

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

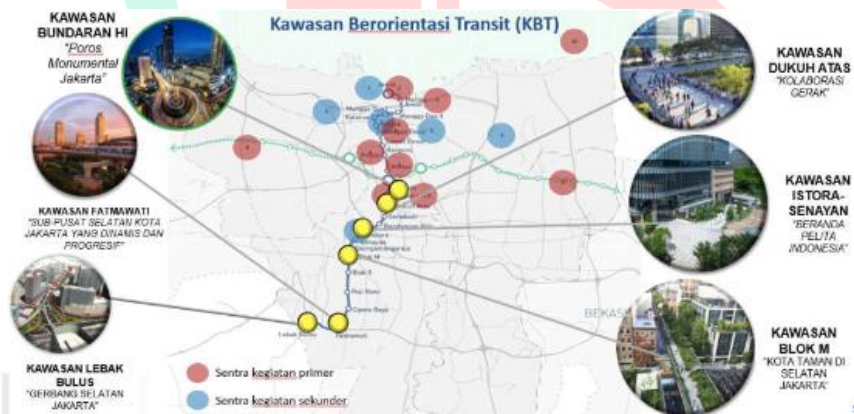
Pertumbuhan dan perkembangan kota mengakibatkan semakin banyaknya tempat yang dapat dikunjungi, sehingga mobilitas dalam kota pun semakin meningkat. Di DKI Jakarta, moda transportasi yang paling diminati oleh masyarakat untuk berpindah tempat adalah transportasi pribadi bermotor. Walaupun jenis transportasi ini mudah dan praktis untuk digunakan, transportasi bermotor juga dapat menimbulkan berbagai masalah, seperti pencemaran lingkungan, kemacetan, hingga masalah kesehatan. Menurut laporan yang diterbitkan oleh *Greenpeace* (2022). Di Jakarta, gas emisi dari kendaraan bermotor menjadi salah satu faktor utama dari pencemaran udara. Melihat hal ini, penting untuk melakukan upaya untuk menekan permasalahan yang ditimbulkan oleh orientasi kota pada kendaraan bermotor; dengan cara orientasi ulang dari penggunaan transportasi bermotor menjadi transportasi tidak bermotor atau *non-motorized transport* (NMT).

Pemerintah Jakarta telah berupaya mengembangkan kawasan berorientasi transit/*Transit Oriented Development* (TOD) dengan cara mengadakan berbagai jenis layanan angkutan umum, seperti MRT, Transjakarta (BRT, Non-BRT, Mikrotrans), KRL Commuter Line, dan LRT, yang saling terintegrasi satu sama lain. TOD atau pembangunan berorientasi transit berarti mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota (ITDP, 2017). Melihat hal ini, berjalan kaki dan bersepeda merupakan moda transportasi utama bagi masyarakat untuk berpindah tempat dalam sebuah kawasan berorientasi transit.

Tertulis dalam Permen Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional (ATRKBPN) No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit pada ayat (3) huruf c, bahwa pengembangan fasilitas lingkungan dalam kawasan TOD meliputi: perwujudan sistem jaringan jalan dan jalur moda transportasi tidak bermotor serta pejalan kaki dengan aksesibilitas tinggi. Melihat ini, membangun infrastruktur khusus berjalan kaki dan bersepeda yang dapat diakses dengan mudah (*accessible*) merupakan hal yang penting pada suatu kawasan yang berorientasi transit. Penerapan infrastruktur jalur pejalan kaki dan pesepeda yang *accessible* ini bertujuan untuk mendukung pengembangan kawasan berorientasi transit, demi mencapai suatu kota yang tidak lagi berorientasi

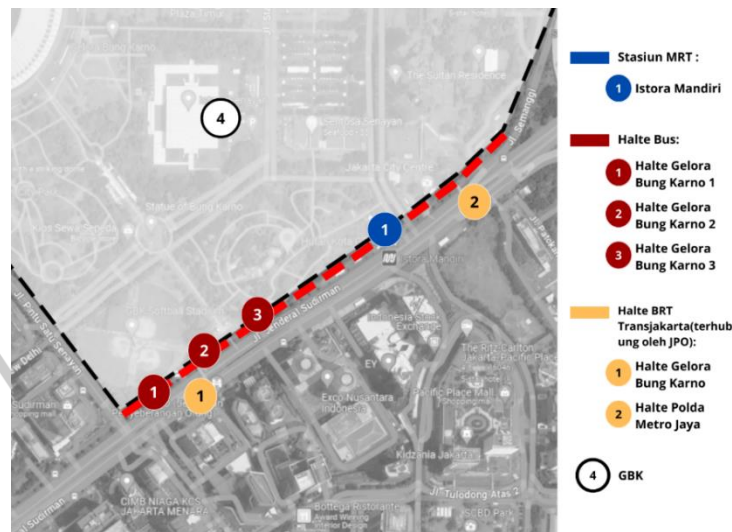
pada kendaraan bermotor. Apabila infrastruktur pejalan dan pesepeda telah memadai, maka masyarakat kota yang mengaksesnya dapat berpindah tempat dengan mudah, layak, aman, dan nyaman, tanpa berkontribusi dalam pencemaran lingkungan akibat orientasi pada moda transportasi bermotor di kota. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian teori mengenai *walkability* (keleluasaan berjalan kaki) dan *bikeability* (keleluasaan bersepeda) untuk menilai tingkat aksesibilitas suatu jalur pejalan kaki dan pesepeda.

Telah ditetapkan Pergub DKI Jakarta No. 65 Tahun 2021 yang menugaskan PT MRT Jakarta (Persero) sebagai Pengelola Kawasan pada jalur MRT Jakarta Jalur Utara-Selatan Fase I. Peraturan Gubernur ini menetapkan Kawasan Istora sebagai kawasan berorientasi transit. Objek penelitian dalam tulisan ini berada pada jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK yang berada pada kawasan berorientasi transit Istora Jl. Jenderal Sudirman.



Gambar 1. 1 Kawasan Berorientasi Transit Selatan-Utara

Sumber: PT. MRT Jakarta



Gambar 1. 2 Titik-titik TPKPU Stasiun dan Halte

Sumber: Olahan Pribadi, 2024

Objek ini menjadi *urgent* diteliti karena Jl. Jenderal Sudirman yang masuk pada kawasan TOD Istora yang dekat dengan pusat kegiatan, seperti GBK, dan pusat bisnis di Jakarta SCBD. Dipilih jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK karena merupakan titik yang paling aktif karena dekat dengan GBK sebagai pusat kegiatan. Selain itu, jalur di luar pintu 6 GBK ini menjadi jalur yang paling banyak menaungi berbagai macam simpul transit transportasi publik dibandingkan dengan sisi-sisi GBK lainnya. Alhasil, jalur ini menjadi memiliki posisi penting untuk menaungi sirkulasi penggunaannya untuk mengakses layanan angkutan umum dengan mudah. Telah terimplementasi beberapa titik simpul transit berupa stasiun MRT, halte bus, dan halte BRT Transjakarta yang terhubung dengan jalur pejalan kaki ini. Maka dari itu, mengadakan sebuah jalur pejalan kaki dan pesepeda yang mudah diakses di luar pintu 6 ini penting bagi kelayakan penggunaannya dalam mengakses layanan transportasi publik yang telah disediakan.

Jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 yang terletak dalam kawasan TOD Istora ini tentunya diharapkan dapat menaungi kebutuhan penggunaannya dalam mengakses jalur ini dengan mudah. Untuk mendapatkan jawaban tersebut, penulis ingin melakukan analisis aksesibilitas pada jalur pejalan kaki dan pesepeda, di luar pintu 6 GBK Jl. Jenderal Sudirman.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana penerapan aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK Jl. Jenderal Sudirman?

1.3 Tujuan Penelitian

Mengetahui bagaimana penerapan aksesibilitas jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 jalan Jl. Jendral Sudirman.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pembahasan mengenai penelitian serupa mengenai pentingnya merancang jalur pejalan kaki dan pesepeda yang dapat diakses dengan mudah pada kawasan berorientasi transit.

Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini dapat menjadi salah satu pedoman dalam mengidentifikasi masalah aksesibilitas pada jalur dalam kawasan TOD. Dengan masalah yang teridentifikasi, diharapkan dapat terwujud jalur pejalan kaki dan pesepeda yang dapat diakses dengan mudah bagi penggunaannya.

Manfaat Sosial

Hasil penelitian ini dapat menjadi salah satu pedoman bagi pemegang kebijakan, yang memandu proses perbaikan ketika akan dilakukan evaluasi dan perbaikan pada lokasi.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bagian ini penulis menjelaskan latar belakang kawasan TOD, dan bahwa berjalan kaki dan bersepeda merupakan elemen-elemen yang membentuk kawasan TOD sehingga perlu jalur khusus yang mudah diakses. Penulis juga memperkenalkan jalur pejalan kaki dan pesepeda di luar pintu 6 GBK Jl. Jendral Sudirman, dan urgensi lokasi tersebut dipilih sebagai objek penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bagian ini penulis mengkaji teori-teori bersangkutan yang dapat digunakan untuk kelangsungan penelitian. Dalam bagian ini, penulis akan

mengkaji teori-teori *walkability* dan teori *bikeability* untuk memahami lebih dalam mengenai jalur pejalan dan pesepeda yang baik. Di dalam bagian ini penulis juga akan membahas Teori TOD terutama pada poin “Walk” dan “Cyle”, disertai dengan kajian melalui literatur, kebijakan-kebijakan pemerintah, dan panduan teknis dari ITDP yang berkaitan dengan aturan penerapan jalur pejalan kaki dan pesepeda.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bagian ini, akan dijelaskan tentang metode yang akan digunakan selama penelitian berjalan. Penulis akan menjelaskan metode penelitian kualitatif untuk pengumpulan data dan analisis, disertakan dengan kunjungan langsung ke lapangan untuk mengobservasi kondisi eksisting. Observasi ini akan disertai dengan analisis kondisi eksisting berdasarkan teori-teori yang telah dikaji pada bagian Tinjauan Pustaka.

• BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini akan menjelaskan tentang proses teknis untuk mendapatkan hasil yang penelitian. Bagian ini akan membahas tentang kondisi lapangan setelah penulis melakukan observasi ke lapangan, disertai dengan analisis antara teori-teori yang telah dijabarkan pada bagian Tinjauan Pustaka dengan kondisi eksisting di lapangan.

BAB V PENUTUP

Bagian ini menjelaskan tentang kesimpulan dari keseluruhan pembahasan tentang penelitian dari identifikasi isu yang ada hingga hasil penelitian. Bagian kesimpulan akan dijelaskan secara singkat dan padat, disertai dengan saran dari penulis berdasarkan penelitian yang dilakukan agar penelitian dan analisis serupa selanjutnya dapat dilakukan dengan lebih baik lagi.