

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberadaan pejalan kaki bisa menjadi indikator sebuah kota layak ditinggali atau tidak. Kelompok Keahlian Perencanaan dan Perancangan Kota, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan ITB yang diwakili Dr. RM Petrus Natalivan Indradjati ST.MT menegaskan (www.itb.ac.id). Inilah mengapa trotoar sebagai jalur pedestrian untuk para pejalan kaki mempunyai peranan penting di sebuah kota. Dengan kata lain, jalan bukan hanya representasi sistem transportasi tetapi juga kehidupan sosial ekonomi kota itu sebenarnya.

Penelitian Theresia Revina dan Parfi Khadiyanto yang berjudul *Kajian Kualitas dan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Stasiun Manggarai Jakarta Selatan* menemukan bahwa kualitas persimpangan jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Manggarai memiliki kualitas persimpangan jalur pejalan kaki yang rendah karena belum lengkap sarana prasarana keselamatan persimpangan. Apalagi belum ada upaya perbaikan. Padahal Stasiun Manggarai merupakan mode transportasi pengguna *Commuter Line* ke kantor di sekitar stasiun tersebut.

Penelitian Ari Muhamad Syahri yang berjudul *Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian di Koridor Jalan Ciledug Kota Garut* (2019) menemukan bahwa hasil analisis persepsi pejalan kaki mengungkapkan fasilitas pedestrian di Koridor Jalan Ciledug Kota Garut masih dinilai buruk. Dari penelitian untuk memenuhi tugas S1, diusulkan penataan fasilitas pedestrian di wilayah studi untuk menciptakan perencanaan dan pengadaan fasilitas pedestrian yang ideal dan sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki.

Kemudian, penelitian Sumber Rahayu dan Retno Widjajanti dari Universitas Diponegoro, Semarang dengan judul *Pengembangan Trotoar Sebagai Jalur Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Utama Pusat Kota Wonogiri (Studi Kasus : Trotoar Jl. A. Yani, Jl. Sudirman dan Jl. Pemuda)* (2018) menemukan bahwa jalur pejalan kaki pada tiga koridor di Kota Wonogori, yaitu Trotoar Jalan A. Yani, Jalan Sudirman dan Jalan Pemuda memiliki persamaan kondisi, yaitu aman dari tindak kriminalitas, kurang memperoleh perlindungan terhadap cuaca dan

tidak tersedia tempat duduk. Ini merupakan akibat dari ketidaksihan koridor itu menjadi ruang kosong yang hampir tanpa pejalan kaki.

Kemudian, hasil penelitian Ardy Maulidy Navastara yang berjudul *Karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta* (2017) menemukan bahwa hasil analisis karakteristik jalur pedestrian terhadap pejalan kaki yaitu jalur pedestrian di wilayah tersebut masih tergolong sangat rendah. Hal ini terjadi karena jarak dan waktu tempuh masih belum sesuai dengan peraturan. Hal ini membuat jalur pedestrian tersebut menjadi kurang ramah pejalan kaki dan responden penelitian kurang merasa nyaman, aman dan mudah dalam menggunakan jalur pedestrian di wilayah penelitian.

Dari berbagai hasil penelitian di atas, terlihat berjalan kaki kurang dianggap sebagai moda transportasi di zaman modern. Padahal berjalan kaki adalah kegiatan transportasi yang manusia kenal pertama kali. Untuk jarak jauh, berjalan kaki sudah dilakukan sejak zaman paleolitikum atau zaman batu tua. Sebaliknya, di zaman modern berjalan kaki sebagai mode transportasi umumnya dilakukan untuk jarak pendek. Oleh karena itu, di Eropa Barat, survei perjalanan nasional (*national travel surveys*) acapkali tidak memasukkan perjalanan untuk jarak pendek. Oleh karena itu, bagian berjalan kaki dari perjalanan biasanya tidak diperhitungkan. Dengan kata lain, berjalan kaki kurang dianggap penting. Di lain pihak, fenomena terkini menunjukkan populasi pejalan kaki semakin meningkat di kota-kota besar. Ini khususnya terjadi pada daerah pusat perekonomian/ perbelanjaan (*Central Business District, CBD*).

Peraturan Menteri Pekerjaan Nomor 03/PRT/M/2014 dengan tegas mengatur peruntukkan jalur pejalan kaki dengan Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Di dalam peraturan tersebut, dijelaskan jalur pejalan kaki adalah ruas pejalan kaki baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda. Menurut Zhoggala (2010) seperti dikutip oleh Revina dan Khadiyanti (2016, hlm. 293), pengguna jalur pejalan kaki dibedakan berdasarkan jenis kelamin, usia dan pekerjaan. Aktifitas

pejalan kaki juga dibedakan berdasarkan aktivitas penting, aktivitas pilihan dan aktivitas sosial Revina dan Khadiyanti (2016, hlm. 293).

Dengan kata lain, keberadaan jalur pejalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi perlu diperhatikan dan dibuat tolok ukur karena jalur pejalan kaki merupakan penghubung antarlokasi dan antarmoda transportasi. Jalur pejalan kaki memudahkan pejalan kaki dalam melakukan perpindahan lokasi dan perpindahan moda transportasi. Keterhubungan transportasi publik dengan jalur pejalan kaki dapat ditemui salah satunya di sekitar Stasiun Karet, Jakarta Pusat. Stasiun Karet merupakan stasiun kota kecil yang terletak di daerah Karet, Tanah Abang, Jakarta Pusat dan direncanakan sebagai titik perpindahan beberapa moda transportasi. Stasiun Karet juga terletak pada kawasan strategis perkantoran dan pusat perbelanjaan sehingga banyak pengguna kereta api mengawali maupun mengakhiri perjalanan di Stasiun Karet.

Pergerakan pejalan kaki yang tinggi seharusnya diimbangi dengan ketersediaan sarana dan prasarana untuk memberikan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Menurut Purnomo dan Setiawan (2015, hlm. 132), faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki adalah: (1) Sirkulasi; (2) Daya alam atau iklim; (3) Kebisingan; (4) Aroma atau bau-bauan; (5) Bentuk; (6) Keamanan; (7) Kebersihan; (8) Keindahan; (9) Penerangan.

Berdasarkan pengamatan pergerakan pengguna Commuter Line yang besar di Stasiun Karet terlihat tidak mendapat dukungan fasilitas jalur pejalan kaki yang memadai sehingga menimbulkan ketidaknyamanan dan ditambah dengan kondisi fisik jalur pejalan kaki yang bervariasi di beberapa lokasi dari baik hingga ada bagian yang rusak dan berlubang masih menjadi hambatan. Adanya pedagang kaki lima, parkir kendaraan di jalur pejalan kaki serta peletakan lampu penerangan yang kurang mengakibatkan pengguna jalur pejalan kaki harus berjalan di badan jalan dari beberapa faktor di atas bahwa kualitas jalur pejalan kaki dapat dilihat dari kondisi fisik dan persepsi pengguna commuter line. Artinya jalur pejalan kaki perlu kualitas yang baik agar supaya orang dapat berjalan dengan nyaman tidak menggunakan badan jalan dan banyak orang berpindah menggunakan transportasi umum karena memiliki fasilitas pendukung yang baik, maka dari itu perlu

penelitian mengenai kualitas jalur pejalan kaki di Stasiun Karet ini agar kualitas jalur pejalan kaki dapat ditingkatkan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan perumusan masalah di atas, pertanyaan penelitiannya adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kualitas jalur pejalan dari Stasiun Kereta Api Karet ?
2. Bagaimana persepsi pejalan kaki terhadap kondisi jalur pejalan kaki di Stasiun Kereta Api Karet ?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan diperoleh dari studi penelitian ini adalah:

1. Menganalisis kualitas jalur pejalan kaki di Stasiun Kereta Api Karet.
2. Menganalisis persepsi pejalan kaki terhadap kondisi jalur pejalan kaki di Stasiun Kereta Api Karet.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi bahan kajian dalam evaluasi sebuah infrastruktur yang tepat sasaran dan sesuai dengan kebutuhan penggunaannya sehingga dengan analisis menjadi masukan dalam penyediaan jalur pejalan kaki yang sesuai dan dapat difungsikan dengan baik.

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang diharapkan pada penelitian ini adalah:

1. Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai bahan evaluasi bagi para pengambil kebijakan yaitu pemerintah dalam melakukan proses perencanaan dan pengembangan sarana pendukung infrastruktur.

2. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi bahan referensi dan bahan pertimbangan untuk dikembangkan lebih lanjut mengenai kajian adanya transportasi dan pembangunan infrastruktur dengan penelitian sejenisnya.

1.4.2 Manfaat Bagi Peneliti

Manfaat Hasil dari penelitian ini bagi peneliti sangat bermanfaat, dimana ilmu yang dipelajari semasa kuliah dapat diaplikasikan ke penelitian dan memberikan wawasan baru. Manfaat yang didapatkan pada penelitian ini yaitu;

1. Dapat mengetahui bagaimana cara membuat laporan dengan baik dan benar untuk perencanaan.
2. Menambah wawasan dalam menentukan variabel yang penting dalam melakukan penelitian.
3. Dalam melakukan analisis peneliti jadi lebih mengeksplor langkah langkah dalam melakukan analisis, baik dari pengolahan data skoring analisis PEQI dan dari pengolahan data-data hasil kuesioner, cara mengoprasikan software untuk melakukan analisis dengan menggunakan SPSS
4. Dari hasil analisis yang dilakukan peneliti dapat mengetahui apa saja yang dapat mempengaruhi kualitas bagi pengguna jalur pejalan kaki.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini terdiri ruang lingkup substansi yang menjelaskan batasan materi yang akan dianalisis dan ruang lingkup wilayah yang menjelaskan batasan wilayah yang akan menjadi obyek studi dalam studi ini.

1.5.2 Ruang Lingkup Substansi

Penelitian ini dititik beratkan sesuai dengan tujuan dan manfaat penelitian. Dalam mencapai tujuan penelitian ini, maka digunakan berbagai pustaka dan tinjauan teori yang dapat diterapkan. Adapun kajian kepustakaan pada Persepsi masyarakat, sistem transportasi, Jalur Pejalan Kaki dan PEQI di sekitar Stasiun Karet. Ruang lingkup berkenaan materi dan substansi

berkaitan dengan konsep PEQI. Maupun batasan-batasan pembahasan meliputi hal-hal sebagai berikut.

1. Persepsi masyarakat dalam kaitan dengan penerapan *Pedestrian Environment Quality Index* (PEQI) khususnya pada pejalan kaki pengguna *Commuter Line*.
2. Pejalan kaki dimaksudkan adalah pejalan kaki pengguna kereta api (*Commuter Line*) pada jam sibuk di pagi hari dari jam 07:00 sampai jam 09:00 yang menyusuri jalur pejalan kaki.
3. Penerapan *Pedestrian Environment Quality Index* (PEQI):
Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di Kawasan Perkotaan khususnya di Stasiun Karet (dari Stasiun Karet).
4. Mengukur kualitas jalur pejalan kaki sesuai dengan Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tanggal 26 Februari 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah Studi

Ruang lingkup wilayah penelitian terdapat di Stasiun Karet, secara administratif berada di Kelurahan Kebon Melati, Kota Jakarta Pusat.

Adapun batas – batas wilayah dari lokasi penelitian adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Kebon Kacang.
- Sebelah Selatan : Kelurahan Bendungan Hilir dan Karet Tengsin.
- Sebelah Barat : Kelurahan Petamburan.
- Sebelah timur : Kelurahan Menteng.

Berdasarkan peraturan Menteri ATR No.16 Tahun 2017 tentang pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, suatu kawasan TOD memiliki radius 400 – 800 meter dari titik transit atau dapat ditempuh 5 – 10 menit dengan berjalan kaki. Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini adalah radius kawasan Stasiun Karet yakni 500 meter.

Gambar 1.1
Peta Lokasi Penelitian

