

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai gambaran umum wilayah studi penelitian yaitu Jalan Raya Margonda yang terletak di Kota Depok, Kecamatan Beji.

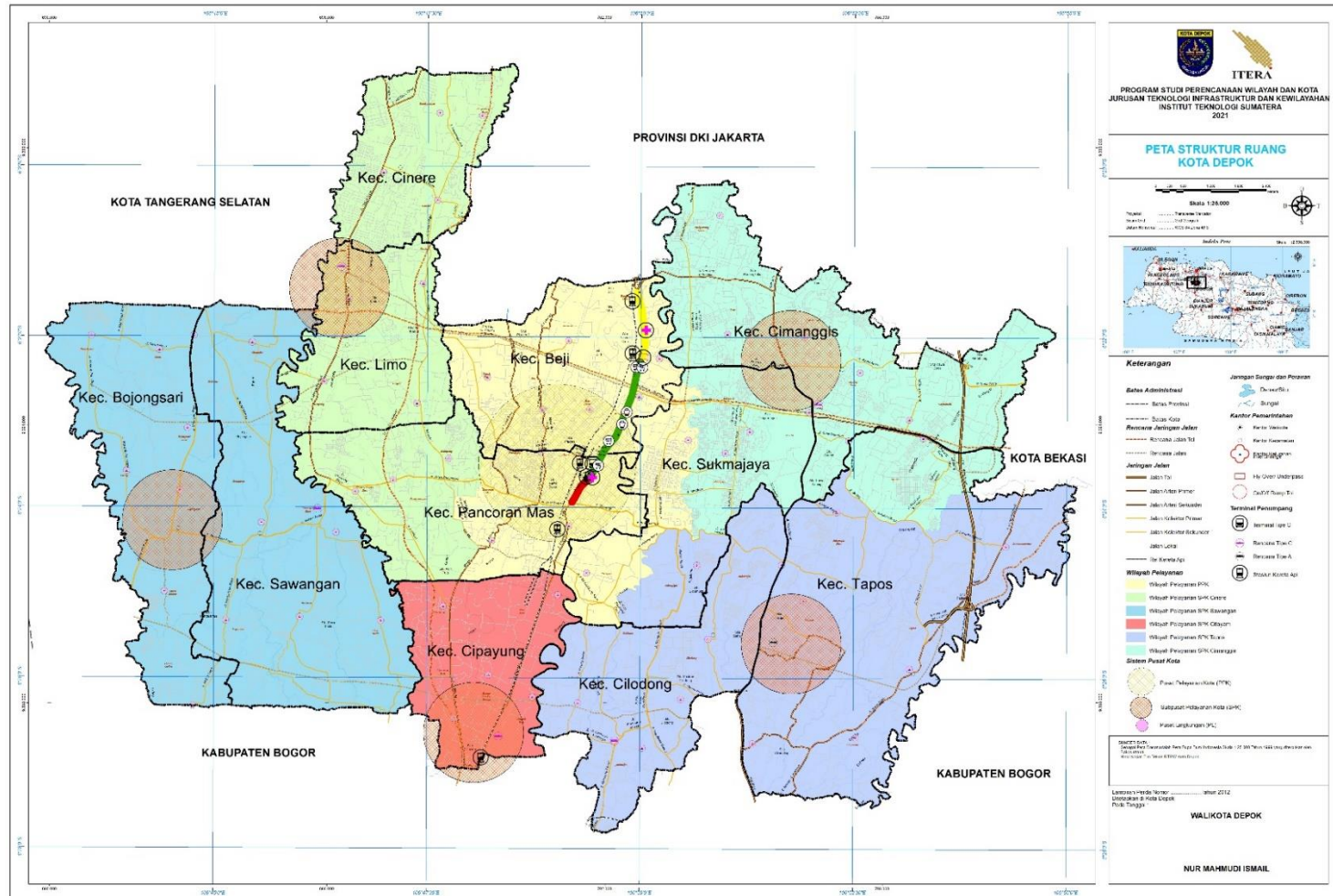
3.1 Gambaran Umum Administrasi Kota Depok

Kota Depok merupakan daerah dataran rendah dengan ketinggian 77–150 meter diatas permukaan air laut (DPAL), yang merupakan dataran rendah perbukitan bergelombang lemah. Secara geografis Kota Depok terletak pada koordinat 6° 19' 00" – 6° 28' 00" Lintang Selatan dan 106° 43' 00" – 106° 55' 30" Bujur Timur. Secara geografis, Kota Depok berbatasan langsung dengan Kota Jakarta atau berada dalam lingkungan wilayah Jabotabek. Luas wilayah Kota Depok, adalah berupa daratan seluas 200,29 km². Pada tahun 1999, wilayah Kota Depok terdiri dari enam wilayah kecamatan, berdasarkan undang-undang no. 15 tahun 1999 yang mencakup 63 kelurahan. Kecamatan Tapos merupakan kecamatan yang terluas wilayahnya yaitu 33,26 km². Kecamatan Cinere yang terkecil luas wilayah yaitu 10,55 km². Enam kecamatan tersebut adalah:

1. Kecamatan Sawangan.
2. Kecamatan Pancoran Mas.
3. Kecamatan Sukmajaya.
4. Kecamatan Cimanggis.
5. Kecamatan Beji
6. Kecamatan Limo

Kota Depok sendiri dialiri oleh sungai-sungai besar yaitu Sungai Ciliwung dan Cisadane serta 13 sub Satuan Wilayah Aliran Sungai. Disamping itu terdapat pula 25 situ. Data luas situ pada tahun 2005 sebesar 169,68 Ha, dengan kualitas air rata-rata buruk akibat tercemar. Kondisi topografi berupa dataran rendah bergelombang dengan kemiringan lereng yang landai menyebabkan masalah banjir di beberapa wilayah, terutama kawasan cekungan antara beberapa sungai yang mengalir dari selatan menuju utara: Kali Angke, Sungai Ciliwung, Sungai Pesanggrahan dan Kali

Cikeas. Kota Depok selain merupakan Pusat Pemerintahan yang berbatasan langsung dengan Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta juga merupakan wilayah penyangga Ibu Kota Negara yang diarahkan untuk kota pemukiman, kota pendidikan, pusat pelayanan perdagangan dan jasa, kota pariwisata dan sebagai kota resapan air. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok, sistem pusat pelayanan Kota Depok terdiri dari pusat pelayanan kota (PPK), sub pusat pelayanan kota (SPK) dan pusat lingkungan (PL). Pusat pelayanan Kota Depok yaitu terletak pada Kecamatan Beji, Kecamatan Pancoran Mas dan Kecamatan Sukmajaya. Untuk sub pusat pelayanan kota (SPK) Kota Depok terdiri dari SPK Cinere, SPK Sawangan, SPK Cipayung, SPK Tapos dan SPK Cimanggis.



Sumber: Hasil Analisis ArcGis, 2019

GAMBAR 3.1
PETA ADMINISTRASI KOTA DEPOK

Menurut Kota Depok dalam angka tahun 2019, kepadatan penduduk di Kota Depok tahun 2018 meningkat dibandingkan tahun 2017 yaitu 11.635 jiwa/km² dibandingkan sebelumnya yaitu 11.256 jiwa/km². Kepadatan Penduduk di 11 kecamatan bervariasi dengan kepadatan tertinggi terletak di Kecamatan Sukmajaya yaitu sebesar 17.947 jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Sawangan sebesar 6.324 jiwa/Km². Berdasarkan data pertumbuhan penduduk tahun 2018, jumlah penduduk di Kota Depok yang memiliki jenis kelamin laki-laki lebih dominan dibanding perempuan dimana jumlah penduduk laki-laki sebanyak 1.173.102 jiwa dan perempuan sebanyak 1.157.231 jiwa. Berikut dijelaskan lebih rinci melalui tabel jumlah penduduk di setiap kecamatan berdasarkan jenis kelamin di Kota Depok.

TABEL III.1
JUMLAH PENDUDUK KOTA DEPOK

No	Kecamatan	Jenis Kelamin		Jumlah Penduduk
		Laki-laki	Perempuan	
1	Sawangan	84.239	81.392	165.631
2	Bojong Sari	67.822	65.860	133.682
3	Pancoran Mas	141.830	140.337	282.167
4	Cipayung	87.037	84.420	171.457
5	Sukmajaya	154.338	157.041	311.379
6	Cilodong	84.562	83.003	167.565
7	Cimanggis	163.834	160.509	324.343
8	Tapos	145.498	144.311	289.809
9	Beji	112.487	109.885	222.372
10	Limo	59.616	58.274	117.890
11	Cinere	71.839	72.199	144.038
Jumlah		1.173.102	1.157.231	2.330.333

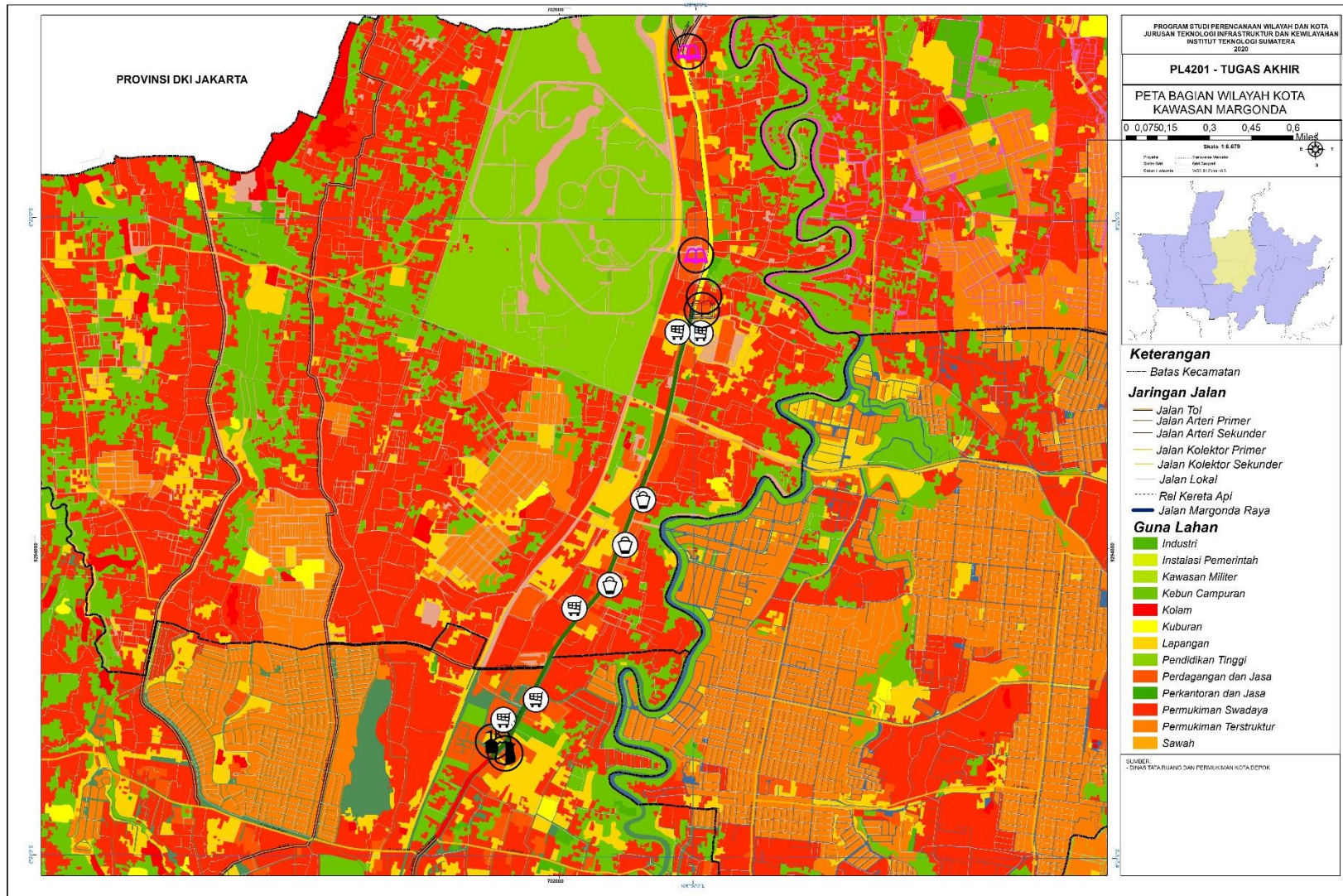
Sumber: BPS Kota Depok, 2019

Berdasarkan data yang didapatkan dari Badan Pusat Statistika (BPS) Kota Depok, kondisi jalan yang terdapat di Kota Depok terbilang sudah cukup baik dimana jalan sepanjang 530,15 km yang terdiri dari jalan yang dikelola pemerintah daerah, pemerintah pusat dan pemerintah provinsi yang melintasi Kota Depok terdapat 502,65 km jalan dengan kondisi yang baik dan 1,34 km jalan dengan kondisi rusak berat serta 26,16 km jalan dengan kondisi sedang dan rusak ringan. Menurut Kota Depok dalam angka tahun 2019, angkutan umum banyak digunakan

masyarakat Kota Depok. Angkutan kota (angkot) sebagai salah satu sarana angkutan umum yang menghubungkan antar wilayah kecamatan di Kota Depok sesuai dengan rute izin trayeknya. Sebanyak 2.884 trayek angkot dalam kota menjadi sarana angkutan penumpang antar kecamatan di Kota Depok.

3.2 Gambaran Umum Kawasan Margonda

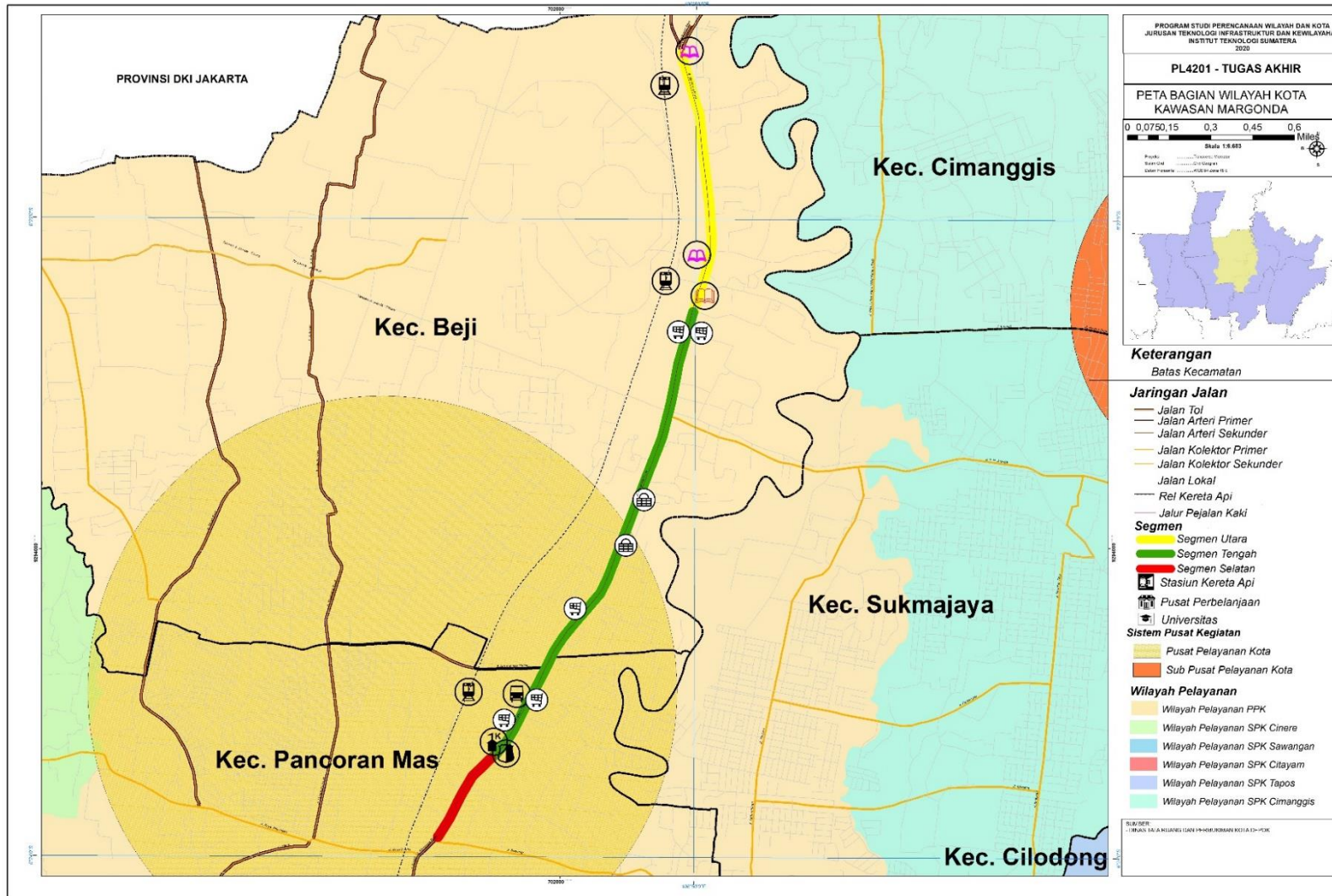
Kawasan Margonda merupakan salah satu kawasan di Kota Depok yang sangat padat hal tersebut dikarenakan Kawasan Margonda merupakan salah satu akses penghubung wilayah Kota Depok dengan DKI Jakarta. Kawasan Margonda merupakan kawasan dengan kepadatan yang cukup padat dengan fungsi kawasan *mix used*, namun didominasi oleh perdagangan dan jasa. Selain itu terdapat pula kawasan Pendidikan serta kawasan pemerintahan di Kota Depok. Rute Jalan Margonda Raya juga merupakan salah satu rute teramai dan terpadat di Kota Depok, selain menjadi salah satu rute penghubung antara Kota Depok dan DKI Jakarta, wilayah yang dilalui Kawasan Margonda juga merupakan salah satu pusat Kota Depok. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok Tahun 2012-2032 menyatakan bahwa kawasan margonda merupakan kawasan Pusat Pelayanan Kota (PPK) serta merupakan kawasan strategis dari sudut kepentingan ekonomi. Luas wilayah PPK Margonda adalah 2.910,02 Hektar. Dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Depok, kawasan masuk kedalam BWK atau Bagian wilayah kota dengan tujuan penataan ruang adalah menciptakan kawasan margonda sebagai kawasan perdagangan regional, jasa, Pendidikan, dan simbol utama Kota Depok sebagai pemicu perkembangan aktivitas ekonomi (*urban center for business and civilization*). Ruang lingkup wilayah dari BWK Margonda meliputi Kecamatan Beji, Kecamatan Pancoran Mas serta Kecamatan Sukmajaya. Dalam RTRW Kota Depok, Kawasan Margonda masuk kedalam Kawasan Strategis dari sudut kepentingan ekonomi oleh karena itu, saat ini Kawasan Margonda merupakan salah satu kawasan perdagangan dan jasa, hal tersebut diperkuat dengan kondisi eksisting kawasan margonda yang didominasi oleh bangunan perdagangan dan jasa berupa ruko serta pertokoan. Selain itu, terdapat 5 pusat perbelanjaan yang terdapat di kawasan margonda. Kawasan Margonda juga terdapat dua universitas terbesar di Kota Depok yaitu Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma. Kawasan Margonda.



Sumber: Hasil Analisis ArcGis, 2020

GAMBAR 3.2
PETA GUNA LAHAN KAWASAN MARGONDA

Pada peta diatas dijelaskan mengenai guna lahan Kawasan Margonda khususnya pada Jalan Margonda Raya. Terlihat pada gambar tersebut bahwa penggunaan lahan Kawasan Margonda terdiri dari perdagangan dan jasa, permukiman terstruktur, perkantoran dan jasa serta Pendidikan tinggi. Penggunaan lahan perdagangan dan jasa pada Kawasan Margonda terdiri dari bangunan pertokoan serta yang terdapat di sepanjang Jalan Margonda Raya. Penggunaan lahan sebagai perdagangan dan jasa merupakan salah satu usaha dalam mewujudkan tujuan Kawasan Margonda sebagai pemicu perekonomian Kota Depok. Bangunan pertokoan serta ruko pada Kawasan Margonda terletak pada segmen tengah yang merupakan segmen *"Margonda Centre of Business-park"*. Pada kawasan tersebut juga terdapat pusat perbelanjaan terbesar di Kota Depok. Selain perdagangan dan jasa, penggunaan lahan di Kawasan Margonda juga terdapat kawasan Pendidikan tinggi dengan warna hijau yang merupakan bangunan Universitas Indonesia serta Universitas Gunadarma. Penggunaan lahan tersebut terdapat pada segmen utara yang merupakan segmen *"Margonda Education & office park"*. Selanjutnya merupakan fungsi lahan berupa perkantoran dan jasa dengan warna hijau tua. Fungsi lahan tersebut merupakan gedung pemerintahan Kota Depok yang terdapat di Kawasan Margonda. Pada kawasan tersebut merupakan kawasan yang masuk kedalam segmen selatan yaitu *"Depok City Hall & Office Park"*. Berikutnya akan dijelaskan mengenai peta Kawasan Margonda serta pembagian segmen pada Jalan Margonda Raya berdasarkan fungsi kawasannya.



Sumber: Hasil Analisis ArcGis, 2020

GAMBAR 3.3
PETA KAWASAN MARGONDA

Pada gambar tersebut terlihat 3 segmen yang telah ditentukan sesuai dengan ketentuan RTBL Kota Depok Tahun 2012, segmen tersebut ditentukan berdasarkan karakteristik masing-masing wilayah. terdapat 3 segmen penting yaitu segmen utara, segmen tengah serta segmen selatan. Karakteristik kawasan ditunjukkan dengan adanya beberapa kegiatan di masing-masing segmen. Pada segmen utara merupakan segmen dengan fungsi kawasannya berupa Pendidikan, hal tersebut ditunjukkan dengan terdapatnya 2 universitas di Kota Depok, yaitu Universitas Indonesia serta Universitas Gunadarma. Namun, pada kawasan tersebut juga terdapat beberapa bangunan perdagangan dan jasa. Pada segmen tengah merupakan segmen dengan fungsi kawasannya berupa perdagangan dan jasa, hal tersebut dibuktikan dengan terdapatnya beberapa bangunan yang menunjang perdagangan dan jasa seperti ruko dan pertokoan serta pusat perbelanjaan. Dan pada segmen selatan merupakan kawasan dengan karakteristik kawasannya berupa pusat pemerintahan. Hal tersebut dibuktikan dengan terdapatnya Kantor Walikota Depok serta beberapa kantor SKPD yang terdapat pada kawasan di segmen selatan.

3.2.1 Gambaran Umum Segmen Utara

Segmen utara pada Kawasan Margonda merupakan segmen yang terletak di sepanjang bundaran Universitas Indonesia sampai Jalan Karet di Jalan Margonda, Kota Depok. Panjang kawasan tersebut yaitu 1,3 km dengan fungsi kawasannya berupa perkantoran dan Pendidikan. Pada segmen utara disebut juga sebagai kawasan “*Margonda Education & office park*” dengan kegiatan penunjangnya adalah aktivitas Pendidikan serta perkantoran. Pada segmen utara terdapat beberapa pusat Pendidikan yang terdapat di Kota Depok yaitu Universitas Gunadarma, Universitas Indonesia serta terdapat Sekolah Dasar yang terletak tepat di Kawasan Margonda. Dengan terdapatnya kegiatan Pendidikan tersebut maka segmen utara dapat dikatakan sebagai segmen penunjang kegiatan Pendidikan di Kawasan Margonda. Selain pusat Pendidikan tersebut, pada segmen utara juga terdapat beberapa kegiatan penunjang kegiatan perdagangan dan jasa berupa pertokoan serta gedung perkantoran. Sesuai dengan tujuan kawasan margonda sebagai pemicu aktivitas ekonomi Kota Depok, maka pada segmen utara juga terdapat beberapa bangunan yang dapat menunjang perekonomian. Pada segmen utara, pergerakan pedestrian yang melewati segmen tersebut mengalami peningkatan pada pagi, siang

dan sore hari. Hal terdapat dikarenakan banyaknya mahasiswa yang melakukan kegiatan berjalan kaki untuk menuju kampus yang terdapat di segmen utara Kawasan Margonda. Selain itu, rata-rata pedestrian yang melewati segmen utara merupakan masyarakat yang akan menuju stasiun *commuter line* pondok cina. Ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki di segmen utara belum sepenuhnya tersedia. Kondisi fasilitas jalur pejalan kaki di segmen utara dalam kondisi yang kurang baik serta memiliki banyak hambatan. Pada fasilitas untuk pengguna berkebutuhan khusus, terdapat beberapa bagian pada jalur pejalan kaki yang belum dilengkapi jalur untuk difabel dan pada fasilitas penunjang terdapat 5 komponen fasilitas yang belum tersedia pada segmen utara.



Sumber: hasil observasi, 2020

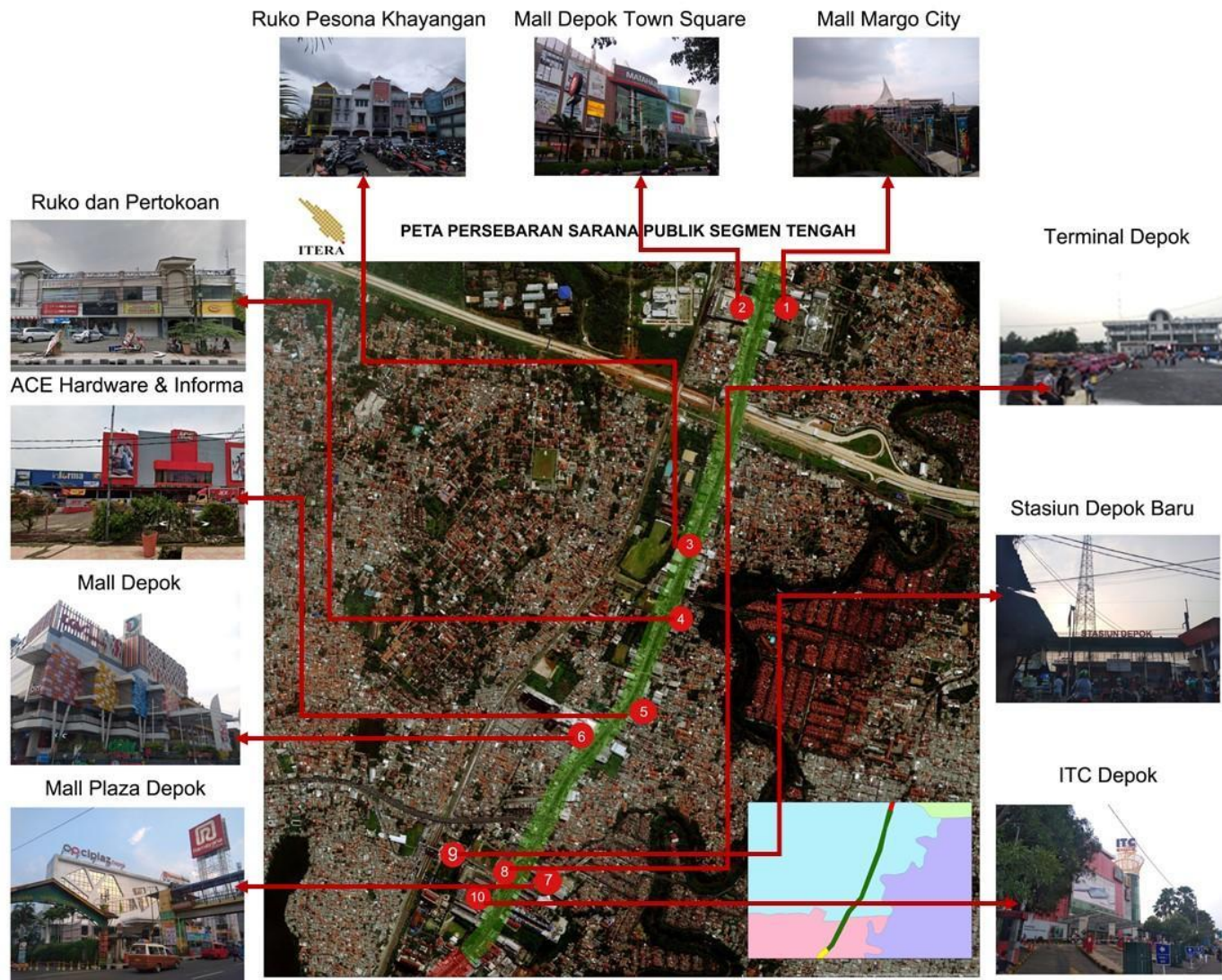
GAMBAR 3.4
PETA PERSEBARAN SARANA PUBLIK SEGMENT UTARA

Pada gambar peta diatas terlihat bahwa pada segmen utara terdapat beberapa kegiatan yang menjadi salah satu faktor penunjang kegiatan pendidikan pada segmen utara Kawasan Margonda, Kota Depok. Pada segmen utara Kawasan Margonda terdapat 2 (dua) kegiatan pendidikan berupa Universitas Gunadarma dan terdapat SD Pondok Cina 1. Selain itu, pada segmen utara terdapat pula 2 (dua) stasiun *commuter line* yang dapat melayani masyarakat Kota Depok yaitu stasiun pondok cina dan stasiun Universitas Indonesia. Stasiun *commuter line* tersebut merupakan stasiun yang sering dikunjungi oleh masyarakat Kota Depok, sehingga kedua stasiun tersebut merupakan stasiun yang memiliki kepadatan cukup tinggi. Segmen utara pada Kawasan Margonda juga terdapat rumah sakit yang mampu melayani masyarakat Kota Depok yaitu Rumah Sakit Bunda Margonda. Pada segmen utara Kawasan Margonda juga terdapat sarana publik berupa toko buku gramedia yang merupakan toko buku terbesar di Kota Depok. Oleh karena itu, pada segmen utara Kawasan Margonda merupakan salah satu segmen yang ramai dikunjungi oleh mahasiswa/pelajar. Selain itu, di sepanjang segmen utara Kawasan Margonda juga terdapat ruko dan pertokoan yang menjadi salah satu penunjang kegiatan perdagangan dan jasa di Kawasan Margonda, Kota Depok.

3.2.2 Gambaran Umum Segmen Tengah

Pada segmen selatan merupakan segmen yang terletak di sepanjang Jalan karet hingga kantor walikota, Kota Depok. Segmen tengah merupakan segmen terpanjang pada ruang lingkup penelitian ini. Panjang segmen tengah yaitu 3,1 km dengan fungsi kawasan berupa perdagangan dan jasa. Segmen tengah juga disebut dengan "*Margonda Centre of Business-park*", dengan kegiatan aktivitas perdagangan dan jasa dalam bentuk *Mall*, *superstore*, serta pertokoan atau ruko. Segmen tengah merupakan segmen dengan fungsi kawasan tunggal yaitu hanya berupa perdagangan dan jasa yang terdiri dari 5 pusat perbelanjaan serta pertokoan dan ruko yang terdapat di sepanjang jalan pada segmen tengah. Pada segmen tengah, fungsi kawasannya hanyalah perdagangan dan jasa tanpa adanya fungsi kawasan lain seperti Pendidikan ataupun perkantoran. Selain dengan adanya pusat perbelanjaan dan pertokoan atau ruko di segmen tersebut, segmen tengah juga terdapat 2 stasiun *commuter line* yang sering dikunjungi oleh masyarakat Kota Depok. Kedua stasiun tersebut merupakan stasiun terpadat, hal tersebut

dikarenakan jaraknya yang cukup dekat dengan pusat Kota Depok serta akses transportasi untuk menuju stasiun tersebut sangat mudah. Selain itu, stasiun *commuter line* tersebut berjarak sangat dekat dengan beberapa universitas yang terdapat di Kota Depok. Pergerakan pedestrian pada segmen tengah bertumpu pada pusat perbelanjaan yang terdapat pada segmen tengah. Banyak pedestrian yang melakukan kegiatan berjalan kaki untuk pindah dari satu mall ke mall lainnya. Salah satunya adalah pada mall Depok Town Square dan mall Margo City yang letaknya berhadapan dan jaraknya dekat dengan stasiun *commuter line* pondok cina. Oleh karena itu, banyak pedestrian yang melakukan kegiatan berjalan kaki pada segmen tengah. Ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki pada segmen tengah, ketersediannya masih kurang, hal tersebut dikarenakan banyak fasilitas pendukung jalur pejalan kaki di segmen tengah yang belum terpenuhi. Pada fasilitas utama, terdapat beberapa fasilitas yang kondisinya terbilang cukup buruk serta memiliki banyak hambatan. Kondisi fasilitas untuk pengguna berkebutuhan khusus pada segmen tengah terdapat beberapa jalur pejalan kaki yang belum dilengkapi jalur difabel serta beberapa kondisi jalur difabel tersebut dalam kondisi yang kurang baik serta tidak aman untuk dilewati. Dan untuk fasilitas penunjang, pada segmen tengah ketersediaannya belum terpenuhi bahkan pada segmen tengah belum tersedia fasilitas halte.



Sumber: hasil observasi, 2020

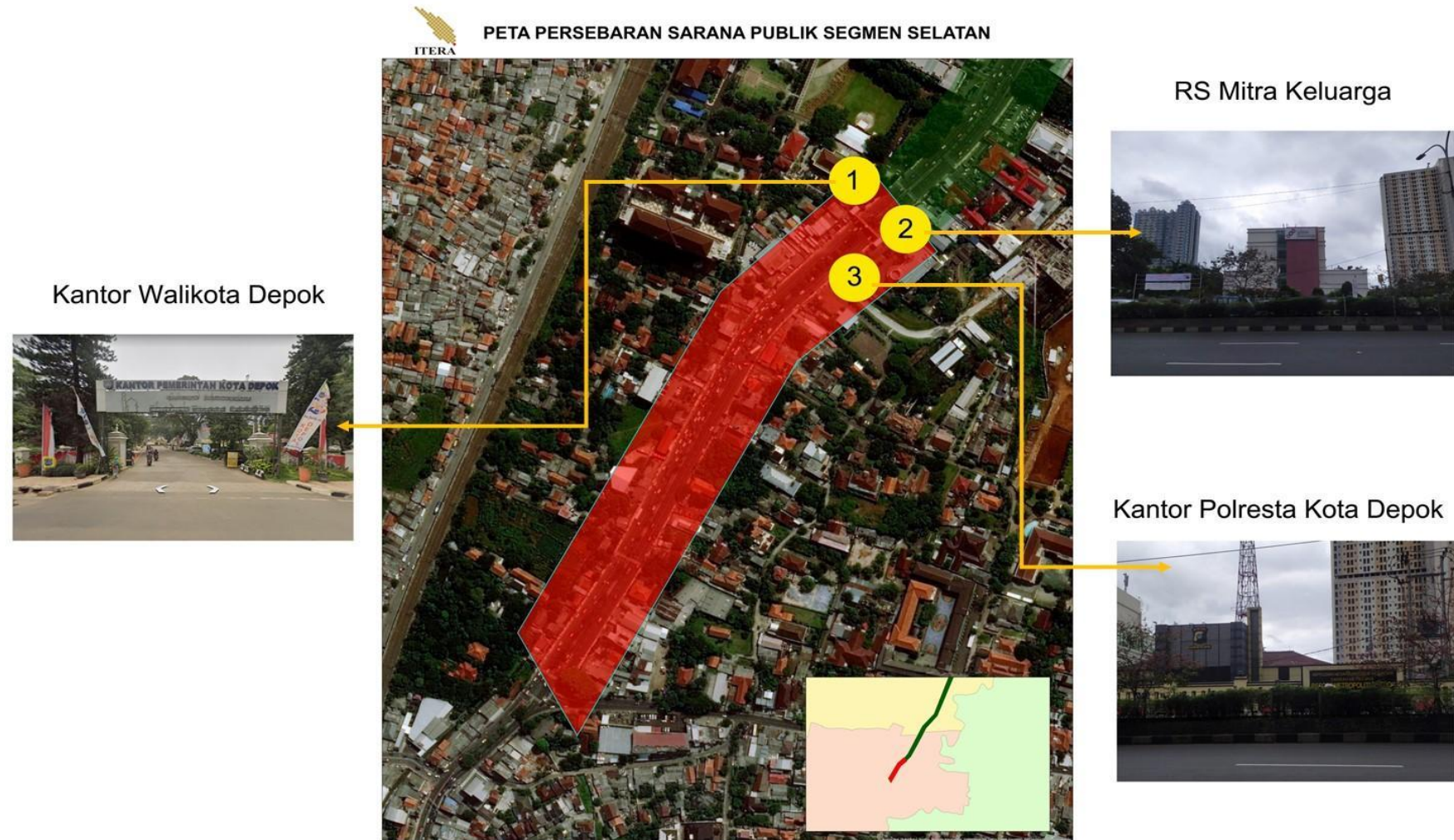
GAMBAR 3.5
PETA PERSEBARAN SARANA PUBLIK SEGMENT TENGAH

Pada peta terlihat bahwa persebaran sarana publik pada segmen tengah dapat dikatakan cukup padat dan dipenuhi dengan beberapa pusat perbelanjaan serta simpul transportasi lainnya. Selain itu, terlihat pula bahwa pada segmen tengah Kawasan Margonda terdapat simpul transportasi berupa terminal depot yang letaknya tidak jauh dari stasiun *commuter line* Depok Baru serta pusat perbelanjaan ITC Depok. Terminal tersebut merupakan salah satu terminal tipe B sesuai dengan fasilitas pelayanan yang diberikan terhadap operator angkutan. Terminal tersebut saat ini hanya melayani pelayanan terhadap angkutan umum dan tidak melayani angkutan antar kota antar provinsi. Dengan adanya beberapa sarana publik yang dapat menunjang perekonomian Kota Depok, maka dengan ditingkatkannya pelayanan fasilitas pejalan kaki masyarakat Kota Depok dapat dengan mudah melakukan mobilisasi serta dapat meningkatkan minat masyarakat dalam berjalan kaki.

3.2.3 Gambaran Umum Segmen Selatan

Pada segmen selatan Kawasan Margonda merupakan salah satu segmen dengan jarak yang cukup singkat yaitu berlokasi mulai dari Kantor Walikota Kota Depok hingga jalan siliwangi. Segmen selatan merupakan segmen yang berjarak sekitar 0,7 km dengan segmen yang disebut "*Depok City Hall & Office Park*" dengan jenis kegiatan yaitu aktivitas pusat pemerintahan kantor Walikota Depok. Selain merupakan kawasan pusat pemerintahan, pada segmen selatan juga terdapat kantor polres Kota Depok yang letaknya berseberangan langsung dengan kantor pemerintahan Kota Depok. Selain dengan adanya kedua kantor tersebut, pada segmen selatan juga terdapat beberapa gedung perkantoran serta ruko dan pertokoan. Pada segmen selatan juga terdapat Rumah Sakit Mitra Keluarga Depok yang merupakan rumah sakit tipe C yang merupakan rumah sakit besar yang terdapat di pusat Kota Depok. Pada segmen selatan juga terdapat halte yang berfungsi sebagai tempat naik dan turunnya penumpang yang akan menggunakan angkutan umum. Letak halte tersebut berada tepat di depan kantor pemerintahan Kota Depok. Hal tersebut dikarenakan pada lokasi tersebut banyak pegawai pemerintah yang menggunakan moda transportasi angkutan umum sebagai salah satu pilihan dalam melakukan mobilisasi. Selain itu juga halte tersebut dekat dengan stasiun *commuter line* serta Terminal Depok. Pada segmen selatan,

pergerakan pedestrian di segmen tersebut dapat dikatakan sangat sedikit dan jarang dilalui oleh pengguna jalur pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan titik potensial pada segmen selatan hanya terletak pada pusat pemerintahan dan kantor Polres Kota Depok, sehingga pedestrian yang melewati segmen tersebut hanya melakukan pergerakan pada kawasan tersebut. Fasilitas jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen selatan ketersediaannya dapat dikatakan belum terpenuhi, hal tersebut dikarenakan belum tersedianya fasilitas untuk pengguna berkebutuhan khusus serta fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki di segmen selatan. Dan pada fasilitas utama jalur pejalan kaki di segmen selatan kondisinya terdapat beberapa hambatan serta permukaan jalur pejalan kaki tersebut dalam kondisi yang licin dan sangat membahayakan pengguna jalur pejalan kaki terlebih pada saat turun hujan.



Sumber: hasil observasi, 2020

GAMBAR 3.6
PETA PERSEBARAN SARANA PUBLIK SEGMENT SELATAN

3.3 Kondisi dan Potensi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Margonda

Dengan kawasan margonda yang merupakan kawasan Pusat Pelayanan Kota (PPK) serta merupakan kawasan strategis dari sudut kepentingan ekonomi dalam RTRW Kota Depok, maka ketersediaan jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda merupakan salah satu hal yang terpenting yang perlu diperhatikan. Ketersediaan jalur pejalan kaki dapat digunakan sebagai salah satu sarana penghubung antar kawasan sebagai salah satu upaya dalam meningkatkan perekonomian di Kota Depok. Jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda dapat menjadi salah satu pemicu perkembangan aktivitas ekonomi, yaitu dengan adanya jalur pejalan kaki, masyarakat dapat dengan mudah berpindah satu suatu tempat ke tempat yang lain tanpa adanya hambatan. Dengan kondisi Kawasan Margonda yang cukup padat serta terdapatnya beberapa pusat kegiatan maka ketersediaan jalur pejalan kaki sangat berguna sebagai salah satu alternatif konektivitas di Kawasan Margonda.

Jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda Raya merupakan salah satu jalur pejalan kaki yang sering dilewati oleh para pejalan kaki sebagai salah satu alternatif penggunaan moda transportasi. Hal tersebut didukung dengan terdapatnya stasiun *commuter line* yang terdapat di Kawasan Margonda Raya. Selain itu, di Kawasan Margonda juga terdapat moda transportasi umum seperti angkutan umum yang sering digunakan oleh masyarakat Kota Depok serta *ojek online*, oleh karena itu dengan adanya jalur pejalan kaki masyarakat Kota Depok dapat dengan mudah berpindah menggunakan moda transportasi yang lain. Selain stasiun tersebut, pada kawasan margonda raya juga terdapat Universitas Gunadarma yang menjadi salah satu universitas swasta yang memiliki banyak mahasiswa. Fungsi yang terdapat pada jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda digunakan sebagai penghubung antar moda transportasi lain atau sebagai penghubung konektivitas antar kawasan. Hal tersebut dibuktikan dengan beberapa pusat kegiatan penting di Kawasan Margonda yaitu kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan Pendidikan berupa Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma. Selain itu, dengan kondisi *new normal* yang sedang dilakukan saat ini membuat banyak masyarakat lebih memilih untuk berjalan kaki dengan tetap memperhatikan protokol kesehatan. Kondisi lalu lintas di Kawasan Margonda yang selalu ramai dan padat juga menjadi salah satu alasan

masyarakat khususnya Kota Depok memilih untuk berjalan kaki. Dengan pentingnya penggunaan jalur pejalan kaki di kawasan tersebut, maka perlu dilakukannya penataan ulang jalur pejalan kaki agar nantinya para pejalan kaki dapat merasa aman dan nyaman saat berjalan di jalur pejalan kaki di kawasan tersebut.

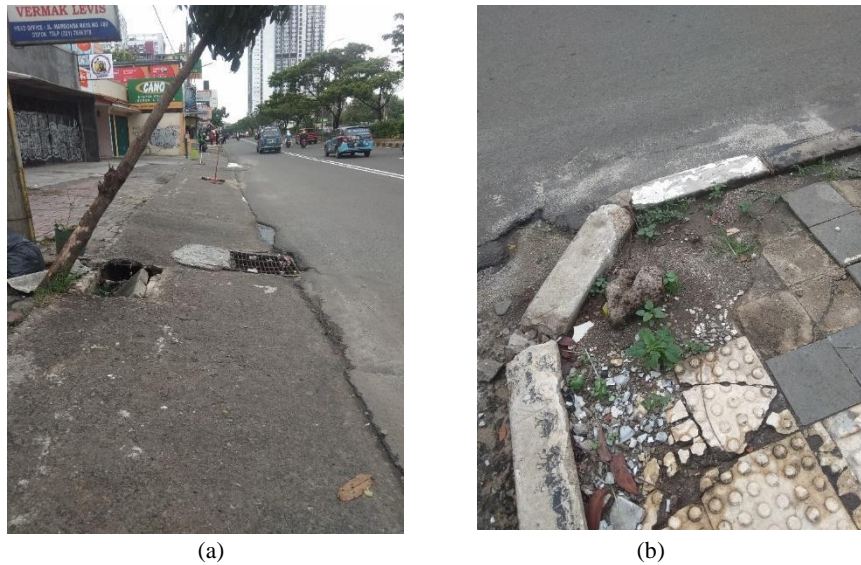


Sumber: Observasi Penulis, 2019

GAMBAR 3.7
KAWASAN MARGONDA RAYA, KOTA DEPOK

3.3.1 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen Utara

Kondisi jalur pejalan kaki pada segmen utara dapat dikatakan belum memenuhi standar pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki. Hal tersebut terlihat oleh kondisi eksisting jalur pejalan kaki yang masih mengalami kerusakan serta jalur pejalan kaki yang tidak terawat. Selain itu, jalur pejalan kaki di Jalan Margonda Raya dipergunakan sebagai tempat parkir toko yang terdapat di sekitar kawasan sehingga banyak jalur pejalan kaki yang tidak dapat dilewati oleh pejalan kaki. Kondisi jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda juga terdapat lubang yang terdapat di pinggir jalur pejalan kaki yang merusak keindahan jalur pejalan kaki serta kenyamanan pejalan kaki yang melewati Kawasan Margonda Raya Kota Depok. Berikut ditampilkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda Kota Depok.



Sumber: Observasi Penulis, 2019

GAMBAR 3.8
KONDISI EKSISTING JALUR PEJALAN KAKI DI SEGMENT UTARA

Pada gambar (a) terlihat bahwa jalur pejalan kaki di Kawasan margonda Raya memiliki kondisi yang kurang baik serta terdapat lubang yang dapat membahayakan pejalan kaki yang melewatinya. Selain itu, pada gambar tersebut juga terlihat bahwa terdapat tanaman atau pohon dalam kondisi yang kurang baik dan sewaktu-waktu pohon tersebut dapat tumbang dan membahayakan pejalan kaki. Pada gambar (b), kondisi jalur pejalan kaki terlihat rusak dengan terdapatnya jalur khusus untuk difabel yang terlihat pecah dan rusak sehingga dapat membahayakan bagi difabel yang melewati jalur pejalan kaki di kawasan tersebut. Permasalahan lain yang terdapat di jalur pejalan kaki Kawasan Margonda yaitu lebar jalur pejalan kaki yang belum memenuhi standar. Lebar jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda yaitu 2 Meter, ukuran tersebut belum memenuhi standar optimal jalur pejalan kaki yaitu 2,5 Meter. Selain itu, jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda digunakan sebagai tempat parkir pertokoan di sekitar Kawasan Margonda, hal tersebut sangat mengganggu pengguna jalur pejalan kaki serta dapat meningkatkan kecelakaan pejalan kaki di Kawasan Margonda.

3.3.2 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen Tengah

Segmen tengah merupakan segmen dengan jarak yang cukup panjang diantara ketiga segmen lainnya. Sehingga pada segmen ini, kondisi jalur pejalan

kaki lebih memiliki banyak permasalahan yang perlu diidentifikasi. Kondisi jalur pejalan kaki pada segmen tengah dapat dikatakan belum sempurna serta belum mengikuti aturan standar serta persepsi pejalan kaki dalam pengadaannya. Hal tersebut terlihat dari banyaknya jalur pejalan kaki di sepanjang segmen tengah yang digunakan sebagai tempat parkir pertokoan di sekitar Kawasan Margonda. Selain itu, kondisi jalur pejalan kaki di segmen tersebut juga masih banyak yang memiliki lubang serta belum tersediannya fasilitas pelayanan jalur pejalan kaki yang seharusnya. Berikut ditampilkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada segmen tengah.



Sumber: Observasi Penulis, 2020

GAMBAR 3.9
KONDISI EKSISTING JALUR PEJALAN KAKI DI SEGMENT TENGAH

Pada gambar tersebut terlihat bahwa masih terdapat beberapa jalur pejalan kaki yang belum sesuai dengan standar ideal jalur pejalan kaki. Salah satunya adalah masih terdapatnya jalur pejalan kaki yang permukaannya landai dan sejajar dengan jalur untuk kendaraan bermotor. Hal tersebut dapat membahayakan pengguna jalur pejalan kaki yang melewati Kawasan Margonda. Pada gambar (a) terlihat bahwa jalur pejalan kaki tersebut memiliki tinggi yang sama dengan jalur untuk kendaraan bermotor serta terdapat beberapa genangan air hujan yang dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Pada gambar (b) terlihat bahwa jalur pejalan kaki

menggunakan material keramik, namun keramik yang terdapat pada jalur pejalan kaki tersebut sudah memiliki beberapa kerusakan, kondisi tersebut kurang aman bagi pengguna jalur pejalan kaki yang akan melewati jalur tersebut. Jalur pejalan kaki pada segmen tengah di Kawasan Margonda juga belum memiliki fasilitas pelayanan yang sesuai dengan arahan serta standar ideal pengadaan fasilitas pelayanan jalur pejalan kaki. Hal tersebut terlihat dari belum adanya fasilitas-fasilitas penunjang seperti tempat sampah, tempat duduk ataupun perempuan yang disediakan di jalur pejalan kaki pada segmen tengah. Lebar jalur pejalan kaki di segmen tengah Kawasan Margonda belum sesuai dengan standar ideal yang ada, yaitu dengan ukuran 2,5 meter sedangkan pada kondisi eksistingnya jalur pejalan kaki di segmen tengah hanya berukuran 2 meter.

3.3.3 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen Selatan

Kondisi jalur pejalan kaki pada segmen selatan Kawasan Margonda merupakan jalur pejalan kaki yang memiliki kondisi yang lebih baik dibandingkan dengan kedua segmen lainnya. Pada segmen selatan, jalur pejalan kaki digunakan sesuai dengan fungsinya dan tidak digunakan sebagai tempat parkir pertokoan di sepanjang kawasan tersebut. Hal tersebut dikarenakan kondisi jalur pejalan kaki yang cukup tinggi sehingga kendaraan tidak dapat naik menuju jalur pejalan kaki. Namun, jalur pejalan kaki pada segmen selatan juga belum sesuai standar serta belum digunakan oleh pejalan kaki. Lebar jalur pejalan kaki pada segmen selatan adalah 2 meter, sama dengan jalur pejalan kaki pada segmen sebelumnya. Selain itu, belum tersedianya fasilitas pelayanan jalur pejalan kaki di pada segmen selatan juga menjadi salah satu permasalahan di jalur pejalan kaki tersebut. Berikut ditampilkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada segmen selatan Kawasan Margonda, Kota Depok.



(a)



(b)

Sumber: Observasi Penulis, 2020

GAMBAR 3.10 KONDISI EKSISTING JALUR PEJALAN KAKI DI SEGMENT TENGAH

Pada gambar tersebut terlihat bahwa jalur pejalan kaki masih memiliki permasalahan terhadap kondisi permukaannya. Jalur pejalan kaki tersebut menggunakan material keramik, namun terdapat beberapa keramik yang telah hilang serta terdapat beberapa tambalan yang membahayakan penggunaannya.

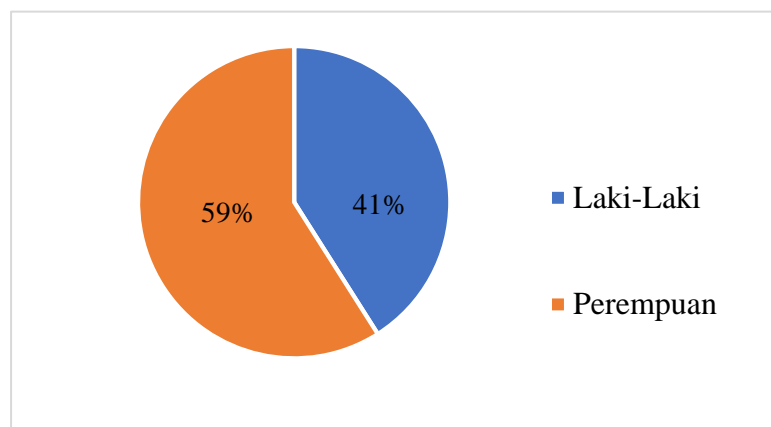
Namun, pada jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda juga memiliki potensi yang dapat meningkatkan kualitas Kota Depok. Dengan kondisi Kawasan Margonda yang memiliki beberapa kegiatan penting di Kota Depok membuat jalur pejalan kaki yang terdapat di kawasan tersebut juga memiliki banyak potensi. Salah satunya adalah dengan adanya jalur pejalan kaki, Kawasan Margonda yang merupakan kawasan dengan tingkat kepadatan kendaraan yang sangat tinggi dapat teratasi dengan adanya jalur pejalan kaki. Selain itu, jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda juga dapat dijadikan sebagai penggerak ekonomi di Kota Depok, sesuai dengan tujuan pada RDTR PPK Kawasan Margonda yang dijadikan sebagai pemicu aktivitas ekonomi. Dengan adanya jalur pejalan kaki memudahkan masyarakat untuk melakukan kegiatan perdagangan di Kawasan Margonda, dengan kemudahan aksesibilitas yang disediakan membuat kegiatan perdagangan dan jasa semakin mudah.

3.4 Profil Pedestrian Di Kawasan Margonda

Karakteristik pedestrian menjelaskan mengenai sifat atau ciri-ciri pedestrian yang melewati jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda, Kota Depok. Data yang digunakan mengenai karakteristik pedestrian adalah data mengenai usia responden, jenis kelamin, domisili tempat tinggal responden, pekerjaan, intensitas berjalan kaki serta tujuan berjalan kaki. Karakteristik pedestrian dilihat melalui hasil kuesioner yang sebelumnya telah dilakukan. Karakteristik pedestrian terhadap persepsi digunakan sebagai pertimbangan kepentingan pengadaan beberapa fasilitas yang dapat dinilai melalui karakteristik pejalan kaki.

a. Profil Pedestrian Berdasarkan Jenis Kelamin

Pada karakteristik pejalan kaki, dijelaskan mengenai rata-rata jenis kelamin pedestrian yang melewati Kawasan Margonda. Hal tersebut digunakan sebagai acuan tingkat keamanan yang baik untuk fasilitas jalur pejalan kaki yang akan disediakan. Berikut hasil yang didapatkan ditampilkan dalam grafik di bawah ini.



Sumber: Hasil Kuisisioner, 2020

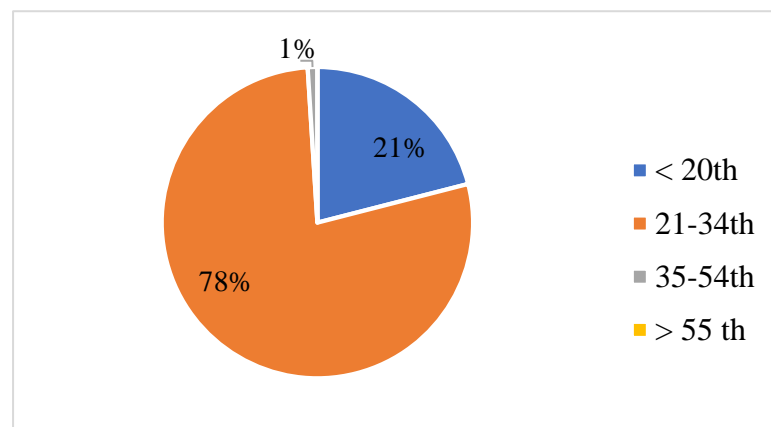
GAMBAR 3.11
PERSENTASE PEDESTRIAN BERDASARKAN JENIS KELAMIN

Berdasarkan data tersebut, rata-rata pengguna jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda adalah berjenis kelamin perempuan dengan persentase sebanyak 59% (59 orang) sedangkan banyaknya pedestrian dengan jenis kelamin laki-laki

sebanyak 41% (41 orang). Dalam hal ini, maka tingkat keamanan bagi perempuan perlu ditingkatkan, salah satunya adalah dengan memperhatikan aspek keamanan pada fasilitas pendukung jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda, Kota Depok. Dalam pedoman pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki, prinsip umum perencanaan fasilitas jalur pejalan kaki perlu memperhatikan aspek keamanan, salah satunya adalah dengan peningkatan penerangan serta tersedianya pagar pengaman yang tersedia di jalur pejalan kaki. Namun, peningkatan keamanan juga perlu dilakukan untuk menunjang keamanan pengguna jalur pejalan kaki untuk semua kalangan baik laki-laki maupun perempuan.

b. Profil Pedestrian Berdasarkan Usia

Usia responden digunakan sebagai acuan pengadaan fasilitas yang seharusnya disediakan bagi pengguna jalur pejalan kaki. Hasil dari data kuesioner yang didapatkan ditampilkan dalam bentuk grafik di bawah ini.



Sumber: Hasil Kuesioner, 2020

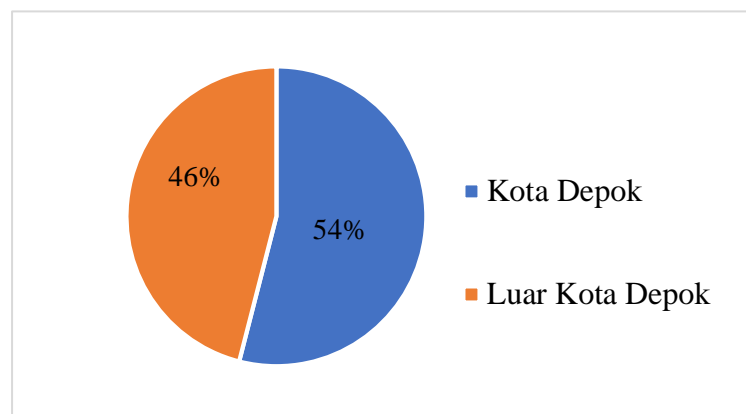
GAMBAR 3.12
PERSENTASE PEDESTRIAN BERDASARKAN USIA

Berdasarkan grafik tersebut, menunjukkan bahwa 100 orang responden sebanyak 78% (78 orang) pedestrian yang melewati jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda berusia 21-34 tahun serta sebanyak 21% (21 orang) berusia <20 tahun dan sebanyak 1% (1 orang) berusia 35-54 tahun. Hal tersebut menunjukkan rata-rata pedestrian yang melewati jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda merupakan usia produktif. Faktor yang menjadi salah satu penyebab banyaknya pedestrian yang merupakan

usia produktif dikarenakan pada masyarakat usia produktif masih mampu dalam melakukan kegiatan berjalan kaki dibandingkan dengan masyarakat dengan usia lanjut ataupun balita. Selain itu, pada dengan terdapatnya perkantoran, sarana Pendidikan serta pusat perbelanjaan yang terdapat di Kawasan Margonda, dapat menjadi salah satu pemicu banyaknya pedestrian di Kawasan Margonda merupakan usia produktif. Dengan banyaknya usia produktif yang melalui jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda maka perlu adanya perencanaan fasilitas pelayanan jalur pejalan kaki dengan memenuhi kebutuhan untuk usia produktif.

c. Profil Pedestrian Berdasarkan Domisili Tempat Tinggal

Data domisili tempat tinggal pada kuesioner ini digunakan sebagai informasi rata-rata pengguna jalur pejalan kaki merupakan masyarakat asli yang bertempat tinggal di Kota Depok atau di luar Kota Depok mengingat Kawasan Margonda yang berbatasan langsung dengan Ibukota DKI Jakarta serta Kabupaten Bogor. Berikut hasil data yang didapatkan dijabarkan melalui grafik dibawah ini.



Sumber: Hasil Kuesioner, 2020

GAMBAR 3.13

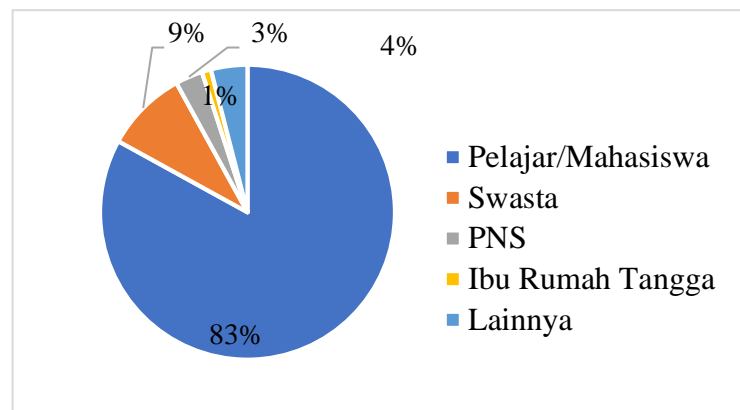
PERSENTASE PEDESTRIAN BERDASARKAN DOMISILI TEMPAT TINGGAL

Berdasarkan data grafik diatas, diketahui bahwa rata-rata pedestrian yang melewati Kawasan Margonda bertempat tinggal di Kota Depok dengan nilai persentase yaitu 54% (54 orang). Dengan persentase banyaknya masyarakat yang melewati jalur pejalan kaki berasal dari Kota Depok, maka jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda digunakan dengan optimal oleh masyarakat Kota Depok. Namun, selisih pada data tersebut tidak terlalu jauh, dengan angka persentase 46% (46 orang)

bertempat tinggal di luar Kota Depok. Hal tersebut dapat terjadi karena banyaknya masyarakat yang berasal dari luar Kota Depok melakukan kegiatan berjalan kaki dengan tujuan untuk menuju sarana publik di Kawasan Margonda, Kota Depok.

d. Profil Pedestrian Berdasarkan Pekerjaan

Karakteristik pedestrian juga membahas mengenai pekerjaan pejalan kaki. Berikut hasil data yang didapatkan dijabarkan melalui grafik dibawah ini.



Sumber: Hasil Kuesioner, 2020

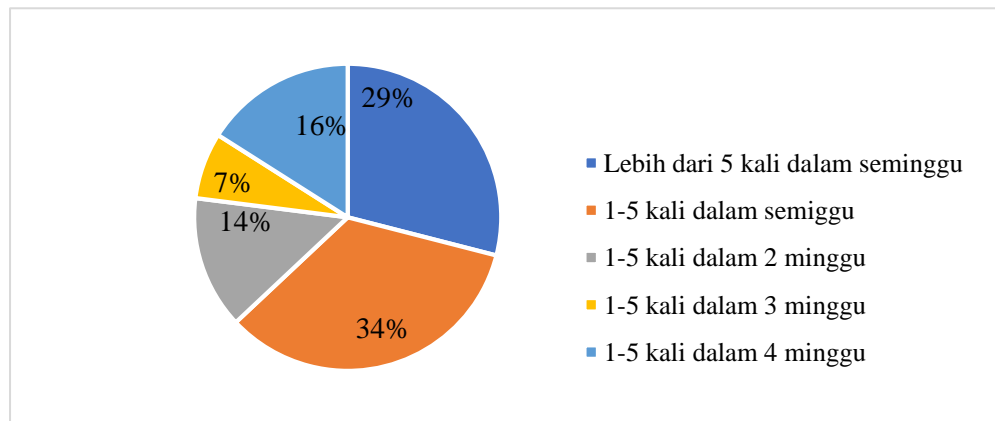
GAMBAR 3.14

PERSENTASE PEDESTRIAN BERDASARKAN PEKERJAAN

Berdasarkan data tersebut, banyaknya pengguna jalur pejalan kaki merupakan pelajar atau mahasiswa dengan persentase sebanyak 83% (83 orang). Dengan persentase terbanyak pekerjaan pedestrian di Kawasan Margonda adalah pelajar/mahasiswa, sehingga perlu adanya penyediaan fasilitas yang memadai untuk dilewati oleh pelajar. Salah satu contohnya adalah lebar jalur pejalan kaki yang dapat ditingkatkan sebagai salah satu usaha dalam memberikan kenyamanan saat berjalan kaki. Selain itu, dengan banyaknya pelajar yang melewati jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda hal tersebut berkaitan dengan terdapatnya 2 (dua) universitas serta 1 (satu) sekolah dasar pada Kawasan Margonda. Selain itu, sebanyak 9 orang bermata pencaharian pekerjaan swasta dengan persentase 9%. Selain itu, dengan persentase 4% (4 orang) memilih lainnya dengan jenis pekerjaan yaitu sebagai tenaga medis, *freelancer*, Staff Pemerintahan serta Guru Honor.

e. Profil Pedestrian Berdasarkan Intensitas Berjalan Kaki

Data intensitas berjalan kaki pengguna jalur pejalan kaki digunakan sebagai informasi banyaknya waktu yang digunakan pedestrian untuk berjalan kaki di Kawasan Margonda, Kota Depok. Berikut hasil data yang didapatkan



Sumber: Hasil Kuesioner, 2020

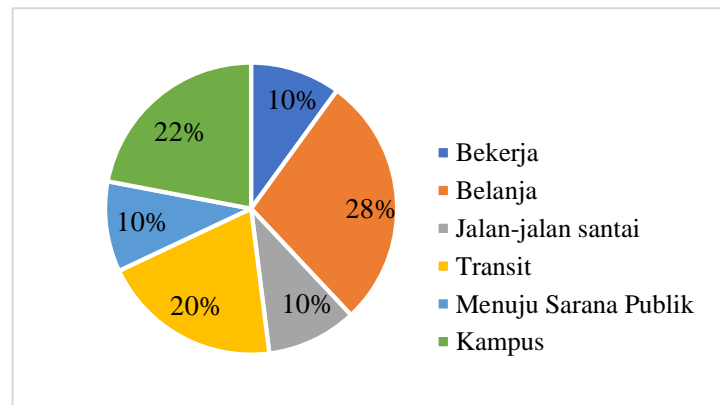
GAMBAR 3.15
PERSENTASE PEDESTRIAN BERDASARKAN INTENSITAS BERJALAN KAKI

Berdasarkan data diatas, diketahui bahwa banyaknya pedestrian yang melewati jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda Raya melakukan perjalanan lebih dari 5 kali dalam seminggu dengan tingkat persentase yaitu 34% (34 orang) hal tersebut berkaitan dengan rata-rata pedestrian di Kawasan Margonda merupakan pelajar yang sering melakukan perjalanan menuju kampus yang terdapat di Kawasan Margonda. Selain itu, terdapat pula yang melakukan perjalanan dengan intensitas 1-4 dalam 4 minggu serta 1-4 kali dalam 2 minggu. Hal tersebut menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda Raya banyak dilewati oleh pedestrian dengan intensitas yang cukup tinggi tiap minggunya. Maka perlu adanya peningkatan kualitas jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda sebagai salah satu usaha dalam

f. Profil Pedestrian Berdasarkan Tujuan Berjalan Kaki

Tujuan berjalan kaki masuk kedalam karakteristik pedestrian karena terkait dengan terdapatnya beberapa kawasan fungsional di Kawasan Margonda Raya, oleh karena

itu data tersebut digunakan sebagai acuan kepentingan jalur pejalan kaki bagi penggunaanya. Berikut dijabarkan hasil yang didapatkan dengan grafik



Sumber: Hasil Kuesioner, 2020

GAMBAR 3.16

PERSENTASE PEDESTRIAN BERDASARKAN TUJUAN BERJALAN KAKI

Berdasarkan data yang didapatkan melalui kuesioner, banyaknya pedestrian di Kawasan Margonda Raya menggunakan jalur pejalan kaki dengan tujuan belanja dengan persentase 28% (28 orang) hal tersebut dikarenakan pada Kawasan Margonda terdapat banyaknya pusat perbelanjaan serta ruko dan pertokoan sehingga banyak masyarakat yang melakukan kegiatan berjalan kaki dengan tujuan untuk berbelanja. Selanjutnya tujuan lainnya sebanyak 22% (22 orang) menggunakan jalur pejalan kaki dengan tujuan yang beragam diantaranya bertujuan untuk pergi ke kampus, hal tersebut berkaitan dengan banyaknya mahasiswa yang melakukan kegiatan berjalan kaki di Kawasan Margonda. Oleh karena itu, tujuan rata-rata masyarakat Kota Depok berjalan kaki adalah untuk menuju kampus yang terdapat di kawasan tersebut. Dan pilihan terbanyak ketiga yaitu dengan persentase 20% (20 orang) pedestrian melakukan perjalanan bertujuan untuk transit angkutan umum hal tersebut didukung dengan banyaknya simpul transportasi seperti stasiun *commuter* line serta terminal yang terdapat di Kawasan Margonda Raya.

(Halaman ini sengaja di kosongkan)