

PERMEABILITAS KAWASAN JALAN MH. THAMRIN TERHADAP AKSES PEJALAN KAKI MENUJU STASIUN MRT BUNDARAN HI JAKARTA

Wafirul Aqli^{1,*}, Lily Mauliani², Anisa³

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jakarta
Jl Cempaka Putih Tengah 27 Jakarta Pusat 10510

*wafirul.aqli@ftumj.ac.id

ABSTRAK. Kawasan jalan MH. Thamrin Jakarta Pusat merupakan kawasan perkantoran yang berdampingan dengan kawasan permukiman serta pusat perbelanjaan dengan skala sosial-ekonominya yang beragam. Keberadaan fasilitas MRT Jakarta dengan stasiun MRT Bundaran HI yang berdiri di kawasan tersebut menjadi faktor tarikan terhadap pergerakan pejalan kaki di sekitarnya, terutama yang berasal dari permukiman (bangkitan pergerakan). Dengan akses ruang jalan yang eksisting, blok perkantoran dan pusat perbelanjaan yang ada perlu dikaji kemampuan permeabilitasnya untuk mempermudah pejalan kaki untuk menuju faktor tarikan di kawasan tersebut. Latar belakang tersebut mendasari permasalahan yang diangkat, agar ditemukan solusi aksesibilitas dan kemampuan permeabilitas yang lebih baik sehingga keberadaan fasilitas MRT dapat lebih terjangkau dari kawasan sekitarnya. Dalam teori tentang aktivitas berjalan kaki, pengurangan waktu tempuh atau peningkatan mobilitas dapat diperoleh dari tingkat permeabilitas lingkungan yang baik terhadap pelaku pejalan kaki/pedemstrian-nya. Konektivitas dan aksesibilitas adalah faktor-faktor yang berpengaruh dalam menciptakan lingkungan yang permeabel. Penelitian ini bertujuan untuk; Mengidentifikasi kondisi aksesibilitas di kawasan Jl. MH. Thamrin Jakarta Pusat terkait keberadaan fasilitas MRT di area tersebut. Selain itu, penelitian ini juga ditujukan untuk menemukan potensi permeabilitas lingkungan untuk menyediakan akses fasilitas MRT melalui kawasan perkantoran yang ada. Obyek dalam penelitian ini adalah jaringan jalan di sekitar akses masuk stasiun MRT Bundaran HI Jakarta, dengan menggunakan teknik simulasi sintaksis ruang (Space Syntax).

Kata kunci: Akses MRT, Permeabilitas, Sintaksis Ruang

ABSTRACT. *The Area of Jalan MH Thamrin in Central Jakarta is an office area adjacent to residential areas and shopping centers with diverse socio-economic scales. The existence of the Jakarta MRT facility with the Bundaran HI MRT station that stands in the area has become a pull factor towards the movement of pedestrians in the vicinity, especially those from settlements (trip generation). With access to existing road space, existing office blocks, and shopping centers, permeability capabilities are needed to facilitate pedestrians to get to the attraction factors in the region. This background underlies the issues raised so that accessibility solutions and better permeability capabilities can be found so that the presence of MRT facilities can be more affordable from the surrounding area. In theory about walking activities, reducing travel time or increasing mobility can be obtained from a good level of environmental permeability towards pedestrians. Connectivity and accessibility are influential factors in creating a permeable environment. This research aims to; Identify accessibility conditions in the area Jl. MH. Thamrin Central Jakarta related to the existence of MRT facilities in the area. Besides, this research also aims at discovering the potential of environmental permeability to provide access to MRT facilities through existing office areas. The object of this research is the road network around the entrance of the Bundaran HI Jakarta MRT station, using space syntax simulation techniques.*

Keywords: Access of MRT, permeability, space syntax

PENDAHULUAN

Pertumbuhan kota Jakarta yang tidak terkendali dengan salah satu dampaknya yaitu kemacetan lalu lintas memaksa pemerintah kota untuk mengimplementasikan sistem MRT ke dalam kota guna. Implementasi ini guna mengurai kemacetan yang apabila terlambat ditangani akan mengalami puncak kemacetan totalnya pada tahun 2020. Seperti yang telah banyak diberitakan sejak awal April 2014, Daerah Khusus Ibukota Jakarta telah mulai

melakukan pembenahan sistem transportasi publik dalam kotanya, dengan mencanangkan proyek sistem transportasi massal untuk warga yang disebut MRT Jakarta. Proyek MRT Jakarta ini dilatarbelakangi studi Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan *Japan International Corporation Agency* (JICA) tahun 2004 yang melakukan kajian terhadap kondisi lalu lintas dan sistem transportasi kota Jakarta, yang memerlukan perbaikan disebabkan antara lain karena; pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor yang terus meningkat,

dan terprediksi mengenai kondisi lalu lintas kota yang akan mengalami kemacetan total pada tahun 2020. Mengutip dari PT. MRT Jakarta dalam publikasinya; apabila kemacetan total tahun 2020 yang disebutkan di atas dibiarkan, dapat menyebabkan kerugian ekonomi sebesar Rp 65 miliar. Saat ini, moda transportasi publik yang ada di Jakarta didominasi oleh kendaraan pribadi, dan hanya menyisakan 2% saja bagi transportasi berbasis rel.

Kawasan Jl. MH. Thamrin Jakarta Pusat menjadi titik permulaan dari dilaksanakannya tahap konstruksi stasiun MRT Jakarta. PT. MRT Jakarta memulai tahap konstruksi pada April 2014 dengan melakukan ground breaking untuk stasiun bawah tanah yang membentang tepat di depan Plaza Indonesia, kantor Kedutaan Jepang dan bekas Plaza EX. Dalam rangka pembangunan MRT Jakarta ini, kawasan MH. Thamrin menjadi salah satu kawasan yang dikembangkan menjadi kawasan berbasis transit atau *Transit Oriented Development* (TOD).

Dengan tersedianya sistem transportasi perkotaan yang lebih baik seperti MRT ini, maka warga kota dapat semakin tergerak untuk memprioritaskan penggunaan transportasi umum ketimbang moda kendaraan pribadi. Dengan demikian, aktivitas berjalan kaki yang terbentuk dengan pola pergerakan/perpindahan antar moda transportasi (transit) semakin meningkat. Dampak ini akan mendorong perencanaan dan perancangan fasilitas MRT termasuk stasiun-stasiunnya untuk memikirkan fasilitas perpindahan antar moda sampai dengan fasilitas pejalan kaki yang *walkable*. Salah satu faktor yang dapat mendukung *walkability* pengguna moda transportasi umum yaitu kemudahan rute perjalanan. Kedekatan akses dari area-area bangkitan seperti perumahan menuju stasiun atau terminal transportasi umum akan mempengaruhi motivasi untuk menggunakan transportasi umum lebih optimal.

Kawasan Jl. MH. Thamrin Jakarta Pusat merupakan kawasan perkantoran yang berdampingan dengan kawasan permukiman dalam segala tingkatan sosial-ekonominya. Dengan konfigurasi akses ruang jalan yang tersedia sekarang ini, blok-blok perkantoran yang ada menjadi *barrier-area* bagi kawasan permukiman apabila dihubungkan dengan keberadaan stasiun MRT yang akan beroperasi di sana. Permasalahan ini yang menjadi latar belakang diajukannya penelitian

ini, agar ditemukan solusi aksesibilitas yang lebih baik sehingga keberadaan fasilitas MRT dapat merata melayani pengguna yang beraktivitas di sekitarnya. Membuka akses yang dapat menembus blok-blok perkantoran, akan menyediakan alternatif pilihan jalur sirkulasi.

Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan diteliti yaitu; Bagaimana kondisi aksesibilitas dan potensi permeabilitas kawasan perkantoran di Jl. MH. Thamrin Jakarta Pusat.

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi aksesibilitas di kawasan Jl. MH. Thamrin Jakarta Pusat terkait keberadaan fasilitas MRT di area tersebut. Penelitian ini mensimulasikan (dan menganalisis hasilnya) rekayasa konfigurasi ruang jalan untuk menemukan alternatif akses dari berbagai bangkitan aktivitas warga ke fasilitas MRT yang ada, melalui blok-blok perkantoran eksisting sebagai *barrier factor*-nya.

METODE

Kategori dan Lingkup Penelitian

Penelitian ini termasuk dalam kategori simulasi sintaksis ruang/hubungan ruang yang bersifat kuantifikasi dari fakta-fakta di lapangan yang kemudian dideskripsikan secara sistematis. Sehingga metode yang digunakan adalah kuantitatif – deskriptif, di mana data-data yang ditemukan diolah dengan melakukan pengukuran, dan penekanan pada angka-angka sebagai informasi hasil pengolahan data. Pendeskripsian bertujuan untuk mengemukakan temuan dalam penelitian secara akurat dan sistematis [1].

Variabel yang digunakan untuk melihat tingkat aksesibilitas pejalan kaki di kawasan yang diteliti meliputi; Struktur kawasan, jaringan ruang pejalan kaki (trottoar), dan nilai-nilai integrasi, konektivitas dan visibilitas, yang semuanya menjadi variabel terikat, sedangkan untuk variabel bebasnya adalah pergerakan pejalan kaki (*movement*), dan kegiatan-kegiatan lainnya yang mengokupasi ruang pejalan kaki di lokasi penelitian.

Objek Penelitian (Jenis material yang akan diteliti dan segi penelitian)

Objek penelitian adalah blok perkantoran di sepanjang Jl. MH. Thamrin Jakarta. Aspek penelitian meliputi :

1. Identifikasi dan deskripsi pola sirkulasi dan aksesibilitas kawasan Jl. MH. Thamrin, Jakarta Pusat, khususnya blok perkantoran.
2. Identifikasi dan deskripsi potensi permeabilitas di blok perkantoran Jl. MH. Thamrin, Jakarta Pusat.

Teknik Penentuan Kasus

Metode yang digunakan dalam pengambilan kasus penelitian adalah Metode *purposive Sampling* yaitu pengambilan data yang bertitik tolak pada penilaian peneliti bahwa sampel yang dipilih nantinya benar – benar representatif.

AKSESIBILITAS DAN PERMEABILITAS KAWASAN

Aksesibilitas adalah kemudahan dalam mencapai suatu kesempatan, yang dapat disinonimkan juga sebagai aktivitas, fungsi atau tujuan [2]. Raniasta menguraikan bahwa konsep aksesibilitas merupakan ukuran kemampuan seseorang untuk berpindah tempat/lokasi dengan mudah dalam suatu kawasan atau wilayah.[3]

Ukuran yang digunakan adalah kedekatan jarak dan waktu, serta keterjangkauan dalam hal biaya. Suatu tempat memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi jika jaraknya relatif dekat, dengan waktu tempuh yang relatif singkat, dengan biaya yang relatif terjangkau. Begitu juga sebaliknya, aksesibilitas menjadi penting bagi suatu kawasan, agar kawasan tersebut dapat berkembang akibat tingkat aksesnya yang baik.

Jarak dapat dijadikan pernyataan untuk mewakili aksesibilitas. Tinggi rendahnya dapat dilihat dari berdekatan atau berjauhnya tempat-tempat yang berhubungan. Apabila jarak yang ada berdekatan maka dapat disebutkan aksesibilitas antara kedua tempat yang berhubungan tersebut tinggi. Selain itu apabila berjauhan maka aksesibilitasnya rendah.

Mengutip Tolley dan Turton, hubungan yang terbentuk antara daerah asal (origin) dan tempat tujuan (destination) adalah komponen penting pembentuk aksesibilitas sehingga aksesibilitas dianggap sebagai kelancaran seseorang mencapai lokasi tertentu. [4] [5]

Kaitannya dengan pedestrian, aksesibilitas mengacu pada kemudahan pencapaian, dan berjalan kaki merupakan bentuk mobilitas dalam sistem aksesibilitas yang paling

mendasar. Dalam sistem transportasi publik, unsur pergerakan dengan berjalan kaki menjadi aspek yang terpenting yang merupakan alat penghubung antar moda angkutan satu dengan yang lain [3] [6]. Selain masalah kemudahan, Rob Krier menjabarkan beberapa kriteria lebih lengkap mengenai pencapaian atau aksesibilitas yakni antara lain; kedekatan, kemudahan, keterhubungan dan intensitas jalur.[7].

Mengutip dari Englebert, perpindahan dari satu titik ke titik lain dikenal dengan mobilitas. Mempercepat mobilitas berarti mempercepat pergerakan dengan cara mengurangi waktu yang dibutuhkan untuk berpindah dari satu titik ke titik lainnya. Dalam konteks berjalan kaki, pengurangan waktu tempuh atau peningkatan mobilitas dapat dicapai dengan adanya permeabilitas suatu lingkungan terhadap aktor-aktor pergerakan yang adalah pejalan kaki itu sendiri. Permeabilitas lingkungan diciptakan dari faktor-faktor seperti konektivitas dan aksesibilitas.

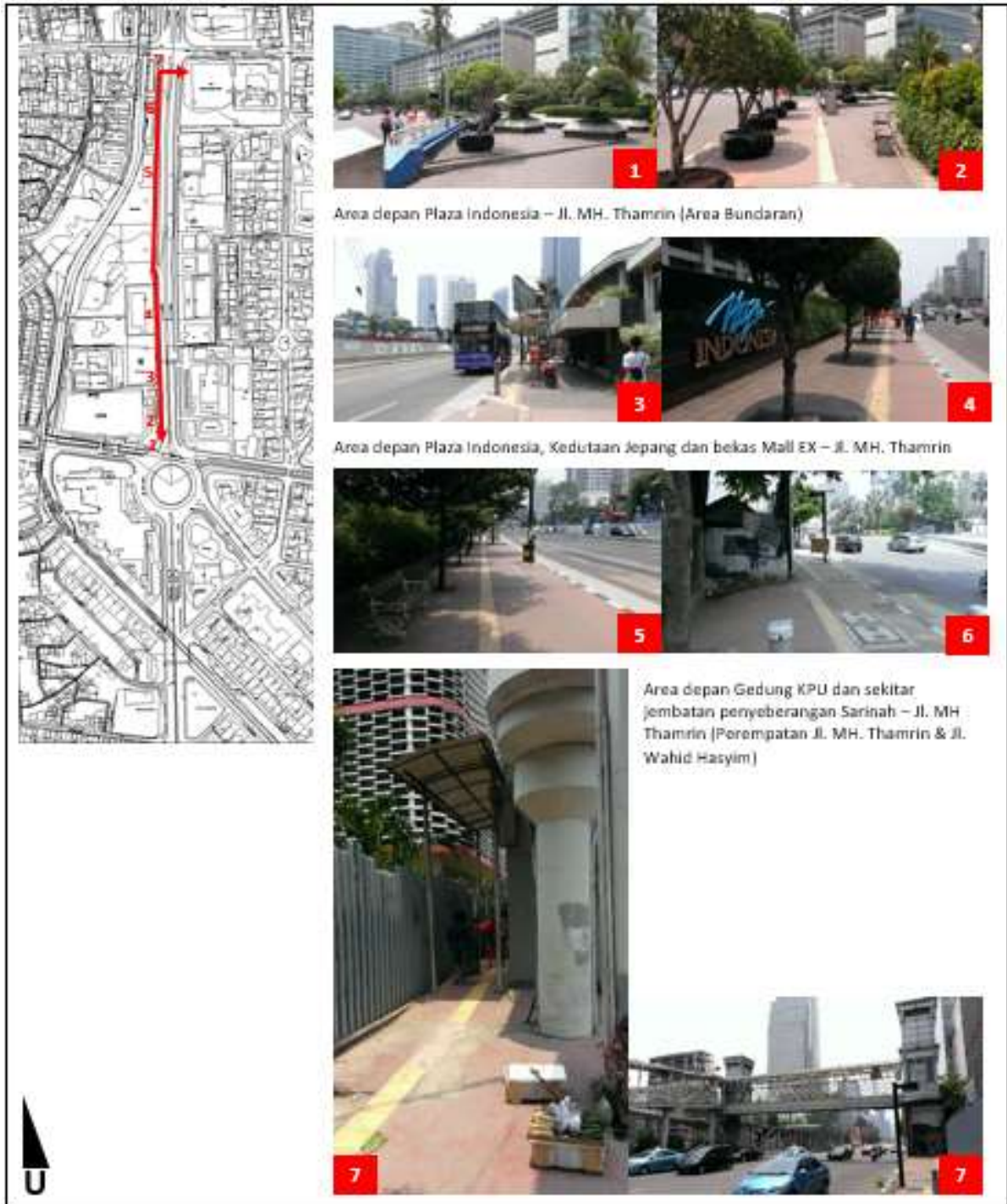
MRT KAWASAN JL. MH. THAMRIN JAKARTA

Mass Rapid Transit merupakan sistem angkutan/transportasi yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat, dengan beberapa bentuk antara lain berdasarkan jenis fisiknya yaitu; *Bus Rapid Transit* (BRT), *Light Rapid Transit* (LRT) dengan rel kereta listrik sebagai jalur untuk gerbong kereta kecil dan pendek seperti monorel, serta *Heavy Rail Transit* berbentuk kereta dengan gerbong lebih besar. Bentuk lainnya berdasarkan area pelayanan adalah; Metro berjenis *heavy rail transit* yang beroperasi di dalam kota atau *Commuter rail* yaitu jenis MRT yang mengangkut penumpang dari daerah pinggir kota (daerah penyangga/*sub-urban*) ke dalam kota dan mengantarkannya kembali.

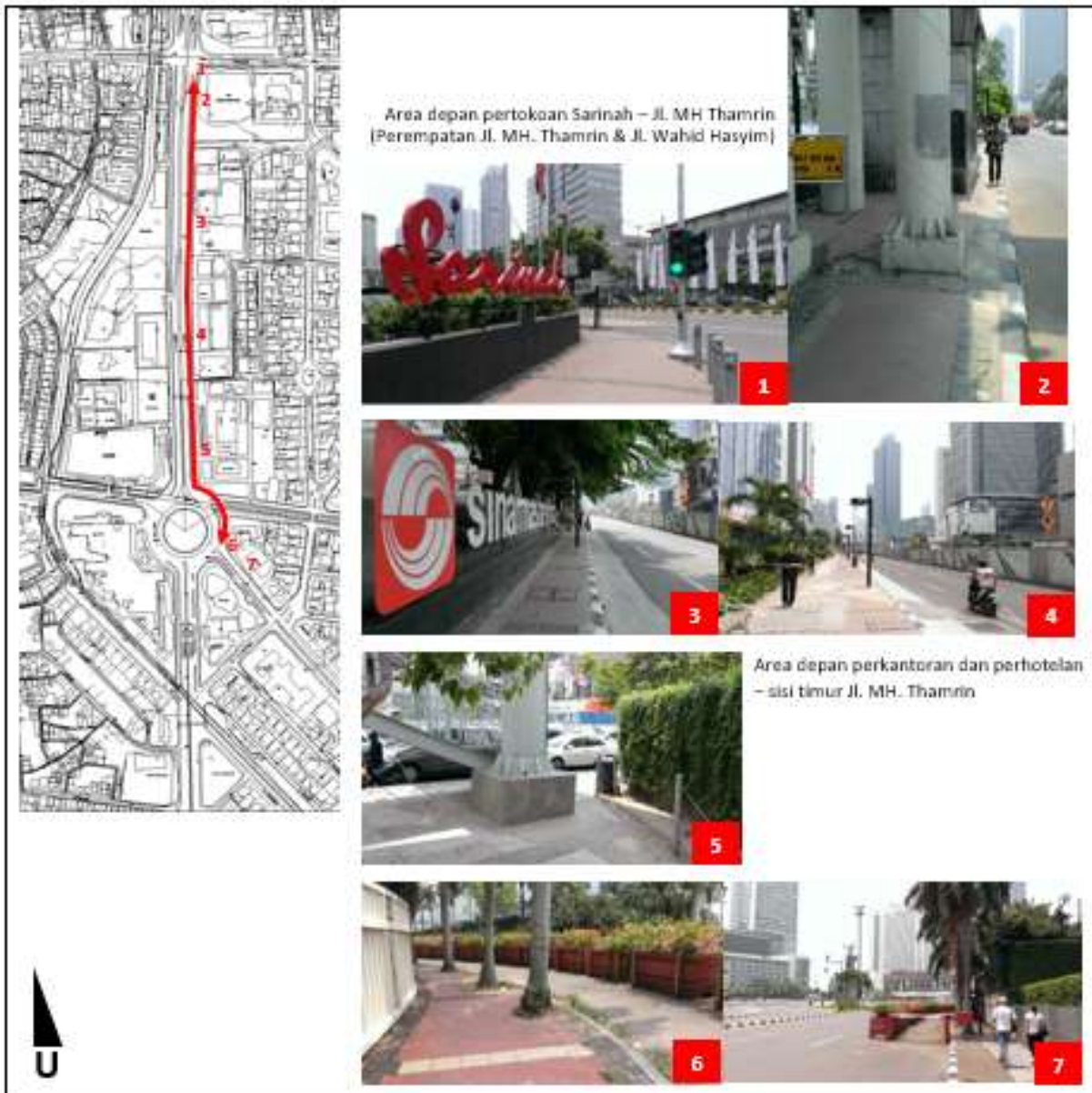
Pertumbuhan kota Jakarta yang tidak terkendali dengan salah satu dampaknya yaitu kemacetan lalu lintas memaksa pemerintah kota untuk mengimplementasikan sistem MRT ke dalam kota guna. Implementasi ini guna mengurai kemacetan yang apabila terlambat ditangani akan mengalami puncak kemacetan totalnya pada tahun 2020. Seperti yang telah banyak diberitakan sejak awal April 2014, Daerah Khusus Ibukota Jakarta telah mulai melakukan pembenahan sistem transportasi publik dalam kotanya, dengan mencanangkan proyek sistem transportasi massal untuk warga yang disebut MRT Jakarta. Proyek MRT Jakarta ini dilatarbelakangi studi Dinas

Perhubungan DKI Jakarta dan *Japan International Corporation Agency* (JICA) tahun 2004 yang melakukan kajian terhadap kondisi lalu lintas dan sistem transportasi kota Jakarta, yang memerlukan perbaikan disebabkan antara lain karena; pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor yang terus meningkat, dan terprediksi mengenai kondisi lalu lintas kota yang akan mengalami kemacetan total pada tahun 2020. Mengutip dari PT. MRT Jakarta dalam publikasinya; apabila kemacetan total tahun 2020 yang disebutkan di atas dibiarkan, dapat menyebabkan kerugian ekonomi sebesar Rp 65 miliar. Saat ini, moda transportasi publik yang ada di Jakarta didominasi oleh kendaraan pribadi, dan hanya menyisakan 2% saja bagi transportasi berbasis rel.

Kawasan Bundaran Hotel Indonesia (HI) menjadi titik permulaan dari dilaksanakannya tahap konstruksi stasiun MRT Jakarta. PT. MRT Jakarta memulai tahap konstruksi pada April 2014 dengan melakukan ground breaking untuk stasiun bawah tanah yang membentang tepat di depan Plaza Indonesia, kantor Kedutaan Jepang dan bekas Plaza EX. Dalam rangka pembangunan MRT Jakarta ini, kawasan Bundaran HI menjadi salah satu kawasan yang disasar untuk dikembangkan menjadi kawasan berbasis transit atau *Transit Oriented Development* (TOD).



Gambar 1. Kondisi jalur pedestrian sepanjang sisi barat Jl. MH. Thamrin Jakarta
(Sumber: Dokumentasi Aqli, 2017)

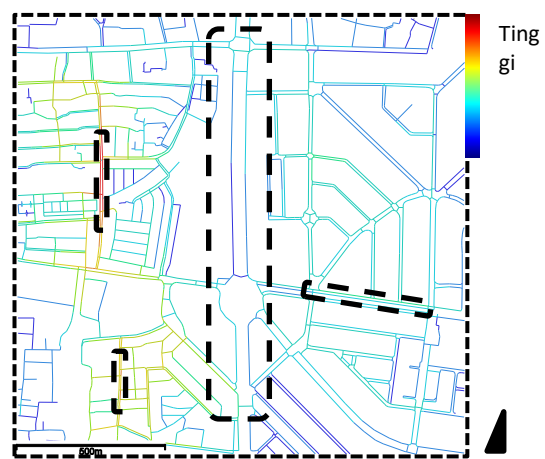


Gambar 2. Kondisi jalur pedestrian sepanjang sisi timur Jl. MH. Thamrin Jakarta
(Sumber: Dokumentasi Aqli, 2017)

ANALISIS

Tingkat Integrasi Jalur Pedestrian di Sekitar Jl. MH. Thamrin

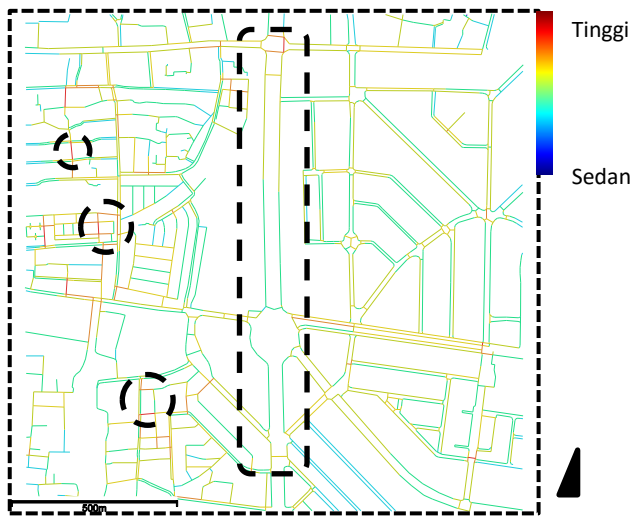
Analisis integrasi jalur pedestrian di sekitar batasan penelitian menggunakan aplikasi DepthmapX menghasilkan nilai-nilai sebagai berikut; nilai integrasi tertinggi yaitu sebesar 104,57 (nilai normalisasi untuk analisis korelasi; 2,03). Nilai integrasi paling rendah yaitu sebesar 6,19 (0,30). Rata-rata nilai integrasi yaitu sebesar 37,49 (1,55). Nilai integrasi dalam penelitian ini menunjukkan kedekatan relatif jalur pedestrian dengan keseluruhan jaringan dalam sistem konfigurasi jalur pedestrian ini.



Gambar 3. Analisis tingkat integrasi
(Sumber: Analisis, 2016)

Tingkat Keterhubungan Jalur Pedestrian di Sekitar Jl. MH. Thamrin

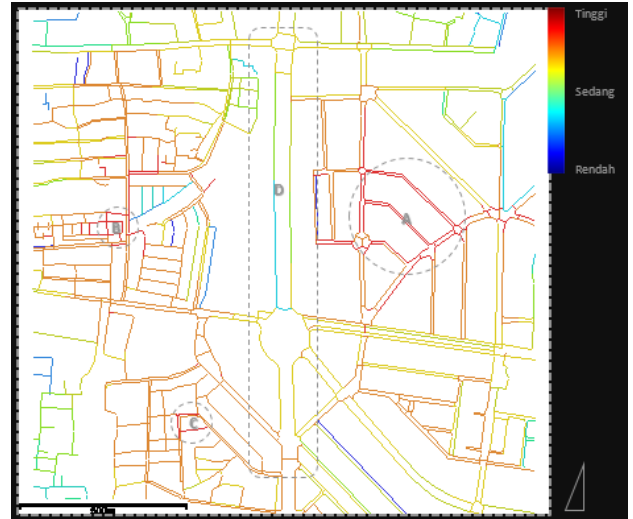
Keterhubungan masing-masing jalur pedestrian dalam konfigurasi dapat dianalisa dengan aplikasi DepthmapX dan menghasilkan penilaian *connectivity*. Nilai *connectivity* atau keterhubungan yang paling tinggi yaitu 6 dengan nilai normalisasi untuk analisa korelasi 0,95. Nilai keterhubungan dalam cakupan sedang yaitu bernilai 3 hingga 4 (0,77 hingga 0,84), dan nilai terendah yaitu 1 (0,60). Rata-rata nilai keterhubungan yaitu sebesar 2,73 atau dalam nilai normalisasinya sebesar 0,75.



Gambar 4. Analisis tingkat keterhubungan
(Sumber: Analisis, 2016)

Tingkat Kedalaman Jalur Pedestrian di sekitar Jl. MH. Thamrin

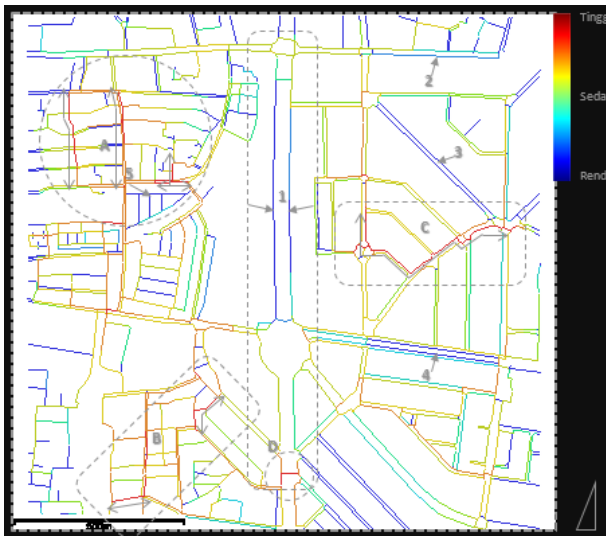
Dari aspek Depth atau kedalaman ruang jalur pedestrian di kawasan ini, analisis DepthmapX menghasilkan tingkatan kedalaman tertinggi dengan nilai sebesar 3,15 dan terendah sebesar 0,30. Rata-rata kedalaman jalur pedestrian dalam kawasan ini senilai 2,49. Analisis kedalaman dalam hal ini untuk mengetahui seberapa mudah atau seberapa dekat suatu ruang dapat diakses. Secara substansi nilai, nilai tertinggi dalam analisis ini berarti menunjukkan bahwa ruang jalur pedestrian yang ada sangat dalam untuk diakses, sebaliknya nilai yang rendah menunjukkan jalur pedestrian tersebut cukup dangkal atau tidak jauh untuk diakses.



Gambar 5. Analisis tingkat kedalaman
(Sumber: Analisis, 2016)

Potensi Keterpilihan Rute Berjalan Kaki

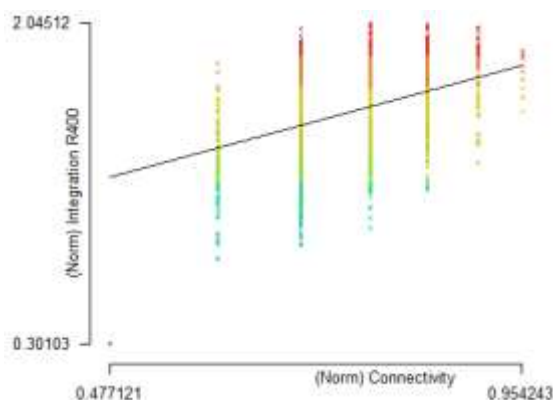
Analisis Choice dalam aplikasi DepthmapX (atau disebut juga dengan *betweenness*) menunjukkan bagaimana suatu jalan atau dalam hal ini jalur pedestrian berpotensi dipilih atau dilewati oleh semua kemungkinan rute terpendek dari ruang-ruang jalan ke ruang-ruang jalan yang lainnya, di dalam seluruh sistem konfigurasi yang dianalisa. Nilainya mewakili tingkat keterpilihan dalam setiap rute yang diambil. Dalam kawasan Bundaran HI dan sekitarnya jalur-jalur pedestrian yang memiliki tingkat keterpilihan paling tinggi untuk dilalui bernilai 3,80 sementara tingkat yang paling rendah sebesar 0,00 yang artinya jalur pedestrian tersebut tidak menjadi pilihan jalan yang dipilih untuk dilalui dalam satu rute perjalanan. Rata-rata keterpilihan jalur pedestrian di kawasan Bundaran HI dan sekitarnya adalah sebesar 2,51.



Gambar 6. Analisis tingkat keterpilihan
(Sumber: Analisis, 2016)

Tingkat Kemudahan Jaringan Jalur Pedestrian

Intelligibility merupakan tolak ukur hipotetis atas kemudahan pengguna ruang dalam memahami struktur ruang dalam suatu konfigurasi ruang. Dalam hal ini bagaimana pejalan kaki dapat memahami jaringan jalur-jalur pedestrian yang ada. Analisis *intelligibility* seperti yang terlihat dalam diagram *scatter* (gambar 7) menghasilkan angka regresi- R^2 yang rendah antara keterhubungan (*connectivity*) dan integrasi (*integration*) yaitu sebesar 0,170639 ($y = 1,27844x + 1,27844$). Dari nilai tersebut dapat diketahui bahwa korelasi antara keterhubungan dan integrasi jalur pedestrian di kawasan Bundaran HI dan sekitarnya lemah. Dengan demikian pemahaman konfigurasi jalur pedestrian secara keseluruhan akan sulit dibaca dan dipahami oleh pejalan kaki. Hal yang menjadi dampaknya adalah mudahnya pejalan kaki tersesat dalam melakukan perjalanan di jalur pedestrian.



Gambar 7. Analisis tingkat kemudahan jaringan jalur pedestrian (Sumber: Analisis, 2016)

PEMBAHASAN

Pada jalur pedestrian di kawasan Bundaran HI tingkat keterhubungan yang terjadi relatif rendah dan satu-satunya keterhubungan dengan nilai tinggi berada pada jalur penyeberangan di persimpangan Sarinah. Jalur-jalur pedestrian yang ada di sepanjang jalan MH. Thamrin dan Bundaran HI masih memiliki konektivitas yang rendah. Melihat dari konfigurasi, keterhubungan yang rendah terutama di Jl. MH. Thamrin disebabkan karena jalur pedestrian tersebut tidak memiliki hubungan dengan jalur pedestrian lain secara langsung.

Tingkat keterhubungan yang rendah dalam konfigurasi ini disebabkan karena susunan jalur pedestrian tersebut linier, dengan jalur yang cukup panjang. Jarak antar penghubung juga diamati dapat mempengaruhi besaran keterhubungan dan bergantung pada jaraknya. Penghubung yang dimaksud adalah Jembatan penyeberangan orang ex-halte TransJakarta Bundaran HI dan Jembatan penyeberangan halte TransJakarta Tosari, yang jarak satu sama lainnya cukup jauh.

Berdasarkan tingkat integrasinya posisi jalur pedestrian di sisi barat Jl. MH. Thamrin di sisi utara Bundaran HI, nampak terpisah dari keseluruhan konfigurasi. Ruas jalurnya yang cukup panjang tanpa ada penghubung ke jalur-jalur lain di sekitarnya menjadikan jalur tersebut tidak berintegrasi.

Jalur pedestrian di Bundaran HI dan sepanjang jalan MH. Thamrin juga memiliki potensi keterpilihan (*choice*) yang sangat rendah hingga sedang. Tingkat keterpilihan yang rendah tersebut berada pada jalur pedestrian di timur dan barat Jl. MH. Thamrin di utara Bundaran HI. Semakin mendekati persimpangan di utara (Sarinah) dan selatan (Bundaran HI), tingkat keterpilihan jalur pedestrian yang ada juga rendah.

Sebagai jalur pedestrian yang penting dalam di kawasan Bundaran HI, jalur pedestrian ini secara konfigurasi belum menjadi pilihan utama untuk dilalui dalam rute perjalanan. Jalur pedestrian yang ada secara dimensi masih terlalu panjang hingga jarak tempuh yang harus dilalui cukup jauh untuk ditempuh menuju tujuan tertentu. Tidak banyak pilihan rute selanjutnya yang dapat segera diambil ketika melalui jalur pedestrian tersebut.

Dalam cakupan konfigurasi yang terbatas (tanpa melihat analisis jalur pedestrian di

sekitarnya), potensi keterpilihan jalur pedestrian yang tinggi dapat diperoleh di jembatan penyeberangan orang halte TransJakarta Tosari saja seperti pada analisis sebelumnya. Area Bundaran di Jalan MH. Thamrin ini menjadikan jalur pedestrian yang ada sebagai jalur berpotensi paling dipilih dalam analisis tersebut karena terdapat beberapa persimpangan yang menghubungkan banyak kemungkinan rute perjalanan.

KESIMPULAN

Berikut beberapa hal yang dapat disimpulkan dari penelitian ini;

1. Tingkat aksesibilitas jalur pedestrian di kawasan Bundaran HI dan sekitarnya secara umum adalah:
 - a. Tingkat aksesibilitas yang tinggi berada pada kawasan dengan ciri konfigurasi jalur yang kompleks dan memiliki jarak antar persimpangan yang berdekatan, atau secara rute perjalanan memiliki lebih banyak pilihan-pilihan jalur berjalan kaki. Jarak tempuh dalam jalur pedestrian dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi adalah sebesar 100 hingga 200 meter.
 - b. Tingkat aksesibilitas yang rendah berada pada kawasan dengan ciri konfigurasi jalur pedestrian yang memiliki jarak tempuh jalur lebih jauh dan tidak banyak memiliki pilihan-pilihan rute. Jarak tempuh jalur pedestrian dengan tingkat aksesibilitas yang rendah adalah sebesar 400 meter ke atas.
2. Tingkat aksesibilitas jalur pedestrian di sepanjang Jl. MH. Thamrin yang menjadi jalur penghubung pedestrian ke stasiun MRT Bundaran HI dari tempat-tempat di sekitarnya masih memiliki tingkat aksesibilitas yang rendah. Faktor-faktor yang menyebabkan rendahnya tingkat aksesibilitas jalur pedestrian tersebut antara lain:
 - a. Jalur pedestrian memiliki panjang ruang jalan yang besar sehingga jarak dan waktu tempuh menjadi lebih jauh dan lama (panjang jalur lebih dari 400 meter).
 - b. Jalur pedestrian sepanjang Jl. MH. Thamrin tidak banyak memiliki hubungan langsung dengan jalur pedestrian di jaringan jalan sekitarnya.
 - c. Jalur pedestrian sepanjang Jl. MH. Thamrin tidak menjadi jalur terpilih untuk menempuh perjalanan menuju tujuan tertentu, sehingga jalur pedestrian ini

hanya melayani fungsi-fungsi disekitarnya saja yakni perkantoran dan area komersial terbatas.

3. Dengan tingkat aksesibilitas yang masih rendah maka dapat dideskripsikan bahwa fungsi jalur pedestrian di sepanjang dan sekitar Jl. MH. Thamrin Jakarta Pusat (kawasan sisi timur Bundaran HI) masih rendah. Melihat dari intensitas pergerakannya pun penggunaan jalur pedestrian di Jl. MH. Thamrin khususnya di sekitar Bundaran HI juga rendah. Dengan intensitas yang rendah ini terlihat jalur pedestrian yang ada masih sebatas melayani fungsi perkantoran dan pusat perniagaan di sekitarnya, padahal jalur pedestrian pada bagian ini strategis sebagai titik-titik pemberhentian dan keberangkatan transportasi umum.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (LPPM) Universitas Muhammadiyah Jakarta yang telah membiayai penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Darjosanjoto, E. T. (2006). *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Permukiman*. Surabaya: ITS Press.
- [3] Ralianista, Y.S. (2015). *Pengembangan Kawasan Stasiun Tuwu Yogyakarta berbasis Transit dengan pendekatan Aksesibilitas*. Yogyakarta: Tesis Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.
- [4] Tolley, R.S. dan Turton, B.J. (1995). *Transport Systems, Policy and Planning: a Geographical Approach*. Michigan: Longman
- [5] Putro, A.R. (2013). *Aksesibilitas Halte Trans Jogja terhadap Potensi Kawasan*. Yogyakarta: Tesis Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.
- [6] Fruin, J. (1979). *Pedestrian Planning and Design*. New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planner, Inc.
- [7] Krier, R. (1979). *Urban Space*. Michigan: Rizzoli International Publications.

