

5. Konsep Urban Design Guidelines yang Memperhatikan Kebutuhan Pejalan Kaki Usia Kanak-Kanak dan Usia Lanjut

Ruang urban Depok terutama jalan Margonda Raya sangat ramai dan berbahaya. Pada pagi hari pukul 06.00 hingga malam hari pukul 23.00 WIB. Kendaraan mendapat prioritas utama dengan dilebarkannya jalan Margonda Raya selebar 32 meter, tanpa ruang memadai untuk menampung pejalan kaki. Kondisi ini sangat membahayakan manusia yang berkegiatan di ruang tersebut. Kendaraan yang melaju lebih memperhatikan posisi kendaraan lainnya daripada pejalan kaki, sehingga posisi pejalan kaki semakin terabaikan. Pejalan kaki terabaikan oleh pemerintah daerah, perencana ruang dan masyarakat pengguna kendaraan bermotor.

Pejalan kaki usia kanak-kanak dan Manula lebih banyak melakukan kegiatan di lingkungan sekitar tempat tinggalnya, distrik (daerah tertentu yang menjadi pusat kegiatan) dan koridor (ruang penghubung antara satu lokasi kegiatan dengan kegiatan yang lainnya). Usia kanak-kanak memiliki kelemahan secara fisik, pertumbuhan fisik belum maksimal dan dan antisipasi terhadap bahaya sibuknya ruang urban masih sangat rendah. Sedangkan usia lanjut, secara fisik menurun dibandingkan usia dewasa, selain itu menurunnya kerja panca inderanya berpengaruh terhadap antisipasi kondisi lingkungan urban yang ramai dan berbahaya.

Saya merekomendasikan prinsip-prinsip penting sebagai acuan pembuatan peraturan daerah, praktek pengembangan, perencanaan tata ruang dan pembuatan *Urban Design Guidelines* daerah Margonda Raya dan sekitarnya dengan konsep kota sebagai ruang berjalan. Konsep ini mendukung kebutuhan pejalan kaki di ruang urban, terutama bagi mereka yang lemah secara fisik.

Melalui pengamatan subjek pada masing-masing studi kasus, perbedaan mendasar antara pejalan kaki usia kanak-kanak dan manula adalah pola gerak anak-anak yang bergelombang linear, sedangkan pada manula cenderung berbentuk garis patah-patah. Selain itu pejalan kaki usia kanak-kanak cenderung berjalan hampir bersentuhan dengan sisi bangunan, sedangkan pejalan kaki manula cenderung berjalan di tengah jalan.

Kriteria ruang perpindahan dan pemberhentian bagi pejalan kaki:

Ruang Perpindahan:

1. Manula membutuhkan alas berjalan yang datar dan tidak bergelombang.
2. Manula membutuhkan n alas jalan yang landai sebagai transisi dari satu titik ke titik lain yang berbeda ketinggian.
3. Ruang diri manula saat berjalan lebih luas dibandingkan anak-anak. Manula membutuhkan ruang diri kira kira dua kali lebih lebar dibandingkan lebar tubuhnya.
4. Manula membutuhkan ruang perpindahan antar sisi jalan yang tidak tajam ketinggiannya sehingga aman dan nyaman bagi gerak tulang tulang tubuhnya.
5. Anak-anak membutuhkan ruang berjalan yang terlindungi dari kendaraan bermotor.
6. Anak-anak membutuhkan ruang berjalan yang membuat dirinya merasa aman.
7. Baik manula maupun anak-anak membutuhkan ruang berjalan yang ternaungi dari terik matahari.
8. Ruang perpindahan antar sisi jalan perlu didukung oleh beberapa rambu dan marka, sehingga kendaraan bermotor mudah berhenti dan berbagi jalan dengan pejalan kaki.

Ruang Pemberhentian:

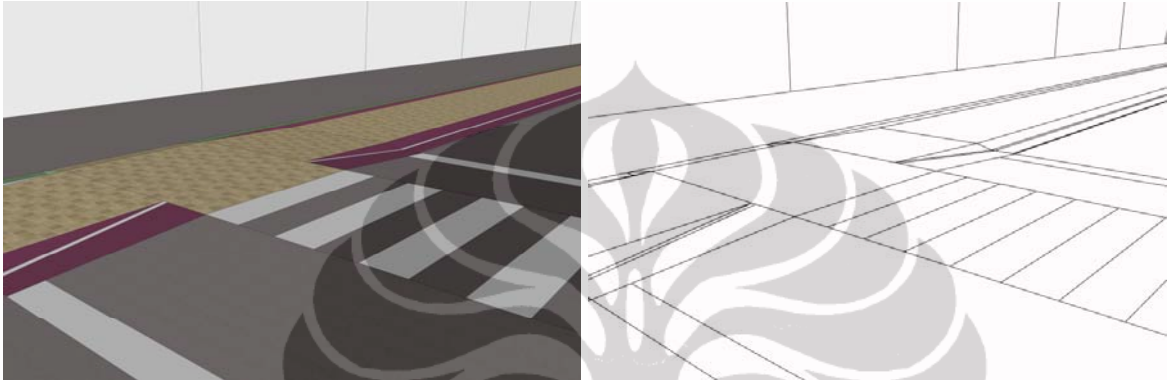
1. Titik titik persimpangan jalan perlu diberi ruang lebih luas untuk berhenti, kemudian mengarahkan pejalan kaki agar tidak berhenti dan memberhentikan kendaraan tepat di ujung jalan tersebut.
2. Titik-titik berhenti atau transit perlu diletakkan di daerah yang padat aktivitas manusianya.
3. Ruang berhenti atau transit perlu diberi naungan yang melindungi dari terik matahari atau hujan.
4. Titik transit memberi keleluasaan bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan lain yang tidak berhenti.

Pola dan karakter ruang perpindahan dan pemberhentian pejalan kaki akan selalu berubah sesuai dengan taktik dan perilakunya selama menempuh perjalanan. Bagi pejalan kaki usia kanak-kanak dan usia lanjut membentuk ruang yang cair sesuai dengan kebutuhan berjalan mereka. Taktik yang digunakan merupakan reaksi terhadap kondisi ruang urban yang tidak sesuai dengan rencana, logika berpikir ataupun perasaannya sepanjang perjalanan.

Berdasarkan penemuan tersebut, konsep urban design guidelines yang berkaitan dengan pejalan kaki usia kanak-kanak dan manula adalah ruang berjalan kaki yang leluasa, terlindung dari kendaraan bermotor, mudah dicapai dan ternaungi.

Pejalan kaki usia kanak-kanak dan manula membutuhkan alas berjalan yang rata dan tidak bergelombang. Untuk memberi memberi tanda perubahan perbedaan level dengan memberi kelandaian 1/10 agar keamanan anak anak dan manula tetap terjamin. Fungsi alas yang landai adalah menghindari terpelesetnya pejalan kaki dan meminimalisir kelelahan pejalan kaki dalam menempuh jarak yang relatif jauh.

Beberapa bentuk desain dapat diterapkan dengan tujuan menjaga kaamanan dan kenyamanan pejalan kaki khususnya bagi anak-anak dan manula.



Gambar 63. Alas berjalan kaki rata dan landai.

Ilustrasi di atas adalah tingkat kelandaian alas berjalan kaki. Kelandaian yang demikian memudahkan pejalan kaki untuk berjalan di atasnya dibandingkan dengan trotoar yang naik turun posisinya.



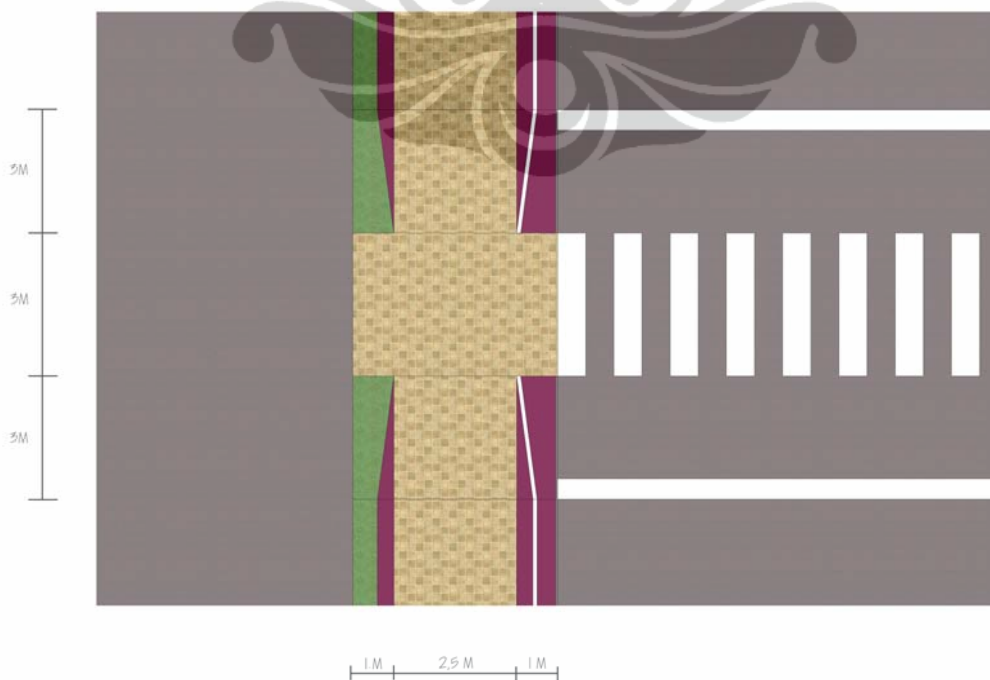
Gambar 64. Alas landai yang menghubungkan trotoar dengan zebra cross.

Contoh kedua dan ketiga adalah hubungan antara trotoar dan zebra cross. Pada jalan lingkungan zebra cross dapat ditinggikan, untuk membantu memperlambat laju kendaraan pada daerah tersebut. Sedangkan pada jalan raya atau nasional seperti Margonda Raya zebra cross dapat tetap sejajar dengan jalan kendaraan bermotor, namun peralihan antara trotoar dan zebra cross dibuat landai seperti pada ilustrasi sebelah kanan.



Gambar 65. Ruang berjalan kaki.

Sisi jalan kendaraan bermotor perlu dibagi dengan ruang berjalan kaki. Ruang tersebut berupa trotoar yang dapat menampung cukup banyak orang. Seorang manula membutuhkan ruang dua kali orang dewasa yaitu sekitar 120 CM, sedangkan anak-anak membutuhkan ruang 60 CM dengan lajur bebas. Ruang minimum untuk berjalan kaki adalah untuk 4 orang berjajar yaitu sekitar 240 CM.



Gambar 66. Besaran ruang berjalan kaki.

Selain berjalan kaki di sisi jalan dan menyeberang jalan, pejalan kaki juga membutuhkan ruang untuk memberhentikan kendaraan, naik kendaraan dan turun dari kendaraan. Tempat tersebut dapat disebut halte. Halte sebagai tempat transit dan tempat bertemunya pejalan kaki dengan kendaraan umum, posisinya sebaiknya tidak mengganggu pejalan kaki lainnya ataupun kendaraan umum lainnya yang tidak bermaksud berhenti.



Gambar 67. Tempat pemberhentian/transit kendaraan bermotor (halte).

Berdasarkan kondisi tersebut sebagai contoh adalah ilustrasi di atas. Halte dapat memotong ruang pejalan kaki, dapat juga tidak. Ruang transit yang memadai bagi pejalan kaki dapat membangkitkan kesadaran pribadi pejalan kaki dan pengendara kendaraan umum untuk berhenti pada tempatnya, sehingga tidak berdampak kemacetan bagi pengguna jalan lainnya.



Gambar 68. Ruang transit pejalan kaki dan jalan yang menghubungkan dengan bangunan di sisi jalan.

Kegiatan berjalan kaki di ruang urban, tidak hanya berlangsung selama beberapa detik, namun membutuhkan waktu beberapa menit atau bahkan berpuluh menit. Kondisi ruang urban yang padat, ramai dan bising dapat membuat pejalan kaki usia lanjut lebih cepat lelah. Selain itu cuaca terik juga dapat mengurangi konsentrasi pejalan kaki. Maka pejalan kaki membutuhkan ruang untuk beristirahat sejenak dan juga perlu mendapat ruang teduh seperti tempat jatuhnya bayangannya pohon.

6. Kesimpulan

Ruang kota terbentuk oleh masyarakat yang bertinggal (penduduk), masyarakat yang bekerja, pemerintah, perancang kota, arsitek, dan perancang lansekap. Sedangkan pengguna ruang kota sehari-hari adalah masyarakat yang bertinggal, bersekolah dan berkerja di dalam ruang kota tersebut, salah satunya adalah pejalan kaki.

Ruang yang terbentuk di Jalan Margonda Raya merupakan hasil bentukan dari para pembuat ruang. Ruang tersebut tidak selalu sesuai dengan kebutuhan para pengguna ruang termasuk pejalan kaki. Pejalan kaki memberikan reaksi terhadap strategi pembuat ruang dan kondisi ruang yang ada dengan cara melakukan taktik-taktik tertentu.

Taktik yang dilakukan pejalan kaki memanfaatkan bantuan lingkungan sekitar seperti memanfaatkan sarana prasarana yang ada ataupun memanfaatkan potensi tubuhnya sendiri, yaitu dengan gerakan tubuh, pola berjalan dan kecepatan berjalan. Sebagai kelompok pejalan kaki yang paling lemah, pejalan kaki usia kanak-kanak dan usia lanjut sangat menarik untuk diteliti dan diperhatikan untuk memahami pola dan karakter ruang yang dibutuhkannya. Taktik setiap pejalan kaki usia kanak-kanak berbeda dengan taktik pejalan kaki usia lanjut. Perbedaan tersebut berkaitan dengan logika berpikir dan perasaan masing-masing kelompok usia dalam menghadapi kondisi ruang berjalan di ruang urban yang padat dan ramai.

Ivestigasi terhadap proses produksi ruang perpindahan dan pemberhentian pejalan kaki dengan tempat tujuan tertentu (sebagai reaksi) yang dipengaruhi oleh perilaku masyarakat dan kondisi fisik ruang urban dapat menghasilkan pola dan karakter ruang perpindahan dan pemberhentian pejalan kaki. Investigasi ini bermanfaat untuk mengetahui perilaku pejalan kaki secara rinci dan fokus dan menghasilkan prinsip prinsip penting untuk membentuk konsep urban design guidelines.

Rekomendasi untuk penyusunan urban design guidelines wilayah Margonda Raya berupa konsep urban design guidelines untuk ruang perpindahan dan pemberhentian bagi pejalan kaki:

1. Ruang berjalan yang menghubungkan antar lokasi kegiatan (*district*) termasuk sebagai koridor ruang urban.
2. Koridor bagi pejalan kaki mudah dicapai, mudah dilalui dan dapat menciptakan suasana nyaman berjalan kaki.

3. Pada koridor terdapat *nodes* yang merupakan titik-titik pertemuan antara ruang kegiatan dan berbagai pelaku ruang.
4. Pada setiap *nodes* dengan tingkat kepadatan tinggi perlu ada tempat transit yang memadai secara kualitas dan kuantitas sehingga pejalan kaki mudah menjangkau dan memanfaatkannya.
5. Jalur (*path*) berjalan kaki merupakan ruang utama yang dibutuhkan oleh pejalan kaki. Jalur ini turut menentukan trayek mana yang nantinya akan dipilih oleh pejalan kaki. Jalur yang paling nyaman dan aman sebagai tempat perjalanan kaki adalah jalur yang frekuensi penggunaannya paling sering.
6. Sarana dan prasarana infrastruktur ruang urban seperti halte, ruang istirahat, rambu lalu lintas, marka jalan, *zebra cross*, jembatan penyeberangan jalan, pepohonan dan sebagainya sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan berjalan kaki di ruang urban.

Ruang gerak, taktik dan perilaku merupakan faktor yang sangat penting untuk meneliti situasi dan kondisi ruang dan pelaku ruang. Berdasarkan penelitian ini saya ingin menyampaikan bahwa Jalan Margonda Raya perlu membuka ruang positif bagi pejalan kaki sehingga mendapat ruang berjalan yang nyaman, aman dan dapat membantu menciptakan peristiwa berjalan yang menarik bagi pejalan kaki.