



Pedoman Pembenahan Aksesibilitas Menuju Stasiun Transportasi Publik di Jakarta

Desember 2019



Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) adalah lembaga nirlaba yang memiliki fokus kepada perencanaan, desain, dan implementasi transportasi dan pengembangan kota urban. ITDP berkolaborasi dengan pemerintah dan warga kota untuk mewujudkan kota yang ramah huni, inklusif, dan lestari.

Dokumen ini merupakan bagian dari program #JalanJakarta, kerja sama ITDP Indonesia dengan PT MRT Jakarta untuk mendorong warga menggunakan angkutan umum massal dengan peningkatan konektivitas dan keamanan dari/ke stasiun.

Didukung oleh:





PENDAHULUAN

1 Pendahuluan

Latar Belakang

Tujuan

Lingkup Bahasan

2 Audit Aksesibilitas Stasiun MRT

Fokus Penilaian dan Referensi

Indikator Penilaian

Walkways

Crosswalks

Shade and Shelter

Visually Active Frontage

Physically Permeable Frontage

Driveway Density

3 Tahapan Pembenahan Aksesibilitas

Metode Pembenahan

Alur Kegiatan Metode Kolaborasi

Alur Kegiatan Metode Perbaikan Langsung

4 Replikasi Program di seluruh Stasiun Angkutan Umum Massal

Perbaikan di Luar Jalan Utama

Penentuan Metode Pembenahan

Tipikal Pembenahan

Kebutuhan Sumber Daya

Peran Pemerintah

Rekomendasi

5 Lampiran

1. Rencana Perbaikan Trotoar di Sekitar Stasiun MRT Tahun 2020 oleh Dinas Bina Marga
2. Pemetaan Audit Aksesibilitas 13 Stasiun MRT

Latar Belakang

Semua pengguna angkutan umum adalah pejalan kaki. Peningkatan kualitas fasilitas pejalan kaki dapat dimulai di jalan-jalan yang berada di sekitar stasiun angkutan umum massal. Perbaikan infrastruktur pejalan kaki juga diharapkan dapat mendorong penggunaan angkutan umum.

Saat ini perbaikan masih terfokus di jalan sepanjang koridor angkutan umum massal. Usaha perbaikan ini merupakan langkah awal yang baik, tetapi tidak cukup sampai di situ. Oleh karena itu, perlu adanya perluasan perbaikan aksesibilitas pejalan kaki yang diterapkan di jalan-jalan yang terhubung langsung dengan jalan utama.

Tujuan

Panduan praktis ini disusun dengan tujuan terciptanya akses pejalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif, terutama menuju stasiun transportasi publik.

Panduan ini dapat digunakan sebagai salah satu acuan dalam merencanakan peningkatan aksesibilitas pejalan kaki dari dan menuju stasiun angkutan umum.

Lingkup Bahasan

Pembenahan aksesibilitas menuju stasiun transportasi publik berfokus kepada:

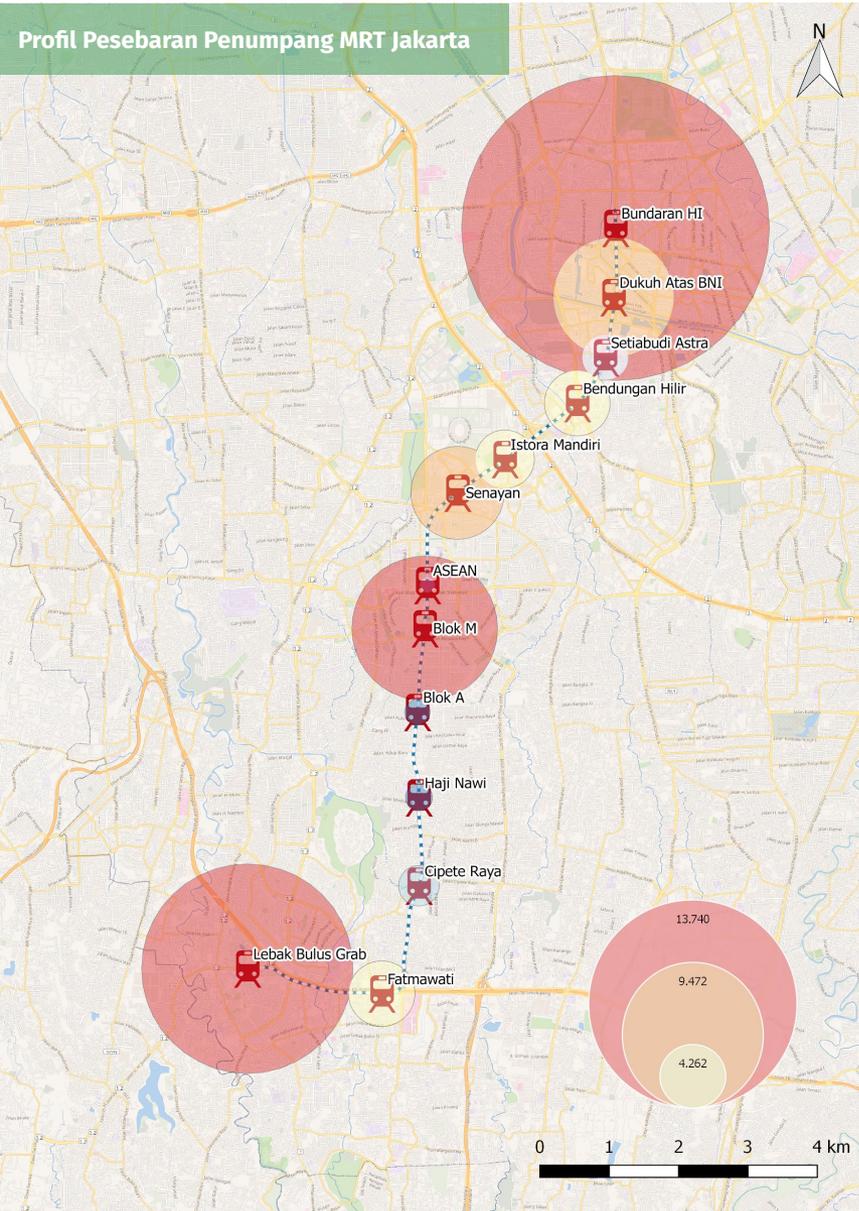
- Komponen aksesibilitas fasilitas pejalan kaki
- Jalan yang berada dalam radius 500 meter dari stasiun angkutan umum massal



2

AUDIT AKSESIBILITAS STASIUN MRT

Profil Pesebaran Penumpang MRT Jakarta



MRT Jakarta

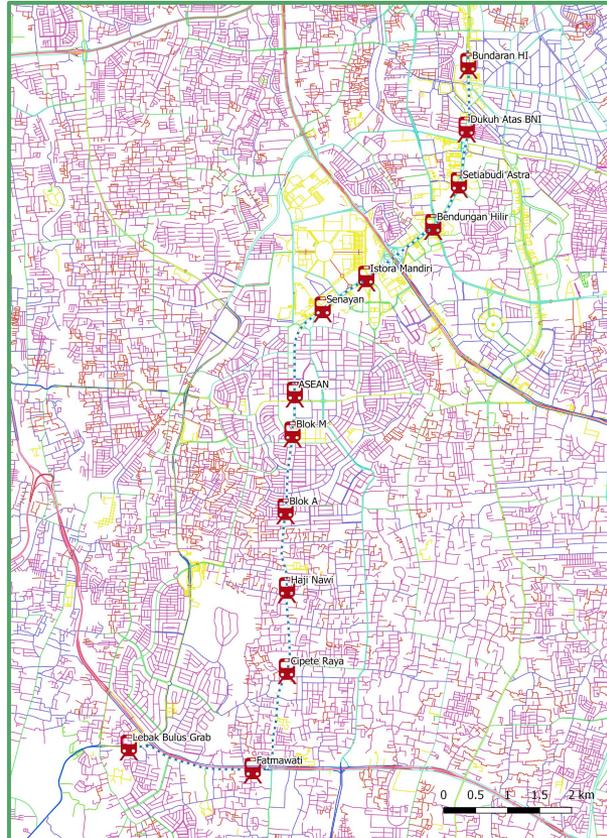
MRT Jakarta pertama kali beroperasi secara komersial pada tanggal 1 April 2019. Moda yang baru ini mendapat sambutan positif dari masyarakat. Hal ini ditunjukkan dengan penumpang yang melebihi target yang akhirnya dipatok sebesar 65.000 penumpang per hari.

Penumpang MRT pernah menembus angka 115.000 penumpang per hari pada tanggal 3 Mei 2019. Pada bulan Juni 2019, rata-rata penumpang MRT adalah 79.000 penumpang per hari dengan pesebaran penumpang per stasiun seperti peta di samping.

Stasiun Bundaran HI dan Lebak Bulus sebagai stasiun ujung merupakan dua stasiun yang paling banyak diakses dengan rata-rata 20.000 dan 13.000 penumpang per hari. Stasiun Blok M dengan konektivitas ke Blok M Plaza dan Terminal Blok M menduduki peringkat ketiga dengan 9.000 penumpang per hari. Stasiun di Jalan Panglima Polim mulai dari Blok A hingga Cipete Raya merupakan tiga stasiun dengan jumlah penumpang paling sedikit dengan 1.600 hingga 2.600 penumpang per hari.

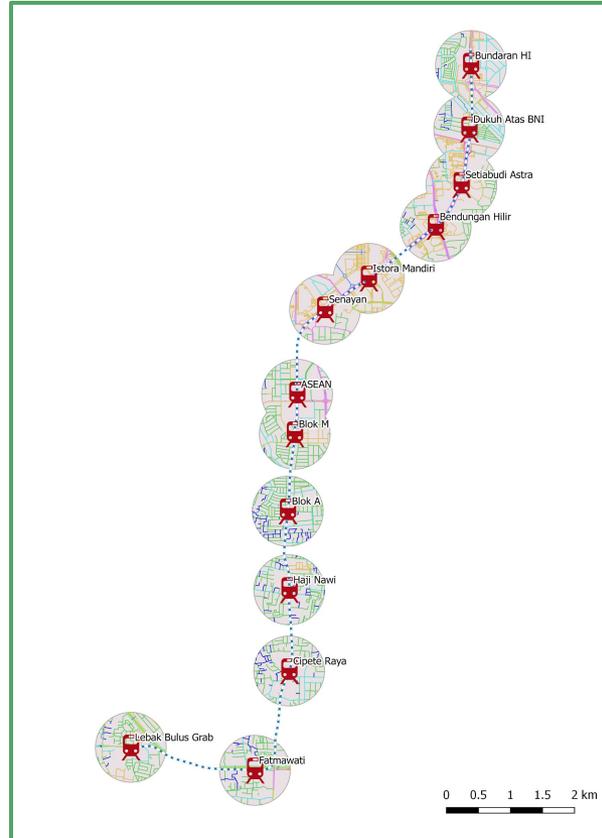
MRT sebagai moda transportasi massal yang baru saja hadir di Jakarta perlu menaruh perhatian lebih untuk peningkatan konektivitas penumpangnya dari/ke stasiun, terutama di dalam radius 500 meter dari stasiun sebagai lokasi fokus peningkatan kualitas infrastruktur berjalan kaki.

Fokus serupa perlu juga diterapkan pada moda angkutan umum massal lainnya yang ada di Jakarta seperti Transjakarta (BRT), KRL, dan LRT mengingat semua pengguna angkutan umum adalah pejalan kaki.



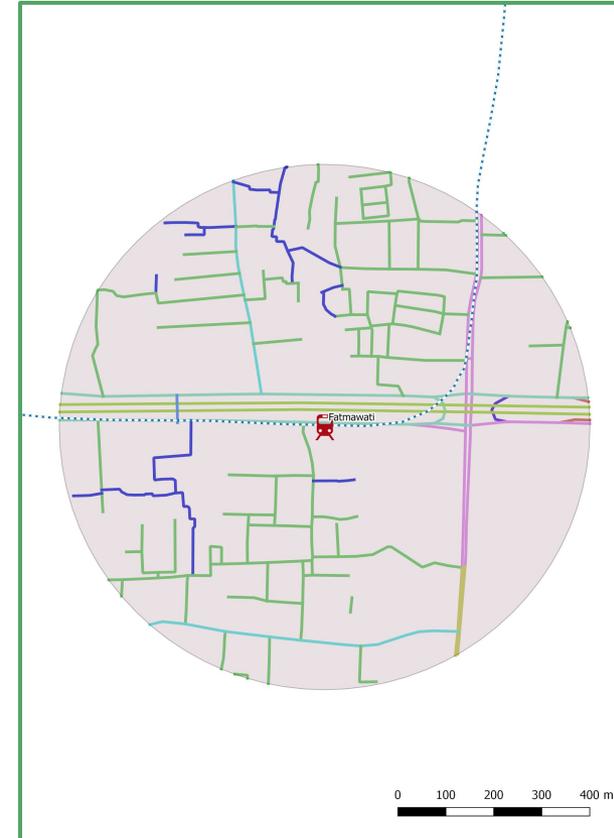
Pemetaan lokasi stasiun MRT

- 13 stasiun (7 stasiun layang dan stasiun 6 bawah tanah)



Buffer radius 500 m

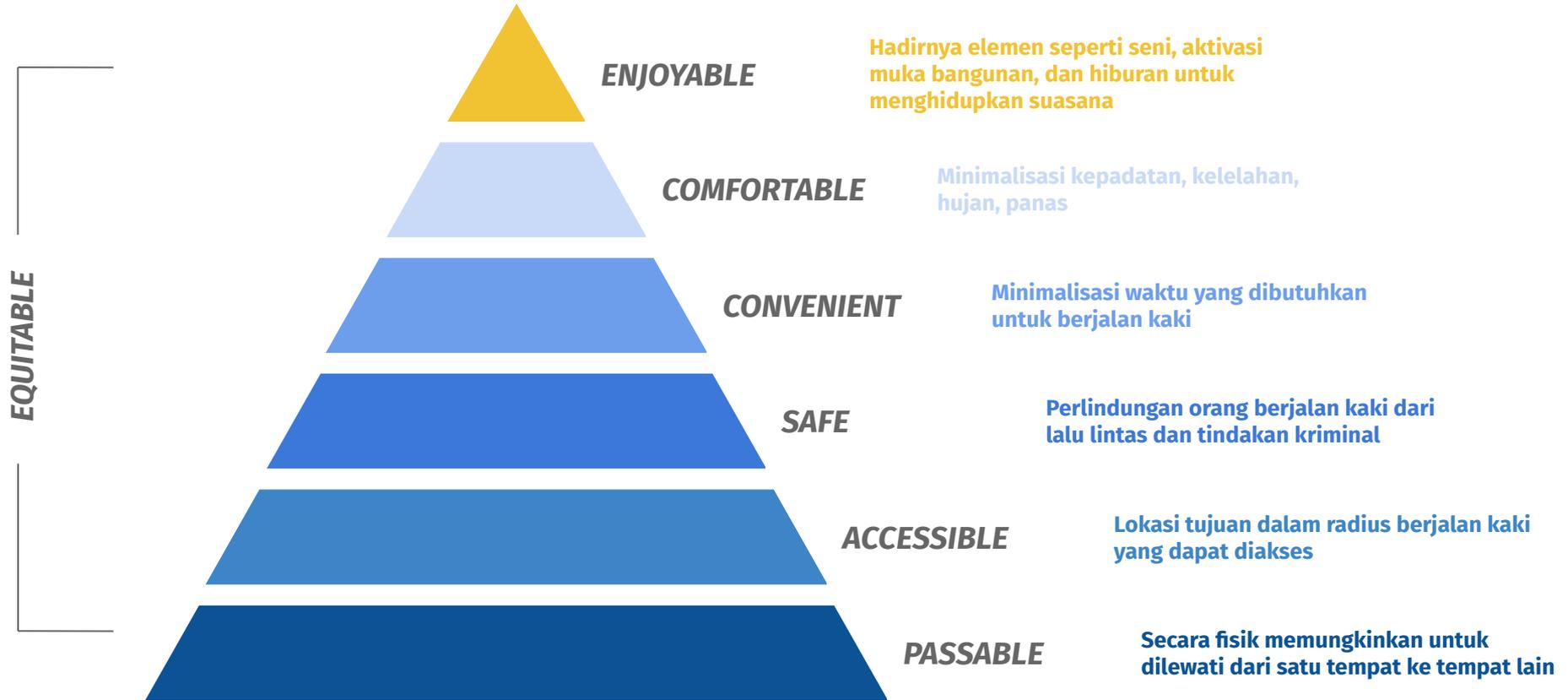
- Area fokus dalam radius 500 m dari setiap stasiun MRT



Penilaian kondisi jalan

- Survei lapangan
- Google Maps Street View

Hierarki Kebutuhan Berjalan Kaki



Untuk menilai konektivitas stasiun angkutan umum, audit aksesibilitas dilakukan pada jalan yang berada di dalam radius 500 meter stasiun. Di dalam pedoman ini, audit aksesibilitas dilakukan untuk menilai kondisi jalan yang berada di sekitar stasiun MRT sebagai moda angkutan massal terbaru yang ada di Jakarta.

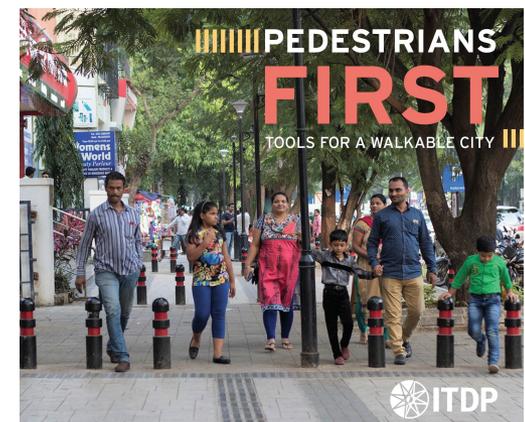
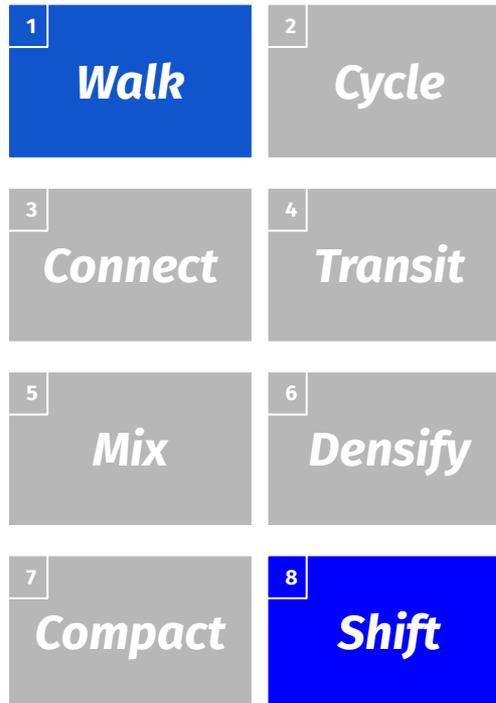
Fokus Penilaian Aksesibilitas

Proses penilaian atau audit dari aksesibilitas stasiun MRT ini berfokus kepada dua dari delapan prinsip pengembangan kawasan perkotaan dalam TOD Standard, yaitu *walk* dan *shift*.

Indikator penilaian yang ada di dalam kedua prinsip tersebut adalah yang berkaitan langsung dengan sarana untuk pejalan kaki. *Walk* mencakup berbagai indikator pengembangan lingkungan yang ramah untuk berjalan kaki, sedangkan *shift* berfokus pada pengaturan ruang jalan yang mengutamakan pejalan kaki.

Selain itu, digunakan pula referensi parameter penilaian yang ada dalam Pedestrians First, yaitu pengukuran dari fitur-fitur yang perlu ada untuk memprioritaskan pejalan kaki.

8 Prinsip Pengembangan Kawasan Perkotaan dalam TOD Standard



Indikator Penilaian

WALK

Terciptanya lingkungan yang mendukung warganya untuk berjalan kaki.

- Aman, lengkap, dan dapat diakses oleh semua.
- Aktif dan hidup.
- Teduh dan nyaman.

Walkways

Crosswalks

Shade and Shelter

*Visually Active
Frontage*

*Physically Permeable
Frontage*

SHIFT

Meningkatkan mobilitas melalui pengaturan penggunaan ruang jalan.

- Minimalisasi okupansi penggunaan ruang jalan oleh kendaraan bermotor.

Driveway Density

1. Walkways

Indikator Penilaian

Memiliki fitur yang lengkap dan dapat diakses oleh semua golongan.

- A. Ruang khusus untuk berjalan kaki yang terlindungi dari lalu lintas dengan kereb atau separator.
- B. Memiliki batas kecepatan maksimal kendaraan sebesar 15 km/jam untuk *shared streets*.
- C. *Path* atau jalur kecil khusus pejalan kaki.
- D. Akses berjalan kaki yang mudah, tidak sepotong-potong, permukaan trotoar yang rata, dan satu kesatuan fungsi.
- E. Bebas dari halangan dan ramah untuk kaum disabilitas sesuai standar atau peraturan setempat.
- F. Terdapat lampu penerangan jalan pada malam hari sebagai aspek keselamatan dan keamanan.



Target = 80% qualified walkways

1. Walkways

Good Practice



Trotoar yang menerus, rata, dan terpisah dari lajur kendaraan (Haji Nawi, Jakarta)



Pemberian prioritas kepada pejalan kaki pada segmen jalan (Rio, Brazil)



Trotoar yang bebas dari halangan akan memudahkan semua golongan (Jakarta)



Pentingnya pencahayaan sebagai faktor keamanan dan keselamatan (Edinburgh, UK)

1. Walkways

Good Practice

Trotoar yang Inklusif



Ubin pemandu untuk rekan-rekan tunanetra



Kemiringan ramp yang cukup landai di mulut jalan agar pengguna kursi roda dapat bergerak mandiri



Wayfinding untuk menunjukkan peta situasi daerah setempat (London, UK)

1. Walkways

Hasil Audit Stasiun MRT Blok M



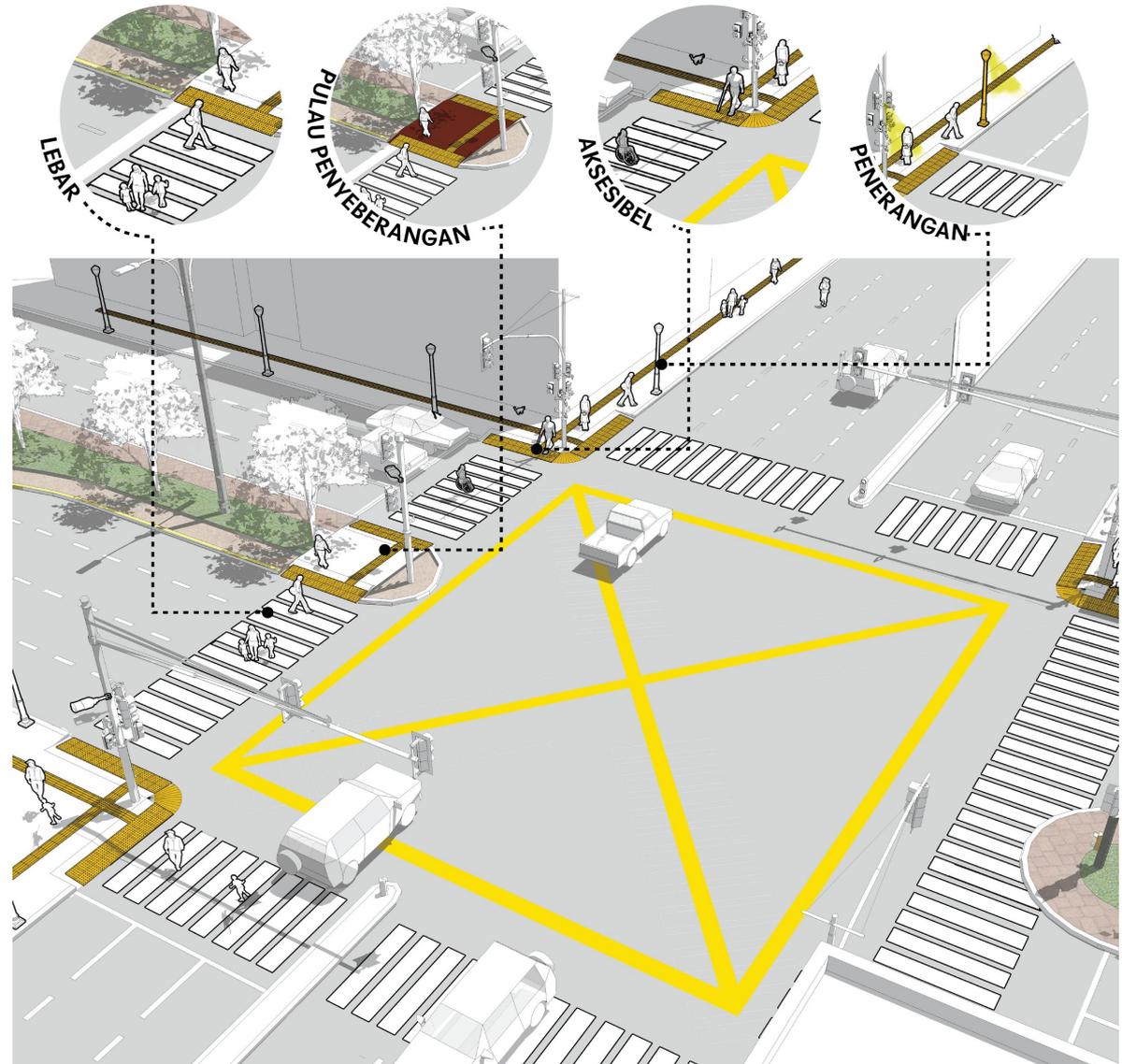
2. Crosswalks

Indikator Penilaian

Penyeberangan di persimpangan yang aman dan dapat diakses oleh semua golongan pada semua arah.

- A. Bebas dari halangan dan ramah untuk kaum disabilitas sesuai peraturan setempat.
- B. Memiliki dimensi lebar 2 m atau lebih dan dibatasi.
- C. Terdapat pulau jika menyeberang lebih dari dua lajur.
- D. Terdapat lampu penerangan jalan pada malam hari sebagai aspek keselamatan dan keamanan.

Target = 80% qualified intersections



2. Crosswalks

Good Practice



2. Crosswalks

Hasil Audit Stasiun MRT Blok M



3. Shade and Shelter

Indikator Penilaian

Segmen jalan dengan fitur peneduhan yang cukup.

- A. Peneduhan dapat berupa pohon, bangunan (arkade dan kanopi), atau struktur seperti halte angkutan umum.
- B. Jalan dengan lebih dari dua lajur kendaraan harus memiliki peneduhan yang cukup pada kedua sisi.
- C. Segmen jalan dengan lebar yang sempit yang hanya terdampak sinar matahari saat puncak akibat peneduhan bayangan gedung sekitar termasuk dalam kategori.

Target = 75% qualified walkways



3. Shade and Shelter

Good Practice



(Fortaleza, Brazil)



(Blok M, Jakarta)



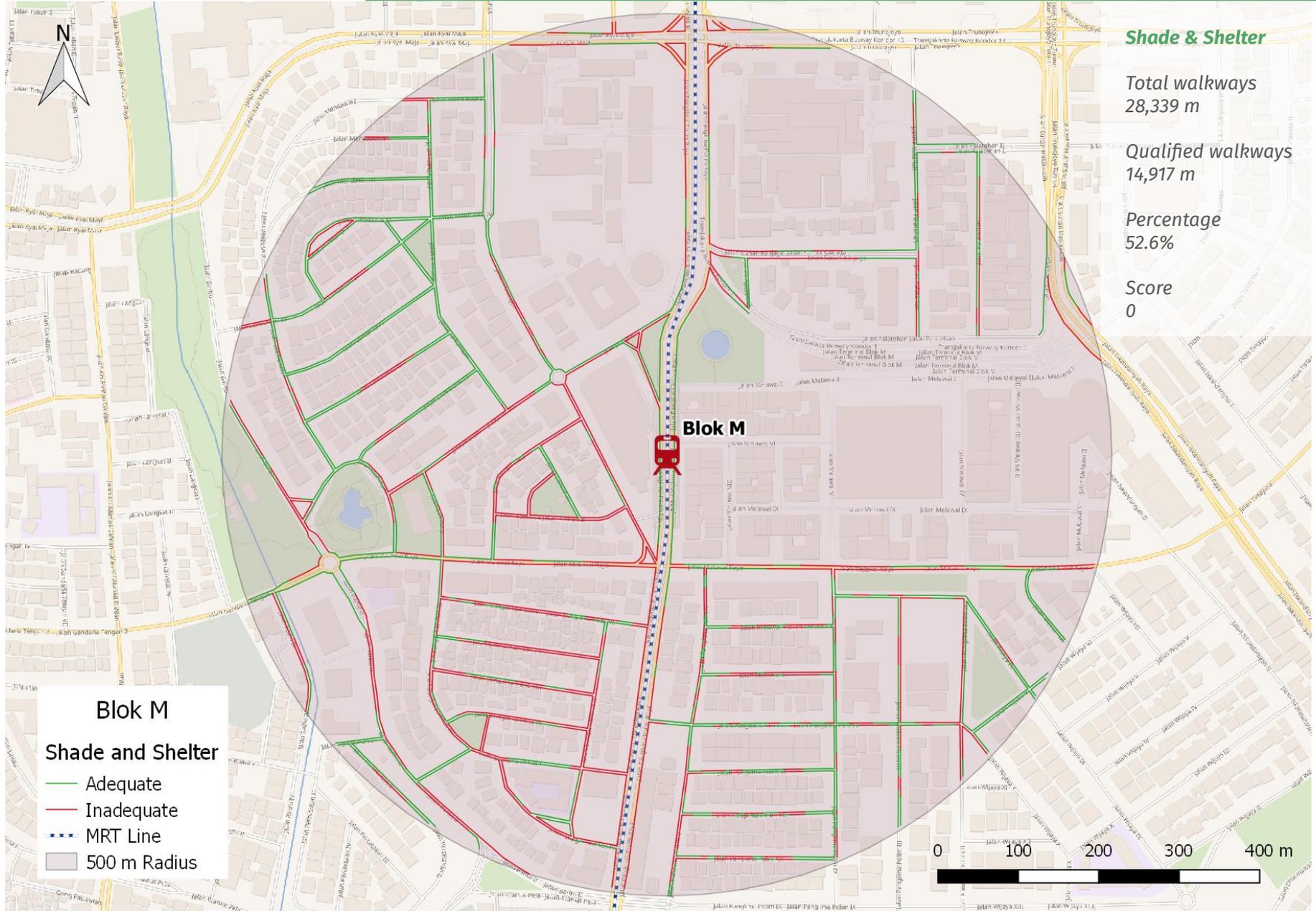
(Mexico City, Mexico)



(UPH, Tangerang)

3. Shade and Shelter

Hasil Audit Stasiun MRT Blok M



Shade & Shelter

Total walkways
28,339 m

Qualified walkways
14,917 m

Percentage
52.6%

Score
0

Blok M

Shade and Shelter

- Adequate
- Inadequate
- - - MRT Line
- 500 m Radius



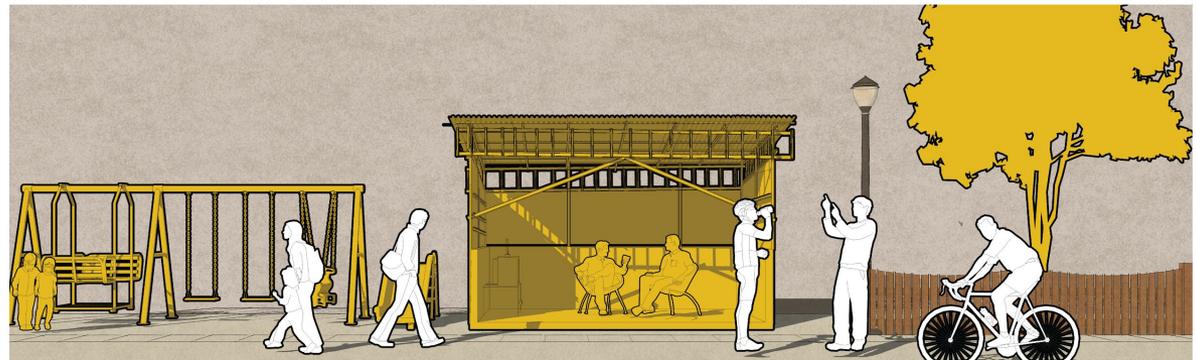
4. Visually Active Frontage

Indikator Penilaian

Koneksi visual ke dalam aktivitas interior lantai dasar bangunan.

- A. Segmen jalan dengan aktivitas lantai dasar muka bangunan yang dapat dilihat dari trotoar.
- B. Ruang terbuka publik seperti tempat bermain anak-anak, taman, beranda, dan teras termasuk dalam kategori.
- C. Bangunan perumahan dengan jendela pada ketinggian mata pejalan kaki termasuk dalam kategori yang aktif.

Target = 50% of active walkways



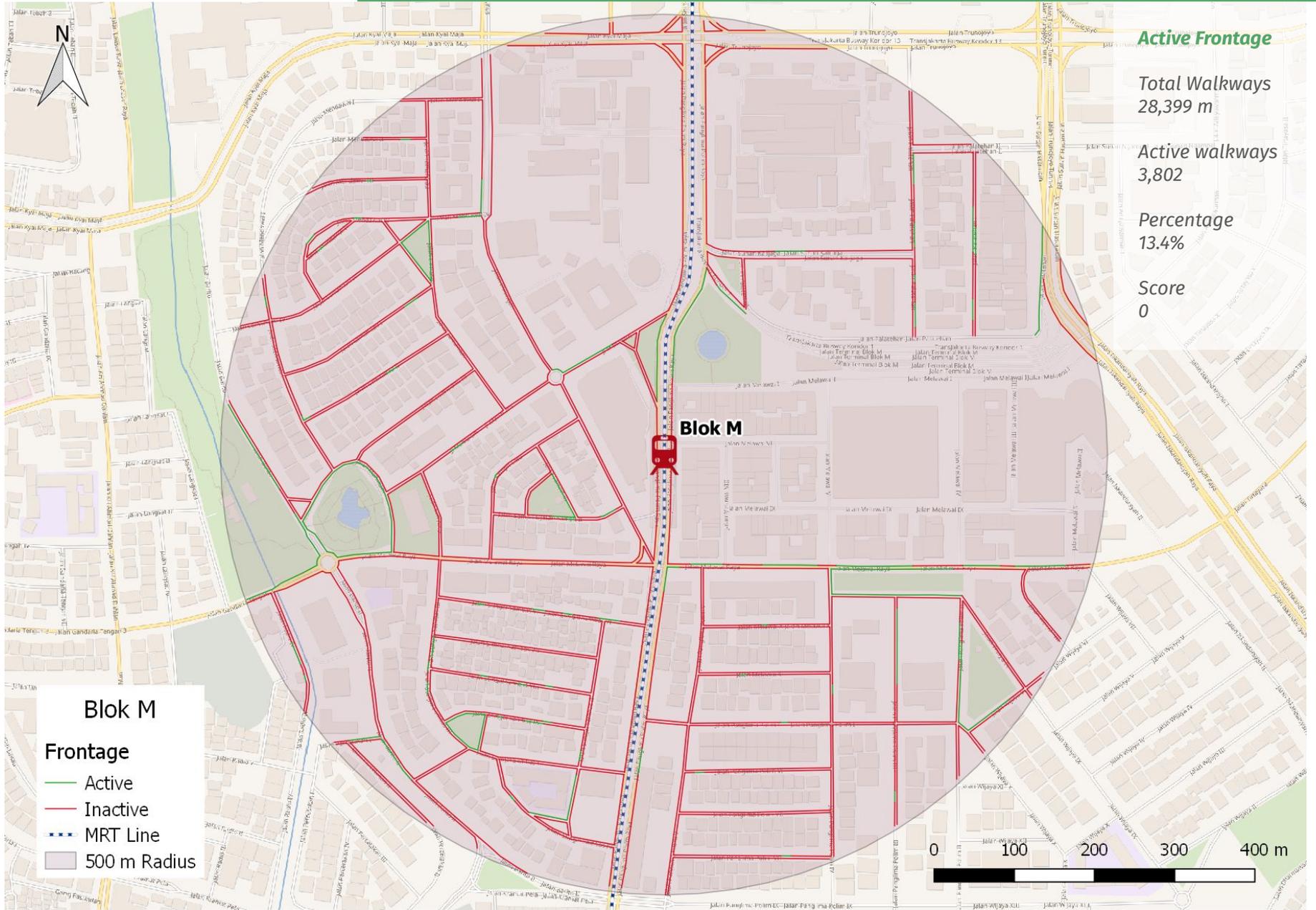
4. Visually Active Frontage

Good Practice



4. Visually Active Frontage

Hasil Audit Stasiun MRT Blok M



5. Physically Permeable Frontage

Indikator Penilaian

Rata-rata jumlah akses masuk pejalan kaki ke dalam toko atau bangunan setiap 100 m segmen jalan.

- A. Bukan untuk pejalan kaki ke dalam toko, restoran, kafe, lobi bangunan, taman, dan sejenisnya.
- B. Jalan masuk dan garasi kendaraan ke dalam gedung tidak termasuk dalam kategori.

Target = 3 or more average number of entrances per 100 m of block frontage

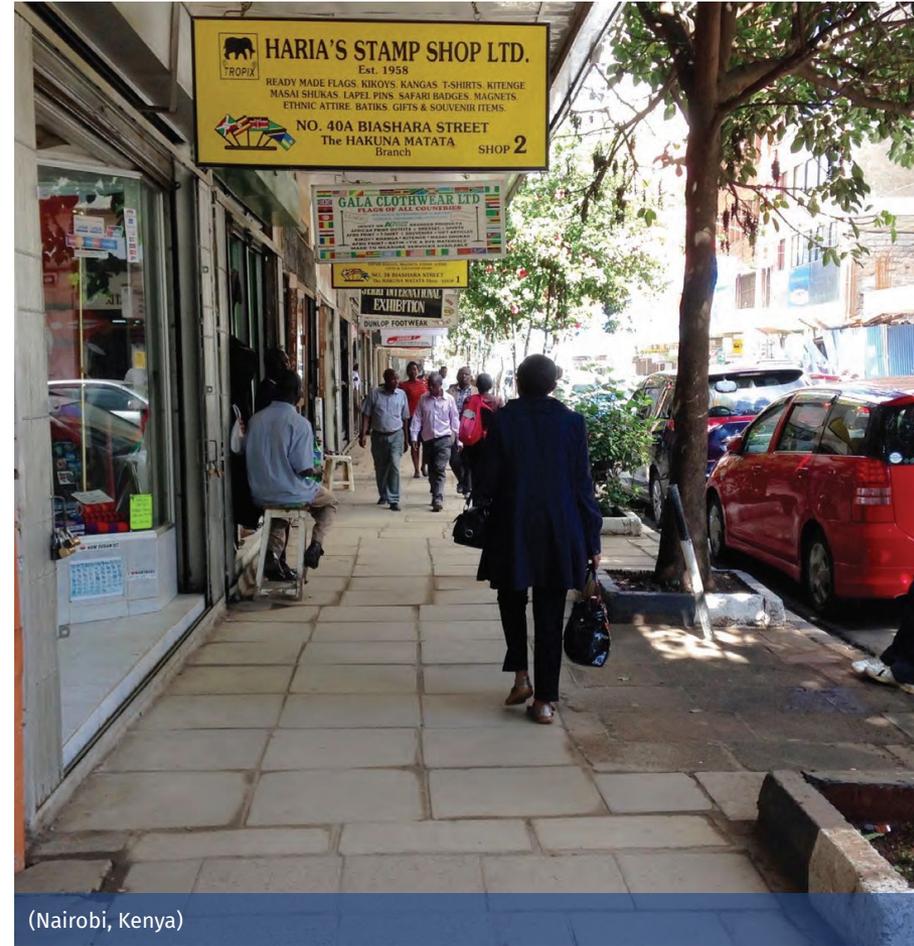


5. Physically Permeable Frontage

Good Practice



(Melawai, Jakarta)



(Nairobi, Kenya)

5. Physically Permeable Frontage

Hasil Audit Stasiun MRT Blok M



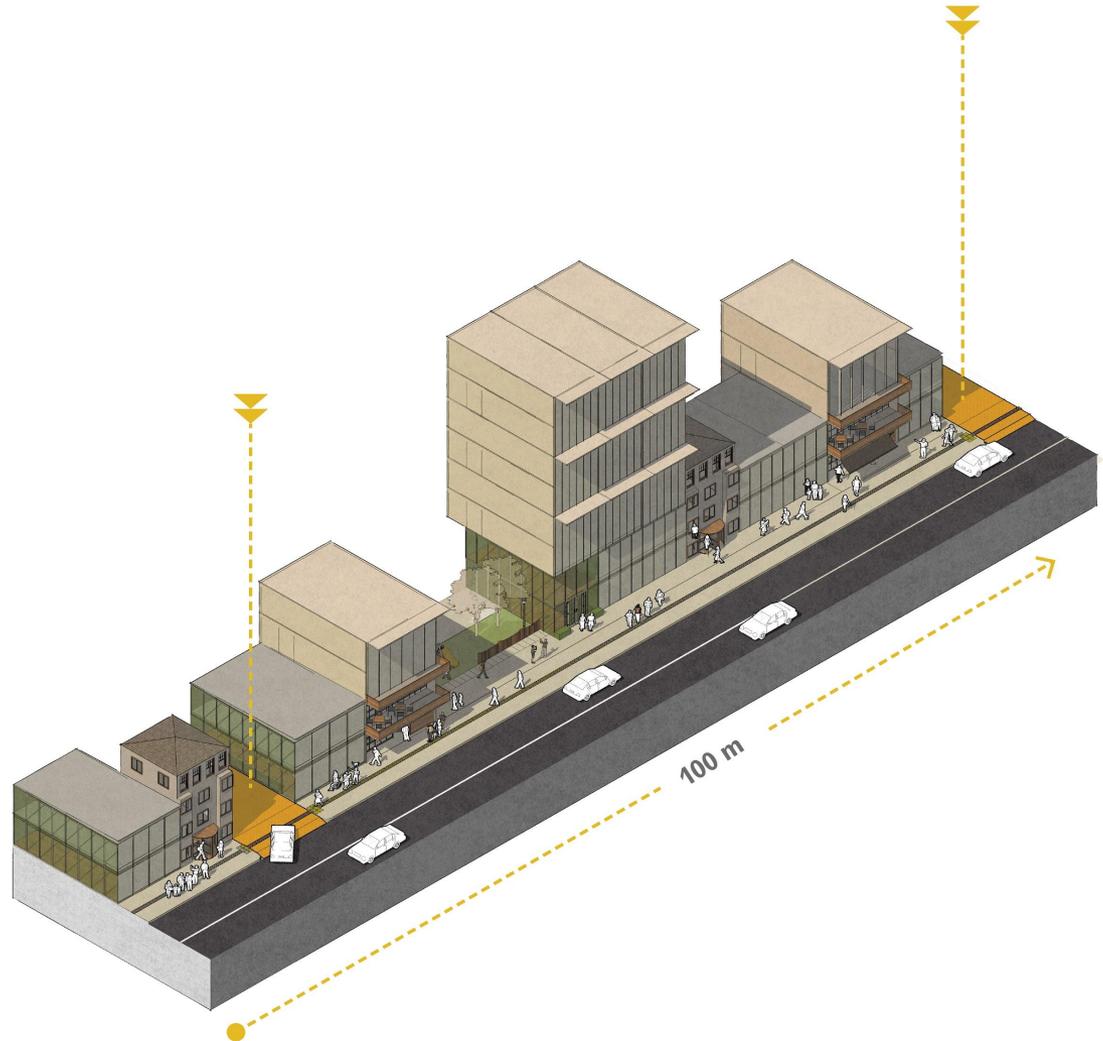
6. Driveway Density

Indikator Penilaian

Rata-rata jumlah jalan masuk kendaraan dalam 100 m segmen jalan.

- A. *Driveway* adalah jalur masuk kendaraan yang berpotongan dengan area trotoar yang terhubung dengan area parkir, drop-off, atau loading barang.

Target = 2 or less average number of driveways per 100 m of block frontage



6. Driveway Density

Hasil Audit Stasiun MRT Blok M



Driveways

Block Frontage
8,859 m

Number of driveways
300

Driveways per 100 m
3.4

Score
0

Blok M

Driveways

- Driveway
- Considered Segment
- - - MRT Line
- 500 m Radius



Rangkuman Penilaian Aksesibilitas Stasiun MRT

Indikator/Stasiun MRT	LBB	FTM	CPR	HJN	BLA	BLM	ASN	SNY	IST	BNH	STB	DKA	BHI
<i>Walkways</i> Target: 80%	14.2%	3.9%	11.9%	9.7%	7.5%	34.4%	46.4%	25.3%	69.9%	28.2%	31.4%	46.7%	30.1%
<i>Crosswalks</i> Target: 80%	0%	15.4%	34.8%	27.3%	8.6%	42.9%	5.0%	8.0%	25%	12.0%	26.3%	33.3%	6.3%
<i>Shade and Shelter</i> Target: 75%	35.0%	80.2%	23.9%	22.3%	89.4%	52.6%	62.6%	54.9%	71.1%	40.3%	31.7%	43.9%	42.3%
<i>Visually Active Frontage</i> Target: 50%	11.4%	4.0%	12.4%	11.8%	40.9%	13.4%	9.5%	3.2%	5.2%	10.4%	10.4%	7.1%	8.6%
<i>Physically Permeable Frontage</i> Target: 3.0	3.4	2.3	2.7	4.2	4.3	2.3	1.7	0.3	2.0	2.0	2.7	3.1	0.3
<i>Driveway Density</i> Target: 2.0 (maximum)	1.8	2.8	5.1	4.6	4.7	3.4	1.9	1.6	1.1	2.4	1.6	0.6	1.5

Belum memenuhi target

Memenuhi target

*Audit dilakukan pada bulan Juni-Juli 2019

- Kualitas jalur pejalan kaki di seluruh stasiun tidak memenuhi target. Namun, secara umum, kualitas jalur pejalan kaki di area stasiun bawah tanah lebih baik.
- Aspek penyeberangan dan muka bangunan aktif di seluruh stasiun tidak memenuhi target.
- Stasiun layang memiliki lebih banyak area yang aktif dan terlindungi oleh peneduh.
- Area stasiun bawah tanah memiliki kepadatan jalur masuk kendaraan yang lebih baik.
- Pemetaan setiap indikator di setiap stasiun dapat dilihat di appendix