

REVITALISASI JALUR PEDESTRIAN WILAYAH STASIUN DEPOK LAMA

THE PEDESTRIAN PATHS REVITALIZATION IN THE OLD DEPOK STATION AREA

Nirmala Melati Anwar⁽¹⁾

email: nirmalamelati253@gmail.com⁽¹⁾

⁽¹⁾ Program Studi Arsitektur, Universitas Pancasila

Abstract:

The pedestrian path in the Old Depok Station area is still uncomfortable. This situation occurs mainly due to the activities of street vendors who use pedestrian paths without rules, thus disrupting pedestrian activities and circulation in the area. To overcome this problem, a revitalization plan is planned that focuses on building a better and more comfortable pedestrian path. The aim is to create a safe and pleasant environment for the users of the area. In addition, relocation of street vendors will be carried out to a wider area, in order to reduce interference with pedestrian activities around Depok Lama Station. The revitalization of the pedestrian path is expected to provide a positive experience for users and thus local economic activities. The construction of pedestrian paths and relocation of traders are strategic steps to improve the quality of the area, create a balance between the interests of traders and users, and improve the image of the area, so that the Old Depok Station Area can become a place that is pedestrian-friendly, organized, sustainable, and has a good influence on the station area.

Keywords: *circulation, comfort, pedestrian, sidewalk.*

Abstrak:

Jalur pedestrian di Kawasan Stasiun Depok Lama masih kurang nyaman. Situasi ini terjadi terutama karena aktivitas pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pejalan kaki tanpa aturan, sehingga mengganggu aktivitas pejalan kaki dan sirkulasi di kawasan tersebut. Untuk mengatasi masalah tersebut, direncanakan revitalisasi yang berfokus pada pembangunan jalur pedestrian yang lebih baik dan nyaman. Tujuannya adalah untuk menciptakan lingkungan aman dan menyenangkan bagi para pengguna kawasan. Selain itu, akan dilakukan relokasi pedagang kaki lima ke tempat yang lebih luas, agar dapat mengurangi gangguan terhadap aktivitas pejalan kaki di sekitar Stasiun Depok Lama. Revitalisasi jalur pejalan kaki diharapkan akan memberi pengalaman positif bagi pengguna dan sehingga kegiatan ekonomi lokal. Pembangunan jalur pedestrian dan relokasi pedagang merupakan langkah strategis untuk meningkatkan kualitas kawasan, menciptakan keseimbangan antara kepentingan pedagang dan pengguna, dan meningkatkan citra kawasan, sehingga Kawasan Stasiun Depok Lama dapat menjadi tempat yang ramah bagi pejalan kaki, teratur, berkelanjutan, dan memberikan pengaruh yang baik bagi kawasan stasiun.

Kata-kunci: kenyamanan, pejalan kaki, sirkulasi, trotoar.

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jalan utama menuju Stasiun Depok merupakan salah satu koridor komersial dan retail Depok. Terdapat aktivitas komersial dan jasa di sepanjang Jalan Stasiun Depok. Selain itu, karena lalu lintas kereta api, koridor ini juga memiliki aktivitas masyarakat. Aktivitas manusia di koridor membutuhkan ruang bergerak yang dapat ditampung oleh setiap pengguna. Banyak sekali kendaraan yang keluar masuk tidak beraturan sehingga membuat suasana jalanan sangat semrawut. Ditambah lagi banyak pedagang kaki lima yang berdagang sembarangan, membuat jalanan utama ini seringkali terlihat macet tidak beraturan.

1.2. Masalah Penelitian

Pedestrian merupakan jalur lalu lintas utama bagi pejalan kaki. Kelompok usia yang berbeda, berbagai kalangan dan orang-orang dengan kebutuhan khusus merupakan faktor penting yang harus dipenuhi untuk setiap kebutuhan. Pedestrian harus memperhatikan keselamatan, kenyamanan, kebersihan dan kemudahan penggunaan bagi pejalan kaki.

Pada kenyataannya situasi pergerakan pejalan kaki masih belum teratur, yang diduga akibat masih kurangnya mapannya perencanaan jalur pedestrian di lokasi ini. Situasi lapangan saat ini membuat kinerja jalur pedestrian kurang optimal dan terjadi beragam masalah. Beberapa masalah yang telah teridentifikasi dan diamati adalah sebagai berikut:

1. Tempat penyeberangan tidak memiliki jalur bagi orang dengan mobilitas terbatas, yang mempersulit akses pejalan kaki dengan kebutuhan khusus.
2. Tidak tersedianya bidang yang landai di beberapa tempat bagi pengguna kursi roda, sehingga menyulitkan mereka untuk berpindah tempat.
3. Kurangnya vegetasi menyebabkan pemanasan di zona pejalan kaki.
4. Kurangnya sistem pencahayaan yang menyebabkan kurangnya cahaya di malam hari.
5. Kurangnya penyediaan tempat sampah.
6. Manajemen PKL yang kurang baik.
7. Kurangnya penyeberangan khusus untuk pejalan kaki.
8. Belum tersedianya tempat berpindah ke jenis angkutan ojek, sehingga lingkungan sangat semrawut oleh keberadaan ojek dan ojek online.

1.3. Tujuan Penelitian

1. Terciptanya jalan yang aman dan nyaman di arah Stasiun Depok lama
2. Menciptakan keadaan sekitar agar lebih tertata rapih
3. Mengelola pedagang kaki lima berjualan sesuai dengan tempatnya

2. KAJIAN PUSTAKA

Kata pedestrian [1] berasal dari bahasa Latin 'pedester' [2], yang berarti makhluk hidup atau manusia yang berjalan kaki [1]. Kata ini pertama kali dikenal di Khirokitia, Siprus, pada 6000 S.M. [3] [4]. Pedestrian pada masa itu merujuk pada perkerasan jalan yang terbuat dari batu. Jalan tersebut memiliki permukaan yang lebih tinggi dari muka tanah dan dibuat landai dengan ukuran tertentu. Perkerasan ini bertujuan untuk mewadahi kepentingan kelompok pemukim yang lewat di kedua sisinya [3][4]. Rubenstein [5] menegaskan adanya alur pejalan kaki yang biasa disebut pedestrian sebagai suatu pergerakan yang menyebabkan terjadinya sirkulasi orang dari satu tempat ke tempat yang lain. Lintasan pejalan kaki yang paling sederhana adalah jalan setapak yang berukuran sempit. Dalam buku Standar Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan [6] dijelaskan bahwa jalur setapak juga merupakan bagian yang sangat penting bagi pejalan kaki, yang biasanya berdampingan dengan jalan utama, dan dipisahkan dari jalan dengan pembatas apapun [6][7]. Uraian ini menunjukkan bahwa jalur setapak merupakan tempat bagi orang untuk berjalan kaki yang dilindungi dengan pembatas dari jalan untuk menghindarkan pejalan kaki dari bahaya.

Pada skala perkotaan, lintasan bagi pejalan kaki dapat berupa trotoar. Trotoar merupakan bagian dari jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan [8], dan merupakan

bagian penting dari kota yang perlu diutamakan dalam desain kota yang berorientasi pada masyarakat [9]. Dijelaskan juga bahwa trotoar merupakan wadah atau ruang tempat berlangsungnya aktivitas pejalan kaki dan melayani pejalan kaki untuk meningkatkan arus, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki [10]. Sebagai lokasi publik, trotoar juga dapat mendorong interaksi sosial antar individu [11]. Dari uraian tentang pejalan kaki dan trotoar dapat dipahami bahwa pejalan kaki berkenaan dengan alur gerak seseorang berjalan kaki yang sedang melakukan suatu kegiatan atau apapun, dan trotoar adalah tempat yang digunakan dan dapat memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Murtomo dan Aniati (dalam Muslihun) [12], (dalam Listianto) [13] menjelaskan peran dari adanya aktivitas berjalan kaki bagi lingkungan:

1. Pejalan kaki dapat mempromosikan kegiatan yang sehat, yang menurunkan risiko kejahatan.
2. Pejalan kaki dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi, menciptakan kawasan komersial yang semarak.
3. Menggunakan jalan setapak sebagai lokasi untuk acara promosi, pameran, iklan, kampanye, dll sangat menguntungkan.
4. Kehadiran pejalan kaki dapat mendorong pertumbuhan sosial, intelektual, dan spiritual yang lebih besar.
5. Pejalan kaki dapat membawa lingkungan dan suasana mereka yang khas dan semarak ke inti kota.
6. Ketika kendaraan bermotor yang melintas semakin sedikit, upaya untuk meminimalkan polusi udara dan suara juga terhambat oleh peningkatan lalu lintas pejalan kaki.

Dalam Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan [8] disebutkan bahwa jalur pejalan kaki merupakan:

1. Jalur penghubung antar pusat kegiatan, dari blok ke blok, dan dari kompartemen ke kompartemen di daerah perkotaan.
2. Ini adalah komponen penting dari sistem yang mengubah jenis latihan lainnya.
3. Tempat bersosialisasi.
4. Mengajukan kenyamanan dan daya tarik kota.
5. Rute untuk melarikan diri dari bencana.

Dalam rangka pengembangan kawasan perkotaan, pedoman tersebut juga menjelaskan aspek-aspek perlu diperhatikan dalam penyediaan jalur pejalan kaki, yaitu [8]: karakter fisik; kenyamanan; akses transportasi umum; penggunaan lahan dan pola operasi; kepribadian dan perilaku pejalan kaki; atribut mental; dan faktor-faktor yang berhubungan dengan lingkungan.

2.1. Karakter Fisik

Bentuk tubuh dan jenis aktivitas fisik yang dilakukan biasanya mempengaruhi karakteristik fisik pejalan kaki. Jarak yang ditempuh saat berjalan juga dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk motif di balik aktivitas berjalan tersebut. Aktivitas hiburan cenderung melibatkan jarak tempuh yang lebih pendek karena biasanya orang pada kondisi santai dan tidak tergesa-gesa. Sebaliknya, aktivitas berolah raga dan mengejar waktu cenderung menyebabkan orang berjalan kaki lebih jauh atau lebih lama.

Motif belanja dapat berperan dalam memperpanjang jarak berjalan kaki. Seseorang yang sedang berbelanja dapat berjalan kali lebih dari 2 jam sejauh hingga 2,5 km tanpa menyadari jauhnya perjalanan. Hal ini terjadi karena pikirannya lebih terfokus pada aktivitas memilih barang dan menikmati waktu di toko-toko. Akibatnya jarak tempuh yang jauh tidak disadari dan dirasakan hingga perjalanan berjalan kakinya berakhir.

2.2. Kenyamanan

Kenyamanan dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktivitas. Orang-orang enggan berangkat karena cuaca. Di Indonesia, orang hanya ingin menempuh jarak 400 meter saat cuaca panas, tetapi hanya 300 meter saat membeli produk.

2.3. Akses Transportasi Umum

Orang lebih cenderung berjalan kaki daripada jika opsi transportasi umum yang sesuai tidak dapat diakses secara merata ke tempat mereka berada.

2.4. Penggunaan Lahan dan Pola Operasi

Hingga 500 meter berjalan kaki di dalam kompleks perbelanjaan terasa nyaman. Di luar jarak tersebut, diperlukan area tambahan seperti tempat duduk dan kios makanan dan minuman untuk mengurangi kelelahan pejalan kaki

2.5. Kepribadian dan Perilaku

Perilaku pejalan kaki saat dapat berpengaruh pada luas ruang yang dibutuhkan oleh pejalan kaki. Contohnya pada saat seseorang berjalan kaki sambil menggunakan payung, mendorong kereta belanja, atau berjalan sambil berbicara dalam kelompok, yang berdampak pada bertambahnya luas ruang yang dibutuhkan.

2.6. Atribut Mental

Memahami kecenderungan pejalan kaki saat berada di lalu lintas membutuhkan pemahaman tentang situasi psikologis mereka. Tersedianya jarak yang cukup antar pejalan kaki merupakan hal yang penting bagi kenyamanan pejalan kaki. Hal ini

penting karena orang-orang cenderung menghindari sentuhan fisik dengan pejalan kaki lain dan biasanya memilih area pribadi yang lebih luas.

2.7. Faktor Yang Berhubungan Dengan Lingkungan

Ciri-ciri lingkungan berikut menjadi dasar persyaratan desain infrastruktur dan fasilitas jaringan pejalan kaki. Adapun aspek-aspek yang penting terkait hal ini adalah:

1. Kenyamanan seperti kedekatan dengan perhentian transportasi umum dan perlindungan dari unsur-unsur.
2. Kenikmatan, seperti bisa berjalan-jalan dan tersedia tanda-tanda.
3. Keselamatan, seperti perlindungan pejalan kaki dari lalu lintas yang bergerak.
4. Fitur keselamatan, seperti adanya lampu lalu lintas, jaminan pandangan yang tidak terhalang di persimpangan, tidak adanya bahaya geser, dan kesesuaian area pejalan kaki dengan keadaan sekitar.
5. Finansial, seperti efektivitas biaya bagi pejalan kaki sehubungan dengan gangguan dan penundaan perjalanan.
6. Keterkaitan antara berbagai penggunaan lahan atau kegiatan dan bentuk transportasi lainnya.

Revitalisasi diartikan sebagai ‘revitalisasi’ dan (re)aktivasi faktor-faktor pembangunan seperti lahan, tenaga kerja, modal, keterampilan, kewirausahaan, serta lembaga keuangan, birokrasi, dan sarana/prasarana fisik pendukung. Hal ini juga melibatkan pelaku pembangunan untuk merespon secara struktural dan fungsional terhadap tantangan dan kebutuhan baru dalam arti luas dan mendasar (Sri-Edi Swasono., dalam Santoso) [14]. Kawasan perkotaan yang menurun direvitalisasi bersama dengan kehidupan sosial, budaya, dan ekonomi yang ada menggunakan intervensi fisik dan non-fisik untuk mengatasi tuntutan dan kesulitan baru.

Kata ‘revitalisasi’ mengacu pada inisiatif untuk menghidupkan kembali bangunan kosong, lingkungan, dan lokasi geografis lainnya dengan intervensi fisik dan non-fisik, termasuk sosial dan ekonomi, di bidang konservasi monumen dan perencanaan kota [15]. Pandangan serupa dari Martokusumo [16] menyatakan bahwa “regenerasi ekonomi, sosial budaya, pemaknaan, dan penghancuran citra suatu wilayah atau kawasan metropolitan menjadi sebuah tampilan visual” semuanya penting, termasuk penggunaan sarana non-fisik.

3. METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan metode studi literatur dan observasi lapangan sebagai dasar analisis data. Metode ini memberikan pemahaman komprehensif tentang kondisi eksisting untuk mengetahui kebutuhan dalam revitalisasi jalur pedestrian. Studi literatur mempelajari aspek kenyamanan pedestrian dan pandangan terkait kawasan Stasiun Depok Lama. Observasi di lokasi dilakukan untuk melihat situasi dan kondisi secara langsung. Hasil analisis dari studi literatur dan observasi lapangan akan digunakan untuk menyusun kesimpulan dan saran.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis dan Pembahasan

Jalur dan Kawasan Stasiun Depok Lama merupakan jalur komersial yang dimana ramainya aktivitas manusia melakukan berbagai macam kegiatan berupa pertemuan, berjualan, dan bepergian menuju suatu tempat. Permasalahan pada wilayah Stasiun Depok Lama ialah kurangnya jalur pedestrian yang memadai untuk pejalan kaki. Padahal area Stasiun Depok Lama merupakan wilayah yang sering digunakan pejalan kaki untuk sirkulasi menuju Stasiun Depok Lama.



Gambar 1. Lokasi Penelitian – Area Stasiun Depok Lama
Sumber gambar: google.com/maps [17].

Pada area tersebut sering terjadi kemacetan yang mengakibatkan terganggunya sirkulasi manusia dan kendaraan. Pada jalur tersebut juga masih minim tersedianya jalur pedestrian bagi para pengunjung yang akan menuju Stasiun Depok Lama.



Gambar 2. Jalan Menuju Stasiun Depok Lama
Sumber gambar: google.com/maps [17].

Pada dokumentasi tersebut terlihat jelas memang tidak adanya jalur pedestrian sebagai penunjang sirkulasi menuju Stasiun Depok Lama. Jalanan dipenuhi dengan pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan. Bahkan ketika pada waktu-waktu tertentu seperti jam-jam padat, pada area ini akan sangat macet sekali. Dikarenakan kendaraan yang masuk ke area tersebut merupakan kendaraan beroda 4.



Gambar 3. Jalan Di Muka Stasiun Depok Lama
Sumber gambar: google.com/maps [17].

Kondisi tampak depan jalan utama menuju Stasiun Depok Lama dari arah jalan raya dipenuhi dengan pedagang kaki lima, yang dimana mengganggu aktivitas sirkulasi manusia.



Gambar 4. Jalur Penyeberangan Orang Terganggu
Sumber gambar: google.com/maps [17].

Kondisi halte Stasiun Depok Lama yang mana dipenuhi oleh ojek online mengakibatkan banyak terjadinya parkir liar di badan jalan utama. Hal ini menyebabkan terjadinya kemacetan pada area jalan menuju Stasiun Depok Lama. Para pengguna yang akan menuju ke Stasiun Depok Lama tentu saja sangat tidak nyaman karena kondisi tersebut. Dimulai dari kemacetan karena adanya parkir liar, jalur setapak yang dipenuhi oleh pedagang kaki lima.

4.2. Gagasan Hasil Pembahasan

Untuk menangani permasalahan tersebut tentunya akan diadakan revitalisasi pada Kawasan tersebut dengan dibangunnya pedestrian yang mampu menunjang aktivitas pengguna pada Kawasan tersebut.



Gambar 5. Contoh Jalur Pedestrian Yang Telah Direvitalisasi
Sumber gambar: Hendrawan, 2017 [18].

Untuk pedestrian nantinya akan dibuat nyaman mungkin dengan lebar 2 meter yang dimana cukup untuk sirkulasi manusia pada Kawasan Stasiun Depok. Pada pedestrian nantinya akan diberi juga jalur difabel dan area hijau sepanjang jalan yang dimana nantinya para pengguna akan merasa nyaman ketika hendak berjalan ke arah Stasiun Depok Lama.



Gambar 6. Contoh Revitalisasi Pedagang Kaki Lima
Sumber Gambar: Elis, 2023 [19].

Untuk pedagang kaki lima yang terkena gusur nantinya akan dipindahkan ke suatu area yang tertata rapih dan tampak kawasan juga nanti akan sangat diperhatikan penampilan, kebersihan, dan kenyamanan pengunjungnya.



Gambar 7. Contoh Gagasan Bentuk Halte
Sumber gambar: Kurniawan, 2011 [20].

Untuk area halte nantinya akan dibuatkan juga tempat untuk ojek online menunggu, agar tidak

adanya parkir liar di area trotoar yang dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki.

5. KESIMPULAN

Dari analisis tersebut dapat disimpulkan bahwa kenyamanan pengguna jalan kaki di pedestrian sangatlah penting, mengingat kawasan tersebut adalah merupakan kawasan TOD yang banyak pengunjung berlalu lalang dengan berjalan jalan kaki.

Pada Kawasan Stasiun Depok Lama diharapkan nanti akan diadakannya pemindahan para pedagang kaki lima ke suatu tempat yang lebih luas, mengingat pada jalur menuju Stasiun Depok Lama terbilang sempit jika dipenuhi pedagang kaki lima.

Untuk jalur pedestrian nanti akan dibuat nyaman mungkin dan mampu menampung aktivitas manusia disana. Dan juga pada pedestrian nantinya akan terdapat juga jalur difabel untuk penyandang disabilitas dan jalur hijau untuk sirkulasi udara yang lebih baik.

Demikian pula halte untuk menunjang aktivitas pengguna menggunakan kendaraan umum nantinya akan ditambahkan halte khusus yang menampung ojek online yang akan membawa penumpang, karena sebelumnya ojek online parkir liar di jalur pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Wikipedia, "Pedestrian," *Wikipedia: The Free Encyclopedia*, 2024. <https://en.wikipedia.org/wiki/Pedestrian> (accessed Jan. 12, 2024).
- [2] Wiktionary, "Pedestrian," *Wiktionary: A Free Dictionary*, 2024. <https://en.wiktionary.org/wiki/pedestrian> (accessed Jan. 15, 2024).
- [3] D. Darmawan, "Mengamati Peran Pedestrian Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Studi Kasus: Daerah Sudirman-Thamrin Jakarta," *NALARs*, vol. 3, no. 1, pp. 76–95, 2004, [Online]. Available: <https://docplayer.info/32793498-Mengamati-peran-pedestrian-dalam-kehidupan-sosial-ekonomi-masyarakat-studi-kasus-daerah-sudirman-thamrin-jakarta.html>.
- [4] PUPR Ngawi, "Seperti Apa Pedestrian Ramah Difabel? Simak Informasi Berikut Ini," *Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Ngawi*, 2022. <https://pupr.ngawikab.go.id/seperti-apa-pedestrian-ramah-difabel-simak-informasi-berikut-ini/> (accessed Jan. 11, 2024).
- [5] H. M. Rubenstein, *Pedestrian malls, Streetscapes, And Urban Spaces*. New York: John Wiley and Sons, 1992.
- [6] W. Gunawan, *Standart Perancangan*

- Geometrik Jalan Perkotaan*. Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, 1988.
- [7] Direktorat Pembinaan Jalan Kota, “Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan.” Dirjen Binkot, 1992, [Online]. Available: <https://pu.go.id/pustaka/biblio/standar-perencanaan-geometrik-untuk-jalan-perkotaan/KBG6K>.
- [8] Kementerian Pekerjaan Umum, “Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.” Indonesia, 2014, [Online]. Available: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/128205/permen-pupr-no-03prtm2014-tahun-2014>.
- [9] EMBARQ Network @WRICities, “The Eight Principles of the Sidewalk: Building More Active Cities,” *Smartcities Dive*, 2024. <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/eight-principles-sidewalk-building-more-active-cities/1061606/>.
- [10] D. Iswanto, “Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda),” *J. Ilm. Peranc. Kota dan Permukiman.*, vol. 5, no. 1, 2006.
- [11] F. N. Imani, “Upaya Penertiban Trotoar Pedagang Kaki Lima Di Kota Bandung,” *Medium.com*, 2022. <https://medium.com/@faridaimani1417/upaya-penertiban-trotoar-pedagang-kaki-lima-di-kota-bandung-38e45fa2526c>.
- [12] M. Muslihun, “Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Semarang,” Universitas Negeri Semarang, 2013.
- [13] T. I. P. Listianto, “Hubungan Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian (Studi Kasus Jl. Pahlawan Semarang),” Universitas Diponegoro, 2006.
- [14] T. M. Santoso, “Revitalisasi Pasar Johar Semarang Dengan Pendekatan Arsitektur Indische,” Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2017.
- [15] S. Tiesdell, T. Oc, and T. Heath, *Revitaizing Historic Urban Quaters*. New York: Architectural Press, 1996.
- [16] W. Martokusumo, “Revitalisasi, Sebuah Pendekatan Dalam Peremajaan Kawasan,” *J. Reg. City Plan. - J. Perenc. Wil. dan Kota*, vol. 19, no. 3, 2008.
- [17] Google Maps, “Stasiun Depok,” *Google Maps*, 2024. <https://maps.app.goo.gl/3CUq2jtfH5kxnqoq8> (accessed Jan. 15, 2024).
- [18] C. Hendrawan and Y. B. Dwisusanto, “Konsep Active Living Dalam Perancangan Jalur Pedestrian, Studi Kasus: Jalan L. L. R. E. Martadinata (Riau), Bandung, Jawa Barat,” *J. Tek. Arsit. ARTEKS*, vol. 2, no. 2, pp. 15–32, 2017, doi: <https://doi.org/10.30822/arteks.v2i1.38>.
- [19] Elis, “Jajal Wisata Kuliner Tangerang yang Suguahkan Makanan Khasnya,” *Pagaralampos.com*, 2023. <https://pagaralampos.disway.id/read/670148/jajal-wisata-kuliner-tangerang-yang-suguahkan-makanan-khasnya>.
- [20] A. Kurniawan and T. M. Darajat, “Desain Halte Untuk Masyarakat Urban (Studi Kasus: Daerah Jakarta Dan Sekitarnya),” *Inosains*, vol. 6, no. 13–23, 2011, [Online]. Available: <https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Journal-3548-M-Darajat.pdf>.