

STUDI PENATAAN KORIDOR JALAN PASAR SANTA DENGAN PRINSIP WALKABILITY

Audrey Juliana ¹⁾, Christle Natasya ²⁾, Rio Christian Raema ³⁾,
Verinda Dravega ⁴⁾, Vincent Antonio ⁵⁾

¹ Dosen Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Podomoro University
audrey.juliana@podomorouniversity.ac.id

² Mahasiswa Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Podomoro University
christle.natasya@podomorouniversity.ac.id

³ Mahasiswa Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Podomoro University
rio.christian@podomorouniversity.ac.id

⁴ Mahasiswa Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Podomoro University
verinda.dravega@podomorouniversity.ac.id

⁵ Mahasiswa Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Podomoro University
vincent.antonio@podomorouniversity.ac.id

ABSTRAK

Dalam penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) khususnya dalam pengembangan infrastruktur di sebuah daerah, prinsip *Walk* menjadi salah satu poin penting yang mendorong keberhasilan penerapan konsep yang ada. Melihat peran pasar sebagai titik kegiatan ekonomi dan sosial lokal meningkatkan pentingnya konsep TOD untuk diterapkan dalam kondisi jalan sekitar kawasan pasar saat ini. Berdasarkan kedua hal tersebut, maka perlu dilakukan pengamatan dan analisa terhadap kurangnya penerapan konsep TOD pada jalan di sekitar pasar sehingga dapat menemukan strategi pemecahan masalah yang dapat meningkatkan kualitas jalan sekitar pasar berdasarkan teori terkait. Studi ini berfokus kepada penerapan prinsip *Walk* yang merupakan salah satu konsep penting TOD dan didukung pula dengan prinsip terkait *Walkability* dengan lingkup penelitian secara khusus di koridor jalan Pasar Santa, Jakarta Selatan. Studi mengacu kepada hasil pengamatan keadaan koridor jalan yang ada di sekitar Pasar Santa pada September 2019 dan dibandingkan dengan pendalaman teori terkait prinsip *Walk* serta penerapan koridor jalan yang baik. Hasil dari studi ini diharapkan dapat menjadi titik acuan untuk pengembangan dan penerapan desain koridor jalan yang baik pada area - area ekonomi sosial lainnya, khususnya pasar.

Kata Kunci: *Transit Oriented Development (TOD), Walk, Walkability, Pasar Santa, Pasar, Koridor jalan.*

ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT "WALK" PRINCIPLE IN SANTA MARKET'S STREET CORRIDOR

Walk principle is one of main points that determines the success of Transit Oriented Development theory, especially for infrastructure development of one area. Seeing how a marketplace meant to a local economic and social activities increases the importance of TOD theory to be implemented on existing streets around marketplace. Thus, there is a need for a proper observation to be analysed related to lack of TOD concept implementaion on site around marketplace, which then could lead to some problem solving strategies to improve existing marketplace streets based on related theories. Main objective of this study is to implement TOD Walk principle which is also supported by Walkability concept at Santa Market's street corridor, South Jakarta. The study will be based on recent observation at the existing street corridor around Santa Market in September 2019 and will be compared to both TOD principles and design criterias of a good street corridor. The result of this study is expected to be used as a reference point for development and implementation of a good street corridor at economic-social places, especially a marketplace.

Key Words: *Transit Oriented Development (TOD), Walk, Walkability, Santa Market, Marketplace, Street corridor*

Article History

Received : 2020-08-01

Revised : 2020-12-07

Accepted : 2020-12-15



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

A. PENDAHULUAN

Sebagai bagian dari negara berkembang, Jakarta menjadi salah satu daerah yang turut mengikuti adanya pembaharuan *trend* sebagai upaya untuk menyesuaikan diri dengan zaman yang semakin modern. Bukan hanya terbatas di Jakarta yang sampai saat ini masih berfungsi sebagai ibukota negara, upaya pengembangan negara ini juga dirasakan di setiap sudut negara yang mendorong setiap daerah untuk berlomba-lomba menjadi daerah yang maju, daerah yang memberikan dampak lebih besar dari daerah lainnya, daerah yang paling mengikuti *trend* dunia. Perlombaan yang tumbuh di antara daerah - daerah di Indonesia ini semakin didorong dengan status Indonesia sebagai negara berkembang itu sendiri, dimana ada harapan nasional untuk dapat mengejar status negara maju yang salah satunya diakui jika dapat beradaptasi dengan adanya perkembangan *trend* bahkan sebagai pencetusnya.

Salah satu *trend* yang muncul dalam beberapa tahun terakhir ini adalah konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang juga menjadi sebuah target global. TOD merupakan penggabungan fungsi dan kawasan dimana lahan dikombinasikan dengan berbagai aktivitas dan fungsi yang lengkap, dapat dijangkau dengan berjalan kaki, serta dekat dengan kawasan transit. "Konsep TOD akan semakin prospektif, asalkan dikembangkan dengan prinsip yang sebagaimana mestinya dan sesuai dengan preferensi pasar," (Nabila, 2020). Penerapan TOD secara tidak langsung menjadi sebuah keharusan demi mengikuti perkembangan zaman guna memenuhi kebutuhan masyarakat di seluruh dunia. Sebagai salah satu standar untuk perkembangan zaman yang sedang berlangsung ini, faktor

standarisasi harus dapat dihitung dan bukan hanya bersifat *tangible*. Standar TOD itu sendiri dapat dinilai dengan delapan prinsip utama yaitu *Walk* (berjalan kaki), *Cycle* (bersepeda), *Connect* (menghubungkan), *Transit* (angkutan umum), *Mix* (pembauran), *Densify* (memadatkan), *Compact* (merapatkan), *Shift* (beralih) yang terintegrasi satu sama lain dengan menciptakan kenyamanan pengguna ketika melakukan aktivitas dan dapat diakses oleh setiap orang (ITDP, 2017).

Jakarta Selatan merupakan kota yang tergolong cukup maju akan tetapi masih banyak kekurangan dalam segi TOD. Sebagai daerah yang cukup diminati masyarakat setempat, dimana Jakarta Selatan menjadi daerah preferensi untuk ditinggali di DKI Jakarta, maka sangatlah penting untuk memahami dan menerapkan prinsip TOD dalam perkembangan daerah ini. Salah satu permasalahan di daerah Jakarta Selatan ini adalah seperti kurangnya pemerataan area pejalan kaki yang nyaman sehingga sangat disayangkan para pejalan kaki masih tergolong minim. Selain itu, kurangnya kenyamanan fasilitas umum seperti halte di permukiman padat menyebabkan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi yang menimbulkan kemacetan dan peningkatan polusi udara. Hal ini menjadi permasalahan yang perlu menjadi perhatian demi menciptakan penerapan TOD yang merata di daerah Jakarta Selatan.

Lingkup penelitian di jurnal ini adalah untuk membahas mengenai kondisi kawasan pejalan kaki khususnya di lokasi koridor jalan Pasar Santa, Kelurahan Petogogan, Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Dengan penelitian ini diharapkan dapat memberikan strategi penerapan konsep koridor pejalan kaki

yang nyaman dan bertujuan untuk dapat merapikan area pejalan kaki di kawasan tersebut, yang pada akhirnya mendukung *trend* TOD secara penuh. Dalam hal ini prinsip yang akan digunakan untuk mendukung *trend* TOD tersebut adalah prinsip *walk* yang harapannya juga terkoneksi dengan transportasi publik di kawasan tersebut. Prinsip *walk* untuk mendukung *trend* TOD ini juga akan diperkuat dengan potensi rencana lokasi halte transit dan kawasan campuran di lokasi terpilih ini, yang sangat akan mendukung aktivitas warga sekitar halte transit tersebut. Integrasi prinsip *walk* dan fungsi – fungsi pendukung lainnya seperti fungsi komersial atau kegiatan perdagangan warga, fungsi hunian untuk pemukiman warga yang tertata lebih rapi, dan fungsi ruang terbuka hijau yang memang diperlukan Jakarta Selatan, juga akan dibahas dalam penelitian ini.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi koridor pejalan kaki di Pasar Santa sekarang ini?
2. Bagaimana konsep koridor yang nyaman bagi pejalan kaki?
3. Bagaimana penerapan konsep koridor pejalan kaki yang nyaman berdasarkan prinsip *Walk* di sekitar Pasar Santa?

Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kondisi koridor Pasar Santa sekarang ini.
2. Untuk mengetahui konsep koridor yang nyaman bagi para pejalan kaki.
3. Untuk menemukan strategi penerapan konsep koridor pejalan kaki yang nyaman berdasarkan prinsip *Walk* di sekitar Pasar Santa.

A. KAJIAN LITERATUR DAN PEGEMBANGAN HIPOTESIS

Pertama, penelitian ini didasarkan pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Standar 3.0. (ITDP, 2017) yang mencakup 8 prinsip penting yaitu:

1. *Walk* atau berjalan kaki; membangun lingkungan yang mendukung kegiatan berjalan kaki dengan mudah dan menarik dengan tiga kunci sasaran yaitu infrastruktur pejalan kaki aman, lengkap, dan dapat diakses oleh semua kalangan termasuk orang dengan disabilitas, infrastruktur pejalan kaki yang aktif dan hidup dengan memberikan ruang publik yang aktif, dan infrastruktur pejalan kaki yang memiliki fasilitas seperti penerangan, pepohonan pelindung dan peneduh, dan arah jalan yang jelas.
2. *Cycle* atau bersepeda; memberikan prioritas kepada jaringan transportasi tidak bermotor yang terjangkau menuju tujuan jarak pendek. Konsep bersepeda ini menjadi lebih menarik dan aman dengan dua kunci sasaran yaitu jaringan infrastruktur bersepeda tersedia lengkap, aman, terlindungi dan terpisah dari lajur kendaraan bermotor, dan memiliki fasilitas keamanan.
3. *Connect* atau menghubungkan, menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang padat dan terhubung satu sama lain dengan blok - blok perkotaan. *Connect* memiliki dua kunci sasaran yaitu rute berjalan kaki dan bersepeda pendek, langsung, dan bervariasi, dan rute berjalan kaki dan bersepeda lebih pendek daripada rute kendaraan bermotor untuk memprioritaskan konektivitas.
4. *Transit* atau transportasi umum; menempatkan pembangunan di

dekat jaringan umum angkutan massal berkualitas tinggi yang merupakan akses menuju layanan angkutan umum cepat dan berkala dengan simpul transportasi publik berkualitas tinggi untuk menghubungkan dan mengintegrasikan pejalan kaki dengan kota yang melebihi jarak pejalan kaki dan bersepeda oleh semua orang.

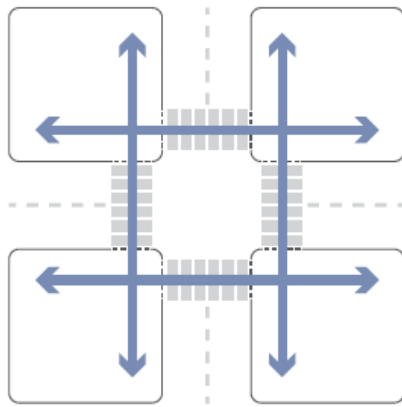
5. *Mix* atau pembauran; merencanakan pembangunan dengan tata guna lahan, pendapatan dan demografi lahan bercampur untuk menghasilkan perjalanan jarak dekat yang dapat ditempuh dengan hanya berjalan kaki, bersepeda, dan memaksimalkan angkutan umum. Dua kunci sasaran *Mix* adalah kesempatan dan jasa berada pada jarak berjalan kaki yang pendek dari tempat dimana orang tinggal dan bekerja, dan ruang publik yang aktif untuk waktu yang lama menuju pelayanan lokal, serta demografi dan tingkat pendapatan yang beragam di kalangan penduduk setempat.
6. *Densify* atau memadatkan; mengoptimalkan kepadatan ruang dan menyesuaikan kapasitas angkutan umum yang berkualitas tinggi, pelayanan lokal, dan aktivitas ruang publik seperti penerangan, sirkulasi udara segar, serta akses menuju taman, tempat rekreasi, preservasi alam, dan perlindungan terhadap lingkungan bersejarah dan budaya.
7. *Compact* atau merapatkan; membangun wilayah-wilayah dengan jarak kebutuhan pelayanan yang pendek dari satu aktivitas ke aktivitas lainnya yang terintegrasi dengan sistem transportasi publik dengan dua kunci sasaran yaitu; pembangunan terjadi di dalam atau di sebelah area perkotaan yang

sudah ada pembangunan sebelumnya, dan tersedianya berbagai pilihan angkutan umum termasuk sistem *public bike share*.

8. *Shift* atau beralih; meningkatkan mobilitas melalui penataan parkir dan kebijakan penggunaan lahan untuk mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi dengan meningkatkan mobilitas transportasi umum dan regulasi mengenai parkir dan penggunaan jalan.

Dalam penelitian ini, penulis akan membahas lebih detail mengenai prinsip yang pertama yaitu *Walk* atau berjalan kaki. Berjalan kaki merupakan cara yang paling aman, nyaman dan produktif untuk berkeliling dan berpindah tempat, jika jalan yang dilalui menarik, ramai, aman, tidak terganggu dan terlindung dengan baik dari kendaraan bermotor dan cuaca, serta memiliki fasilitas atau layanan yang dituju di sepanjang jalan. Tiga kunci sasaran dalam prinsip *Walk* ini adalah:

1. Infrastruktur pejalan kaki aman, lengkap dan dapat diakses oleh semua.
Jalur pejalan kaki juga harus dapat diakses semua orang termasuk anak – anak, orang tua, dan penyandang disabilitas serta terlindung dari kendaraan bermotor. Jalan pejalan kaki harus lengkap, tidak terputus, dan aman termasuk jalan penyeberangan.



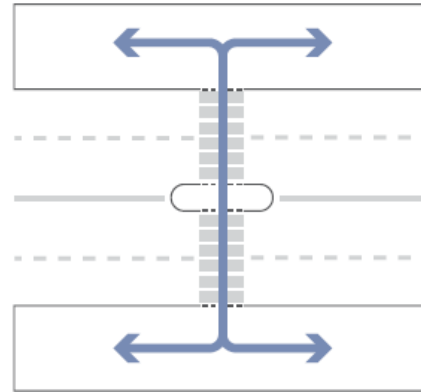
Gambar 1. Infrastruktur tidak terputus (ITDP, 2017)

Jaringan jalan juga dirancang untuk akses pejalan kaki yang mudah menuju semua gedung dan bangunan yang berada pada bagian depan blok. Jalur pejalan kaki tidak terhalang dan bebas pembatas untuk orang dengan disabilitas, termasuk pengguna kursi roda dan orang dengan pengelihatan rendah dan disesuaikan dengan peraturan setempat atau standar internasional.

Jalur pejalan kaki menerima penerangan jalan pada malam hari yang cukup untuk keamanan dan keselamatan pejalan kaki.

Jalan yang digunakan bersama (*shared street*) dirancang aman untuk digunakan bersama pejalan kaki, pengguna sepeda, dan kendaraan, misalnya kecepatan dibatasi 15 km/jam. Jalur penyeberangan yang aman dan mudah diakses dibutuhkan pada persimpangan jalan dimana kecepatan kendaraan melebihi 15 km/jam. Jalan ini minimum memiliki lebar 2 meter atau lebih dan diberi garis bata. Jika

menyeberang lebih dari dua jalur lalu lintas, disediakan pulau penyeberangan yang mudah diakses oleh semua.



Gambar 2. Pulau Penyeberangan (ITDP, 2017)

Pada jaringan jalan yang sangat padat, jalur penyeberangan yang melalui jalan raya yang lebih besar hanya diperlukan pada interval 200 meter atau kurang.

2. Infrastruktur pejalan kaki aktif dan hidup

Berjalan kaki bisa menjadi menarik dan aman hingga sangat produktif jika trotoar ramai, menarik dan terisi berbagai bentuk kegiatan dan media interaksi. Lalu lintas berjalan kaki yang tinggi meningkatkan eksposur dari perdagangan dan jasa lokal serta meningkatkan vitalitas perekonomian lokal.

3. Muka bangunan aktif

Muka bangunan yang aktif secara visual didefinisikan sebagai panjang muka bangunan lantai dasar yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki dapat ditembus secara visual.

4. Infrastruktur pejalan kaki nyaman dan terjaga temperaturnya

Penyediaan naungan dan bentuk perlindungan lainnya dari kondisi iklim yang ekstrem sangat diperlukan dalam perancangan jalur pejalan kaki yang nyaman. Orientasi jalan yang memitigasi sinar matahari, angin, debu, hujan dan salju juga perlu dipikirkan.

Selain prinsip *Walk* dalam konsep *Transit Oriented Development* (TOD), dalam perancangan koridor jalan yang nyaman bagi pengguna, perlu adanya standar mengenai kenyamanan yang sesuai dengan penggunaannya. Standar ini dapat didukung dengan teori kedua yang akan membahas mengenai *Walkability*. Menurut Jan Gehl dalam bukunya yang berjudul *Cities for People*, ia menyatakan bahwa terdapat beberapa pertimbangan dalam membuat fasilitas yang berkaitan dengan manusia (Gehl, 2010), yaitu:

- a. Ukuran manusia

Pertimbangan skala manusia dan kenyamanan pada saat berjalan dan beraktivitas, sehingga tidak terganggu satu sama lain antara yang berjalan kaki, naik sepeda, naik kendaraan umum atau pribadi.

- b. Indra dan skala

Hal ini juga terkait dengan daya penglihatan manusia, dalam jarak berapa orang dapat melihat dan mendengar dengan jelas dan nyaman.

- c. Kota yang hidup, aman, berkelanjutan, dan sehat

Kota yang hidup merupakan kota dimana masyarakat dapat berinteraksi satu sama lain terkait dengan kualitas emosional dan

fungsional dari aktivitas pada ruang kota.

- d. Kota dalam level penglihatan mata manusia

Dalam skala penglihatan manusia, perlu adanya perhatian kenyamanan mengenai apa yang akan para pejalan kaki lihat dan hal apa yang akan dirasakan nantinya, karena hal-hal tersebutlah yang akan mempengaruhi kualitas berjalan orang-orang.

- e. Kehidupan, ruang, dan bangunan

- f. Kota - kota yang berkembang

- g. Alat atau pendukung lainnya



Gambar 4. Koridor jalan dengan area tempat duduk

(Dokumen pribadi, 2011)



Gambar 3. Koridor jalan yang nyaman bagi pejalan kaki

(Dokumen pribadi, 2011)

Terdapat pula 12 kriteria mengenai kualitas lanskap yang baik bagi para pejalan kaki (Gehl, 2010), yaitu:

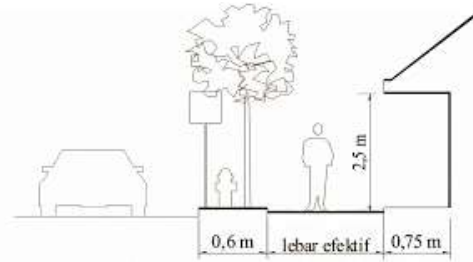
1. Rasa aman bagi para pejalan kaki sehingga terhindar dari lalu lintas dan kecelakaan.
2. Rasa aman akan terhindar dari kriminalitas dan tindak kekerasan.
3. Rasa aman akan gangguan seperti debu, polusi, hujan, dan gangguan cuaca lainnya.
4. Adanya ruang untuk bergerak dengan kualitas dan penampakan yang nyaman juga.
5. Adanya kemungkinan untuk dapat berdiri dengan nyaman.
6. Adanya tempat atau area untuk duduk dan beristirahat.
7. Kenyamanan penglihatan.
8. Adanya kemungkinan untuk dapat berbicara dan mendengar dengan nyaman dan tidak diganggu dengan suara kendaraan dan pencemaran suara lainnya.
9. Adanya area untuk bermain dan berolahraga.
10. Area jalur pejalan kaki yang didesain sesuai dengan skala manusia dan kenyamanannya.



Gambar 5. Koridor jalan memberikan kenyamanan penglihatan (Dokumen pribadi, 2011)

11. Orang yang berjalan dapat menikmati cuaca akan tetapi tidak akan merasa terlalu terganggu dengan hal tersebut.

12. Kenyamanan indra pengguna.



Gambar 6. Koridor jalan yang nyaman bagi pejalan kaki (Gehl, 2010)

Fasilitas dan kriteria koridor jalan yang nyaman bagi pejalan kaki juga diperkuat oleh Southworth dalam bukunya yang berjudul *Walkable City*. Menurut Southworth, kota yang nyaman untuk pejalan kaki adalah sebuah kota yang mampu memberikan fasilitas penunjang bagi pejalan kaki serta mampu memberikan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Lingkungan yang bersahabat bagi pejalan kaki adalah lingkungan yang mampu mengundang masyarakat untuk berjalan kaki dengan akses yang mudah untuk bepergian ke beberapa tujuan tertentu. Aktivitas berjalan kaki merupakan satu cara manusia bepergian yang paling utama, sehingga memaksimalkan jalur pejalan kaki dan fasilitas penunjang lainnya sangat diutamakan. Berjalan kaki dianggap sebagai pondasi dari dibangunnya fasilitas moda transportasi umum dan juga jalur sepeda, selain itu berjalan kaki juga mampu memberikan kualitas udara yang lebih sehat dan bersih di dalam kota karena berkurangnya emisi gas transportasi pribadi (Southworth, 2005).



Gambar 7. Koridor jalan yang nyaman bagi pejalan kaki
(Dokumen pribadi, 2011)

B. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang meliputi pengamatan, analisa, dan studi literatur. Dengan metode kualitatif ini, penulis berkunjung secara langsung ke lokasi penelitian dan melihat kondisi mengenai kualitas koridor pejalan kaki di Pasar Santa sekarang ini. Dalam penelitian ini, penulis melakukan observasi dan menganalisa kualitas kondisi terkini yang mempengaruhi kenyamanan berjalan para pejalan kaki seperti naungan, kenyamanan berjalan, kondisi terhadap cuaca, material, dan lain-lain.

Objek penelitian yaitu koridor pejalan kaki di sekitar Pasar Santa, dimana sekarang ini kondisi jalur pejalan kaki kurang nyaman karena kurang naungan, sering terganggu dengan adanya parkir liar, lebar jalur pejalan kaki yang tidak memadai, serta kurangnya fasilitas - fasilitas pendukung untuk pejalan kaki seperti tempat duduk, tempat pemberhentian, penerangan yang cukup dan lain-lain. Kenyamanan visual pejalan kaki juga mempengaruhi penilaian akan kenyamanan koridor pejalan kaki di Pasar Santa.

Penelitian dilakukan dengan menilai tingkat kenyamanan pejalan kaki pada saat berada di jalur pejalan kaki di sekitar Pasar Santa. Hal ini dicapai dengan observasi untuk memperhatikan tingkat kenyamanan pejalan kaki pada saat pagi hari, siang hari, dan malam hari. Dengan mengetahui permasalahan di lapangan pada saat waktu - waktu tersebut, maka didapatkan informasi mengenai permasalahan yang nantinya akan dianalisa. Hasil analisa ini selanjutnya akan dipakai untuk menemukan strategi penyelesaian atau solusi yang tepat sesuai dengan masalah yang dihadapi.

Berjalan kaki sudah dikenal sebagai metode transportasi yang murah, sehat, dan tidak menghasilkan jejak karbon sama sekali. Untuk meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki sekarang ini yang dinilai masih kurang, maka peneliti ingin memberikan strategi penerapan koridor pejalan kaki yang nyaman berdasarkan prinsip *Walk* di sekitar Pasar Santa.

Di zaman modern saat ini, banyak juga sektor kehidupan yang menjadi pengaruh dari meningkatnya jejak karbon. Sektor pariwisata juga tidak lepas dari hal yang menyebabkan perubahan iklim global ini. Iklim global menjadi permasalahan yang dihadapi banyak orang, dan membuat orang untuk berpikir bagaimana mengatur kehidupan sekarang ini untuk menjadi lebih baik. Peraturan yang mengatur wilayah di bagian perkotaan mulai sadar untuk melakukan pendekatan alam atau hijau seperti memperhatikan material bangunan yang digunakan, menanam lebih banyak pohon, dan menyediakan area resapan air. Hal ini juga akan menjadi salah satu pembahasan untuk menyelesaikan masalah kenyamanan pejalan kaki di koridor Pasar Santa.

Salah satu instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Melalui kuesioner ini penulis melakukan evaluasi kepuasan pengguna terhadap fasilitas jalur pejalan kaki di koridor Pasar Santa dengan pembahasan – pembahasan mengenai aspek - aspek yang menjadi penilaian kenyamanan koridor jalan seperti:

1. Kualitas jalur pejalan kaki (properti, desain, kualitas, jalur, bayangan, pencahayaan, ramah terhadap pengguna, lansekap, lingkungan, dan perawatan)
2. *Zebra cross* (tipe, lokasi, kondisi, akses, waktu menunggu, keamanan)
3. Kelengkapan jalan (lampu, tempat duduk, signage, papan informasi, dll)
4. Fasilitas keamanan (keamanan pada saat siang dan malam hari, aman dari kriminalitas, hewan, dan kendaraan)
5. Arus lalu lintas yang berdekatan (kepadatan jalur pejalan kaki, kondisi lalu lintas di zebra cross)
6. Estetika dan suasana (Estetika, ketersediaan fasilitas, tempat sampah, toilet publik, telp publik, tempat peristirahatan)

Aspek-aspek tersebut kemudian diukur dengan no 1-9, dengan 1 adalah sangat tidak puas dan 9 sangat puas. Hasil dari angka ini dianalisa untuk menentukan tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Kunjungan Lapangan

Kondisi terkini koridor pejalan kaki di Pasar Santa masih belum teratur dan tentunya juga belum memenuhi tingkat nyaman pejalan kaki yang baik. Masih banyak Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di tepi jalan sehingga

menyebabkan koridor pejalan kaki menjadi sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Selain itu adanya parkir motor liar di atas trotoar menyebabkan pejalan kaki malah harus jalan di tepi jalan kendaraan bermotor. Lebar jalur pejalan kaki sekarang yang berukuran 2 meter seharusnya sudah mencukupi standar kenyamanan, namun dengan adanya pohon di tengah - tengah jalur dan juga parkir liar serta Pedagang Kaki Lima yang belum tertata menyebabkan koridor pejalan kaki di Pasar Santa ini belum memenuhi tingkat kenyamanan pejalan kaki yang baik. Ukuran jalur pejalan kaki dapat lebih lebar dari ukuran standar minimum karena Pasar Santa ini tergolong daerah pasar yang sangat ramai.



Gambar 8. Koridor jalan yang kurang nyaman bagi pejalan kaki (Dokumen pribadi, 2019)

Analisa dan Pembahasan

Dari permasalahan dan hasil kunjungan yang sudah dipaparkan di atas, salah satu faktor penting yang belum terlihat adalah adanya persiapan

pemerintah dalam mempersiapkan dan merancang fasilitas publik dengan baik. Peraturan daerah mengenai koridor pejalan kaki atau fasilitas publik belum diimplementasikan secara serius. Juga belum terlihat adanya konsep atau panduan yang kuat yang dapat dipakai untuk mengatur fasilitas yang berkaitan dengan manusia di kawasan Pasar Santa ini. Otomatis hal ini mengakibatkan kurangnya kualitas jalur pejalan kaki dari segi kenyamanan, keamanan dan keindahan estetika. Mengingat lokasi kawasan Pasar Santa yang strategis dan menjadi sebagai titik kegiatan ekonomi dan sosial lokal, sudah selayaknya kualitas koridor pejalan kaki di sekitar Pasar Santa ditingkatkan untuk memenuhi tingkat kenyamanan pejalan kaki yang baik.

Namun jika pelebaran jalur pejalan kaki dilakukan, ini juga akan berdampak pada menyempitnya jalur kendaraan bermotor dimana sekarang ini hanya memiliki ukuran 5 meter (2 jalur). Nyatanya, 1 jalur kendaraan bermotor di koridor Pasar Santa ini pun sudah dipenuhi oleh Pedagang Kaki Lima dan parkir motor liar, sehingga kendaraan tidak dapat lewat 2 arah lagi. Dengan pembahasan ini, penulis menyarankan agar Pedagang Kaki Lima (PKL) dan tempat parkir motor harus memiliki tempat khusus di dalam kawasan bangunan Pasar Santa sehingga tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki maupun kendaraan. Pedagang Kaki Lima ini idealnya dapat dilokasikan di lantai dasar bangunan Pasar Santa sehingga tetap dapat terlihat secara visual oleh pejalan kaki, yang dimana sejalan dengan salah satu poin di prinsip *Walk* yang memerlukan muka bangunan yang aktif untuk mendukung kualitas jalur pejalan kaki yang nyaman.



Gambar 9. Koridor jalan yang kurang nyaman bagi pejalan kaki (Dokumen pribadi, 2019)

Selain itu, juga harus dirancang material pembeda antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor sehingga mudah untuk mengarahkan pejalan kaki dan kendaraan untuk berjalan ke arah yang benar. Fasilitas seperti signage, tempat duduk, tempat sampah, penyeberangan jalan (zebra cross), dan taman pemisah jalan dan jalur pejalan kaki juga harus dirancang untuk mendukung semangat dan keinginan berjalan kaki, serta yang terpenting adalah koridor pejalan kaki yang aman, lengkap dan dapat diakses oleh semua pengguna infrastruktur publik, sesuai salah satu kunci sasaran dalam prinsip *Walk* di konsep *Transit Oriented Development (TOD)* Standar 3.0. (ITDP, 2017).

Berdasarkan Gehl, adanya ruang untuk bergerak dengan kualitas dan penampakan yang nyaman juga perlu dirancang untuk pejalan kaki. Dilihat dari gambar di bawah ini, nyatanya di sekitar Pasar Santa masih banyak sekali sampah berserakan yang tidak memberikan kenyamanan, terutama penglihatan. Permasalahan ini harus ditangani juga dengan

penempatan tempat pembuangan sampah yang rapih di sepanjang koridor pejalan kaki, sehingga pejalan kaki dapat dengan mudah membuang sampah dan harapannya tidak ada lagi sampah yang berserakan. Akan lebih baik pula jika tempat sampah yang diletakkan adalah tempat sampah yang dibedakan jenis sampahnya seperti misalnya sampah organik, sampah anorganik, dan sampah B3 (Bahan Berbahaya dan Beracun).



Gambar 9. Sampah yang berserakan mengganggu kenyamanan visual pejalan kaki
(Dokumen pribadi, 2019)

Sebagaimana penerapan pemahaman teori *walkability* berfokuskan pada perwujudan kenyamanan, baik secara indera, skala, maupun penempatan aktivitas, serta keamanan dalam hal ini terhadap wujud fisik maupun terhadap cuaca dan iklim, penulis juga mendapati bahwa objek pengamatan, khususnya kawasan koridor jalan sekitar Pasar Santa ini juga belum dapat dibilang memenuhi standar untuk koridor pejalan kaki yang memadai. Masih

banyak jalur pejalan kaki yang terputus dan tidak baik kondisi fisiknya.



Gambar 10. Akses pejalan kaki yang tertutup parkir liar
(Dokumen pribadi, 2019)

Dari pengamatan yang dilakukan, dapat ditarik beberapa analisa sebagai berikut:

a. Jalur pejalan kaki

Dengan melihat keadaan eksisting, jalur pejalan kaki berupa trotoar masih tidak memadai dari segi ukuran. Dalam hal ini, lebar trotoar masih belum memenuhi lebar minimal 1.80 meter, material trotoar yang sudah rusak ataupun tidak rata sudah semestinya tidak layak dilalui.

Penulis dapat menyimpulkan bahwa masih kurangnya pertimbangan yang dilakukan untuk kenyamanan pejalan kaki yang ada di kawasan bersangkutan. Hal ini harus dibenahi apalagi karena letak kawasan Pasar Santa ini sangat strategis. Sudah seharusnya kualitas jalur pejalan kaki

diperhatikan di kawasan ini sehingga dapat memberikan kenyamanan pejalan kaki dan juga meningkatkan aksesibilitas dari kawasan - kawasan perumahan dan fasilitas—fasilitas umum sekitar Pasar Santa dengan Pusat perbelanjaan Pasar Santa sendiri.



Gambar 11. Material trotoar yang tidak memadai
(Dokumen pribadi, 2019)

b. Fasilitas penyeberangan



Gambar 12. Belum adanya fasilitas penyeberangan yang memadai
(Dokumen pribadi, 2019)

Fasilitas penyeberangan sudah selayaknya menjadi salah satu faktor penunjang kuat untuk mendukung

koridor pejalan kaki di sekitar Pasar Santa. Hal ini dapat memperkuat konektivitas dari fungsi-fungsi yang ada di kawasan tersebut dan menjadi penghubung akses-akses pejalan kaki di sekitar kawasan. Fasilitas penyeberangan di kawasan setempat layak menjadi pertimbangan khusus melihat belum adanya fasilitas yang memadai. Fasilitas penyeberangan dapat dengan mudah ditambahkan dengan misalnya jalur zebra-cross yang menghubungkan masing – masing jalan di kawasan tersebut.

c. Kelengkapan fasilitas jalan



Gambar 13. Fasilitas jalur pejalan kaki belum lengkap
(Dokumen pribadi, 2019)

Berdasarkan pengamatan yang sudah dilakukan sebelumnya, fasilitas jalan masih belum lengkap. Penerangan jalan yang terdapat di kawasan sekitar Pasar Santa masih sangat minim. Hal ini menjadi masalah yang harus dapat diselesaikan melihat kawasan tersebut merupakan salah satu titik kumpul yang sangat strategis. Faktor pendukung koridor jalan seperti penerangan diharapkan dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki yang melaluinya. Sama halnya dengan lampu jalan, kurangnya tanda jalan atau *signage* juga dapat menjadi permasalahan yang cukup krusial

Audrey Juliana
Studi Penataan Koridor ...

untuk pejalan kaki karena tanda jalan adalah suatu cara untuk dapat menunjukkan arah dan memberikan rasa aman. Dengan tanda jalan, pejalan kaki juga diarahkan untuk memahami fungsi tertentu dari titik koridor jalan yang dimaksud dan hal ini masih belum diwadahi di kawasan sekitar.

d. Fasilitas keamanan



Gambar 14. Tidak adanya pembatas jalan di kawasan sekitar Pasar Santa (Dokumen pribadi, 2019)

Pembahasan seputar keamanan juga sangat erat hubungan dengan keadaan sekitar koridor jalan setempat. Dalam hal ini, keramaian tidak selalu memberikan rasa aman, khususnya jika koridor jalan padat oleh pedagang kaki lima yang tersebar tanpa ada batasan khusus. Hal ini mengakibatkan berkurangnya area yang dapat digunakan dan difungsikan sebagai jalur pejalan kaki itu sendiri. Tidak adanya pembatas jalan menjadi penyebab utama rasa tidak aman pejalan kaki untuk menggunakan koridor jalan yang ada. Maka dari itu, pembatas jalan juga harus dirancang dengan baik untuk meningkatkan

kualitas kenyamanan pejalan kaki di kawasan sekitar Pasar Santa.

e. Arus lalu lintas



Gambar 15. Arus lalu lintas di sekitar Pasar Santa yang masih kurang teratur (Dokumen pribadi, 2019)

Keterbatasan pembatas jalan juga berkaitan dengan pembagian jalur lalu lintas baik untuk kendaraan bermotor, pesepeda, dan juga pejalan kaki. Hasil pengamatan menunjukkan kurangnya pesepeda di kawasan sekitar area pengamatan. Namun hal ini, tidak menutup kemungkinan untuk adanya peningkatan angka pesepeda melihat area Jakarta Selatan yang memiliki angka pengguna sepeda lebih tinggi dari wilayah Jakarta lainnya. Adanya pembagian khusus dan jalur khusus yang difasilitasi untuk pesepeda dapat meningkatkan jumlah pengunjung kawasan setempat. Dalam hal ini, peningkatan kualitas koridor jalan yang memiliki batasan khusus untuk memisahkan setiap jalur lalu

lintas juga menjadi solusi untuk peningkatan kualitas kawasan yang bersangkutan secara menyeluruh.

f. Estetika dan suasana



Gambar 16. Arus lalu lintas di sekitar Pasar Santa yang masih kurang teratur (Dokumen pribadi, 2019)

Penulis yakin, dengan adanya pertimbangan yang sudah dilakukan pada poin - poin sebelumnya, hal tersebut dapat meningkatkan kualitas koridor jalan yang ada di kawasan Pasar Santa, dalam hal ini bukan hanya dari segi fungsional, melainkan juga dengan mempertimbangkan segi estetika untuk menghasilkan suasana yang nyaman bagi pejalan kaki di kawasan bersangkutan. Hal lain yang juga dapat mendukung koridor jalan yang nyaman adalah ketersediaannya area berkumpul dan fasilitas pendukungnya seperti area duduk, berhenti dan berteduh, dan lain sebagainya.

Berdasarkan pembahasan di atas, strategi perancangan atau arahan solusi yang dapat diberikan penulis untuk pengembangan koridor jalan pada kawasan sekitar Pasar Santa ini adalah sebagai berikut:

1. Perbaikan dan pelebaran jalur pejalan kaki dengan ketinggian yang berbeda dengan jalan raya. Pelebaran

jalan dari 1.80 meter menjadi 2 meter akan meningkatkan tingkat kenyamanan pejalan kaki karena akan bertambahnya ruang untuk bergerak dengan kualitas dan penampakan yang nyaman sesuai dengan kriteria yang dikatakan Gehl. Perbaikan material menggunakan material anti slip untuk permukaan jalur pejalan kaki juga dapat dilakukan. Jalur pejalan kaki juga diharapkan dapat diakses oleh penyandang disabilitas sehingga permukaan jalur pejalan kaki dapat dilengkapi dengan adanya ramp dan *tactile*.



Gambar 17. Ilustrasi perbaikan jalan pejalan kaki di kawasan sekitar Pasar Santa (Dokumen pribadi, 2019)

2. Perancangan dan pengadaan fasilitas penyeberangan baik dalam bentuk zebra-cross maupun pelican-cross untuk membedakan jalur penyeberangan dengan jalan raya sehingga memberikan keamanan bagi pejalan kaki dan juga meningkatkan aksesibilitas dari satu bangunan ke bangunan lain.



Gambar 18. Ilustrasi fasilitas penyeberangan di kawasan sekitar Pasar Santa
(Dokumen pribadi, 2019)

3. Pengadaan fasilitas penerangan dalam bentuk lampu - lampu jalan dapat membantu suasana nyaman dan aman. Fasilitas penerangan ini juga dapat membantu meningkatkan kehidupan ruang dan bangunan di koridor jalan terkait.



Gambar 19. Ilustrasi lampu – lampu jalan di kawasan sekitar Pasar Santa
(Dokumen pribadi, 2019)

4. Pengadaan tanda jalan atau signage di beberapa titik pada koridor jalan untuk memperjelas arah dan fungsi tertentu.

5. Pengadaan area tempat duduk yang ternaungi sebagai tempat berkumpul, berhenti dan beristirahat bagi pejalan kaki di kawasan setempat.



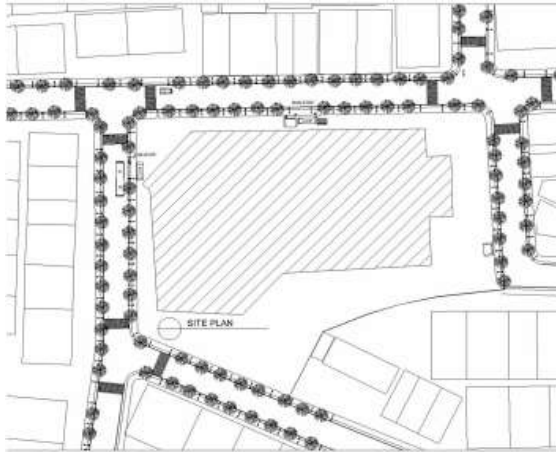
Gambar 20. Ilustrasi area duduk di kawasan sekitar Pasar Santa
(Dokumen pribadi, 2019)

6. Pengaturan pembagian jalur lalu lintas yang jelas dan baik untuk pejalan kaki, pesepeda, hingga pengguna kendaraan bermotor. Dalam hal ini, pembagian jalur dapat dicapai dengan adanya perbedaan ketinggian, warna, hingga penggunaan material.



Gambar 21. Ilustrasi pembagian jalur di kawasan sekitar Pasar Santa
(Dokumen pribadi, 2019)

7. Penambahan penghijauan di area koridor pejalan kaki di sekitar kawasan Pasar Santa yang dapat berfungsi sebagai naungan dan untuk memenuhi faktor estetika dan suasana koridor jalan. Penghijauan ini dapat dilakukan dengan menambahkan pohon yang rimbun dan dapat memberikan naungan sehingga kriteria infrastruktur pejalan kaki nyaman dan terjaga temperaturnya pun tercapai.



Gambar 22. Ilustrasi penambahan penghijauan di kawasan sekitar Pasar Santa
(Dokumen pribadi, 2019)

E. KESIMPULAN DAN SARAN

Melalui penelitian yang dilakukan untuk mengamati tingkat kenyamanan para pejalan kaki dan pengguna fasilitas publik di kawasan sekitar Pasar Santa dengan beberapa metode kualitatif yang telah dijelaskan di atas, maka dapat disimpulkan beberapa analisa permasalahan yaitu:

1. Kurangnya minat masyarakat sekitar dalam hal berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor kurangnya tingkat kenyamanan dan kualitas fasilitas pejalan kaki di kawasan sekitar Pasar Santa.
2. Infrastruktur pejalan kaki masih terputus. Tidak adanya koneksi antar moda transportasi umum menuju dan dari lokasi pasar sehingga pengunjung dari kawasan lain yang menggunakan transportasi umum mengalami kesulitan untuk mengakses lokasi pasar tersebut yang semestinya berlokasi strategis.
3. Kurang matangnya persiapan pemerintah dalam

mempersiapkan dan merancang fasilitas publik mengakibatkan kurangnya kualitas jalur pejalan kaki dari segi kenyamanan, keamanan dan keindahan estetika.

Dari beberapa kesimpulan analisa permasalahan di atas, maka penulis ingin memberikan saran agar perbaikan dan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki dan fasilitas publik di kawasan sekitar Pasar Santa, dapat segera dilakukan. Peningkatan kualitas yang dapat dilakukan paling tidak mencakup poin – poin berikut:

1. Jalur pejalan kaki sebagai aspek utama dalam fasilitas umum harus aman dan nyaman bagi setiap pengguna termasuk penyandang disabilitas sekalipun. Trotoar wajib saling terhubung dan memiliki taktik kuning serta *ramp* untuk meningkatkan aksesibilitas.
2. Jalur pejalan kaki harus memiliki lebar ideal minimal 2 meter. Sebagian area jalur pejalan kaki dapat dialokasikan untuk penghijauan atau bahkan naungan kanopi sebagai pelindung dari hujan atau sinar matahari yang terik.
3. *Signage* atau penunjuk jalan menuju fasilitas publik dan transportasi umum harus lengkap dan jelas agar mudah terbaca dan informatif bagi masyarakat umum.

F. PERNYATAAN

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmatNya, penulis dapat menyelesaikan jurnal mengenai Studi Penataan Koridor Jalan Pasar Santa dengan Prinsip *Walkability* ini.

Terima kasih penulis sampaikan juga kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan Jurnal ini.

Penulis juga ingin menyampaikan permohonan maaf jika terdapat kesalahan - kesalahan dalam penulisan, diagram, atau hal – hal lain yang kurang sempurna.

Penulis berharap dengan jurnal penelitian ini, minat masyarakat untuk berjalan kaki akan lebih meningkat. Khususnya di Jakarta, penulis berharap agar semakin banyak fasilitas pejalan kaki yang aman dan nyaman sehingga semakin banyak masyarakat yang berjalan kaki dan pada akhirnya mengurangi pemakaian kendaraan bermotor yang otomatis juga dapat membantu mengurangi polusi udara.

Akhir kata, penulis mengucapkan terima kasih sekali lagi telah membaca jurnal ini. Semoga menginspirasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, M. C. (2020, July 02). 3 Kawasan DKI Jadi TOD Baru, Siap-Siap Propertinya 'Meledak'. Retrieved from <https://www.cnbcindonesia.com/news/20200702162405-4-169786/3-kawasan-dki-jadi-tod-baru-siap-siap-propertinya-meledak>
- Budhiman, I. (2020, June 09). Jangan Keliru, Ini Konsep Pengembangan TOD yang Benar. *Ekonomi*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200609/47/1250307/jangan-keliru-ini-konsep-pengembangan-tod-yang-benar>
- ESCAP, U. (2017). *Transport and communications bulletin for Asia and the Pacific*. Thailand: United Nations.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People. The Lively, Safe, Sustainable, and Healthy City*. Washington DC: Urban Land Institute
- ITDP. (2017). *TOD Standard 3.0. Prinsip-Prinsip Berjalan Kaki (Walk)*.
- Nabila, M. (2020, February 19). Proyek TOD Menjamur, Coldwell: Pengembang Jangan Kanibal!. *Ekonomi*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220200/47/1203472/proyek-tod-menjamur-coldwell-pengembang-jangan-kanibal>
- Nabila, M. (2020, February 19). Pengembangan Hunian TOD Akan Semakin Marak di Luar Jabodetabek. *Ekonomi*. Retrieved from https://ekonomi.bisnis.com/read/20200219/47/1203465/pengembangan-hunian-tod-akan-semakin-marak-di-luar-jabodetabek?utm_source=Desktop
- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246–257.