

KAJIAN PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI KORIDOR STASIUN TANAH ABANG JAKARTA PUSAT

Herlin Sukmarini, ST, MSi, IAP¹

Saiful Bahri²

¹Dosen Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas
Krisnadwipayana, Indonesia

² Mahasiswa Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas
Krisnadwipayana, Indonesia

ABSTRAK

Permasalahan pemanfaatan jalur pejalan kaki di kawasan Stasiun Pasar Tanah Abang dan sekitarnya yang merupakan akses utama bagi pedestrian terhadap pelayanan pejalan kaki masyarakat dalam melakukan aktifitas dari dan ke pusat TOD Tanah Abang dikarenakan terkendala pemanfaatan jalur pedestrian oleh pedagang kaki lima, kemacetan lalu lintas sehingga masih belum optimal. Disatu sisi pergerakan pejalan kaki di kawasan Stasiun Tanah Abang sangat tinggi, ada juga beberapa bagian kondisinya sebagai tempat parkir motor, penyebabnya pejalan kaki mengalami kesulitan untuk melakukan pergerakan dan tidak jarang harus menggunakan bahu badan jalan yang cukup berbahaya. Kota Jakarta Pusat merencanakan pembangunan fasilitas pejalan kaki termasuk penyeberangan salah satunya di kawasan Tanah Abang serta tempat strategis lainnya dan daerah lainnya yang menghubungkan fasilitas perpindahan angkutan umum massal ke pasar pusat kegiatan. Adapun Kasus di Kawasan Stasiun Tanah Abang Jl.Jati Baru Bengkel yang dijadikan konsep Transit Oriented Development dengan menjadikan jalur pejalan kaki stasiun Tanah Abang yang merupakan akses utama bagi pedestrian yang belum layak bagi pejalan kaki pada umum dan khususnya penyandang disabilitas di kawasan tersebut dan sekitarnya.

Kata Kunci : Analisa Jalur Pejalan Kaki TOD Stasiun Tanah Abang

ABSTRACT

The problem of using the pedestrian path in the Tanah Abang Market Station area and its surroundings, which is the main access for pedestrians to public pedestrian services in carrying out activities to and from the Tanah Abang TOD center, is due to problems with the use of pedestrian paths by street vendors, traffic jams so that it is still not optimal. On the one hand, the movement of pedestrians in the Tanah Abang area is very high, there are also some parts of the condition as motorbike parking lots, the cause is that pedestrians have difficulty moving and often have to use the shoulder of the road which is quite dangerous. Central Jakarta City plans to build pedestrian facilities including crossings in the Tanah Abang area as well as other strategic places and other areas that connect mass public transport transfer facilities to the central market of activities. The case in the Tanah Abang Station area, Jl. Jati Baru Bengkel, which was used as a Transit Oriented Development concept by making the Tanah Abang station pedestrian path the main access for pedestrians who were not yet suitable for pedestrians, especially persons with disabilities in the area and its surroundings.

I. PENDAHULUAN

Transit Oriented Development atau disingkat menjadi TOD merupakan salah satu pendekatan pengembangan kota yang mengadopsi tata ruang campuran dan maksimalisasi penggunaan angkutan massal seperti Busway/BRT, Kereta Api Kota (MRT), Kereta Api Ringan (LRT), serta dilengkapi jalur pejalan kaki dan atau jalur sepeda. Dengan demikian perjalanan/trip akan didominasi dengan menggunakan angkutan umum yang terhubung langsung dengan tujuan perjalanan. Tempat perhentian angkutan umum mempunyai kepadatan yang relatif tinggi dan biasanya dilengkapi dengan fasilitas parkir, khususnya parkir sepeda. Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota (linkage system) yang cukup penting karena dengan berjalan kaki kita dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan (Adisasmita, 2011). Dan makin banyaknya penduduk yang datang dan menetap di wilayah perkotaan seperti Jakarta Pusat berdampak pada

kebutuhan fasilitas wilayah perkotaan termasuk jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan. Berkurangnya jalur pejalan kaki sebagai akibat okupasi oleh pedagang kaki lima sehingga mereka harus turun ke badan jalan untuk berjalan. Kebijakan DKI Jakarta merencanakan dan melaksanakan

pembangunan fasilitas pejalan kaki termasuk penyeberangan, desain penataan kawasan Tanah Abang, penataan pedagang kaki lima dengan melakukan penutupan jalan di kawasan Tanah Abang, disamping penataan jalur pejalan kaki di kawasan strategis lainnya yang menghubungkan fasilitas perpindahan angkutan umum massal ke pasar pusat kegiatan.

Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep pengembangan kawasan kota yang berusaha untuk memaksimalkan jumlah kawasan perumahan, bisnis, dan rekreasi yang berada di dalam jarak berjalan (walking distance) suatu sistem transportasi publik. Wilayah TOD yang paling padat umumnya berada dalam radius $\frac{1}{4}$ hingga $\frac{1}{2}$ mil atau sekitar 400-800m dari stasiun transit pusat, jarak ini dinilai sebagai rata-rata jarak paling

jauh seseorang mau untuk berjalan kaki di perkotaan. Di Amerika Serikat, radius $\frac{1}{2}$ mil menjadi standar wilayah cakupan TOD. Jarak ini dapat ditempuh dengan berjalan santai (4.8 km/h) dalam waktu 10 menit dan merupakan jarak ideal berjalan kaki, jika lebih dari ini, orang-orang akan malas untuk berjalan dari dan menuju stasiun. Transit oriented development memiliki perbedaan dengan transit proximate development karena secara spesifik berusaha untuk meningkatkan penggunaan transportasi publik. Usaha-usaha ini antara lain adalah adanya fasilitas pedestrian yang baik, jalan kendaraan yang lebih sempit, lahan parkir yang lebih sedikit, dan pengurangan jumlah bangunan semakin jauh dari pusat transportasi publik.

Perkembangan kota terjadi dalam bentuk pembangunan sarana dan prasarana sehingga pembangunan fasilitas umum untuk masyarakat, serta pembangunan jalan maupun pelebaran jalan diperlukan untuk kemudahan dalam transportasi. Perancangan terkait jalur pedestrian sangat diperlukan dalam pembangunan suatu Kota. Menurut peraturan Menteri Pekerjaan Umum

Nomor 3 tahun 2014 mengenai pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan dijelaskan bahwa jaringan pejalan kaki yang aman, nyaman dan manusiawi dikawasan perkotaan merupakan komponen penting yang harus disediakan untuk meningkatkan keefektifan mobillitas warga perkotaan.

Dengan melihat isu dan permasalahan tersebut diatas, dalam kontek pemanfaatan jalur pejalan kaki sebagai pelayanan publik untuk pejalan kaki menuju ke stasiun kereta api tanah abang, sirkulasi kendaraan serta menuju area parkir, maka terdorong untuk melakukan penelitian tugas akhir. Adapun judul penelitian dimaksud adalah Kajian Penataan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Stasiun Tanah Abang Kecamatan Tanah Abang Jakarta Pusat.

II. KAJIAN TEORI

Jalur Pedestrian dan Jalur Pejalan Kaki Di era modern sekarang, dalam tata ruang kota jalur pejalan kaki merupakan elemen yang sangat penting. Selain karena memberikan ruang yang khusus bagi pejalan kaki,

jalur pejalan kaki juga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang melintasi jalur tersebut. Oleh karena itu, ruang pejalan kaki sangat berperan dalam menciptakan lingkungan yang manusiawi. Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang, yaitu dengan berjalan kaki. Dalam berjalan kaki, Shirvani (1985) mengatakan bahwa penggunaannya memerlukan jalur khusus yang disebut juga dengan pedestrian, yang merupakan salah satu dari elemen- elemen perancangan kawasan yang dapat menentukan keberhasilan dari proses perancangan di suatu Kawasan kota.³ Dharmawan (2004) mengatakan bahwa pedestrian berasal dari bahasa latin, yaitu pedestres, yang berarti orang yang berjalan kaki. Jalur pedestrian pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus, dimana jalan terbuat dari batu gamping lalu permukaannya di tinggikan terhadap tanah dan pada interval tertentu.

3 Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang, yaitu dengan berjalan kaki. Dalam berjalan kaki, Shirvani (1985)

dibuat ramp untuk menuju ke kelompok hunian pada kedua sisi-sisinya (Kostof, 1992).⁴ Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia/ pengguna dari satu tempat asal (origin) menuju ke tempat yang ditujunya (destination) dengan berjalan kaki. Menurut Iswanto (2006)⁵, suatu ruas jalan perlu dilengkapi dengan adanya jalur pedestrian apabila disepanjang jalan terdapat penggunaan lahan yang memiliki potensi menimbulkan pejalan kaki. Namun jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Di Indonesia sendiri lebih dikenal sebagai trotoar, yang berarti jalur jalan 1,8 meter selebar 1,5 meter sampai 2 meter atau lebih memanjang sepanjang jalan umum.

4 Jalur pedestrian pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus, sisinya (Kostof, 1992)

5 Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia/ pengguna dari satu tempat asal (origin) menuju ke tempat yang ditujunya (destination) dengan berjalan kaki. Menurut Iswanto (2006)

Fasilitas sebuah jalur pedestrian dibutuhkan pada : (1). Pada daerah perkotaan yang jumlah penduduknya banyak. (2). Pada jalan-jalan pasar. (3). Pada daerahdaerah yang memiliki aktivitas yang tinggi. (4). Pada daerah yang memiliki kebutuhan dan permintaan yang besar. (5). Pada daerah yang mempunyai kebutuhan yang besar pada hari-hari tertentu, (6). Pada daerah hiburan atau rekreasi.

Jalur pejalan kaki adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Pejalan kaki merupakan salah satu pengguna jalan yang memiliki hak dalam penggunaan jalan. Untuk itu, pada jaringan jalan perlu disediakan trotoar bagi pejalan kaki. Jalur pejalan kaki, yaitu lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar (DPU, 1999)⁶.

Menurut Murtomo dan Aniaty (1991) jalur pedestrian di kota-kota besar mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain adalah: (1) Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan

kriminalitas, (2) Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik, (3) Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya, (4) Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, (5). Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota, (6) Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat⁷.

Trotoar, menurut Keputusan Ditjen Bina Marga tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum (1999) trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan

6 Jalur pejalan kaki, yaitu lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar (DPU, 1999)

7 Murtomo dan Aniaty (1991) jalur pedestrian di kota- kota besar mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota

yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan lalu lintas kendaraan. Penyeberangan, menurut Dinas Pekerjaan Umum, fasilitas penyeberangan terdiri dari beberapa jenis antara lain, (1) zebra cross, menurut Keputusan Ditjen 22 Bina Marga tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum (1999), penyeberangan zebra adalah fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi marka untuk memberi ketegasan/batas dalam melakukan lintasan, (2) pelican cross, Menurut Keputusan Ditjen Bina Marga tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum (1999), penyeberangan pelican merupakan fasilitas untuk menyeberangi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi dengan marka dan lampu pengatur lalu lintas.

Fasilitas pejalan kaki harus direncanakan berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut: (1) Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar, (2) Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan

kaki, yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain, (3) Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (Zebra Cross), marka jalan dengan lampu pengatur lalu lintas (Pelican Cross), jembatan penyeberangan dan terowongan, (4) Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas-ruas jalan di perkotaan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut, (5) Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian rupa dari jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin, (6) Dilengkapi dengan rambu atau pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa, (7) Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar atau memotong jalur lalu lintas yang ada, (8) Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa sehingga

apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon-pohon peneduh, (9) Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang kerb jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

Kriteria jalur pejalan kaki menurut Utermann (1984) adalah safety (keselamatan), convenience (kondisi menyenangkan), comfort (kenyamanan), dan attractiveness (daya tarik)⁸. a. Safety (Keselamatan) Pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor. Keamanan pedestrian dari kecelakaan dan gangguan-gangguan khusus oleh kendaraan umum yang merupakan penyebab utama banyaknya kecelakaan. Keselamatan berarti terlindungi dari kecelakaan yang terutama disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun oleh kondisi trotoar yang rusak.

⁸ Kriteria jalur pejalan kaki menurut Utermann (1984) adalah safety (keselamatan), convenience (kondisi menyenangkan), comfort (kenyamanan), dan attractiveness (daya tarik

Keselamatan dalam berjalan menurut Utermann (1984:26), berhubungan dengan besar kecilnya konflik antara kendaraan yang menggunakan jalan yang sama, keselamatan pengguna dengan karakteristik khusus seperti anak-anak, lansia dan orang-orang dengan keterbatasan fisik.

b. Convenience (kondisi menyenangkan) Pejalan kaki harus memiliki rute bebas dari hambatan dari satu lokasi ke lokasi yang lain. Karakteristik perjalanan pedestrian yang sesuai bergantung kepada sistem perjalanan yang langsung/directness, kontinuitas serta ketersediaan jalur pejalan kaki. Kesenangan meliputi kesesuaian desain skala lingkungan dengan kemampuan pejalan kaki, yakni: (1) Nyaman dalam berjalan adalah terbebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran pejalan kaki bergerak melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, (2) Kesenambungan perjalanan, tidak ada halangan sepanjang jalur sirkulasi. Halangan dapat berupa kondisi jalur sirkulasi yang rusak ataupun aktifitas dalam jalur sirkulasi. Kesenangan, apabila jalur pejalan kaki terlihat menarik bagi dari segi kegiatan di sekitar jalur tersebut atau keindahan.

Selain itu berhubungan dengan penyediaan fasilitas pejalan kaki berupa street furniture, sehingga pejalan kaki dapat berjalan secara menerus dan berkelanjutan dengan jarak yang masih dalam jangkauan.

c. Comfort (kenyamanan) Pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah dilalui. Kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh, sehingga memungkinkan pejalan kaki memperpanjang perjalanannya. Faktor yang mempengaruhi jarak tempuh adalah: (1) Waktu yang berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki, (2) Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktifitas, kenyamanan pejalan kaki adalah ketika pejalan kaki memiliki jalur yang mudah dilalui, seperti halnya kendaraan bermotor berjalan di jalan bebas hambatan. Kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara harmonis, baik dari segi bentuk, tekstur, warna, aroma, suara, bunyi, cahaya atau lainnya. Hubungan harmonis yang dimaksudkan adalah keteraturan, dinamis, dan keragaman yang saling mendukung terhadap penciptaan ruang bagi manusia, sehingga mempunyai nilai keseluruhan

yang mengandung keindahan (Simond, 1997 dalam Hakim, 2003: 185)⁹.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain: (1) Sirkulasi, merupakan perputaran atau peredaran. Aspek-aspek yang terkait dengan sirkulasi pejalan kaki adalah dimensi jalan dan jalur pejalan kaki, tempat asal sirkulasi dan tempat tujuan sirkulasi pejalan kaki, maksud perjalanan, waktu dan volume pejalan kaki, (2) Aksesibilitas, merupakan derajat kemudahan yang dapat dicapai seseorang terhadap suatu objek, pelayanan atau pun lingkungan, (3) Gaya alam dan iklim, merupakan keadaan alam sekitar dan iklim yang terjadi pada suatu waktu. Gaya alam dan iklim ini dapat diidentifikasi dengan pengamatan radiasi matahari, angin, curah hujan dan temperatur,

⁹ adalah keteraturan, dinamis, dan keragaman yang saling mendukung terhadap penciptaan ruang bagi manusia, sehingga mempunyai nilai keseluruhan yang mengandung keindahan (Simond, 1997 dalam Hakim, 2003: 185)

(4) Kebersihan, Sesuatu yang bersih selain menambah daya tarik lokasi, juga menambah rasa nyaman bagi pejalan kaki karena bebas dari kotoran sampah dan bau-bauan yang tidak menyenangkan, (5) Keindahan, merupakan unsur kenyamanan yang mencakup kepuasan batin dan panca indera, sehingga sulit untuk menilai keindahan bagi setiap orang karena memiliki persepsi yang berbeda-beda, (6) Attractiveness (menarik), pada tempat- tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerang jalan dan lain-lain. Pada kawasan perdagangan kriteria daya tarik ini dilihat dari segi yang berbeda, yaitu keberadaan etalase pertokoan dan hal yang menarik orang untuk berkunjung kembali. Jalur pejalan kaki yang kompleks sekali akan pemenuhan kriterianya, didasarkan pada segi manusia dan lingkungannya, serta hubungan keduanya, sehingga dapat terjalin keseimbangan antara lingkungan dengan kebutuhan manusia itu sendiri. Jalur pejalan kaki merupakan salah satu ruang publik yang dapat digunakan oleh berbagai manusia beserta kegiatannya. Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999),

kriteria jalur pejalan kaki secara teknik adalah sebagai berikut: (1). Lebar efektif minimum ruang pejalan kaki 25 berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total minimal untuk 2 orang pejalan kaki menjadi 150 cm, (2). Lebar jalur pejalan kaki harus ditambah, bila pada jalur tersebut terdapat perlengkapan jalan (road furniture) seperti patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh atau fasilitas umum lainnya, (3) Penambahan lebar jalur pejalan kaki apabila dalam tabel¹⁰

III. METODOLOGI

Overlay Pengertian Overlay Dalam Sistem Informasi Geografi Overlay adalah prosedur penting dalam analisis SIG (Sistem Informasi Geografis). Overlay yaitu kemampuan untuk menempatkan grafis satu peta diatas grafis peta yang lain dan menampilkan hasilnya di layar komputer atau pada plot.

¹⁰ Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), kriteria jalur pejalan kaki secara teknik adalah sebagai berikut

Secara singkatnya, overlay menampilkan suatu peta digital pada peta digital yang lain beserta atribut-atributnya dan menghasilkan peta gabungan keduanya yang memiliki informasi atribut dari kedua peta tersebut. Overlay merupakan proses penyatuan data dari lapisan layer yang berbeda. Secara sederhana overlay disebut sebagai operasi visual yang membutuhkan lebih dari satu layer untuk digabungkan secara fisik. Pemahaman bahwa overlay peta (minimal 2 peta) harus menghasilkan peta baru adalah hal mutlak. Dalam bahasa teknis harus ada poligon yang terbentuk dari 2 peta yang di-overlay. Jika dilihat data atributnya, maka akan terdiri dari informasi peta pembentuknya. Misalkan Peta Lereng dan Peta Curah Hujan, maka di peta barunya akan menghasilkan poligon baru berisi atribut lereng dan curah hujan.

Analisis spasial adalah sekumpulan teknik yang dapat digunakan dalam pengolahan data Sistem Informasi Geografis (SIG). Analisis spasial dapat juga diartikan sebagai teknik-teknik yang digunakan untuk meneliti dan mengeksplorasi data dari

perspektif kerungan (Anonim,2016; Nurfika,Dkk 2016).

SWOT adalah akronim dari strengths (kekuatan), weaknesses (kelemahan), opportunities (peluang), dan threats (ancaman), dimana SWOT dijadikan sebagai suatu model dalam menganalisis suatu organisasi yang berorientasi pada profit dan non profit dengan tujuan utama untuk mengetahui keadaan organisasi tersebut secara lebih komprehensif.¹⁰

Dalam proses perumusan strategi yang jitu, maka dilakukan pengintegrasian kedua analisis, yaitu analisis internal perusahaan dan analisis eksternal perusahaan. Analisis internal perusahaan digunakan untuk mengidentifikasi keunggulan dan kelemahan perusahaan sedangkan analisis eksternal digunakan untuk mengidentifikasi peluang dan ancaman eksternal. Dengan pengintegrasian kedua analisis tersebut maka diperoleh analisis ULPA yaitu Keunggulan, Kelemahan, Peluang, dan Ancaman. Analisis ULPA umumnya dikenal dengan Analisis SWOT. Menurut salah satu pakar SWOT, Fredy Rangkuti, analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan

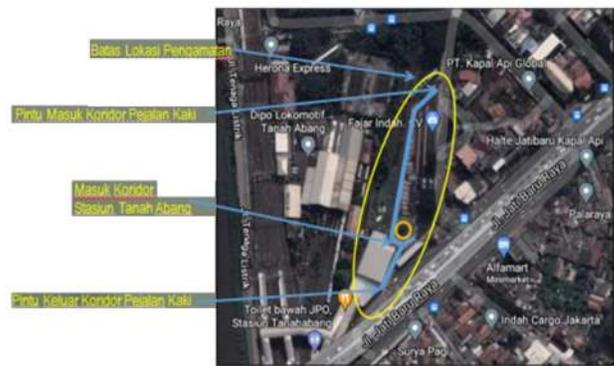
strategi perusahaan. Analisis ini didasarkan pada hubungan atau interaksi antara unsur internal, yaitu kekuatan dan kelemahan, terhadap unsur- unsur eksternal yaitu peluang dan ancaman.¹¹ Analisis SWOT merupakan bentuk analisis situasi dan kondisi yang bersifat deskriptif (memberi gambaran). Analisis ini menempatkan situasi dan kondisi sebagai faktor masukan kemudian dikelompokkan menurut kontribusinya masing-masing. Analisis SWOT adalah alat analisis yang ditujukan untuk menggambarkan situasi yang sedang dihadapi atau mungkin akan dihadapi oleh organisasi. Analisis ini didasarkan agar dapat memaksimalkan kekuatan (strengths) dan peluang (opportunities), yang secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (weaknesses) dan ancaman (threats).

IV. LOKASI PENELITIAN

Lokasi : Kecamatan Tanah Abang
Jakarta Pusat, Luas Kawasan: 2300 m²,
Penduduk : ± 126.041 jiwa

¹¹ Fredy Rangkuti, analisis SWOT

¹² CNNI ndonesia.com, Kompasiana.com



Gambar 1 Delinasi Lokasi Penelitian

Kawasan TOD Stasiun Tanah Abang memiliki luas ±2300 m². Stasiun Tanah Abang merupakan sentral point transportasi local di JABODETABEK. Lokasi Stasiun terdapat banyak gedung perkantoran salah satunya Komplek Perkantoran Dinas Provinsi DKI Jakarta di Jl.Jati Baru, terletak di tengah kota yang sangat padat penduduk dan jalur transportasi. Stasiun Tanah Abang dikenal karena merupakan tempat dari pusat perdagangan Pasar Tanah Abang yang berada satu area yang sangat berdekatan .

Diperkirakan 470.000 orang per hari yang sebelumnya 589 orang per hari sebelum pandemic Covid 19.¹² berada dilokasi ini, karena merupakan kawasan agrikultur terbesar di Jakarta. Kota Administrasi Jakarta Pusat adalah nama sebuah wilayah di pusat Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Jakarta Pusat adalah Administrasi terkecil Provinsi DKI Jakarta. Secara astronomis Kota Jakarta Pusat terletak antara 106022'42" BT sampai dengan 106058'18"BT dan 5019'12"LS sampai dengan 6023'54" LS. Jakarta Pusat yang berada di jantung Ibukota Jakarta mempunyai kekhususan, di antaranya sebagai pusat pemerintahan nasional, pusat keuangan dan bisnis. Disebelah utara dibatasi oleh wilayah Jakarta Utara dan Barat, sebelah timur dengan Jakarta Timur, batas selatan dengan Jakarta Selatan dan Timur serta disebelah barat dengan Jakarta Barat. Permukaan tanah Jakarta Pusat relatif datar, terletak sekitar 4 m di atas permukaan laut dan luas wilayahnya 48,12 km². Jakarta Pusat terdiri dari 8 kecamatan dan 44 kelurahan. Kecamatan Tanah Abang: Gelora, Bendungan Hilir, Karet Tengsin, Kebon Melati, Petamburan, Kebon Kacang dan Kampung Bali. Kecamatan Menteng: Menteng, Pegangsaan, Cikini, Gondangdia, dan Kebon Sirih, Kecamatan Senen: Kenari, Paseban, Kramat, Kwitang, Senen, dan Bungur. Kecamatan Johar Baru: Johar Baru, Kampung Rawa, Tanah Tinggi, dan Galur. Kecamatan Cempaka Putih: Rawasari, Cempaka

Putih Timur, dan Cempaka Putih Barat. Kecamatan Kemayoran: Harapan Mulya, Cempaka Baru, Sumur Batu, Serdang, Utan Panjang, Kebon Kosong, Kemayoran, dan Gunung Sahari Selatan. Kecamatan Sawah Besar: Pasar Baru, Gunung Sahari Utara, Kartini, Karang Anyar, dan Mangga Dua Selatan. Kecamatan Gambir: Cideng, Petojo Selatan, Gambir, Kebon Kelapa, Petojo Utara, dan Duri Pulo.¹³

V. HASIL PEMBAHASAN

Kondisi Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki

Fokus utama pengembangan pada kawasan TOD ini adalah Jalur pejalan kaki dengan Pengaturan Sistem Transpotasi yang saling terhubung yaitu dari Jl.Jati Baru Bengkel dan Jl.Jati Baru Raya yang membujur dari stasiun Kereta ke arah utara hingga ke area Pasar. Proporsi ruang jalan yang tercipta dari perbandingan antara lebar jalan dengan ketinggian bangunan stasiun cukup baik. Ketinggian bangunan lantai yaitu sekitar 10 cm.

¹³ BPS Provinsi DKI Jakarta



Gambar 2 Kondisi Pemanfaatan jalur pejalan kaki

Sedangkan lebar jalan yang terdiri dari beberapa serta berbagai sisi on-street paralel parking sekitar 10 meter. Ditambah dengan lebar pedestrian variable 7-8 meter. Dengan demikian perbandingannya adalah kurang lebih 1:1. Dalam buku Great Streets, semua ruas jalan yang menjadi studi kasus merupakan jalan yang terdefinisi secara dimensi, dimana proporsinya berkisar dari 1:1,1 hingga 1:2,5 sementara disimpulkan bahwa proporsi yang baik adalah 1:1 hingga 1:2. Jalur ini sangat ideal untuk jalur pedestrian di Lokasi Stasiun Tanah Abang.

Meskipun ruang jalan berbentuk dengan jalur lurus jarak pendek namun tetap tidak memberikan kesan para pejalan kaki dengan kesan jauh dan membosankan karena memiliki skala yang manusiawi dan memiliki

aspek- aspek yang menarik bagi pejalan kaki. Bentuk jalan yang lurus memberi vista dengan suasana cukup lapang yang lama kelamaan mengarah pada landmark kawasan dalam hal ini sedikit taman utama. Bangunan mixed-use di Stasiun Tanah Abang merupakan kesatuan massa bangunan sehingga tidak terdapat jarak antar bangunan di sepanjang Jalur. Menurut teori Jacobs, semakin kecil jarak antar bangunan di sepanjang jalan akan semakin mendefinisi ruang jalan itu sendiri.¹⁴ Taman di tengah jalur pejalan kaki menciptakan penghubung visual, vegetasi buatan, fungsi lainnya sebagai kanopi agar pejalan kaki semakin nyaman.

¹⁴ Menurut teori Jacobs, semakin kecil jarak antar bangunan di sepanjang jalan akan semakin mendefinisi ruang jalan itu sendiri

Bangunan di sepanjang jalan juga memiliki karakteristik yang tergolong sama dari tampak dan denahnya, bangunan-bangunan tersebut saling melengkapi dan menyesuaikan, memenuhi syarat yang dikemukakan oleh Jacobs mengenai faktor complimentarity pada ruang jalan. Dari hasil pengamatan diatas kecepatan pejalan kaki tertinggi berada pada Jl. Jati Baru bengkel. Hal ini dikarenakan lebar efektif trotoar yang sudah mencukupi sebanding dengan arus pejalan kaki, begitu juga di koridor TOD dengan space yang besar pejalan kaki dengan nyaman pada saat berjalan. Kecuali pada waktu-waktu tertentu.

Kondisi Perilaku Pejalan Kaki

Dari hasil pengamatan diatas kecepatan pejalan kaki tertinggi berada pada Jl. Jati Baru bengkel. Hal ini dikarenakan lebar efektif trotoar yang sudah mencukupi sebanding dengan arus pejalan kaki, begitu juga di koridor TOD dengan space yang besar pejalan kaki dengan nyaman pada saat berjalan. Kecuali pada waktu- waktu tertentu.



Gambar 3 Lokasi TOD kaki di Kawasan Stasiun Tanah Abang Pada Waktu Tertentu, Sumber Dinas Komunikasi, Informatika dan Statistik Pemprov DKI Jakarta

Tabel Rekapitulasi Data Jumlah Pejalan Kaki di Kawasan Stasiun Tanah Abang

Lokasi Trotoar	Sisi Trotoar	Jumlah Pejalan Kaki (5 Menit) Org Maksimum		Sesi Pengambilan Data	Jumlah Pejalan Kaki (15 Menit) Org Maksimum		Sesi Pengambilan
		Pria	Wanita		Pria	Wanita	
Jl. Jati Baru Bengkel	Barat	60	43	Pagi (07.15-07.20)	75	25	Pagi (07.00-07.15)
		45	35	Sore (16.15-16.20)	85	71	Sore (16.15-16.30)
Jl. Jati Baru	Utara	30	45	Pagi (07.00-07.05)	65	30	Pagi (07.30-07.45)
		25	20	Sore (16.00-16.05)	45	52	Sore (16.00-16.15)
Sta Tanah Abang	Koridor TOD	95	75	Pagi (07.00-07.05)	67	51	Pagi (07.10-07.25)
		90	80	Sore (16.00-16.05)	60	75	Sore (16.10-16.25)

Sumber : Hasil Survei lapangan Tahun 2021
Rekapitulasi Data Jumlah Pejalan kaki di Kawasan Stasiun

Sarana Jalur Pejalan Kaki

Prasarana pedestrian menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 adalah fasilitas utama berupa jalur khusus

yang diperkeras yang disediakan untuk pejalan kaki termasuk para difable. Menurut Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999 adalah jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau yang berkursi roda serta bagi penyandang cacat, para lansia (lanjut usia), dan tuna netra yang dirancang berdasarkan kebutuhan ruang minimum untuk bergerak dengan aman, bebas dan tak terhalang. Untuk Keselamatan jalur pedestrian harus terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian yang berbeda.¹⁵ Kenyamanan, pedestrian harus memiliki lebar yang nyaman dengan ketentuan minimal 1,5 meter dan permukaannya tidak licin, menurut buku panduan Pedestrian Facilities Guidebook menyatakan bahwa ruang rata-rata yang diperlukan untuk dua pejalan kaki yang berdampingan atau melewati satu sama lain (berlawanan arah) adalah 1,4 m dengan daerah bebas yang memadai di kedua sisi. Ini sudah sangat memenuhi syarat.¹⁶

Material yang digunakan untuk prasarana pedestrian adalah material yang tidak licin, dapat menyerap air, tidak menyilaukan,

perawatan dan pemeliharannya mudah untuk dilakukan dan biayanya relative murah serta cepat kering atau air tidak tergenang disaat hujan turun. Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus adalah pejalan kaki dengan keterbatasan fisik, termasuk diantaranya penyandang disabilitas, orang tua, orang sakit, ibu hamil, dan pengguna kursi roda (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor:03/PRT/M/2014) Menurut Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999 persyaratan untuk Pemilihan bahan permukaan yang dipergunakan harus stabil, kuat, bertekstur halus tetapi tidak licin, baik pada kondisi kering maupun basah. Untuk memandu penyandang cacat tuna netra pada jalur pejalan kaki, pemilihan bahan dapat memanfaatkan

¹⁵ Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999 adalah jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau yang berkursi roda serta bagi penyandang cacat, para lansia (lanjut usia), dan tuna netra yang dirancang berdasarkan kebutuhan ruang minimum untuk bergerak dengan aman, bebas dan tak terhalang.

¹⁶ Pedestrian Facilities Guidebook menyatakan bahwa ruang rata-rata yang diperlukan untuk dua pejalan kaki yang berdampingan atau melewati satu sama lain (berlawanan arah) adalah 1,4 m

dengan daerah bebas yang memadai di kedua sisi

tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi disekitar jalur yang bisa membahayakan tuna netra dapat memanfaatkan ubin peringatan (ubin dot / bulat).¹⁷

- a) Sarana Jalur khusus bagi penyandang difable
- b) Ubin Pengarah
- c) Saluran (drainase)

Prasarana Jalur Pejalan Kaki

Untuk konteks pedestrian, sarana sebagaimana yang disebutkan dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana dan prasarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 adalah fasilitas pendukung jalur pejalan kaki yang dapat berupa bangunan Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan 1(1):72 80(2018) DOI:10.24815/jarsp.v1i1.10357

pelengkap petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya yang disediakan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Sarana ini berguna untuk meningkatkan kenyamanan, keamanan

dan keselamatan serta aksesibilitas para pejalan kaki dalam melakukan mobilitas.¹⁸

Berdasarkan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana dan prasarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Dimensi minimal adalah lebar 50 centimeter dan tinggi 50 centimeter. Jalur hijau pada pedestrian berguna untuk memberikan keteduhan pada pejalan kaki dan juga bermanfaat mengurangi kadar polusi yang ditimbulkan dari kendaraan bermotor serta menciptakan suasana yang asri dan sejuk. Jalur hijau diletakan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan tanaman yang digunakan adalah tanaman peneduh.

¹⁷ Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum No.022/T/BM/1999

¹⁸ Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana dan prasarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

Lampu penerangan diletakkan di jalur amenitas, yaitu jalur pendukung ruang pejalan kaki yang dapat dimanfaatkan untuk peletakan fasilitas ruang pejalan kaki. Lampu ini diletakan setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter dan material bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi agar tahan lama seperti metal atau beton cetak.

Tempat duduk diletakan pada jalur amenitas. Tempat duduk ini memberi ruang istirahat bagi pejalan kaki setelah lelah berjalan. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter. Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton. Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan

material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau. Sarana tempat sampah menurut Danoe (2006) dalam jurnal ilmiah perancangan kota dan permukiman memiliki kriteria sebagai berikut :

1. Perletakan tempat sampah yang diatur dalam jarak tertentu (jarak penempatan 15 – 20 meter).
2. Mudah dalam system pengangkutannya.
3. Jenis tempat sampah yang disediakan memiliki tipe yang berbeda-beda sesuai dengan fungsinya (tempat sampah kering dan tempat sampah basah).

Tabel Persepsi Masyarakat terhadap Kondisi Fisik Jalaur Pejalan Kaki menurut Pengguna

Kondisi Fisik	Aspek	Skala					Jumlah
		Sangat Buruk	Buruk	Biasa Saja	Baik	Sangat Baik	
Kondisi Fisik	Lebar Jalur	3	10	16	25	46	100
	Kondisi Material	3	7	15	30	45	100
	Kesesuaiaan Bagi Difable	3	15	25	25	32	100
	Jalur Penyeberangan	3	10	17	30	40	100
	Tempat Istirahat	5	15	15	30	35	100
Jumlah		17	57	83	140	203	500
Presentasi		3,4%	11,4%	16,6%	28%	40,6%	100%

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2021

Panjang halte minimum sama dengan panjang bus kota, yang memungkinkan penumpang dapat naik atau turun dari pintu depan atau pintu belakang.

Keterangan Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

Arahan penataan jalur pejalan kaki dibagi menjadi 3 yaitu pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan. Arahan yang disediakan mengikuti Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Tahun 2011 dan kondisi eksisting lokasi studi. Dari hasil perbandingan Adapun arahan pada tiap segmen yaitu :

1. Segmen 1 diarahkan penyediaan jalur pejalan kaki pada masuk area koridor dengan lebar 7m-8m tinggi 0,25m. Jalur pejalan kaki struktur beton stamp Concreat yang dilengkapi dengan fasilitas ubin pengarah untuk penyandang disabilitas, lampu penerangan.
2. Segmen 2 diarahkan penambahan peneduh untuk pengguna pedestrian, penyediaan fasilitas lampu penerangan, tempat

duduk, tempat sampah. Permukaan jalur pejalan kaki masih sama dilengkapi dengan jalur difable dan ramp di tiap perpotangan dan ditambah ubin pengarah ke jalur angkutan umum Untuk perbaikan akan dilakukan penertiban penanda pribadi milik bangunan, penataan peletakan penanda publik atau rambu dan penertiban PKL.

3. Segmen 3 diarahkan pembuatan jalur pejalan kaki untuk jalur dengan lebar minimal 8 m tinggi 0,25. Disediakan fasilitas berupa lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, papan informasi, penyediaan beberapa tanaman hias sepanjang jalur pejalan kaki. Permukaan jalur pejalan kaki masih dengan konstruksi beton Stamp Concreat dilengkapi dengan jalur difable dan ramp di tiap perpotangan. Perbaikan yang dilakukan yaitu penertiban penanda pribadi milik bangunan dan penataan peletakan penanda publik atau rambu.
4. Segmen 4 diarahkan penyediaan fasilitas berupa lampu penerangan, tempat sampah, papan informasi jalur angkutan kota,

dan penambahan tanaman peneduh. Permukaan jalur pejalan kaki konstruksi beton Stamp Concreat dilengkapi dengan jalur difable yang sama tidak terputus menyambung ke jalur angkutan kota. Dengan fasilitas yang sudah lengkap.

5. Segmen 5 diarahkan pembuatan yang jalur pejalan kaki untuk jalur menuju masuk area stasiun dan pemberian penghalang atau pembatas agar tidak menimbulkan penumpukan, tempat sampah, papan informasi, jalur hijau yang ditanami tanaman hias. Permukaan jalur pejalan kaki masih dengan konstruksi yang sama dilengkapi dengan jalur difable dan ramp di tiap perpotongan.
6. Segmen 6 diarahkan penyediaan fasilitas permukaan jalur pejalan kaki masih dengan konstruksi beton Stamp Concreat yang sama dilengkapi dengan jalur difable berupa lampu penerangan, untuk keluar penumpang stasiun namun lebar jalur sedikit mengecil menuju ke jalur angkutan kota, di lengkapi dengan halte dan penambahan tanaman peneduh.

Analisis Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki

Tabel Analisis Kebutuhan Penataan Jalur Pejalan Kaki

No	KATEGORI	KRITERIA
1.	Kebutuhan Jalur Pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> - Dimensi atau faktor fisik (yang meliputi panjang, lebar, dan ketinggian dan area pedestrian itu sendiri), - Aksesibilitas pedestrian, - Pelaku atau pengguna, - Frekuensi aktivitas yang terjadi, - Hubungan dengan lingkungan sekitarnya (kawasan permukiman, perkantoran, perdagangan, dan magnet kota yang mendukung terjadinya interaksi sosial).
2.	Fasilitas Pejalan Kaki	<ol style="list-style-type: none"> 1) Jalur Pejalan Kaki terdiri atas: <ol style="list-style-type: none"> a) Trotoar b) Penyeberangan Sebidang <ul style="list-style-type: none"> • Penyeberangan Zebra • Penyeberangan Pelikan. c) Penyeberangan Tak Sebidang <ul style="list-style-type: none"> • Jembatan penyeberangan • Terowongan. 2) Lapak tunggu 3) Lampu penerangan 4) Rambu 5) Pagar pembatas 6) Marka jalan. 7) Pelindung/Peneduh 8) Saluran 9) Jalur Pejalan Kaki Dengan kebutuhan Khusus 10.) Penerangan

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2021

- Kawasan yang didukung dengan sistem transit yang umumnya berbasis rel dilengkapi sudah seharusnya dilengkapi dengan jalur pejalan kaki yang baik.
- Memiliki tata guna lahan lebih dari satu fungsi dalam area yang sama. Pusat komersial memiliki bangunan- bangunan multi fungsi dengan pembagian secara vertikal yaitu retail di lantai dasar dan Transfortasi di lantai atasnya.

- Arsitektur bangunan mencerminkan karakter lokal dengan pengolahan massa, penggunaan material dan artikulasi fasad bangunan. Bangunan-bangunan memiliki complimentary satu sama lain.
- Bangunan dengan entrance langsung dari jalan, dan umumnya site bangunan tidak dibatasi oleh pembatas apapun. Pembagian entrance dilakukan ketika bangunan memiliki lebih dari satu fungsi.
- Jarak setback bangunan yang dekat dari jalan atau bahkan langsung membatasi jalan, membuat pengalaman berjalan kaki lebih menarik.
- Ruang jalan yang tidak lebar, umumnya terdiri dari jalur mobil dua arah dengan kecepatan yang rendah (jalur angkutan kota). Pada contoh kasus terdapat pada koridor ini ruang jalan yang khusus didekasikan untuk pedestrian tidak untuk kendaraan bermotor.
- Perencanaan ruang jalan yang baik dengan mempertimbangkan keselamatan dan kenyamanan pedestrian. Misalnya pavement khusus untuk memperlambat kecepatan kendaraan, bulbout untuk keamanan penyeberang jalan, penempatan median jalan, dll.
- Sidewalk yang lebar dengan street amenities yang lengkap seperti penerangan jalan, pepohonan (taman), tempat duduk, dan unsur-unsur dekorasi. Umumnya sidewalk memiliki penataan lansekap yang menarik.
- Jalur Khusus difable, jalur pejalan kaki sudah seharusnya dilengkapi dengan jalur pemandu pada jalur pedestrian untuk kebutuhan khusus supaya memberikan rasa aman dan nyaman.

Analisis Jalur Pedestrian

Stasiun Tanah Abang sejak dulu berfungsi sebagai pusat komersial komunitas di Kota Jakarta dan sekitarnya. Di stasiun kawasan ini memiliki jalur yang melayani lintasan seperti perkantoran, bank, toko grocery, dll, yang menjadi magnet bagi pedestrian di Stasiun Tanah Abang. Stasiun ini juga menjadi koridor utama menuju pusat perbelanjaan Pasar Tanah Abang dan ke lingkungan sekitar. Lalu lintas di

jalan ini relatif padat. Sebagai distrik pedestrian yang telah terkonsep dengan Transit Oriented Development, di dalam stasiun ini memiliki dua median yang berfungsi untuk salter kendaraan dan membuat ruang jalan terkesan lebih sempit. Median ini hanya diposisikan di daerah sibuk yang dekat dengan pusat mixed use, di daerah lain dimana tidak terdapat median jalan, kecepatan rata-rata kendaraan lebih tinggi Sidewalk pada Stasiun Tanah Abang mempunyai

koridor yang dinaungi deretan toko-toko jajanan dan jadi menarik karena terdapat banyak pernak-pernik yang dijual oleh retail-retail sepanjang jalan. Mobil Angkutan Kota diparkir paralel di pinggir jalan menciptakan ruang antara pedestrian (sidewalk) dan lalu lintas yang padat. Koridor pedestrian jalan pejalan kaki Stasiun Tanah Abang di lengkapi dengan drainase bawah tanah untuk saluran pembuangan air hujan dan juga dilengkapi sarana penerangan jalan umum pada malam hari.

Tabel Analisis Kebutuhan Penataan Jalur Pejalan

AREA	FASILITAS UTAMA	PEMAKAI	WAKTU PEMAKAI	KRITERIA	STANDAR	PENUNJANG
Koridor Jalur Pejalan Kaki TOD Stasiun Tanah Abang	Jalur pedestrian	Semua usia <ul style="list-style-type: none"> Anak-anak Remaja Dewasa Lanjut Usia Penyandang difable 	<ul style="list-style-type: none"> Pagi - Siang Sore - Malam Hari 	<ul style="list-style-type: none"> Ada trotoar (lebar > 7 meter). Bahan material pedestrian adalah Beton Stamp Concrete karena <i>maintenance</i> nya mudah Cukup leluasa untuk berjalan Bersih, jika hujan air tidak menggenang (tidak becek) Memudahkan pejalan kaki utk berjalan kaki. Adanya bollard agar jalur pedestrian tidak dilewati oleh kendaraan Adanya fasilitas seperti: lampu jalan, tempat sampah, bangku, rambu-rambu, ramp. Adanya jalur ramah bagi penyandang disabilitas (guiding block). Jalur Kendaraan (angkutan Kota) Jaklingko, Bajaj, Diver On line 	<ul style="list-style-type: none"> Lebar minimum jalur pedestrian adalah 1,2 m untuk jalur searah dan 1,60 m untuk dua arah. Tinggi lampu 7-10 meter. Material Beton Perbandingan kemiringan maksimum adalah 1:8. Pencahayaannya berkisar antara 50-150 lux. Dibuat tegak lurus dengan arah jalur dengan kedalaman maksimal 1,5 cm. Tepi pengaman dibuat setinggi minimum 10 cm dan lebar 15 cm seluas area konsep pedestrian. 	<ul style="list-style-type: none"> Lampujalan Bangku Bollard Taman Saluran

Fitur-fitur jalan antara lain

- Crosswalk yang bertekstur dan berwarna,
- Median jalan dengan penataan lansekap
- Taman/Pepohonan
- Penerangan jalan
- Rambu jalan
- Lampu penyeberangan
- gerbang (arcway)
- Perkerasan jalan yang dekoratif
- Petunjuk menyeberang yang jelas
- Aksesibilitas bagi orang cacat dengan menyediakan Jalur petunjuk yang audible

Gambar 4 Konsep Penataan Jalur Pejalan Kaki Koridor Stasiun Tanah Abang



VI. KESIMPULAN

1. Kebijakan tata ruang DKI Jakarta kawasan stasiun Tanah Abang ditetapkan sebagai fungsi perdagangan dan jasa skalakota serta sebagai pengembangan TOD.
2. Aktifitas pengguna pejalan kaki 40 % untuk bekerja, 20 % berbelanja.
3. Persepsi masyarakat terhadap kondisi fisik jalan kaki menurut pengguna : sangat baik 40 %, baik 28 %, sangat buruk 3,4 %.
4. Analisis kebutuhan jalur pejalan kaki : dibagi kedalam segmen 1 sampai segmen 6 dengan konstruksi beton , penyediaan sarana dan

prasarana penunjang, penyediaan RTH dll.

5. Pemanfaatan jalur pejalan kaki : disfabel, penerangan jalan, aktifitas pejalan kaki dll
6. Konsep penataan jalur pejalan kaki : penataan PKL, revitalisasi sarana dan prasarana, optimalisasi fungsi jalur pejalan kaki, pengaturan sirkulasi, optimalisasi pengguna disfabel dll.

VII. DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, Suharsimi. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik* (Edisi Revisi). Jakarta: Rineka Cipta.

Iswanto (2003) *Mengkaji Fungsi Keamanan dan Kenyamanan Bagi Pejalan Kaki di Jalur Pedestrian*.

BPS, (2020) : Kota Jakarta Pusat Dalam Angka, Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.

BPS, (2030) : Kota Jakarta Pusat Dalam Angka, Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.

Perda Pronvisi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail

Tata Ruang dan Peraturan Zonasi 2014 – 2034.

Direktorat Jenderal Bina Marga. 1995. *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan* No. 011/T/Bt/1995. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2018. *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekasaya Sipil*. Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018. Jakarta.

Literatur Pedistrian TOD Dukung Atas, Agah Muhammad Mulyadi Puslitbang Jalan dan Jembatan, Kemetrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014, *Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.

Muhammad Agphin Ramadhan, Galeh Nur Indriatno, Putra Pratama, Retna

Hidayah, dalam Jurnal Inersia, Vol XIV No 1 Mei 2018. Penataan Sistem Jalur Pejalan Kaki di Universitas Negeri Yogyakarta.

Saryono, (2010) : Metode Penelitian Kualitatif. PT. Alfabeta, Bandung.
Sugiyono. (2007): Statistika Untuk Penelitian, Penerbit CV. Alfabeta.

Semuel Th Salean, dan Amri Jonatan Sinaga, Jurnal Ilmiah Plano Krisna

Volume 15 No 1 Juni 2020, Analisis Koridor Pejalan Kaki di Jalan KH Mas Mansyur (Dari Stasiun Karet Sampai Citywalk Sudirman) Jakarta Pusat Berdasarkan Persepsi Pengguna

Data penumpang Computer Line Sumber CNN Indonesia, Kompasiana 2019