

**MENCIPTAKAN LINGKUNGAN YANG LEBIH BAIK DENGAN PENYEDIAAN JALUR
PEDESTRIAN BAGI PEJALAN KAKI**
Studi Kasus: Perencanaan Jalur Pedestrian Pada Jalan Cempaka Putih Tengah XXX¹

Lily Mauliani²⁾, Ari Widyati Purwantiasning³⁾, Wafirul Aqli⁴⁾

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta

²⁾lilysidi@gmail.com

³⁾arwityas@yahoo.com

⁴⁾wafirul.aqli@gmail.com

ABSTRAK Tulisan ini merupakan kelanjutan dari tulisan sebelumnya dengan judul “Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang terbuka Pada Area Kampus” yang dipublikasikan pada Jurnal yang sama Volume 12 Nomor 2 Bulan Juli 2013. Tulisan ini adalah hasil akhir dari Penelitian Desentralisasi Skim Penelitian Hibah Bersaing tahun kedua. Oleh karenanya pada tulisan ini, hasil akhir luarannya adalah berupa disain sesuai dengan yang diajukan sebelumnya. Ajuan disain alternatif dari Jalur Pejalan Kaki atau dikenal dengan jalur pedestrian ini merupakan hasil telaah survey lapangan, analisa baik fisik maupun fisik dari studi kasus yang terpilih yaitu Jalan Cempaka Putih Tengah XXX Jakarta Pusat serta hasil dari pemikiran berdasarkan studi preseden dari beberapa lokasi yang dianggap berhasil dan juga teori-teori yang berkaitan dengan hal tersebut.

Sebelum solusi disain diberikan, tentunya penelitian harus melalui beberapa tahapan proses yang akan menghasilkan luaran yang optimal. Tujuan dari penelitian adalah untuk menganalisis penerapan konsep pedestrianisasi dalam area kampus sebagai ruang terbuka bagi komunitas kampus baik untuk memfasilitasi kebutuhan sosial juga untuk beraktifitas di dalamnya. Sebagai fakta terlihat bahwa jumlah arus pejalan kaki dalam waktu area kampus cukup tinggi. Perlunya kegiatan bersosialisasi antara mahasiswa dan lain-lain sangat penting. Metode deskriptif serta metode studi banding telah dipilih sebagai metodologi penelitian dalam merangkum fakta yang ada dan menganalisa data yang didapatkan, kemudian metode perencanaan juga dilakukan dalam menghasilkan luaran solusi disain yang tentunya diharapkan dapat diadopsi untuk direalisasikan.

Kata kunci: lingkungan yang lebih baik, jalur pedestrian, pejalan kaki

ABSTRACT This paper is a continuation from the former paper titled “Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang terbuka Pada Area Kampus” which had been published in the same Journal Volume 12 Number 2 July 2013. This paper is a final output from Decentralization Research Program with a scheme of Penelitian Hibah Bersaing from DP2M, second year from two years research. Therefore within this paper, will deliver an appropriate design for a better solution. The proposed alternative designed for pedestrian way is a result from field survey analysis either physical or non physical analysis from designated case study Jalan Cempaka Putih Tengah XXX Jakarta Pusat which had been synchronized with appropriate theories and succeeded precedent studies.

Descriptive method and comparative method have been chosen as a research methodology for concluding the existing facts and to analysis all collected data. Then planning method will be used as well to deliver solution design which hopefully could be adopted.

Keywords: better environment, pedestrian way, pedestrian

¹ Penelitian ini merupakan hasil dari Penelitian Desentralisasi Skim Hibah Bersaing Tahun Anggaran 2014 dari DP2M dengan nomor kontrak 190/K3/KM/2014 Tanggal 07/05/2014. Merupakan tahun kedua dari rencana penelitian 2 tahun.

²Dosen Jurusan Arsitektur Universitas Muhammadiyah Jakarta dengan keahlian di bidang antropologi arsitektur mengampu mata kuliah Perancangan Arsitektur, Psikologi Arsitektur dan Teori Arsitektur

³ Dosen Jurusan Arsitektur Universitas Muhammadiyah Jakarta dengan keahlian di bidang perencanaan permukiman dan perkotaan, mengampu mata kuliah Arsitektur Komunitas dan Komunikasi Arsitektur.

⁴Dosen Jurusan Arsitektur Universitas Muhammadiyah Jakarta dengan keahlian di bidang arsitektur digital, mengampu mata kuliah Sistem Informasi Geografis dan Aplikasi Komputer

PENDAHULUAN

Di Indonesia secara umum dan Jakarta khususnya masalah pedestrian adalah masalah yang belum dapat di atasi secara tuntas. Hal ini disebabkan karena perencanaan pedestrian sebagai bagian dari elemen sebuah kota tidak dilakukan secara menyeluruh, dalam arti tidak saling kait mengkait dengan elemen-elemen perkotaan lainnya.

Di kota-kota besar di Indonesia dapat dilihat betapa sepotong jalur pedestrian dapat memiliki fungsi ganda. Selain fungsi utamanya sebagai jalur pejalan kaki, pedestrian di Indonesia ini juga dapat berfungsi sebagai area berjualan para pedagang kaki lima, tempat menambal ban, jalur sepeda motor dan bahkan dapat dijadikan sebagai lokasi 'ruko' untuk kalangan bawah. Di atas jalur pedestrian dapat berdiri warung-warung yang menjual berbagai kebutuhan warga masyarakat disekitarnya. Ketika keberadaan warung-warung tersebut tidak dapat dipisahkan lagi dari adanya kebutuhan masyarakat, yang pada dasarnya menginginkan kemudahan dalam memenuhinya maka fungsi warung-warung tersebutpun mengalami perkembangan lebih lanjut, yang juga dalam rangka memenuhi kebutuhan para pemilik usaha warung.

Khususnya pada area fasilitas publik seperti Rumah Sakit dan kampus misalnya, jalur pejalan kaki sudah berubah fungsi bukan lagi sebagai jalur pejalan kaki, namun menjadi jalur berjualan para pedagang kaki lima. Sebagai contoh pada Jalan Cempaka Putih Tengah XXX, para pejalan kaki tidak lagi menggunakan jalur pedestrian yang tersedia, karena sudah tertutup dengan para pedagang kaki lima, sehingga mereka harus menggunakan jalur kendaraan bermotor sebagai sarana untuk berjalan kaki. Dengan latar belakang tersebutlah maka peneliti terdorong untuk melakukan penelitian tentang masalah tersebut di atas.

KONSEP PEDESTRIANISASI

Kata pedestrian seringkali digunakan sebagai kata yang sering disalahartikan, satu pihak menganggap bahwa pedestrian diartikan sebagai trotoar atau jalur bagi pejalan kaki. Sementara di pihak lain pedestrian diartikan sebagai subyek yaitu pejalan kaki. Bagaimana definisi keduanya, akan dibahas pada penjelasan berikutnya.

Di era modern sekarang ini dalam tata ruang kota, jalur pejalan kaki merupakan elemen penting perancangan kota. Ruang pejalan kaki dalam konteks kota dapat berperan untuk menciptakan lingkungan manusiawi. Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang dengan berjalan kaki. Semua orang adalah pejalan kaki, untuk menuju ke tempat lain atau sebaliknya.

Pedestrian berasal dari bahasa latin, dari kata *pedestres – pedestris* yang berarti orang yang berjalan kaki (Doddy Dharmawan, Skripsi: 2004). Jalur pedestrian ini pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus, dalam bentuk jalan dari batu gamping yang permukaannya di tinggikan terhadap tanah dan pada tiap interval tertentu dibuat ramp untuk menuju ke kelompok hunian pada kedua sisi-sisinya (Spiro Kostof, 1992). Istilah lain yang dikenal sebagai jalur pejalan kaki adalah trotoar yang berasal dari bahasa Perancis *trottoire* yang merupakan jalan kecil selebar 1,5 – 2 meter, memanjang sepanjang jalan-jalan besar atau jalan raya.

Jalur pedestrian adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan berjalan-jalan, melepas lelah, duduk santai dapat juga sebagai tempat kampanye, upacara resmi dan sebagai tempat berdagang. Fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan yang lain, dari bangunan ke *open space* yang ada atau sebaliknya, atau dari suatu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang public (Doddy Dharmawan, Skripsi: 2004).

Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat yaitu titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki. Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa trotoar, *pavement*, *sidewalk*, *pathway*, *plaza* dan *mall*.

Jalur pedestrian yang baik harus dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan lancar dan aman. Persyaratan ini perlu dipertimbangkan di dalam perancangan jalur pedestrian. Agar dapat menyediakan

jalur pedestrian yang dapat menampung kebutuhan kegiatan-kegiatan tersebut maka perancang perlu mengetahui kategori perjalanan para pejalan kaki dan jenis-jenis titik simpul yang ada dan menarik bagi pejalan kaki.

Jalur pedestrian sebagai unit ruang kota keberadaannya dirancang secara terpecah-pecah dan menjadi sangat tergantung pada kebutuhan jalan sebagai sarana sirkulasi. Fungsi jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota adalah sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai unsur keindahan kota, sebagai media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota dan sebagai tempat bersantai serta bermain.

Sedangkan kenyamanan dari pejalan kaki dalam berjalan adalah adanya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan berjalan dan dapat di nikmati kegiatan berjalan tersebut tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang menggunakan jalur tersebut. Fungsi jalur pedestrian adalah untuk dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas, menguntungkan sebagai sarana promosi dan dapat menarik bagi kegiatan sosial serta pengembangan jiwa dan spiritual. Jalan dipergunakan juga dalam kata kerja berjalan, selain itu diartikan sebagai *road*, yaitu suatu media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Jalan dapat diklarifikasikan dengan membedakan jalur-jalur jalan menjadi jalur cepat dan jalur lambat.

Pejalan kaki sebagai istilah aktif adalah orang/ manusia yang bergerak atau berpindah dari suatu tempat titik tolak ke tempat tujuan tanpa menggunakan alat lain, kecuali mungkin penutup/ alas kaki dan tongkat yang tidak bersifat mekanis. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari satu tempat asal (*origin*) tanpa kendaraan untuk mencapai tujuan atau tempat (*destination*) atau dengan maksud lain.

Kemudian dari pengertian tersebut pejalan kaki dalam penelitian ini adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan. Shirvani (1985), mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan.

Fungsi jalur pejalan kaki adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain.

Untuk negara-negara maju fungsi dan pemanfaatan jalur pedestrian atau trotoar sudah sangat jelas, yaitu sebagai jalur yang disediakan dan digunakan hanya untuk para pejalan kaki dan pengguna sepeda, yang intinya adalah untuk menuju atau berpindah dari satu tempat ke tempat lain secara aman dan nyaman, terpisah dari jalan kendaraan bermesin roda dua dan empat. Hal tersebut dapat terjadi karena berbagai faktor seperti perencanaan kota yang menyeluruh dan terpadu, peraturan yang jelas dan kesadaran serta disiplin masyarakat yang sangat tinggi.

Sementara itu di kota-kota besar di Indonesia fungsi jalur pedestrian atau yang lebih dikenal dengan istilah trotoar, tidak saja sebagai jalur untuk pejalan kaki tetapi juga bisa menjadi jalur atau area bagi kegiatan apa saja yang memungkinkannya. Di atas trotoar kita bisa melihat para pedagang kaki lima menggelar dagangannya, kios rokok berdiri dengan mantabnya, dan di saat-saat kemacetan terjadi di jalan kendaraan maka fungsi trotoar dapat pula berubah menjadi jalur kendaraan bermotor roda dua.

Banyak faktor yang mendorong terjadinya perubahan fungsi jalur pejalan kaki menjadi jalur dengan multi fungsi. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah tidak adanya studi yang memadai sebelum tahap perencanaan kota yang meliputi aspek-aspek sosial, politik, budaya dan ekonomi, faktor peraturan yang tidak jelas baik dari sisi penerapannya maupun dari sisi pemberian sanksi pada pelanggarannya, dan *the last but not least* adalah masalah kesadaran dan disiplin warga masyarakat itu sendiri. Faktor-faktor tersebut tentu juga harus ditelaah melalui pendekatan terhadap aspek-aspek sosial, politik, budaya dan ekonomi yang melatarbelakangi kehidupan masyarakat di Indonesia ini.



Gambar 1: **Orchard Road**: Salah satu fasilitas penunjang di pedestrian yang membuat jalur pejalan kaki di Orchard Road Singapura ini nyaman adalah disediakan bangku-bangku di setiap jarak tertentu. Fasilitas ini disediakan bagi para pejalan kaki yang telah merasa lelah untuk berjalan sepanjang jalur pedestrian. Pepohonan yang rimbun juga memberikan suasana yang nyaman. (Sumber: Dokumentasi penulis, 2012)

JALUR PEDESTRIAN SEBAGAI AREA PUBLIK

Jalur pedestrian dapat dikatakan juga sebagai ruang terbuka publik, karena pada jalur pedestrian ini dapat digunakan juga sebagai fasilitas untuk bersosialisasi antar individu. Selain itu juga pada jalur pedestrian yang aman dan nyaman bagi penggunanya, elemen-elemen pendukung juga harus disediakan. Berbagai fasilitas yang ada di jalur pedestrian dapat melengkapi fungsi jalur pedestrian sebagai ruang publik.

Fungsi sosial dari sebuah jalur pedestrian adalah memberikan wadah bagi warga kota untuk dapat menuju ke suatu tempat atau berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki, dengan nyaman dan aman. Bersifat sosial karena jalur pedestrian adalah sebuah fasilitas yang bersifat umum dan menjadi hak bagi setiap warga kota untuk dapat memanfaatkannya dengan bebas tanpa dipungut biaya. Rasa aman dan nyaman dalam menggunakan jalur pedestrian merupakan reaksi yang timbul dari kondisi lingkungan kota. Reaksi terhadap lingkungan kota dapat terjadi pada 2 tingkatan yaitu fisik dan psikis (emosional).

Reaksi fisik dapat berupa seberapa jauh jarak tempat tinggal seseorang dari tempatnya berkegiatan seperti, sekolah, kantor, rekreasi

dan jaraknya dari teman-temannya. Sedangkan reaksi psikis agak lebih sulit untuk di deteksi karena lebih banyak menyangkut rasa, seperti rasa nyaman misalnya, akan bersifat relatif yang berbeda antara satu orang dengan orang lainnya. Selain itu lingkungan fisik dari suatu kota dapat memberikan dampak bagi perilaku manusia. Rapoport mengidentifikasi 3 perilaku manusia yang dapat timbul akibat pengaruh dari lingkungan fisik sebuah kota :

1. *Environmental determinism*, yaitu lingkungan fisik yang menentukan perilaku manusia
2. *Environmental possibilism*, yaitu lingkungan yang dapat menciptakan kemungkinan untuk timbulnya batasan-batasan pada perilaku manusia terutama dalam hal budaya
3. *Environmental probabilism*, yaitu lingkungan yang memberikan pilihan-pilihan yang berbeda untuk perilaku manusia, yang biasanya beberapa pilihan lebih sering muncul dibandingkan dengan pilihan-pilihan lainnya.

Ketika sebuah jalur pedestrian tidak lagi dapat memenuhi fungsi sosialnya maka manusia pengguna jalur pedestrian tersebut akan berusaha untuk dapat menyesuaikan diri dengan kondisi lingkungannya. Pada saat bersamaan akibat penyesuaian diri tersebut akan timbul dampak-dampak yang mungkin saja lebih banyak negatifnya dari pada positifnya. Seperti yang di katakana oleh Baum (Sarlito, 1992) bahwa penyesuaian diri terhadap lingkungan diawali dengan stress, yaitu suatu keadaan dimana lingkungan mengancam atau membahayakan keberadaan, kesejahteraan dan kenyamanan diri seseorang.



Gambar 2: **Orchard Road**: Lebar jalur pedestrian yang dapat mengakomodasi begitu banyaknya pejalan kaki, sehingga terasa nyaman dan aman bagi para pejalan kaki (Sumber: Dokumentasi penulis, 2012)

Fungsi komersial dapat terjadi jika terdapat kegiatan yang memenuhi kebutuhan atas adanya permintaan jasa atau barang yang di dalamnya terdapat unsur jual beli. Kegiatan yang bersifat komersial dapat terjadi di setiap tingkatan sosial, dan yang akan diangkat dalam penelitian ini adalah kegiatan komersial yang terjadi pada tingkatan menengah bawah atau yang lebih populer dengan sebutan kaki lima. Seperti pada kegiatan-kegiatan komersial lainnya, kegiatan komersial tingkat kaki lima ini juga dapat terjadi karena adanya faktor-faktor demand dan supply. Terjadinya proses jual beli di tingkat kaki lima ini, dapat dipengaruhi tidak saja oleh situasi dan kondisi lingkungan yang ada tetapi juga oleh berbagai faktor lainnya antara lain seperti lemahnya peraturan pemerintah tentang peruntukkan area komersial dan pengaturan pedagang kaki lima.



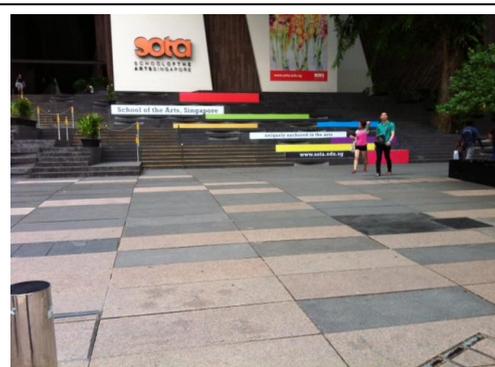
Gambar 3: Suasana jalur pedestrian di Jalan Cempaka Putih Tengah XXX, terlihat bahwa jalur pedestrian tertutup oleh warung-warung makanan, sehingga pejalan kaki terpaksa mengalah menggunakan jalur kendaraan untuk berjalan kaki. Dari segi keamanan tentu saja hal ini tidak memberikan rasa nyaman bagi pejalan kaki
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2012)

Salah satu faktor yang dapat mendorong timbulnya kegiatan komersial tingkat kaki lima di suatu lingkungan adalah faktor fungsi bangunan. Fungsi-fungsi bangunan yang bersifat umum memiliki kecenderungan untuk 'mengundang' datang dan tumbuhnya area-area komersial yang bersifat dadakan seperti pedagang kaki lima yang bersifat mobile ataupun yang bersifat semi permanen. Bangunan dengan fungsi-fungsi umum seperti Sekolah, Rumah Sakit, Perkantoran dan lain lainnya bila tidak dilengkapi dengan sarana-sarana penunjang untuk memenuhi kebutuhan pengguna bangunan tersebut, maka sarana-sarana penunjang tersebut akan bermunculan di sekitarnya. Ketika satu dua orang mencari kebutuhannya maka akan muncul satu dua orang yang berusaha untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Semakin banyak yang membutuhkan maka akan

semakin banyak yang akan berusaha untuk memenuhinya, sementara itu baik pemilik atau pengelola bangunan dan Pemda setempat tidak memiliki kemampuan dan ketegasan untuk mengatur serta melarang sehingga kondisi lingkungan sekitar menjadi tak terkendali.

AREA PEDESTRIAN DI KAMPUS

Salah satu fungsi jalur pedestrian adalah untuk mawadahi kebutuhan sosial bagi penggunanya, baik untuk bersosialisasi antar individu, maupun sebagai sarana ruang terbuka bagi penggunanya. Kampus sebagai salah satu fasilitas publik juga memiliki kebutuhan akan ruang terbuka bagi penggunanya. Pengguna terbesar di area kampus tentunya adalah civitas akademika yang terdiri dari mahasiswa, staf pengajar yaitu dosen dan tenaga kependidikan atau karyawan. Sirkulasi yang terjadi di dalam area kampus dengan begitu banyaknya pengguna kampus yang harus terakomodasi dengan baik, tentunya membutuhkan suatu area yang berfungsi sebagai area publik dan dapat digunakan sebagai wadah untuk bersosialisasi. Area publik ini kemudian dapat digunakan juga sebagai area untuk sirkulasi, sehingga pada akhirnya area publik ini dikenal sebagai area pedestrian atau area untuk memfasilitasi pejalan kaki di lingkungan kampus.



Gambar 4: Area pedestrian di lingkungan kampus **School of the Arts Singapore** yang luasannya cukup memadai untuk mengakomodasi pengguna baik dari kampus maupun pengguna publik yang melewati jalur pedestrian tersebut
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2013)

Dua buah studi kasus yang dapat menjadi contoh yang baik dalam memfasilitasi pengguna area kampus atau pejalan kaki dalam area kampus adalah **School of The Arts** di Singapura dan **Lasalle College of the Arts**. Kedua kampus ini memiliki fasilitas area

pedestrian yang sangat memadai bagi kebutuhan penggunanya baik penghuni kampus (civitas akademika) maupun untuk pengguna umum yang melalui jalur pedestrian tersebut.

Gambar 4 di atas menunjukkan area pedestrian di SOTA yang luasnya relatif cukup memadai untuk mengakomodasi kebutuhan akan ruang terbuka publik bagi area kampus. Pengguna umum atau pejalan kaki yang disyalir bukan sebagai pengguna dalam area kampus seperti mahasiswa, dosen dan karyawan juga dapat menikmati nyamannya area pedestrian di area kampus SOTA tersebut.



Beberapa fasilitas ditemukan pada lokasi sebagai penunjang kebutuhan bersosialisasi pada area publik. Seperti pada gambar 5 diperlihatkan bagaimana fasilitas undak berundak yang fungsinya sebagai fasilitas untuk menaiki ke lantai berikutnya, juga digunakan sebagai fasilitas untuk duduk-duduk santai, sambil bersosialisasi.

Terlihat bagaimana siswa-siswa di SOTA menggunakan fasilitas yang ada baik untuk berdiskusi maupun hanya untuk mengobrol santai antar teman. Area pedestrian ini juga digunakan oleh siswa-siswa untuk mempromosikan beberapa kegiatan yang akan diselenggarakan oleh SOTA dengan membagi-bagikan brosur kepada para pejalan kaki yang melewati area tersebut.

Sementara itu pada area pedestrian **Lasalle College of the Arts**, terlihat berbeda karena area pedestrian ini seakan-akan merupakan area tertutup khusus bagi pengguna/ pejalan kaki di lingkungan Lasalle. Namun bila

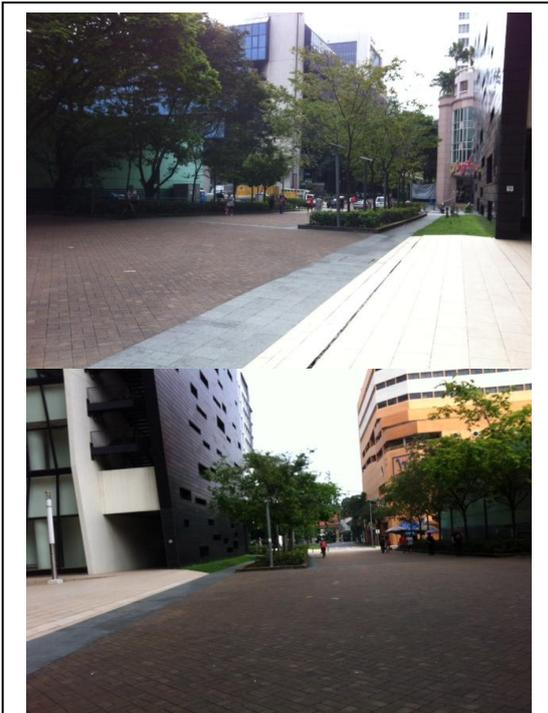
diperhatikan lebih mendalam, area pedestrian di depan bangunan Lasalle College of the Arts merupakan terusan dari jalur pedestrian dari Bugis Village menuju ke arah Village Hotel Albert Court.



Area pedestrian pada Lasalle ini juga menerus menuju ke area pedestrian di dalam lingkungan kampus sehingga terlihat sangat kontekstual konsep dari pedestrianisasi tersebut.

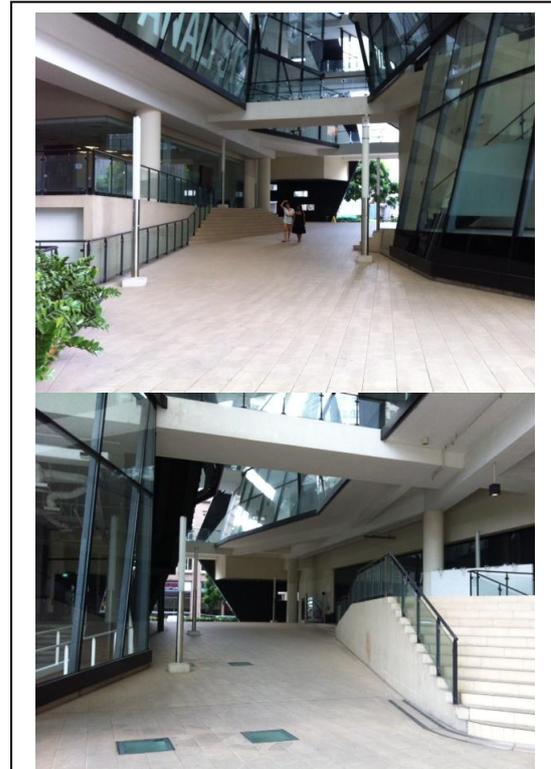
Faktor kenyamanan bagi pengguna khususnya bagi civitas akademika dalam kampus sangat diperhatikan, sehingga siswa-siswa, pengajar dan juga karyawan sebagai pengguna area pedestrian dalam area kampus merasakan kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan fasilitas tersebut.





Gambar 8 dan 9: Area pedestrian di area kampus Lasalle College of Arts. Sebelah kiri memperlihatkan jalur pedestrian di depan Lasalle yang menuju ke arah Bugis Village, sementara sebelah kanan memperlihatkan jalur pedestrian di depan Lasalle yang menuju ke arah Village Hote Albert Court (Sumber: Dokumentasi penulis, 2013)

Gambar 8 dan 9 memperlihatkan bagaimana suasana area pedestrian di depan Lasalle, dengan lebar jalur yang relatif cukup besar memberikan rasa nyaman bagi penggunanya. Perbedaan penggunaan material antara area publik di depan Lasalle dengan area semi publik di dalam area Lasalle juga memperlihatkan perbedaan otoritas antara kedua area pedestrian tersebut. Keduanya tentunya direncanakan sedemikian rupa sehingga saling mendukung, perbedaan tersebut tidak kentara menjadi kendala bagi pengguna jalur pedestrian.



Gambar 10 dan 11: Gambar di atas menunjukkan area pedestrian di dalam kampus Lasalle merupakan jalur menuju ke pintu masuk setiap lantai di dalam bangunan Lasalle. Penggunaan material memberikan kenyamanan bagi pengguna (Sumber: Dokumentasi penulis, 2013)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat kualitatif, yaitu penelitian yang menggunakan metode deskriptif. Yang dimaksud dengan metode ini adalah metode yang memberikan gambaran tentang keadaan studi kasus, sesuai dengan fakta-fakta yang didapat melalui survey langsung di lapangan. Metode deskriptif adalah sebuah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Penelitian deskriptif dilakukan berdasarkan fenomena yang terjadi di masyarakat, yang kemudian ditelaah setelah didapatkannya data-data yang bersifat faktual, akurat dan saling berhubungan. Dengan menggunakan metode ini maka kesimpulan yang didapat bukan merupakan suatu pembuktian namun lebih kepada deskripsi tentang kondisi yang sebenarnya yang ada di lapangan oleh karenanya dalam metode deskriptif ini tidak digunakan kuesioner dan penghitungan-penghitungan yang bersifat statistik.

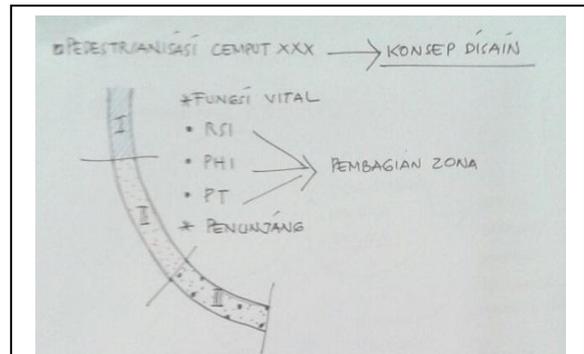
Lokasi untuk penelitian ini adalah di sepanjang jalan Cempaka Putih Tengah XXX,

Jakarta Pusat. Alasan dari pemilihan lokasi tersebut adalah karena di lokasi ini jalur pedestrian yang ada tidak berfungsi sebagaimana yang seharusnya. Fenomena perubahan fungsi jalur pedestrian ini menyebabkan tidak terakomodasinya kepentingan para pejalan kaki. Selain itu pemilihan lokasi penelitian juga didasari oleh keberadaan fasilitas publik yaitu Rumah Sakit dan dua buah Kampus yaitu YARSI dan UMJ yang memberikan fakta bahwa pada jalur jalan tersebut merupakan jalur dengan arus pejalan kaki yang cukup tinggi. Penelitian juga mengambil metode studi komparatif pada studi kasus yang mengaplikasikan konsep pedestrian secara maksimal dan optimal. Dan lokasi yang dipilih sebagai studi komparatif adalah Singapura, dimana di beberapa lokasi di Singapura menerapkan konsep pedestrianisasi bagi pejalan kaki yang nyaman, aman dan berkualitas. Dengan menggunakan studi komparatif ini, maka diharapkan perencanaan dan perancangan jalur pedestrian juga dapat dilaksanakan secara maksimal dan optimal. Selain metode deskriptif di atas, penelitian ini juga menggunakan metode perencanaan dan perancangan sebagai tahap akhir dari penelitian. Metode perencanaan digunakan pada saat mencapai tahap pengonsepan ide mengenai konsep pedestrianisasi pada area studi kasus, yang kemudian dilanjutkan dengan metode perancangan sebagai aplikasi dari konsep pedestrianisasi pada area studi kasus terpilih.

KARAKTERISTIK PENGGUNA

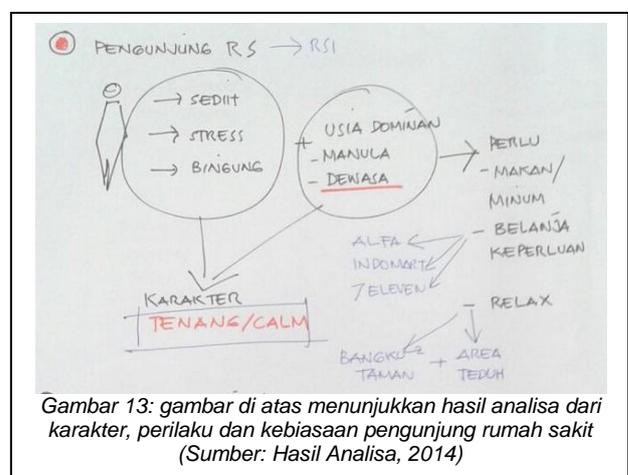
Telah dijelaskan sebelumnya bahwa Jalan Cempaka Putih Tengah XXX dapat disebut sebagai jalur utama dari Jalan Letjen Suprpto menuju ke Rumah Sakit Islam Jakarta, Universitas Muhammadiyah Jakarta, PHI dan area permukiman pada kawasan cempaka putih tengah. Dari hasil pengamatan dan analisa, peneliti dapat mengkategorisasikan beberapa pengguna jalan tersebut ke dalam beberapa karakter, perilaku dan kebiasaan yang berbeda-beda. Dari hasil analisa peneliti, terdapat 3 pengguna utama yaitu (lihat gambar 12):

- a. Pengunjung rumah sakit (RSIJ)
- b. Komunitas akademik kampus (dosen, karyawan dan mahasiswa) dari UMJ
- c. Pengunjung/ tamu dari PHI



Gambar 12: gambar di atas memperlihatkan bagaimana usulan disain jalur pedestrian dapat mengakomodir kebutuhan dari pejalan kaki di area cempaka putih tengah mengacu pada 3 pengguna jalan yang dikategorikan berdasar fungsi fasilitas publik yang terdapat di area tersebut.
(Sumber: hasil analisa, 2014)

Gambar 13, 14, 15 memperlihatkan perbedaan karakter, perilaku dan kebiasaan dari setiap pengguna jalan yang sudah dikategorikan dalam 3 kategori seperti yang disebutkan di atas. Gambar 13 memperlihatkan karakter dari pengunjung rumah sakit RSIJ dimana mereka memiliki beberapa karakter seperti sedih, stres, bingung dan suasana hati yang tidak enak. Untuk mengakomodir karakter ini, peneliti merasa perlu untuk menyediakan beberapa fasilitas yang dapat membuat pengunjung rumah sakit ini merasa rileks dan tenang. Untuk itu perlu disediakan fasilitas seperti tempat berbelanja, istirahat sekedar menikmati jajanan dan duduk untuk menikmati minuman dingin ataupun hanya sekedar duduk-duduk untuk menenangkan pikiran.

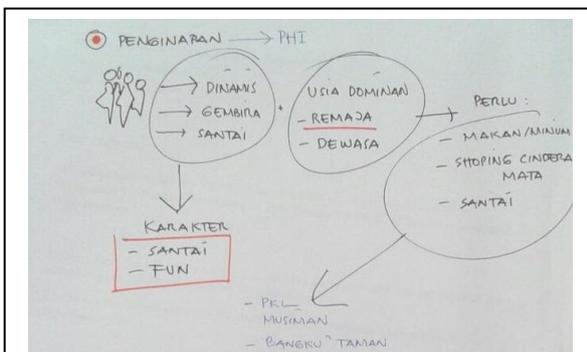


Gambar 13: gambar di atas menunjukkan hasil analisa dari karakter, perilaku dan kebiasaan pengunjung rumah sakit
(Sumber: Hasil Analisa, 2014)



Gambar 14: gambar di atas menunjukkan hasil analisa dari karakter, perilaku dan kebiasaan dari komunitas akademik/ kamus dari FT UMJ baik dosen, karyawan maupun mahasiswanya
(Sumber: Hasil Analisa, 2014)

Pengguna lainnya adalah komunitas kampus dari FT UMJ. Komunitas kampus ini terdiri dari dosen, karyawan dan mahasiswa dari kampus Universitas Muhammadiyah Jakarta. Arus sirkulasi dari para pejalan kaki dari komunitas kampus ini disinyalir relatif cukup besar. Peneliti telah menganalisa bahwa karakter dari kelompok ini merupakan kelompok orang yang selalu gembira, riang, berkelompok dan merupakan sekelompok orang yang aktif dalam berkegiatan. Untuk itu diperlukan suatu fasilitas yang dapat mengakomodasi kegiatan komunitas kampus ini untuk diskusi, rileks, aktualisasi diri, menikmati waktu istirahat untuk makan, minum maupun untuk memperlihatkan pekerjaan mereka khususnya mahasiswa maupun dosen baik secara formal maupun informal. Untuk itu diperlukan fasilitas seperti bangku-bangku, meja diskusi, panggung kecil dan lainnya.



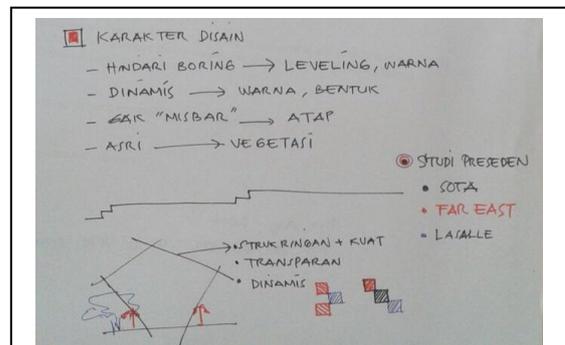
Gambar 15: gambar di atas merupakan hasil analisa dari karakter pengguna PHI di area cempaka putih tengah.
(Sumber: Hasil Analisa, 2014)

Pengguna terakhir adalah pengunjung/ tamu dari PHI di kawasan cempaka putih tengah. Pengunjung PHI dikategorikan sebagai pengguna yang memiliki karakter yang dinamis, riang dan rileks. Pengguna dalam kategori ini akan memerlukan fasilitas dalam

kegiatannya seperti menikmati jajanan, minum, berbelanja, rileks dll. Gambar 14 memperlihatkan bagaimana karakter dari pengguna ini dijabarkan oleh peneliti.

Untuk merangkum penjelasan di atas mengenai karakter dari para pengguna jalur utama Jalan Cempaka Putih Tengah XXX tersebut, peneliti merasa perlu untuk membagi area jalan utama tersebut menjadi 3 zona berdasarkan kebutuhan pengguna dan hasil analisa di atas. Peneliti perlu menggarisbawahi bahwa disain jalur pedestrian di Jalan Cempaka Putih Tengah XXX ini harus dapat mengakomodasi ketiga karakter pengguna, sehingga disain yang akan diusulkan harus:

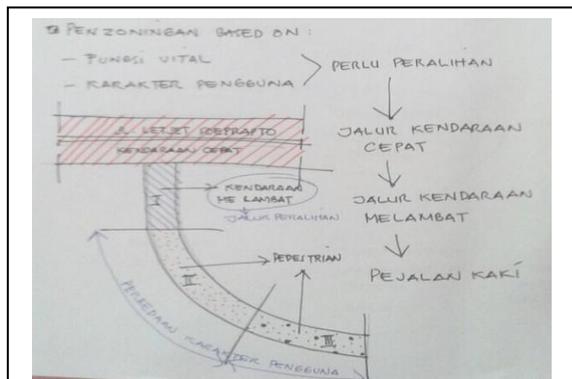
- Dapat menghindari hal-hal yang membosankan sehingga dapat diatasi dengan adanya disain yang penuh warna, dan juga adanya perbedaan ketinggian lantai sehingga memperlihatkan kedinasan dalam pengalaman ruang
- Memberikan disain yang dinamis dengan pemberian warna-warna yang berbeda maupun bentuk-bentuk yang tidak membosankan
- Menyediakan sesuatu yang nyaman bagi pengguna yaitu dengan menyediakan atap sehingga terhindar dari panas matahari maupun siraman air hujan.
- Menyediakan sesuatu yang serba hijau seperti vegetasi (tanaman dan bunga-bunga).



Gambar 16: Analisa di atas menunjukkan bagaimana disain atap pada jalur pedestrian yang diusulkan dapat mengakomodasi kebutuhan dari para pengguna di area Jalan Cempaka Putih Tengah
(Sumber: Hasil Analisa, 2014)

Seperti yang dijelaskan sebelumnya mengenai 3 fungsi utama di area Jalan Cempaka Putih Tengah XXX ini, maka area yang akan direncanakan sebagai jalur pedestrian akan dibagi menjadi 3 zona. Ketiga zona tersebut adalah Zona RSIJ, Zona

PHI dan Zona FT UMJ. Ketiga fungsi utama ini akan menjadi konsep dasar untuk menjadikan Jalan Cempaka Putih Tengah XXX menjadi jalur pedestrian yang nyaman dan aman bagi penggunaannya.



Gambar 17: Gambar di atas menunjukkan bagaimana desain jalur pedestrian yang diusulkan dapat mengakomodasi kebutuhan pengguna dengan membaginya menjadi 3 zona utama. (Sumber: Hasil Analisa, 2014)

USULAN KONSEP DISAIN

Berdasarkan hasil survei lapangan, studi preseden dari beberapa kasus yang dianggap berhasil dalam penerapan konsep pedestrianisasi di Singapura dan juga mengacu pada hasil analisa pada area Jalan Cempaka Putih Tengah XXX dan sekitarnya. Maka dapat diformulasikan sebuah usulan konsep disain dari jalur pedestrian pada Jalan Cempaka Putih Tengah XXX. Usulan tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut:

a. Zoning

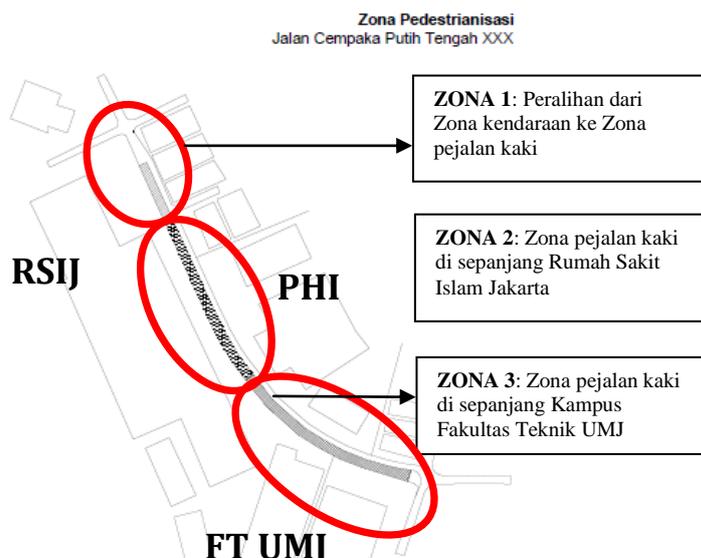
Pada usulan disain jalur pedestrian di Jalan Cempaka Putih Tengah XXX ini akan dibagi menjadi 3 zona utama yaitu:

Zona Pertama: merupakan zona transisi antara jalur kendaraan menuju ke jalur pejalan kaki. Zona ini akan diperlukan untuk mengakomodasi sirkulasi kendaraan ke rumah sakit khususnya ambulance yang menuju ke RSIJ.

Zona Kedua: merupakan jalur pejalan kaki yang akan didisain sepanjang area RSIJ untuk mengakomodasi kegiatan para pengunjung RSIJ.

Zona Ketiga: merupakan jalur pedestrian yang didisain dari area RSIJ menuju ke kampus FT UMJ. Akan terdapat perbedaan level lantai dari zona kedua ke zona ketiga untuk menghindari kebosanan. Zona ketiga ini akan mengakomodasi kebutuhan dari

komunitas akademisi (dosen, karyawan dan mahasiswa).



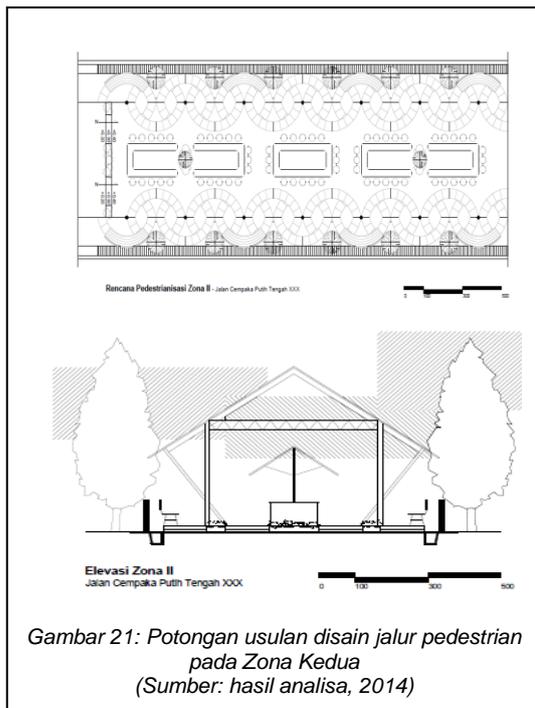
Gambar 18: Pembagian Zona pada Penataan Jalur Pedestrian di Jalan Cempaka Putih Tengah XXX Sumber: hasil analisa, 2014



Gambar 19: Bird View dari Jalan Cempaka Putih Tengah XXX dengan penerapan usulan jalur pedestrian (Sumber: hasil analisa, 2014)

b. Usulan Disain Zona Kedua

Zona kedua merupakan jalur pejalan kaki dari Rumah Sakit Islam Jakarta menuju ke Zona Ketiga. Gambar di bawah ini menunjukkan usulan penataan disain dari jalur pedestrian pada Zona Kedua.



Gambar 21: Potongan usulan disain jalur pedestrian pada Zona Kedua
(Sumber: hasil analisa, 2014)

Lebar jalur pedestrian adalah 6 meter yang dapat mengakomodasi untuk jalur pejalan kaki maupun sebagai ruang terbuka bagi penggunaannya. Sebagai ruang terbuka, jalur pedestrian ini dapat digunakan sebagai area untuk duduk-duduk, area meeting point, kebutuhan bersosialisasi bagi pengguna dan untuk menikmati jajanan yang disediakan di area ruang terbuka ini. Keberadaan warung-warung di sekitar jalur pedestrian dapat dialokasikan pada area tengah jalur pedestrian yang memang disediakan tempat untuk berjualan. Gambar 20 memperlihatkan bahwa pada bagian tengah jalur pedestrian disediakan untuk lokalisasi warung-warung agar lebih tertata.

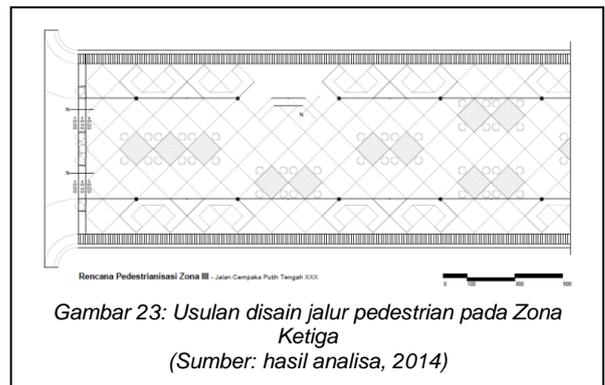


Gambar 22: Suasana jalur pedestrian pada Zona Kedua
(Sumber: hasil analisa, 2014)

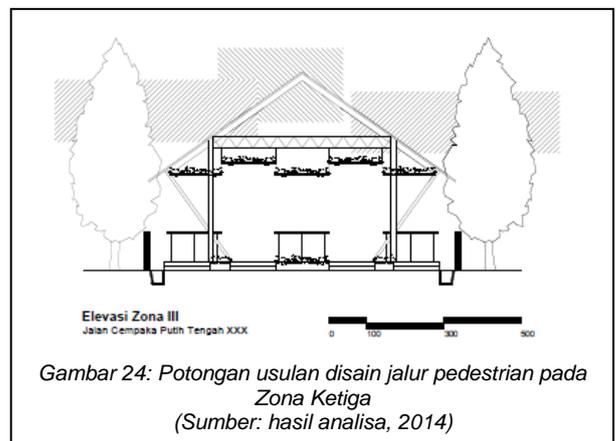
c. Usulan Disain Zona Ketiga

Selanjutnya, Zona Ketiga merupakan jalur pedestrian yang direncanakan pada jalur sepanjang Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta. Zona ketiga ini akan melayani pengguna umum namun secara khusus juga melayani komunitas akademisi yaitu dosen, mahasiswa dan karyawan kampus FT UMJ. Jalur pedestrian ini juga berfungsi sebagai ruang terbuka bagi komunitas akademisi sebagai ruang aktualisasi diri, ruang diskusi, ruang pertemuan informal dll.

Usulan disain dari Zona Ketiga dapat diperlihatkan dalam layout sebagai berikut:



Gambar 23: Usulan disain jalur pedestrian pada Zona Ketiga
(Sumber: hasil analisa, 2014)



Gambar 24: Potongan usulan disain jalur pedestrian pada Zona Ketiga
(Sumber: hasil analisa, 2014)



KESIMPULAN

Pentingnya area pedestrian pada sebuah area fasilitas publik dapat menjadi suatu hal yang signifikan yang harus dipikirkan oleh para perencana kota maupun arsitek. Sebuah fasilitas publik terutama fasilitas pendidikan seperti kampus merupakan area yang padat dengan sirkulasi penghuninya. Banyaknya arus pejalan kaki baik menuju ke area kampus maupun dari area kampus menuju ke area luar kampus memberikan dampak yang cukup berarti bagi pemenuhan kebutuhan akan fasilitas pejalan kaki. Perencanaan akan konsep pedestrianisasi pada area kampus merupakan alternatif pemecahan masalah yang cukup tepat mengingat sudah semakin padatnya lalu lintas kendaraan yang ada di Jakarta.

Dengan kedua studi kasus pada area kampus di Singapura yang dianggap berhasil dalam menerapkan konsep pedestrianisasi ini, maka diharapkan contoh keduanya dapat menjadi suatu titik awal dari perencanaan dan perancangan konsep pedestrian dalam area kampus di Jakarta. Penerapan konsep pedestrianisasi pada area kampus ini tentunya juga akan mengurangi jumlah lalu lintas kendaraan di dalam area kampus yang juga dapat mengganggu sirkulasi dari para civitas akademika dalam melakukan aktifitas di dalam kampus.

REFERENSI

- Dharmawan, Doddy. (2004). *Mengamati Peran Pedestrian dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Studi Kasus Sudirman-Thamrin Jakarta*. Skripsi Tugas Akhir Jurusan Arsitektur Universitas Muhammadiyah Jakarta.
- Dharmawan, Doddy. (2004). *Mengamati Peran Pedestrian dalam Kehidupan Sosial*
- Ekonomi Masyarakat Studi Kasus Sudirman-Thamrin Jakarta*. Artikel Jurnal Ilmiah Arsitektur NALARs. Volume 3 Nomor 1 Edisi Januari 2004 Universitas Muhammadiyah Jakarta.
- Kostof, Spiro. (1992). *The City Shape: Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames and Hudson.
- Kusumawijaya, Marco. (2004). *Jakarta Metropolis Tunggang-Langgang*. Jakarta: Gagas Media.
- Machdijar, Sutrisnowati. (2003). *Pengembalian Fungsi Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Kebayoran Baru Jakarta*. Artikel Kalang. Jakarta: Tarumanagara Architectural Press.
- Mauliani, Lily. (2010). *Fungsi dan Peran Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki*. Artikel Jurnal Ilmiah Arsitektur NALARs. Volume 9 Nomor 2 Edisi Juli 2010. Universitas Muhammadiyah Jakarta.
- Mauliani, Lily; Ari Widyati Purwantiangning; Wafirul Aqli (2013). *Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Pada Area Kampus*. Artikel Jurnal Ilmiah Arsitektur NALARs. Volume 12 Nomor 2 Edisi Juli 2013. Universitas Muhammadiyah Jakarta.
- Mauliani, Lily; Ari Widyati Purwantiangning; Wafirul Aqli (2013). *An Application of Pedestrianization Concepts as a Public Space for Social Need within Campus Area*. The 2nd International Conference on Regional Development. Urban and Regional Planning Department. 20-21 November 2013. Universitas Diponegoro. Semarang, Indonesia.
- Mauliani, Lily; Ari Widyati Purwantiangning; Wafirul Aqli (2014). *Designing Better Environment by Providing Pedestrian Way for Pedestrian*. *PROCEDIA, Social and Behavioral Science Journal*. International Conference Green Architecture for Sustainable Living and Environment (GASLE). 29 November 2014. Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya, Indonesia.
- Priatmodjo, Danang. (2003). *Tata Ruang Perdagangan Kaki Lima*. Artikel Kalang. Jakarta: Tarumanagara Architectural Press.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. (1992). *Psikologi Lingkungan*. Jakarta. PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Snyder, James C. (1979). *Introduction to Urban Planning*. New York. Mc. Graw-Hill Book Company.
- Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Zahnd, Markus. (1999). *Perencanaan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta: Kanisius.
- Zulker, Paul. (1959). *Town and Square*. New York: Columbia University.