

ANALISIS WALKABILITY PADA KAWASAN TERMINAL LINTAS LEBAK BULUS, JAKARTA SELATAN

Nethania Budiardjo¹⁾, Audrey Juliana^{1)*}

¹⁾ Program Studi Arsitektur, Universitas Agung Podomoro

*Koresponden Email: Audrey.juliana@podomorouniversity.ac.id

ABSTRAK

Lebak Bulus merupakan salah satu kawasan yang diusung menjadi kawasan TOD (*Transit Oriented Development*) di Jakarta. Kawasan tersebut memiliki pusat jaringan transportasi umum seperti Terminal Lintas, Stasiun MRT, dan Halte Transjakarta Lebak Bulus. Sebagai kawasan TOD, Lebak Bulus harus memperhatikan *walkability* sebagai faktor utama tercapainya prinsip berjalan kaki sehingga dapat mendukung prinsip TOD lainnya seperti perpindahan antarmoda transportasi umum (prinsip transit). Penelitian ini bertujuan untuk mengukur *walkability* pada kawasan dan mendapatkan pedoman untuk mewujudkan kawasan yang lebih *walkable*. Peneliti menggunakan metode kombinasi antara kualitatif fenomenologi dan kuantitatif, dimana terjadi pengamatan secara langsung terhadap fenomena dan kondisi objek yang alami serta penggalian sudut pandang atau penilaian (skor) pengguna melalui kuesioner. Hasil pengamatan serta penggalian dianalisis lebih lanjut menggunakan interpretasi peneliti hingga menghasilkan kesimpulan bahwa *walkability* pada kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus hanya sekedar cukup. Kawasan belum layak untuk mewartakan kegiatan berjalan kaki karena jalur pejalan kaki tidak nyaman dan menarik serta hanya memiliki tingkat keselamatan dan keamanan yang sedang. Peningkatan kualitas jalur pejalan kaki direkomendasikan untuk mengutamakan kebersihan dan ukuran jalur yang lebih luas, pencahayaan jalur, kemudahan bagi kaum disabilitas, keamanan jalur terhadap kendaraan, serta kelengkapan fasilitas atau furnitur pejalan kaki yang memadai.

Kata kunci: terminal; Lebak Bulus; jalur; pejalan kaki; *walkability*

ABSTRACT

Title: *Analysis of Walkability in the Lebak Bulus Intermodal Terminal Area, South Jakarta*

Lebak Bulus is one of the areas designated as Transit Oriented Development (TOD) in Jakarta. This Lebak Bulus area has a central public transportation network, such as Lintas Terminal, MRT station, and Transjakarta bus stop. As a TOD area, Lebak Bulus needs to prioritize walkability as a key factor in achieving the principle of pedestrian movement, which then supports other TOD principles such as intermodal public transportation (transit principle). This research aims to measure walkability in the area and provide guidelines for creating a more walkable environment. A combination of qualitative phenomenology and quantitative methods are applied in this research, involving direct observation of the phenomena and existing conditions, as well as exploring different perspectives and user assessments through questionnaires. These observations and findings were further analyzed based on researchers' interpretation, leading to the conclusion that walkability in the Lintas Terminal Lebak Bulus area is still considered adequate. Lebak Bulus area is not yet suitable for accommodating pedestrian activities due to uncomfortable and unattractive pedestrian pathways, as well as moderate levels of safety and security. Improving the quality of pedestrian paths is recommended, prioritizing cleanliness and wider pathways, lighting, accessibility for people with disabilities, road safety for vehicles, and sufficient pedestrian facilities and furniture.

Keywords: terminal; Lebak Bulus; pathway; pedestrian; *walkability*

A. PENDAHULUAN

Terminal Lebak Bulus merupakan salah satu terminal penumpang yang selalu ramai dan menjadi andalan masyarakat. Terminal ini terletak di dekat perbatasan

antarkota, yakni Jakarta Selatan dengan Tangerang Selatan tepatnya pada Jl R.A Kartini, Jakarta Selatan. Pada tahun 1990, terminal ini diresmikan dan diselenggarakan langsung oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Dalam



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

berperan sebagai pusat jaringan transportasi umum yang mendukung mobilitas penduduk kota, terminal ini melayani bus AKAP (Antarkota Antarprovinsi), angkutan kota (angkot), Transjakarta, DAMRI (dari dan ke Bandara Soekarno-Hatta), serta saat itu masih ada bus sedang dalam kota seperti Metromini dan Kopaja. Sayangnya, pada awal tahun 2014 terminal ini ditutup dan dibongkar untuk pembangunan Depo MRT (Moda Raya Terpadu) Jakarta. Setahun kemudian, timbul satu terminal kecil di sudut persimpangan jalan Jl. R.A. Kartini-Pasar Jumat dan Jl. Ciputat Raya yang mana terkonfirmasi sebagai pengganti sementara Terminal Lebak Bulus. Terminal itu sering kali disebut dengan nama Terminal Lintas Lebak Bulus karena bus-bus AKAP tidak mengendap di sana, melainkan hanya melintas selama maksimal 5 menit untuk menaik-turunkan penumpang.

Peristiwa relokasi tersebut menyebabkan Terminal Lintas Lebak Bulus terletak agak jauh dan terpisah dari stasiun/halte moda transportasi lainnya (stasiun MRT Lebak Bulus dan halte Transjakarta Lebak Bulus). Untuk pindah moda transportasi dari terminal, pengguna butuh untuk berjalan kaki sejauh 200-400 meter melalui jalur pejalan kaki yang kurang memadai karena masih bercampur dengan jalur kendaraan bermotor tanpa pembatas atau pembeda material apapun. Penyeberangan berupa *zebra-crossing* tidak terlihat di sepanjang Jl. R.A. Kartini-Pasar Jumat sehingga pengguna tetap harus menyusuri pinggir jalan raya untuk menyeberangi jalan melalui Stasiun MRT Lebak Bulus. Tingkat kegemaran masyarakat Indonesia akan berjalan kaki diketahui masih sangat rendah sebagaimana hasil studi yang dikemukakan peneliti Stanford University pada 2017 lalu, yakni rata-rata masyarakat Indonesia hanya berjalan 3513 langkah perhari sehingga berada di bawah rata-rata global 5000 langkah perhari. Maka dari itu, kondisi fasilitas dan infrastruktur

pejalan kaki yang tidak layak semakin menurunkan minat dan motivasi masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi umum. Seorang sosiolog Grendi Hendrastomo menyetujui hal ini dengan pernyataannya bahwa keamanan dan kenyamanan pejalan kaki memang belum bisa didapatkan di Indonesia (Hasan, 2017).

Lebak Bulus sendiri merupakan salah satu kawasan yang diusung untuk menjadi kawasan TOD (*Transit Oriented Development*) sehingga berjalan kaki menjadi hal yang wajib ditingkatkan pada kawasan ini. Berjalan kaki merupakan prinsip pertama dan terutama dari konsep TOD karena menjadi moda transportasi manusia yang paling mudah, terjangkau, alami, sehat, efisien, dan inklusif untuk mencapai suatu titik tuju, serta menjadi dasar dari kegiatan mobilisasi yang seimbang dan berkelanjutan di dalam suatu sistem perkotaan (Institute for Transportation and Development Policy, 2017). Maka dari itu, penting bagi setiap kawasan TOD untuk memperhatikan penerapan unsur *walkability* lebih dahulu dibandingkan unsur lainnya karena prinsip berjalan kaki akan tercapai dengan baik apabila diwadahi oleh lingkungan yang layak, termasuk fasilitas dan infrastruktur khusus pejalan kaki. Ketika prinsip berjalan kaki telah tercapai dengan baik, prinsip TOD lainnya seperti perpindahan moda transportasi umum (prinsip transit) akan otomatis terdukung sehingga berpartisipasi dalam menciptakan jaringan kota yang lebih baik.

B. KAJIAN LITERATUR DAN PEGEMBANGAN HIPOTESIS

Walkability adalah tingkat keramahan sebuah lingkungan untuk berjalan kaki (NZ Transport Agency, 2009). Menurut Leather et al. (2011), *walkability* merupakan istilah dalam mendeskripsikan serta mengukur kualitas dan konektivitas dari jalur pejalan kaki.

Dalam Global Walkability Index (GWI), Krambeck & Shah (2006) memaparkan tiga komponen atau unsur *walkability* secara umum, yaitu keamanan dan keselamatan (menentukan bagaimana keselamatan dan keamanan pejalan kaki dari kendaraan bermotor maupun tindak kriminal saat berjalan di lingkungan tersebut), kenyamanan dan daya tarik (memperlihatkan bagaimana kenyamanan pejalan kaki dalam menempuh sekian meter jarak), serta kebijakan pendukung (memperlihatkan bagaimana pemerintah berpartisipasi dan mendukung peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki). Komponen-komponen *walkability* tersebut lalu diuraikan menjadi beberapa variabel atau parameter yang telah dirangkum oleh Krambeck sendiri:

- a. Proporsi kecelakaan lalu lintas yang berkaitan dengan fatalitas pejalan kaki
- b. Konflik jalur pejalan kaki
- c. Keamanan dalam penyebrangan
- d. Keamanan dari tindak kriminal/kejahatan
- e. Perilaku pengemudi kendaraan bermotor
- f. Perawatan dan kebersihan jalur pejalan kaki
- g. Ketersediaan petunjuk jalan bagi kaum disabilitas dan tuna netra
- h. Fasilitas (misal: kanopi, tempat duduk, toilet umum)
- i. Hambatan-hambatan di jalur pejalan kaki (permanen maupun sementara)
- j. Ketersediaan penyebrangan di sepanjang jalan besar
- k. Pendanaan untuk perencanaan jalur pejalan kaki
- l. Pengadaan pedoman perancangan kota yang relevan
- m. Pengadaan dan penegakan hukum akan peraturan keselamatan pejalan kaki yang relevan
- n. Tingkat jangkauan publik untuk keamanan dan etiket pejalan kaki serta mengemudi

Untuk mengukur tingkat *walkability* pada suatu kawasan di Asia, terdapat parameter pengukuran yang berdasar dari

komponen *walkability* oleh GWI namun telah sedikit dimodifikasi oleh Asian Development Bank (ADB) agar lebih mudah diaplikasikan pada konteks Asia. Parameter-parameter berikut telah dikelompokkan oleh peneliti menurut komponen atau unsur pembentuknya:

Tabel 1. Parameter pengukuran *walkability*

Komponen	Parameter	Deskripsi
Keselamatan dan keamanan	Konflik jalur pejalan kaki	Konflik atau selisih antara pejalan kaki dengan moda lainnya seperti sepeda, motor, mobil, hingga bus.
	Tingkat keselamatan menyeberang	Tingkat resiko kecelakaan yang dialami oleh penyeberang, waktu tunggu, dan waktu yang diberikan untuk menyeberang.
	Perilaku pengemudi	Perilaku pengemudi kendaraan yang melintas terhadap pejalan kaki.
	Keamanan dari tindak kejahatan	Perasaan pejalan kaki terhadap keamanan dari kejahatan di jalur pejalan kaki.
Kenyamanan dan daya tarik	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Tingkat kebutuhan, ketersediaan, kebersihan, dan kelayakan (keterawatan) jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan penyebrangan	Ketersediaan dan jarak antar penyebrangan serta laju kendaraan.
	Fasilitas pejalan kaki	Ketersediaan fasilitas/furnitur pejalan kaki (tempat duduk,

	lampu, toilet umum, peneduh, pohon) yang dapat meningkatkan daya tarik dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki hingga kota itu sendiri.
Infrastruktur bagi kaum disabilitas	Ketersediaan, penempatan, dan keterawatan infrastruktur untuk kaum disabilitas.
Penghalang/hambatan	Keberadaan penghalang/hambatan permanen maupun sementara yang mengganggu jalur pejalan kaki dan mempengaruhi lebar efektif sehingga menimbulkan ketidaknyamanan (seperti tiang listrik, panel listrik, kendaraan parkir).

(Leather et al., 2011, analisis peneliti)

Berdasarkan pendahuluan dan kajian literatur mengenai *walkability* yang telah dipaparkan, dapat disimpulkan bahwa *walkability* merupakan tingkat kelayakan dan keramahan suatu lingkungan dalam mewadahi kegiatan berjalan kaki yang mengandung dua komponen utama yakni keselamatan dan keamanan serta kenyamanan dan daya tarik. Lebak Bulus merupakan salah satu kawasan yang harus memperhatikan *walkability* sebagai faktor utama tercapainya prinsip berjalan kaki pada suatu kawasan TOD. *Walkability* yang terpenuhi dengan baik akan mendukung prinsip TOD lainnya termasuk

perpindahan moda transportasi (prinsip transit) sehingga otomatis akan meningkatkan kualitas pada jaringan kota. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian dan pengukuran mengenai *walkability* pada kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus agar dapat diketahui seberapa layak/ramahnya kawasan tersebut dalam mewadahi pejalan kaki. Hasil penelitian yang didapat akan menjadi pedoman untuk menjadikan kawasan ini lebih *walkable* hingga berdampak pada kemudahan pengguna transportasi umum untuk berpindah moda dan Lebak Bulus dapat menjadi kawasan TOD yang lebih optimal.

Kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus sebagai objek/area cakupan penelitian yang dimaksud adalah jalur pejalan kaki pada ruas jalan dari terminal lintas menuju ke Stasiun MRT Lebak Bulus serta Halte Transjakarta Lebak Bulus, dan sebaliknya (Jl. R.A. Kartini – Pasar Jumat sisi utara dan selatan) (lih. garis merah pada Gambar 1).



Gambar 1. Area cakupan penelitian
(Dokumentasi peneliti, 2021)

C. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kombinasi antara metode kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif yang digunakan melalui pendekatan fenomenologi. Menurut Groat & Wang (2013), peneliti kualitatif melakukan pemahaman dan interpretasi yang kuat dalam meneliti sebuah objek yang natural dan apa adanya. Peneliti menggunakan pendekatan fenomenologi karena peneliti mengamati fenomena-

fenomena yang terjadi pada objek penelitian, kondisi alami objek, serta menggali dan memahami sudut pandang pengguna terkait fenomena dan objek penelitian. Penelitian dimulai dengan penggalian masalah yang terlihat di permukaan dan melakukan studi literatur terkait masalah yang terjadi pada objek penelitian. Setelah tahap tersebut, peneliti akan menemukan pertanyaan serta tujuan penelitian yang akan dijawab pada tahap-tahap selanjutnya. Studi literatur membantu peneliti untuk menghasilkan kuesioner yang akan menggali sudut pandang pengguna terhadap objek yang diteliti. Pada bagian inilah letak penggunaan metode kuantitatif, yaitu karena pilihan jawaban berupa skor untuk responden menilai parameter *walkability* serta pemilihan jawaban dengan responden terbanyak (dominan) yang akan dianalisis lebih lanjut dengan metode kualitatif. Selain kuesioner, peneliti mengobservasi keadaan yang sebenarnya terjadi pada objek. Respons pengguna (responden) atas kuesioner serta hasil observasi kemudian dianalisis lebih lanjut melalui interpretasi peneliti (metode kualitatif) untuk menjawab pertanyaan penelitian dan menghasilkan rekomendasi untuk pengembangan penelitian selanjutnya.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Walkability

Berdasarkan penyebaran kuesioner yang telah dilakukan, peneliti mendapatkan respons berupa penilaian responden (selaku masyarakat) atas *walkability* di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus sebagai objek cakupan penelitian.

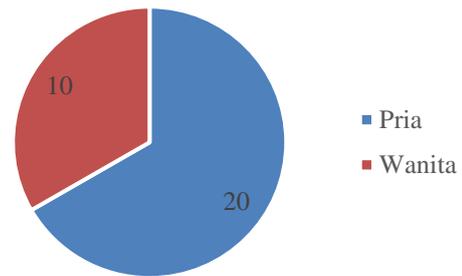


Diagram 1. Gender responden
(Dokumen Peneliti, 2021)

Responden kuesioner dalam penelitian ini didominasi oleh pria yaitu sebanyak 20 responden dari total 30 orang responden sehingga responden wanita yang didapat hanya 10 responden. Hal ini terjadi karena salah satu tempat pengambilan sampel adalah kawasan terminal yang mana mewadahi bidang pekerjaan yang diemban oleh laki-laki, seperti sopir bus, juru parkir, pedagang kaki lima, aparat Dinas Perhubungan, dan penjual tiket bus.

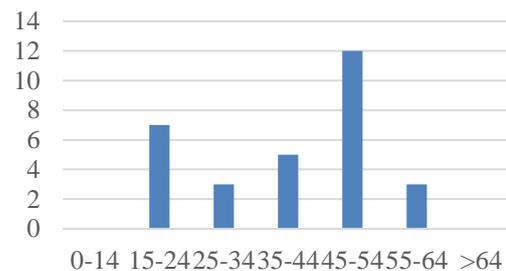


Diagram 2. Usia Responden
(Dokumen Peneliti, 2021)

Kuesioner direspons oleh masyarakat dalam rentang usia 14-64 tahun, namun usia responden paling banyak berkisar pada kategori 45-54 tahun yang mana 12 responden dalam kategori tersebut telah lama mengenal kawasan sekitar Terminal Lintas Lebak Bulus sehingga mereka merasa cukup mudah dalam melaksanakan penilaian ini.

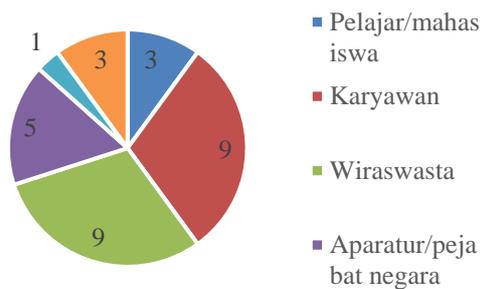


Diagram 3. Pekerjaan Responden
(Dokumen Peneliti, 2021)

Seluruh responden dalam kuesioner ini memiliki pekerjaan yakni sebagai karyawan, wiraswasta, pelajar/mahasiswa, pejabat Negara, hingga tenaga kesehatan. Pekerjaan yang diimban oleh responden paling banyak adalah sebagai wiraswasta dan karyawan (9 responden) yaitu orang yang dalam kesehariannya bekerja serta berjualan di tempat pengambilan sampel.

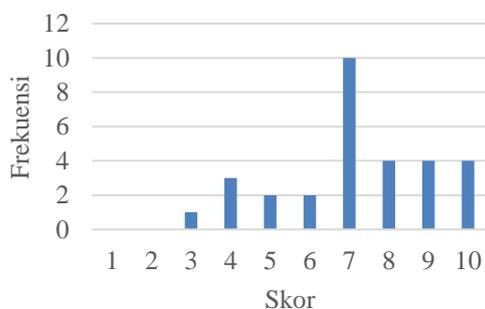


Diagram 4. Penilaian (Impresi Awal) Responden terhadap Jalur Pejalan kaki di Kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus
(Dokumen Peneliti, 2021)

Dalam skala 1-10, dominan responden memberikan skor 7 untuk kondisi jalur pejalan kaki di kawasan terminal dan sekitarnya. Pertanyaan merupakan salah satu pertanyaan pembuka sehingga dapat merekam penilaian murni responden sebelum mengetahui faktor-faktor yang lebih detail serta harus diperhatikan saat menilai. Skor 7 dari 10 menggambarkan kondisi jalur pejalan kaki yang sudah cukup baik, layak, dan dapat mawadahi pejalan kaki dengan aman serta nyaman.

Tabel 2. Penilaian responden terhadap jalur pejalan kaki di kawasan Terminal Lebak Bulus

No	Parameter	Skor dan Frekuensi				
		1	2	3	4	5
1	Seberapa aman jalur pejalan kaki dari kendaraan (mobil, motor, sepeda dan bus)?	1	6	13	3	7
2	Bagaimana tingkat keselamatan saat menyeberang?	3	11	6	8	2
3	Bagaimana perilaku pengemudi yang melintas terhadap pejalan kaki?	0	5	16	9	0
4	Bagaimana keamanan pejalan kaki dari tindak kejahatan (penjambretan, pencopetan, serangan tanpa alasan)?	2	2	15	9	2
5	Bagaimana ketersediaan, kebersihan, dan kelayakan jalur pejalan kaki?	2	3	11	11	3
6	Bagaimana ketersediaan jalur penyeberangan dan tingkat kecepatan kendaraan bermotor di jalan?	5	10	5	8	2
7	Bagaimana ketersediaan furnitur pejalan kaki	13	10	2	4	1

No	Parameter	Skor dan Frekuensi				
		1	2	3	4	5
	(tempat duduk, lampu, toilet umum, peneduh, pohon)?					
8	Bagaimana infrastruktur untuk kaum disabilitas?	12	10	1	5	2
9	Apakah ada penghalang (permanen maupun sementara, seperti tiang listrik, panel listrik, kendaraan parkir) di jalur pejalan kaki?	1	7	5	9	8

(Dokumen Peneliti, 2021)

Pertanyaan lebih detail diajukan untuk mengetahui kondisi *walkability* yang mana mengacu kepada parameter-parameter hasil modifikasi Asian Development Bank. Responden diminta untuk menjawab dengan skor 1-5, yang mana masing-masing nilai sudah memiliki indikator yang telah ditetapkan sehingga responden dapat memilih jawaban paling mendekati dengan kondisi aktual yang sering mereka temui di lapangan. Berdasarkan pemaparan pada Tabel 2, dominan responden berpendapat bahwa tingkat keamanan, keselamatan, serta ketersediaan dan kebersihan jalur pejalan kaki masih bernilai netral atau sedang yaitu dalam skor 3. Keselamatan pejalan kaki dari kendaraan lain seperti bus, mobil, motor, dan sepeda dinilai netral oleh sebagian besar responden (43,3%). Respons ini digunakan untuk menjawab parameter konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan sehingga dapat dikatakan jalur pejalan kaki mengalami konflik sedang, yaitu di mana jalur masih

dapat digunakan untuk berjalan kaki namun masih sering ada kendaraan yang parkir (Leather et al., 2011). Keselamatan pejalan kaki juga dipengaruhi oleh perilaku pengemudi dan parameter ini dinilai sedang oleh 16 responden (53.3%) karena pengemudi terkadang mengalah dengan pejalan kaki. Untuk menilai keamanan pejalan kaki terhadap tindak kriminal, 50% responden merasa netral karena mereka merasa sulit untuk menentukan.

Ketersediaan, kebersihan, serta kelayakan jalur pejalan kaki paling banyak dinilai oleh responden dengan skor 3 dan 4 dengan jumlah responden yang sama yakni 11 responden. Skor 3 mengindikasikan jalur pejalan kaki yang tersedia bersih namun masih ada kerusakan di beberapa titik dan padat dilalui orang, sedangkan skor 4 mengindikasikan jalur pejalan kaki yang bersih, terawat, dan padat hanya di saat waktu tertentu (Leather et al., 2011). Selain itu, jalur pejalan kaki cukup bebas dari penghalang menurut sebagian besar (30%) responden. Cukup bebas (skor 4) menggambarkan kondisi jalur yang terhambat oleh penghalang minor tetapi lebar jalur masih di atas 1 meter (Leather et al., 2011).

Untuk hal keselamatan dalam menyeberang, dominan responden (36,7%) memberikan skor rendah (2 dari 5) yang berarti bahaya untuk menyeberang dengan resiko kecelakaan yang tinggi di kawasan ini (Leather et al., 2011). Selain itu, 33,3% responden menyadari bahwa hanya sedikit penyeberangan yang terdapat pada kawasan ini yaitu pada tiap jarak 300-400 meter, ditambah lagi faktor kendaraan yang melaju dengan kecepatan sedang semakin menguatkan pendapat mereka bahwa kegiatan menyeberang masih berbahaya dan tidak nyaman untuk dilakukan di sana.

Parameter lain yang kebanyakan dinilai responden dengan skor terendah yakni 1 adalah ketersediaan fasilitas/furnitur jalur pejalan kaki dan infrastruktur bagi kaum disabilitas.

Furnitur jalur pejalan kaki seperti tempat duduk, lampu, toilet umum, dan peneduh berupa pohon maupun kanopi dianggap oleh 43,3% responden tidak tersedia di sepanjang jalur, begitu pula dengan infrastruktur untuk kaum disabilitas seperti batu taktil dan ramp (oleh 40% responden). Namun, ada juga sebagian responden yang memberikan skor 2 terhadap ketersediaan infrastruktur bagi kaum disabilitas karena sebenarnya telah tersedia pada beberapa titik di luar area cakupan penelitian namun tidak layak guna.

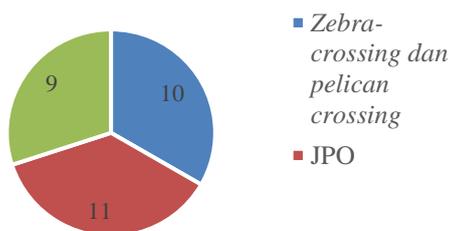


Diagram 5. Persentase Preferensi Responden terhadap Penyeberangan Pejalan Kaki
(Dokumen Peneliti, 2021)

Bagian pertanyaan selanjutnya memuat preferensi responden terhadap jenis dan spesifikasi jalur pejalan kaki yang paling sering dijumpai seperti jenis penyeberangan, material jalur pejalan kaki, dan jenis peneduh. Pilihan terbanyak responden dalam jalur penyeberangan jatuh kepada JPO (Jembatan Penyeberangan Orang), namun perbedaan frekuensi antar pilihan sangat tipis sehingga memungkinkan bahwa responden menyukai ketiganya.

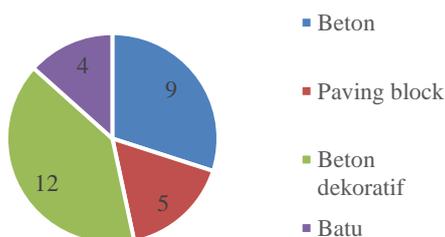


Diagram 6. Persentase Preferensi Responden terhadap Material Jalur Pejalan Kaki
(Dokumen Peneliti, 2021)

Material jalur pejalan kaki beton dekoratif paling banyak disukai oleh responden (40%). Responden berpendapat beton dekoratif lebih menarik dari segi motif dan warna sehingga dapat membuat pejalan kaki lebih termotivasi untuk berjalan.

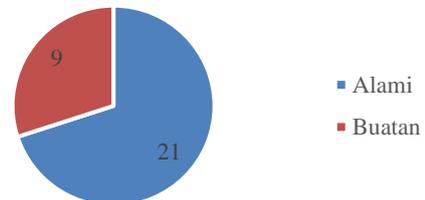


Diagram 7. Persentase Preferensi Responden terhadap Peneduh Alami dan Buatan
(Dokumen Peneliti, 2021)

Preferensi responden terhadap peneduh paling banyak jatuh kepada peneduh alami seperti pepohonan yang rindang sehingga multifungsi sebagai penyejuk dan pengindah visual.

Tabel 3. Pendapat responden terhadap furnitur pelengkap jalur pejalan kaki

No	Furnitur Pelengkap	Ya	Tidak
1	Apakah tempat duduk penting untuk jalur pejalan kaki di Lebak Bulus?	28	2
2	Apakah lampu penting untuk jalur pejalan kaki di Lebak Bulus?	29	1
3	Apakah toilet umum (<i>portable</i>) penting untuk jalur pejalan kaki di Lebak Bulus?	26	4
4	Apakah penghijauan penting untuk jalur pejalan kaki di Lebak Bulus?	29	1
5	Apakah kanopi penting untuk jalur pejalan kaki di Lebak Bulus?	28	2

No	Furnitur Pelengkap	Ya	Tidak
6	Apakah tempat sampah penting untuk ada di jalur pejalan kaki di Lebak Bulus?	30	0
7	Apakah keberadaan toko-toko di sisi jalur penting dan menjadikan jalur pejalan kaki di Lebak Bulus lebih menarik?	26	4

(Dokumen Peneliti, 2021)

Peneliti lalu menggali pendapat responden terhadap fasilitas pelengkap (furnitur) jalur pejalan kaki sebagaimana hasilnya tertera pada Tabel 3. Fasilitas-fasilitas tersebut antara lain tempat duduk, lampu, toilet umum, penghijauan, kanopi, dan tempat sampah. Hasil membuktikan bahwa 80% responden menganggap fasilitas tersebut penting untuk tersedia di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus. Selain furnitur, keberadaan toko-toko untuk mendukung muka bangunan yang aktif di sisi (pinggir) jalur pejalan kaki juga dianggap penting oleh responden. Responden setuju bahwa muka bangunan yang aktif dapat membuat jalur pejalan kaki lebih menarik sehingga dapat meningkatkan motivasi dalam berjalan kaki.

Tabel 4. Elemen parameter sebagai prioritas utama untuk ditingkatkan

Elemen Parameter	Prioritas 1	Prioritas 2	Prioritas 3	TOTAL
Kemudahan bagi kaum disabilitas	8	5	10	23
Pencahayaan jalur	8	7	4	19
Kebersihan dan ukuran yang lebih luas	8	4	5	17

Elemen Parameter	Prioritas 1	Prioritas 2	Prioritas 3	TOTAL
Perlambatan laju kendaraan	2	4	1	7
Penyingkiran penghalang (contoh: parkir liar)	1	4	3	8
Titik penyeberangan	3	6	7	16

(Dokumen Peneliti, 2021)

Peneliti juga menggali pendapat responden mengenai elemen parameter yang harus menjadi prioritas utama apabila dilakukan peningkatan kualitas pada jalur pejalan kaki di kawasan tersebut. Elemen parameter ini tetap mengacu pada Survei Preferensi Pejalan Kaki dalam *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues*. Jika dilihat pada Tabel 4, terdapat tiga besar elemen yang terbanyak dipilih oleh responden, yaitu kemudahan bagi kaum disabilitas, pencahayaan jalur, hingga kebersihan dan ukuran jalur yang lebih luas.

Sebuah pertanyaan terbuka diberikan di akhir kuesioner untuk mengetahui harapan responden terhadap pengembangan jalur pejalan kaki di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus kedepannya. Respons atas pertanyaan tersebut antara lain mengenai jalur pejalan kaki yang aman dari kendaraan, ketersediaan fasilitas pendukung yang memadai, jalur yang bersih dan nyaman, jalur yang ramah untuk semua rentang usia serta kaum disabilitas, jalur yang lebih lebar, jalur penyeberangan yang aman, jalur yang mengintegrasikan banyak tujuan serta titik-titik transit (terminal bus, stasiun MRT, dan halte Transjakarta), hingga suasana jalur pejalan kaki yang menarik.

Hasil dan Pembahasan Observasi Lapangan

Peneliti melakukan observasi lapangan untuk mendapatkan data yang aktual dengan mengamati kesembilan parameter *walkability* di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus. Observasi dilakukan ketika kondisi kawasan sedang cukup ramai sehingga dapat terlihat dan terasa dengan jelas keadaan *walkability*-nya, terutama interaksi antara pejalan kaki dengan kendaraan. Poin-poin di bawah ini menjabarkan hasil pengamatan masing-masing parameter, di mana poin 1-4 menjelaskan parameter yang termasuk dalam komponen keselamatan dan keamanan sedangkan poin 5-9 menjelaskan parameter dalam komponen kenyamanan dan daya tarik.

1. Konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan mempengaruhi keselamatan pejalan kaki yaitu seberapa sering jalur pejalan kaki dilintasi oleh kendaraan. Peneliti mendapatkan beberapa kondisi yang berbeda karena kondisi ketersediaan jalur pejalan kaki yang berbeda pula. Jalur pejalan kaki di sisi selatan Jl. R.A Kartini-Pasar Jumat dipagari dengan pagar besi sehingga tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk melintas (lih. Gambar 2) sedangkan pada sisi sebaliknya, jalur pejalan kaki tidak menerus akibat adanya akses keluar-masuk kendaraan ke bangunan komersial di sisi jalan dan menimbulkan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan (lih. Gambar 2). Dengan ini, peneliti menyatakan bahwa konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan di kawasan tersebut tinggi atau kondisinya tidak aman bagi pejalan kaki.



Gambar 2. Jalur pejalan kaki di sisi utara (kiri) dan selatan (kanan)
(Dokumentasi Peneliti, 2021)

2. Tingkat keselamatan saat menyeberang di Jl. R.A. Kartini-Pasar Jumat memiliki resiko kecelakaan yang tinggi. Volume kendaraan yang melintas di jalan ini cukup tinggi ditambah lebar jalan mencapai 25-30 meter yang dapat menyebabkan pejalan kaki menyeberang dengan terburu-buru. Akan tetapi, sejauh pengamatan peneliti memang tidak ada pejalan kaki yang nekat menyeberang jalan tersebut.
3. Parameter sebelumnya berkaitan erat dengan parameter perilaku pengemudi terhadap pejalan kaki. Hasil pengamatan peneliti mengemukakan bahwa perilaku pengemudi di kawasan baik dan bertoleransi tinggi terhadap pejalan kaki yang butuh melintas.



Gambar 3. Kondisi lalu lintas dan perilaku pengemudi di kawasan
(Dokumentasi Peneliti, 2021)

4. Rasa aman yang dialami pejalan kaki terhadap tindakan kriminal dapat dikatakan tinggi karena tidak didapati aksi kejahatan apapun saat kegiatan pengamatan berlangsung. Rasa aman ini timbul karena terlihat banyak petugas keamanan yang bertugas di area terminal maupun pada bangunan komersial di sisi jalan.

5. Ketersediaan jalur pejalan kaki di kawasan ini tidak merata/menerus sebagaimana yang telah dipaparkan pada poin 1. Jalur pejalan kaki di sisi selatan jalan terlihat bersih dan terawat namun terasa padat karena ada halte Transjakarta yang terbangun di sana sedangkan jalur pejalan kaki di sisi utara terlihat sedikit lebih kotor, banyak kerusakan, dan juga cukup padat oleh beberapa penghalang. Peneliti sempat berjalan di sisi utara jalan yang mana tidak tersedia jalur pejalan kaki (trotoar) dan didapatkan kondisinya tidak terlalu buruk namun perlu lebih berhati-hati.



Gambar 4. Jalur pejalan kaki di sisi utara (kiri) dan selatan (kanan)
(Google Maps, 2021)

6. Titik penyeberangan pada Jl. R.A Kartini yang berupa fasilitas resmi hanya terdapat pada stasiun MRT yang mana terletak di atas jalan dan menghubungkan kedua sisi (utara dan selatan) jalan tersebut. Berdasarkan pengamatan peneliti, jarak dari pintu masuk terminal ke pintu masuk stasiun MRT terdekat adalah sekitar 210 meter. Laju kendaraan yang melintas cenderung sedang pada siang hari karena ramai dan tinggi pada malam hari karena kondisi jalan lebih sepi.
7. Fasilitas umum pendukung jalur pejalan kaki berupa furnitur seperti tempat duduk, toilet umum, peneduh, dan penghijauan belum tersedia. Lampu hanya tersedia sebanyak 8 titik pada sisi utara jalan (lih. Gambar 5) namun masih terbantu oleh penerangan dari bangunan komersial di sisi jalan sehingga tidak begitu menjadi masalah.



Gambar 3. Penerangan berupa lampu jalan di jalur pejalan kaki sisi utara
(Dokumentasi Peneliti, 2021)

8. Infrastruktur bagi kaum disabilitas belum tersedia pada jalur pejalan kaki di kawasan ini (dalam area cakupan penelitian).
9. Penghalang permanen maupun sementara terdapat cukup banyak pada jalur pejalan kaki yaitu berupa tiang listrik, panel listrik, dan kendaraan yang parkir. Penghalang ini menyebabkan lebar jalur menjadi semakin sempit hingga kurang lebih hanya 1 meter.



Gambar 6. Penghalang pada jalur pejalan kaki sisi utara
(Google Maps, 2021)

Analisis Komponen dan Parameter *Walkability* berdasarkan Hasil Kuesioner dan Hasil Observasi serta Rekomendasi

Tabel 5. Perbandingan antara penilaian hasil kuesioner dan hasil observasi terhadap *walkability*

No	Komponen	Parameter	Nilai	
			Kuesioner	Observasi
1	Keselamatan dan	Konflik jalur pejalan kaki	3	2

No	Komponen	Parameter	Nilai	
			Kuesioner	Observasi
2	Keamanan	Tingkat keselamatan menyeberang	2	2
3		Perilaku pengemudi	3	4
4		Keamanan dari tindak kejahatan	3	4
5	Kenyamanan dan Daya Tarik	Ketersediaan jalur pejalan kaki	3	3
6		Ketersediaan penyeberangan	2	2
7		Fasilitas pejalan kaki	1	2
8		Infrastruktur bagi kaum disabilitas	1	1
9		Penghalang/hambatan	4	3

(Dokumen Peneliti, 2021)

Penilaian *walkability* melalui kuesioner dan observasi lapangan menghasilkan skor berbeda pada beberapa parameter yang dapat dilihat pada Tabel 5. Penilaian hasil kuesioner dan observasi lapangan akan saling melengkapi dan memberikan klarifikasi satu sama lain untuk menghasilkan nilai akhir mengenai dua komponen *walkability* pada kawasan ini.

Keselamatan dan keamanan pada jalur pejalan kaki ditentukan oleh parameter 1-4 (lih. Tabel 5). Setelah dilakukan analisis secara keseluruhan, ditemukan bahwa tingkat keselamatan dan keamanan pada jalur pejalan kaki di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus adalah sedang/cukup. Hal ini dibuktikan dengan adanya konflik yang masih tinggi antara jalur pejalan kaki dan kendaraan

disebabkan oleh jalur pejalan kaki yang tidak menerus serta resiko tinggi dalam menyeberang jalan sehingga cenderung berbahaya. Meskipun demikian, perilaku pengemudi yang cukup netral karena terkadang mau mengalah seakan memberi ruang kepada pejalan kaki untuk dapat berjalan dengan perasaan tenang dan aman. Suasana kawasan terasa cukup aman dari tindak kriminal didukung juga oleh adanya petugas keamanan pada beberapa titik.

Parameter 5-9 menjadi alat ukur kenyamanan dan daya tarik jalur pejalan kaki. Proses analisis secara keseluruhan menghasilkan bahwa jalur pejalan kaki pada kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus belum nyaman dan belum menarik. Hal ini dibuktikan dengan ketersediaan jalur pejalan kaki (*walking path*) yang terbatas karena tidak menerus dengan kualitas sedang (bersih, sedikit tidak terawat, dan padat) serta jumlah penyeberangan yang hanya sedikit untuk ruas jalan sepanjang itu, ditambah dengan laju kendaraan sedang cenderung tinggi dalam kesehariannya. Selain itu, kawasan hanya memiliki sedikit fasilitas umum penunjang jalur serta belum tersedia infrastruktur untuk kaum disabilitas. Pada jalur pejalan kaki pula terkadang didapati cukup banyak penghalang/hambatan sehingga mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki (menjadi ± 1 meter).

Secara menyeluruh, didapatkan *walkability* pada jalur pejalan kaki di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus hanya sekadar cukup bahkan cenderung buruk berdasarkan penggabungan analisis kedua komponen pada dua paragraf sebelumnya. Hasil akhir ini cukup berbeda signifikan dengan penilaian murni responden yang dilakukan pada bagian awal kuesioner (skor 7 dari 10) sebelum mengetahui parameter-parameter yang lebih detail dalam menilai *walkability*. Untuk itu, ada beberapa rekomendasi atau preferensi yang diberikan oleh responden untuk mendukung peningkatan kualitas jalur pejalan kaki pada kawasan ini.

Responden menunjukkan preferensi dan ketertarikan mereka terhadap material beton dekoratif, JPO (Jembatan Penyeberangan Orang), dan peneduh alami untuk mengoptimalkan komponen kenyamanan dan daya tarik, khususnya pada parameter ketersediaan jalur, penyeberangan, dan furnitur pendukung pejalan kaki. Selain itu, responden memprioritaskan kebersihan dan ukuran jalur yang lebih luas, pencahayaan jalur, hingga kemudahan bagi kaum disabilitas karena ketersediaannya yang paling minim namun paling berpengaruh dalam memotivasi pejalan kaki.

E. KESIMPULAN

Walkability pada jalur pejalan kaki di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus masih sekadar cukup cenderung buruk, dimana kawasan belum layak dan belum ramah untuk mewadahi kegiatan berjalan kaki. Keseluruhan proses penelitian membuktikan bahwa jalur pejalan kaki tidak nyaman, tidak menarik, serta hanya memiliki tingkat keselamatan dan keamanan yang sedang. Responden selaku masyarakat berharap kualitas jalur pejalan kaki dapat ditingkatkan, terlebih pada kebersihan dan ukuran jalur yang lebih luas, pencahayaan jalur, kemudahan bagi kaum disabilitas, keamanan jalur terhadap kendaraan, serta kelengkapan fasilitas/furnitur pejalan kaki yang memadai. Rekomendasi yang diperoleh pada penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk pembenahan kawasan Lebak Bulus termasuk perancangan Terminal Lintas Lebak Bulus itu sendiri. Pembenahan ini diharapkan dapat meningkatkan *walkability* dan mewujudkan Lebak Bulus sebagai kawasan TOD (*Transit Oriented Development*) yang lebih optimal.

F. UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini tak terlepas dari bantuan dan dukungan berbagai pihak sehingga peneliti ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Doni Fireza S.T., M.T. selaku dosen pengampu mata kuliah Pra Tugas Akhir,
2. Bapak Hernanto selaku Kepala Terminal Lintas Lebak Bulus dan Bapak Hilmansyah selaku Kepala Regu II Terminal Lintas Lebak Bulus,
3. Masyarakat di kawasan Terminal Lintas Lebak Bulus selaku responden kuesioner terkait penelitian,
4. Ibu Henny dan Bapak Budiardjo selaku orang tua peneliti pertama.

DAFTAR PUSTAKA

- Groat, L. N., & Wang, D. (2013). *Architectural Research Methods* (2nd ed.). New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Hasan, A. M. (2017, Juli 16). *Orang Indonesia Paling Malas Berjalan Kaki*. Tirto.id. Retrieved from <https://tirto.id/orang-indonesia-paling-malas-berjalan-kaki-csJJ>
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *TOD Standard*, 3, 61. Retrieved from www.ITDP.org
- Krambeck, H., & Shah, J. J. (2006). *The Global Walkability Index*. (Graduate's thesis). Massachusetts Institute of Technology, Department of Urban Studies and Planning, Massachusetts, United States of America.
- Leather, J., Fabian, H., Gota, S., & Mejia, A. (2011). *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues*: Asian Development Bank Sustainable Development Working Paper Series, (Issue 17). Retrieved from: <http://hdl.handle.net/11540/1408>

NZ Transport Agency. (2009). *Pedestrian Planning and Design Guide*. Waka Kotahi, Selandia Baru. Retrieved from:
<http://www.nzta.govt.nz/resources/pedestrian-planning-guide/docs/pedestrian-planning-guide.pdf>