

Karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Azzahra Adnina Namira Ginting dan Ardy Maulidy Navastara

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi

Sepuluh Nopember (ITS)

e-mail: ardy.navastara@urplan.its.ac.id

Abstrak—Konsep Transit Oriented Development (TOD) pada dasarnya adalah untuk mengintegrasikan jaringan jalan dengan bangunan sekitarnya dikaitkan dengan manusia sebagai penggunaannya sehingga tercipta lingkungan yang walkable, aman dan nyaman. TOD didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan tingkat kepadatan tinggi dengan tata guna lahan campuran (mixe-used). Pada tahun 2050 diperkirakan 70% penduduk dunia (sekitar 6,3 Milyar) akan tinggal di perkotaan (PU, 2013) urban mobility atau mobilitas perkotaan akan menjadi suatu tantangan yang besar bagi kota-kota di dunia yang tentunya membutuhkan investasi transportasi berkelanjutan untuk masa yang akan datang. Jakarta sebagai ibukota sekaligus kota terbesar di Indonesia masuk dalam kategori yang tidak walkable atau tidak ramah untuk kegiatan berjalan kaki. Dalam penelitian ini lokasi transit yang diambil yaitu Kawasan Blok M karena sebagai pusat kegiatan sekunder dengan fungsi pengembangan stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi menggunakan konsep Transit Oriented Development (TOD). Dipilihnya Blok M dikarenakan memiliki potensi dari sisi letak dan aksesibilitas yang ada, serta dengan adanya terminal yang ada dapat digabungkan dengan fungsinya, maka akan menjadi interchange antara beberapa jenis transportasi yang ada seperti transjakarta. Blok M sebagai salah satu kawasan yang mendukung pengembangan tahap 1 (tahap awal) sistem MRT di Jakarta yang akan membelah dan menghubungkan Jakarta dari selatan ke utara. Untuk mencapai tujuan, dilakukan analisis untuk mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta yaitu dilihat pada jarak dan waktu tempuh, dimensi pedestrian, kenyamanan, keamanan, kemudahan, titik origin dan destination serta konektivitas pejalan kaki. Dalam hal ini diketahui karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta.

Kata Kunci—Pedestrian ways, dan Transit Oriented Development.

I. PENDAHULUAN

PADA tahun 2050 diperkirakan 70% penduduk dunia (sekitar 6,3 Milyar) akan tinggal di perkotaan, *urban mobility* atau mobilitas perkotaan akan menjadi suatu tantangan yang besar bagi kota-kota di dunia yang tentunya membutuhkan investasi transportasi berkelanjutan untuk masa yang akan datang. Kegiatan berjalan kaki merupakan moda transportasi *non-motorized* yang paling efisien dan mudah diakses masyarakat, serta tidak menimbulkan dampak negatif, dengan berjalan kaki kegiatan esensial manusia untuk melakukan mobilitas dari satu tempat ketempat lainnya dapat dilakukan dengan mudah. [1]

Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain

terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi. Dalam perencanaan kota, peruntukan lahan, sistem transportasi, dan sirkulasi pejalan kaki harus dibangun secara sinergis. [2] Perencanaan *busway*, monorel, *subway*/MRT, atau sarana transportasi publik lainnya harus didukung oleh moda angkutan pendukung yang menghubungkan bagian kota lainnya dengan titik-titik transit yang memiliki jalur pedestrian yang memadai, layak, dan manusiawi. Sebab, pada akhirnya semua orang tetap harus berjalan kaki untuk mencapai tempat tujuannya.

Kawasan Blok M sebagai pusat kegiatan sekunder dengan fungsi pengembangan stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi menggunakan konsep Transit Oriented Development (TOD). Konsep Transit Oriented Development (TOD) pada dasarnya adalah untuk mengintegrasikan jaringan jalan dengan bangunan sekitarnya dikaitkan dengan manusia sebagai penggunaannya sehingga tercipta lingkungan yang walkable, aman dan nyaman [3]. TOD didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan tingkat kepadatan tinggi dengan tata guna lahan campuran (mixe-used). Kawasan mixed-use adalah keberadaan variasi kegiatan yang berbeda seperti tinggal, bekerja, belanja, dan bermain yang jaraknya berdekatan dan dapat dicapai melalui berjalan kaki.[4]

Mass Rapid Transportation (MRT) adalah layanan transportasi umum (kereta) yang beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah yang digunakan secara eksklusif sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute/line yang didesain dengan perhentian-perhentian tertentu, serta dirancang untuk memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan. Blok M sebagai salah satu kawasan yang mendukung pengembangan tahap 1 (tahap awal) sistem MRT di Jakarta yang menghubungkan Jakarta dari selatan ke utara.

Hasil penelitian yang berjudul “Walkability Surveys in Asian Cities”, Jakarta sebagai ibukota sekaligus kota terbesar di Indonesia masuk dalam kategori yang tidak walkable atau tidak ramah untuk kegiatan berjalan kaki. [5] Di Indonesia secara umum dan Jakarta khususnya masalah pedestrian adalah masalah yang belum dapat di atasi secara tuntas. Hal ini disebabkan karena perencanaan pedestrian sebagai bagian dari elemen sebuah kota tidak dilakukan secara menyeluruh dalam arti tidak saling kait mengkait dengan elemen-elemen perkotaan lainnya.

Berdasarkan pemaparan masalah diatas dalam mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok

M Jakarta dilakukan dengan meneliti aspek seperti jarak dan waktu tempuh, dimensi pedestrian, kenyamanan, keamanan, kemudahan, titik origin dan destination serta konektivitas pejalan kaki. Pada permasalahan yang ada terdapat sasaran dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta untuk mengetahui jalur pedestrian di wilayah penilitan

II. METODE

A. Jenis dan Pendekatan

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan rasionalistik. Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif.

B. Variabel

Variabel yang digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta antara lain jarak dan waktu tempuh, dimensi pedestrian, kenyamanan, keamanan, kemudahan, titik origin dan destination serta konektivitas pejalan kaki.

C. Mengidentifikasi Karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Analisis Deskriptif Kualitatif digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta dengan tahapan-tahapan dalam analisis deskriptif kualitatif adalah:

1. Pengelompokan variabel berdasarkan faktor yang sesuai dengan tinjauan pustaka
2. Melakukan survei instansional ke Badan Perencanaan dan Pembangunan DKI Jakarta, PT. MRT Jakarta dan Bina Marga Jakarta Selatan.
3. Melakukan observasi lapangan serta melakukan pembagian kuisioner kepada 96 responden yang menggunakan jalur pejalan kaki.

III. HASIL DAN DISKUSI

A. Identifikasi Karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Berdasarkan hasil tinjauan pustaka didapatkan variabel-variabel untuk mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta:

a. Aspek Jalur Pedestrian di Kawasan TOD

Faktor jalur pedestrian di Kawasan TOD terdiri dari jarak dan waktu tempuh. Pada perhitungan jarak tempuh dan waktu tempuh pada setiap blok yang di bagi menjadi sub-blok.

Tabel 1.
Jarak dan Waktu Tempuh di Kawasan Blok M Jakarta

Blok	Minimal Waktu Tempuh (menit)	Maksimal Waktu Tempuh (menit)	Waktu Tempuh Rata-Rata (meter)	Minimal Jarak Tempuh	Maksimal Jarak Tempuh (meter)	Jarak Tempuh Rata-Rata (Meter)
1	3	7	4.71	250	550	385
2	2	10	7.13	200	750	512
3	2	7	4.2	100	600	356

Sumber: Ginting, 2017

Berdasarkan pada tabel di atas dapat dilihat bahwa konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta masih belum mendukung kegiatan di lokasi transit yang dapat mendorong pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian di dalam kawasan transit dengan jarak tempuh maksimal 400 meter dan waktu tempuh maksimal 10 menit dari dan menuju titik transit.

b. Aspek Ramah Pejalan Kaki

Faktor ramah pejalan kaki terdiri dari variabel dimensi pedestrian, kenyamanan, keamanan dan kemudahan.

Tabel 2.
Dimensi Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Blok	Nama Jalan	Lebar Jalur Pedestrian
1	Sungai Sambas 1	-
1	Sungai Sambas 2	-
1	Sungai Sambas 7	1 meter
1	Sungai Sambar 9	-
1	Panglima Polim 1	2 meter
1	Panglima Polim	-
1	Panglima Polim Raya	2 meter
1	Bulungan	1 meter
1	Mahakam	2 meter
1	Sampit Satu	-
1	Sampit 1	-
1	Sampit 2	-
2	Hasanudin Dalam	3 meter
2	Sunan Kalijaga	4 meter
2	Palatehan 1	3 meter
3	Wijaya 7	2 meter
3	Nusa Indah	1 meter
3	Melawai 1	4 meter
3	Melawai 2	2 meter
3	Melawai 3	2 meter
3	Melawai 4	3 meter
3	Melawai 5	3 meter
3	Melawai 6	3 meter
3	Melawai 7	3 meter
3	Melawai 8	3 meter
3	Melawai 9	4 meter
3	Melawai 10	-
3	Melawai 11	-
3	Iskandarsyah 1	1 meter
3	Iskandarsyah 2	1 meter
3	Iskandarsyah Raya	2 meter

Sumber: Ginting, 2017

Berdasarkan pada tabel di atas menjelaskan dimensi pedestrian di kawasan Blok M Jakarta, hampir rata-rata jalur pedestrian di Kawasan Blok M tidak terlayani dengan baik. Hanya beberapa jalur pedestrian di wilayah ini yang terlayani dengan baik.



Gambar 1. Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta. Sumber: Ginting, 2017.

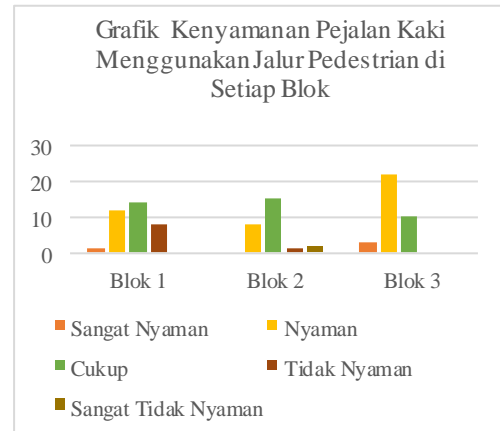
Tabel 3. Kondisi Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Blok	Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
1	Sebagian besar pada blok ini tidak dapat melakukan pergerakan dengan leluasa diakibatkan tidak tersediannya jalur pedestrian. Jalur pedestrian yang tersedia pada blok ini juga rata-rata digunakan menjadi tempat parkir kendaraan serta pedagang kaki lima. Oleh karena itu, pergerakan pejalan kaki terkadang harus menggunakan jalur kendaraan untuk melakukan pergerakan.	Secara keseluruhan, untuk konteks kenyamanan dalam pemberian rute memang terlayani dengan baik. Walaupun sulit untuk mengakses jalur pedestrian di blok ini.	Untuk keseluruhan, pejalan kaki merasa kesulitan melakukan pergerakan di blok ini karena bukan hanya jalur pedestrian yang disalahgunakan tetapi juga dikarenakan ruang atau lebar pedestrian yang dapat dikatakan sempit serta permukaan yang tidak merata
2	Sebagian besar pada blok ini, pejalan kaki merasa terganggu oleh kendaraan bermotor, karena hampir rata-rata jalur pedestrian di blok ini disalahgunakan fungsinya sehingga jalur pedestrian harus menggunakan jalur kendaraan bermotor.	Sebagian besar, rute yang diberikan memang sudah terlayani dengan baik. Tetapi waktu yang di tempuh dapat dikatakan tidak pendek serta beberapa di sub-blok di blok ini memiliki jarak yang sangat jauh ke titik transit.	Sebagian besar, kemudahan jalur pedestrian di blok ini dapat dikatakan memadai. Walaupun ada beberapa sub-blok di blok ini masih memiliki ruang yang sempit sehingga menyusahkan pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian

Blok	Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
3	Secara keseluruhan pada blok ini pejalan kaki tidak terganggu oleh kendaraan bermotor	Secara keseluruhan, dalam memilih rute yang pendek sudah tersedia pada blok ini, sehingga tidak mengakibatkan kepadatan pejalan kaki	Sebagian besar, kemudahan jalur pedestrian di blok ini dapat dikatakan memadai. Walaupun ada beberapa sub-blok di blok ini masih memiliki ruang yang sempit sehingga menyusahkan pejalan kaki

Sumber: Ginting, 2017

Berdasarkan pada hasil observasi lapangan untuk mengetahui keamanan, kenyamanan dan kemudahan di Kawasan Blok M Jakarta. Hal tersebut dapat dilihat pada setiap blok di Kawasan Blok M Jakarta.



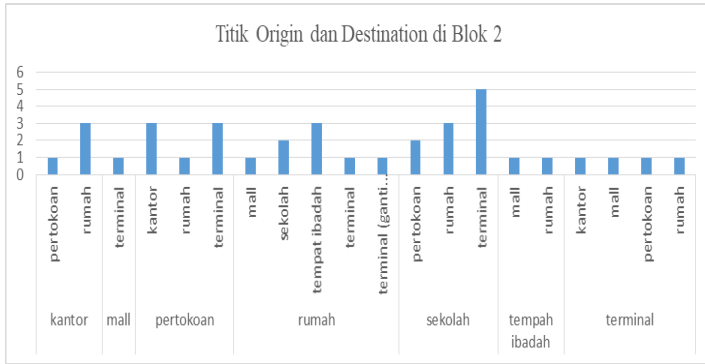
Pada grafik diatas adalah hasil kuisioner yang dibagikan kepada 96 responden yang menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta. Dapat dilihat pejalan kaki merasa nyaman menggunakan jalur pedestrian pada blok tertentu.

c. Ruang Publik

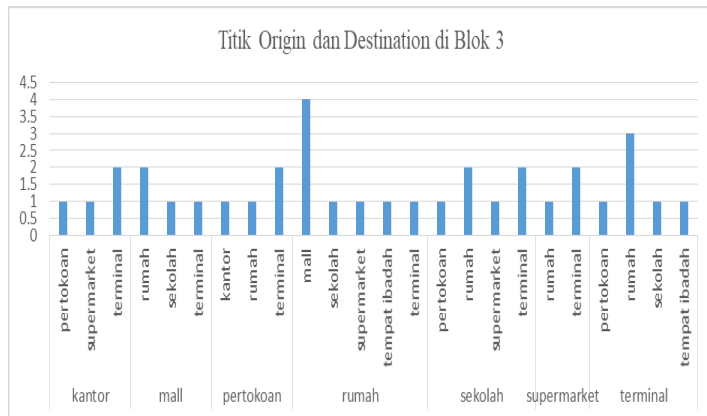
Faktor ruang publik terdiri-dari variabel titik origin dan destination dan konektivitas pejalan kaki. Kawasan Blok M memiliki halte atau titik transit yang memerlukan jalur pedestrian yang mempunyai konektivitas antara titik transit ke tata guna lahan di kawasan tersebut. Oleh karena itu, dilakukan pembagian kuisioner di kawasan tersebut untuk mengetahui tempat asal dan tujuan pejalan kaki di kawasan Blok M Jakarta sehari-hari.



Grafik 2. Titik Origin dan Destination di Blok 1. Sumber: Ginting, 2017.



Grafik 3. Titik Origin dan Destination di Blok 2. Sumber: Ginting, 2017.



Grafik 4. Titik Origin dan Destination di Blok 3. Sumber: Ginting, 2017.

Berdasarkan hasil analisis diatas, diketahui bahwa pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian pada setiap blok dari satu tempat ke tempat lain. Berdasarkan hal ini dapat dilihat dari hasil kuisioner bahwa pejalan kaki bisa menggunakan jalur pedestrian dari satu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan tersebut. Walaupun jalur pedestrian di blok-blok tersebut tidak semuanya terlayani tetapi pejalan kaki tetap mau menggunakan jalur pedestrian.

IV. KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di kawasan Blok M Jakarta. Karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta dapat dilihat dari aspek jarak dan waktu tempuh, dimensi pedestrian, kenyamanan, keamanan, kemudahan, titik origin dan destination dan konektivitas pejalan kaki. Pada aspek-aspek tersebut dapat dilihat dari observasi lapangan dan penyebaran kuisioner kepada 96 responden yang menggunakan jalur pedestrian.

Oleh karena itu, hasil analisis karakteristik jalur pedestrian terhadap pejalan kaki yaitu jalur pedestrian di wilayah tersebut masih tergolong sangat rendah. Pada jarak dan waktu tempuh yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada untuk membuat jalur pedestrian tersebut menjadi ramah pejalan kaki, serta responden yang kurang merasa nyaman, aman dan mudah dalam menggunakan jalur pedestrian di wilayah penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia, *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: KEMENPU, 2014.
- [2] Y. Joga, N. Antar, *Komedi Lenong: Satire Ruang Terbuka Hijau*. Gramedia Pustaka Utama, 2007.
- [3] I. Carlton, *Histories of transit-oriented development of the TOD concept*. Institute of Urban & Regional Development, 2009.
- [4] ITDP, *TOD Standard v2.1*. 2015.
- [5] S. Gota, *Walkability Surveys In Asian Cities*. Metro Manila: ADB Avenue, 2013.