berikut: $Interval = (nilai\ max - nilai\ min) / 3 = (39 - 13) / 3 = 8,6 \approx 9$

Didapatkan interval nilai untuk setiap kategori, yaitu:

- Kategori tidak siap jika, $10 < nilai\ total < 17$
- Kategori belum siap jika, $17 < nilai\ total < 23$
- Kategori siap jika, $23 < nilai\ total < 30$

Secara perhitungan dan analisis diatas bahwasannya pada terminal amplas memiliki nilai : (Belum siap, dengan interval nilai $17 < 22 < 23$)

KESIMPULAN

Kondisi fasilitas pedestrian di kawasan Terminal Amplas masih jauh dari sesuai standar. Masih banyak ditemukan fasilitas pedestrian yang kurang memadai dan tidak sesuai standar pedestrian, seperti trotoar yang sempit, terhalang tiang listrik dan rusak, kurangnya penerangan, serta keberadaan hambatan fisik yang mengganggu pejalan kaki. Kondisi ini tidak hanya membahayakan pengguna jalan kaki, tetapi juga menghambat mobilitas dan mengurangi kenyamanan masyarakat. Untuk mengatasi masalah ini, perlu dilakukan perbaikan menyeluruh terhadap fasilitas pedestrian, mulai dari perencanaan dan perancangan yang matang hingga pengawasan yang ketat. Dengan demikian, jalur pedestrian pada kawasan Terminal Amplas dapat menjadi contoh kawasan yang ramah untuk pejalan kaki dan pengguna disabilitas serta dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat sekitar.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ashadi, Rifka Houtrina, and Nana Setiawan, "Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura," *J. nalars*, vol. 11, pp. 78–89, 2011.
- [2] J. K. M. Sirait, P. D. R. Naibaho, and E. R. Aritonang, "Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan," *ALUR J. Arsit.*, vol. 1, no. 2, pp. 11–21, 2019, doi: 10.54367/alur.v1i2.306.
- [3] R. A. Lubis, M. Lubis, and H. Batubara, "Evaluasi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Sebagai Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Medan," *J. Ilm. Tek. Unida*, vol. 4, no. 2, pp. 242–253, 2023.
- [4] M. Ridhoni and M. Y. Ridhani, "Evaluasi Keberlanjutan Terminal Berbasis Transit Oriented Development (TOD), Studi Kasus di Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin," *Indones. Green Technol. J.*, vol. 007, no. 01, pp. 6–13, 2018, doi: 10.21776/ub.igtj.2018.007.01.02.
- [5] A. Andinie, R. Robby, and S. P. Silitonga, "Evaluasi Terminal Tipe A di Kota Palangka Raya (Studi Kasus : Terminal W.A. Gara)," *J. Serambi Eng.*, vol. 8, no. 2, pp. 5768–5774, 2023, doi: 10.32672/jse.v8i2.5923.
- [6] S. Harsono, J. Wahid, and A. D. Nasution, "Jalur Pejalan Kaki Dipusat Kota," *J. Ruang Luar dan Dalam FTSP*, vol. 01, no. 01, pp. 88–103, 2020.
- [7] Kementerian Pekerjaan Umum, "Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan," *Menteri Pekerj. Umum Republik Indones.*, vol. 2013, p. 8, 2014, [Online]. Available: http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf

- [8] A. A. Dewi, S. Soedwihajono, and K. Nurhadi, "Kesiapan Aksesibilitas Jalur Pedestrian Kawasan Transit Terminal Tirtonadi, Kota Surakarta Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (TOD)," *Desa-Kota*, vol. 2, no. 1, p. 31, 2020, doi: 10.20961/desa-kota.v2i1.31548.31-44.
- [9] E. N. Wijayanti, "Kajian Tipologi Peletakan dan Desain Signage Sebagai Kebutuhan Kota Pelajar Dan Wisata (Studi Kasus : Kecamatan Gondokusuman Dan Jetis Kota Yogyakarta)," *Semin. Archit. Res. Technol.*, pp. 215–225, 2019.
- [10] D. Prayoga, I. Aliyah, and C. E. Widodo, "Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN," *Desa-Kota*, vol. 5, no. 2, p. 12, 2023, doi: 10.20961/desa-kota.v5i2.72092.12-27.

