

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Kota Depok merupakan kota yang memiliki perkembangan pesat. Kota ini adalah salah satu kota penyangga DKI Jakarta. Selain itu, Kota Depok merupakan kota perdagangan dan jasa yang menghubungkan beberapa wilayah perkotaan yakni Kota Tangerang, Kota Bekasi, dan Kabupaten Bogor. Dalam usaha untuk memosisikan sebagai kota perdagangan dan jasa, maka Kota Depok mulai berbenah diri dalam pembangunan di segala bidang, terutama dalam membenahan infrastruktur khususnya Jalan Kartini.

Jalan memiliki peran penting dalam mendorong aktifitas perekonomian kota sehingga jalan yang berkualitas akan membentuk lingkungan perkotaan yang aman dan nyaman. Berdasarkan RTRW Kota Depok Tahun 2010-2030, Jalan Kartini merupakan jalan kolektor primer yang menghubungkan Kota DKI Jakarta dengan Kabupaten Bogor. Jalan ini dipenuhi penggunaan lahan yang beragam berupa perdagangan dan jasa, pendidikan, pemerintahan dan pelayanan umum, kesehatan, pertahanan dan keamanan negara, dan permukiman.

Sesuai dengan RTRW Kota Depok, Jalan Kartini diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Hal ini ditandai dengan tingkat pergerakan transportasi baik *pedestrian* maupun *non-pedestrian* yang tinggi. Pergerakan tersebut mengakibatkan Jalan Kartini didominasi oleh kendaraan sehingga hak dan kewajiban pejalan kaki pun tersingkirkan. Hal ini dikarenakan pembangunan infrastruktur kota yang lebih mengutamakan pergerakan kendaraan sehingga memicu penurunan kualitas jalur pejalan kaki. Jika kita mengharapkan orang untuk berjalan kaki, maka kita harus menyediakan sebuah jaringan bagi mereka sebaik kendaraan bermotor (Ewing, 1996). Oleh karena itu, untuk mendukung kenyamanan pejalan kaki ini perlu didukung program rencana Pemerintah Kota Depok melalui perbaikan infrastruktur jalan yang dilengkapi trotoar sehingga dapat berfungsi untuk fasilitas pejalan kaki (Virdhani 2012).

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu ruang terbuka dan bagian dari jalan yang bersifat dinamis serta dianggap sebagai pembatas atau ruang transisi antara jalan dengan bangunan sekitarnya (Mulyandari, 2011). Jalur pejalan kaki bukan hanya bagian dari keindahan namun juga merupakan sebuah sistem kenyamanan yang mendukung perekonomian dan vitalitas ruang kota (Shirvani, 1985). Selain itu, jaringan pejalan kaki

merupakan bagian dari desain jalan yang menghubungkan dari satu tempat ke tempat lainnya (Southworth, et al., 1997).

Dalam perkembangannya, Koridor Jalan Kartini mengalami penurunan kualitas jalur pejalan kaki terbukti pada fasilitas jalur pejalan kaki saat ini. Salah satunya dapat dilihat pada bentuk dan dimensi jalur pejalan kaki jalan dan yaitu kurangnya ruang gerak pejalan kaki, kondisi permukaan trotoar yang rusak, dan adanya alih fungsi jalur pejalan kaki dengan keberadaan pedagang kaki lima dan kegiatan parkir. Hal ini mengganggu kenyamanan pejalan kaki terkait ruang gerak dan memaksa pejalan kaki menggunakan badan jalan sehingga membahayakan keselamatan pejalan kaki.

Di lain pihak, permasalahan yang ada pada jalur pejalan kaki terkait minimnya fasilitas seperti ketersediaan tempat sampah, tempat duduk, lampu penerangan jalan, telepon umum, dan halte. Keselamatan pejalan kaki berhubungan dengan intensitas penggunaan dan aktifitas yang terjadi di jalan. Kondisi lalu lintas yang padat tidak disertai *traffic calming* membuat pejalan kaki merasa tidak aman dan nyaman saat menyeberang jalan. Selain itu, minimnya jumlah pohon sebagai penyerap polusi udara dan peneduh untuk perlindungan dari cuaca juga patut dipertimbangkan.

Oleh karena itu, penataan jalur pejalan kaki sangat diperlukan sebagaimana disampaikan oleh Llewelyn-Davies (2007) bahwa perlu penataan lingkungan pejalan kaki yang ramah lingkungan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki dengan prinsip desain 'Five C', yaitu *Connection*, *Convenience*, *Convivial*, *Comfortable*, dan *Conspicuousness*. Untuk menciptakan penataan jalur pejalan kaki yang ramah lingkungan dibutuhkan persepsi pejalan kaki, hal ini dikarenakan persepsi pejalan kaki merupakan sumber variabel pengembangan yang objektif dan dapat dirasakan secara langsung. Penataan jalur pejalan kaki yang baik tidak lepas dari prinsip desain yang baik, prinsip desain dapat berupa kebijakan pemerintah. Kedua hal tersebut sangat penting digunakan untuk menentukan arahan penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini yang lebih berorientasi pada pejalan kaki.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Adapun permasalahan yang berkaitan dengan penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini, antara lain:

1. Kondisi jalur pejalan kaki yang kurang memadai yaitu ruang gerak pejalan kaki yang sempit dan kondisi permukaan jalur pejalan kaki yang rusak.

2. Minimnya fasilitas penunjang pejalan kaki, seperti tempat sampah, tempat duduk, lampu penerangan jalan, telepon umum, tempat penyeberangan, dan halte.
3. Peralihan fungsi jalur pejalan kaki untuk kegiatan pedagang kaki lima dan parkir *on-street* yang menggunakan jalur pejalan kaki sehingga pejalan kaki terpaksa menggunakan badan jalan dan menghambat sirkulasi pejalan kaki.
4. Kurangnya aspek peneduh dan vegetasi pada ruang pejalan kaki yang membuat pejalan kaki tidak terlindungi dari cuaca.
5. Kondisi lalu lintas yang padat tidak disertai *traffic calming* sehingga pejalan kaki merasa tidak nyaman dan aman saat menyeberang jalan di sepanjang Koridor Jalan Kartini.

### 1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan masalah yang ada maka dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini?
2. Bagaimana karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini?
3. Bagaimana arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini?

### 1.4 Tujuan dan Manfaat Studi

Tujuan dan manfaat studi pada arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna di Koridor Jalan Kartini adalah sebagai berikut.

#### 1.4.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian di Koridor Jalan Kartini, antara lain:

1. Mengetahui persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
2. Mengidentifikasi karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
3. Mengetahui arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini

#### 1.4.2 Manfaat

Manfaat yang diperoleh dalam penelitian mengenai penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini, adalah:

- a. Bagi Peneliti  
Menambah wawasan dan pengetahuan mengenai penataan jalur pejalan kaki sehingga dapat bermanfaat bagi peneliti apabila terjun di masyarakat kelak.
- b. Bagi Akademis  
Bermanfaat sebagai bahan kajian untuk mengetahui penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini.
- c. Bagi Pemerintah daerah  
Pemerintah dapat mengambil sebagai pertimbangan dan saran dalam penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini sehingga dapat memberikan manfaat terhadap penataan ruang pemerintah Kota Depok khususnya dalam menetapkan atau menyusun kebijakan perkotaan.
- d. Bagi Masyarakat  
Kontribusi penelitian persepsi pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini yang diberikan kepada masyarakat adalah terciptanya jalur pejalan kaki yang dapat memberikan kenyamanan pejalan kaki sesuai dengan yang diharapkan.

## **1.5 Pembatasan Materi**

Ruang lingkup dalam studi ini terbagi menjadi dua bagian yaitu ruang lingkup materi yang memberikan batasan terhadap materi yang akan dibahas dalam studi ini, serta ruang lingkup wilayah sebagai batasan lokasi dalam studi “Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki di Koridor Jalan Kartini Kota Depok”. Untuk lebih jelasnya, ruang lingkup studi penelitian akan diuraikan sebagai berikut.

### **1.5.1 Ruang lingkup materi**

Ruang lingkup materi berfungsi untuk memberikan batasan pengkajian permasalahan yang ada dan menghindari adanya penelitian yang terlalu luas. Pembatasan materi meliputi:

1. Penelitian ini terbatas pada kondisi saat penelitian berlangsung sehingga tidak membahas pada hari-hari khusus atau peringatan-peringatan tertentu.
2. Fokus penelitian hanya pada Jalan Kartini.
3. Fokus penelitian ini tidak membahas intensitas bangunan dan ornamen bangunan, hanya mengetahui tampilan bangunan dari gaya bangunan, tampilan bukaan jendela, jarak antar bangunan, dan ketinggian bangunan untuk mengetahui kenyamanan pejalan kaki dari aspek keindahan lingkungan dan skala ruang.

4. Fokus penelitian ini tidak membahas sirkulasi kendaraan (*non-pedestrian*), hanya terfokus pada sirkulasi pejalan kaki (*pedestrian*). Sirkulasi pejalan kaki digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan (LOS) pejalan kaki.

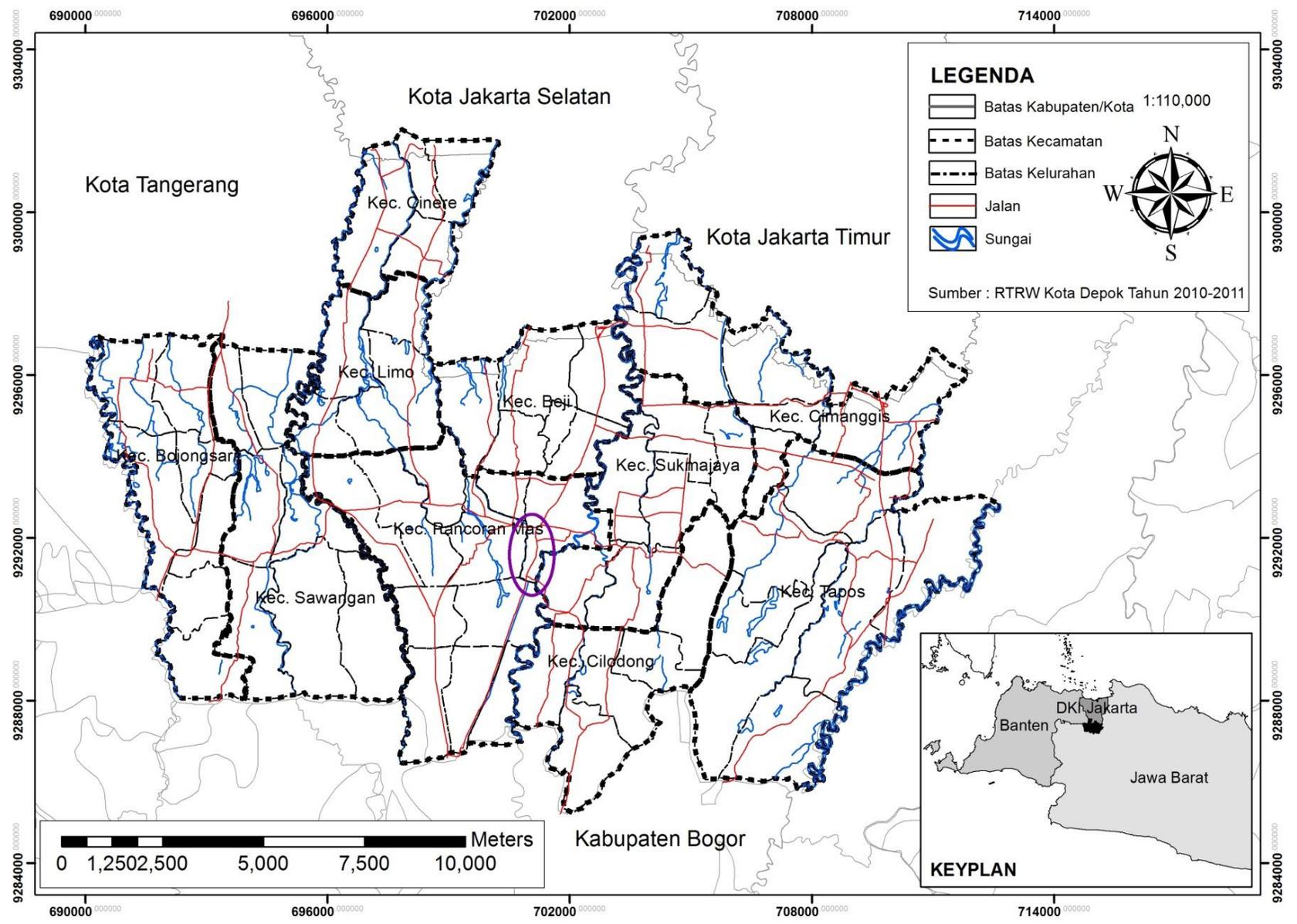
Lingkup materi pada studi ini meliputi:

1. Kajian terhadap karakteristik pola penggunaan lahan yang berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki, sehingga dapat mengetahui pengaruh pergerakan pejalan kaki terhadap guna lahan sekitarnya.
2. Kajian terhadap karakteristik (fisik) bangunan berpengaruh pada keindahan jalan dan membentuk jalan lebih hidup yang dinilai dari tampilan fisik dan ketinggian bangunan.
3. Kajian terhadap tingkat pelayanan pejalan kaki dimaksudkan untuk mengetahui kapasitas ruang gerak dan pergerakan pejalan kaki, baik pada sisi timur dan barat jalur pejalan kaki.
4. Kajian terhadap kondisi fasilitas pejalan kaki yang dibahas melalui identifikasi kondisi fisik fasilitas pejalan kaki berupa fasilitas utama jalur pejalan kaki (trotoar) dan fasilitas pelengkap pejalan kaki sebagai elemen pendukung kenyamanan pejalan kaki.
5. Kajian terhadap persepsi pejalan kaki dimaksudkan untuk mengetahui persepsi kenyamanan pengguna. Berdasarkan penilaian terhadap tingkat kinerja dan harapan pejalan kaki dapat diperoleh secara lebih terperinci elemen yang perlu mendapatkan prioritas perbaikan berdasarkan penilaian pejalan kaki.

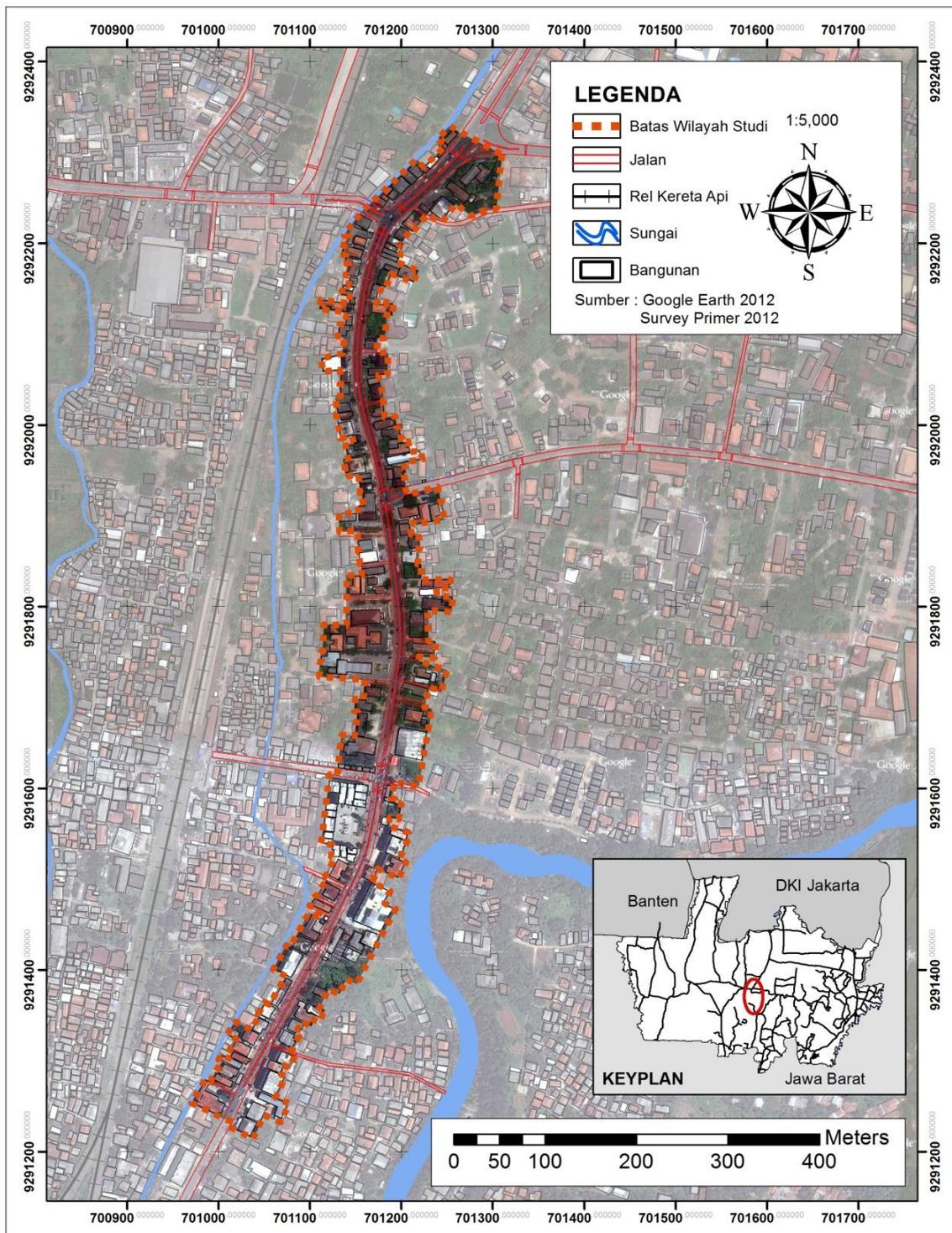
#### **1.5.2 Ruang lingkup wilayah**

Ruang lingkup Koridor Jalan Kartini terletak di Kecamatan Pancoran Mas. Wilayah studi yang akan diteliti yaitu Koridor Jalan Kartini sebagai jalan kolektor primer dengan sepanjang 1,2 km. Adapun batas koridor perencanaan, meliputi:

Sebelah Utara	: Jalan Margonda Raya
Sebelah Barat	: Jalan Dewi Sartika
Sebelah Timur	: Jalan Siliwangi dan Jalan Pemuda
Sebelah Selatan	: Jalan Citayam



Gambar 1.1 Orientasi lokasi wilayah studi terhadap Kota Depok



Gambar 1.2 Lokasi wilayah studi di Koridor Jalan Kartini

## **1.6 Sistematika Pembahasan**

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang penjelasan mengenai latar belakang pemilihan studi, yaitu identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat studi, ruang lingkup materi dan wilayah, sistematika pembahasan, dan kerangka pemikiran.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi teori-teori yang mendasari studi ini dan digunakan dalam studi arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi teori, konsep, hingga metode-metode yang dipergunakan dalam penelitian, meliputi: metode pengumpulan data, metode pengambilan sampel, metode pemilihan lokasi, metode analisis data, diagram alur penelitian dan desain survei sebagai acuan dalam metode survei.

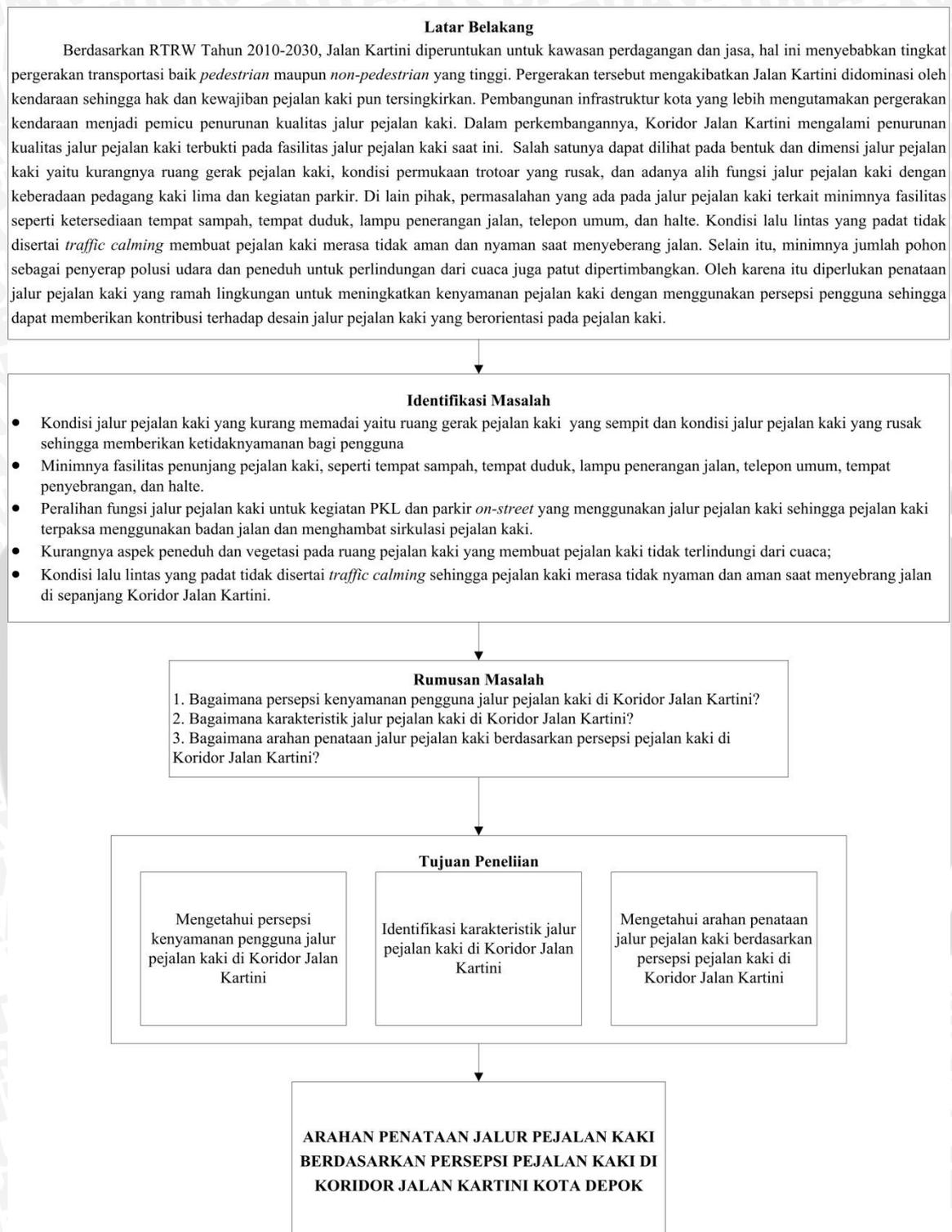
### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi tentang hasil penelitian dan pembahasan yang diuraikan dengan kondisi eksisting daerah penelitian berdasarkan fakta-fakta di lapangan kemudian dianalisis berdasarkan metode yang telah ditetapkan.

### **BAB VI KESIMPULAN**

Bab 5 ini memuat tentang kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan. Kesimpulan yang diperoleh merupakan jawaban dari rumusan masalah. Saran berupa masukan terhadap pihak terkait.

## 1.7 Kerangka Pemikiran



**Gambar 1.3 Kerangka pemikiran**