



JURNAL ARSITEKTUR ARCADE

p-ISSN: 2580-8613 (Cetak)

e-ISSN: 2597-3746 (Online)

<http://jurnal.universitaskebangsaan.ac.id/index.php/arcade>



KAJIAN KELAYAKAN FASILITAS PEJALAN KAKI PADA KAWASAN STASIUN PONDOK CINA

Devi Dwi Erianti¹, Agung Budi Sardjono²

Teknik Arsitektur, Universitas Diponegoro Semarang

E-mail: devidwierianti@gmail.com, agungbsardjono@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:

11 Agustus 2022

Direvisi:

6 September 2022

Disetujui terbit:

24 September 2022

Diterbitkan:

Cetak:

29 November 2022

Online

15 November 2022

Abstract: As a public facility, stations must meet the needs of their users including pedestrian paths. The feasibility of the pedestrian paths can be seen from various aspects such as the width of the street and the comfort of the user. In Indonesia most of the pedestrian paths do not meet the specified criteria or even do not have the pedestrian paths. To verify, a survey was conducted in the area of Pondok Cina Station. The research method used is qualitative with a case study approach to analyse and explain existing problems and compare them with related literature. The results of the study show the feasibility of a pedestrian facility that can be used as a design recommendation.

Keyword: Public Facility, Pedestrian Paths, Rail Station

Abstrak: Sebagai fasilitas publik, stasiun harus memenuhi kebutuhan pengguna. Salah satunya jalur pejalan kaki dimana kelayakan dari jalur pejalan kaki ditinjau dari beberapa aspek, salah satunya adalah lebar ruang jalan dan kenyamanan pejalan kaki sebagai pengguna. Tidak jarang fasilitas pejalan kaki tidak sesuai dengan standar yang sudah ditentukan. Untuk meninjau kelayakan tersebut dilakukan studi pada kawasan Stasiun Pondok Cina, Kota Depok. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan studi kasus untuk menganalisis dan menggambarkan permasalahan yang ada lalu dibandingkan dengan studi literatur terkait. Hasil dari penelitian dapat diketahui kelayakan fasilitas pejalan kaki yang dapat digunakan sebagai rekomendasi dalam perancangan.

Kata Kunci: Fasilitas Publik, Jalur Pejalan Kaki, Stasiun Kereta

PENDAHULUAN

Prasarana merupakan kelengkapan dasar fisik yang meliputi transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lainnya yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia dalam hal sosial dan ekonomi (Grigg, 1988). Dalam transportasi, hingga saat ini Indonesia sudah menyediakan berbagai macam sarana transportasi untuk menunjang kebutuhan mobilitas masyarakat. Hal serupa juga terjadi di Kota Depok mulai dari angkutan umum, KRL (*Commuter Line*), ojek ataupun taxi *online* dapat menjadi pilihan transportasi umum di Kota Depok. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Bonita & Lukman, 2022), salah satu dari bentuk ruang publik yang menyediakan kemudahan untuk berpindah dari satu tempat dari tempat lain (Anjani & Ariastita, 2021) dimana ruang publik haruslah memiliki akses yang bebas dan tidak dibatasi (Carmona, Magalhaes, & Hammond, 2008). Integrasi antar moda pada pembangunan jaringan angkutan umum harus diperhatikan, karena dapat meningkatkan keinginan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum tersebut (Pratiwi & Sitorus, 2019). Tersedianya jalur pejalan kaki menjadi faktor penting dalam keberhasilan jaringan angkutan umum, sehingga jalur pejalan kaki harus

direncanakan dengan baik dan sesuai dengan fungsinya. Jalur pejalan kaki merupakan salah satu dari elemen kota yang berfungsi sebagai ruang publik. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Pasal 25 No. 22 Tahun 2009, setiap jalan yang diperuntukan sebagai lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki dan kaum disabilitas. Stasiun Pondok Cina merupakan salah satu dari pilihan moda transportasi yang ada di Kota Depok.

Stasiun yang terletak di Jl. Pondok Cina, Beji, Kota Depok ini berdampingan dengan Jl. Margonda Raya, yang merupakan pusat komersil, Universitas Indonesia, dan Universitas Gunadarma. Oleh karena itu kawasan stasiun ini memiliki tingkat mobilitas yang cukup tinggi karena berada di pusat Kota Depok. Dengan tingginya mobilitas pada kawasan tersebut, maka masyarakat dapat dengan mudah berkegiatan dengan berjalan kaki.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kelayakan dari fasilitas pejalan kaki yang disediakan berdasarkan standar yang telah ditentukan oleh Menteri PUPR dalam SE Menteri PUPR No.02/SE/M tahun 2018. Evaluasi dari fasilitas pejalan kaki di stasiun Pondok Cina diharapkan dapat menjadi rekomendasi untuk meningkatkan kualitas pada fasilitas pejalan kaki.

TINJUAN PUSTAKA

Prasarana Jalur Pedestrian

Pedestrian berasal dari Bahasa Yunani, Pedos yang berarti kaki. Oleh karena itu, pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki (Listianto, 2006). Jalur pedestrian merupakan sebuah fasilitas pada ruang jalan yang disediakan untuk pejalan kaki, dimana rancangan jalur pejalan kaki harus aman, nyaman, menarik, dan dapat digunakan oleh semua kalangan masyarakat (Kementerian PUPR, 2019; Suwarlan, 2020). Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M tahun 2014, prasarana jalur pejalan kaki adalah fasilitas yang disediakan untuk pejalan kaki dan para difable di mana permukaannya diperkeras dengan material yang tidak licin, dapat menyerap air, perawatan mudah, dan tidak menyilaukan (Handayani, Irwansyah, & Isya, 2018). Fasilitas pejalan kaki merupakan semua bangunan yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan pejalan kaki yang dibedakan menjadi [1] fasilitas utama dapat berupa trotoar dan penyebrangan jalan, dan [2] fasilitas pendukung yang berisi elemen trotoar seperti *signage*, lampu penerangan, pagar pengaman, dan lain-lain (Wowor, Kumurur, & Lefrandt, 2019).

Elemen Jalur Pejalan Kaki

Dalam perencanaan jalur pedestrian harus mempertimbangkan beberapa faktor seperti faktor keamanan, faktor kenyamanan, ruang berjalan yang tersedia, dan tersedianya fasilitas publik (Sakinah, Kusuma, Tampubolon, & Prakarso, 2018). Hal tersebut dikarenakan masyarakat cenderung memilih untuk berjalan kaki di situasi yang membuat mereka merasa aman, nyaman, dan memiliki suasana berjalan yang menyenangkan. Menurut Ujang dalam Wowor, et al. (2019) terdapat 15 elemen untuk jalur pejalan kaki yang beberapa diantaranya adalah:

- 1) Jalur trotoar yang jelas dan terarah (*Directness of walkways/routes*),
- 2) Kelancaran jalur (*Continuity of walkway/routes*),
- 3) Fasilitas pejalan kaki (*Pedestrian facilities*),
- 4) Kondisi trotoar (*Condition of pavement*),
- 5) Rambu pejalan kaki (*Walking routes signage*),
- 6) Daya tarik visual (*Visual attractiveness*),
- 7) Kenyamanan berjalan (*Comfort of walking*), dan
- 8) Aman dari gangguan arus lalu lintas (*Safety of traffic*).

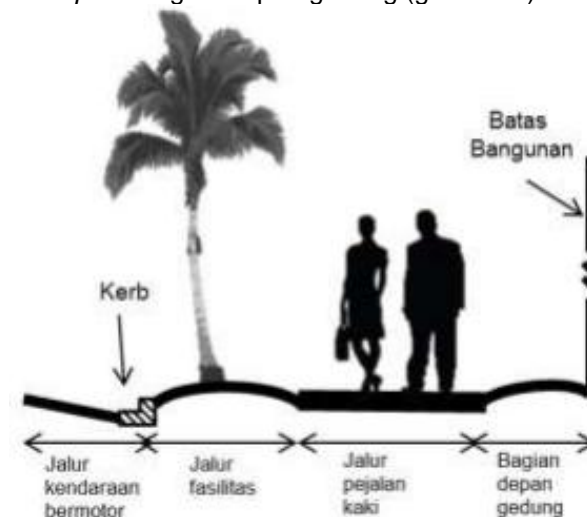
Selain itu menurut Fitzsimons (2013), lingkungan fungsional dan *streetscape* menjadi elemen penting dalam jalur pedestrian. Lingkungan fungsional adalah tentang kepadatan, konektivitas, dan tata guna lahan. Lingkungan fungsional dapat berupa jalan, bangunan, jalur pejalan kaki serta konektivitasnya yang berdampak pada tingkat mobilitas suatu lingkungan. Selain itu, *streetscape* merupakan elemen visual jalan seperti ruang terbuka, bangunan yang berdekatan, area hijau, dan furnitur jalan sebagai karakteristik sebuah lingkungan.

Standar Jalur Pedestrian

Bila merujuk pada SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M tahun 2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, fasilitas pedestrian meliputi:

- 1) Jalur pejalan kaki,
- 2) Fasilitas pendukung pejalan kaki,
- 3) Jalur fasilitas,
- 4) Jalur pemandu,
- 5) Marka jalan,
- 6) Median, dan
- 7) Penyebrangan,

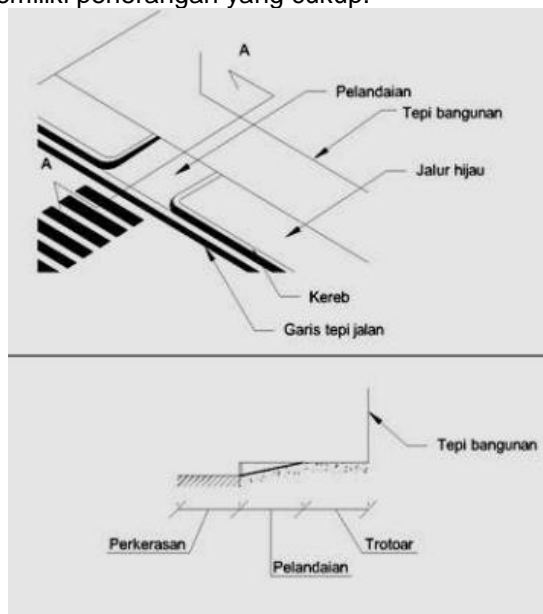
Dalam perencanaan jalur pedestrian, sekurang-kurangnya terdapat jalur pejalan kaki, jalur fasilitas, dan *space* bagian depan gedung (gambar 1).



Gambar 1. Zonasi Jalur Pedestrian

Sumber: SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/2018

Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 60 cm dengan lebar efektif 1,5 m hingga 4 m, sesuai dengan kategori jalan. Pelandaian pada jalur pedestrian diletakkan di area persimpangan, jalan masuk, dan tempat penyebrangan orang untuk memfasilitasi pejalan kaki yang menggunakan kursi roda (gambar 2). Tingkat kelandaian minimal adalah 8% (1:12) serta maksimum 12% (1:12), dan harus memiliki penerangan yang cukup.



Gambar 2. Contoh Pelandaian

Sumber: SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018

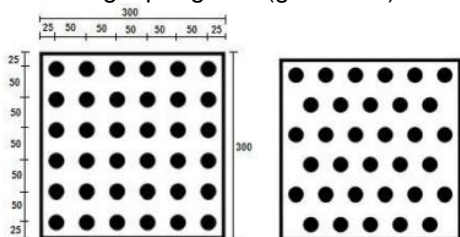
Penyebrangan jalan orang diaplikasikan pada persimpangan ataupun ruas jalan yang dapat berupa [1] Penyebrangan zebra, terdapat di persimpangan tanpa/atau dengan lampu lalu lintas; [2] Penyebrangan pelican, dipasang pada ruas jalan dengan minimal 300 m dari persimpangan; dan [3] *Pedestrian platform*, permukaannya lebih tinggi dari permukaan jalan yang biasanya ditempatkan pada jalan lokal, jalan kolektor, dan lokasi tempat menjemput atau menurunkan penumpang (gambar 3).



Gambar 3. Contoh *Pedestrian Platform*

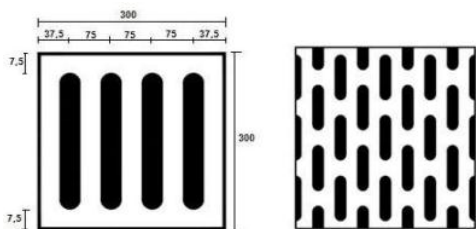
Sumber: SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018

Jalur pemandu digunakan oleh orang berkebutuhan khusus yang memerlukan informasi khusus pada permukaan jalur pedestrian. Jalur ini dapat berupa [1] Ubin kubah sebagai peringatan (gambar 4). dan ubin garis sebagai pengarah (gambar 5).



Gambar 4. Standar Ubin Peringatan

Sumber: SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018



Gambar 5. Standar Ubin Pengarah

Sumber: SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018

Fasilitas pendukung pejalan kaki dapat berupa rambu dan marka, lampu penerangan yang terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m, pagar pengaman yang diletakkan di jalur fasilitas dengan tinggi 90 cm menggunakan bahan metal/beton, jalur hijau dengan lebar 150 cm yang ditanami tanaman peneduh, tempat duduk diletakkan setiap jarak 10 m dengan standar lebar tempat duduk 40-50 cm dan panjang 150 cm, tempat sampah diletakkan setiap 20 m serta pada persimpangan, dan drainase dengan lebar 50 cm dan tinggi 50 cm.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini mengidentifikasi serta menganalisis permasalahan pada objek studi yang dilakukan dengan cara observasi. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan studi

kasus. Menggunakan kualitatif untuk mendeskripsikan ataupun menggambarkan suatu kejadian (Yusuf, 2014) sedangkan studi kasus digunakan untuk mempelajari suatu peristiwa, kelompok, atau satu orang dengan mengumpulkan data dari beberapa sumber informasi yang terkait (Wahyuningsih, 2013; Yusuf, 2014; Samsu, 2017). Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengobservasi studi kasus melalui daring karena efek dari pandemi COVID-19. Data di dapat dari studi literatur, baik dalam bentuk jurnal atau buku, peraturan pemerintah, dan isu terkini dari media internet.

Metode analisis yang digunakan terdiri dari 2 (dua) langkah yaitu analisis data deskripsi, menggambarkan permasalahan yang ada pada objek studi dan analisis data komparatif, menganalisis data yang telah digambarkan dengan membandingkan data lapangan dengan data literatur yang digunakan. Hasil dari analisis penelitian ini yaitu kelebihan serta kekurangan pada objek studi.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Stasiun Pondok Cina merupakan stasiun kereta api kelas 2 (dua) dengan dua peron yang terletak di Jalan Pondok Cina, Beji, Kota Depok. Stasiun ini berdekatan dengan Jalan Margonda Raya yang merupakan pusat dari Kota Depok sehingga merupakan stasiun tersibuk nomor 2 (dua) di Kota Depok. Nama Pondok Cina diambil dari sejarah lokasi tersebut yang merupakan permukiman para pedagang etnis Tionghoa pada masa lalu.



Gambar 6. Lokasi Obyek Studi

Sumber: Geoportal Bappeda Kota Depok (2017)

Fasilitas yang ada di sekitar kawasan stasiun seperti fasilitas kesehatan yaitu Rumah Sakit Bunda Margonda; fasilitas pendidikan yaitu Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma; fasilitas perbelanjaan yaitu Mall Margocity, Depok Town Square, dan pusat komersil yang ada di sepanjang Jalan Margonda Raya; dan kawasan permukiman. Fungsi bangunan yang berada di dekat stasiun di dominasi oleh ruko sebagai tempat makan dan menjual barang/jasa *fotocopy*. Terdapat area khusus PKL (Pedagang Kaki Lima) yang berada di samping stasiun dan memakan sebagian jalan, dan terdapat 2 (dua) bangunan kosong yang berada tidak jauh dari stasiun.

Berdasarkan data dari internet dan pengukuran dari Google Earth, didapat bahwa lebar jalan Pondok Cina adalah 3,6 m dengan panjang ruas jalan yaitu

300,39 m. Tidak terdapat jalur pejalan kaki atau trotoar di sepanjang Jalan Pondok Cina, padahal menurut SNI Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki tahun 2018 disebutkan bahwa jalan yang dilalui oleh kendaraan umum haruslah memiliki fasilitas trotoar dengan lebar maksimal 3 m dan lebar efektif 1,9 m jika dilihat dari kelompok jalan. Jalan Pondok Cina adalah jalan lokal, lebar efektif digunakan untuk ruang orang berjalan dua arah.



Gambar 7. Suasana Sekitar Stasiun
Sumber: Google Earth (2021)

Pada pukul 05.30 – 10.00 WIB dan pukul 16.30 – 20.00 merupakan tingkat tertinggi keramaian yang ada di Jalan Pondok Cina. Banyaknya kendaraan motor yang lewat dan berhenti di depan stasiun menghalangi laju kendaraan motor lain. Dengan adanya deretan ruko tempat makan di samping stasiun membuat para pengunjung yang membawa kendaraan bermotor memarkirkan motor mereka di pinggir jalan karena tidak tersedianya lahan parkir. Dua permasalahan di atas membuat para pejalan kaki kesulitan ketika melewati Jalan Pondok Cina.

Bagian kiri depan stasiun digunakan sebagai tempat para PKL (Pedagang Kaki Lima) berjualan dan mengambil ruang untuk pejalan kaki. Para pejalan kaki berjalan bersamaan dengan kendaraan motor yang melintas ditambah dengan mobil *pick up* yang terkadang melintas, digunakan untuk memberi *supply* ke warung di sekitar stasiun. Permasalahan tersebut mengurangi nilai kawasan secara visual karena dengan adanya PKL dan padatnya lalu lintas membuat kawasan terlihat sesak dan tidak teratur.

Drainase yang ada di sepanjang Jalan Pondok Cina hanya tersedia pada 1 (satu) sisi saja dengan lebar 50 cm yang sudah sesuai dengan SNI, namun kondisi drainase rusak di beberapa titik dan dipenuhi oleh sampah akibat tidak tersedianya tempat sampah di sepanjang jalan. Pemandirian untuk masuk ke stasiun hanya diberikan *ramp* dengan perkerasan semen, namun di depannya terdapat *bollard* atau tiang untuk menghalangi kendaraan melintas. Hal tersebut membuat pengguna kursi roda kesulitan memasuki stasiun. Vegetasi yang ada di sepanjang Jalan Pondok Cina adalah pohon pucuk merah yang ditanam di tong besar terbuat dari besi. Tinggi rata-rata pohon adalah ±2m dan di dalam tong tersebut ditemukan banyak sampah.

Bila dibuat perbandingan dari data lapangan dengan data teori yang ada maka akan mendapatkan kelebihan dan kekurangan dari objek studi, yang dapat dilihat pada tabel 1 di bawah berikut:

Tabel 1. Perbandingan Data Lapangan Dengan Data Sekunder

Nama Komponen	Data Lapangan	Standar Jalur Pejalan Kaki
Jenis Jalan	Jalan lokal 2 Jalur tak terbagi dan tanpa trotoar	Jalan lokal dengan 2 jalur tak terbagi harus memiliki trotoar dan fasilitas penyebrangan orang sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)
Lebar Trotoar	-	Lebar trotoar maksimal 3 m, dibagi 4 zona: <ul style="list-style-type: none"> • Kerb, lebar max 0,15 m; • Jalur fasilitas, lebar 0,75 m; • Lebar efektif 1,9 m; • Bagian depan gedung, minimal 0,15 m
Fasilitas Penyebrangan	-	Penyebrangan jalan sebidang (<i>zebra cross</i> atau <i>pedestrian platform</i>) dipasang di persimpangan dengan menggunakan atau tidak lampu lalu lintas
Fasilitas Kebutuhan Khusus	Pemandirian dengan perkerasan semen di depan stasiun, lebar ±60 cm dan terhalang <i>bollard</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat ruang gerak untuk tuna netra dan kursi roda, minimal 80 cm • Terdapat lajur pemandu berupa ubin/blok kubah ataupun garis dengan ukuran 30x30cm
Rambu dan Marka Jalan	-	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat rambu/informasi untuk pejalan kaki disabilitas • Untuk daerah yang banyak dilalui pejalan kaki diberikan rambu peringatan batas kecepatan dan rambu
Tempat Sampah	-	Terletak setiap jarak 20 m dan di titik-titik tertentu sesuai dengan kebutuhan

Tempat Duduk	-	Terletak di setiap jarak 10 m dengan dimensi lebar 40-50 cm dan panjang 150 cm, terbuat dari metal dan beton cetak.
Drainase	Hanya di satu sisi jalan, lebar drainase 50 cm	Minimal memiliki lebar 50 cm dan tinggi 50 cm
Lampu Penerangan	Terletak di satu sisi jalan setiap jarak 10 m	Terletak setiap jarak 10 m.

KESIMPULAN

Hasil dari analisa dan pembahasan pada penelitian mengenai kelayakan fasilitas pejalan kaki pada kawasan stasiun Pondok Cina yang berlokasi di Jalan Pondok Cina, dapat disimpulkan bahwa fasilitas pejalan kaki di Jalan Pondok Cina belum layak untuk pejalan kaki. Permasalahan utama yang ada adalah tidak tersedianya jalur pejalan kaki atau trotoar pada kawasan. Selain itu tingginya mobilitas di stasiun Pondok Cina membuat jalan di kawasan ramai, terlebih pada jam-jam tertentu. Pejalan kaki berjalan bersamaan dengan kendaraan bermotor yang melintas, hal tersebut dapat membahayakan keselamatan pejalan kaki.

Permasalahan yang lain adalah banyak kendaraan motor yang parkir di pinggir jalan dan pedagang kaki lima (PKL) yang memakan ruang jalan pejalan kaki membuat laju pejalan kaki semakin terhambat. Secara visual, Jalan Pondok Cina jauh dari kesan bagus karena sampah yang berserakan dan tingkat keramaian yang membuat kawasan terkesan sesak. Karena tidak terdapat jalur pejalan kaki atau trotoar, maka tidak terdapat fasilitas pendukung trotoar seperti tempat sampah, tempat duduk, dan jalur hijau.

Untuk merancang kawasan yang layak pejalan kaki setidaknya harus memperhatikan beberapa aspek seperti lebar trotoar, daya tarik visual, dan kenyamanan berjalan. Terdapat beberapa upaya yang dapat dilakukan seperti sebagai berikut:

- 1) Mengadakan jalur pejalan kaki yang sesuai dengan standar seperti yang tertera pada SE Menteri PUPR No. 02/SE/M tahun 2018.
- 2) Mempertimbangkan peletakan pedagang kaki lima (PKL) agar tidak memakan ruang pejalan kaki.
- 3) Menyediakan ruang parkir untuk bangunan di sekitar kawasan stasiun dengan mempertimbangkan jarak tempuh di area parkir ke tempat tujuan untuk pejalan kaki.
- 4) Perancangan jalur pejalan kaki perlu memperhatikan pengguna disabilitas, karena stasiun merupakan akses publik yang seharusnya dapat digunakan oleh semua kelompok masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Carmona, M., Magalhaes, C. d., & Hammond, L. (2008). *Public Space The Management Dimension*. New York: Routledge.
- Grigg, N. S. (1988). *Infrastructure Engineering And Management*. Canada: John Wiley & Sons.
- Wahyuningsih, S. (2013). *Metode Penelitian Studi Kasus*. Madura: UTM Press.
- Yusuf, A. M. (2014). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, Dan Penelitian Gabungan* (1st ed.). Jakarta: Kencana.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2009. Jakarta: DPR RI
- Peraturan Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. 2008. Jakarta: Menteri PUPR
- Anjani, A. N., & Ariastita, P. G. (2021). Evaluasi Penerapan Konsep Universal Design di Stasiun Surabaya Gubeng. *Jurnal Teknik ITS Vol. 10, No. 2*, 169.
- Bonita, T., & Lukman, A. L. (2022). Accessibility Evaluation Of The Transit Plaza Of Tanah Abang Station According To Users With Visual Impairment. *Jurnal Risa*.
- Distefano, N., Pulvirenti, G., & Leonardi, S. (2020). Neighbourhood walkability: Elderly's priorities. *Research in Transportation Business & Management*.
- Pratiwi, V. A., & Sitorus, F. J. (2019). Analisis Kinerja Fasilitas Pejalan Kaki Dengan Metode Quality Function Deployment (Studi Kasus Bintaro Jaya Xchange - Stasiun Jurangmangu). *Widyakala Journal*, 128-130.
- Samsu. (2017). *Metode Penelitian: (Teori dan Aplikasi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Mixed Methods, serta Research & Development)*. Jambi: Pusaka Jambi.
- Suwarlan, S. A. (2020). Identifikasi Jalur Pedestrian Panglima Besar Sudirman Nganjuk Sebagai Koridor Yang Livable. *Lakar: Jurnal Arsitektur Vol 03 No 01*.
- Wowor, V. D., Kumurur, V. A., & Lefrandt, L. I. (2019). Urban Walkability Di Kota Manado (Studi Kasus: Kec. Mapanget). *Jurnal Spasial Vol. 6 No. 1*, 179.