

ARAHAN PENATAAN RUANG JALUR PEJALAN KAKI DI TERMINAL KALIDERES

Hanny Andilla¹, Laili Fuji Widyawati²

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Esa Unggul
Jalan Arjuna Utara Tol Tomang Kebon Jeruk, Jakarta 11510
fathurrahman718@gmail.com

Abstract

Kalideres Terminal is one of the transportation support facilities located in the West Jakarta area which has problems with the function shifting of pedestrian land into street vendors (PKL). The purpose of this study was to identify the characteristics of pedestrians in Kalideres Terminal, the condition of the pedestrian path in Kalideres Terminal and formulate directions for spatial arrangement of pedestrians in Kalideres Terminal. The theory used in this study is the theory of pedestrians and pedestrian pathways, using a quantitative approach method besides the data collection techniques used in this study are observation, visualization and questionnaires and data analysis. The results of this study identified that the condition of the pedestrian path was inadequate for the terminal area because it did not meet the standards of the pedestrian path that had been set because Kalideres Terminal was a type A terminal whose scale of service included AKDP and AKAP services and added the presence of street vendors that hampered the pace of pedestrians foot which results in obstructed pedestrian circulation with a density of 1.75 (m / meter) at 17.45-18.00 and pedestrian speed level 0.76 (m / meter) at 18.30-18.45 and the physical condition of Kalideres Terminal also has problems with facilities pedestrian support, such as a place to rest and trash and there are floors (paving) on Daan Mogot Road which are broken due to the absence of routine maintenance. So that the direction of the arrangement of pedestrian space in Kalideres Terminal by increasing the width of the pedestrian path by creating a line that is on Jalan Daan Mogot, repairing the floor (paving) which is broken, repairing supporting facilities that are not in accordance with the standards and returning the main function of the lane pedestrian as a pedestrian path by relocating street vendors into the terminal by providing facilities such as kiosks to trade in Kalideres Terminal.

Keywords: *spatial planning, pedestrian path, Kalideres Terminal.*

Abstrak

Terminal Kalideres merupakan salah satu sarana penunjang transportasi yang terletak di wilayah Jakarta Barat yang memiliki permasalahan pada alih fungsi lahan pedestrian menjadi kawasan pedagang kaki lima (PKL). Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki di Terminal Kalideres, kondisi jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres serta merumuskan arahan penataan ruang jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori mengenai pejalan kaki dan jalur pejalan kaki, dengan menggunakan metode pendekatan secara kuantitatif selain itu teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, visualisasi dan kuesioner serta analisis data. Hasil penelitian ini teridentifikasi bahwa kondisi jalur pejalan kaki belum memadai untuk kawasan terminal karena belum memenuhi standar jalur pejalan kaki yang telah ditetapkan karena Terminal Kalideres merupakan terminal type A yang skala pelayanannya meliputi pelayanan AKDP dan AKAP dan ditambah pula dengan keberadaan PKL yang menghambat laju pejalan kaki yang mengakibatkan sirkulasi pejalan kaki terhambat dengan tingkat kepadatan sebesar 1,75 (m/meter) pada jam 17.45-18.00 dan tingkat kecepatan pejalan kaki 0.76 (m/meter) pada jam 18.30-18.45 dan kondisi fisik Terminal Kalideres juga memiliki permasalahan pada fasilitas penunjang pejalan kaki, seperti tempat untuk beristirahat dan tempat sampah serta terdapat lantai (paving) di Jalan Daan Mogot yang pecah akibat tidak adanya perawatan secara rutin. Sehingga arahan penataan ruang jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres dengan menambah lebar jalur pejalan kaki dengan membuat jalur yang ada di Jalan Daan Mogot, memperbaiki lantai (paving) yang pecah-pecah, memperbaiki fasilitas penunjang yang sudah tidak sesuai dengan standar serta mengembalikan fungsi utama jalur pedestrian sebagai jalur pejalan kaki dengan merelokasi PKL kedalam terminal dengan menyediakan fasilitas seperti kios untuk berdagang di Terminal Kalideres.

Kata kunci: *penataan ruang, jalur pejalan kaki, Terminal Kalideres.*

Pendahuluan

Semakin banyaknya penduduk yang datang dan menetap di wilayah perkotaan seperti Jakarta Barat berdampak pada kebutuhan fasilitas di wilayah perkotaan. Termasuk kurangnya fasilitas terminal dan sarana penunjangnya. Seperti yang terjadi di Terminal Kalideres fasilitas dan sarana penunjang Terminal Kalideres dengan luas terminal 35.344 m² dan jumlah penumpang keluar masuk sebesar 1.025 jiwa maka Terminal Kalideres kekurangan fasilitas untuk menunggu jadwal keberangkatan angkutan dan fasilitas penunjang terminal. Terminal Kalideres merupakan salah satu sarana penunjang transportasi yang ada di daerah Jakarta Barat yang memiliki kekurangan pada jalur pejalan kaki karena penyempitan jalur pejalan kaki yang telah berubah fungsi, dari lebar pedestrian 4 meter menjadi 2 meter yang digunakan oleh pedagang kaki lima sebagai kawasan pergadangan. Kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki bertambah banyak yaitu sebesar 22,6% atau sekitar 4,8 juta perjalanan/hari dengan jumlah penumpang terminal 1.025 jiwa.

Berkurangnya jalur pejalan kaki ini mengakibatkan para pejalan kaki tidak lagi menggunakan jalur pejalan kaki yang tersedia, karena sudah tertutup dan minimnya lebar jalur pejalan kaki dengan volume pejalan kaki yang semakin bertambah dengan para pedagang kaki lima, sehingga mereka harus turun ke badan jalan untuk berjalan dan harus bertarung nyawa dengan kendaraan yang berlalu lalang di sepanjang jalan. terutama kendaraan bermotor yang semakin bertambah dengan jumlah kendaraan ±8,43 juta unit, kendaraan pribadi ±8,32 juta (98,7%) dan angkutan umum ±106.303 (1,3%) yang rata-rata tidak tertib lalu lintas. Banyak masyarakat pengguna jalur pejalan kaki di kawasan Terminal Kalideres yang menjadi korban kecelakaan dari kendaraan baik itu kendaraan umum maupun kendaraan pribadi seperti motor dan mobil pribadi.

Pada kawasan Terminal Kalideres, sirkulasi manusia dan kendaraan umum setiap harinya semakin meningkat karena kawasan ini merupakan salah satu sarana fasilitas penunjang transportasi yang skalanya cukup besar yaitu skala pelayanan *type A* yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan maka skala pelayanan terminal digolongkan dalam pelayanan untuk angkutan kota untuk semua jurusan. Skala pelayanan tersebut berdasarkan jenis moda transportasi berdasarkan tujuan tempat dengan media yang digunakan. Untuk skala pelayanan AKAP hanya sebatas Merak, Labuan, Bogor, Sukabumi, Cikampek, Purwodadi, Purwokerto, Wonosobo, Jepara Dan Yogyakarta. Bis untuk skala pelayanan

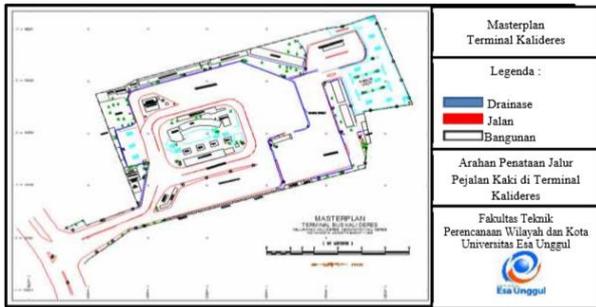
AKDP sebatas pada wilayah Jabodetabek, sedangkan untuk bus kota dapat melayani ke wilayah Kp. Rambutan, Cileungsi, Bekasi, Grogol, Kota , Muara Baru, Tanah Abang, Senen, Cikokol, Kotabumi, Serpong Dan Cadas.

Selain wilayahnya yang strategis di jalur arteri primer di pinggir Kota Jakarta yang dapat menghubungkan antara Kota Jakarta dengan Kota Tangerang dan kota-kota lainnya. Banyak masyarakat yang banyak yang beraktivitas di kawasan tersebut, naik dan turun kendaraan umum, menyeberang jalan diantara deretan mobil, berjalan kaki ke tempat yang jauh untuk mendapatkan kendaraan umum yang menuju ke arah tujuan, berjalan kaki diantara mobil parkir, karena jalur pejalan kaki digunakan untuk aktivitas lainnya. Hal ini harus diimbangi dengan cukupnya penyediaan dan peningkatan mutu fasilitas pelayanan publik, seperti jalur pejalan kaki untuk pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan serta area parkir.

Banyaknya masyarakat yang banyak yang beraktivitas di kawasan tersebut, naik dan turun kendaraan umum, menyeberang jalan diantara deretan mobil, berjalan kaki ke tempat yang jauh untuk mendapatkan kendaraan umum yang menuju ke arah tujuan, berjalan kaki diantara mobil parkir, karena jalur pejalan kaki digunakan untuk aktivitas lainnya. Hal ini harus diimbangi dengan cukupnya penyediaan dan peningkatan mutu fasilitas pelayanan publik, seperti pedestrian untuk para masyarakat yang berjalan kaki dengan menghitung kelayakan fungsi jalur pejalan kaki yang telah berubah fungsi tersebut. Untuk mempermudah pembahasan, rumusan masalah sebagai berikut:

- 1) Bagaimana karakteristik pejalan kaki di Terminal Kalideres?
- 2) Bagaimana kondisi jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres?
- 3) Bagaimana arahan penataan ruang jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres?

Sementara itu, Tujuan penelitian ini adalah untuk merumuskan permasalahan tersebut untuk membuat rekomendasi alternatif yang berkaitan dengan Perencanaan dan Perancangan Ruang Pejalan Kaki pada Kawasan Terminal Kalideres. Lokasi studi penelitian terfokus pada Jalur Pejalan Kaki di Terminal Kalideres, Kecamatan Kalideres, Jakarta Barat, DKI Jakarta.



Gambar 1

Lokasi Studi Penelitian

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian secara kuantitatif, penelitian kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan-hubungannya. Tujuan penelitian kuantitatif adalah mengembangkan dan menggunakan model-model matematis, teori-teori dan/atau hipotesis, metode penelitian kuantitatif digunakan untuk menggambarkan secara hasil tingkat pelayanan jalur pejalan kaki mengenai kondisi jalur pejalan kaki.

Pendekatan yang dilakukan untuk mengumpulkan data dan menganalisis data yang telah diperoleh dalam pencapaian tujuan penelitian penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Pendekatan teori dan kebijakan, pendekatan yang bersumber dari data literatur dan peraturan-peraturan serta kebijakan-kebijakan yang berlaku terutama yang berkaitan dengan penelitian ini;
- 2) Pendekatan lapangan, yaitu pendekatan yang menghimpun keterangan tentang kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres melalui observasi langsung, kuesioner serta perhitungan langsung pejalan kaki di Terminal Kalideres.

Metode pengumpulan data dalam penyusunan studi ini dilakukan berdasarkan hasil survei dan pengamatan pada objek studi sebagai sumber informasi. Dari hasil survei dan pengamatan, maka data tersebut dikelompokkan, sebagai berikut:

- Data Primer
Data primer diperoleh dari hasil survei lapangan dengan menggunakan kuesioner.
- Data Sekunder
Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari artikel media cetak maupun elektronik serta dipublikasikan kepada pengguna data.

Teknik pengumpulan data untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian, antara lain:

- 1) Pengumpulan Data Sekunder, data melalui berbagai literatur yang berhubungan dengan

- perencanaan dan penataan pentaan ruang pedestrian
- 2) Observasi, peneliti melakukan penelitian langsung pada wilayah studi, seperti kondisi eksisting kawasan Terminal Kalideres
- 3) Kuesioner, penulis menyebarkan kuesioner kepada 93 responden untuk mendapatkan data primer dengan memberikan pertanyaan tertulis pada seluruh responden

Sementara untuk variabel dalam penelitian Analisis Dampak Pedagang Kaki Lima terhadap jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres dapat dilihat pada **Tabel 1**.

Tabel 1
Variabel Penelitian

Variabel	Sub Variabel	Parameter
Karakteristik Pejalan Kaki	Pelaku pergerakan	Usia
		Jenis kelamin
	Pergerakan pejalan kaki	Tujuan berjalan kaki
Kriteria jalur pejalan kaki	Alasan berjalan kaki	Faktor kemudahan
		Kenyamanan
		Dimensi jalan
	Sirkulasi pejalan kaki	Alasan berjalan kaki
		Tempat asal
		Tempat tujuan
Karakteristik jalur pejalan kaki	Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki	Volume pejalan kaki
		Arus pejalan kaki
		Kecepatan pejalan kaki
	Kondisi fisik jalur pejalan kaki	Kepadatan pejalan kaki
		Ruang pejalan kaki
Karakteristik jalur pejalan kaki	Kondisi fisik jalur pejalan kaki	Geometri jalur pejalan kaki (panjang, lebar dan tinggi)
		Hambatan samping
		Drainase
	Fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki	Lampu penerangan
		Pagar pengaman
		Tempat sampah
		Vegetasi dan pot bunga
		Telpon umum

Bagaimana arahan penataan ruang jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres?

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2016.

Sedangkan untuk metode analisis data menggunakan 3 analisis yakni:

1) Analisis Karakteristik Pejalan Kaki

Analisis karakteristik pejalan kaki digunakan untuk mengetahui pelaku yang berjalan kaki, kriteria pejalan kaki, pola perjalanan dari pejalan kaki dan alasan pejalan kaki melakukan perjalanan yang mempengaruhi jarak berjalan.

2) Analisis Sirkulasi Pejalan Kaki

Analisis Sirkulasi pejalan kaki digunakan untuk mengetahui kriteria jalur pejalan kaki dan menjelaskan bagaimana dimensi jalan dan jalur pejalan kaki, tempat asal sirkulasi dan tempat tujuan sirkulasi pejalan kaki, maksud perjalanan, waktu dan volume pejalan kaki.

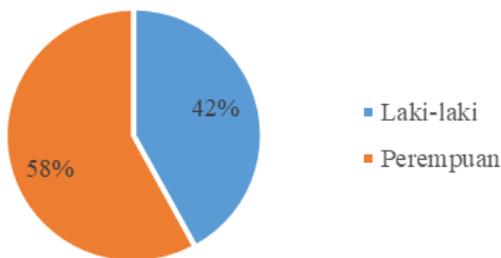
3) Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Analisis kondisi fisik jalur pejalan kaki menjelaskan dan mendeskripsikan kondisi geometri jalur pejalan kaki (panjang, lebar dan tinggi), dan hambatan yang ada pada jalur pejalan kaki.

Hasil dan Pembahasan

Karakteristik Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki di dominasi oleh para perempuan dalam rentan usia 30-50 tahun dengan alasan berjalan kaki karena terjangkau dari segala tempat yang tidak bisa di lalui oleh kendaraan. Para pejalan kaki di Terminal Kalideres melakukan perjalanan adalah berjalan menuju ke tempat kendaraan umum dari tempat baik dari tempat dia berjalan maupun dari tempat parkir karena para pejalan kaki dalam perjalanan membawa kendaraan pribadi dan beralih ke kendaraan umum yang ada di Terminal Kalideres.



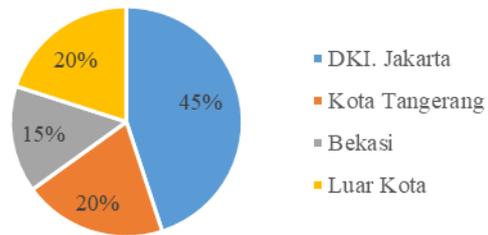
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2016.

Gambar 2

Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin

Rata-rata pejalan kaki melakukan perjalanan berasal dari Kota Tangerang untuk beraktivitas di Wilayah Jakarta terutama Wilayah Jakarta Pusat dan sekitar Jakarta transportasi massal yang ada di Terminal Kalideres karena Terminal

Kalideres memiliki skala Pelayanan *type A*. untuk bekerja, kuliah, berbelanja dan sekolah dengan menggunakan sarana penunjang transportasi.



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2016.

Gambar 3

Tujuan Pejalan Kaki

Sirkulasi Pejalan Kaki

Volume pejalan kaki diperoleh berdasarkan hasil survei lapangan selama 2 hari dalam seminggu pada 2 lokasi titik yang berbeda di hari Rabu atau *weekdays*. Trotoar Jl. Daan Mogot di sebrang pintu masuk terminal dan Pintu masuk Terminal Kalideres. Survei dilakukan untuk kedua arah yaitu arah ke Jakarta dan arah ke Tangerang dengan interval waktu 15 menit. Volume kedua arah dijumlahkan untuk mendapatkan satu nilai volume pejalan kaki per 15 menit lalu di rata-rata untuk mendapatkan hasil untuk volume pejalan kaki (org/menit). Berdasarkan hasil perhitungan volume pejalan kaki tertinggi terdapat pada jam 07.00-07.15 sebesar 7 orang/menit sedangkan volume pejalan kaki terendah rata-rata 1 orang/menit pada jam 08.15-08.30 dan selanjutnya pada jam 09.15-09.30.

Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Menurut pedoman Bina Marga, lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Lebar efektif minimum jaringan pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk berpapasan tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total minimum tapi tidak semua jalur pedestrian terdapat pembatas jalur antara jalur pedestrian dengan bahu jalan. Di sepanjang jalur ini terdapat saluran drainase tertutup di bawah jalur pejalan kaki yang di lengkapi dengan peletakan pot bunga di setiap 4 meter. Penerangan di jalur pedestrian di Terminal Kalideres sudah mencukupi untuk melakukan aktivitas di malam hari. *Sign* misalkan *zebra cross* sudah tersedia di depan Terminal Kalideres untuk ke arah Jl. Semanan dan telah tersedia jembatan penyeberangan orang di persimpangan Jl. Semanan. Terminal Kalideres untuk ke arah Jl. Semanan dan telah tersedia jembatan penyeberangan orang di persimpangan Jl. Semanan.

Sedangkan fungsi jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres sangat beragam selain fungsi khusus jalur sebagai jalur pejalan kaki, terdapat aktivitas pengguna lain didalamnya. Banyak aktivitas lain yang menggunakan jalur pejalan kaki ini diantaranya: ruang untuk menunggu kendaraan, bersosialisasi, berdagang asongan dan pedagang kaki lima. Perkerasan jalur pejalan kaki yang tidak menggunakan keramik motif tidak menambah daya tarik dan keindahan di jalur pejalan kaki. Kondisi jalur pejalan kaki yang rata dan hampir sepanjang jalur ini tidak ada tangga naik maupun turun yang mengganggu aktivitas pengguna jalur pejalan kaki.

Terminal Kalideres sudah memadai untuk para pejalan kaki karena belum memenuhi standar lebar trotoar untuk Kawasan Terminal karena pada kondisi saat ini banyak para pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pejalan kaki sebagai lapak mereka untuk berjualan, dan banyak pula yang menjadikan jalur pejalan kaki sebagai lahan parkir bagi tukang ojek untuk menunggu penumpang. Sedangkan untuk fasilitas pendukung jalur pejalan kaki di terminal sudah cukup lengkap akan tetapi perlu memperbaiki lantai (*paving*) di Jl. Daan Mogot karena terdapat lantai yang pecah-pecah dan memperbaiki sistem drainase yang saat ini tidak terawat karena saat musim hujan terdapat genangan dimana-mana dan menambah fasilitas tempat bersistirahat untuk para pejalan kaki karena saat ini belum tersedianya tempat duduk yang dapat memberikan kenyamanan bagi para pengguna jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres.



Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2016.

Gambar 4
Kondisi Jalur Pejalan kaki

Berdasarkan hasil survei dan dokumentasi terlihat bahwa trotoar yang ada di Terminal Kalideres sudah memadai untuk para pejalan kaki karena sudah memenuhi standar lebar trotoar untuk Kawasan Terminal namun pada kondisi saat ini banyak para pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pejalan kaki sebagai lapak mereka untuk

berjualan, dan banyak pula yang menjadikan jalur pejalan kaki sebagai lahan parkir bagi tukang ojek untuk menunggu penumpang. Sedangkan untuk fasilitas pendukung jalur pejalan kaki di terminal sudah cukup lengkap akan tetapi perlu memperbaiki lantai (*paving*) di Jl. Daan Mogot karena terdapat lantai yang pecah-pecah dan memperbaiki sistem drainase yang saat ini tidak terawat karena saat musim hujan terdapat genangan dimana-mana dan menambah fasilitas tempat bersistirahat untuk para pejalan kaki karena saat ini belum tersedianya tempat duduk yang dapat memberikan kenyamanan bagi para pengguna jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres.

Tabel 2
Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Trotoar	Eksisting		Standar		Hambatan	Keterangan	
	L	T	P	L			T
	(m)						
Terminal Kalideres	2,5	0,18	844	2,5	0,18	1	Belum sesuai
Jl. Daan Mogot	3	0,2	300	4	0,18	2	Belum sesuai

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2016.

Berdasarkan ketersediaan fasilitas penunjang yang ada di Terminal Kalideres dan kesesuaian kondisi fasilitas untuk pejalan kaki dengan peraturan yang berlaku maka kebutuhan ruang untuk pejalan kaki telah mencukupi untuk pejalan kaki, namun karena keberadaan jalur pejalan kaki banyak digunakan sebagai sarana diluar ketentuan yang berlaku, diantaranya digunakan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab seperti PKL, sehingga keberadaan sarana pejalan kaki menjadi berkurang. Dari pengamatan yang dilakukan, diperoleh data bahwa para PKL berjualan/berdagang dengan menggunakan jalur pejalan kaki sampai setengah badan jalan trotoar yaitu selebar 1-2 m.

Kondisi Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas yang terdapat di Terminal Kalideres terbagi menjadi dua bagian yaitu fasilitas material jalur pejalan kaki dan fasilitas pendukung jalur pejalan kaki:

1) Fasilitas Material

Fasilitas material yang pada umumnya di gunakan pada jalur pejalan kaki adalah *paving* (beton), bata atau batu. Sedangkan fasilitas material yang ada di Terminal Kalideres tidak licin sesuai untuk cuaca hujan atau panas karena aman untuk

pejalan kaki dan material yang di gunakan adalah menggunakan *paving block* yang dibuat dengan tekstur dan warna dengan bentuk yang terlihat seperti bata.

2) Fasilitas Pendukung, yang ada di Terminal Kalideres yaitu:

Tabel 3
Fasilitas Pendukung di Terminal Kalideres

Fasilitas	Kondisi Eksisting	Analisis
Vegetasi dan Pot Bunga	diletakan pada jalur amenitas setiap 50 cm untuk pot di sepanjang trotoar	Karena diletakan pada jalur amenitas setiap 50 cm untuk pot bunga di sepanjang trotoar sedangkan untuk vegetasi/pohon diletakan pada 50 cm dengan jenis pohon yang rimbun
Telpon Umum	terletak pada setiap radius 300 meter. akan tetapi hanya 4 telpon umum yang masih berfungsi dengan fungsinya	terdapat 8 telpon umum yang ada di setiap sudut terminal yang dapat menjangkau ke semua bagian terminal tetapi hanya 4 telpon umum yang masih berfungsi sesuai dengan fungsinya
Drainase	drainase tertutup yaitu sistem drainase yang berada di bawah jalur pedestrian yang di alirkan ke Kali cisadane yang jaraknya dekat dengan terminal kalideres.	sistem drainase yang berada di bawah jalur pedestrian dengan lebar 50 cm yang di alirkan ke Kali cisadane yang jaraknya dekat dengan terminal kalideres
Lampu penerangan	memadai karena setiap 10 m terdapat lampu penerangan dengan tinggi 4 m yang dapat menerangi jalur pejalan kaki dan jalan karena lampu cukup terang	sudah sangat memadai karena setiap 10 m terdapat lampu penerangan dengan tinggi 4 m
pagar pengaman	pagar pengaman hanya untuk pembatas jalur antara kendaraan masuk dan keluar terminal bukan untuk pengaman trotoar	tidak semua terdapat pagar pengaman untuk jalur pedestrian, pagar pengaman hanya untuk pembatas jalur antara kendaraan masuk dan keluar terminal bukan untuk pengaman trotoar
Tempat Sampah	terletak di setiap 20 meter dengan	terletak di setiap 20 meter dengan

Fasilitas	Kondisi Eksisting	Analisis
	dibedakan tempat sampah organik dan sampah anorganik	dibedakan tempat sampah organik dan sampah anorganik yang terbuat dari fiber

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2016.

Volume Pejalan Kaki

Penghitungan volume pejalan dilakukan untuk mengetahui seberapa besar kebutuhan pejalan terhadap trotoar. Dari volume pejalan kaki yang telah dihitung maka akan di dapat rata-rata pejalan kaki/menit/meter.

Survei dilakukan untuk kedua arah yaitu arah ke Jakarta dan arah ke Tangerang dengan interval waktu 15 menit. Volume kedua arah dijumlahkan untuk mendapatkan satu nilai volume pejalan kaki per 15 menit lalu di rata-rata untuk mendapatkan hasil untuk volume pejalan kaki (org/menit).

Berdasarkan hasil perhitungan volume pejalan kaki tertinggi terdapat pada jam 07.00-07.15 sebesar 7 orang/menit sedangkan volume pejalan kaki terendah rata-rata 1 orang/menit pada jam 08.15-08.30 dan selanjutnya pada jam 09.15-09.30. Sedangkan berdasarkan hasil perhitungan volume pejalan kaki tertinggi terdapat pada jam 18.45-19.00 sebesar 5 orang/menit sedangkan volume pejalan kaki terendah rata-rata 2 orang/menit pada jam 16.30-17.00, pada jam 17.30-17.45 dan pada jam 18.00-18.15.

Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Kecepatan Pejalan Kaki

Kecepatan pejalan kaki, adalah kecepatan rata-rata berjalan pejalan kaki, dinyatakan dalam satuan m/detik. Kecepatan pejalan kaki pada pagi hari rata-rata 09.00-09.15 sebesar 0.68 (m/meter). Kecepatan tersebut di pengaruhi oleh para pejalan kaki yang melakukan aktivitasnya seperti bekerja, kuliah, sekolah dan bekerja. Sedangkan kecepatan pejalan kaki pada sore hari rata-rata 18.30-18.45 sebesar 0.76 (m/meter). Kecepatan tersebut di pengaruhi oleh para pejalan kaki yang telah selesai melakukan aktivitasnya seperti bekerja, kuliah, sekolah dan bekerja.

Jumlah Arus Pejalan Kaki

Jumlah arus pejalan kaki, adalah jumlah pejalan kaki yang melintasi suatu titik dalam 1 (satu) satuan waktu tertentu, biasanya dinyatakan dalam pejalan kaki/menit atau pejalan kaki/15 (lima belas) menit (Mannering dan Kilareski, 1998). Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa arus pejalan kaki pada pagi hari rata-rata 09.00-09.15 sebesar 1.14

(m/meter). Sedangkan arus pejalan kaki rata-rata pada pukul 18.15-08.30 sebesar 0.85 (m/meter).

Kepadatan Pejalan Kaki

Kepadatan Pejalan Kaki, adalah jumlah rata-rata pejalan kaki per satuan luas di dalam jalur berjalan kaki atau daerah antrian, yang dinyatakan dalam pejalan kaki/meter (Garber and Hoel, 1997). Berdasarkan hasil analisis di ketahui bahwa kepadatan pejalan kaki pada pagi hari rata-rata 08.45-09.00 sebesar 0.86 (m/meter). Kecepatan tersebut di pengaruhi oleh para pejalan kaki yang menggunakan kendaraan umum yang ada di Terminal Kalideres untuk melakukan aktivitasnya di pagi hari untuk bekerja, sekolah, berbelanja dan kuliah. Sedangkan kepadatan pejalan kaki pada sore hari rata-rata 17.45-18.00 sebesar 1.75 (m/meter).

Standar Pelayanan Jalur Pejalan kaki

Berdasarkan hasil survei langsung dan perhitungan di lokasi penelitian mengenai standar pelayanan jalur pejalan kaki yang ada pada saat ini diketahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki sudah tidak memenuhi standar karena dilihat dari tingkat kepadatan per 15 menit dari jalur pejalan kaki tingkat pelayanan pada jam-jam tertentu Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi harus melalui jalan tersebut, arus pejalan kaki sangat lambat dan terbatas.

Arahan Penataan Ruang Pejalan Kaki yang Akan Diterapkan di Terminal Kalideres

Perumusan konsep dan kriteria pengembangan ini dimaksudkan sebagai ukuran dalam perencanaan dan pengembangan Terminal Kalideres dengan meremajakan jalur pedestrian dengan mengembalikan fungsi awal jalur pedestrian dan merelokasi para PKL ke Jl. Semanan agar keberadaan PKL tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki di Terminal Kalideres dan memperbaiki fasilitas yang ada karena sudah tidak sesuai dengan pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan dan penyediaan fasilitas tempat duduk/tempat istirahat bagi pejalan kaki agar merasa nyaman berada di jalur pedestrian.

Arahan penataan ruang pejalan kaki yang akan diterapkan di Terminal Kalideres adalah sebagai berikut:

- 1) Menambah jalur pejalan kaki di Jl. Daan Mogot sehingga menjadi nyaman dan aman bagi para pengguna pejalan kaki dan dapat menampung pejalan kaki berjalan bersingungan sekaligus dengan dua arah.



Gambar 5
Arahan Sirkulasi Pejalan Kaki

- 2) Mengembalikan fungsi jalur pejalan kaki di Jl. Daan Mogot dan Terminal Kalideres agar arus pejalan kaki tidak terganggu dengan adanya PKL yang berdagang di jalur pejalan kaki dengan memindahkan PKL ke dalam terminal dengan membuat kios-kios agar para PKL tidak sembarangan berjualan di trotoar.



Gambar 6
Arahan PKL

- 3) Memperbaiki fasilitas yang sudah ada dengan perawatan yang rutin dibawah pengawasan instansi terkait dan menyediakan fasilitas tempat duduk untuk beristirahat untuk para pejalan kaki yang sesuai dengan peraturan yang berlaku serta penambahan fasilitas untuk penyebrangan dengan cara memberikan lampu untuk penyebrangan agar para pejalan kaki tidak mengganggu arus lalu lintas dan pagar pengaman agar para pejalan kaki lebih aman karena tingginya volume lalu lintas yang ada di Terminal Kalideres.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut: Pejalan kaki di dominasi oleh para perempuan dalam rentan usia 30-50 tahun dengan alasan berjalan kaki karena terjangkau dari segala tempat yang tidak bisa di lalui oleh kendaraan. Para pejalan kaki di Terminal Kalideres melakukan perjalanan adalah berjalan menuju ke tempat kendaraan umum dari tempat baik dari tempat dia

berjalan maupun dari tempat parkir karena para pejalan kaki dalam perjalanan membawa kendaraan pribadi dan beralih ke kendaraan umum yang ada di Terminal Kalideres;

Rata-rata pejalan kaki melakukan perjalanan berasal dari Kota Tangerang untuk beraktivitas di Wilayah Jakarta terutama Wilayah Jakarta Pusat dan sekitar Jakarta untuk bekerja, kuliah, berbelanja dan sekolah dengan menggunakan sarana transportasi massal yang ada di Terminal Kalideres karena Terminal Kalideres memiliki skala Pelayanan type A; volume pejalan kaki tertinggi terdapat pada jam 07.00-07.15 sebesar 7 orang/menit sedangkan volume pejalan kaki terendah rata-rata 1 orang/menit pada jam 08.15-08.30 dan selanjutnya pada jam 09.15-09.30 untuk pagi hari sedangkan untuk sore hari volume pejalan kaki tertinggi terdapat pada jam 18.45-19.00 sebesar 5 orang/menit sedangkan volume pejalan kaki terendah rata-rata 2 orang/menit pada jam 16.30-17.00, pada jam 17.30-17.45 dan pada jam 18.00-18.15. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata pejalan kaki melakukan perjalanan yaitu pada jam-jam sibuk atau pada saat ingin melakukan aktivitas seperti berangkat kerja atau pulang kerja; Jalur pejalan kaki yang ada di Terminal Kalideres sudah memadai untuk para pejalan kaki karena sudah memenuhi standar lebar trotoar untuk Kawasan Terminal namun pada kondisi saat ini banyak para pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pejalan kaki sebagai lapak mereka untuk berjualan, dan banyak pula yang menjadikan jalur pejalan kaki sebagai lahan parkir bagi tukang ojek untuk menunggu penumpang. Sedangkan untuk fasilitas pendukung jalur pejalan kaki di terminal sudah cukup lengkap akan tetapi perlu memperbaiki lantai (*paving*) di Jl. Daan Mogot karena terdapat lantai yang pecah-pecah dan memperbaiki sistem drainase yang saat ini tidak terawat karena saat musim hujan terdapat genangan dimana-mana dan menambah fasilitas tempat bersistirahat untuk para pejalan kaki karena saat ini belum tersedianya tempat duduk yang dapat memberikan kenyamanan bagi para pengguna jalur pejalan kaki di Terminal Kalideres; Berdasarkan hasil survei langsung dan perhitungan di lokasi penelitian mengenai standar pelayanan jalur pejalan kaki yang ada pada saat ini diketahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki sudah tidak memenuhi standar karena dilihat dari tingkat kepadatan per 15 menit dari jalur pejalan kaki tingkat pelayanan pada jam-jam tertentu Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi harus melalui jalan tersebut, arus pejalan kaki sangat lambat dan terbatas.

Berdasarkan hasil dari penelitian maka saran yang diajukan penulis untuk menciptakan

jalur pedestrian yang nyaman dan aman bagi para pejalan kaki adalah sebagai berikut : Untuk pelayanan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki, sebaiknya dilakukan beberapa peraturan yang lebih mengikat agar pelayanan fasilitas di Terminal Kalideres bisa optimal dan di sesuaikan dengan kebutuhan para pejalan kaki;

Perlu adanya tempat duduk untuk pejalan kaki agar bisa beristirahat di jalur pedestrian di Terminal Kalideres karena saat ini belum tersedianya tempat duduk/istirahat bagi para pejalan kaki dan pagar pengaman untuk membatasi jalur pejalan kaki; Perlu adanya peningkatan koordinasi dalam perencanaan, pembiayaan, pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan terhadap jalur pedestrian; Perlu adanya kerjasama dengan dinas-dinas terkait guna memudahkan manajemen pemeliharaan pedestrian; Perlu memperbaiki lantai (*paving*) di Jl. Daan Mogot karena terdapat lantai yang pecah-pecah dan memperbaiki sistem drainase yang saat ini tidak terawat karena saat musim hujan terdapat genangan dimana-mana.

Daftar Pustaka

- Budiarti, Fitria. 2014. *Strategi Penataan Kawasan malioboro Menjadi kawasan Pedestrian*.
- Departemen Pekerjaan Umum, *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Utama No. 032/T/BM/1999, Jakarta 1999*.
- Ditjen Bina Marga, *Pedoman Teknik, Standar Perencanaan Geometrik Jalan Kota, Jakarta, 1992*.
- Hamdi. 2011. *Konsep Perencanaan dan Pengembangan Ruang Bagi Pedagang Kaki Lima Jalan Sabang, Kebon Sirih, Jakarta Pusat*. Jurnal Planesa Volume 2
- Keputusan Direktorat Jendal Bina Marga. 1995. *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*.
- M. Arief Wibowo, 2008. *Penataan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Malioboro berdasarkan Persepsi dan Preferensi Pengunjung*. Tesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
- UU tentang Lalu Lintas Jalan No. 22 tahun 2009
- Uterman, RK, 1984, *Accomodating The Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold Co., New York.