

SKRIPSI 51

***WALKABILITY* SEBAGAI PEMENUHAN PRINSIP
TOD DI KAWASAN BLOK M**



**NAMA : ADRIAN SANTOSA
NPM : 2017420132**

PEMBIMBING: DR. IR. Y. KARYADI KUSLIANSJAH, MT

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 4339/SK/BAN-
PT/Akred/PT/XI/2017 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2021

**BANDUNG
2022**

SKRIPSI 51

**WALKABILITY SEBAGAI PEMENUHAN
PRINSIP TOD DI KAWASAN BLOK M**



**NAMA : ADRIAN SANTOSA
NPM : 2017420132**

PEMBIMBING:



DR. IR. Y. KARYADI KUSLIANSJAH, MT

PENGUJI :

**DR. IR. YASMIN SURIANSYAH, M.S.P
DR. IR. G. PELE WIDJAJA, S.T, M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 4339/SK/BAN-
PT/Akred/PT/XI/2017 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2021**

**BANDUNG
2022**

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI
(Declaration of Authorship)

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Adrian Santosa

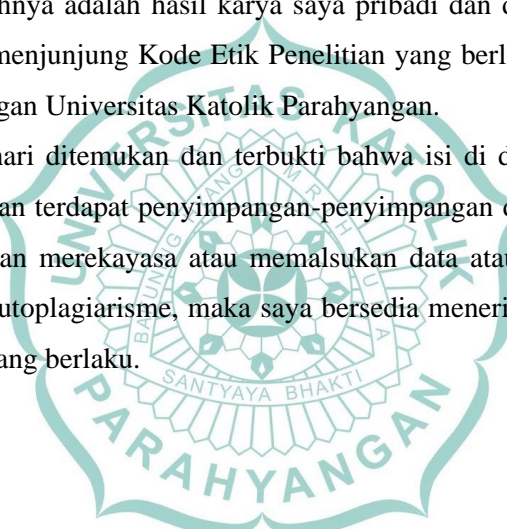
NPM : 2017420132

Alamat : Jl. Gunung Batu no. 203, Bandung

Judul Skripsi : *Walkability* sebagai Pemenuhan Prinsip TOD di Kawasan Blok M.

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika dikemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplagarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.



Bandung, 20 Januari 2022

Adrian Santosa

ABSTRAK

WALKABILITY SEBAGAI PEMENUHAN PRINSIP TOD DI KAWASAN BLOK M

oleh

Adrian Santosa

2017420132

Jakarta merupakan kota yang berkembang pesat dalam hal populasi dan tingkat penggunaan kendaraan bermotor. Dengan adanya fenomena ini pemerintah DKI Jakarta dan PT MRT Jakarta merencanakan pembangunan tahap 1 MRT Jakarta pada beberapa lokasi di Jakarta, salah satunya kawasan Blok M. Adanya perencanaan MRT ini didukung juga dengan perencanaan *transit oriented development* (TOD) atau kawasan berorientasi transit. Perencanaan TOD menurut pedoman dari Institute for Transportation Development Policy, TOD Standard 3.0 dan Pergub DKI Jakarta yang telah disebutkan harus didukung oleh pengadaan ruang pejalan kaki yang memadai. Observasi awal pencocokan rute-rute pejalan kaki dari dan menuju Stasiun MRT Blok M BCA dalam kawasan TOD Blok M menunjukkan ketidakseragaman pemenuhan sasaran kelengkapan fisik-spasial ruang pejalan kaki dimana seharusnya sebuah kawasan TOD memenuhi kriteria-kriteria tersebut yang merupakan dasar dari keberhasilan konsep TOD. Hal ini menunjukkan bahwa ada kekurangan terkait dengan kelengkapan ruang pejalan kaki di kawasan TOD Blok M yang perlu dipelajari lebih lanjut.

Penelitian ini dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif dengan keperluan foto, pengamatan, penggambaran denah, pemetaan dan narasi untuk menjelaskan dan memahami kondisi dan kualitas ruang-ruang pejalan kaki di kawasan TOD Blok M. Data yang dikumpulkan dicocokkan dengan standar-standar dan pedoman perancangan fasilitas pejalan kaki. Standar yang digunakan adalah standar dari ITDP dan Kementerian PUPR tentang pedoman teknis dan panduan perancangan ruang pejalan kaki, terutama yang dapat mendukung kegiatan berjalan kaki atau mendukung *walkability*. Sampel yang diambil untuk diteliti adalah ruang pejalan kaki yang terhubung dengan akses keluar dan masuk stasiun MRT Blok M dalam radius 350 meter dari stasiun tersebut sebagai pusat dari kawasan TOD. Penelitian dan pengumpulan data dari lapangan dilakukan pada bulan September hingga Desember 2021.

Penelitian ini menghasilkan beberapa temuan, diantaranya terdapat banyak kelengkapan fasilitas pejalan kaki yang disyaratkan ada masih belum sesuai dengan standar dan banyak ditemukan ketidakadaan fasilitas pendukung kegiatan berjalan kaki yang disyaratkan ada. Selain dari itu, *walkability* didukung oleh dua hal, kelengkapan dari ruang pejalan kaki dan rancangan kawasan dan bangunan eksisting. Pada kawasan TOD Blok M, jalan-jalan yang memenuhi persyaratan kelengkapan ruang pejalan kaki tidak didukung oleh rancangan bangunan eksisting yang ramah pedestrian dan pada jalan dimana ruang pejalan kaki didukung bangunan yang ramah pedestrian tidak dilengkapi ruang pejalan kaki yang memadai. Secara keseluruhan, sampel-sampel ruang pejalan kaki di kawasan TOD Blok M pada waktu penulisan penelitian ini masih belum memenuhi sebagian besar syarat kelengkapan dan standar perencanaan ruang pejalan kaki yang baik dari segi *walkability*.

Kata-kata kunci : ruang pejalan kaki, *transit oriented development*, *walkability*.

ABSTRACT

WALKABILITY AS FULFILMENT OF TOD PRINCIPLES IN BLOK M

by

Adrian Santosa

2017420132

Jakarta is a rapidly growing city in population number and motorized vehicle usage. The government of Jakarta and MRT Jakarta planned the first phase of construction of the Jakarta MRT in certain locations within Jakarta, one of them is Blok M. The planning is expected to increase mobility and reduce the negative impacts of motor vehicle usage such as pollution and traffic jams. The construction of the MRT corridor is accompanied by transit oriented development. According to guidelines by Institute for Transportation Development Policy and the local government law of Jakarta, a part of transit oriented development is to provide adequate pedestrian walkways. Based on the writer's observation of walkways in Blok M, the writer found inconsistency in the fulfilment of walkway design guidelines and standards, where an area designated as a transit oriented development must fulfill these criteria in order for it to achieve its goal. This observation shows that the walkways of Blok M TOD is still inadequate in terms of walkway amenities, this problem will be studied further.

This study was done using the descriptive-qualitative method through gathering images, through on site observation, drawings, mapping and narration to explain and understand the condition and quality of pedestrian walkways in Blok M TOD. The data gathered was compared to the standards and guidelines of pedestrian walkway design. The standards referenced are the ITDP dan PUPR Ministry standards and guidelines about walkway amenities that increase walkability. The samples chosen are walkways within 350 meter radius from the Blok M MRT station. The study and data gathering on site were done between September until December of 2021.

This study produced multiple findings. The facilities and amenities of the walkways were found to be adequate for not meeting the standards. Many of the facilities specified in the standards were not found in many of the samples. Walkability is supported by two aspects, one is the completeness of the walkway itself and the design of the area and existing buildings. In Blok M, the walkways that are complete according to the standards are not supported by pedestrian friendly building design and walkways near pedestrian friendly building designs are not supported by complete walkways. In conclusion, the walkway samples within Blok M at the time of writing have yet to meet the criteria dan standards of good walkway design in terms of walkability.

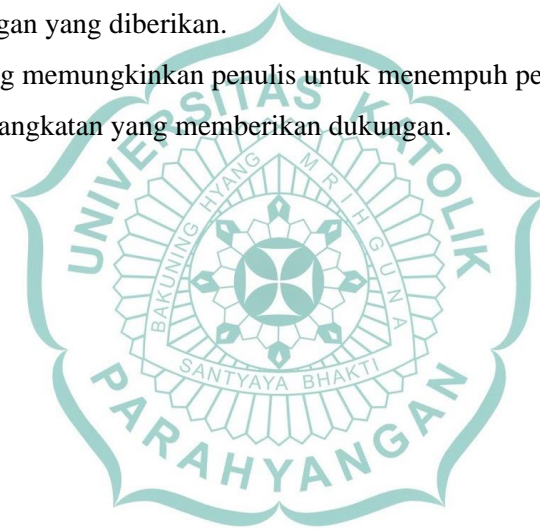
Keywords : pedestrian walkways, transit oriented development, walkability.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah atas bimbingan dan ilmu yang diberikan.
- Dosen penguji, Dr. Ir. Yasmin Suriansyah, M.S.P dan Dr. Ir. G. Pele Widaja, S.T, M.T atas masukan dan bimbingan yang diberikan.
- Keluarga penulis yang memungkinkan penulis untuk menempuh pendidikan hingga ke tahap ini.
- Teman seregu dan seangkatan yang memberikan dukungan.

Dan seterusnya.



Bandung, Januari 2022

Adrian Santosa

PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepastakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.



DAFTAR ISI

UCAPAN TERIMA KASIH	i
PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI.....	ii
ABSTRAK.....	iii
ABSTRACT	v
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI	vii
DAFTAR GAMBAR.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Kegunaan Penelitian	3
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	3
BAB II KAJIAN TEORI	5
2.1 Kerangka Teori	5
2.2 Landasan Teori.....	6
2.2.1 Pejalan kaki	6
2.2.2 <i>Walkability</i>	6
2.2.4 Fasilitas pejalan kaki	8
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	19
3.1 Kerangka Penelitian	19
3.2 Kerangka Konseptual.....	20
3.3 Jenis Penelitian.....	21
3.4 Instrumen Penelitian	21
3.5 Fokus Penelitian.....	22
3.6 Tempat dan Waktu Penelitian.....	22
3.7 Teknik Analisis Data	23
3.7.1 Studi Literatur	23
3.7.2 Observasi	23
3.7.3 Kesimpulan dan Verifikasi	23
BAB IV HASIL PENGAMATAN / DATA LAPANGAN SEPUTAR KAWASAN TOD BLOK M.....	25
4.1. Observasi Awal.....	25
4.1.2 Exit & Entrance A1	27
4.1.3 Exit & Entrance A2	28
4.1.4 Exit & Entrance A3	29
4.1.5 Exit & Entrance A4	31
4.1.6 Exit & Entrance A5	32

4.1.7 Exit & Entrance A6	33
4.1.8 Exit & Entrance A7	35
4.1.9 Exit & Entrance B.....	36
4.1.10 Exit & Entrance C1.....	37
4.1.11 Exit & Entrance C2.....	39
4.1.12 Exit & Entrance C3.....	40
4.1.13Exit & Entrance C4.....	41
4.1.14 Exit & Entrance D, D5	43
4.1.16 Exit & Entrance D2	45
4.1.17 Exit & Entrance D3, E2.....	47
4.1.18 Entrance D4	48
4.1.19 Entrance dan Exit E.....	49
4.1.20 Exit E1	51
4.1.21 Entrance E1 & Exit E3	52
4.1.22 Exit E2, Entrance E3	53
4.1.23 Exit dan Entrance F	55
BAB V KOMPARASI PEMENUHAN PRINSIP WALK PADA RUTE-RUTE PEJALAN KAKI KAWASAN TOD BLOK M	57
5.1 Entrance dan Exit A.....	57
5.2 Entrance dan Exit A1.....	58
5.3 Entrance dan Exit A2.....	59
5.4 Entrance dan Exit A3.....	60
5.5 Entrance dan Exit A4.....	61
5.6 Entrance dan Exit A5.....	62
5.7 Entrance dan Exit A6.....	64
5.8 Entrance dan Exit A7.....	65
5.9 Entrance dan Exit B.....	66
5.10 Entrance dan Exit C1	67
5.11 Entrance dan Exit C2.....	68
5.12 Entrance dan Exit C3.....	70
5.13 Entrance dan Exit C4.....	71
5.14 Exit D dan Entrance D5.....	72
5.15 Entrance & Exit D1.....	73
5.16 Entrance & Exit D2.....	74
5.17 Entrance D3, E2.....	76
5.18 Entrance D4	77
5.19 Entrance D4	78
5.20 Entrance dan Exit E	80
5.21 Entrance dan Exit E	81
5.22 Exit E1.....	82
5.23 Entrance E1 & Exit E3	84

5.24 Exit E2, Entrance E3.....	85
5.25 Exit dan Entrance F.....	86
5.26 Hasil Penilaian Kriteria <i>Walk</i> Kawasan TOD Blok M.....	87
BAB VI HASIL PENGAMATAN / DATA LAPANGAN SEPUTAR SAMPEL JALAN DI TOD BLOK M.....	89
6.1 Data Sampel Jalan di TOD Blok M.....	89
6.1.1 Jl. Panglima Polim (utara)	91
6.1.2 Jl. Bulungan	96
6.1.3 Jl. Panglima Polim (stasiun)	102
6.1.4 Jl. Melawai 9.....	107
6.1.5 Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	112
6.1.6 Jl. Melawai 5.....	116
6.1.7 Jl. Melawai (timur)	121
BAB VII PEMENUHAN KRITERIA WALKABILITY PADA RUANG-RUANG PEJALAN KAKI TOD BLOK M	127
7.1 Sampel 1: Jl. Panglima Polim (utara)	127
7.2 Sampel 2: Jl. Bulungan	130
7.3 Sampel 3: Jl. Panglima Polim (stasiun).....	133
7.4 Sampel 4: Jl. Melawai 9.....	136
7.5 Sampel 5: Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	139
7.6 Sampel 6: Jl. Melawai 5.....	142
7.7 Sampel 7: Jl. Melawai (timur)	145
BAB VIII TINGKAT PEMENUHAN KRITERIA WALKABILITY PADA RUANG-RUANG PEJALAN KAKI TOD BLOK M	149
8.1 Pemenuhan Kriteria Walkability pada Sampel Ruang Pejalan Kaki	149
BAB IX KESIMPULAN DAN SARAN	153
9.1 Kesimpulan	153
9.2 Saran.....	154
DAFTAR PUSTAKA	156
LAMPIRAN.....	157

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 1 Kondisi jalur pejalan kaki Jl. Panglima Polim dibandingkan dengan Jl. Melawai 6	2
Gambar 3 1 Kerangka Penelitian	19
Gambar 3 2 Kerangka konseptual	20
Gambar 4 3 Jalur pejalan kaki di rute A Jl. Panglima Polim.....	25
Gambar 4 4 Zebra cross di rute A Jl. Panglima Polim	26
Gambar 4 5 Frontage di rute A Jl. Panglima Polim	26
Gambar 4 6 Peneduh di rute A Jl. Panglima Polim.....	26
Gambar 4 7 Jalur pejalan kaki di rute A1 Jl. Bulungan.....	27
Gambar 4 8 Pedestrian platform di rute A1 Jl. Bulungan	27
Gambar 4 9 Frontage di rute A1 Jl. Bulungan	27
Gambar 4 10 Peneduh di rute A1 Jl. Bulungan.....	28
Gambar 4 11 Jalur pejalan kaki di rute A2 Jl. Sampit II	28
Gambar 4 12 Frontage di rute A2 Jl. Sampit II	29
Gambar 4 13 Peneduh di rute A2 Jl. Sampit II	29
Gambar 4 14 Jalur pejalan kaki di rute A1 Jl. Bulungan.....	29
Gambar 4 15 Pedestrian platform di rute A3 Jl. Bulungan	30
Gambar 4 16 Frontage di rute A3 Jl. Bulungan	30
Gambar 4 17 Peneduh di rute A3 Jl. Bulungan.....	30
Gambar 4 18 Jalur pejalan kaki di rute A4 Jl. Melawai	31
Gambar 4 19 Pedestrian platform di rute A4 Jl. Melawai	31
Gambar 4 20 Frontage di rute A4 Jl. Melawai	31
Gambar 4 21 Peneduh di rute A4 Jl. Melawai	32
Gambar 4 22 Jalur pejalan kaki di rute A5 Jl. Sampit 5.....	32
Gambar 4 23 Penyeberangan di rute A5 Jl. Sampit 5.....	32
Gambar 4 24 Frontage di rute A5 Jl. Sampit 5.....	33
Gambar 4 25 Peneduh di rute A5 Jl. Sampit 5.....	33
Gambar 4 26 Jalur pejalan kaki di rute A6 Jl. Mahakam 2	33
Gambar 4 27 Penyeberangan di rute A6 Jl. Mahakam 2	34
Gambar 4 28 Frontage di rute A6 Jl. Mahakam 2	34
Gambar 4 29 Peneduh di rute A6 Jl. Mahakam 2	34
Gambar 4 30 Jalur pejalan kaki di rute A7 Jl. Sungai Sambas VI.....	35
Gambar 4 31 Penyeberangan di rute A7 Jl. Sungai Sambas VI	35
Gambar 4 32 Frontage di rute A7 Jl. Sungai Sambas VI	35
Gambar 4 33 Peneduh di rute A7 Jl. Sungai Sambas VI.....	36
Gambar 4 34 Jalur pejalan kaki di rute B Jl. Panglima Polim.....	36
Gambar 4 35 Penyeberangan di rute B di Jl. Panglima Polim	36
Gambar 4 36 Frontage di rute B Panglima Polim	37
Gambar 4 37 Peneduh di rute B Jl. Panglima Polim	37
Gambar 4 38 Jalur pejalan kaki di rute C1 Jl. Panglima Polim	37
Gambar 4 39 Penyeberangan di rute C1 di Jl. Panglima Polim	38
Gambar 4 40 Frontage di rute C1 Panglima Polim	38
Gambar 4 41 Peneduh di rute C1 Jl. Panglima Polim	38
Gambar 4 42 Jalur pejalan kaki di rute C2 Jl. Mahakam	39
Gambar 4 43 Pensimpangan di rute C2 di Jl. Mahakam	39
Gambar 4 44 Frontage di rute C2 Jl. Mahakam	39
Gambar 4 45 Peneduh di rute C2 Jl. Mahakam.....	40

Gambar 4 46 Jalur pejalan kaki di rute C3 Jl. Lamandau	40
Gambar 4 47 Pensimpangan di rute C3 di Jl. Lamandau	40
Gambar 4 48 Frontage di rute C3 Jl. Lamandau	41
Gambar 4 49 Peneduh di rute C3 Jl. Lamandau	41
Gambar 4 50 Jalur pejalan kaki di rute C4 Jl. Mahakam	41
Gambar 4 51 Pensimpangan di rute C4 di Jl. Mahakam	42
Gambar 4 52 Frontage di rute C4 Jl. Mahakam	42
Gambar 4 53 Peneduh di rute C4 Jl. Mahakam	42
Gambar 4 54 Jalur pejalan kaki di rute D Jl. Panglima Polim	43
Gambar 4 55 Penyeberangan di rute D di Jl. Panglima Polim	43
Gambar 4 56 Frontage dan ruang pejalan kaki di rute D Jl. Panglima Polim	43
Gambar 4 57 Peneduh di rute D Jl. Panglima Polim	44
Gambar 4 58 Jalur pejalan kaki di rute D1 Jl. Melawai	44
Gambar 4 59 Penyeberangan di rute D di Jl. Melawai	44
Gambar 4 60 Frontage di rute D1 Jl. Melawai	45
Gambar 4 61 Peneduh di rute D1 Jl. Melawai	45
Gambar 4 62 Jalur pejalan kaki di rute D2 Jl. Melawai VIII	45
Gambar 4 63 Penyeberangan di rute D2 di Jl. Melawai VIII	46
Gambar 4 64 Frontage di rute D1 Jl. Melawai VIII	46
Gambar 4 65 Peneduh di rute D2 Jl. Melawai VIII	46
Gambar 4 66 Jalur pejalan kaki di Jl. Melawai 5	47
Gambar 4 67 Penyeberangan di Jl. Melawai 5	47
Gambar 4 68 Frontage di rute Jl. Melawai 5	47
Gambar 4 69 Pohon dan kanopi di Jl. Melawai 5	48
Gambar 4 70 Jalur pejalan kaki di Jl. Melawai 9	48
Gambar 4 71 Penyeberangan di Jl. Melawai 9	48
Gambar 4 72 Frontage di Jl. Melawai 9	49
Gambar 4 73 Pohon dan kanopi di Jl. Melawai 9	49
Gambar 4 74 Jalur pejalan kaki di rute E Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	49
Gambar 4 75 Penyeberangan di rute E Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	50
Gambar 4 76 Frontage di rute E Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	50
Gambar 4 77 Pohon dan kanopi di rute E Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	50
Gambar 4 78 Jalur pejalan kaki di rute E1 Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	51
Gambar 4 79 Penyeberangan di rute D3 di Jl. Melawai 5	51
Gambar 4 80 Frontage di rute E1 Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	51
Gambar 4 81 Pohon dan kanopi di rute E1 Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	52
Gambar 4 82 Jalur pejalan kaki di Jl. Melawai 6	52
Gambar 4 83 Persimpangan di Jl. Melawai 6	52
Gambar 4 84 Frontage di Jl. Melawai 6	53
Gambar 4 85 Kanopi di Jl. Melawai 6	53
Gambar 4 86 Jalur pejalan kaki di Jl. Panglima Polim	53
Gambar 4 87 Penyeberangan di Jl. Panglima Polim	54
Gambar 4 88 Frontage di Jl. Panglima Polim	54
Gambar 4 89 Kanopi di Jl. Panglima Polim	54
Gambar 4 90 Jalur pejalan kaki di rute F Jl. Panglima Polim	55
Gambar 4 91 Persimpangan di rute F Jl. Panglima Polim	55
Gambar 4 92 Frontage di rute F Jl. Panglima Polim	55
Gambar 4 93 Kondisi peneduhan di rute F Jl. Panglima Polim	56
Gambar 6 1 Sampel ruang-ruang pejalan kaki di kawasan TOD Blok M	90
Gambar 6 3 Fasilitas taman dan supermarket (kiri) dan fungsi non residensial (kanan) di Jl. Panglima Polim (utara)	93
Gambar 6 2 Penyeberangan tanpa fasilitas di Jl. Panglima Polim	93

Gambar 6 5 Titik lampu penerangan di Jl. Panglima Polim (utara)	94
Gambar 6 4 Bolar pada <i>driveway</i> di Jl. Panglima Polim (utara)	94
Gambar 6 6 Panjang blok dan <i>driveway</i> menuju bangunan	95
Gambar 6 7 Wayfinding di Jl. Panglima Polim (utara)	95
Gambar 6 8 Bolar dan <i>pedestrian platform</i> Jl. Bulungan	98
Gambar 6 9 Titik penyeberangan di Jl. Bulungan	99
Gambar 6 10 Fungsi publik (kiri), fungsi campuran (kanan) di sekitar Jl. Bulungan	99
Gambar 6 11 Pohon peneduh di Jl. Bulungan	100
Gambar 6 12 Titik lampu dan jarak antar lampu di Jl. Bulungan	100
Gambar 6 13 Panjang muka blok dan titik <i>driveway</i> di Jl. Bulungan	100
Gambar 6 14 Titik tempat sampah di Jl. Bulungan	101
Gambar 6 15 Titik tempat sampah di Jl. Bulungan	101
Gambar 6 16 Titik <i>wayfinding</i> di Jl. Bulungan	101
Gambar 6 17 Rambu pejalan kaki di Jl. Bulungan	102
Gambar 6 18 <i>Zebra cross</i> dan jendulan penyeberangan di Jl. Panglima Polim (stasiun)	104
Gambar 6 19 Fungsi publik (kiri) dan guna lahan campuran (kanan) di Jl. Panglima Polim (selatan)	105
Gambar 6 20 Titik pencahayaan di Jl. Panglima Polim (stasiun)	106
Gambar 6 21 Panjang blok dan titik <i>driveway</i> di Jl. Panglima Polim (stasiun)	106
Gambar 6 22 Bentuk <i>wayfinding</i> di pintu keluar stasiun MRT Jl. Panglima Polim (stasiun)	107
Gambar 6 23 Bentuk kerb dan tidak adanya penyeberangan	109
Gambar 6 24 Bentuk <i>frontage</i> yang aktif dan permeabel di Jl. Melawai 9	110
Gambar 6 25 Fungsi publik (kiri) dan guna lahan campuran (kanan)	110
Gambar 6 26 Titik dan jarak antar lampu dan bentuk pencahayaan di Jl. Melawai 9	111
Gambar 6 27 Panjang blok di Jl. Melawai 9	111
Gambar 6 28 Jalur pemandu yang terputus di Jl. Melawai 9	112
Gambar 6 29 Jalur pejalan kaki yang terputus di Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	114
Gambar 6 30 <i>Frontage</i> di Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	115
Gambar 6 31 Jalur pejalan kaki yang terputus di Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	115
Gambar 6 32 Titik, jarak antar lampu dan bentuk pencahayaan di Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	116
Gambar 6 33 Titik <i>driveway</i> dan panjang blok di Jl. Sultan Hasanuddin Dalam	116
Gambar 6 34 Trotoar di sisi timur Jl. Melawai 5	117
Gambar 6 35 Kerb pada persimpangan Jl. Melawai 5	118
Gambar 6 36 <i>Frontage</i> di sisi timur Jl. Melawai 5	118
Gambar 6 37 Fungsi publik dan guna lahan di sekitar Jl. Melawai 5	119
Gambar 6 38 Titik dan jarak antar lampu penerangan pada Jl. Melawai 5	119
Gambar 6 39 Panjang blok dan titik <i>driveway</i> pada Jl. Melawai 5	120
Gambar 6 40 <i>Zebra cross</i> dan <i>pedestrian platform</i> pada Jl. Melawai (timur)	123
Gambar 6 41 Bolar dan ubin pemandu pada Jl. Melawai (timur)	123
Gambar 6 42 <i>Zebra cross</i> dan <i>pedestrian platform</i> pada Jl. Melawai (timur)	124
Gambar 6 43 <i>Frontage</i> dan peneduh pada Jl. Melawai (timur)	124
Gambar 6 45 Titik lampu dan jarak antar lampu pada Jl. Melawai (timur)	125
Gambar 6 44 Guna lahan dan fasilitas publik pada Jl. Melawai (timur)	125
Gambar 6 46 Panjang blok dan titik <i>driveway</i> pada Jl. Melawai (timur)	125

DAFTAR TABEL

Tabel 2 1 Kerangka Teori	5
Tabel 2 2 Sasaran prinsip walk berdasar TOD Standard.....	8
Tabel 2 3 Tabel daftar kelengkapan fasilitas pejalan kaki	18
Tabel 3 1 Tabel penilaian kriteria walk TOD Blok M	21
Tabel 3 2 Kriteria penilaian walkability.....	22
Tabel 5 1 Pemenuhan prinsip walk rute A pejalan kaki	58
Tabel 5 2 Pemenuhan prinsip walk rute A1 pejalan kaki	59
Tabel 5 3 Pemenuhan prinsip walk rute A2 pejalan kaki	60
Tabel 5 4 Pemenuhan prinsip walk rute A3 pejalan kaki	61
Tabel 5 5 Pemenuhan prinsip walk rute A4 pejalan kaki	62
Tabel 5 6 Pemenuhan prinsip walk rute A5 pejalan kaki	64
Tabel 5 7 Pemenuhan prinsip walk rute A6 pejalan kaki	65
Tabel 5 8 Pemenuhan prinsip walk rute A7 pejalan kaki	66
Tabel 5 9 Pemenuhan prinsip walk rute B pejalan kaki	67
Tabel 5 10 Pemenuhan prinsip walk rute C1 pejalan kaki	68
Tabel 5 11 Pemenuhan prinsip walk rute C2 pejalan kaki	69
Tabel 5 12 Pemenuhan prinsip walk rute C3 pejalan kaki	70
Tabel 5 13 Pemenuhan prinsip walk rute C4 pejalan kaki	72
Tabel 5 14 Pemenuhan prinsip walk rute D, D5 pejalan kaki	73
Tabel 5 15 Pemenuhan prinsip walk rute D1 pejalan kaki	74
Tabel 5 16 Pemenuhan prinsip walk rute D2 pejalan kaki	76
Tabel 5 17 Pemenuhan prinsip walk rute D3, E2 pejalan kaki	77
Tabel 5 18 Pemenuhan prinsip walk rute D4 pejalan kaki	78
Tabel 5 19 Pemenuhan prinsip walk rute D4 pejalan kaki	79
Tabel 5 20 Pemenuhan prinsip walk rute E pejalan kaki	81
Tabel 5 21 Pemenuhan prinsip walk rute E pejalan kaki	82
Tabel 5 22 Pemenuhan prinsip walk rute E pejalan kaki	83
Tabel 5 23 Pemenuhan prinsip walk rute E1, E3 pejalan kaki	85
Tabel 5 24 Pemenuhan prinsip walk rute E2, E3 pejalan kaki	86
Tabel 5 25 Pemenuhan prinsip walk rute F pejalan kaki	87
Tabel 6 1 Kategori pemenuhan kriteria walk dan sampel di kawasan TOD Blok M	89
Tabel 6 2 Dimensi trotoar Jl. Panglima Polim (utara).....	92
Tabel 6 3 Dimensi trotoar Jl. Bulungan	98
Tabel 6 4 Dimensi trotoar Jl. Panglima Polim (stasiun).....	104
Tabel 6 5 Dimensi trotoar Jl. Panglima Polim (stasiun).....	110
Tabel 6 6 Dimensi trotoar Jl. Panglima Polim (stasiun).....	114
Tabel 6 7 Dimensi trotoar Jl. Melawai 5	118
Tabel 6 8 Dimensi trotoar Jl. Melawai 5	124

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Jalur pejalan kaki keluar (exit) dan menuju (entrance) stasiun MRT Blok M BCA	157
Lampiran 2 Tabel pemenuhan prinsip walk pada rute-rute pejalan kaki keluar dari stasiun MRT	158
Lampiran 3 Tabel pemenuhan prinsip walk pada rute-rute pejalan kaki menuju stasiun MRT	158
Lampiran 4 Tabel pemenuhan kriteria walkability pada sampel-sampel ruang pejalan kaki kawasan TOD Blok M	158



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Jakarta merupakan kota yang mengalami perkembangan pesat dengan tingkat penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi dan penggunaan angkutan umum yang rendah. Untuk menangani perkembangan Jakarta dengan cara meningkatkan pembangunan berorientasi kepada pejalan kaki dan penggunaan kendaraan umum massal, direncanakan oleh PT MRT Jakarta konsep kawasan berorientasi transit atau TOD (*transit oriented development*). Kawasan berorientasi transit ini merupakan konsep yang diharapkan memberikan beberapa keuntungan bagi masyarakat, salah satunya pembangunan yang mendukung berjalan kaki serta gaya hidup yang sehat dan aktif.¹

Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I mengacu kepada Pergub DKI Jakarta no. 182 tahun 2012 yang terdiri dari beberapa strategi penataan ruang kota di Jakarta. Bagian dari pengembangan ini adalah perencanaan kawasan TOD. Perencanaan TOD menurut peraturan ini disebutkan dapat didukung kinerjanya dengan menciptakan efisiensi pola pejalan kaki dan penyediaan elemen fisik ruang kota untuk kenyamanan pejalan kaki.²

Mengacu kepada *TOD Standard* (2017), kawasan berorientasi transit memiliki 8 prinsip yang saling melengkapi untuk mewujudkan lingkungan berorientasi transit yang sebenarnya, salah satunya adalah prinsip “*walk*” atau berjalan kaki. Dikatakan sebagai komponen penting dari perjalanan transit, berjalan kaki harus dipertahankan sebagai moda perjalanan yang utama untuk kesuksesan TOD yang inklusif. Dalam prinsip “*walk*” ini tertulis kunci sasaran yaitu infrastruktur pejalan kaki aman, lengkap dan dapat diakses oleh semua, infrastruktur pejalan kaki

1 MRT Jakarta. 2021. *Kawasan Berorientasi Transit (TOD)*, <<https://jakartamrt.co.id/id/kawasan-berorientasi-transit-tod>> [Dilihat 26 September 2021].

2 Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta no. 182 tahun 2012

aktif dan hidup, infrastruktur pejalan kaki nyaman dan terjaga temperaturnya. Kemauan berjalan kaki dapat secara signifikan ditingkatkan dengan penyediaan infrastruktur pejalan kaki.³



Gambar 1 1 Kondisi jalur pejalan kaki Jl. Panglima Polim dibandingkan dengan Jl. Melawai 6

Sumber: Dokumentasi pribadi

Upaya pembangunan infrastruktur untuk penciptaan kawasan berorientasi transit ini dapat dikatakan bergantung kepada kegiatan berjalan kaki warga Jakarta, mengingat bahwa komponen utama dari penggunaan transit adalah berjalan kaki. Menurut penelitian Stanford University, Indonesia berada di peringkat ke-46 dari 46 negara yang diteliti terkait langkah kaki orang per hari. Untuk menempuh jarak rendah sekitar 200 meter, warga Jakarta lebih tertarik menggunakan kendaraan bermotor. Hal ini terkait dengan kurangnya infrastruktur pejalan kaki, sebagai contoh hanya 7 persen dari 4500 mil jalan di Jakarta memiliki jalur pedestrian.⁴

Situasi ini masih terlihat juga pada kawasan Blok M. Stasiun MRT Blok M, Jakarta Selatan yang merupakan bagian dari pembangunan koridor MRT Jakarta tahap 1 ini merupakan bagian pengembangan kawasan berorientasi transit di Jakarta. Adanya stasiun MRT yang terkoneksi dengan jalur pedestrian, pusat perbelanjaan Blok M Plaza, adanya fasilitas untuk pesepeda dan kaum difabel ini menunjukkan upaya pemenuhan visi pelayanan pejalan kaki. Selain dari itu

3 Institute for Transportation & Development Policy, 2017. *TOD Standard 3.0*. Institute for Transportation & Development Policy.

4 The New York Times. 2021. *Jakarta, the City Where Nobody Wants to Walk*. <<https://www.nytimes.com/2017/08/20/world/asia/jakarta-walking-study-sidewalks.html>> [Dilihat 26 September 2021].

sayangnya perancangan jalur pejalan kaki masih belum menyeluruh, pembangunan jalur pejalan kaki terlihat memiliki ketidakseragaman di Jl. Panglima Polim dengan Jl. Melawai 6 dan beberapa jalan lainnya. Ketidakseragaman ini terkait dengan kualitas ruang pejalan kaki. Kualitas yang tidak seragam ini menimbulkan pertanyaan terkait dengan tingkat kelayakan fasilitas pejalan kaki. Tingkat kelayakan pejalan kaki ini akan dibahas dalam penelitian terkait dengan *walkability* dari kawasan dengan judul “*Walkability* sebagai Pemenuhan Prinsip TOD di Kawasan TOD Blok M.”

1.2 Perumusan Masalah

Sesuai dengan latar belakang pentingnya kenyamanan pejalan kaki dalam kawasan berorientasi transit, maka dimunculkan rumusan masalah berikut:

Bagaimana ruang pejalan kaki menunjang keamanan dan aksesibilitas pejalan kaki di kawasan TOD Blok M?

1.3 Tujuan Penelitian

Menemukan tingkat kelayakan ruang pejalan kaki yang dapat menunjang keamanan dan aksesibilitas pejalan kaki antara stasiun MRT Blok M dengan tempat-tempat tujuan untuk mendukung *walkability* pada ruang-ruang pejalan kaki.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat membantu pembaca dari kalangan mahasiswa, praktisi maupun pihak yang terlibat dalam pengembangan kawasan penelitian untuk menambah pemahaman tentang kawasan Stasiun MRT Blok M dan situasi di lokasi objek studi terkait dengan *walkability* kawasan.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian difokuskan pada kawasan TOD Blok M, terutama pada jalur pejalan kaki yang mungkin dilalui pejalan kaki untuk berjalan menuju dan keluar dari stasiun MRT Blok M. Hal ini dilakukan untuk memperoleh data yang spesifik terkait dengan ruang pejalan kaki di kawasan TOD.

