

EVALUASI AKSESIBILITAS DAN KENYAMANAN HALTE DAN JPO DI KAWASAN ROXY, JAKARTA

Rafif Surya Wijaya

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
D300220068@student.ums.ac.id

Qomarun

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
qomarun@gmail.ac.id

Yayi Arsandrie

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
yayi.arsandrie@ums.ac.id

ABSTRAK

Halte dan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) merupakan fasilitas publik yang mendukung mobilitas perkotaan. Halte berfungsi sebagai tempat naik-turun dan menunggu transportasi umum agar penumpang lebih aman dan nyaman sedangkan JPO berfungsi sebagai jalur penyeberangan pejalan kaki di atas jalan untuk mengurangi risiko kecelakaan serta menghubungkan jaringan trotoar dengan titik-titik penting seperti halte atau simpul transportasi lainnya. Begitu pula dengan halte dan JPO Roxy dimana kedua fasilitas tersebut merupakan salah satu fasilitas umum yang penting dalam system transportasi dan infrastruktur pejalan kaki. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi halte dan JPO Roxy berdasarkan standar nasional yang sudah ditetapkan. Metode penelitian yang digunakan yaitu kualitatif-deskriptif dan evaluatif meliputi observasi lapangan, studi literatur, dan studi banding dengan halte dan JPO lain. Hasil penelitian mengungkapkan kendala sirkulasi pejalan kaki, aksesibilitas yang tidak memadai khususnya bagi penyandang disabilitas, serta kebutuhan peningkatan kapasitas halte. Kontribusi penelitian ini berupa arahan desain baru yang inklusif dan aman, mengedepankan prinsip arsitektur hijau dan adaptif terhadap tren kebutuhan pengguna transportasi perkotaan.

KEYWORDS:

jembatan penyeberangan orang; halte transjakarta; keselamatan pengguna; kenyamanan pengguna

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Fasilitas halte bus dan jembatan penyeberangan orang (JPO) merupakan elemen penting dalam sistem transportasi dan infrastruktur pejalan kaki perkotaan. Di Jakarta, keberadaan halte bus telah menjadi bagian dari keseharian masyarakat urban sebagai ruang tunggu di pinggir jalan raya (Amarena, 2019). Namun, desain halte bus di DKI Jakarta hingga kini belum memiliki standar baku, sehingga kualitas dan fungsinya beragam (Amarena, 2019). Banyak halte yang dimanfaatkan oleh berbagai pihak dan kerap tidak tertib, terutama pada jam sibuk, menyebabkan lingkungan sekitar halte menjadi semrawut (Amarena, 2019). Kondisi serupa terjadi pada fasilitas JPO. beberapa JPO dirasakan kurang nyaman, kurang aman, dan

desainnya usang sehingga kurang menarik minat pejalan kaki.

Kawasan Roxy di Jakarta dikenal sebagai area perdagangan dan perkantoran yang padat. Halte dan JPO di area ini menampung arus penumpang Trans Jakarta, angkutan umum, serta pejalan kaki yang tinggi. Namun fasilitas eksisting di Roxy diduga menghadapi beberapa permasalahan klasik fungsi yang belum optimal, kenyamanan serta keamanan yang kurang terjamin (Amarena, 2019). Studi terdahulu di BSD City misalnya menemukan halte BRT yang kondisinya tidak optimal secara fungsi serta minim kenyamanan dan keamanan, mendorong perlunya perancangan ulang halte tersebut (Amarena, 2019). Halte-halte dengan desain lama sering kali tidak memberikan perlindungan memadai dari cuaca, kapasitas tempat duduk terbatas, pencahayaan buruk, dan kurang aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Selain itu, estetika

halte dan JPO konvensional sering dianggap monoton sehingga kurang menarik bagi pengguna.

Penelitian ini akan mengkaji kondisi eksisting halte dan JPO di Roxy dengan fokus pada aspek aksesibilitas dan kenyamanan pengguna, meliputi kemudahan pencapaian, keterhubungan antar jalur pejalan kaki halte JPO, keamanan sirkulasi, serta ketersediaan fasilitas yang inklusif bagi seluruh pengguna termasuk penyandang disabilitas. Selanjutnya, penelitian merumuskan konsep perancangan ulang yang mampu meningkatkan kualitas akses dan kenyamanan melalui penyediaan elemen pelindung cuaca, pencahayaan yang memadai, kapasitas area tunggu yang lebih baik, serta pengaturan ruang yang lebih tertib dan mudah digunakan. Dengan demikian, diharapkan hasil redesain tidak hanya memperbaiki kinerja layanan halte dan JPO dari sisi kemudahan akses dan kenyamanan, tetapi juga meningkatkan pengalaman pengguna transportasi umum serta mendukung kualitas ruang kota di kawasan Roxy, Jakarta.

Rumusan masalah

- (1) Bagaimana kondisi eksisting halte bus dan JPO di kawasan Roxy meliputi aspek fungsi, kenyamanan, keamanan, estetika, dan keberlanjutan lingkungan?
- (2) Bagaimana rekomendasi konsep desain halte dan JPO Roxy yang dapat memenuhi standar fungsi, kenyamanan, dan citra kawasan?

Tujuan penelitian

- (1) Menganalisis kondisi eksisting halte bus dan JPO di kawasan Roxy meliputi aspek fungsi, kenyamanan, keamanan, estetika, dan keberlanjutan lingkungan.
- (2) Memberikan rekomendasi desain terintegrasi halte bus dan JPO di Roxy yang dapat memenuhi standar fungsi, kenyamanan, dan citra kawasan serta meningkatkan kualitas pelayanan kepada pengguna, estetika kota, dan kontribusinya terhadap lingkungan perkotaan.

TINJAUAN PUSTAKA

Standar Halte

Standar nasional untuk halte bus diambil dari beberapa sumber seperti Dirjen Hubdat 271/1996, UU 22/2009, dan Perda DKI 5/2014. Berikut adalah Standar untuk Halte, ditinjau dari beberapa aspek :

Tabel 1. Standar Halte

Standar	Isi
(1) Fasilitas Minimum	Halte minimal punya identitas (nama/nomor), rambu halte, informasi trayek, tempat duduk.
(2) Dimensi Dan Kapasitas	Fasilitas tambahan seperti telepon umum, papan iklan, tempat sampah dsb. (tidak wajib) Luas Shelter minimal 4x2 m dengan kapasitas ± 20 orang. Jarak antar halte ± 300 m di kawasan padat.
(3) Aksesibilitas	Fasilitas harus ramah difabel. Halte terletak di trotoar (akses kursi roda). Belum ada standar khusus halte difabel non-BRT.
(4) Kenyamanan Dan Keamanan	Halte harus ada atap lindung (tidak tertulis eksplisit tapi implied sebagai "bangunan halte"). bangku nyaman, lokasi tidak di tikungan berbahaya. Lampu penerangan yang memadai. Halte tidak boleh menghalangi pandangan lalu lintas (hindari kecelakaan)
(5) Integrasi Antarmoda	Halte harus dekat fasilitas pejalan kaki & pusat kegiatan fasilitas pedestrian (termasuk halte, JPO) diprioritaskan untuk akses intermoda (stasiun, halte lain). Artinya halte menjadi titik transit yang menghubungkan moda. Regulasi mendorong penyediaan parkir sepeda di halte/stasiun (Perda DKI 5/2014). Beberapa Permenhub tentang jaringan transport juga tekankan integrasi (misal Terminal tipe tertentu harus ada halte pengumpan).
(6) Keberlanjutan Lingkungan (Opsional)	Belum tercantum khusus di regulasi halte/JPO. Namun inisiatif ada Dishub dan Pemprov dorong penggunaan energi terbarukan & bahan daur ulang. Misal, beberapa halte TJ pakai lampu solar cell (program <i>Jakarta Smart City</i>).

(Sumber : Dirjen Hubdat,1996; UU, 2009, dan Perda DKI, 2014)

Standar JPO

Standar nasional untuk JPO diambil dari beberapa sumber seperti Dirjen Hubdat 271/1996, UU 22/2009, dan Perda DKI 5/2014. Berikut adalah Standar untuk Halte, ditinjau dari beberapa aspek :

Tabel 2. Standar JPOs

Standar	Isi
(1) Fasilitas Minimum	Wajib ada tangga/ramp di kedua sisi, pagar pengaman, <i>handrail</i> , dan lampu penerangan (demi aman).
(2) Dimensi & Kapasitas	hanya sediakan rel landai di tangga (kursi roda masih sulit). Lebar min. 2 m (kalau + sepeda: $\geq 2,75$ m) Tinggi clearance ≥ 5 m di atas jalan. Kemiringan tangga maks. 35°. Bordes disarankan setiap 10-15 anak tangga (nyaman).
(3) Aksesibilitas (Difabel, Lansia)	Regulasi baru (PUPR 14/2017) minta prasarana publik sediakan ramp atau elevator bila perlu, tinggi tangga disesuaikan (15-18 cm).
(4) Kenyamanan & Keamanan	Harus beratap Lampu penerangan yang memadai Konstruksi JPO kuat & rutin cek (wajib sesuai standar teknis 1995). Tangga dengan anti-slip di ujungnya, pagar ≥ 1 m. Larangan penggunaan trotoar/JPO untuk kegiatan lain demi ketertiban.
(5) Integrasi Antarmoda	Fasilitas pedestrian (termasuk halte, JPO) diprioritaskan untuk akses intermoda (stasiun, halte lain) (Perda DKI 5/2014).
(6) Keberlanjutan Lingkungan (opsional)	JPO baru sering didesain estetik agar jadi landmark (mendukung kelangsungan karena jadi spot foto, dirawat baik). Prinsip green building mulai dilirik: hemat energi, hemat air, material tahan lama (supaya tidak sering ganti / mengurangi limbah).

(Sumber : Dirjen Hubdat,1996; UU, 2009, dan Perda DKI, 2014)

Peneliti Terdahulu

Putri & Refranisa (2024) membahas peningkatan kualitas halte melalui konsep Eco-Shelter, yang menekankan aspek kenyamanan dan keamanan pengguna serta arah

keberlanjutan sebagai dasar perbaikan fasilitas halte. Kajian tersebut menunjukkan bahwa kualitas halte perlu ditingkatkan melalui pemenuhan elemen layanan dasar serta perancangan yang lebih baik agar pengguna merasa lebih nyaman dalam menggunakan transportasi publik. Sementara itu, Hanom et al. (2024) mengkaji revitalisasi JPO Sudirman dengan pendekatan estetika dan budaya yang menempatkan JPO sebagai elemen kota yang memengaruhi persepsi pengguna dan kualitas pengalaman ruang. Kedua penelitian ini sama-sama menegaskan pentingnya peningkatan kualitas fasilitas publik, namun fokusnya lebih banyak pada aspek perancangan dan revitalisasi, bukan evaluasi terpadu aksesibilitas–kenyamanan pada satu lokasi tertentu.

Berdasarkan studi terdahulu tersebut, masih terdapat kesenjangan berupa belum adanya kajian yang secara spesifik melakukan evaluasi aksesibilitas dan kenyamanan halte dan JPO sebagai satu sistem yang saling terhubung, terutama pada konteks simpul transit padat seperti kawasan Roxy. Penelitian terkait halte cenderung berorientasi pada arah konsep perbaikan/desain (misalnya eco-shelter), sedangkan penelitian terkait JPO cenderung menekankan nilai visual/identitas dan pengalaman ruang. Namun, kajian yang mengukur dan menilai secara komprehensif kondisi eksisting halte–JPO (kemudahan akses, kelancaran sirkulasi, fasilitas minimum, rasa aman, perlindungan cuaca, kenyamanan menunggu) berdasarkan parameter teknis/standar dan kebutuhan pengguna pada lokasi yang sama masih terbatas. Dengan demikian, evaluasi yang menghasilkan peta masalah prioritas dan rekomendasi teknis berbasis temuan lapangan di Roxy menjadi kebutuhan penelitian.

METODE PENELITIAN

Metode

Penelitian ini merupakan penelitian evaluatif dengan pendekatan mixed-method sederhana (kualitatif–kuantitatif). Sifat evaluatif digunakan untuk menilai tingkat kesesuaian kondisi eksisting Halte dan JPO Roxy terhadap standar/parameter yang dirujuk

(misalnya Dirjen Hubdat 271/1996, UU 22/2009, Perda DKI 5/2014, serta regulasi aksesibilitas PUPR 14/2017). Pendekatan kuantitatif digunakan untuk menyusun skor tingkat pemenuhan (audit kepatuhan), sedangkan pendekatan kualitatif digunakan untuk menangkap konteks lapangan dan persepsi pengguna agar hasil evaluasi tidak hanya angka, tetapi juga menjelaskan penyebab masalah dan kebutuhan desain.

Skema Tahapan Penelitian

Input

1. Standar/indikator evaluasi halte & JPO (regulasi dan literatur).
2. Data eksisting lapangan (ukur dimensi, kondisi fisik, foto, perilaku/sirkulasi).
3. Data persepsi pengguna dan/atau petugas (wawancara/kuesioner singkat).

Proses

1. Penyusunan instrumen checklist evaluasi berdasarkan indikator standar (per aspek: fasilitas minimum, dimensi kapasitas, aksesibilitas, kenyamanan, keamanan, integrasi antarmoda, dan bila dipakai keberlanjutan).
2. Survei lapangan dengan observasi terstruktur, pengukuran, dan dokumentasi.
3. Pengambilan data pengguna melalui wawancara singkat.
4. Skoring kepatuhan tiap indikator (1–3) menggunakan rubrik yang ditetapkan.
5. Analisis gabungan: (a) indeks kesesuaian (persentase) dan (b) analisis tematik hasil wawancara untuk menjelaskan temuan.
6. Sintesis rekomendasi yaitu penentuan prioritas masalah dan arahan desain.

Output

1. Nilai/indeks kesesuaian Halte dan JPO Roxy per aspek dan total.
2. Peta masalah prioritas (indikator mana paling kritis).
3. Rekomendasi kriteria/arah redesain (aksesibilitas, kenyamanan, keamanan, integrasi).

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di Jalan Kyai Tapa Kecamatan Grogol Petamburan, Kota

Jakarta. Lebih tepatnya Halte Roxy yang berada di Kawasan Roxy.



Gambar 1. Lokasi Halte dan JPO
(Sumber : Google Earth, 2025)

Kawasan ini dikenal sebagai salah satu pusat kegiatan komersial di Jakarta, ditandai dengan keberadaan Roxy Square, pertokoan elektronik Roxy Mas, pusat kuliner, serta berbagai fasilitas publik seperti rumah sakit dan perkantoran. Lokasi halte berada di area dengan intensitas pergerakan masyarakat yang sangat tinggi, baik pejalan kaki, pengguna kendaraan pribadi, maupun transportasi umum. Jalan di sekitar halte memiliki kapasitas lalu lintas besar sehingga sering mengalami kepadatan, terutama pada jam sibuk. Keberadaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang terhubung langsung dengan halte menjadikan titik ini sebagai simpul mobilitas yang penting untuk aktivitas harian masyarakat sekitar.

Populasi, Responden, dan Teknik Sampling

Populasi penelitian adalah pengguna fasilitas (pejalan kaki/penumpang) dan pihak terkait (petugas/penjaga bila tersedia). Responden dipilih menggunakan purposive sampling (sampel bertujuan) dengan kriteria:

- 1.) Minimal pernah menggunakan JPO/ Halte ROXY.
- 2.) Berada di Lokasi saat survei
- 3.) Bersedia diwawancarai.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data nantinya akan dibagi menjadi 3 cara, yakni sebagai berikut.

Tabel 3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik	Penjelasan
(1) Observasi Lapangan	Peneliti melakukan observasi langsung di halte dan JPO kawasan Roxy. Observasi ini meliputi pengamatan fisik fasilitas (struktur, kelengkapan, kondisi material), situasi lingkungan (sirkulasi

	pejalan kaki, lalu lintas, iklim mikro di sekitar halte/JPO), serta perilaku atau pengalaman pengguna
(2) Studi Literatur	Sumber literatur mencakup buku teori arsitektur, jurnal akademik, artikel, standar atau pedoman desain halte dan JPO, serta studi kasus proyek serupa di tempat lain.
(3) Teknik Analisis Data	Penelitian ini menganalisis data observasi dan wawancara secara deskriptif-kualitatif untuk mengidentifikasi pola, isu utama, serta kekurangan dan potensi halte dan JPO eksisting, lalu membandingkannya dengan standar literatur untuk merumuskan kebutuhan dan kriteria desain.

(Sumber : Dokumen Penulis, 2025)

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Analisis Kondisi Eksisting Halte dan JPO ROXY

Berdasarkan hasil survei, kondisi eksisting halte dan JPO Roxy masih belum sepenuhnya memenuhi standar nasional. Terutama pada aspek aksesibilitas dan kenyamanan ruang. Hasil dari survei dan Analisis terkait kondisi akan dibandingkan dengan standar yang berlaku dalam sebagai berikut.

Analisis Kondisi Eksisting Halte Roxy

Tabel 4. Analisis Halte Roxy

(1) Fasilitas Minimum	
Standar	Analisis
Identitas Halte	Pada halte sudah terdapat identitas namun secara visual kurang optimal, karna kurang terlihat. (cukup)
Rambu Halte	Rambu Halte sudah terlihat cukup jelas. (baik)
Informasi Trayek	Sudah memenuhi standar. (baik)
Tempat Duduk	Tempat duduk sudah memenuhi standar dan terbilang cukup banyak. (baik)
Fasilitas tambahan seperti telepon umum, papan iklan, tempat sampah dsb. (tidak wajib)	Di halte sudah terdapat tempat sampah. (baik)

(2) Dimensi Dan Kapasitas	
Standar	Analisis
Luas Shelter minimal 4x2 m dengan kapasitas ±20 orang.	Haltenya sendiri memiliki luas sekitar 3,6x48,5 sehingga halte ini sudah memenuhi standar. (baik)
Jarak antar halte ±300 m di kawasan padat.	Sudah memenuhi standar, karena halte terdekat berjarak kurang lebih 800m (halte grogol). (baik)

(3) Aksesibilitas	
Standar	Analisis
Fasilitas harus ramah difabel. Halte terletak di trotoar (akses kursi roda). Belum ada standar khusus halte difabel non-BRT.	Halte ROXY tidak menyediakan fasilitas difabel dengan baik. (kurang)

(4) Kenyamanan Dan Keamanan	
Standar	Analisis
Halte harus ada atap pelindung (tidak tertulis sebagai "bangunan halte"). bangku nyaman, lokasi tidak di tikungan berbahaya.	Halte sudah memiliki atap pelindung, kursi, dan berada di tempat yang aman. (baik)
Lampu penerangan yang memadai.	Penerangan di area sekitar halte sudah cukup baik namun terkadang lampu yang digunakan cukup redup. (cukup)
Halte tidak boleh menghalangi pandangan lalu lintas (hindari kecelakaan)	Halte berada di tengah jalan, tepatnya di trotoar pembatas jalan. Sehingga tidak mungkin menghalangi pandangan orang saat berkendara. (baik)

(5) Integrasi Antarmoda	
Standar	Analisis
Halte harus dekat fasilitas pejalan kaki & pusat kegiatan	Halte sudah memenuhi kriteria ini, karena terdapat JPO yang menghubungkan halte ke trotoar dan menuju ke pusat kegiatan sekitar. (baik)
Fasilitas pedestrian (termasuk halte, JPO) diprioritaskan untuk akses intermoda (stasiun, halte lain) (Perda DKI 5/2014)	Halte Roxy sudah memenuhi standar, karena dapat menghubungkan dari halte ke halte dan stasiun, . (baik)

(Sumber : Analisis Penulis, 2025)

Analisis Kondisi Eksisting JPO Roxy

Tabel 5. Analisis JPO Roxy

(1) Fasilitas Minimum	
Standar	Analisis
Wajib ada tangga di kedua sisi, pagar pengaman dan <i>handrail</i>	JPO sudah memiliki tangga, namun tangganya terbilang kurang terawat dan cukup licin saat hujan. Selain itu <i>handrail</i> pada tangga juga kurang optimal. (kurang)
hanya sediakan rel landai di tangga (kursi roda masih sulit).	terdapat rail yang landai untuk sepeda. (cukup)
(2) Dimensi & Kapasitas	
Standar	Analisis
Lebar min. 2 m (kalau + sepeda: $\geq 2,75$ m)	Lebar dari tangga JPO sendiri memiliki ukuran ± 3 meter. Namun untuk jembatannya sendiri hanya memiliki lebar ± 2.5 meter. (cukup)
Tinggi clearance ≥ 5 m di atas jalan. Kemiringan tangga maks. 35° . Bordes disarankan setiap 10-15 anak tangga (nyaman).	tinggi clearance sudah memenuhi standar. Kemiringan tangga juga sudah sesuai, penempatan bordes juga sudah sesuai. Selain itu tread anak tangga memiliki ukuran ≥ 30 cm. (baik)
(3) Aksesibilitas (Difabel, Lansia)	
Standar	Analisis
Regulasi baru (PUPR 14/2017) minta prasarana publik sediakan ramp atau elevator bila perlu, tinggi tangga disesuaikan (15-18 cm).	tidak terdapat ramp pada JPO. (kurang)
(4) Kenyamanan & Keamanan	
Standar	Analisis
Harus beratap	JPO Roxy sudah memiliki atap, namun terkadang saat hujan air selalu tampus dan ada bagian atap yang bocor. (kurang)
Lampu penerangan yang memadai	Lampu pada JPO terlihat sering mati dan terkadang redup. (kurang)
Konstruksi JPO kuat & rutin cek (wajib sesuai standar teknis 1995).	Struktur pada JPO terlihat cukup baik. (cukup)
Tangga dengan anti-slip di ujungnya, pagar ≥ 1 m.	Tangga sudah terdapat anti slip, namun anti slip

yang digunakan terkadang kurang berfungsi secara optimal. Namun sudah terdapat pagar pada tangga. **(cukup)**

Larangan penggunaan trotoar/JPO untuk kegiatan lain demi ketertiban.

Larangan penggunaan JPO untuk kegiatan sebenarnya sudah ada, namun kurang tegas. Sehingga masih ada orang yang berjualan di area JPO. **(kurang)**

(5)

Integrasi Antarmoda

Standar	Analisis
Fasilitas pedestrian (termasuk halte, JPO) diprioritaskan untuk akses intermoda (stasiun, halte lain) (Perda DKI 5/2014).	JPO sudah memenuhi kriteria ini, karena JPO menghubungkan trotoar menuju halte. (baik)

(Sumber : Analisis Penulis,2025)

Pembahasan

Dari hasil Analisis yang didapatkan, selanjutnya data-data tersebut dapat diolah dan disimpulkan bahwa JPO maupun halte tersebut sudah memenuhi standar atau belum. Berikut adalah skala penilaiannya.

Tabel 6. Skala

Skala	Skor
“Tidak Memenuhi”, dimana indikator tidak tersedia atau jelas tidak sesuai standar / tidak berfungsi.	1
“Cukup / Memenuhi Sebagian”, apabila indikator tersedia tetapi belum optimal (mis. ada namun rusak, ukuran kurang, fungsi tidak konsisten, atau kualitas belum aman/nyaman).	2
“Baik”, apabila Indikator tersedia, sesuai standar, dan berfungsi baik di lapangan.	3

Kemudian berdasarkan skala penilaian diatas, maka akan diperoleh penilaian sebagai berikut.

Halte

Tabel 7. Skor Halte Roxy

(1) Fasilitas Minimum	
Skala	Skor
(cukup)	2
(baik)	3
(baik)	3
(baik)	3
(baik)	3
(2) Dimensi Dan Kapasitas	
Skala	Skor
(baik)	3

(baik)	3
(3) Aksesibilitas	
Skala	Skor
(kurang)	1
(4) Kenyamanan Dan Keamanan	
Skala	Skor
(baik)	3
(cukup)	2
(baik)	3
(5) Integrasi Antarmoda	
Skala	Skor
(baik)	3
(baik)	3
TOTAL	32/42

(Sumber : Analisis Penulis,2025)

JPO

Tabel 8. Skor JPO Roxy

(1) Fasilitas Minimum	
Skala	Skor
(kurang)	1
(2) Dimensi & Kapasitas	
Skala	Skor
(cukup)	2
(baik)	3
(3) Aksesibilitas (Difabel, Lansia)	
Skala	Skor
(kurang)	1
(4) Kenyamanan & Keamanan	
Skala	Skor
(kurang)	1
(kurang)	1
(cukup)	2
(cukup)	2
(kurang)	1
(5) Integrasi Antarmoda	
Skala	Skor
(baik)	3
TOTAL	17/27

(Sumber : Analisis Penulis,2025)

Berdasarkan data di atas, maka diperoleh perhitungan sebagai berikut.

- (1) Halte
 $32/42 \times 100\% = 76.19\% \approx 76\%$
- (2) JPO
 $17/27 \times 100\% = 62.96\% \approx 63\%$

Dari hasil perhitungan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa halte memenuhi standar sebesar 76% sedangkan JPO 63%.

KESIMPULAN

Berdasarkan evaluasi kondisi eksisting, Halte TransJakarta Roxy memperoleh nilai kinerja 76% (cukup baik), sedangkan JPO Roxy hanya 63% (cukup/kurang). Halte relatif memenuhi fasilitas dasar (atap pelindung, tempat duduk, informasi, integrasi antarmoda), namun masih lemah pada aksesibilitas pengguna difabel. Sementara itu, JPO menunjukkan ketidaksesuaian yang lebih serius karena tidak tersedianya akses difabel (ramp/elevator) serta berkurangnya kenyamanan akibat atap bocor dan pencahayaan yang redup. Temuan ini menegaskan bahwa prioritas peningkatan mutu di kawasan Roxy harus difokuskan pada aksesibilitas universal dan kenyamanan keamanan JPO sebagai penghubung utama halte dan koridor pejalan kaki.

REKOMENDASI DESAIN

Prioritas utama peningkatan fasilitas di kawasan Roxy adalah aksesibilitas difabel, yaitu menyediakan ramp yang benar-benar fungsional atau elevator/platform lift pada JPO (bukan sekadar rel landai di tangga) agar penyandang disabilitas, lansia, dan pengguna stroller dapat mengakses penyeberangan secara mandiri. Selanjutnya, pada aspek kenyamanan dan keselamatan JPO, perlu dilakukan rehabilitasi atap yang benar-benar anti bocor disertai detail talang dan drainase yang tepat agar tidak terjadi tumpukan air maupun genangan yang memicu lantai licin, serta peningkatan pencahayaan yang merata pada tangga, bordes, dan bentang JPO untuk memperkuat rasa aman. Pada prioritas berikutnya, aspek keselamatan tangga dan jalur pejalan dapat ditingkatkan melalui penggunaan material anti-slip, pemasangan marka kontras pada tepi anak tangga, dan *handrail* ergonomis di kedua sisi sebagai elemen pencegah jatuh. Selain itu, perlu ditata ulang keterhubungan halte–JPO–trotoar dengan merapikan titik transisi (landing dan akses masuk) agar alur pergerakan tidak saling bertabrakan, termasuk pengaturan arah masuk-keluar dan zona tunggu yang lebih tertib. Sebagai dukungan tambahan (opsional), peningkatan performa jangka panjang dapat diperkuat melalui penggunaan penerangan

hemat energi (misalnya panel surya) serta pemilihan material yang tahan lama dan *low-maintenance* agar kualitas fasilitas stabil dan tidak cepat rusak.

DAFTAR PUSTAKA

- Nediari, A. (2019). Studi Desain Halte Bus dan Perilaku Masyarakat Urban di Wilayah DKI Jakarta. *Volume 1 Edisi 1 Oktober 2019*, 1, 79-95.
- Putri, R. F., & Susanti, A. (2023). Redesain Halte Suroboyo Bus Rute (R1) Purabaya-Rajawali Berdasarkan Pedoman Teknis Halte dan Kebutuhan Pengguna Halte. *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, 1(2 (Agustus)), 158-169.
- Briant, S., Cushing, D., Washington, T., & Swart, M. (2025). Small but Significant: A Review of Research on the Potential of Bus Shelters as Resilient Infrastructure. *Applied Sciences*, 15(12), 6724.
- Putri, S. A., & Refranisa, R. (2024). REDESAIN HALTE BUS BSD LINK MELALUI KONSEP ECO-SHELTER. *JOURNALS OF ARCHITECTURE AND URBANISM RESEARCH*, 7(2), 152-161.
- Rachma, W., Budiono, I. Z., Putri, S., & Dwiforessa, S. A. (2022). Perancangan Ulang Halte Bus Pada Kawasan Urban dengan Pendekatan Parametrik Bentuk Belah Ketupat dengan Daun Pegagan (Studi Kasus: Halte Bus City Tour Sarinah). *Jurnal Desain Interior*, 7(1), 19-30.
- Rijasa, M. M. (2020). Nilai Arsitektur Hijau Pada Pola Massa Rumah Tradisional Desa Penglipuran. *Jurnal Teknik Gradien*, 12(2), 50-59.
- Sumantri, P., Sari, N., & Fitrianiingsih, A. (2015). KONSEP DESAIN ECO-SHELTER ANGKUTAN UMUM. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 6(2), 48-57.
- Kautsar, L. H. R., & Hamima, S. (2013). Analisis Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Transjakarta sebagai Alternatif Perpaduan Infrastruktur dengan Ruang Terbuka Hijau Melalui Pemanfaatan Sistem Informasi Geografis (SIG) dan Penerapannya di DKI Jakarta. *Geo-Environment Scholars Championship*.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Menteri PUPR Nomor 14/PRT/M/2017 tentang persyaratan kemudahan bangunan gedung*. JDIIH Kementerian PUPR.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2014). *Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang transportasi*. JDIIH Provinsi DKI Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2024). *Statistik transportasi Provinsi DKI Jakarta 2023*. Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.
- Putri, S. A., & Refranisa, R. (2024). Redesain Halte Bus Bsd Link Melalui Konsep Eco-Shelter. *Jaur (Journal Of Architecture And Urbanism Research)*, 7(2), 152-161.
- Hanom, I., Rachmawati, R., & Andrianto. (2024). *Kajian estetika bentuk jembatan penyeberangan orang dengan pendekatan filsafat Nusantara Lingga Yoni Tattwa Widya Lango*. Dalam *Prosiding Bali Dwipantara Waskita: Seminar Nasional Republik Seni Nusantara* (Vol. 4, hlm. 227–236). Pusat Penerbitan LP2MPP, Institut Seni Indonesia Denpasar.