



## ANALISIS FASILITAS PEDESTRIAN DI SEKITAR TOD TANAH ABANG DARI KESESUAIAN TATA RUANG DAN ESTETIKA KOTA

**Herlin Sukmarini<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas  
Krisnadwipayana, Indonesia  
e-mail: herlin\_s@yahoo.com

### **Abstrak**

*Kawasan Tanah Abang sebagai salah satu sentra primer di Jakarta perlu ditata secara komprehensif baik dari sisi transportasi maupun pemanfaatan ruang, dengan mengacu pada RTRW Provinsi DKI Jakarta, Perda No 1 tahun 2012. Penataan Kawasan Tanah Abang dilakukan dengan memperhatikan pola pergerakan pejalan kaki, pola pergerakan kendaraan, pola layanan angkutan umum dan konektivitas antara stasiun Tanah Abang dengan pusat kegiatan. Berdasarkan prinsip ruang publik dalam pemanfaatan ruang, aksesibilitas merupakan hal mendasar yang perlu di tata dalam ruang publik pada suatu kawasan pengembangan TOD. Pentingnya peran Kawasan TOD Tanah Abang dapat ditinjau dari upaya penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki. Akan tetapi, kenyataannya kini jalur pedestrian sekitar kawasan TOD Tanah Abang beralih fungsi menjadi area parkir kendaraan pengunjung dan kegiatan pedagang kaki lima (PKL). Jalur pedestrian atau pedestrian ways dan fasilitasnya di sekitar TOD Tanah Abang menjadi perlu dikaji. Mengacu pada Permen PU No. 03/PRT/M/2014 menerjemahkan fasilitas pedestrian sebagai prasarana dan sarana pedestrian yang harus mampu menunjang kelancaran, kemudahan, dan kemandirian para pedestrian, termasuk pedestrian yang memiliki keterbatasan fisik, lansia, ibu hamil, maupun anak kecil. Berdasarkan gambaran di atas, penelitian ini dilakukan untuk menilai fasilitas pedestrian khususnya di jalur pedestrian sekitar Kawasan TOD Tanah Abang, yang terdiri atas dua tujuan yakni (1) Mengidentifikasi karakteristik pedestrian di lokasi kajian dan (2) Mengidentifikasi kebutuhan dan ketersediaan fasilitas pedestrian di lokasi kajian.*

*Kata kunci : pedestrian, fasilitas pedestrian, pemanfaatan ruang, TOD, estetika kota.*

### **Abstract**

*The Tanah Abang area as one of the primary centers in Jakarta needs to be laid out in a comprehensive manner both in terms of transportation and space utilization, with reference to the RTRW of DKI Jakarta Province, Regional Regulation No. 1/2012. The arrangement of the Tanah Abang area is carried out by taking into account the float movement pattern, vehicles, patters of public transport services and connectivity between Tanah Abang stations and activitys centers. Based on the principle of public space in the use of space, accessibility is a fundamental thing that needs to be managed in public space in a TOD development area. The importance of the role of the Tanah Abang TOD area. The importance of the role of the Tanah Abang TOD area can be seen from efforts to provide facilities for pedestrians. However, the reality is that now the pedestrian part around the Tanah Abang TOD area has changed its function to become a parking area for visitors vehicles and the activities of street vendors (PKL). Pedestrian parths or pedertrian ways and their facilities around the Tanah Abang TOD need to be studied. Referring to Permen PU No.03/PRT/M/2014 translates pedestrian facilities as pedestrian infrastructure and facilities that must be able to support the smoothness, convenience, and independence of pedestrians, including pedetrians who have physical limitations, the elderly, pregnant women, and small children. Based on the description above, this research was conducted to assess pedestrian facilities, especially on pedestrian paths around the Tanah Abang TOD area, which cinsisted of two objectives, namely (1) Identifying the characteristics of pedestrians at the study site and (2)*

*Identifying the needs and availability of pedestrian facilities at the study location, in accordance with the suitability of the city's spatial layout and aesthetics.*

**Keyword:** *pedestrian; pedestrian facilities; space utilization; TOD; urban aesthetics.*

## PENDAHULUAN

Pentingnya peran Kawasan TOD Tanah Abang yang juga merupakan salah satu sentra primer di Jakarta dapat ditinjau dari upaya penyediaan fasilitas bagi pedestrian. Akan tetapi, kenyataannya kini jalur pedestrian di sekitar kawasan TOD Tanah Abang terlihat semakin beralih fungsi menjadi area parkir kendaraan pengunjung dan kegiatan PKL.

Kawasan stasiun Tanah Abang dan sekitarnya sebagai sentra primer niaga terpadu dengan skala lokal, dengan mengembangkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD). TOD merupakan salah satu pendekatan pengembangan kota yang mengadopsi tata ruang campuran (*mixed use*) 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 menghubungkan langsung dengan tujuan perjalanan. Tempat perhentian angkutan umum mempunyai kepadatan yang relatif tinggi dan biasanya dilengkapi dengan fasilitas parkir, khususnya parkir sepeda.

Secara ideal kawasan TOD memiliki tiga aspek yaitu *density*, *diversity* dan *design*. *Density* berkaitan dengan kepadatan kawasan atau intensitas pemanfaatan lahan yang tinggi, *diversity* berkaitan dengan keberagaman penggunaan lahan dan jenis aktivitas pada kawasan dan desain berkaitan dengan desain kawasan yang ramah terhadap pejalan kaki dan pesepeda.

Pada penelitian sebelumnya telah ada beberapa yang membahas penataan jalur pedestrian namun sebagian besar hanya membahas karakteristik dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pemanfaatan jalur pejalan kaki di sekitar kawasan TOD Tanah Abang. Penelitian ini dilakukan dengan menganalisis Fasilitas Pedestrian Di Sekitar TOD Tanah Abang dari kesesuaian Tata Ruang Dan Estetika Kota. Menurut Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman (ENCLOSURE) yang ditulis oleh Indraswara (2007) mengemukakan empat faktor utama yang mempengaruhi sejauh mana seseorang akan berjalan kaki menurut Untermann (1984). Keempat faktor tersebut adalah waktu, kenyamanan, ketersediaan kendaraan bermotor, dan pola tata guna tanah. Hal inilah antara lain yang akan dilakukan analisis lebih lanjut.

## METODE PENELITIAN

Metode analisis dilakukan secara deskripsi kualitatif. Dengan dilakukan tinjauan observasi lapangan dan analisis terhadap peraturan kebijakan dalam kaitan tata ruang dan estetika kota. Data baik data primer dan data sekunder dilakukan pengolahan data dan di kompilasi. Data yang diperoleh secara deskripsi kualitatif, yaitu terhadap aspek pelaku kegiatan dijalur pedestrian.

### 1) Observasi Lapangan

Obervasi yang dilakukan untuk mengetahui dan mendapat informasi secara real kondisi pedestrian dan fasilitas pedestrian di lokasi kajian. Dengan demikian potret kondisi pedestrian, dan elemen-elemen fasilitas jalur pedestrian yang meliputi : marka, rambu, papan informasi, lampu penerangan, jalur hijau atau vegetasi, tempat duduk, dan tempat sampah, dapat terekam dengan tepat.

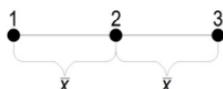
### 2) Pertanyaan terstruktur (Kuesioner)

Pertanyaan terstruktur yang terangkum dalam kuesioner diberikan kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian. Teknis dalam sebuah kuesioner dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan kepada partisipan. Pengajuan pertanyaan bertujuan untuk mengetahui pengetahuan partisipan yang berkaitan dengan pertanyaan penelitian, persepsi partisipan, dan kondisi realita yang dirasakan partisipan terhadap fasilitas pedestrian di sekitar TOD Tanah Abang khususnya dari kesesuaian Tata Ruang dan Estetika Kota.



Kemudian dimasukkan dalam skala pengukuran untuk menentukan bobot penilaian dari fungsi jalur pedestrian supaya dapat ditarik kesimpulan dan saran dari hasil analisis tersebut. Skala Penilaian (*Rating Scale*) adalah cara pengumpulan data yang digunakan dalam observasi untuk menjelaskan, menggolongkan, menilai individu atau situasi. Dalam penelitian ini, menggunakan skala penilaian Grafik (*Graphic Rating Scales*). Dimana peneliti diminta untuk mencek titik tertentu dari suatu kontinum pada suatu garis tertentu. Dalam menentukan Skor, peneliti menggunakan jenjang (range) 3 (1,2,3). Dengan adanya skor, pembobotan penilaian bisa dilakukan. Keterangan sebagai berikut :

- 1 = Sangat tidak baik/sangat rendah/tidak pernah
- 2 = Kurang baik/cukup/kadang-kadang
- 3 = Sangat baik/sangat tinggi/selalu



Dan untuk membuat nilai rata-rata atau Mean menggunakan rumus umum :

$$\bar{x} = \frac{x_1 + x_2 + \dots + x_n}{n}$$

- $\bar{x}$  = rata-rata hitung
- $x_i$  = nilai sampel ke- $i$
- $n$  = jumlah sampel

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Deliniasi wilayah kajian sebagai berikut :



### Landasan Peraturan Kebijakan

Peraturan yang menjadi acuan dalam kajian ini :

1. UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
2. Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
3. Permen ATR Kepala BPN RI No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD).
4. Perda Provinsi DKI Jakarta No 1 Tahun 2012 tentang RTRW Provinsi DKI Jakarta 2030.
5. Perda No. 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi.
6. Pergub No. 41 Tahun 2014 tentang Pengembangan Sentra Primer Tanah Abang.



## 7. Peraturan Gubernur No.44 Tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan TOD.

Beberapa istilah yang menjadi kata kunci pada kajian ini terangkum dalam glosary berikut:

No	Fokus Kajian	Penjelasan	Keterangan
1.	Pedestrian	Pedestrian dapat bermakna pejalan kaki, yaitu orang yang sedang berjalan kaki di ruang lalu lintas jalan	Permen PU No. 03/PRT/M/2014) tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
2.	Fasilitas Pedestrian	Sebagai prasarana dan sarana pedestrian yang harus mampu menunjang kelancaran, kemudahan, dan kemandirian para pedestrian, termasuk pedestrian yang memiliki keterbatasan fisik, lansia, ibu hamil, maupun anak kecil.	Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
3.	Pemanfaatan Ruang	Upaya untuk mewujudkan struktur ruang dan pola ruang sesuai dengan rencana tata ruang melalui penyusunan dan pelaksanaan program beserta pembiayaannya.	UU No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Bab I, Pasal1, angka 14.
4.	TOD	Kawasan TOD adalah kawasan yang terpusat campuran yang terintegregasi dengan moda transportasi dengan radius kawasan 400 meter hingga 800 meter dari pusat transportasi. TOD dikembangkan dalam rangka untuk mengatasi permasalahan kemacetan melalui pengintegrasian sistem jaringan transportasi massal, selain itu TOD juga bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sekaligus mendorong orang untuk berjalan kaki dan menggunakan kendaraan umum.	Permen ATR Kepala BPN RI No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD).
5.	Estetika Kota	estetika dapat dikatakan sebagai sesuatu yang menimbulkan rasa senang, rasa puas, rasa aman, rasa nyaman dan rasa bahagia. Estetika pada dasarnya mempersoalkan hakekat keindahan alam, karya seni, namun demikian estetika dapat pula masuk dalam wilayah tentang keindahan karya-karya teknologi, arsitektur, estetika yang dapat memberikan rasa keindahan secara visual maupun rasa kenyamanan bagi masyarakat penggunaannya.	Dalam perencanaan wilayah dan kota, estetika bersinggungan dengan desain arsitektur kota. Sedangkan dalam arsitektur, estetika tidak hanya menyangkut keindahan yang bersifat visual semata seperti warna, tekstur, simetri, harmoni dan lain sebagainya. Namun, estetika dalam arsitektur juga menyangkut tentang beberapa faktor lain seperti sosial, budaya, ekonomi dan faktor terkait lainnya.

Dalam Pasal 28 huruf c Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (UU 26/2007) diamanatkan mengenai perlunya rencana tata ruang wilayah (RTRW) kota memuat rencana penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pelayanan sosial, ekonomi, dan pusat pertumbuhan wilayah. Namun demikian, ketentuan terkait dengan penyusunan rencana penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki tersebut belum operasional.



Kawasan TOD di DKI Jakarta mengacu pada Pergub DKI Jakarta No. 44 Tahun 2017 Pasal 3 di mana pendekatan perencanaan berskala regional dan/atau kota yang mengutamakan keterpaduan pemadatan campuran seperti hunian, retail, komersial, dan sarana dan prasarana penunjangnya yang berbasis konektivitas dengan stasiun angkutan umum massal serta mengurangi standar penyediaan fasilitas parkir.

Kriteria umum dan teknis bagi penetapan TOD sebagaimana dimaksud pada Pergub DKI Jakarta No. 44 Tahun 2017 Pasal 5 yaitu:

- a. Perpotongan koridor angkutan massal dua atau lebih) dengan salah satunya berbasis rel dengan indikator besarnya bangkitan penumpang (*ridership*) dan keberadaan sistem pengumpan (*feeder system*);
- b. Kawasan dengan nilai ekonomi tinggi dan/atau yang diprediksi akan memiliki nilai ekonomi tinggi; dan
- c. Kawasan yang direncanakan dan/atau ditetapkan sebagai pusat kegiatan dalam radius 350 m untuk zona perkantoran, perdagangan dan jasa, zona campuran, zona perumahan, zona pemerintahan, dan zona pelayanan umum dan sosial (Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta).

Pengembangan TOD mengikuti kriteria atau standar dalam menerapkan prinsip TOD sesuai Permen ATR BPN Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.

### Pengertian Pedestrian

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani *pedosyang* berarti kaki (Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English, A.S Hornby (1998)). Dalam bahasa Inggris, sebagai kata benda, pedestrian berarti "orang yang berjalan kaki" (Kamus Inggris-Indonesia, John dan Hassan, 1982). Fungsi dari jalur pedestrian ini sangat penting bagi pejalan kaki serta jalur pedestrian ini merupakan salah satu elemen yang berpengaruh di dalam **perencanaan tata ruang kota**. Keberadaan pedestrian itu sangat penting karena berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan lainnya, baik kendaraan bermotor atau tidak.

Diharapkan setiap warga kota memiliki kesadaran tentang betapa pentingnya fungsi jalur pedestrian ini. Pedestrian yang jalurnya telah diakomodasi di hampir seluruh wilayah perkotaan mempunyai keinginan yaitu keamanan dan kenyamanan dalam berjalan kaki.

Faktor lain yang mendorong pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian untuk berbagai kegiatan statis dan dinamis, antara lain : terdapat ruang, untuk duduk, perlindungan dari angin, adanya pepohonan, pedagang kaki lima dan tersedianya air.

### Fasilitas Utama Pedestrian

Fasilitas Utama Jalur Pedestrian meliputi :

#### 1) Trotoar

Bagian dari daerah manfaat jalan yang berfungsi sebagai jalur pejalan kaki yang pelayanannya ditingkatkan/diperkeras, yang dirancang berdasarkan kebutuhan minimum dengan memperhatikan keamanan, kelancaran dan kenyamanan bagi pejalan kaki dan penyandang cacat.

#### 2) Penyeberangan pejalan kaki

##### a. *Zebra Cross*

Salah satu jenis penyeberangan jalan sebidang yang dirancang dengan atau tanpa pelindung yang terletak dipersimpangan tanpa alat pemberi isyarat lalu lintas.

##### b. *Pelican Crossing*

Perangkat peralatan teknis yang menggunakan isyarat lampu, berfungsi untuk mengatur pejalan kaki yang melintas disuatu ruas jalan

##### c. **Jembatan penyeberangan orang**

Digunakan untuk menyeberang pejalan kaki dari satu sisi jalan kesisi jalan yang lainnya.

Elemen-elemen material yang umumnya digunakan pada jalur pedestrian adalah paving (beton), bata atau batu.

- Paving atau beton Paving beton dibuat dengan variasi bentuk, tekstur, warna, dan variasi bentuk yang memiliki kelebihan terlihat seperti batu bata, serta pemasangan dan pemeliharaannya mudah. Paving beton ini dapat digunakan diberbagai tempat karena kekuatannya.
- Batu Batu merupakan salah satu material yang paling tahan lama, memiliki daya tahan yang kuat dan mudah dalam pemeliharaannya. Batu granit adalah salah satu yang sering digunakan pada jalur pedestrian yang membutuhkan keindahan.
- Bata Bahan material ini merupakan bahan yang mudah pemeliharaannya, serta mudah pula didapat. Bata memiliki tekstur dan dapat menyerap air dan panas dengan cepat tetapi mudah retak.

### **Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian**

Fasilitas pendukung jalur pedestrian yang menjadi fokus pada kajian ini, meliputi :

#### **1. Marka, Rambu dan Papan Informasi**

Adalah salah satu jenis perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pejalan kaki.

#### **2. Lampu Penerangan**

Memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman. Lampu penerang diletakkan pada jalur fasilitas terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

#### **3. Pagar Pengaman**

Pagar pengaman ditempatkan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan. Pagar pengaman diletakkan dengan tinggi 90 cm.

#### **4. Pelindung/Peneduh**

Jenis pelindung/ peneduh disesuaikan dengan fasilitas pejalan kaki dapat berupa: pohon pelindung, atap, dan lain sebagainya. Pelaksanaan teknis pemasangan pelindung/peneduh mengikuti Pedoman Teknik Lansekap Jalan.

#### **5. Tempat Sampah**

Tempat sampah diletakkan pada jalur fasilitas. Penempatan tempat sampah pada fasilitas pejalankaki hanya untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki.

#### **6. Halte/Tempet pemberhentian bis**

Sarana bagi kendaraan penumpang umum, yang berfungsi sebagai tempat pemberhentian umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang.

#### **7. Drainase**

Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari fasilitas pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada fasilitas pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-genangan air pada saat hujan.

#### **8. Bolar**

Pemasangan *bolard* dimaksudkan agar kendaraan bermotor tidak masuk ke fasilitas pejalankaki sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman bergerak.

#### **9. Fasilitas Telepon Umum**

Telepon umum diletakkan pada jalur fasilitas. Terletak pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan dan bahan yang digunakan ada lah bahan yang memiliki daya tahan yang tinggi.

#### **10. Tempat Duduk**



Tempat duduk diletakan pada jalur fasilitas. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 cm, panjang 150 cm dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

### 11. Ramp

Suatu jalur yang mempunyai kelandaian tertentu atau mendatar yang terletak pada ruas/jalan yang direncanakan untuk pejalan kaki dan penyandang cacat yang pelayanannya dipertimbangkan sehingga bisa dipakai sesuai dengan fungsinya masing-masing.

Dari penjabaran klasifikasi pedestrian berdasarkan sarana perjalanan di atas dijelaskan bahwa akan berhubungan dengan penggunaan moda transportasi. Warpani (1990) menjelaskan lebih lanjut tentang faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi, termasuk berjalan kaki. Faktor tersebut berupa tujuan dan jarak perjalanan. Tujuan perjalanan yang dimaksudkan yaitu zona tujuan yang akan dicapai.

### Pengertian Estetika Kota

Estetika sangat terkait dengan unsur unsur yang menciptakan keselarasan, keserasian, harmoni. Unsur estetika pada penerapannya dalam arsitektur, meliputi : Unsur-unsur simetri dan asimetri, focal point (fokus utama), pola (susunan), kontras, perspektif (3 dimensi), gerak, irama, kesatuan dan proporsi. Di samping itu juga dalam konteks kota dan fasilitas kota terkait dengan unsur-unsur harmoni (selaras/serasi), kontras, warna, tekstur, ornamen, ekspresi, bentuk, struktur bangunan secara utuh, bahan-bahan alam, aliran air, fungsi utilitas pada bangunan, interaksi sinar matahari dengan bayangan, unsur-unsur tepi bangunan, serta unsur-unsur transendental. Sehingga menciptakan harmoni estetika kota secara utuh.

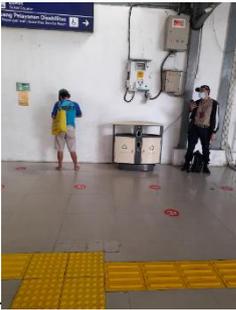
Elemen estetika dalam karya arsitektur merupakan kesatuan wujud yang tidak dapat dipisahkan dan selalu mengikuti perkembangan jaman terkait dengan proses transformasi sosial budaya yang terjadi dalam masyarakat.

**Tabel 1.** Analisis Fasilitas Pedestrian Di sekitar TOD Tanah Abang

No	Elemen Fasilitas Pendukung Pedestrian	Foto	Penjelasan	Analisis Kesesuaian	
				Tata Ruang	Estetika Kota
1.	Marka, Rambu dan Papan Informasi		<p>adalah salah satu jenis perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pejalan kaki.</p>	<p>Peletakan rambu sesuai dengan aturan jalur pedestrian pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 pasal 2 ayat 2 yakni untuk Seminar Nasional dan Diseminasi Tugas Akhir 2022 443 FTSP Series : mewujudkan jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yang aman, nyaman, dan manusiawi sehingga mendorong masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik.</p>	<p>Observasi dilakukan dengan peninjauan ke lapangan, peletakan dan desain rambu selain sebagai petunjuk dan tidak mengganggu pandangan secara estetika kota, melengkapi. Dalam Perda Prov DKI Jakarta No 14 Tahun 2014 tentang RDTR pasal 113 point b dan c bahwa penataan Kawasan Tanah Abang terpadu dengan jalur pejalan kaki, angkutan umum massal, dan taman lingkungan dan jalur hijau sebagai prasarana resapan air, pengendali polusi udara, sosial, dan estetika kota</p>
2.	Lampu Penerangan		<p>Memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman. Lampu penerangandiletakkan pada jalur fasilitas terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.</p>	<p>Observasi di lokasi studi fasilitas pencahayaan sudah tersedia di sepanjang jalur pedestrian menuju TOD Tanah Abang. Lampu penerangan pada koridor kanopi menuju stasiun Tanah Abang pun terpasang dengan jarak yang rapi.</p>	<p>Observasi dilakukan dengan peninjauan ke lapangan, peletakan lampu penerangan berjarak teratur dengan jarak yang sesuai dan konsisten memenuhi estetika kota.</p>
3.	Pagar Pengaman		<p>Pagar pengaman ditempatkan pada</p>	<p>Fasilitas pagar pengaman yang</p>	<p>Fasilitas pagar pengaman yang</p>



No	Elemen Fasilitas Pendukung Pedestrian	Foto	Penjelasan	Analisis Kesesuaian	
				Tata Ruang	Estetika Kota
			titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan. Pagar pengaman diletakan dengan tinggi 90 cm.	terpasang sebagai pembatas pada jalur jalur yang ditetapkan pada TOD Tanah Abang, sebagai pembatas pada jalur 1 yang diperuntukkan untuk zona drop off kendaraan, zona 2 untuk kendaraan roda 3 (bajaj) dan jalur 3 untuk angkot, jak lingko, mikrotrans. Sementara pagar pengaman juga dibuat pada sepanjang jalur antara pasar proyek Tanah Abang dan TOD Tanah Abang (Stasiun <i>Commuterline</i> ), hal ini dimaksudkan juga untuk keamanan pengguna tidak menyeberang sembarangan, tetapi menggunakan <i>skybridge</i> yang tersedia.	terpasang sebagai pembatas pada jalur jalur yang ditetapkan pada TOD Tanah Abang, sebagai pengaman untuk terciptanya keteraturan sehingga pengguna tidak menyeberang sembarangan, tetapi menggunakan <i>skyline</i> yang tersedia.
4.	Pelindung/ Peneduh		Jenis pelindung/ peneduh disesuaikan dengan fasilitas pejalan kaki dapat berupa: pohon pelindung, atap, dan lain sebagainya. Pelaksanaan teknis pemasangan pelindung/ peneduh mengikuti Pedoman Teknik Lanskap Jalan.	Obervasi di lokasi studi fasilitas pelindung/ peneduh sangat baik, berupa vegetasi hijau yang terawat dengan baik. Hal tersebut juga sesuai dengan ketentuan dan memenuhi sebagai salah satu bentuk ruang terbuka hijau (RTH) publik.sebagaimana diamanatkan dalam UU No 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, dalam pasal 29 tersebut dalam penjelasannya juga disebutkan bahwa hal ini juga sebagai wujud menjamin	Secara estetika kota, keberadaan pelindung/ peneddu h sangat mendukung untuk estetika kota, terlebih di kawasan TOD Tanah Abang tanaman peneduh terawat dengan komposisi dan jenis tanaman yang sesuai , rapi dan indah. Hal tersebut juga sesuai dengan ketentuan dan memenuhi sebagai salah satu bentuk ruang terbuka hijau (RTH) publik.sebagaimana diamanatkan dalam UU No 26 tahun 2007 tentang

No	Elemen Fasilitas Pendukung Pedestrian	Foto	Penjelasan	Analisis Kesesuaian	
				Tata Ruang	Estetika Kota
				keseimbangan ekosistem kota.	Penataan Ruang, dalam pasal 29 tersebut dalam penjelasannya juga disebutkan bahwa hal ini juga sebagai wujud menjamin keseimbangan ekosistem kota.
5.	Tempat Sampah	 	Tempat sampah diletakan pada jalur fasilitas. Penempatan tempat sampah pada fasilitas pejalankaki hanya untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki.	Dalam mewujudkan ruang yang aman, nyaman dan berkelanjutan sebagaimana amanat UU No 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang, keberadaan fasilitas tempat sampah menjadi sangat mendukung. Jumlah harus diperbanyak dan posisi peletakan harus diperhatikan. Selain itu kembali kepada kesadaran pengguna pedestrian, utamanya para pejalan kaki, harus dipahami.	keberadaan fasilitas tempat sampah menjadi sangat mendukung. Untuk terciptanya keindahan kota sebagai bagian dari estetika kota.
6.	Halte/Tempat pemberhentian bis		Sarana bagi kendaraan penumpang umum, yang berfungsi sebagai tempat pemberhentian umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang.	Keberadaan halte sebagai tempat pemberhentian bus cukup nyaman, dilengkapi dengan papan informasi dan tempat duduk untuk menunggu.	Pada observasi, keberadaan halte sebagai tempat pemberhentian bus nyaman, dilengkapi dengan papan informasi dan tempat duduk untuk menunggu.
7.	Drainase		Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari fasilitas pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada fasilitas pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-genangan air pada saat hujan.		

No	Elemen Fasilitas Pendukung Pedestrian	Foto	Penjelasan	Analisis Kesesuaian	
				Tata Ruang	Estetika Kota
8.	Bolar		Pemasangan <i>bolard</i> dimaksudkan agar kendaraan bermotor tidak masuk ke fasilitas pejalankaki sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman bergerak.	Bolar yang merupakan tiang pembatas dimaksudkan agar tidak ada penyalahgunaan fungsi ruang, dalam hal ini pedestrian agar tidak dimanfaatkan oleh kendaraan bermotor roda 2. Sehingga pedestrian tetap nyaman digunakan oleh pejalan kaki.	
9.	Fasilitas Telepon Umum	HAMPIR TIDAK DITEMUI  		Saat ini hampir tidak ditemui fasilitas Telepon Umum. Dipastikan, saat ini hampir setiap orang individu memiliki telepon genggam/ <i>handphone</i> . Jakarta sebagai Ibukota, khususnya di koridor utamanya dan di kawasan seperti TOD nya terkoneksi fasilitas wifi sebagai perwujudan <i>smart city</i> .	Saat ini hampir tidak ditemui fasilitas Telepon Umum. Dipastikan, saat ini hampir setiap orang. Mungkin perlu di desain fasilitas ini sehingga dapat menjadi penunjang juga tampilan estetika kota.
10.	Tempat Duduk		Tempat duduk diletakan pada jalur fasilitas. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 cm, panjang 150 cm dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.	Saat observasi ke lapangan, ketersediaan fasilitas tempat duduk di sepanjang pedestrian menuju TOD Tanah Abang cukup. Tempat duduk yang tersedia cukup beragam, terdapat tempat duduk yang letaknya di tempat pemberhentian di sepanjang pedestrian, sebagai	Peletakan tempat duduk yang teratur pada sepanjang pedestrian sekitar TOD Tanah Abang memberikan nilai estetika tersendiri. selain kenyamanan bagi pengguna dan pejalan kaki.

No	Elemen Fasilitas Pendukung Pedestrian	Foto	Penjelasan	Analisis Kesesuaian	
				Tata Ruang	Estetika Kota
				tempat naik/turun penumpang Jaklingko. Tempat duduk yang berada di Halte akhir Jak lingko. Tempat duduk di tempat <i>drop out</i> dan <i>drop in</i> para pengguna kendaraan lain (Gojek, Grab) selain Jaklingko.	
11.	Ramp		Suatu jalur yang mempunyai kelandaian tertentu atau mendatar yang terletak pada ruas/jalan yang direncanakan untuk pejalan kaki dan penyandang cacat yang pelayanannya dipertimbangkan sehingga bisa dipakai sesuai dengan fungsinya masing-masing.	Salah satu tujuan penataan ruang adalah mewujudkan ruang yang aman, nyaman dan berkelanjutan. Yang dimaksud disini adalah bagi semua orang sebagai pengguna, termasuk didalamnya kalangan <i>difabel</i> dan penyandang disabilitas. Keberadaan <i>ramps</i> dimaksudkan untuk itu, yaitu dengan membedakannya dengan jalur yang agak miring pada pedestrian ataupun dengan menggunakan material yang berbeda dengan tekstur yang berbeda sebagai pembeda. Untuk teknis ramp berdasarkan acuan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006.	Keberadaan <i>ramps</i> dimaksudkan untuk pembeda, khususnya untuk kalangan <i>difabel</i> dan penyandang disabilitas. Secara estetika kota, tampilan pada pedestrian, dengan penggunaan material dengan tekstur dan warna yang berbeda, menambah elok secara estetika.

## KESIMPULAN

Pedestrian disekitar kawasan TOD Tanah Abang, dan fasilitas pedestrian secara umum memenuhi dan sesuai dengan ketentuan dan kriteria yang tertuang dalam Permen PU No. 03/PRT/M/2014, yang menerjemahkan, bahwa fasilitas pedestrian sebagai prasarana dan sarana pedestrian yang harus mampu menunjang kelancaran, kemudahan, dan kemandirian para pedestrian, termasuk pedestrian yang memiliki keterbatasan fisik, lansia, ibu hamil, maupun anak kecil.



Sesuai tertuang pada tabel analisis, dari 11 fasilitas pendukung pedestrian, hanya 1 fasilitas yang tidak ada, yaitu tidak tersedianya fasilitas telepon umum. Hal ini dimungkinkan eranya sudah bergeser kepada kepemilikan telepon genggam secara perorangan.

Kawasan TOD Tanah Abang ditetapkan sebagai pengembangan TOD dalam RTRW Provinsi DKI Jakarta, menunjang fungsi perdagangan dan jasa skalakota. Hasil survey diketahui bahwa aktifitas pengguna sebagian besar pejalan kaki 55% untuk bekerja, 25 % untuk berbelanja, 20% aktifitas lainnya. Diketahui pula persepsi pengguna terhadap kondisi fisik pedestrian 67% sangat baik, 28% baik, 5% kurang baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agphin, Muhammad 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*.
- Nasution, AR, D. Widiyastuti, J Purwohandoyo, dalam *Resipatory UGM. Analisis Penilaian Fasilitas Pedestrian Di Kawasan Perkotaan (Kasus Jalan Malioboro - Jalan Margo Mulyo, Yogyakarta)*. Niki," J. Bumi Indones., vol. 5, pp. 1-10, 2016.
- Salean, Semuel Th 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*
- Sirait, J. K. M. , P. D. R. Naibaho, and E. R. Aritonang, "Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan," *J. Arsit. ALUR*, vol. 1, no. 2, pp. 11-21, 2018.
- Dini. 2015. Produksi Padi Jawa Tengah 2014 Turun 6,73 Persen. *Tribun Jateng*.
- Manafe, I. N. 2015. Jokowi Yakin Indonesia 3 Sampai 4 Tahun Capai Ketahanan Pangan. *Tribunnews*.
- Musa, H. 2010. Jateng Surplus 2,5 Juta Ton GKG. *Antara News*
- Pancroma. 2013. *Global Mapper Overlays* [Online]. Available: <http://www.terrainmap.com/rm20.html> [Accessed 14 Mei 2014].
- Sciencegl. 2013. *Geo Surface3D* [Online]. Attleboro. Available: [http://www.sciencegl.com/gis\\_dem/](http://www.sciencegl.com/gis_dem/) [Accessed 14 Mei 2014].
- Arikunto, Suharsimi. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik (Edisi Revisi)*. Jakarta: Rineka Cipta.
- BPS, (2020) : *Kota Jakarta Pusat Dalam Angka*, Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.
- Iswanto (2003). *Mengkaji Fungsi Keamanan dan Kenyamanan Bagi Pejalan Kaki di Jalur Pedestrian*.
- Saryono, (2010) : *Metode Penelitian Kualitatif*. PT. Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. (2007): *Statistika Untuk Penelitian*, Penerbit CV. Alfabeta.
- Kementerian PUPR 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014, Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.
- Kementerian PUPR 2018. *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekasaya Sipil*. Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1995. *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No. 011/T/Bt/1995*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Perda Pronvisi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang *Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi 2014 - 2034*.
- Perda Pronvisi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang *Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi 2014 - 2034*.