

STUDI FASILITAS PEJALAN KAKI PADA KONSEP AKSESIBILITAS (STUDI KASUS: STASIUN KRL SUDIMARA, TANGERANG SELATAN)

Ridho Mantasya¹; Daniel Mambo Tampi²

Program Studi Arsitektur, Institut Sains dan Teknologi Nasional, Jakarta

¹ridhomantasya@gmail.com; ²daniel@istn.ac.id

Abstrak

Konsep aksesibilitas merupakan salah satu hal krusial dalam perencanaan tapak kawasan stasiun kereta rel listrik (KRL). Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi fasilitas bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas berupa pedestrian dan *guiding block* pada tapak kawasan stasiun KRL Sudimara, Tangerang Selatan. Selanjutnya, menganalisis standar pada aspek kenyamanan aksesibilitas pada tapak bagi para pengguna stasiun KRL. Metode penelitian yang digunakan dalam kajian ini adalah kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Data yang diolah berupa desk study, observasi, dan wawancara. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis gap yang menjelaskan antara kondisi eksisting serta standar fasilitas yang berlaku. Hasil dan pembahasan menunjukkan bahwa terdapat beberapa fasilitas yang tidak memenuhi standar yang berlaku.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Fasilitas, Stasiun KRL

THE STUDY OF PEDESTRIAN FACILITIES ON THE CONCEPT OF ACCESSIBILITY (CASE STUDY: SUDIMARA KRL STATION, SOUTH TANGERANG)

Abstract

The concept of accessibility is one of the crucial things in the site planning of the electric train station (KRL) area. This study aims to identify facilities for pedestrians and persons with disabilities in the form of pedestrians and guiding blocks on the site of the Sudimara KRL station area, South Tangerang. Then, analyse the standards on aspects of accessibility and convenience on the site for KRL station users. The research method used in this study is qualitative with a case study approach. The processed data is in the form of desk studies, observations, and interviews. The analytical method used is the gap analysis method, which explains the existing conditions and applicable facility standards. The results and discussion show that there are several facilities that do not meet the applicable standards.

Keywords: Accessibility, Facility, KRL Station

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Tangerang Selatan merupakan kota kedua terbesar kedua di Provinsi Banten dengan jumlah penduduk 1.593.812 jiwa (BPS Kota Tangerang Selatan, 2017). Kawasan ini merupakan peri urban kota Jakarta dan menjadi tempat tinggal asal pekerja. Penggunaan lahan di Tangerang Selatan sangat variatif, jumlah kepadatan penduduk juga tinggi dan pengembangan berbasis kota satelit di pinggiran kota besar dengan pembangunan melebar secara horizontal. Berkembangnya kegiatan perkotaan juga menyebabkan peningkatan mobilitas penduduk yang tentunya membutuhkan alat untuk memobilisasi aktivitas tersebut yakni moda transportasi.

Kereta api listrik (KRL) di Stasiun Sudimara merupakan salah satu moda transportasi umum yang selalu menjadi pilihan masyarakat untuk mencapai pusat kegiatan di pusat kota DKI Jakarta dan kota-kota besar lainnya. Lokasi Stasiun Sudimara sangat strategis terhadap fasilitas publik lainnya seperti mall, perkantoran, tempat makan, sehingga masyarakat lebih memilih naik KRL di Stasiun Sudimara [1].

Sebuah studi Aksesibilitas pada salah Stasiun di Kota Surabaya menunjukkan bahwa terdapat dua aspek yang dapat mengukur aksesibilitas yaitu aspek peluang dan aspek hambatan, keduanya berfungsi untuk mengukur aktivitas pada lokasi yang berkaitan dengan penggunaan lahan, jarak, efisiensi waktu [2]. Selain itu terdapat sebuah artikel yang menganalisis beberapa hal terkait fasilitas prasarana pedestrian dan sarana ruang pejalan kaki, di dalamnya terdapat perbedaan antara penyeberangan sebidang dan tak sebidang serta beberapa fasilitas yang menunjang sarana pejalan kaki antara lain: drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman tempat sampah, marka, perambuan, papan informasi, halte dan lapak tunggu. [3]. Salah satu indikator bahwa sarana transportasi umum tersebut bisa dinilai baik adalah mengetahui nilai aksesibilitas fasilitas tersebut. Apabila sarana transportasi umum tersebut mempunyai nilai aksesibilitas yang baik, maka peminat fasilitas transportasi juga akan meningkat, sehingga para pengguna jalan akan beralih menuju penggunaan kendaraan angkutan umum [4].

Stasiun Sudimara juga merupakan salah satu stasiun yang akan dikembangkan menjadi Stasiun terintegrasi berbasis TOD (*Transit Oriented Development*) serta rencana revitalisasi kawasan Stasiun Sudimara dan sekitarnya [5]. Secara umum aksesibilitas bisa diartikan sebagai tingkat kemudahan yang bisa dicapai seseorang terhadap sesuatu, baik itu berupa obyek benda, pelayanan, tempat, dan yang lainnya. Kondisi objektif di Stasiun KRL Sudimara yaitu tidak ada pedestrian untuk akses pejalan kaki dari parkir menuju pintu masuk dan kurangnya fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti *Guiding Block* dari parkir menuju pintu masuk.

Dari penjelasan diatas, peneliti tertarik untuk meneliti apakah konsep pedestrian di area stasiun dan kemudahan pencapaian ke pintu masuk, serta mengutamakan konsep aksesibilitas khususnya di Stasiun KRL Sudimara ini sudah memperhatikan kebutuhan yang sudah sesuai dengan kenyamanan dan mudah diakses bagi semua pengguna maupun penyandang disabilitas.

1.2 Permasalahan

Berdasarkan informasi sebelumnya, maka sebagai fasilitas publik, pengelola perlu menyiapkan beberapa aspek pada konsep aksesibilitas. Permasalahan pokok yang akan dibahas dalam tulisan ini adalah bagaimana meningkatkan kenyamanan akses pejalan kaki bagi penumpang KRL dan pemanfaat stasiun KRL Sudimara, Tangerang Selatan. Selain itu apakah titik-titik *Guiding Block* di Stasiun KRL Sudimara sudah ditempatkan di lokasi yang strategis dan berfungsi dengan baik.

1.3 Tujuan

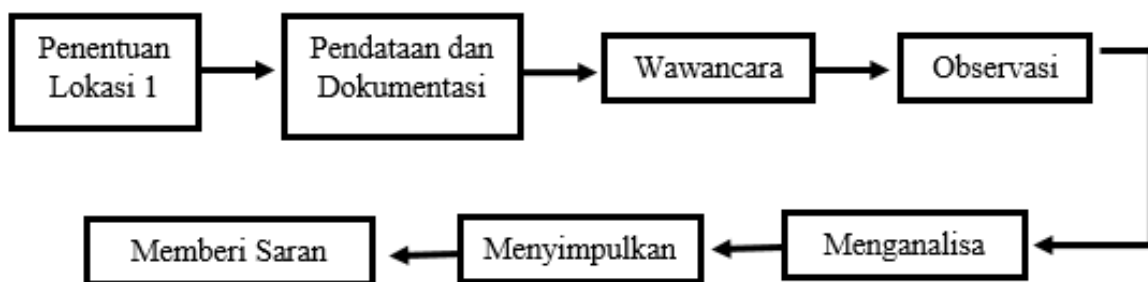
Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi fasilitas bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas dengan memperhatikan pedestrian serta *guiding block* di Stasiun KRL Sudimara Tangerang Selatan serta menganalisis standar pada aspek kenyamanan aksesibilitas pada tapak bagi para pengguna stasiun KRL Sudimara Tangerang Selatan.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup lokasi terletak pada Stasiun KRL Sudimara, Tangerang Selatan. Lokasi ini merupakan salah satu Stasiun penumpang dengan tujuan Tanah Abang-Serpong-Tanah Abang. Sedangkan ruang lingkup materi pembahasan pada kajian ini adalah seputar moda transportasi publik dan aspek-aspek aksesibilitas pada stasiun kereta api.

2. METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Pada penelitian ini dilakukan pengumpulan data berdasarkan jurnal dan artikel terkait Fasilitas Pejalan Kaki pada Konsep Aksesibilitas pada Stasiun Kereta penumpang. Selanjutnya untuk mengetahui pengaruh dari tidak adanya Pedestrian dan tidak berfungsinya Jalur Pemandu atau *Guiding Block* untuk pejalan kaki dan penyandang Disabilitas dilakukan pendekatan kualitatif dengan cara pengolahan data melalui metode analisa *gap* antara standar dan kondisi eksisting pada objek penelitian. Berikut ini diagram alur penelitian pada kajian ini:



Gambar 1. Diagram Alur Penelitian (Sumber: Analisis Pribadi, 2023)

Alur di atas menunjukkan bahwa kegiatan penelitian dimulai dari menentukan lokasi dan urgensi permasalahan, kemudian diikuti dengan pendataan dan dokumentasi, melakukan wawancara dan observasi, dilanjutkan dengan mengolah data dan analisis serta menarik kesimpulan.

3. HASIL PENGAMATAN

Lokasi Studi

Lokasi pengamatan penerapan konsep aksesibilitas berada pada Stasiun KRL Sudimara Tangerang Selatan. Terdapat 1 akses pintu masuk dan keluar pada Stasiun KRL Sudimara yang kurang memiliki kenyamanan dan tingkat kemudahan untuk di akses oleh para pengguna Stasiun KRL Sudimara Tangerang Selatan.



Gambar 2. Lokasi Titik Penelitian (Sumber : Google Maps, 2023)

Fasilitas

Stasiun KRL Sudimara Tangerang Selatan terdapat fasilitas yang kurang memadai bagi para pengguna stasiun tersebut, diantaranya: tidak ada akses pejalan kaki (Pedestrian) di sekitar jalan raya jombang menuju pintu masuk Stasiun, tidak ada jalur pemandu bagi penyandang disabilitas (*Guiding Block*) di area parkir menuju pintu masuk Stasiun dan jalur pemandu bagi penyandang disabilitas (*Guiding Block*) yang sudah tidak layak di area loket Stasiun.



Gambar 3. Fasilitas Stasiun KRL Sudimara (Sumber: Pribadi, 2023)

Gambar di atas menunjukkan beberapa visualisasi pada Stasiun KRL Sudirman antara lain tampak depan Stasiun KRL Sudimara, Akses dari parkir menuju Stasiun serta Fasilitas Jalur Pemandu.

4. PEMBAHASAN

Kajian ini akan membahas beberapa fasilitas pada Stasiun KRL Sudimara yang diperuntukkan bagi penumpang dan pejalan kaki. Beberapa ini beberapa fasilitas berupa Pedestrian

4.1. Pedestrian



Gambar 4. Pedestrian di Stasiun KRL Sudimara (Sumber : Google, 2022)

Pedestrian adalah pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (origin) ke tempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pedestrian adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda.

Prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki (pedestrian) secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman dan mandiri. Jalur pedestrian bukan saja berfungsi sebagai tempat Bergeraknya manusia atau menampung sebagian kegiatan sirkulasi manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, namun juga merupakan ruang (space) tempat beraktivitasnya manusia itu sendiri, seperti kegiatan jual-beli, media interaksi sosial, pedoman visual ataupun ciri khas suatu lingkungan kawasan.

Menurut Murtomo dan Aniaty (1991), fungsi jalur pedestrian adalah sebagai berikut:

1. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
2. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya.
3. Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual.
4. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota.
5. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat.

Menurut Iswanto (2006), jalur pejalan kaki atau pedestrian dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu:

A. Berdasarkan Lokasinya

Berdasarkan tujuan lokasinya, jalur pedestrian dibagi menjadi tiga jenis, yaitu:

1. Perjalanan dari dan ke terminal. Jalur pedestrian dirancang dari suatu tempat ke lokasi terminal transportasi dan sebaliknya seperti halte shelter dan tempat parkir.
2. Perjalanan fungsional. Jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti menuju tempat kerja tempat belajar berbelanja kerumah makan dan sebagainya.
3. Perjalanan dengan tujuan rekreasi. Jalur pedestrian dirancang dalam kaitannya digunakan pada waktu luang pemakainya, seperti ke gedung bioskop, ke galeri, ke konser musik ke gelanggang olah raga dan sebagainya.

B. Berdasarkan fungsinya

Berdasarkan karakteristik dan fungsinya, jalur pedestrian dibagi menjadi empat jenis, yaitu:

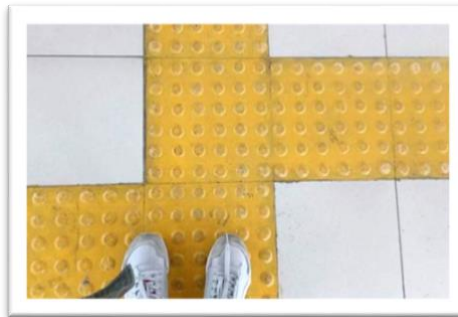
1. Jalur pedestrian, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki untuk memudahkan pejalan kaki mencapai ke tempat tertentu, yang dapat memberikan pejalan kaki kelancaran, kenyamanan, dan keamanan.
2. Jalur penyeberangan, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana penyeberangan, guna menghindari resiko berhadapan langsung dengan kendaraan-kendaraan.
3. Plaza, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana yang bersifat rekreasi dan tempat istirahat.
4. Pedestrian mall, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana berbagai macam aktivitas, seperti berjualan, duduk santai, dan sebagainya.

Standar Ruang Terbuka Kawasan Pejalan (Sirkulasi Pejalan Kaki)

1. Jalan untuk orang berlalu lalang pada trotoar dan di dalam persil dibedakan berdasarkan jalur pedestrian yang bersifat terbuka dan jalur pedestrian yang berada di bawah bangunan dalam bentuk teritisan dan arkade yang berfungsi sebagai ruang publik.
2. Pedestrian merupakan komponen yang penting pada penataan kawasan. Untuk dapat menciptakan fasilitas pedestrian yang optimal maka berbagai fasilitas kelengkapan pedestrian seperti lansekap, lampu jalan, trotoar dan sebagainya harus disiapkan dengan baik. Sistem sirkulasi pejalan kaki ini juga perlu menyediakan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel chair) dengan aman dan nyaman serta memenuhi faktor kemampuan manusia.
3. Jalur utama pedestrian harus telah mempertimbangkan sistem pedestrian secara keseluruhan, aksesibilitas terhadap subsistem pedestrian dalam lingkungan dan aksesibilitas dengan lingkungan sekitarnya.
4. Jalur pedestrian harus berhasil menciptakan pergerakan manusia yang tidak terganggu oleh lalu lintas kendaraan.
5. Penataan pedestrian harus mampu merangsang terciptanya ruang yang layak digunakan, manusiawi, aman, nyaman dan memberikan pemandangan yang menarik.
6. Jalur pejalan kaki atau pedestrian terdiri atas jalur pedestrian di dalam suatu kawasan dan jalur pedestrian di pinggir jalan.

- Jalur pedestrian didalam suatu kawasan disiapkan terutama untuk menghubungkan antarsatu kegiatan dengan kegiatan lainnya di dalam lokasi kawasan.
- Jalur pedestrian dipinggir jalan disiapkan di sisi semua jalan yang ada di kawasan perencanaan.
- 7. Dimensi jalur pedestrian pada teritisan ditetapkan minimal 1,50 m dan arkade ditetapkan minimal 2,50 m yang disesuaikan dengan pergerakan orang berdasarkan kegiatan yang terjadi di lingkungan tersebut.
- 8. Sistem sirkulasi bagi pejalan kaki pada kawasan perencanaan terdiri atas jalur pejalan kaki primer dan jalur pejalan kaki sekunder. Sirkulasi pejalan kaki dapat melewati daerah hijau, jembatan penyebrangan atau terowongan bawah tanah, bahkan dapat menembus bangunan bila dirasakan perlu.
- 9. Untuk menghubungkan antar satu lokasi kegiatan dengan kegiatan lain dapat disiapkan jalur pedestrian yang berupa jembatan penyebrangan. Jembatan penyebrangan merupakan salah satu fasilitas pedestrian yang diperlukan untuk berpindah dari satu zona ke zona lain yang dipisahkan oleh jalan raya. Manfaat jembatan penyebrangan selain keamanan pedestrian adalah juga suatu usaha untuk menghindarkan terjadinya perlambatan lalu lintas yang disebabkan oleh adanya penyebrangan jalan. Jembatan penyebrangan ini disediakan pada jalur jalan kendaraan dengan intensitas kendaraan tinggi atau minimal 1.500 smp/jam dan berdasarkan kepadatan penyebrang.
- 10. Jalur pedestrian melintas jalan yang berbentuk Terowongan Bawah Tanah (TBT) harus disediakan pada jalur jalan kendaraan dengan intensitas kendaraan tinggi atau minimal 1.500 smp/jam dan berdasarkan kepadatan penyeberang. (Sumber: Google 2023)

4.2. Jalur Pemandu (*Guiding Block*)



Gambar 5. *Guiding Block* (Sumber : Google, 2023)

Guiding Block adalah sistem indikator permukaan tanah bertekstur yang biasanya ditemukan pada banyak jalan setapak, tangga dan platform stasiun kereta api, biasanya berfungsi untuk membantu pejalan kaki mengalami gangguan dan tuna netra. *Guiding Block* mudah diikuti untuk orang tunanetra, di mana unsur-unsur visual dan memberikan informasi yang mudah untuk mengenali dan memahami (NBA, 2010; NPRA, 2011). Sehingga dirancang untuk memungkinkan orang dengan gangguan penglihatan dapat mengidentifikasi posisi mereka sendiri, lokasi yang berbahaya dan arah dimana mereka seharusnya berjalan.

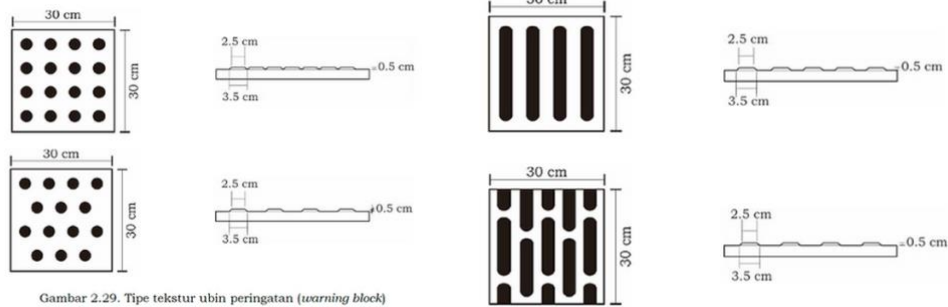
4.3. Fungsi

- Memandu Tunanetra
Yang pertama adalah untuk memandu para tunanetra agar dapat berjalan tanpa harus takut tertabrak orang ataupun salah arah.
Dengan panduan yang ada tersebut dapat menghindari resiko berbahaya yang dapat terjadi pada tunanetra ketika di jalan. Pada lantai bertekstur ini terdapat pola yang terinspirasi dari huruf braille untuk para tuna netra agar dapat berjalan maju maupun berhenti pada saat yang tepat.
- Membantu Tunanetra agar aman berjalan
Meskipun memiliki keterbatasan fisik, seorang tuna netra tetap memiliki hak yang sama untuk menggunakan jalanan dan *Guiding Block* yang ada dikota. Dengan adanya ubin tekstur pemandu di *Guiding Block* jalanan dapat membantu memastikan keamanan tunanetra dan menjadikan jalanan ramah terhadap para tunanetra. Sehingga, fungsi lainnya dari *Guiding Block* adalah untuk memberikan akses yang mudah pada para penyandang tunanetra.
- Mempercantik tampilan Tata Kota
Fungsi lain *Guiding Block* adalah untuk membantu memberikan nilai estetika lebih dan mempercantik tampilan tampilan *Guiding Block* di sebuah kota.

4.4. Standar Jalur Pemandu (Guiding Block)

Jalur pemandu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) huruf e PermenPUPR berfungsi sebagai penunjuk jalur bagi penyandang disabilitas netra, baik total maupun sebagian (*low vision*). Jalur pemandu terdiri dari ubin pengarah dan ubin peringatan.

Ubin pengarah (*guiding block*) bermotif garis berfungsi untuk menunjukkan arah perjalanan, sedangkan ubin peringatan (*warning block*) bermotif bulat berfungsi untuk memberikan peringatan terhadap adanya perubahan situasi disekitarnya. Ubin pengarah dan ubin peringatan disarankan terbuat dari bahan yang kuat, tidak licin, dan diberikan warna yang kontras/mencolok jika dibandingkan dengan warna ubin, seperti kuning, sehingga mudah dikenali oleh penyandang disabilitas netra sebagian (*low vision*).



Gambar 2.29. Tipe tekstur ubin peringatan (*warning block*)

Gambar 2.30. Tipe tekstur ubin pengarah (*guiding blocks*)

Gambar 6. Anjuran terkait jalur pemandu (Sumber: Lampiran Perumahan Rakyat Republik Indonesia No. 14/PRT/M/2017)

Perancangan dan penyediaan jalur harus memperhatikan keseluruhan ruang sehingga jalur pemandu tidak terhalang apapun. Jalur pemandu harus ditempatkan pada koridor, sepanjang jalur pedestrian (pejalan kaki), dan ruang terbuka, seperti di depan jalur lalu lintas kendaraan, pintu masuk dan keluar bangunan gedung dan terminal transportasi umum, serta dari dan ke tangga atau fasilitas persilangan yang memiliki perbedaan tinggi pada lantai. (Sumber: Google 2023)

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil identifikasi dan analisa penerapan konsep aksesibilitas pada aksesibilitas di Stasiun KRL Sudimara Tangerang Selatan dapat disimpulkan bahwa pedestrian belum memenuhi prinsip pada akses pejalan kaki dari Jl. Raya Jombang menuju pintu masuk Stasiun KRL Sudimara, serta tidak adanya Jalur Pemandu (*Guiding Block*) untuk penyandang tunanetra di area parkir menuju pintu masuk Stasiun dan Jalur Pemandu (*Guiding Block*) yang sudah rusak di area loket Stasiun.

5.2. SARAN

Diperlukan penambahan fasilitas pejalan kaki (Pedestrian) di sekitar Stasiun KRL Sudimara dan Jl. Raya Jombang untuk menuju pintu masuk Stasiun, perlu penambahan fasilitas untuk penyandang disabilitas seperti Jalur Pemandu (*Guiding Block*) di area parkir menuju pintu masuk Stasiun dan perlu perbaikan Jalur Pemandu (*Guiding Block*) di area loket Stasiun serta direkomendasikan untuk melakukan kajian lebih lanjut mengenai standar tapak pada stasiun KRL dan kawasan terintegrasi atau *Transit Oriented Development* (TOD).

DAFTAR PUSTAKA

- Aulia, Nahda, Tjahjani, Indra. 2022. Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Pengguna Transportasi Kereta Commuter Line, Stasiun Sudimara. Vol. 2 No.1. Jurnal Artesis
- Irmawandari, Handayani, Ketut. 2019. Kajian Aksesibilitas Stasiun dengan Moda Berjalan Kaki di Kota Surabaya. Vol. 8 No. 2. Jurnal Teknik ITS
- Soimun, A. Leliana, A. 2021. Analisis Fasilitas Pejalan Kaki dan Aksesibilitas Halte di Stasiun Kereta Commuter Surabaya Porong. Vol. 5 No. 2. Jurnal Perkeretapihan Indonesia
- Riawan, A. Ahyudanari, E. 2020. Analisis Aksesibilitas dalam Penggunaan Transportasi Umum, di Kota Bekasi dengan Metode Competition Measure. Vol. 18 No. 2 Jurnal Aplikasi Teknik Sipil
- Irawan, B. Tjung, L. Wirawati, Sylvie. 2020. Penataan Kawasan Sekitar Kawasan Sudimara dengan Konsep TOD (*Transit Oriented Development*). Vol. 2. No. 2. Jur