



## **WALKABILITY DAN BIKEABILITY KAWASAN STASIUN BOGOR**

**Sheto Dwi Arianto, Muhammad Sani Roychansyah**

### **INTISARI**

Kawasan Stasiun Bogor merupakan salah satu kawasan inti yang menjadi prioritas pengembangan Kota Bogor dikarenakan banyaknya asset-aset penting yang menjadi tulang punggung kegiatan kota dan pendapatan daerah. Dalam Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2011 – 2031 dan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 14 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Bogor 2019 – 2034 menjadikan Kawasan Stasiun Bogor menjadi Kawasan Berorientasi Transit atau lebih dikenal dengan Kawasan Transit Oriented Development yang untuk pergerakan jarak pendek atau lokalnya dengan berjalan kaki dan bersepeda. Namun, kondisi eksisting kawasan terlihat untuk pergerakan jarak pendek di dalam kawasan masih didominasi dengan kendaraan pribadi bermotor

Penelitian ini bertujuan untuk yang pertama yaitu mengukur tingkat *Walkability* dan *Bikeability* di Kawasan Stasiun Bogor dari eksisting kawasan dan sudut pandang pejalan kaki – pesepeda – pengendara bermotor dan yang kedua yaitu untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi *Walkability* dan *Bikeability* Kawasan Stasiun Bogor serta keterkaitannya dengan peruntukkan Kawasan Stasiun Bogor menjadi Kawasan TOD. Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif kuantitatif dengan metode pengumpulan data yaitu primer berupa observasi lapangan dan kuisioner sedangkan sekunder dengan studi dokumen ke instansi terkait. Untuk teknik analisis berupa uji implementasi sesuai dengan kondisi eksisting kawasan dan *Importance Performance Analysis* (IPA)

Hasil akhir penelitian menunjukkan bahwa Kawasan Stasiun Bogor memiliki nilai *Walkability* yaitu 63% yang berarti layak untuk pejalan kaki dan nilai *Bikeability* yaitu 53% yang berarti cukup layak untuk pesepeda. Baik buruk atau tinggi rendahnya *Walkability* Kawasan Stasiun Bogor menurut para pejalan kaki, pesepeda dan pengendara bermotor dipengaruhi oleh konflik pejalan kaki dengan moda lainnya, ketersediaan fasilitas pejalan kaki, fasilitas pendukung jalur pejalan kaki, fasilitas pendukung bagi disabilitas, hambatan pejalan kaki, keamanan pejalan kaki, ketersediaan halte bus, keselamatan penyeberangan dan kemudahan menjangkau moda transportasi lain. Dan untuk *Bikeability* Kawasan Stasiun Bogor menurut para pejalan kaki, pesepeda dan pengendara bermotor dipengaruhi oleh ketersediaan jalur pesepeda, ketersediaan parkir pesepeda, fasilitas tambahan jalur pesepeda, gangguan pesepeda, jaringan jalan tanpa jalur sepeda, kriminaitas jalanan, keberadaan alat pengaman dan lingkungan. Perlu ada peningkatan secara signifikan untuk *Walkability* dan *Bikeability* Kawasan Stasiun Bogor terutama terkait indikator-indikator infrastruktur dan aktivitas kawasan untuk peruntukkan nantinya menjadi Kawasan TOD

*Kata kunci: Aktivitas Kawasan, Berjalan Kaki, Bersepeda,, Infrastruktur, Kawasan Stasiun Bogor*



## **WALKABILITY AND BIKEABILITY OF BOGOR STATION AREA**

**Sheto Dwi Arianto, Muhammad Sani Roychansyah**

### **ABSTRACT**

The Bogor Station area is one of the core areas that becomes a priority for the development of Bogor due to the large number of important assets as a foundation of city activities and regional income. In the Bogor City Regional Regulation Number 8 of 2011 concerning the Bogor City Regional Spatial Plan 2011-2031 and the Bogor City Regional Regulation Number 14 of 2019 concerning the Bogor City Medium-Term Development Plan 2019-2034, the Bogor Station Area becomes a Transit Oriented Area or better known as Transit Oriented Development Area for short distance or local movement by walking and cycling. However, the existing condition of the area is seen for short-distance movement within the area, which is still dominated by private motorized vehicles.

The study aims to: firstly, to measure the level of walkability and bikeability in the Bogor Station Area from the existing area and the point of view of pedestrians - cyclists – motorcyclists. Secondly, to identify the factors that affect the Walkability and Bikeability of the Bogor Station Area and its relationship to the designation. The Bogor Station area has become a TOD area. This study uses a quantitative deductive approach with data collection methods, namely primary in the form of field observations and questionnaires while secondary with document studies to related agencies, for analysis techniques in the form of implementation tests following the area's existing conditions and Importance Performance Analysis (IPA).

The results showed that the Bogor Station area has a Walkability value of 63%, which means it was suitable for pedestrians, and a Bikeability value of 53%, which means it was quite suitable for cyclists. According to pedestrians, cyclists, and motorcyclists, the high or low Walkability of Bogor Station Area is influenced by pedestrian conflicts with other modes, the availability of pedestrian facilities, supporting facilities for pedestrian paths, supporting facilities for disabilities, pedestrian barriers, pedestrian safety, availability of bus stops, the safety of crossings and ease of reaching other modes of transportation. And for the Bikeability of the Bogor Station Area, according to pedestrians, cyclists, and motorists, it was influenced by the availability of cyclists' lanes, the availability of cyclists' parking, additional facilities for cyclists' lanes, cyclists' disturbance, road network without bicycle lanes, street crime, the presence of safety devices and the environment. Therefore, there needs to be a significant increase in the Walkability and Bikeability of the Bogor Station Area, especially related to infrastructure indicators and area activities for later designation as a Transit Oriented Development Area.

**Keywords:** *Bikeability, Bogor Station Area, Infrastructure, Regional Activities, Walkability*