

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

*New Urban Agenda* merupakan implementasi untuk mendukung pelaksanaan dan pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan, dimana salah satu visinya adalah mendorong akses terhadap mobilitas perkotaan dan sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses, dan berkelanjutan bagi semua warga, khususnya melalui dukungan terhadap peningkatan infrastruktur yang mudah diakses, aman, efisien, terjangkau, dan berkelanjutan untuk transportasi publik, serta pilihan tidak bermotor seperti berjalan kaki dan bersepeda, dan juga dukungan pada pengembangan kawasan berbasis transit (*Transit Oriented Development*) (Kementerian PUPR, 2017).

Konsep *Transit oriented development* (TOD) merupakan konsep pengembangan kota yang biasa diterapkan pada kawasan-kawasan transit, seperti pada stasiun kereta api, stasiun MRT, halte bus dan sebagainya. *Institute For Transportation and Development Policy* (2017) mendefinisikan TOD atau pembangunan berorientasi transit berarti mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota.

Berjalan kaki merupakan moda transportasi dasar bagi hampir semua manusia. Berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling mudah dan murah, namun kemudahan berjalan kaki juga harus didukung dengan infrastruktur yang mendukung serta dapat memberi kemudahan untuk berjalan kaki (*walkable*). Infrastruktur bagi pejalan kaki merupakan hal dasar yang cukup penting dalam sebuah rancang kota karena sudah tertuang dalam berbagai bentuk peraturan dan kebijakan mengenai infrastruktur pejalan kaki.

Infrastruktur pejalan kaki merupakan elemen penting dalam konsep TOD. Salah satu prinsip dari konsep TOD adalah prinsip berjalan kaki (TOD Standard ITDP, 2017), dimana untuk memenuhi prinsip ini adalah dengan penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang *walkable* untuk semua. *Walkability* menurut *Land Transportation New Zealand* (2008) dalam buku *pedestrian planning and design guide* adalah sejauh mana lingkungan binaan ramah untuk berjalan kaki. “Tujuan dari *walkability* adalah menciptakan lingkungan yang dapat mendorong penggunaan moda transportasi tidak bermotor seperti berjalan kaki untuk mencapai lokasi tujuan terdekat dengan tingkat kenyamanan yang ternilai baik” (Hafnizar, Izziah, & Saleh, 2017).

Hasil penelitian yang berjudul “*Walkability Surveys in Asian Cities*” (Gota, Fabian, Mejia, & Punte, 2010), yang meneliti sekitar 4.500 jalur pedestrian di 13 kota di asia mengidentifikasi bahwa Jakarta sebagai Ibu Kota Negara Indonesia memiliki nilai indeks *walkability* sebesar 48, yang termasuk dalam kategori yang tidak *walkable* atau tidak ramah untuk kegiatan berjalan kaki. “Permasalahan pedestrian di Indonesia adalah masalah yang belum dapat diatasi secara tuntas. Hal ini dikarenakan perencanaan pedestrian tidak dilakukan secara menyeluruh dalam arti tidak saling terkait dengan elemen-elemen perkotaan lainnya” (Mauliani, Purwantiasning, & Aqli, 2013). Permasalahan ini bisa teratasi salah satunya adalah dengan menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sangat berorientasi pada penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang *walkable*.

Hasil penelitian mengenai kawasan TOD Dukuh Atas berjudul “Arahan Peningkatan Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* Pada Kawasan Dukuh Atas, Jakarta”, yang menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria kawasan berbasis TOD menemukan bahwa “berdasarkan indikator *pedestrian friendly (design)* pada kawasan transit Dukuh Atas masih belum sesuai dengan konsep TOD yang diharapkan ataupun masih memiliki fasilitas jalur pedestrian yang tidak *walkable* untuk mendukung kegiatan transit pada kawasan Dukuh Atas” (Muzakkiy, 2016, hal. 206).

Kawasan Dukuh Atas merupakan salah satu kawasan yang ditetapkan menjadi kawasan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD). Kawasan ini terintegrasi dengan berbagai jenis transportasi publik yang merupakan salah satu prinsip dari kawasan TOD itu sendiri, dimana kawasan yang berbasis pada integrasi transportasi publik harus memiliki infrastruktur pejalan kaki yang baik untuk mendukung dan memberikan kemudahan bagi pejalan kaki untuk melakukan transit. Jalur pedestrian di beberapa bagian ruas jalan di Kawasan TOD Dukuh Atas secara umum sudah banyak dilakukan revitalisasi yang cukup signifikan sejak adanya proyek pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta. Secara umum, revitalisasi jalur pedestrian yang dilakukan Pemerintah DKI Jakarta adalah pada peningkatan kondisi serta penambahan lebar jalur pedestrian pada titik-titik tertentu, selain itu jalur pedestrian juga didesain agar ramah bagi penyandang disabilitas meliputi penyediaan ramp (bidang miring), *guiding block*, hingga penyediaan *pelican crossing* untuk menggantikan JPO (jembatan penyeberangan orang) yang tidak ramah bagi penyandang disabilitas. Bahkan revitalisasi juga mencakup pada kesan visual dengan penambahan dan pemuatan karya seni di ruang-ruang terbuka publik.

Revitalisasi jalur pedestrian ini merupakan salah satu upaya pemerintah DKI Jakarta untuk memberikan kemudahan akses bagi para pejalan kaki untuk mencapai tempat tujuannya di kawasan Dukuh Atas serta untuk memberikan kemudahan transit dari berbagai moda transportasi yang saling terintegrasi. Hal ini sesuai dengan visi Jakarta 2017-2022 dalam Panduan Desain Fasilitas DKI Jakarta 2017-2022 yang diterbitkan oleh ITDP Indonesia pada September tahun 2019 dengan slogan “Menuju Jakarta *Walkable* 2022” dengan menciptakan ruang pejalan kaki yang lengkap, aman, nyaman dan humanis serta mendukung peningkatan penggunaan transportasi publik. Pada bulan Juli 2019, ITDP Indonesia melakukan “Audit Aksesibilitas Stasiun MRT” dengan menggunakan TOD Standar 3.0 dan panduan “*Pedestrian First*” berdasarkan 2 prinsip dari TOD Standard 3.0 yakni *Walk and Shift* sebagai indikator penilaian. Adapun salah satu hasil dari penilaian aksesibilitas stasiun MRT tersebut yaitu menyebutkan bahwa “kualitas jalur pejalan kaki di seluruh stasiun MRT Jakarta tidak memenuhi target. Namun, secara umum,

kualitas jalur pejalan kaki di area sekitar stasiun bawah tanah MRT Jakarta lebih baik dibandingkan dengan area sekitar stasiun layang MRT Jakarta” (ITDP, 2019).

Berdasarkan penjelasan-penjelasan diatas, perlu untuk mengetahui mengenai kualitas jalur pedestrian berdasarkan indeks *walkability* di dalam Kawasan TOD Dukuh Atas ini yang merupakan titik integrasi antar moda transportasi publik serta mengetahui penilaian dari masyarakat terhadap jalur pedestrian yang sudah dilakukan revitalisasi di Kawasan TOD Dukuh Atas ini.

Tingkat kepuasan terhadap jalur pedestrian berdasarkan penilaian dari masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian juga dapat menjadi indikator apakah jalur pedestrian yang disediakan sudah mampu memenuhi standar puas dari pandangan masyarakat, dimana dalam hal ini masyarakat merupakan subjek utama yang merasakan dampak dari ketersediaan fasilitas tersebut. Dalam hal ini tingkat kepuasan terhadap jalur pedestrian di sekitar titik simpul transportasi di kawasan TOD Dukuh Atas dapat menjadi salah satu acuan mengenai kondisi dan kualitas jalur pedestrian di kawasan ini berdasarkan sudut pandang pejalan kaki.

## 1.2 Rumusan Masalah

Jalur pedestrian yang terintegrasi dan ramah bagi pejalan kaki merupakan hal yang cukup penting dalam perancangan suatu kawasan, dimana hal ini dapat memberikan kemudahan akses dengan aman dan nyaman untuk mencapai tujuan dengan berjalan kaki terutama untuk mengakses transportasi publik yang juga dapat meningkatkan daya tarik masyarakat untuk berkegiatan dengan berjalan kaki, hal ini bisa berdampak pada penurunan penggunaan kendaraan pribadi serta membangun lingkungan pejalan kaki yang aktif. Dukuh Atas merupakan kawasan yang ditetapkan menjadi salah satu kawasan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) dan sebagai kawasan pusat transportasi publik di Jakarta, Kawasan TOD memiliki salah satu prinsip utama yaitu jalur berjalan kaki, dimana kawasan Dukuh Atas sebagai pusat simpul transportasi publik harus memiliki konektivitas dan kondisi jalur pedestrian yang baik untuk memberikan kemudahan pergerakan transit atau perpindahan moda, baik dari segi kualitas jalur pedestrian dan juga sarana dan

prasarana pendukungnya. Permasalahan jalur pedestrian di Kawasan TOD Dukuh Atas diantaranya adalah masih adanya pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pedestrian untuk berdagang hingga kendaraan yang parkir di jalur pedestrian sehingga mengganggu kegiatan berjalan kaki. Pertanyaan penelitian yang muncul dari latar belakang yang sudah dibahas yaitu “Bagaimana tingkat *walkability* jalur pedestrian di Kawasan TOD Dukuh Atas?”.

### 1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat *walkability* jalur pedestrian di Kawasan TOD Dukuh Atas.

Berdasarkan tujuan tersebut, maka sasaran yang dituju dalam penelitian ini adalah:

1. Teridentifikasinya karakteristik pengguna jalur pedestrian di sekitar Stasiun MRT Dukuh Atas.
2. Teridentifikasinya kondisi eksisting jalur pedestrian di Kawasan TOD Dukuh Atas.
3. Teridentifikasinya indeks *walkability* jalur pedestrian di Kawasan TOD Dukuh Atas.
4. Teridentifikasinya tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pedestrian di sekitar Stasiun MRT Dukuh Atas.

### 1.4 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup penelitian ini terdiri dari ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup substansi memuat penjelasan mengenai batasan-batasan dan bahasan dalam penelitian ini sedangkan ruang lingkup wilayah memuat wilayah yang akan diteliti yang kemudian disajikan dalam bentuk peta.

#### 1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi dalam penelitian ini menyajikan penjelasan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan *walkability* jalur pedestrian.

### A. Karakteristik Pengguna Jalur Pedestrian

Identifikasi karakteristik pengguna jalur pedestrian dilakukan untuk mengetahui secara umum pengguna jalur pedestrian di sekitar Stasiun MRT Dukuh Atas yang meliputi jenis kelamin, usia, pekerjaan, tempat tinggal, tujuan perjalanan serta moda transportasi yang digunakan para pejalan kaki untuk tiba di sekitar Stasiun MRT Dukuh Atas.

### B. Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian

Identifikasi kondisi eksisting jalur pedestrian dilakukan untuk mengetahui konektivitas jalur pedestrian dan untuk mengetahui seberapa baik kualitas jalur pedestrian pada radius 800 meter dari Stasiun MRT Dukuh Atas. Identifikasi dilakukan pada ketersediaan jalur pedestrian hingga jalur penyeberangan dan elemen jalur pedestrian berupa kondisi dan elemen pendukungnya.

### C. *Walkability Index*

Penilaian *walkability* dalam penelitian ini menggunakan 9 parameter yang dibagi ke dalam 2 variabel, parameter ini secara umum menilai kondisi fisik jalur pedestrian, pejalan kaki, pengendara kendaraan serta lingkungan di sekitar jalur pedestrian. Penilaian dilakukan berdasarkan skoring pada tiap parameter. Untuk lebih jelasnya variabel dan parameter dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1.1**  
**Variabel Penelitian**

Variabel	Parameter
Keselamatan & Keamanan	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain
	Keselamatan penyeberangan
	Keamanan terhadap kejahatan
	Perilaku pengendara bermotor
Kenyamanan & Daya Tarik	Ketersediaan dan kondisi jalur pedestrian
	Infrastruktur untuk disabilitas
	<i>Amenities</i> (ketersediaan fasilitas pendukung)
	Kendala/Hambatan
	Ketersediaan jalur penyeberangan

Sumber: Krambeck, 2006 dan Leather et al, 2011

Identifikasi penilaian pada masing-masing parameter di jalur pedestrian dilakukan menggunakan skoring, setiap parameter memiliki penjelasan skoring yang berbeda. Skoring untuk penilaian adalah 1 untuk nilai terendah dan 5 adalah nilai yang tertinggi. Berdasarkan nilai skoring pada tiap parameter di jalur pedestrian yang diteliti, selanjutnya akan dihitung nilai rata-rata pada setiap parameter berdasarkan bobot pada tiap parameternya sehingga dapat dihasilkan nilai *walkability*. Untuk lebih jelasnya cara perhitungan indeks *walkability* dapat dilihat pada metode analisis di bab 3.

#### **D. Tingkat Kepuasan Pengguna Jalur Pedestrian**

Identifikasi tingkat kepuasan pengguna jalur pedestrian dilakukan untuk mengetahui tingkat keselamatan, keamanan serta kenyamanan berdasarkan persepsi pengguna jalur pedestrian di sekitar Stasiun MRT Dukuh Atas. Identifikasi dilakukan dengan menggunakan parameter-parameter seperti pada perhitungan *walkability index (Global Walkability Index)* yang selanjutnya disebarkan kuesioner kepada masyarakat umum yang pernah menggunakan jalur pedestrian di sekitar Stasiun MRT Dukuh Atas. Kuesioner berisikan pertanyaan-pertanyaan berdasarkan parameter *walkability* yang berkaitan dengan tingkat kepuasan dengan memberikan jawaban berdasarkan 5 kategori yang sudah ditentukan, yaitu sangat tidak puas, tidak puas, netral, puas, dan sangat puas.

##### **1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah**

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini ditentukan berdasarkan kebijakan-kebijakan mengenai kawasan TOD di DKI Jakarta. Kebijakan yang digunakan dalam menentukan wilayah penelitian diantaranya adalah Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta Tahun 2011-2030, Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi (RDTR-PZ), dan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 140 Tahun 2017 Tentang Penugasan Perseroan Terbatas MRT Jakarta Sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan *Transit Oriented Development* Koridor (Utara-Selatan). Berdasarkan kebijakan-kebijakan tersebut disebutkan ada beberapa kawasan yang ditetapkan sebagai pengembangan

pusat kegiatan pada simpul angkutan umum massal yang menerapkan konsep *Transit Oriented Development*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1.2**  
**Kebijakan Penentuan Kawasan TOD**

No	Peraturan	Lokasi Kawasan TOD
1	Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta Tahun 2011-2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dukuh Atas</li> <li>• Manggarai</li> <li>• Harmoni</li> <li>• Senen</li> <li>• Blok M, dan</li> <li>• Grogol</li> </ul>
2	Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi (RDTR-PZ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmoni</li> <li>• Senen</li> <li>• Grogol</li> <li>• Blok M</li> <li>• Dukuh Atas</li> <li>• Manggarai</li> <li>• Pulo Gebang, dan</li> <li>• Jatinegara</li> </ul>
3	Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 140 Tahun 2017 Tentang Penugasan Perseroan Terbatas MRT Jakarta Sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan Transit Oriented Development Koridor (Utara-Selatan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundaran HI</li> <li>• Dukuh Atas</li> <li>• Setiabudi</li> <li>• Bendungan Hilir</li> <li>• Istora</li> <li>• Senayan</li> <li>• Blok M, dan</li> <li>• Lebak Bulus</li> </ul>

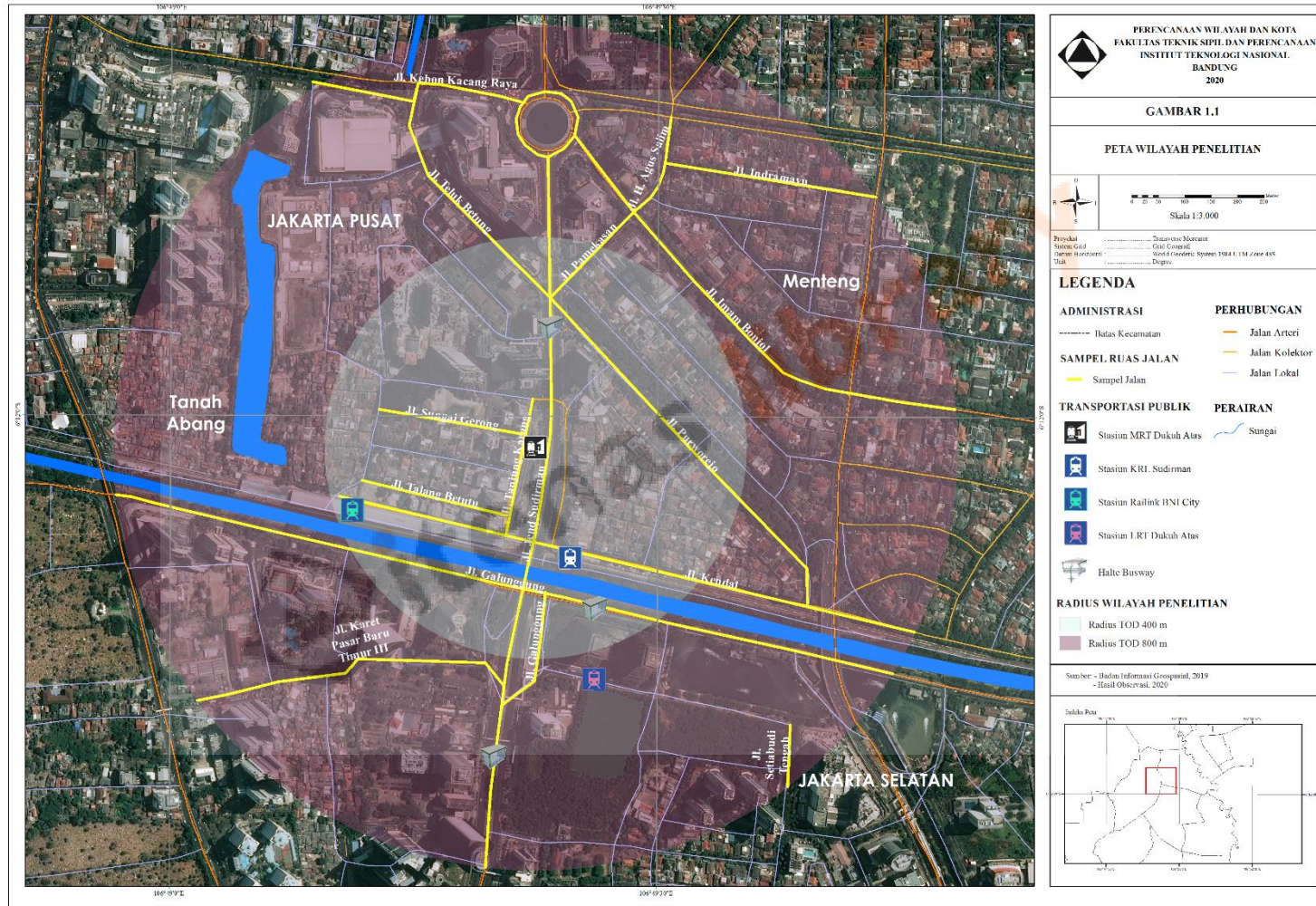
Sumber: Hasil Studi Literatur, 2020

Berdasarkan kebijakan mengenai kawasan TOD di DKI Jakarta, terdapat 2 kawasan TOD yang sama diantara ketiga kebijakan tersebut yaitu kawasan TOD Dukuh Atas dan kawasan TOD Blok M. Kawasan TOD Dukuh Atas terintegrasi dengan 5 moda transportasi publik, yaitu MRT Jakarta, Bus Transjakarta, kereta komuter (*Commuter line*), Kereta Bandara (*railink*) dan Kereta *Light Rapid Transit* (LRT) yang sedang dalam tahap konstruksi. Sedangkan untuk kawasan TOD Blok M hanya terintegrasi dengan 2 moda transportasi publik yaitu MRT Jakarta dan Bus Transjakarta. Berdasarkan pertimbangan tersebut maka kawasan TOD Dukuh Atas akan dipilih untuk lokasi dalam penelitian ini.



Kriteria lingkungan kawasan TOD menurut Peraturan Menteri ATR Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit adalah radius 400-800 meter dari simpul transit yang merupakan jangkauan atau kemudahan  $\leq 5$  menit hingga  $\leq 10$  menit untuk berjalan kaki. Berdasarkan karakteristik TOD, skala kawasan TOD merupakan kawasan pada radius  $\frac{1}{4}$  mil –  $\frac{1}{2}$  mil (400-800 m) atau kemudahan berjalan kaki selama 5-10 menit dari titik transit (Florida TOD Guidebook, 2012). Berdasarkan literatur tersebut, asumsi yang didapat adalah radius TOD 400 meter merupakan jarak nyaman untuk berjalan kaki ke zona titik transit yang berarti dalam area ini memfokuskan pengembangan area untuk *non-motorized* untuk memberikan kemudahan berjalan kaki, sedangkan untuk radius TOD 800 meter merupakan jarak maksimal untuk berjalan kaki ke zona titik transit. Maka dari itu, lingkup wilayah yang digunakan adalah pada radius TOD 400 meter dan radius TOD 800 meter.

Lingkup wilayah dalam penelitian ini terbagi dalam radius 400 meter dan radius 800 meter dari titik simpul yang berlokasi di Stasiun MRT Dukuh Atas. Secara administrasi kawasan TOD Dukuh Atas ini termasuk dalam wilayah Kecamatan Menteng, Kecamatan Tanah Abang, dan Kecamatan Setia Budi. Untuk lebih jelasnya mengenai ruang lingkup wilayah dan sampel ruas jalan yang dipilih dapat dilihat pada gambar berikut.



### **1.5 Sistematika Penulisan**

Adapun sistematika penulisan dalam penyusunan laporan penelitian ini terbagi menjadi 6 (enam) bab yaitu pendahuluan, kajian pustaka, metodologi penelitian, jalur pedestrian di kawasan tod dukuh atas, *walkability* dan kepuasan terhadap jalur pedestrian, dan kesimpulan dan rekomendasi. Penjelasan sistematika penyusunan laporan ini adalah sebagai berikut:

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah, dan sistematika penulisan.

#### **BAB 2 KAJIAN PUSTAKA**

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai berbagai kajian literatur yang berkaitan dengan penelitian, studi terdahulu terkait topik penelitian, dan kesimpulan mengenai teori-teori tersebut.

#### **BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai jenis penelitian, metode pengumpulan data, metode analisis, kerangka analisis dan desain penelitian.

#### **BAB 4 JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN TOD DUKUH ATAS**

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai gambaran umum mengenai kondisi jalur pedestrian di kawasan TOD Dukuh Atas.

#### **BAB 5 WALKABILITY DAN KEPUASAN TERHADAP JALUR PEDESTRIAN**

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai proses dan hasil analisis mengenai penelitian ini.

#### **BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Pada bab ini berisi penjelasan mengenai kesimpulan, rekomendasi, kelemahan studi, dan rekomendasi studi lanjutan berdasarkan hasil penelitian yang sudah didapatkan.