

Analisis pergerakan pejalan kaki pada master plan Terminal Jatijajar = Pedestrian movement analysis in the master plan of Terminal Jatijajar

Ratna Dewi Fajri, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20523687&lokasi=lokal>

Abstrak

Hasil Sakernas Agustus 2020 menunjukkan bahwa lebih dari 800.000 pekerja asal DKI Jakarta, 1,8 juta pekerja asal Jawa Barat, dan 600.000 pekerja asal Banten adalah pekerja komuter dimana mereka melakukan perjalanan lintas kabupaten/kota secara rutin setiap harinya. Tingginya mobilitas antar provinsi ini menyebabkan terjadinya kepadatan lalu lintas, salah satunya di Kota Depok yang berperan sebagai kota penyangga DKI Jakarta. Salah satu penyebab masalah lalu lintas di Kota Depok adalah keberadaan Terminal tipe C di Jalan Margonda Raya. Untuk menguraikan kepadatan lalu lintas tersebut, Pemerintah Kota Depok membangun Terminal Jatijajar dengan tipe A dan mengalihkan operasional bus AKDP dari Terminal Margonda ke Terminal Jatijajar. Pemandangan layanan bus AKDP ini akan membuat jumlah pengunjung Terminal Jatijajar meningkat. Terminal yang dirancang untuk menjadi Kawasan Transit Oriented Development ini akan melayani transportasi publik berupa angkutan kota, trans Jakarta, AKDP, dan AKAP. Konsep TOD yang digunakan juga didukung dengan disediakannya fasilitas penunjang seperti area Park n Ride dan zona Drop Off bagi pengguna terminal yang menggunakan kendaraan pribadi. Pergerakan pejalan kaki di Terminal tipe A seperti Terminal Jatijajar ini menjadi penting untuk diperhatikan. Dalam Master Plan Terminal Jatijajar yang dibuat Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) sudah merencanakan bagaimana pergerakan orang di Terminal. Analisis pergerakan pejalan kaki dilakukan guna melihat bagaimana kondisi fasilitas pejalan kaki pada rancangan tersebut. Analisis dilakukan menggunakan aplikasi PTV Vissim dengan model mengacu pada Master Plan yang telah dibuat BPTJ selaku pengelola pusat. Model akan disimulasikan dengan jumlah pejalan kaki atau pedestrian input bervariasi; free flow, rancangan kapasitas pesimis, moderat, dan optimis. Setelah itu, hasil simulasi berupa travel time (waktu pergerakan pejalan kaki di area terminal pada rute-rute yang telah dibuat) pada kondisi eksisting dianalisis untuk kemudian model usulan dibuat. Model usulan ini akan menjadi alternatif desain fasilitas pejalan kaki yang dapat mempersingkat waktu perjalanan yang dibutuhkan.

.....The August 2020 Sakernas show that more than 800,000 workers from DKI Jakarta, 1.8 million workers from West Java, and 600,000 from Banten are commuter workers who travel across districts/cities regularly every day. The high mobility between provinces causes traffic congestion, one of which is in Depok, which acts as a buffer city for DKI Jakarta. One of the causes of traffic problems in Depok is the existence of a Type C Terminal on Jalan Margonda Raya. To describe the traffic density, The Government built the Terminal Jatijajar with type A and diverted AKDP bus operations from Terminal Margonda to Terminal Jatijajar. The transfer of the AKDP bus service will increase the number of visitors at Terminal Jatijajar. The terminal, designed to be a Transit Oriented Development Area, will serve public transportation in the form of Angkutan Kota, Trans Jakarta, AKDP, and AKAP. The TOD concept is also supported by supporting facilities such as park-n-ride areas and drop-off zones for terminal users who use private vehicles. Pedestrian movement in Type A Terminals such as Terminal Jatijajar is crucial. The Terminal Jatijajar Master Plan made by the Jabodetabek Transportation Management Agency (BPTJ) has planned a network where people

move in the Terminal. Pedestrian movement analysis is done to see how the condition of the pedestrian facilities in the design is. The analysis was done using the PTV Vissim application with the model referring to the Master Plan that had been made by BPTJ as the central manager. The model was then simulated with the pedestrian input varies; free flow, pessimistic, moderate, and optimistic capacity design. After that, the simulation results in the form of travel time (pedestrian movement time in the terminal area on the routes that have been created) in existing conditions are analyzed and a proposed model is made. The proposed model will be an alternative design that can shorten the required travel time.