

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aksesibilitas merupakan suatu nilai kemudahan sebuah tata guna lahan yang berkaitan antara satu dengan yang lainnya dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dijangkau melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981). Karakteristik individu juga mempengaruhi tingkat akses seseorang ke moda transportasi. Pertumbuhan sebuah kota sangatlah penting karena kota merupakan prasarana bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Keberlanjutan yang berhasil pada sebuah kota menurut *Institute of Transportation and Development Policy (ITDP)*, (2017), akan memprioritaskan masyarakat dengan mengintegrasikan sistem transportasi dengan pembangunan/pengembangan kota, salah satunya dengan menerapkan konsep *Transit Oriented Development (TOD)*.

Sebuah ruang pelayanan yang memiliki fungsi untuk pejalan kaki melakukan aktivitas disebut jalur pedestrian, di Indonesia jalur pedestrian lebih dikenal sebagai trotoar. Volume pejalan kaki dikawasan stadium dapat dikatakan tinggi, hal tersebut membuktikan bahwa dalam sistem transportasi kebutuhan pejalan kaki memegang salah satu peranan penting. Oleh karena itu, karakter pejalan kaki menjadi suatu pertimbangan ketika melakukan perancangan, perencanaan maupun pengoperasian fasilitas transportasi. Jalur pejalan kaki adalah salah satu faktor penting yang terdapat di dalam konsep TOD. Hal ini diatur secara spasial dengan alokasi pusat kegiatan ke daerah transit atau infrastruktur transit seperti stasiun atau terminal kereta api. Pembangunan disekitarnya berdasarkan pada karakteristik penggunaan campuran, kompak, serta lingkungan yang bersahabat bagi para pejalan kaki untuk berjalan kaki pada area transit atau fasilitas transit.

Pemerintah sebelumnya sudah merencanakan dan menetapkan stasiun-stasiun di Indonesia akan berkembang menggunakan konsep Transit Oriented Development (TOD, salah satunya yaitu Stasiun Kebayoran, Jakarta Selatan. Stasiun Kebayoran merupakan stasiun kereta api kelas II yang berlokasi di paling

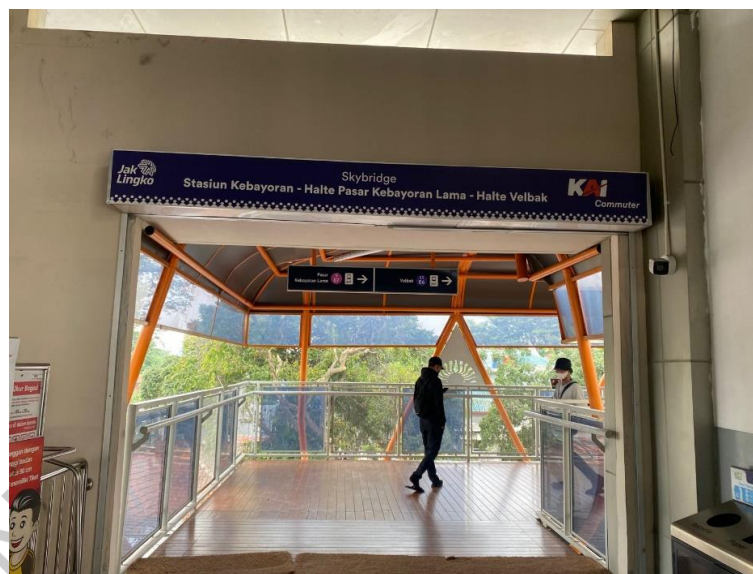
barat DKI Jakarta dan terletak pada ketinggian +4,2-meter serta hanya meliputi KRL Commuter Line saja.

Saat ini, telah resmi dan telah dioperasikan skywalk di stasiun kebayoran yang menghubungkan stasiun dengan beberapa halte transjakarta. Skywalk resmi dioperasikan pada tanggal 24 Januari 2023 dengan resminya pengoperasian skywalk in makan semakin terlihat bagaimana penerapan konsep TOD di stasiun kebayoran. Kemudahan dalam mengakses serta berpindah moda transportasi difasilitasi dengan jalur pejalan kaki, membuat calon penumpang lebih mudah dan lebih cepat dalam berpindah moda transportasi. Jalur pedestrian yang telah disediakan dapat membuat pengguna menjadi lebih mudah sat akan berpindah moda transportasi. Jalur pejalan tersebut dapat digunakan dengan menggunakan alat bantu mobilitas seperti kursi roda tau yang lainnya serta terhubung secara langsung dengan stasiun.



Gambar 1.1 Skybridge Stasiun Kebayoran

Jalur ini terhubung langsung ke dalam stasiun dan juga terhubung untuk menuju Halte Velbak. Banyaknya jalur pedestrian yang ada disekitar Stasiun Kebayoran membuat pengguna tidak menggunakannya secara maksimal. Pada periode pagi hari dan sore hari terjadi peningkatan volume pejalan kaki yang keluar dari stasiun. Kemungkinan in terjadi karena adanya penggunaan moda transportasi, perbedaan arah tujuan, dan waktu untuk berpindah moda.



Gambar 1.2 Rute yang terhubung melalui Skybridge

Penelitian ini merupakan hasil pengembangan dari penelitian terdahulu, yaitu Yolanda Putri Cahya Sukma dan Satriya Wahyu Firmandhani (2020) yang juga mengevaluasi aksesibilitas jalur pejalan kaki menuju pemberangkatan bus trans Jateng di Terminal Bawen yang menyatakan bahwa kondisi jalur pejalan kaki di Terminal Bawen secara keseluruhan sudah memenuhi aspek penilaian syarat jalur pejalan kaki dan tergolong dalam konsisi yang cukup baik. Penelitian ini belum memperhatikan penerapan Konsep TOD pada jalur yang disediakan. Selain itu, penelitian Winoto Hadi dan Yusfita Chinawati (2019) yang meninjau tingkat aksesibilitas pejalan kaki (studi kasus Stasiun Depok Baru) yang menyimpulkan bahwa tingkat aksesibilitas pejalan kaki yang memanfaatkan KRL sebagai moda transportasi dinilai masih buruk berdasarkan indeks aksesibilitas dari PTAL. Penelitian tersebut tidak memperhatikan kapasitas dan volume pejalan kaki yang menuju stasiun..

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas dapat dirumuskan suatu permasalahan, sebagai berikut:

- a. Bagaimana kondisi *skybridge* di Stasiun Kebayoran berdasarkan standar pelayanan *highway capacity manual 2000*.

- b. Bagaimana standar pelayanan *skybridge* Stasiun Kebayoran dari sudut pandang pengguna dan standar peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.

1.3 Tujuan Penelitian

- a. Mengetahui tingkat pelayanan serta mengevaluasi jalur *skybridge* di Stasiun Kebayoran berdasarkan standar *highway capacity manual* 2000.
- b. Mengetahui secara langsung persepsi para pengguna mengenai kualitas jalur *skybridge* berdasarkan standar peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.

1.4 Manfaat Penelitian

- a. Mengidentifikasi tingkat pelayanan *skybridge* Stasiun Kebayoran yang tersedia bagi pengelola sistem angkutan umum berbasis masal.
- b. Memberikan informasi pengguna jalur pejalan kaki *Skybridge* Stasiun Kebayoran untuk memberikan gambaran keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna.
- c. Memberikan masukan dalam pengembangan aksesibilitas KRL *commuter line* yang akan menerapkan konsep TOD sehingga dapat meningkatkan aksesibilitas fasilitas bagi pengguna.

1.5 Batasan Masalah

Agar masalah dan tujuan penelitian ini dilakukan dapat terlihat dengan jelas maka penulis akan menggunakan batasan masalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian hanya berada pada jalur *skybridge* arah Halte Velbak menuju Stasiun Kebayoran dan arah Stasiun Kebayoran menuju Halte Velbak, dan tidak mempertimbangkan kondisi jaringan dan pola pergerakan pejalan kaki di area luar *skybridge* Stasiun Kebayoran.
2. Pengambilan sampel data pengamatan dilakukan pada jam sibuk yaitu pada pukul 06.00 sampai dengan 10.00 dan 16.00 sampai dengan 20.00 dengan karakteristik dua hari kerja (Senin dan Kamis) dan satu hari libur (Minggu).
3. Kuisisioner disebar secara *offline* dan *online* dengan kriteria responden pengguna *skybridge* Stasiun Kebayoran.
4. Analisis tingkat pelayanan jalur *skybridge* Stasiun Kebayoran menggunakan standar *highway capacity manual* 2000 dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan, mengenai ketentuan penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki.
5. Analisis kuisisioner pada penelitian ini dilakukan dengan metode statistik deskriptif.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan gambaran mengenai hal-hal yang tertulis pada setiap bab skripsi ini, dengan kerangka penulisan sebagai berikut:

BAB 1. Pendahuluan, berisikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, dan juga sistematika penulisan.

BAB 2. Tinjauan Pustaka, berisikan tentang landasan teori, literatur, kerangka berfikir, dan penelitian terdahulu yang dapat menjadi acuan penulis dalam menyelesaikan penelitian ini.

BAB 3. Metode Penelitian, berisi mengenai metode pengambilan data dan metode perhitungan data serta teori pendukung lainnya.

BAB 1V. Hasil Analisis dan Pembahasan, berisikan hasil pengumpulan data dan pengolahan data serta mengulas kembali hasil yang sudah diperoleh dalam sebuah pembahasan.

BAB V. Penutup, Berisi kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh.

