

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Area Bundaran Hotel Indonesia (HI) merupakan area *Central Business District (CBD)* yang memiliki jalur pedestrian yang terintegrasi. Hal ini ditunjukkan dengan adanya pusat berbelanja, hotel internasional, kantor kedutaan, perkantoran multinasional, stasiun TransJakarta, dan stasiun MRT yang semuanya terhubung oleh jalur pedestrian, sehingga orang-orang dapat bergerak dari satu tempat ke tempat tujuannya secara berjalan kaki secara lancar.



Gambar 1 Bundaran Hotel Indonesia, Jakarta Pusat
Sumber: Koran Tempo, 2022.

Terintegrasinya jalur pedestrian ini disebabkan karena pihak MRT Jakarta yang telah mengembangkan kawasan *Transit Oriented Development* atau yang biasa disebut TOD. Menurut D. Hank dan O. Gloria (2004), TOD adalah perencanaan regional, revitalisasi kota, pembaharuan pinggiran kota, dan penggabungan dari semua lingkungan yang ramah pejalan kaki. Pernyataan tersebut didorong oleh pernyataan pihak MRT Jakarta yang berpendapat, TOD adalah wilayah perkotaan yang telah direncanakan untuk menghubungkan angkutan umum dengan orang, aktivitas, gedung, dan fasilitas umum. Tujuan dari adanya TOD ini adalah untuk mengoptimalkan arus angkutan umum sehingga mendukung kapasitas angkut penumpang.



Gambar 2 Anjungan Halte TransJakarta Bundaran HI
Sumber: tempo.co, 2022.

Pengembangan TOD mendorong Area Bundaran HI untuk terus melakukan pembangunan yang dapat dilihat dari Anjungan Halte Bundaran HI dan Anjungan Halte Tosari yang memiliki fungsi sebagai halte TransJakarta serta ruang publik yang biasa diperuntukan untuk kegiatan rekreasi. Selain itu, pembangunan dapat dilihat juga dari Stasiun Bundaran HI yang telah terhubung dengan Stasiun Thamrin melalui terowongan. Terowongan *southbond* ini menghubungkan Stasiun Thamrin dan Stasiun Bundaran HI dengan panjang 560 meter.



Gambar 3 Kondisi Jalur Pedestrian Area Bundaran HI

Meskipun kawasan Bundaran HI sudah merencanakan Konsep TOD, kawasan tersebut nampak terlihat ramai, padat, dan terhambat di berbagai titik. Permasalahan aksesibilitas pedestrian perlu ditinjau kembali mengingat pernyataan

MRT Jakarta mengenai sirkulasi TOD didukung oleh sistem pedestrianisasi. Kondisi jalur pedestrian di Area Bundaran HI saat ini sudah ramai terutama saat jam masuk dan pulang kerja meskipun alur sistem transportasi belum berjalan sepenuhnya. Menurut Departemen Transportasi Amerika Serikat (2013), volume pedestrian di kawasan *Central Business District* (CBD) dapat mencapai 50 hingga 90 persen dari total lalu lintas. Ketika kebutuhan ini tidak terpenuhi, ketercapaian dari aspek komersial dan sosial masyarakat dapat berkurang dan mobilitas pun akan terganggu.

Akan tetapi, menurut prinsip perencanaan fasilitas jaringan pedestrian Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014, fasilitas jaringan pedestrian berguna untuk memfasilitasi mobilitas pedestrian dengan memperhatikan kemudahan, kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pedestrian, termasuk juga pedestrian difabilitas. Kesesuaian fasilitas pedestrian dengan standar dan kriteria Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (2014) ini sangat mempengaruhi kelancaran para pedestrian, terutama para pengguna transportasi umum mengingat Area Bundaran HI merupakan Kawasan TOD. Sehingga, kelancaran jalur pedestrian di Area TOD Bundaran HI ini perlu ditinjau ulang. Berdasarkan urgensi - urgensi tersebut, penelitian ini akan mengkaji tingkat pelayanan jalur pedestrian di Area TOD Bundaran HI.

1.2. Rumusan Permasalahan

Oleh karena beberapa pernyataan dari latar belakang tersebut, rumusan masalah yang didapatkan adalah bagaimana tingkat pelayanan jalur pedestrian di Area TOD Bundaran HI?

1.3. Tujuan Penelitian

Mengkaji tingkat pelayanan jalur pedestrian di Area TOD Bundaran HI.

1.4. Sasaran Penelitian

Sasaran dari penelitian guna tercapainya tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis tingkat pelayanan jalur pedestrian di Area TOD Bundaran HI.

1.5. Manfaat Penelitian

- a. Menjadi dasar untuk penelitian berikutnya yang ingin meningkatkan kelancaran jalur pedestrian, terutama di jalur pedestrian penelitian ini.
- b. Sebagai masukan serta alternatif terhadap pihak yang terkait mengenai peningkatan kelancaran jalur pedestrian.
- c. Dapat menjadi *insight* bagi pembaca maupun pihak yang ingin mengkaji hal serupa.

1.6. Lingkup Penelitian

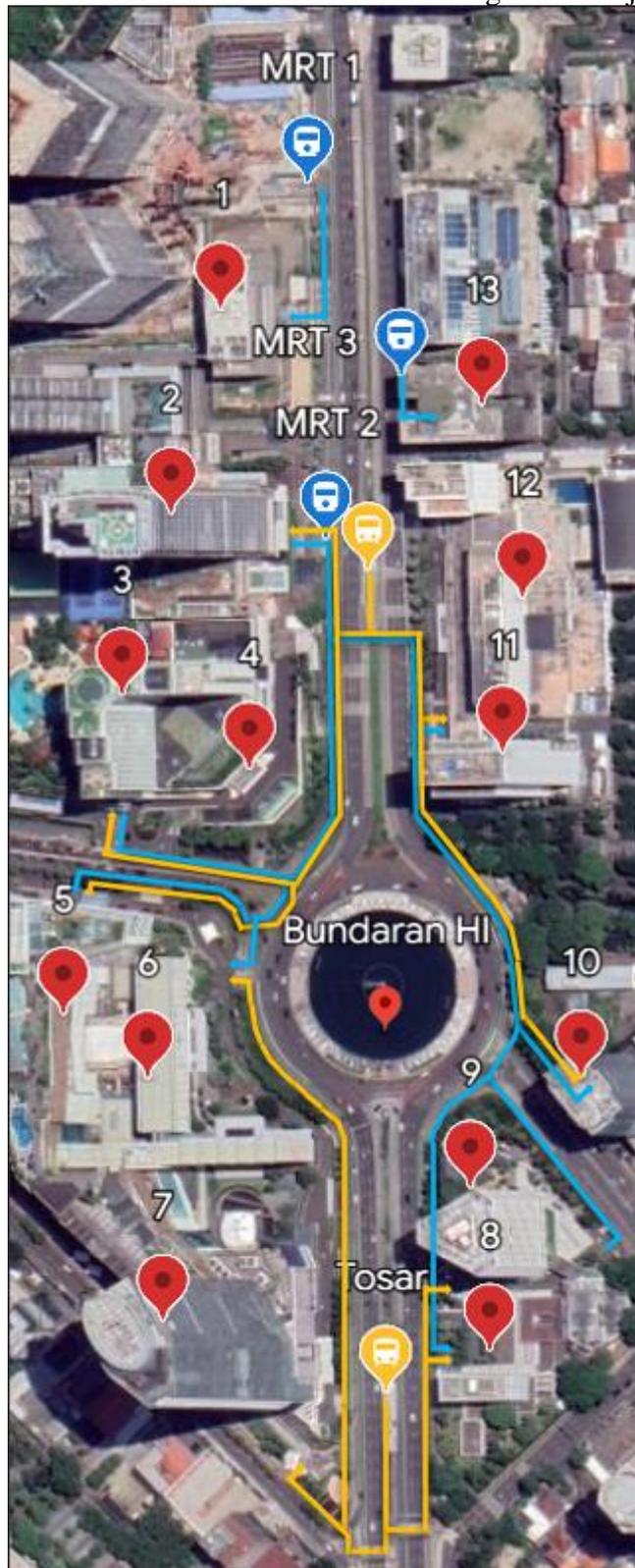
Lingkup penelitian merupakan ruang lingkup dari topik atau masalah yang akan diteliti. Dalam penelitian, penting untuk memiliki lingkup yang jelas agar fokus penelitian dapat dijaga dan sumber daya yang tersedia dapat digunakan dengan efisien. Lingkup penelitian mencakup beberapa aspek berikut:

- a. Lingkup Lokasi

Lingkup penelitian mencakup wilayah geografis atau populasi yang akan diteliti. Oleh karena isu di Area TOD Bundaran HI, penulis meninjau fasilitas transportasi di sekitar Area TOD Bundaran HI dengan radius 500 meter dari titik Bundaran HI sebagai pusat CBD dan TOD. Hal ini dilakukan untuk mengetahui titik yang bisa dijangkau oleh Area TOD Bundaran HI dengan cara berjalan kaki. Sedangkan radius 500 meter itu ditentukan berdasarkan pernyataan Jan Gehl (2006), jarak berjalan kaki yang dapat diterima bagi kebanyakan orang dalam kondisi sehari-hari adalah sekitar 400 hingga 500 meter.

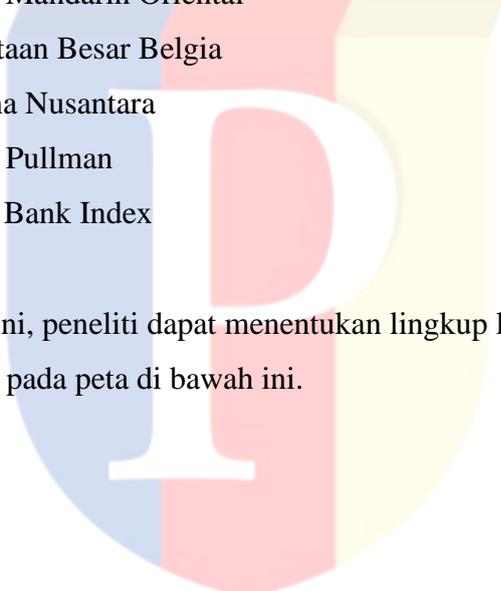
Kemudian, penulis menentukan alur tercepat dari fasilitas transportasi umum menuju tempat yang ingin dituju pengguna berdasarkan radius yang telah disebutkan tadi. Hal ini dilakukan untuk mengetahui alur langsung pengguna transportasi umum sehingga kedepannya penulis dapat mengetahui titik hambatan di area TOD ini. Berikut adalah jalur pedestrian berdasarkan kedatangannya.

Peta 1 Alur Pedestrian Berdasarkan Kedatangan dan Tujuannya



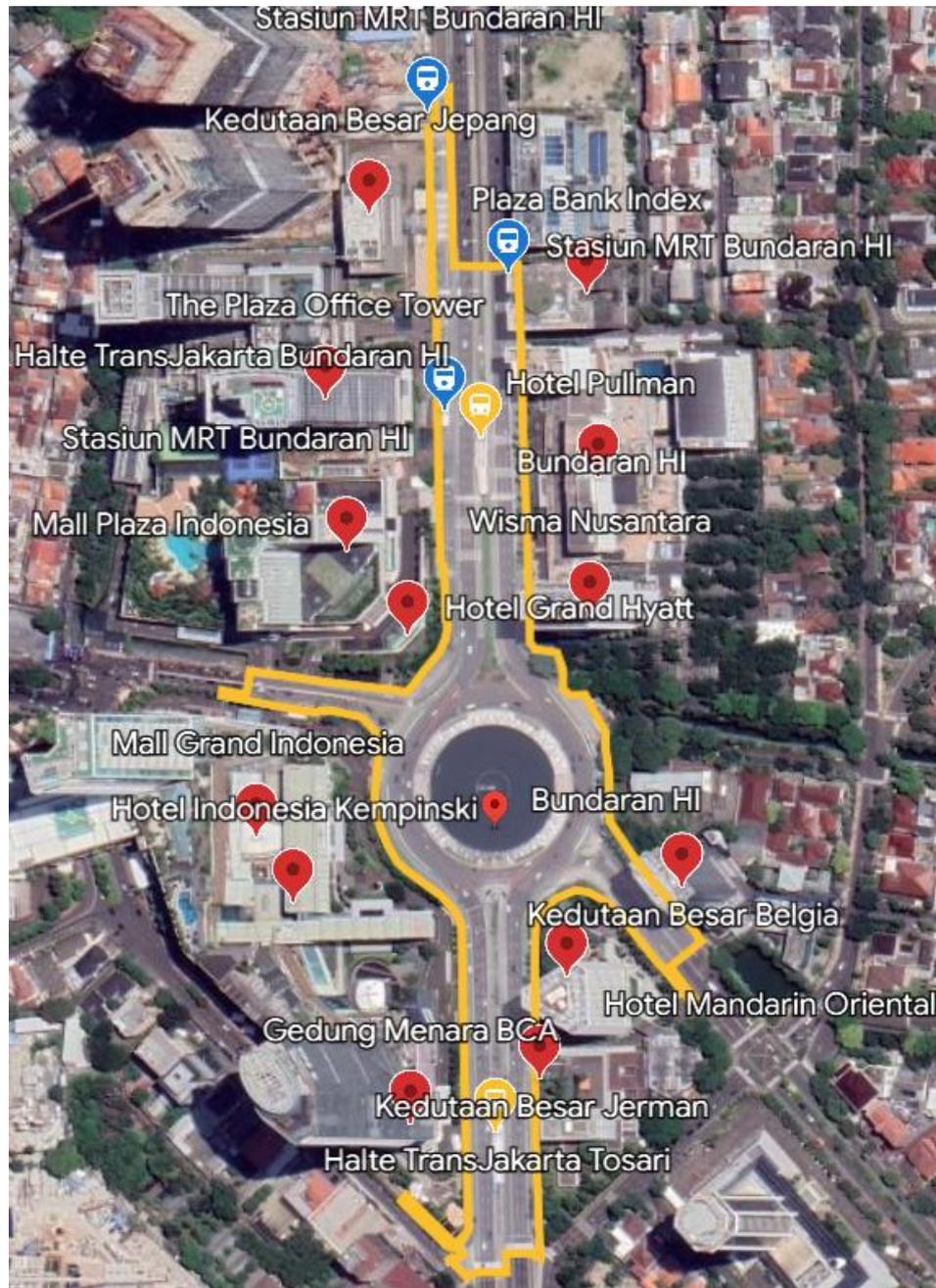
Keterangan:

- Jalur Pedestrian dengan origin Stasiun MRT
- Jalur Pedestrian dengan origin Halte TransJakarta

- 
-  Stasiun MRT
 -  Halte TransJakarta
 - 1 Kedutaan Besar Jepang
 - 2 The Plaza Office Tower
 - 3 Mall Plaza Indonesia
 - 4 Hotel Grand Hyatt
 - 5 Mall Grand Indonesia
 - 6 Hotel Indonesia Kempinski
 - 7 Gedung Menara BCA
 - 8 Kedutaan Besar Jerman
 - 9 Hotel Mandarin Oriental
 - 10 Kedutaan Besar Belgia
 - 11 Wisma Nusantara
 - 12 Hotel Pullman
 - 13 Plaza Bank Index

Dari alur ini, peneliti dapat menentukan lingkup lokasi penelitian yang divisualisasikan pada peta di bawah ini.

Peta 2 Lingkup Lokasi Penelitian



Jadi, penelitian akan dilakukan di Area Bundaran HI, Menteng, Jakarta Pusat, dengan delineasi area yang telah dipaparkan pada Peta 2. Alasan peneliti memilih ruang lingkup penelitian di Area TOD Bundaran HI ini adalah karena beberapa titik di area ini memiliki pergerakan yang tidak lancar seperti yang sudah dibahas di latar belakang, sehingga perlu diteliti kelancaran para pengguna dari fasilitas transportasi umum menuju tujuannya, maupun sebaliknya.

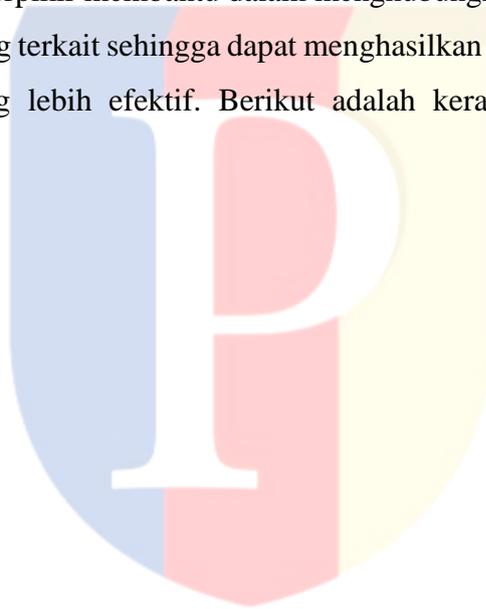
b. Lingkup Pembahasan

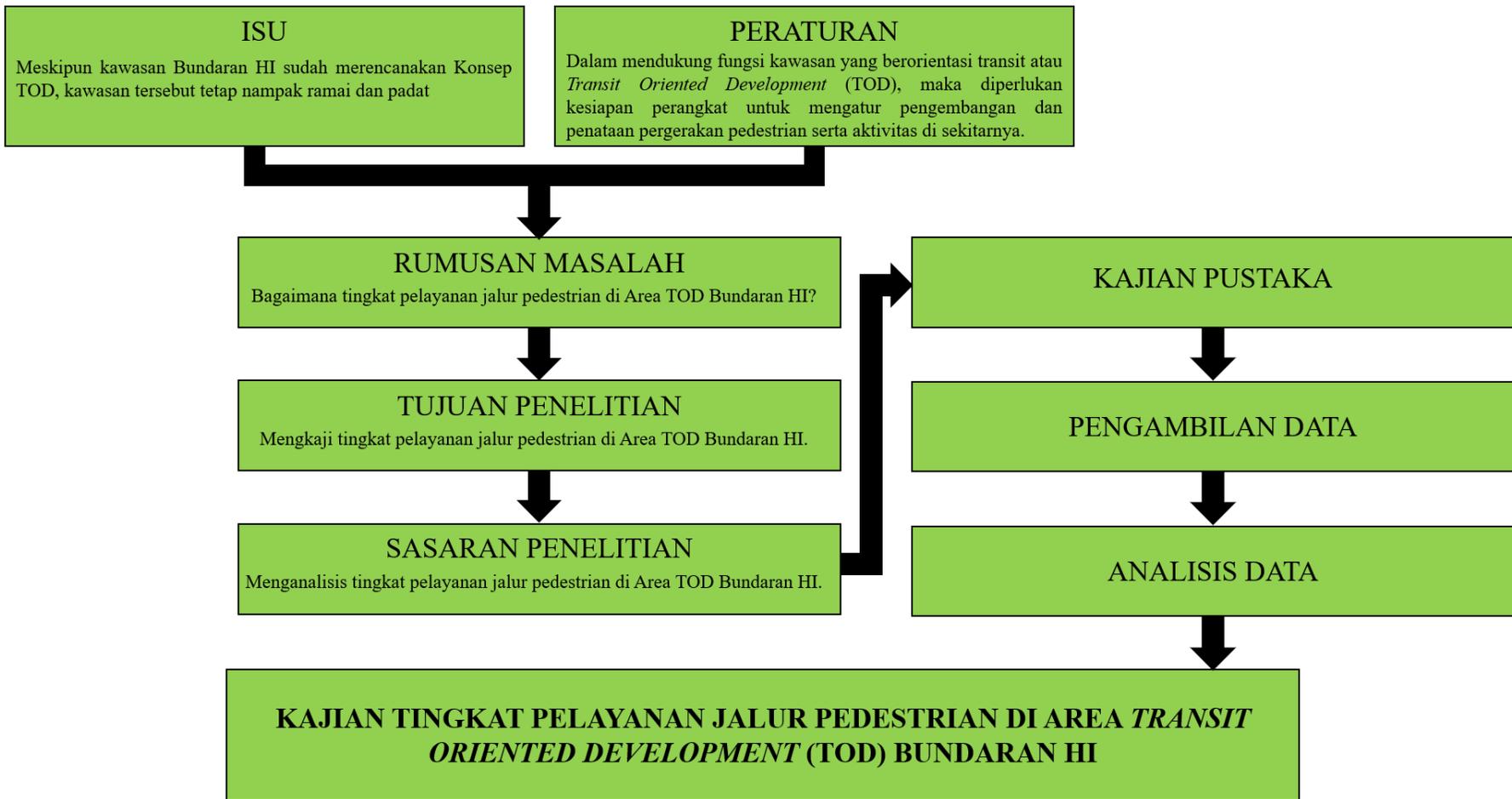
Penelitian ini memiliki ruang lingkup pembahasan sebagai berikut:

- 1) Pembahasan hanya sebatas desain jalur pedestrian.
- 2) Pembahasan akan berfokus pada kelancaran pedestrian dan tingkat pelayanan di jalur pedestrian Area Bundaran HI.
- 3) Luaran penelitian ditulis berupa kajian.

1.7. Kerangka Penelitian

Kerangka berpikir adalah kerangka konseptual atau model yang digunakan untuk memahami, menganalisis, dan mengorganisasi informasi serta memecahkan masalah. Kerangka berpikir membantu dalam menghubungkan konsep-konsep dan fakta-fakta yang saling terkait sehingga dapat menghasilkan pemahaman yang lebih baik dan solusi yang lebih efektif. Berikut adalah kerangka berpikir sebagai panduan penulis.





Gambar 4 Kerangka Berpikir