

**APPLICATION OF TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT CONCEPT IN
MARGONDA RAYA PEDESTRIAN PATH, DEPOK**

**PENERAPAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT DALAM
JALUR PEDESTRIAN MARGONDA RAYA, DEPOK**

Meyzia Akilah A.¹, Raisya F. Humaira², Tyas Wida Handoko³

Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Indonesia^{1,2,3}

akilahmeyzia@gmail.com¹, raisyafr@gmail.com², tyas.wida@office.ui.ac.id³

ABSTRACT

Depok City is experiencing rapid growth with high population mobility. This makes Margonda Raya Street one of the strategic areas. This research aims to analyze the physical condition of pedestrian paths and evaluate the implementation of Transit Oriented Development (TOD) principles and spatial justice. The research method used a qualitative descriptive approach. The results show that although the pedestrian path has met the national physical standards with a sidewalk width of 4-5 meters, the implementation of TOD principles still has a number of significant shortcomings. Some of the main challenges include lack of accessibility for people with disabilities, lack of supporting facilities, and inappropriate use of sidewalks, such as illegal parking and street vendor activities. An analysis of the eight TOD principles reveals that the area has partially achieved principles such as Mix, Densify, and Compact, but is still weak in Walk, Cycle, and Connect. The spatial justice perspective shows that the infrastructure has not fully provided equal access for all community groups, especially people with disabilities. The research concludes that comprehensive improvements are needed in pedestrian infrastructure planning, with a focus on improving accessibility, integrating transportation modes, and creating inclusive public spaces. Recommendations include the addition of supporting facilities, law enforcement, and reorganization of public spaces to support sustainable urban mobility.

Keywords: *Pedestrian, Transit-Oriented Development (TOD), Spatial Justice.*

ABSTRAK

Kota Depok mengalami pertumbuhan pesat dengan mobilitas penduduk yang tinggi. Hal tersebut menjadikan Jalan Margonda Raya sebagai salah satu kawasan strategis. Penelitian ini bertujuan menganalisis kondisi fisik jalur pedestrian serta mengevaluasi implementasi prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) dan keadilan spasial. Metode penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun jalur pedestrian telah memenuhi standar fisik nasional dengan lebar trotoar 4-5 meter, implementasi prinsip TOD masih memiliki sejumlah kekurangan signifikan. Beberapa tantangan utama mencakup kurangnya aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, minimnya fasilitas pendukung, dan penggunaan trotoar yang tidak sesuai fungsi, seperti parkir liar dan aktivitas pedagang kaki lima. Analisis terhadap delapan prinsip TOD mengungkapkan bahwa kawasan ini telah mencapai sebagian prinsip seperti *Mix*, *Densify*, dan *Compact*, namun masih lemah dalam aspek *Walk*, *Cycle*, dan *Connect*. Perspektif keadilan spasial menunjukkan bahwa infrastruktur belum sepenuhnya memberikan akses yang setara bagi seluruh kelompok masyarakat, terutama penyandang disabilitas. Penelitian menyimpulkan perlunya perbaikan komprehensif dalam perencanaan infrastruktur pedestrian, dengan fokus pada peningkatan aksesibilitas, integrasi moda transportasi, dan penciptaan ruang publik yang inklusif. Rekomendasi meliputi penambahan fasilitas pendukung, penegakan hukum, dan penataan ulang ruang publik untuk mendukung mobilitas perkotaan yang berkelanjutan.

Kata Kunci: Jalur Pedestrian, *Transit-Oriented Development* (TOD), Keadilan Spasial.

PENDAHULUAN

Kota Depok adalah salah satu kota satelit dari DKI Jakarta, yang direncanakan untuk menjadi kawasan penyedia permukiman (Kyrana, et al., 2020). Peran penting yang dimiliki oleh Kota Depok berdampak signifikan

terhadap pertumbuhannya, hal ini terlihat dari perkembangan pesat yang terjadi di Jalan Margonda Raya. Jalan Margonda Raya merupakan jalan utama Kota Depok yang saat ini dikenal sebagai pusat layanan kota. Berdasarkan kajian yang dilakukan oleh Irsyam (2017)

mengenai sejarah Kota Depok, kawasan Margonda Raya digambarkan sebagai titik awal perkembangan kota ini. Dahulu kawasan yang sebagian besar berupa lahan pertanian kini telah berkembang menjadi kawasan strategis pusat kota. Kota Depok, dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, mengalami pertumbuhan wilayah yang pesat yang diikuti oleh peningkatan mobilitas masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Depok, jumlah penduduk pada tahun 2023 mencapai 2.145.400 jiwa. Dengan tingginya tingkat penduduk di Kota Depok maka menyebabkan tingginya mobilisasi penduduk Kota Depok yang berkomuter ke arah Jakarta setiap harinya untuk bekerja, baik menggunakan angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Selain itu, berjalan kaki juga menjadi pilihan moda transportasi untuk jarak pendek, serta untuk berpindah antar moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, penyediaan fasilitas pedestrian dan tempat transit yang memadai menjadi sangat penting untuk memastikan kelancaran mobilisasi penduduk dalam aktivitas sehari-hari.

Seiring dengan pesatnya pertumbuhan kota dan tingginya mobilitas penduduk di Kota Depok, khususnya di kawasan Jalan Margonda Raya, kebutuhan akan fasilitas transportasi yang efisien dan ramah pejalan kaki menjadi semakin penting. Salah satu konsep yang dapat mendukung peningkatan kualitas mobilitas masyarakat adalah *Transit-Oriented Development (TOD)* yang bertujuan untuk mengintegrasikan sistem transportasi publik dengan pengembangan kawasan sekitarnya, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih terhubung, berkelanjutan, dan ramah bagi pejalan kaki. Konsep TOD mengedepankan pemanfaatan lahan

yang efektif untuk menciptakan kawasan yang terintegrasi dengan transportasi publik, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan meningkatkan kenyamanan serta keselamatan pejalan kaki. Penerapan TOD di kawasan Margonda Raya diharapkan dapat mengoptimalkan konektivitas antara moda transportasi publik dengan kawasan hunian dan komersial, sekaligus meningkatkan kualitas fasilitas pedestrian yang ada.

Melalui padatnya mobilisasi penduduk Kota Depok yang sering berkomuter ke arah Jakarta dan wilayah lainnya dengan transportasi publik, maka penerapan konsep TOD di sepanjang Jalan Margonda Raya perlu diperhatikan seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan mobilitas yang efisien dan aksesibilitas yang lebih baik. Meskipun sejumlah fasilitas pedestrian telah tersedia, kualitas dan keberlanjutan pengembangan ruang pejalan kaki serta akses ke moda transportasi publik masih menjadi tantangan besar. Oleh karena itu, penting untuk menelaah lebih dalam lagi bagaimana konsep TOD telah diterapkan di Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok.

TINJAUAN PUSTAKA

Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian adalah ruang yang disediakan khusus untuk pejalan kaki, dirancang untuk memberikan kenyamanan bagi penggunaannya. Jalur ini berupa ruang terbuka publik yang dapat diakses oleh masyarakat yang berjalan kaki, seperti trotoar, slidewalk, dan pathway. Infrastruktur ini sangat penting karena mendukung hak pejalan kaki. Sirait et al. (2018) menyebutkan beberapa fungsi jalur pedestrian, antara lain:

1. Jalur pedestrian dapat meningkatkan aktivitas yang mendukung kesehatan dan mengurangi tindak kriminalitas.

2. Pedestrianisasi dapat merangsang aktivitas ekonomi karena menyediakan area yang ramai untuk pejalan kaki.
3. Jalur pedestrian dapat digunakan untuk kegiatan seperti pameran, promosi, dan kampanye yang memerlukan keramaian.
4. Pedestrianisasi membantu menciptakan suasana yang dinamis, menjadi tempat untuk kegiatan sosial, dan mendukung pengembangan aktivitas publik bagi berbagai komunitas.
5. Jalur pedestrian juga berkontribusi pada kelestarian udara.

Berdasarkan poin-poin di atas, dapat dipahami bahwa jalur pedestrian memiliki fungsi untuk menampung berbagai kegiatan publik, baik sosial, ekonomi, pameran, maupun kegiatan lainnya. Putra dan Tinumbia (2022) menambahkan beberapa faktor yang mendasari terciptanya kegiatan ini, yaitu beberapa sifat dan karakteristik yang harus dimiliki, antara lain:

- a. Keamanan, yang berarti jalur pedestrian dirancang untuk memberikan rasa aman bagi penggunaannya, melindungi mereka dari ancaman kendaraan bermotor baik roda dua maupun empat, serta menghindari pengguna dari halangan yang bisa menyebabkan kecelakaan seperti terjatuh atau tersandung.
- b. Kenyamanan, karena jalur pedestrian memberikan ruang yang cukup bagi pejalan kaki, dengan lingkungan yang bersih, menarik, dan menyenangkan, sehingga memudahkan akses dan memberi kebebasan bagi para pengguna.
- c. Kemudahan Akses, yang berarti jalur pedestrian mudah diakses dan digunakan oleh masyarakat, karena memang disediakan untuk kepentingan publik.

Konsep Transit Oriented Development (TOD)

Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep tata kota yang memadukan angkutan umum, transportasi publik, dan aktivitas komersial dalam satu area yang terhubung dengan sistem transportasi umum. Stasiun, yang juga dikenal sebagai halte angkutan umum, adalah tempat pengembangan, dengan banyak fasilitas dan aktivitas lokal yang berlokasi di dekatnya. Hal ini mengurangi ketergantungan pada properti pribadi dengan memungkinkan individu atau pengguna untuk mengakses transportasi secara umum dengan mudah. Konsep TOD menciptakan lingkungan yang dinamis dan efisien di mana aktivitas sehari-hari dapat dilakukan dengan berjalan kaki atau menggunakan transportasi umum, bukan hanya bergerak. TOD berfokus pada aksesibilitas dan menciptakan kota yang tertata dengan baik yang mudah diakses oleh semua anggota masyarakat. Tujuan dari TOD adalah untuk memfasilitasi pengembangan masyarakat tanpa mengganggu kehidupan pribadi mereka. Gagasan utama di balik TOD adalah untuk mengurangi dampak pada mobilitas dengan meningkatkan kualitas transportasi umum dan menciptakan area yang dapat dijelajahi dengan berjalan kaki. Dengan mendorong pembangunan di sekitar halte atau Stasiun, TOD memaksimalkan efisiensi tenaga kerja, meningkatkan mobilitas, dan menciptakan lebih banyak ruang yang terhubung dan lingkungan yang lebih layak huni. Konsep ini juga bertujuan untuk mengurangi polusi, meningkatkan infrastruktur transportasi, dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal secara berkelanjutan dan seimbang (Ahyahudin Sodri, *et all*, 2024).

Terkait Prinsip Dasar Transit Oriented Development (TOD) (Insitute for transportation and development policy, 2017) menjelaskan ada 8 prinsip yang harus diterapkan dalam pengembangan kawasan *Transit Oriented Development (TOD)* yaitu sebagai berikut:

a. Berjalan (*walk*)

Prinsip ini menekankan pentingnya menciptakan trotoar yang aman, nyaman, dan sehat bagi pejalan kaki. Hal ini mencakup pembuatan trotoar lebar, jalur yang mudah diakses, dan lingkungan yang mendorong berjalan kaki sehingga masyarakat lebih cenderung berjalan kaki dibandingkan menggunakan mobil sendiri.

b. Bersepeda (*cycle*)

Fokus pada pengembangan infrastruktur untuk bersepeda, termasuk jalur sepeda yang aman dan nyaman. Prinsip ini mendorong penggunaan sepeda sebagai moda transportasi utama dengan mengutamakan pengurangan ketergantungan pada kendaraan listrik, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih ramah bagi pengendara sepeda.

c. Menghubungkan (*connect*)

Prinsip ini merujuk pada pentingnya menghubungkan trotoar, jalur sepeda, dan berbagai moda transportasi lainnya. Tujuannya adalah untuk menciptakan jaringan transportasi yang terintegrasi dengan baik sehingga masyarakat dapat dengan mudah dan efisien berpindah dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya.

d. Angkutan umum (*transit*)

Pengembangan sistem transportasi umum berkualitas tinggi merupakan inti dari TOD. Prinsip ini menekankan pentingnya menciptakan transportasi umum yang cepat,

terjangkau, dan nyaman serta fasilitas pendukungnya seperti stasiun dan halte yang mudah dijangkau.

e. Campuran (*mix*)

Prinsip gabungan adalah mengembangkan kawasan dengan fungsi berbeda seperti perumahan, komersial, dan fasilitas umum secara terpadu. Tujuannya adalah untuk menciptakan kehidupan perkotaan yang dinamis dan mengurangi kebutuhan perjalanan jarak jauh.

f. Memadatkan (*densify*)

Memaksimalkan penggunaan lahan di sekitar pusat transportasi umum dengan meningkatkan kepadatan dan aktivitas penduduk. Hal ini berarti pembangunan vertikal dan penggunaan lahan yang lebih efisien, memungkinkan terciptanya kawasan yang lebih padat dengan fasilitas yang lebih dekat dan jaringan transportasi yang lebih baik.

g. Merapatkan (*compact*)

Prinsip ini menekankan pentingnya menciptakan ruang yang mudah dinavigasi, dengan fasilitas umum dan waktu tinggal yang sesuai dengan peralatan transportasi. Kawasan yang rapat dan padat ini mengurangi ketergantungan pada kepemilikan pribadi dan memfasilitasi mobilitas.

h. Beralih (*shift*)

Prinsip ini bertujuan untuk mengubah perilaku masyarakat agar lebih memilih menggunakan transportasi umum yang berkualitas. Ini mencakup peningkatan kualitas dan kenyamanan sistem transportasi umum, serta penyediaan opsi transportasi yang memadai untuk memfasilitasi mobilitas masyarakat secara maksimal.

Tujuan akhir dari penerapan TOD adalah untuk menciptakan masyarakat yang lebih ramah lingkungan, efisien, dan terpadu, yang jika diterapkan dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat

umum. Pertama, TOD mengurangi dampak negatif kepemilikan kendaraan bermotor pribadi, yang membantu pengurangan polusi udara, kemacetan, dan konsumsi bahan bakar fosil. Dengan menyediakan infrastruktur yang memudahkan perjalanan dengan sepeda, berjalan kaki, dan transportasi umum, TOD menciptakan lingkungan yang lebih sehat dan aman. Bagaimanapun, dengan menciptakan sistem transportasi yang lebih tangguh dan berkualitas tinggi, TOD memfasilitasi perpindahan masyarakat umum dari transportasi pribadi ke transportasi umum, yang dapat mengurangi waktu tunggu, meningkatkan kualitas udara, dan meningkatkan efisiensi energi. Prinsip-prinsip TOD ini menawarkan solusi komprehensif untuk pengembangan perkotaan yang tidak hanya memberi manfaat bagi masyarakat umum tetapi juga lingkungan secara keseluruhan. (Griffiths, B., & Curtis, C, 2017)

Keadilan Spasial

Spatial justice theory memiliki asal mula dan inti yang berakar pada konsep konsekuensi geografis atau keadilan dalam ranah geografis (c0). Definisi *spatial justice theory* bersifat dinamis, mirip dengan konsep keadilan (justice) itu sendiri, karena terdapat beragam pemikiran yang meluas dalam mendefinisikannya. Oleh sebab itu, penting untuk memahami bahwa konsep *spatial justice* dapat memiliki makna yang beragam tergantung pada fenomena tertentu. Sebelum mendalami teori ini lebih jauh, pemahaman tentang konsep '*spatial*' atau ruang menjadi krusial. Ruang dapat diinterpretasikan melalui tiga pendekatan: absolut, relatif, dan relasional.

Ruang absolut mengacu pada ruang dengan lokasi yang pasti dan dapat dipetakan, seperti perpustakaan, aula, atau jalur pedestrian. Ruang relatif

berhubungan dengan kedekatan terhadap ruang absolut, yang ditentukan oleh faktor seperti waktu atau jarak fisik. Contohnya, jarak antara Rumah Sakit Bunda Margonda dan Margocity dapat ditempuh dalam 20 menit berjalan kaki atau 5 menit dengan sepeda motor, sehingga pengertian "dekat" bersifat relatif. Ruang relasional, di sisi lain, merupakan ruang yang terbentuk dari hubungan sosial (Gregory, 2009:708). Sebagai contoh, Rumah Sakit Bunda Margonda merupakan ruang yang diciptakan oleh hubungan sosial, di mana dokter menjadi representasi negara dalam menjalankan kewajiban melayani masyarakat. Ruang sosial ini memungkinkan kita memahami hubungan sosial melalui bentuk-bentuk spasialnya. Ketiga kategori ruang ini tidak saling eksklusif, melainkan dapat hadir secara bersamaan.

Soja (2010) mengadaptasi prinsip keadilan spasial dari teori keadilan John Rawls. Rawls (1999) menyatakan dua prinsip utama keadilan yang harus dicapai melalui kesepakatan dalam kondisi awal '*fairness*' dan '*equality*'. Prinsip pertama adalah kesetaraan hak antara individu, yang mencakup pertimbangan mengenai kesesuaian hak satu individu dengan individu lainnya. Prinsip kedua adalah hak setiap individu untuk mendapatkan kesempatan yang sama dalam aspek sosial dan ekonomi, menciptakan kesetaraan atau '*equality*'. Dalam konteks *spatial justice*, Soja (2010) menyebutkan bahwa keadilan tercapai ketika semua orang memiliki akses yang sama terhadap ruang publik. Misalnya, setiap pejalan kaki memiliki hak yang sama untuk menggunakan jalur pedestrian.

Menurut Marcuse (dalam Przybylinski, 2023), terdapat lima dimensi dalam *spatial justice*. Pertama, ketiadaan diskriminasi atau pembatasan terhadap kelompok tertentu. Kedua,

spatial justice merupakan bagian dari keadilan sosial secara keseluruhan. Ketiga, keadilan sosial selalu melibatkan aspek spasial, sehingga keduanya saling terkait. Keempat, keadilan spasial dipengaruhi oleh aspek sosial, politik, dan ekonomi. Kelima, terdapat pembagian sumber daya yang adil di antara seluruh kelompok.

- **Right to The City**

Spatial justice (keadilan spasial) tidak dapat dipisahkan dari konsep *right to the city* (hak atas kota). Konsep ini pertama kali diperkenalkan oleh Lefebvre. Menurut Lefebvre (dalam Harvey, 2008), setiap individu berhak untuk merubah dirinya dengan cara merubah kota tempat tinggalnya. Artinya, seseorang berhak untuk mengubah ruang kota agar sesuai dengan kebutuhan pribadi atau komunitas yang menggunakannya. Hak ini tidak hanya terbatas pada akses terhadap ruang kota, tetapi juga berkaitan dengan kesesuaian ruang kota dengan karakteristik sosial dan budaya warganya.

Lebih lanjut, Lefebvre (1996) menegaskan bahwa dia menentang perkembangan kota yang justru mengalienasi kelas pekerja dari kehidupan perkotaan. Dia menyatakan bahwa "Hak atas kota adalah manifestasi dari hak yang lebih tinggi: hak atas kebebasan, hak untuk menjadi individu dalam suatu sosialitas, hak untuk memiliki habitat, dan hak untuk tinggal. Ini berarti bahwa setiap warga negara memiliki hak politik dan moral untuk menduduki dan membentuk ruang kota secara aktif guna memenuhi kebutuhan kolektif mereka, bukan hanya untuk kepentingan pemilik modal."

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif. Pendekatan deskriptif kualitatif dilandasi oleh kekuatan narasi melalui studi literatur dan studi lapangan yang bertujuan untuk mendapatkan pemahaman terkait permasalahan atau yang menjadi tujuan penelitian (Rukin, 2019). Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis kondisi fisik jalur pedestrian serta mengevaluasi implementasi prinsip TOD dan keadilan spasial.

Metode pengumpulan data pada penelitian ini terdiri dari dua jenis, yaitu dengan pengumpulan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi lapangan untuk mengetahui kondisi fisik jalur pedestrian serta terpenuhi atau tidaknya keadilan di jalur pedestrian. Sedangkan, pengumpulan data sekunder melalui studi literatur untuk mengkaji teori, kebijakan, pedoman dari konsep TOD pada jalur pedestrian.

HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

Analisis kondisi fisik terkini jalur pedestrian Jalan Margonda Raya, Depok.

Kota Depok, yang terletak di Provinsi Jawa Barat, berbatasan dengan Jakarta di utara, Kota Bogor di selatan, dan Kabupaten Bogor di timur dan barat. Dengan luas 200,29 km², kota ini memiliki posisi strategis sebagai salah satu kota penyangga di Jabodetabek, yang mendorong pertumbuhan pesat dalam permukiman dan pusat bisnis. Akibat urbanisasi, wilayah yang dulunya merupakan lahan pertanian, seperti sawah dan kebun, kini banyak yang telah berubah menjadi perumahan, pusat perbelanjaan, dan fasilitas komersial lainnya.

Salah satu jalur utama di Depok adalah Jalan Margonda Raya, yang

menjadi pusat transportasi dan aktivitas ekonomi. Nama Margonda diambil dari seorang pahlawan kemerdekaan Indonesia. Jalur ini menghubungkan Depok dengan Jakarta Selatan dan dikelilingi oleh berbagai fasilitas, seperti perkantoran, pusat perbelanjaan, instansi pemerintahan, sekolah, dan kampus, termasuk Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma. Selain itu, jalan ini sering digunakan karena adanya keberadaan stasiun commuter line serta moda transportasi lain seperti angkot dan ojek online. Jalur pedestrian di sepanjang Jalan Margonda Raya, Depok, saat ini telah memenuhi sebagian besar standar yang ditetapkan dalam Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Tahun 2014. Berdasarkan pedoman tersebut, trotoar di kawasan perkotaan harus memiliki lebar minimum 1,5 meter dan luas minimal 2,5 m² untuk memastikan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Secara umum, kondisi fisik jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya telah sesuai dengan standar ini. Jalan Margonda Raya yang merupakan salah satu arteri utama di Kota Depok, memiliki panjang 6,5 kilometer dan lebar 32 meter (Firdausi, 2023; Kustiani, 2012). Jalur pedestrian di sepanjang jalan ini pun memiliki lebar sekitar 4-5 meter dengan permukaan yang terbuat dari material beton serta keramik berwarna hitam, putih, dan merah (Belekebun, 2023). Selain itu, jalan ini juga menjadi penghubung utama antara Depok dan wilayah Jakarta Selatan (Prasetyo, 2015).

Terpenuhinya kondisi fisik jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya yang sesuai dengan standar, nyatanya tetap menghadapi berbagai tantangan. Beberapa masalah utama meliputi:

1. Penggunaan yang tidak tepat: Trotoar sering digunakan untuk parkir

kendaraan, pedagang kaki lima, dan aktivitas lain yang mengganggu fungsi utamanya sebagai jalur pejalan kaki.

2. Kualitas material: Penggunaan material yang tidak tahan lama menyebabkan kerusakan, seperti permukaan yang retak atau licin.
3. Fasilitas Tidak Memadai: Kurangnya tempat sampah, bangku istirahat, jalur hijau, dan pembatas fisik membuat jalur pedestrian kurang nyaman dan aman. Minimnya lampu penerangan juga menambah risiko kecelakaan, terutama pada malam hari.
4. Keamanan Pejalan Kaki: Kurangnya marka jalan, papan informasi, dan pembatas antara trotoar dan jalan raya meningkatkan risiko kecelakaan. Bahkan, beberapa kejadian, seperti angkutan umum yang menabrak pejalan kaki di trotoar, mencerminkan perlunya prioritas keamanan lebih tinggi.

Meskipun sudah terdapat rambu-rambu yang jelas serta revitalisasi trotoar telah dilakukan dengan anggaran Rp 23,5 miliar, pelanggaran aturan seperti parkir liar dan aktivitas PKL tetap menjadi kendala. Hal ini diakibatkan oleh penegakan hukum yang lemah dan minimnya pengawasan yang ada sehingga memperburuk kondisi di Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya.

Sebagai pusat aktivitas, Jalan Margonda Raya, Depok, dilengkapi dengan berbagai sarana dan prasarana yang beragam, mencakup fasilitas transportasi, pendidikan, dan keagamaan. Berikut adalah beberapa fasilitas yang tersedia di sekitar jalur pedestrian Jalan Margonda Raya, Depok.

1. Sarana Pendidikan: Sekolah dan perguruan tinggi di sepanjang Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya terdapat enam TK, empat SD, tiga SMP, lima SMA/SMK, dan tiga perguruan tinggi termasuk

- Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma.
2. Sarana Ibadah: Di sepanjang Jalan Margonda Raya terdapat berbagai tempat ibadah penting yang melayani kebutuhan spiritual masyarakat, khususnya umat Islam. Salah satu proyek utama yang sedang dalam tahap pembangunan adalah Masjid Raya Margonda dan beberapa masjid kecil lainnya.
 3. Sarana Perbelanjaan: Jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya juga dikelilingi oleh berbagai fasilitas perbelanjaan yang menyediakan kebutuhan masyarakat, mulai dari pusat perbelanjaan besar hingga minimarket yang tersebar di sepanjang jalan. Beberapa di antaranya seperti Margo City, ITC Depok, dan Depok Town Square.

Identifikasi kesenjangan antara kondisi yang ada dengan prinsip-prinsip TOD.

Berjalan (*walk*)

Pada indikator ini, jalur pedestrian di sepanjang Jalan Margonda Raya memiliki lebar sekitar 4-5 meter dan menggunakan material yang sebagian besar sudah memadai. Namun jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya ini dapat dikatakan belum ramah bagi pejalan kaki yang merupakan penyandang disabilitas, hal ini dikarenakan banyaknya *guiding block* yang terhalang oleh parkir liar, pedagang kaki lima, dan juga tiang listrik. Selain itu, di jalur pedestrian Jalan Margonda Raya pada sisi Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) belum terdapat *lift* dan hanya tersedia tangga saja, hal ini tentunya tidak ramah bagi penyandang disabilitas dikarenakan akan menyulitkan para penyandang disabilitas apabila perlu melakukan penyebrangan. Selain itu, para pejalan kaki seperti lansia dan ibu hamil juga akan kesulitan

melakukan penyebrangan, hal ini tentu mengakibatkan kurangnya rasa nyaman para pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian Jalan Margonda Raya. Minimnya fasilitas seperti tempat sampah, bangku istirahat, serta jalur hijau juga mengurangi kenyamanan pejalan kaki. Selain itu, minimnya pembatas fisik seperti bollard juga menurunkan keamanan dikarenakan dapat mengakibatkan kecelakaan terkhusus pada area yang padat transportasi, sehingga fasilitas-fasilitas yang belum tersedia sebaiknya dapat dilengkapi agar dapat meningkatkan rasa nyaman dan aman para pengguna jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya.

Bersepeda (*cycle*)

Jalur khusus sepeda tidak tersedia di Jalan Margonda Raya, sehingga pesepeda harus berbagi jalan dengan kendaraan bermotor atau bahkan menggunakan jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya. Kondisi ini tentu tidak mendukung keselamatan para pengguna sepeda yang melewati Jalan Margonda Raya.

Menghubungkan (*Connect*)

Jalur Pedestrian Margonda Raya sudah menghubungkan kawasan permukiman, pusat pendidikan (Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma), pusat perbelanjaan, instansi pemerintahan, dan transportasi publik seperti stasiun *commuter line* dengan baik. Namun, integrasi antar moda masih kurang optimal, seperti minimnya halte yang strategis atau fasilitas *transfer* yang nyaman.

Angkutan Umum (*Transit*)

Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya memiliki akses ke transportasi umum seperti angkot, ojek online, dan *commuter line*. Untuk akses ke stasiun *commuter line* sendiri di sepanjang Jalur

Pedestrian Jalan Margonda Raya terdapat dua stasiun, yaitu stasiun Depok Baru dan juga Stasiun Pondok Cina, kemudian jalur kereta *commuter line* ini akan menghubungkan wilayah Jakarta, Bogor, Tangerang, dan juga Bekasi (JABOTABEK). Selain itu, juga terdapat terminal depot di sepanjang Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya yang kemudian saat ini tersedia fasilitas BISKITA trans Depok, ini merupakan bus yang menghubungkan terminal Depok dengan Stasiun LRT Harjamukti, diadakannya bus ini bertujuan agar masyarakat yang ingin mengakses LRT melalui terminal Depok menjadi mudah. Keberadaan stasiun *commuter line* dan juga Terminal Depok di dekat Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya ini telah mendukung prinsip *Transit*, namun fasilitas pendukung seperti halte yang memadai dan mudah diakses perlu diperkuat.

Campuran (*Mix*)

Konsep *Mix* dalam Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya tercermin dari keberagaman fungsi lahan yang meliputi institusi pendidikan seperti Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma, pusat perbelanjaan seperti Margo City dan Depok Town Square, tempat ibadah seperti Masjid Raya Margonda, kawasan permukiman termasuk apartemen Margonda Residence, serta akses transportasi umum seperti stasiun *commuter line*, Terminal Bus dan angkot, yang semuanya terintegrasi untuk mendukung berbagai aktivitas masyarakat dalam satu kawasan.

Memadatkan (*Densify*)

Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya merupakan kawasan dengan kepadatan tinggi, baik dalam hal permukiman maupun aktivitas ekonomi. Banyaknya gedung bertingkat, ruko, dan

pusat perbelanjaan menunjukkan bahwa kawasan ini telah mengadopsi prinsip *Densify*. Namun, manajemen tata ruang yang lebih baik diperlukan untuk mengatasi dampak negatif kepadatan, seperti kemacetan dan kurangnya ruang publik.

Merapatkan (*Compact*)

Fasilitas di Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya, seperti pendidikan, perbelanjaan, instansi pemerintahan, stasiun, terminal dan tempat tinggal, berada dalam jarak yang relatif dekat sehingga memudahkan masyarakat untuk menjangkau berbagai kebutuhan sehari-hari, mendukung mobilitas pejalan kaki serta mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor.

Beralih (*Shift*)

Konsep *Shift* pada jalur pedestrian Jalan Margonda Raya dapat terlihat melalui dilakukannya revitalisasi Jalur Pedestrian, hal ini mencerminkan upaya Pemerintah Kota Depok dalam mendorong masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke moda transportasi umum seperti *commuter line*, angkot, ojek online, bus, dan LRT dengan disediakannya jalur pedestrian yang dirancang untuk memberikan kenyamanan, keamanan, dan juga dalam mendukung aksesibilitas ke fasilitas transportasi tersebut.

Evaluasi Kegagalan Implementasi Penerapan Konsep TOD di Jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya, Depok.

Berdasarkan prinsip Transit-Oriented Development (TOD) yang dijelaskan oleh Institute for Transportation and Development Policy (2017), ada beberapa kegagalan dalam implementasi prinsip-prinsip TOD pada jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya

yang dapat dievaluasi. Meskipun terdapat usaha untuk memperbaiki infrastruktur, masih ada beberapa aspek yang belum tercapai dengan optimal. Berikut adalah penilaian terkait prinsip TOD yang belum terpenuhi di kawasan pedestrian Margonda Raya:

Berjalan (Walk):

Meskipun ada pelebaran trotoar, jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya belum sepenuhnya menciptakan lingkungan yang aman, nyaman, dan sehat untuk semua pengguna, khususnya untuk penyandang disabilitas. Keberadaan penghalang seperti parkir liar dan pedagang kaki lima mengurangi kenyamanan dan keamanan jalur. Untuk memenuhi prinsip ini, perlu ada pengaturan yang lebih ketat terhadap parkir dan penataan pedagang kaki lima, agar trotoar tetap dapat digunakan oleh pejalan kaki tanpa hambatan.

Prinsip "Walk," yang bertujuan untuk menyediakan jalur pejalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif. Di Margonda Raya, jalur pedestrian tidak memiliki fasilitas yang memadai untuk penyandang disabilitas, seperti ramps (bidang miring) di setiap 500 meter. Hal ini jelas bertentangan dengan prinsip keadilan spasial, yang menuntut akses yang setara untuk semua orang, termasuk penyandang disabilitas. Dengan tidak adanya ramp atau fasilitas yang ramah disabilitas, jalur pedestrian ini tidak dapat diakses oleh semua kalangan, yang berimplikasi pada ketidakadilan spasial.

Dalam prinsip TOD, sangat penting bahwa infrastruktur mendukung mobilitas semua orang, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik. Kehadiran ramp atau bidang miring yang menghubungkan trotoar dengan jalan raya, yang dapat memfasilitasi pengguna kursi roda, masih belum sepenuhnya terintegrasi di beberapa titik. Hal ini

bertentangan dengan prinsip aksesibilitas yang menjadi inti dari TOD, yang mengharuskan setiap elemen infrastruktur untuk memperhatikan keberagaman pengguna.

Bersepeda (Cycle):

Di sepanjang Jalan Margonda Raya, tidak ditemukan fasilitas khusus bagi pengguna sepeda, seperti jalur sepeda yang terpisah atau infrastruktur penunjang lainnya. Prinsip TOD mengedepankan integrasi transportasi non-motorisasi, namun di area ini, infrastruktur untuk pesepeda tidak tersedia, sehingga prinsip ini tidak terpenuhi.

Menghubungkan (Connect):

Konektivitas antar jalur pejalan kaki dan layanan publik seperti angkutan umum sangat penting dalam prinsip TOD. Meskipun ada upaya untuk memperbaiki trotoar dan penambahan guiding block, aksesibilitas ke moda transportasi umum, seperti halte bus atau stasiun, masih terhambat. Keterhubungan antar moda transportasi belum optimal, dan beberapa fasilitas seperti Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) tidak memiliki fasilitas pendukung aksesibilitas seperti lift atau eskalator untuk penyandang disabilitas. Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang ada belum dilengkapi dengan fasilitas pendukung aksesibilitas, seperti lift atau eskalator untuk penyandang disabilitas. Ini mencerminkan kegagalan dalam menciptakan integrasi penuh antara moda transportasi publik dan infrastruktur pedestrian yang diharapkan oleh prinsip TOD.

Angkutan Umum (Transit):

Meskipun Jalan Margonda Raya adalah salah satu jalan utama yang menghubungkan Depok dengan Jakarta, integrasi angkutan umum dengan jalur

pedestrian masih belum memadai. Fasilitas penunjang transportasi umum, seperti halte atau integrasi dengan jalur pejalan kaki, masih perlu ditingkatkan untuk memastikan bahwa prinsip TOD dalam hal pengembangan sistem transportasi umum yang berkualitas dapat tercapai.

Campuran (*Mix*):

Di sepanjang Jalan Margonda Raya terdapat campuran penggunaan lahan, namun masih terbatas dalam hal perencanaan yang mencakup hunian, bisnis, dan fasilitas umum secara seimbang. Kawasan ini lebih terfokus pada perdagangan dan pusat perbelanjaan, sementara keberagaman fungsi lahan yang mendukung kualitas kehidupan masyarakat dan mobilitas lebih luas belum sepenuhnya tercapai.

Memadatkan (*Densify*):

Meskipun Margonda Raya merupakan jalan yang padat, penggunaan lahan dan kapasitas transportasi umum belum sepenuhnya dioptimalkan. Di beberapa segmen, pemanfaatan ruang masih terlalu rendah untuk mendukung pengembangan yang lebih intensif dan efisien sesuai dengan prinsip TOD. Parkir liar dan pedagang yang mengurangi lebar jalur trotoar menciptakan kesulitan dalam pergerakan, sehingga merusak kualitas ruang publik yang seharusnya ramah pejalan kaki. Kegagalan dalam menanggulangi masalah ini bertentangan dengan prinsip TOD yang mendukung keberadaan ruang publik yang efisien dan inklusif.

Merapatkan (*Compact*):

Kawasan ini terbilang cukup padat, namun pengaturan area yang efisien dan mudah diakses masih kurang, khususnya bagi kelompok yang memiliki keterbatasan akses seperti penyandang disabilitas. Dengan adanya hambatan

fisik di trotoar dan kurangnya fasilitas aksesibilitas, prinsip compact belum sepenuhnya tercapai. Meskipun ada upaya pelebaran trotoar, beberapa area dengan arus pejalan kaki yang padat, seperti di sekitar pusat perbelanjaan, masih tidak cukup lebar untuk menampung volume pejalan kaki yang besar. Ini mengarah pada masalah kemacetan di trotoar, yang tidak sesuai dengan prinsip TOD yang mengedepankan perencanaan infrastruktur yang memadai untuk jumlah pengguna yang ada.

Beralih (*Shift*):

Mengoptimalkan penggunaan transportasi umum adalah inti dari prinsip ini. Namun, meskipun ada transportasi umum yang melintas di Jalan Margonda Raya, pengintegrasian moda transportasi umum dengan jalur pedestrian yang ramah dan nyaman belum maksimal. Pengguna angkutan umum, terutama penyandang disabilitas, masih menemui kesulitan dalam mengaksesnya.

Dari evaluasi ini, dapat dikatakan bahwa meskipun beberapa prinsip TOD sudah mulai diterapkan di Jalan Margonda Raya, masih banyak aspek yang perlu diperbaiki agar prinsip-prinsip TOD dapat diimplementasikan secara menyeluruh, menciptakan lingkungan yang lebih inklusif, efisien, dan ramah bagi seluruh lapisan masyarakat.

Kegagalan dalam memenuhi prinsip TOD ini, terutama dalam hal aksesibilitas, integrasi transportasi, dan interaksi sosial, menunjukkan bahwa jalur pedestrian Margonda Raya belum sepenuhnya menciptakan keadilan spasial. Keadilan spasial mengharuskan distribusi ruang yang adil, serta akses yang merata dan inklusif untuk seluruh pengguna, tanpa diskriminasi berdasarkan kemampuan fisik atau status

sosial. Dengan demikian, implementasi prinsip TOD di jalur pedestrian Margonda Raya perlu dievaluasi lebih lanjut, untuk memastikan bahwa keadilan spasial tercapai bagi semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas dan masyarakat umum.

Keterbatasan aksesibilitas, terutama untuk penyandang disabilitas, dan ketidakterpenuhinya standar kualitas infrastruktur bagi semua pengguna, menunjukkan bahwa infrastruktur jalan pedestrian di Margonda Raya belum sepenuhnya mencerminkan prinsip keadilan spasial. Keberagaman kebutuhan pengguna, baik yang memiliki keterbatasan fisik maupun tidak, seharusnya menjadi perhatian utama dalam perencanaan infrastruktur agar dapat memberikan pelayanan yang merata dan adil bagi seluruh lapisan masyarakat. Oleh karena itu, perlu adanya perbaikan dan penataan lebih lanjut pada aspek-aspek tersebut untuk memastikan bahwa prinsip keadilan spasial dapat tercapai di kawasan ini.

PENUTUP

Kesimpulan

Dapat ditarik kesimpulan dari analisis kondisi fisik jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya, Depok, menunjukkan bahwa meskipun trotoar sebagian besar telah memenuhi standar fisik nasional, seperti lebar dan material yang memadai, implementasi prinsip *Transit-Oriented Development* (TOD) dan keadilan spasial masih memiliki kekurangan signifikan. Jalur pedestrian belum sepenuhnya ramah terhadap semua kelompok pengguna, terutama penyandang disabilitas, lansia, dan ibu hamil. Hambatan seperti parkir liar, pedagang kaki lima, dan tiang listrik mengganggu fungsi trotoar, sementara fasilitas penunjang seperti ramp, tempat sampah, dan penerangan masih kurang.

Dari perspektif TOD, aspek konektivitas, integrasi antar moda transportasi, dan infrastruktur untuk pengguna sepeda belum optimal. Tidak adanya jalur khusus sepeda dan fasilitas aksesibilitas seperti lift di Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) mencerminkan kegagalan dalam menciptakan lingkungan inklusif. Selain itu, meskipun kawasan Margonda Raya mencerminkan prinsip *Mix, Densify*, dan *Compact* dengan keberagaman fungsi lahan dan kepadatan tinggi, masalah tata ruang seperti kemacetan dan kurangnya ruang publik tetap menjadi tantangan.

Konsep *Shift*, yang bertujuan mendorong penggunaan transportasi umum, juga belum sepenuhnya tercapai karena keterbatasan fasilitas yang mendukung integrasi antara jalur pedestrian dan moda transportasi umum. Hal ini mengakibatkan kurangnya kenyamanan dan keamanan bagi pengguna angkutan umum.

Saran

Dari perspektif Transit Oriented Development (TOD), dapat dikatakan jalur ini sudah mendukung prinsip seperti *connectivity*, *density*, dan *compactness*, dengan adanya integrasi permukiman, fasilitas pendidikan, pusat perbelanjaan, dan transportasi umum. Meski demikian, masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan, seperti:

- Peningkatan aspek *walkability*, *cycling*, dan fasilitas pendukung antar moda transportasi untuk menciptakan ruang publik yang lebih inklusif, nyaman, dan aman bagi semua pengguna, termasuk kelompok disabilitas.
- Peningkatan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas seperti penambahan fasilitas ramp atau bidang miring di sepanjang trotoar

untuk memfasilitasi penyandang disabilitas.

- Penyediaan fasilitas pendukung yang lebih lengkap agar jalur pedestrian lebih nyaman, sebaiknya dilengkapi dengan fasilitas seperti tempat sampah, bangku istirahat, jalur hijau, dan penerangan jalan, yang dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki, terutama pada malam hari.
- Penegakan hukum terhadap pelanggaran, seperti parkir liar dan aktivitas pedagang kaki lima, untuk memastikan jalur pedestrian berfungsi sesuai tujuan utamanya.
- Dengan langkah-langkah perbaikan yang tepat jalur Pedestrian Jalan Margonda Raya, Depok memiliki potensi besar untuk menjadi model jalur pedestrian yang mendukung mobilitas urban yang berkelanjutan dan inklusif.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahyahudin Sodri, Riza Harmain, & Hayati Sari Hasibuan. (2024). MODEL SPASIAL LINGKUNGAN BUATAN KAWASAN TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) DKI JAKARTA: Studi Kasus Kawasan TOD Dukuh Atas DKI Jakarta. *Majalah Imiah lobe*, 22(1), 41–50.
- Alawy, K. I., Eni, S. P., & Sudarwani, M. M. (2024). Penataan Jalur Pedestrian Berbasis Transit Oriented Development (Tod) Pada Revitalisasi Kawasan Stasiun Manggara. *Journal of Architectural Design and Development*, 5(1), 50–63. <https://doi.org/10.37253/jad.v5i1.9284>
- Belekebum, R. A. (2023, January 5). *Trotoar "Instagramable" Di Depok Diokupasi Kendaraan Bermotor.* [kompas.id. https://www.kompas.id/baca/metro/2023/01/04/pelebaran-trotoar-margonda-mengembalikan-masalah-lama](https://www.kompas.id/baca/metro/2023/01/04/pelebaran-trotoar-margonda-mengembalikan-masalah-lama).
- BSN. (2008). Spesifikasi penerangan jalan di kawasan perkotaan - SNI 7391:2008. *Standarisasi*.
- Firdausi, N. A. (2023, November 29). Jalan Margonda Raya Depok, Rajanya Jalan Problematic Indonesia. Terminal Mojok. <https://mojok.co/terminal/jalan-margonda-raya-depok-rajanya-jalan-problematik-di-indonesia/>
- Gregory, D. (2009) Space. In D. Gregory, R. Johnston, G. Pratt, M. Watts and S. Whatmore (eds), *The Dictionary of Human Geography*. Malden, MA: Blackwell. p 708.
- Griffiths, B., & Curtis, C. (2017). Effectiveness of Transit Oriented Development in Reducing Car Use: Case Study of Subiaco, Western Australia. *Urban Policy and Research*, 35(4), 391–408.
- Harvey, D. (2008). *The Right to the City*. *New Left Review*, 53, 23-40.
- Irsyam, T. W. (2017). Berkembang dalam Bayang-Bayang Jakarta: Sejarah Kota Depok 1950 – 1990, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Juliana, A., Senopati, A. A., & Diana, L. (2021). PENERAPAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) DI KAWASAN PLAZA INDONESIA, JAKARTA. *Architecture Innovation*, 5(1), 1–24. <http://journal.podomorouniversity.ac.id/index.php/JAI/article/download/198/139>
- Kyrana et al. (2020). Studi perkembangan pola ruang kawasan Margonda Raya. *Jurnal Serat Teorema Universitas*

- Tarumanagara*. Retrieved from <https://journal.untar.ac.id/index.php/jstupa/article/download/8856/6461>
- Laham, M. L., & Noland, R. B. (2017). Nonwork trips associated with transit-oriented development. *Transportation Research Record*, 2606(1), 46–53.
- Lefebvre, H. (1996). *The Right to the City*. In E. Kofman & E. Lebas (Eds.), *Writings on Cities* (pp. 147-159). Wiley-Blackwell.
- Nahar, A. (2019). Assessing Pedestrian Environment: A Review on Pedestrian Facilities in Rajshahi City Corporation Area. *American Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 4(1), 24.
- Prasetyo, W. (2015, November 9). Belajar Memaknai Perjuangan Dari Jalan Margonda. detiknews. <https://news.detik.com/berita/d-3066277/belajar-memaknai-perjuangan-dari-jalan-margonda>
- Przybylinski, S. (2023). Spatial Justice. *Theorising Justice: A Primer for Social Scientists*, 191.
- Putra, R. T., & Tinumbia, N. (2022, November 25). Evaluasi Fasilitas Pedestrian: Studi Kasus Jalan Margonda Raya, Kota Depok. *Jurnal Artesis*, 2(2).
- Sentosa, Y. B. P., & Hidayat, F. (2019). PERANAN JALAN MARGONDA DALAM PERKEMBANGAN KOTA DEPOK 1999-SEKARANG. *Jurnal Agama dan Budaya*, 17(2), 123-128.
- Soja, E. (2010). Spatializing the urban, Part I. *City*, 14(6), 629-635.
- Sirait, J. K. M., Naibaho, P. D., & Aritonang, E. R. (2019). KAJIAN TENTANG JALUR PEDESTRIAN BERDASARKAN ASPEK KENYAMANAN. *ALUR Jurnal Arsitektur*, 1(2), 11–21. <https://doi.org/10.54367/alur.v1i2.306>
- Weisman, J., 1981. Modelling Environment Behavior System. *Journal of Man Environmental Relation*, Pennsylvania, USA.