

## ALIH FUNGSI JALUR PEDESTRIAN PADA KAWASAN PEREKONOMIAN (Studi kasus jalur pedestrian disekitar Pasar Ciputat)

Ari Afandi<sup>1</sup>, Sahid<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Universitas Pembangunan Jaya, Program Studi Arsitektur  
[ariafnd@gmail.com](mailto:ariafnd@gmail.com)

<sup>2</sup> Universitas Pembangunan Jaya, Program Studi Arsitektur  
[sahid@upj.ac.id](mailto:sahid@upj.ac.id)

**Abstract:** Pasar Ciputat is a densely populated economic area located in the South Tangerang City area. The high activity around the Ciputat Market indicates the high dependence of the community on buying and selling activities in it. This condition has a direct impact on the adequacy of the surrounding infrastructure, including pedestrian facilities. Ciputat Market has two lines pedestrians, namely pedestrian on Jalan Aria Putra and Jalan Dewi Sartika. At certain times, the two pedestrians switch functions from walking activities to trading activities and the various attributes that accompany them. Physically, the pedestrian looks narrow, uncomfortable and unsafe. Trading activities on pedestrians and poor pedestrian physical conditions are thought to be the cause of the preferred shoulder of the road as a walking area even though it is less comfortable and safe. This study aims to find out the function changes that occur on pedestrian lines on Jl. Aria Putra and Jl. Dewi Sartika and review the feasibility of the pedestrian lane. The research was conducted by observation method on physical conditions and activities that took place in Ciputat Market pedestrian in various time frames. This study also uses questionnaires and interviews to find out various motives related to pedestrian activities around the Ciputat Market. Analysis of pedestrian adequacy is done by comparing with various guidelines and standards available to date. The results showed that the inability of physical conditions and pedestrian trading activities caused pedestrian reluctance to use pedestrians.

**Key Words:** *pedestrian pathway, pedestrian, comfort and secure*

**Abstrak:** Pasar Ciputat merupakan kawasan perekonomian padat aktivitas yang berada pada wilayah Kota Tangerang Selatan. Tingginya aktivitas di seputar Pasar Ciputat mengindikasikan tingginya ketergantungan masyarakat pada aktivitas jual beli di dalamnya. Hal tersebut berdampak langsung pada kecukupan infrastruktur di sekitarnya, termasuk di dalamnya fasilitas pedestrian. Pasar Ciputat memiliki dua jalur pedestrian, yaitu pedestrian di Jalan Aria Putra dan Jalan Dewi Sartika. Pada waktu tertentu, kedua pedestrian beralih fungsi dari kegiatan berjalan kaki menjadi kegiatan berdagang dan berbagai atribut yang menyertainya. Dari segi fisik, pedestrian tersebut terlihat sempit, kurang nyaman dan aman. Pengambilalihan pedestrian untuk kegiatan berdagang serta kurang baiknya kondisi fisik pedestrian diduga merupakan penyebab lebih dipilihnya bahu jalan sebagai area berjalan kaki meskipun kurang nyaman dan aman. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alih fungsi yang terjadi pada jalur pedestrian pada Jl. Aria Putra dan Jl. Dewi Sartika dan mengkaji kembali kelayakan jalur pedestrian tersebut. Penelitian dilakukan dengan metode observasi pada kondisi fisik dan kegiatan yang berlangsung di pedestrian Pasar Ciputat pada berbagai rentang waktu. Penelitian ini juga menggunakan kuesioner dan wawancara untuk mengetahui berbagai motif terkait dengan aktivitas pejalan kaki di seputar Pasar Ciputat. Analisis kecukupan pedestrian dilakukan dengan membandingkan dengan berbagai pedoman dan standar yang tersedia hingga saat ini. Hasil penelitian menunjukkan ketidaklayakan kondisi fisik dan aktivitas berdagang di pedestrian menyebabkan keengganan pejalan kaki untuk menggunakan pedestrian.

**Kata Kunci :** Jalur Pedestrian, Pedestrian, Kenyamanan dan Keamanan

### PENDAHULUAN

Jalur pedestrian berupa trotoar merupakan media yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang digunakan untuk menghubungkan satu lokasi ke lokasi yang lain (Nugraha, 2015). Dalam lingkup studi perkotaan, pedestrian menjadi indikator dan parameter pokok yang memperlihatkan kemajuan pembangunan pada sebuah kota. Sehingga pedestrian merupakan salah satu gambaran wajah dari sebuah kota (Kevin Lynch, 1969).

Saat ini beberapa pedestrian mengalami pergeseran fungsi menjadi lahan parkir mobil atau sepeda motor dan menjadi lahan pedagang kaki lima untuk menjual dagangannya. Hal tersebut menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Mereka lebih memilih untuk berjalan kaki di bahu jalan meskipun hal tersebut beresiko. Fenomena tersebut serupa dengan jalur pejalan kaki di Jalan Aria Putra hingga jalan Dewi Sartika Pasar Ciputat.

Secara fisik, jalur pejalan kaki Pasar Ciputat tidak terlihat jelas batasannya, terutama

jalur pejalan kaki yang berada pada bagian selatan Pasar Ciputat yaitu jalan Aria Putra. Pada bagian ini hampir keseluruhan trotoar mengalami alih fungsi sebagai tempat yang digunakan oleh beberapa individu untuk keuntungan pribadi.

Jalur pedestrian pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus (Spiro Kostof, 1992). Pedestrian berasal dari kata latin Pedos atau pedestris - pedestres, yang artinya kaki (Ninie Anggriani, 2011). Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan menurut Lampiran-permenPU no.03 tahun 2014. Maka dari pengertian yang dijabarkan, tentang pejalan kaki dalam penelitian ini merupakan orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas diruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan. Jalur pedestrian yang baik harus dapat mawadahi setiap kegiatan pejalan kaki dengan aman dan nyaman. Pedestrian dikelompokan menjadi beberapa kategori yaitu komuter, pembelanja, penyandang cacat, dan anak. Dari kategori tersebut, terdapat karakteristik pedestrian yaitu karakteristik berupa karakter fisik, karakter perilaku pejalan kaki, dan karakter psikis pejalan kaki. Selain itu karakteristik lingkungan di area pedestrian juga memiliki peran dalam memberikan pelayanan dan prasarana berupa kenyamanan, kenikmatan, keselamatan, keamanan, dan keekonomisan.

Selanjutnya ruang trotoar yang menjadi media pedestrian juga terlibat dalam peralihan fungsi didalamnya. Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan pejalan kaki yang bersangkutan menurut (PermenPU no.03 tahun 2014). Paper ini menggunakan standar yang ditetapkan pemerintah, baik berupa tabel maupun rumus, dalam mengukur kecukupan ukuran trotoar. Trotoar merupakan bagian dari jalur pedestrian yang mengakomodasi aktivitas pedestrian diatasnya. Standar ruas untuk trotoar berbeda-beda terhadap peruntukan area. Ruas trotoar pada pusat perekonomian seharusnya lebih besar dari area perumahan, dan ada juga rumus yang digunakan untuk menghitung ruas

kelayakan trotoar. Tabel 1 dan 2 berikut beserta rumus kecukupan lebar trotoar adalah pedoman yang ditetapkan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan jalur pejalan kaki.

Tabel 1 Lebar jaringan pejalan kaki sesuai

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar yang dianjurkan (m)
Perumahan	1.6	2.75
perkantoran	2	3
industri	2	3
sekolah	2	3
terminal/stopbis	2	3
pertokoan/perbelanjaan	2	4
jembatan	1	1

Rumus kecukupan lebar trotoar:

$$W = (P/35) + n$$

Keterangan:

**W** = lebar jalur pejalan kaki (meter)

**P** = volume pejalan kaki rencana orang per menit per meter)

**n** = lebar tambahan (meter)

Tabel 2 Standar lebar tambahan n(m)

Lokasi	n(m)
jalan di daerah pasar	1.5
jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar	1.0
jalan di daerah lain	0.5

Standar pelayanan trotoar menurut John J. Fruin dalam bukunya yang berjudul Pedestrian Planning Design (1987) memiliki keempat standar yang sama, namun dimensi yang tercantum berbeda besarannya. Peneliti memilih standar yang ada pada Lampiran Permen PU agar menyesuaikan dengan kondisi yang ada di Indonesia. Ada enam standar yang ditetapkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum melalui Peraturan Menteri PU dari standar A hingga F. Standar tersebut menyebutkan tentang fasilitas dan komponen yang dibutuhkan pada jalur pedestrian sebagai bagian dari pelayanan untuk pedestrian,

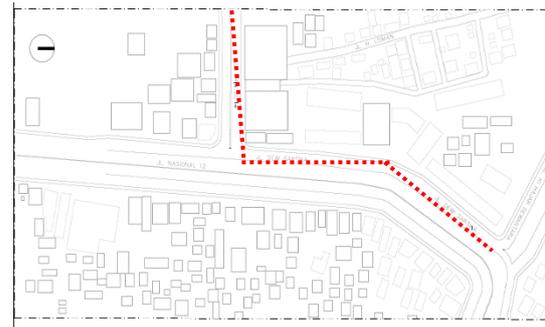
Kenyamanan pada jalan-jalan diperkotaan menurut Jeff Specks berbentuk fisik, baik berupa kelayakan maupun fasilitas. Namun menurut John Schoon kenyamanan yang dimaksud adalah permukaan jalan harus dirancang agar pejalan kaki mampu meminimalisir resiko cedera atau intimidasi. Jeff Specks lebih fokus terhadap komponen objek fisik berupa fasilitas yang ada pada jalur pedestrian, sedangkan John Schoon menyinggung tentang psikis dari pedestrian yang perlu di pikirkan dalam melakukan perancangan jalur pejalan kaki. Terkait dengan prinsip keamanan pada jalur pejalan kaki, Jeff Specks dan John Schoon memiliki kesamaan pandangan bahwa jalur untuk pejalan kaki merupakan jalur bebas yang terhindar dari kejahatan atau intimidasi. Jeff Specks, Gerald A. Donaldson, dan Jane Jacobs sependapat bahwa jalur pedestrian haruslah memiliki batasan yang jelas, dari bentuk fisik berupa kuantitas dimensi ukuran dari lebar trotoar hingga hirarki ruang yang jelas antara publik dan privat didalamnya, desain yang dibuat juga tidak boleh membiarkan pedestrian bersinggungan langsung dengan lalu lintas

## METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif. Tujuan utama dalam menggunakan kedua metode tersebut agar dapat memperoleh analisis yang menyeluruh tentang fenomena yang terjadi pada jalur pedestrian Pasar Ciputat, sehingga analisis yang diperoleh dapat lebih komprehensif.

Peneliti melakukan pengambilan data dengan pendekatan metode observasi langsung pada lokasi penelitian dengan mengambil *sample* pada jalur pedestrian dengan mengukur dimensi trotoar, penghitungan volume pedestrian diatas trotoar, mendokumentasikan area penelitian dan mengamati aktivitas pedestrian diatas trotoar. Selanjutnya peneliti mengumpulkan data meliputi kebutuhan data berupa persepsi individu yang diperoleh dengan penyebaran kuisioner dan wawancara terhadap fenomena yang terjadi pada lokasi penelitian, dan kontinuitas yang terjadi pada jalur pedestrian di lokasi penelitian.

Sehingga dari hasil variable data yang didapatkan, proses analisis selanjutnya mengolah data dengan membandingkan data yang ada pada lokasi penelitian dan mengkaitkannya terhadap paparan pada tinjauan pustaka, dari mulai peraturan pemerintah dan pendapat dari beberapa



Gambar 1. Lokasi penelitian (lk 420 meter)

literature, dan mengakumulasi hasil kuisioner yang diberikan kepada responden.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalur pedestrian di Pasar Ciputat (Gambar.1) diamati kondisi fisik dan non fisiknya serta diamati fungsi dan pengaruhnya terhadap perilaku pejalan kaki. Jalur pedestrian Jl. Aria Putra dan Dewi Sartika selain digunakan sebagai wadah sirkulasi pejalan kaki juga digunakan sebagai peletakan *street furniture*, tempat pedagang kaki lima berjualan, parkir kendaraan, pangkalan ojek. Kondisi fungsi jalur pedestrian di kawasan Pasar Ciputat ternyata bervariasi sesuai perubahan waktu pada pagi, siang, dan malam hari.

Penelitian awal dimulai dengan mengamati kondisi Jl. Aria Putra merupakan kawasan yang langsung bersinggungan dengan aktivitas Pasar Ciputat, penelitian pada jalur pedestrian Jl. Aria Putra dengan luas bervariasi dari mulai 2 meter hingga 3 meter dan lokasi jalur pedestrian diamati dari waktu ke waktu pada hari kerja dan hari libur dari pagi hingga malam hari. Untuk mengetahui perubahan fungsi yang terjadi

1. Kondisi di pagi hari: 04.00 – 06.00



Gambar 2. Kondisi pagi hari di Jl. Aria Putra

2. Kondisi di siang hari: 12:00 – 15:00



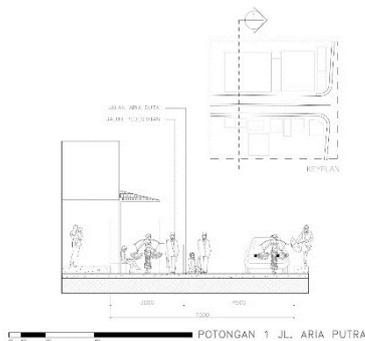
Gambar 3. Kondisi siang hari di Jl. Aria Putra

3. Kondisi di malam hari: 19:00 -22:00

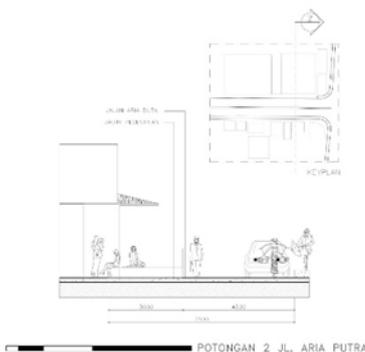


Gambar 4. Kondisi malam hari di Jl. Aria Putra

Di pagi hari, saat subuh, pasar tumpah dan memenuhi jalur pedestrian sampai jalan raya sehingga kondisi lalu lintas tersendat. Disiang hari kondisi jalur pedestrian terlihat lebih sepi namun kondisi jalur pedestrian tidak sepenuhnya dapat terpakai oleh pedestrian. Hingga di malam hari jalur pedestrian digunakan sebagai lokasi penurunan barang untuk keperluan pedagang. Sehingga dalam satu hari kondisi jalur pedestrian. Selanjutnya melalui potongan lingkungan pada jalur pedestrian Jl. Aria Putra terlihat pula transisi fungsi yang terjadi. Potongan lingkungan yang disajikan berisikan tentang ruas trotoar dan jalan raya, serta aktivitas yang berada didalamnya, agar informasi yang disampaikan dapat menggambarkan kondisi yang sebenarnya terhadap apa yang terjadi pada jalur pedestrian pada Jl. Aria Putra.



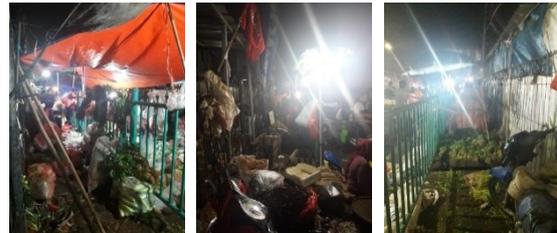
Gambar 5. Potongan 1 di Jl. Aria Putra



Gambar 6. Potongan 2 di Jl. Aria Putra

Melanjutkan dari jalur pedestrian Jl. Aria Putra yang langsung terhubung dengan Jl. Dewi Sartika dengan luas trotoar 1.5 meter, dengan waktu pengamatan untuk memperoleh data disamakan dengan sebelumnya yaitu pagi, siang, dan malam di hari kerja dan libur.

1. Kondisi pagi hari : 04.00 – 06.00



Gambar 7. Kondisi pagi hari di Jl. Dewi Sartika

2. Kondisi di siang hari : 12:00 – 15:00

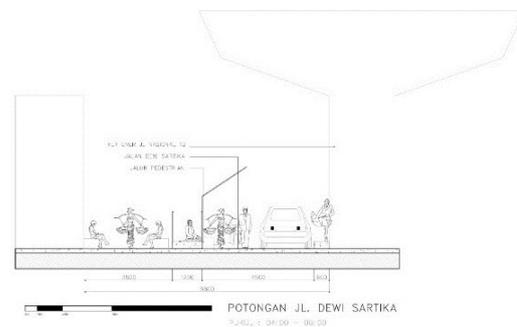


Gambar 8. Kondisi siang hari di Jl. Dewi Sartika

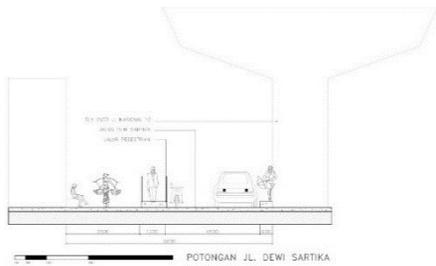
3. Kondisi di malam hari: 19:00 -22:00



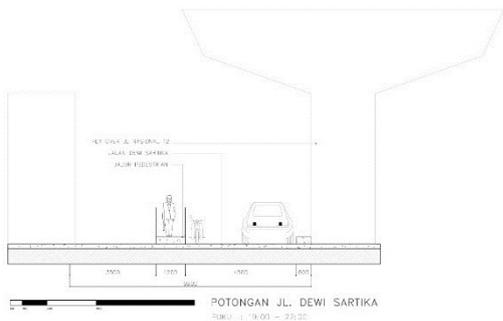
Gambar 9. Kondisi malam hari di Jl. Dewi Sartika



Gambar 10. Potongan lingkungan pada pagi hari di Jl. Dewi Sartika



Gambar 11. Potongan lingkungan siang hari di Jl. Dewi Sartika



Gambar 12. Potongan lingkungan pada malam hari di Jl. Dewi Sartika

Ketiga potongan diatas (Gambar 10, 11 dan 12) menunjukkan kesamaan dengan potongan lingkungan yang ada pada Jl. Aria Putra. Namun ruas trotoar yang ada lebih kecil dan bentuk fisik trotoar lebih terlihat layak dan dapat digunakan walaupun masih jauh dari kata nyaman.

Selanjutnya ruas trotoar dikaji dengan peraturan PermenPU no.03 tahun 2014 maka akan ditemukan beberapa perbedaan yang ada pada pedoman dengan lokasi penelitian. Menggunakan dua pedoman yaitu menggunakan Tabel.1 dan Tabel 2 serta rumus yang telah

$$W = (23/35) + 1.5 = 2.15 \text{ meter}$$

Keterangan:

**W** = lebar jalur pejalan kaki (meter)

**P** = 23 orang / menit

**n** = lebar tambahan (1.5 meter)

tercantum di atas.

Sesuai dengan tabel pedoman dan rumus tersebut, maka kedua ruas trotoar pada Jl. Aria Putra dan Jl. Dewi Sartika tidak memenuhi standar ruas yang diatur dalam PermenPU no.03 tahun 2014. Terlebih apabila kedua jalur pedestrian tersebut digunakan sebagai media untuk melakukan kegiatan ekonomi maka tuntutan lebar yang harus dipenuhi akan semakin besar.

Perubahan fungsi dari waktu ke waktu yang terjadi pada Jl. Dewi Sartika tidak berbeda jauh dengan apa yang terjadi pada Jl. Aria Duta. Pada pagi hari jalur pedestrian sama sekali tidak dapat digunakan karena luasan dari jalur pedestrian sepenuhnya digunakan untuk lapak para pedagang.

Setelah mengetahui peralihan fungsi pada jalur pedestrian, peneliti perlu mengetahui tanggapan yang dirasakan oleh pelaku pedestrian saat melewati jalur pedestrian. Dengan penyebaran kuisisioner yang dibagikan secara acak terhadap 50 responden yang disebarakan di lokasi penelitian, dengan perkiraan umur  $\geq 17$  tahun baik yang pernah atau belum pernah sama sekali melalui jalur pedestrian pada Pasar Ciputat. Selajutnya hasil yang diperoleh diharap dapat mendukung pernyataan yang telah peneliti lakukan, sehingga data yang didapat dapat lebih komprehensif.

Pertanyaan pertama terkait dengan aktivitas sehari-hari yang dilakukan di jalur pedestrian adalah: apakah setiap hari anda menggunakan jalur pejalan kaki di Jl. Aria Putra dan Jl. Dewi Sartika?

Tabel 3. Tanggapan atas pertanyaan pertama.

Tanggapan	Frekuensi	Presentase
ya	13	26
tidak	37	74
	50	100

Pertanyaan kedua terkait dengan pemahaman tentang jalur pejalan kaki: apakah jalur pedestrian yang di sekitar Pasar Ciputat telah digunakan sesuai fungsinya?

Tabel 4. Tanggapan atas pertanyaan kedua

Tanggapan	Frekuensi	Presentase
Ya	6	12
Tidak	44	88
	50	100

Pertanyaan ke-tiga terkait kenyamanan jalur pejalan kaki: apakah anda nyaman dan aman dalam menggunakan jalur pedestrian di seputar Pasar Ciputat?

Tabel 5. Tanggapan pertanyaan ketiga

Tanggapan	Frekuensi	Presentase
ya	4	8
tidak	46	92
	50	100

Pertanyaan keempat terkait perlu tidaknya revitalisasi jalur pejalan kaki: apakah diperlukan revitalisasi pada jalur pedestrian di seputar Pasar Ciputat?

Tabel 8. Tanggapan pertanyaan keempat

Tanggapan	Frekuensi	Presentase
ya	45	90
tidak	5	10
	50	100

ari hasil kuisioner yang disebarkan maka dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki yang setiap hari menggunakan jalur pedestrian di seputar pasar ciputat merasa tidak nyaman dan menyarankan perlunya revitalisasi.

## PENUTUP

### Simpulan

Dapat disimpulkan bahwa jalur pedestrian yang berada pada area Pasar Ciputat terutama jalur pedestrian yang berada pada Jl. Aria Putra dan Jl. Dewi Sartika sudah tidak sesuai lagi dengan fungsinya, baik mengacu terhadap standar, pedoman, peraturan maupun teori tentang kenyamanan dan keamanan para pejalan kaki. Hal tersebut berakibat pada perubahan perilaku pejalan kaki. Pejalan kaki lebih memilih menggunakan bahu jalan bahkan hingga ke tengah jalan, dan harus bersinggungan dengan pengendara kendaraan bermotor dari pada harus menggunakan jalur pedestrian karena jalur pedestrian telah dipenuhi pedagang dan sampah.

Ketidaktegasan pengelola pasar pada perilaku pedagang yang menggunakan jalur pedestrian sebagai tempat berdagang dan membuang sampah berdampak negatif pada pejalan kaki. Demikian pula perilaku petugas parkir, pedagang dan pembeli dalam menempatkan kendaraan juga berdampak negatif pada pejalan kaki. Para pejalan kaki seringkali menjadi korban atas manajemen pengaturan pedagang dan perparkiran

### Saran

Penelitian tentang jalur pejalan kaki ini dapat dilanjutkan pada pihak-pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya pergeseran fungsi yang terjadi pada jalur pedestrian tersebut. Penelitian dapat lebih difokuskan pada setiap subjek yang terkait dan diperdalam lagi dengan

melihat dari seluruh sisi yang membuat pergeseran fungsi tersebut terjadi.

## DAFTAR PUSTAKA

Charels V. Zeger, C. (1998). Sidewalks and Paths. Dalam R. P. Fred N, *Design and Safety of Pedestrian Facilities* (hal. 32). USA: Traffic Engineering Council.

Charles V. Zeeger, Chair. (1998). Pedestrian Oriented Environments. Dalam C. Charles V. Zeeger, *Design and Safety of Pedestrian Facilities* (hal. 100). Washington: Institute of Transportation Engineers.

Dash, D. K. (2018, oktober senin). *The Times of India*. Diambil kembali dari Killer Indian roads claim lives of 56 pedestrians daily : timesofindia.indiatimes.com

Fruin, J. J. (1987). *Pedestrian Planning Design*. Elevator World.

Gerald A. Donaldson, P. (1998). Work Zone Pedestrian Safety. Dalam C. Charles V. Zeeger, *Design and Safety Pedestrian Facilities* (hal. 113). Washington, DC: Institute of Transportation Engineers.

Government, N. Z. (2008). *Pedestrian Planning and Design Guide*. New Zealand: NZ Transport Agency.

Jacobs, J. (1961). The Uses Of Sidewalks. Dalam J. Jacobs, *The Death and Life Of Great American Cities* (hal. 107). New York: Vintage Books.

Kevin Lynch. (1969). *The Image Of The City*. MIT Press.

Kim Dovey, K. P. (2010). Urban Slippage, Smooth and Striated Streetscapes in Bangkok. Dalam K. Dovey, *Becoming Places* (hal. 167). USA: Routledge.

Lie, E. (2016, November Rabu). *Trotoar di Luar Negeri Dibandingkan dengan Trotoar di Jakarta*. Diambil kembali dari Rukamen: <https://www.rukamen.com>

N, Sora. (2015, Maret 16). *Pengertian Populasi Dan Sampel Serta Teknik Sampling*. Diambil kembali dari Pengertian Apapun: <http://www.pengertianku.net>

- Ninie Anggriani. (2011). *Ruang Terbuka Hijau Diperkotaan*. Klaten: Yayasan Humaniora.
- Nugraha, S. (2015, Juni Jumat). *Pedestrian (Trotoar) adalah Hak Pejalan Kaki*. Diambil kembali dari Kompasiana Beyond Blogging: [www.kompasiana.com](http://www.kompasiana.com)
- Schoon, J. G. (2010). *Pedestrian facilities Engineering and geometric design*. London: Thomas Elford.
- Specks, J. (2013). *Walkable City*. New York: North Point Press.
- Spiro Kostof. (1992). *The City Shape: Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames and Hudson.