



PERANCANGAN KORIDOR JALAN MELALUI PENDEKATAN WAKTU DALAM RUANG (Studi Kasus: Koridor Jalan Fakhruudin Jakarta)

Dody Kurniawan

Prodi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Budi Luhur, Jakarta

e-mail : dody.kurniawan@budiluhur.ac.id

Informasi Naskah:

Diterima:
05 April 2018

Direvisi:
14 Juli 2018

Disetujui terbit:
21 Juli 2018

Diterbitkan:
Cetak:
31 Juli 2018

Online
30 Juli 2018

ABSTRACT : *This research is triggered by the conflict of interest between the road users and the existence of Sogo Jongkok market which has been an obstacle for Jalan Fakhruudin and has diminished the function of the street as the circulation way of vehicles. Moreover, the less integrated time management in coordinating various market activities which is urban in nature has made the Sogo Jongkok market cannot exist for a long time. It has not been able to continuously support various activities at this area. The existence of Sogo Jongkok as a temporary market has not been adequately managed which result in inharmoniousness with formal buildings as the background. Time and space approach in the corridor design of Jalan Fakhruudin is carried out by managing the Sogo Jongkok temporary market and by analyzing some design-related aspects, such as circulation aspect, and time management aspect. This analysis is expected to be able to support various activities at the area of Jalan Fakhruudin within 24 hours on holidays and to harmoniously exist together with other existing formal buildings.*

Keywords: *Circulation, Time management*

ABSTRAK: Penelitian ini didasari oleh adanya persoalan konflik kepentingan antara pengguna jalan dengan kegiatan pasar Sogo Jongkok sehingga mengakibatkan tertutupnya Jalan Fakhruudin dan menimbulkan penurunan fungsi jalan tersebut sebagai jalur sirkulasi kendaraan. Selain itu, kurang terpadunya manajemen waktu dalam mengatur kegiatan pasar yang bersifat urban tersebut sehingga kegiatan pasar Sogo Jongkok tidak berlangsung lama dan belum dapat menghidupkan kegiatan di kawasan itu secara menerus. Keberadaan pasar temporer Sogo Jongkok juga belum tertata dengan baik dan menimbulkan ketidakserasian dengan bangunan formal yang melatarbelakanginya. Pendekatan waktu dalam ruang pada perancangan koridor Jalan Fakhruudin dilakukan dengan menata pasar temporer Sogo Jongkok dengan menganalisa beberapa aspek perancangan, seperti aspek sirkulasi dan aspek manajemen waktu. Diharapkan dengan analisa tersebut dapat menghidupkan kegiatan di kawasan jalan Fakhruudin selama 24 jam pada hari libur dan dapat berdampak harmonis secara fisik dengan bangunan formal yang ada.

Kata kunci: *Sirkulasi, Manajemen waktu*

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring perkembangan waktu, jalan tidak hanya sekedar menjadi sarana utilitas umum dan fasilitas utama beberapa warga kota yang memiliki kendaraan. Selain harus baik dari segi fisik, jalan juga harus dapat membantu menciptakan komunitas, menyediakan fasilitas kepada masyarakat untuk berinteraksi, memberikan kenyamanan dan keamanan, dapat dikenang dan representatif (Jacobs, 1993:9). Kehidupan kota-kota direfleksikan dalam kehidupan di jalan-

jalannya. Apabila jalan-jalan kota tersebut hidup, maka kota tersebut akan menarik dan jika jalan-jalannya tidak memberikan daya tarik maka kota tersebut akan menjemukan (Jacobs, 1961:29).

Seperti halnya jalan-jalan di pusat bisnis dan perkantoran di kota Jakarta, pada hari kerja jalan-jalan tersebut dipadati oleh lalu lintas kendaraan bermotor. Begitu juga dengan koridor jalan Fakhruudin yang merupakan bagian dari kawasan pusat komersial di Jakarta Pusat. Yang menarik dari jalan ini adalah adanya pasar temporer Sogo Jongkok yang hadir di sepanjang koridor Jalan

Fakhrudin. Pasar ini ada di saat hari libur memanfaatkan lowong dan luasnya jalan tersebut. Keberadaan pasar temporer ini memberikan sumbangan bagi kota, seperti menjadi daya tarik dan rekreasi kota dan membuka lapangan kerja. Namun, seiring dengan perkembangan waktu dan kebutuhan akan ruang umum kota, keberadaan pasar temporer tersebut dirasakan menimbulkan permasalahan. Keberadaan pasar Sogo Jongkok saat ini belum tertata dengan baik dan menggunakan seluruh ruas Jalan Fakhrudin. Pemda Pemerintah Kota Jakarta melalui Dinas Tata Kota belum memiliki Peraturan Daerah yang menangani masalah penutupan jalan. Saat ini, peraturan yang ada masih berupa kebijakan berupa izin waktu yang dikeluarkan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Kecamatan Tanah Abang. Melihat permasalahan dan potensi yang ada tersebut, diperlukan adanya suatu manajemen yang lebih terpadu sehingga keberadaannya tidak terlalu banyak memberikan dampak negatif dan dapat membentuk citra kota serta daya tarik yang lebih baik.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, keberadaan pasar temporer Sogo Jongkok belum direncanakan secara baik dan timbul permasalahan sebagai berikut:

1. Pasar temporer Sogo Jongkok menempati atau memakai seluruh ruas jalan Fakhrudin, sehingga mengakibatkan tertutupnya jalan tersebut dan menimbulkan penurunan fungsi jalan Fakhrudin sebagai jalur sirkulasi kendaraan.
2. Kurangnya manajemen waktu dalam mengatur kegiatan pasar yang bersifat urban ini, sehingga kegiatan tersebut tidak berlangsung lama dan belum dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut secara menerus.
3. Keberadaan pasar temporer Sogo Jongkok yang belum tertata dengan baik. Akibatnya menimbulkan ketidakserasian dengan bangunan formal yang melatarbelakanginya.

Dari permasalahan yang ada, maka timbul pertanyaan penelitian, yaitu: bagaimana menata atau mengatur kegiatan yang ada di Jalan Fakhrudin khususnya di hari libur sehingga dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut secara menerus selama 24 jam dan bagaimana mengatur keberadaan pasar Sogo Jongkok yang ada di Jalan Fakhrudin sehingga keberadaannya tidak terlalu banyak memberikan dampak negatif dan dapat membentuk citra kota serta daya tarik yang lebih baik.

1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah perancangan ruang koridor jalan Fakhrudin melalui pendekatan waktu dalam ruang dengan menata keberadaan pasar temporer Sogo Jongkok, agar dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut selama 24 jam pada hari libur dan dapat berdampingan harmonis secara fisik dengan bangunan formal yang ada. Hasil akhir dari penelitian ini adalah simulasi disain koridor

jalan Fakhrudin. Untuk mencapai tujuan tersebut maka kajian ini akan diarahkan pada sasaran:

1. Mengidentifikasi norma-norma perancangan koridor berdasarkan standar dan teori-teori yang ada
2. mengidentifikasi studi banding kasus
3. Mengidentifikasi kondisi jaringan jalan dan fasilitas jalan berdasarkan potensi dan permasalahan
4. Merumuskan prinsip dan konsep perancangan koridor jalan Fakhrudin

Manfaat penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan yang berguna dalam perancangan ruang koridor jalan yang membutuhkan pendekatan waktu dalam ruang bagi para penentu kebijakan perencanaan kota, arsitek, serta perencana kota. Untuk disiplin ilmu perencanaan kota, penelitian ini menghasilkan contoh rancangan yang memanfaatkan fungsi koridor jalan secara menerus dengan kegiatan yang berbeda dalam ruang yang sama.

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Lingkup Materi

Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, maka studi ini akan menelaah hal-hal sebagai berikut:

1. Aspek Sirkulasi

Untuk mengetahui alternatif pemindahan sirkulasi kendaraan yang melalui jalan Fakhrudin. Selain itu juga untuk mengetahui dampak perancangan terhadap kemampuan pelayanan (LOS) ruas jaringan jalan Fakhrudin dalam mengalirkan kendaraan dan pejalan.

2. Aspek Manajemen Waktu

Untuk mengetahui kegiatan apa saja yang dapat mendukung dan menghidupkan suasana di kawasan koridor jalan Fakhrudin, khususnya setelah kegiatan pasar temporer Sogo Jongkok berhenti.

1.4.2 Wilayah Studi

Wilayah studi berada di sepanjang koridor jalan Fakhrudin yang memiliki panjang 700 meter dan lebar daerah milik jalan (damija) 25 meter. Bagian timur sisi jalan ini memiliki Garis Sempadan Bangunan (GSB) 10 meter dan 8 meter untuk sisi bagian barat. Untuk model perancangannya hanya berupa spot-spot jalan Fakhrudin. Penentuan spot ini berdasarkan pada kompleksitas permasalahan dan kualitas fisik ruang yang dapat mewakili koridor jalan Fakhrudin. Adapun batas fisik dari jalan Fakhrudin ini adalah:

Sisi Utara : Perpotongan Jalan Abdul Muis
dengan Jalan Kebon Sirih Raya

Sisi Selatan : Jalan K.H. Mas Mansyur.

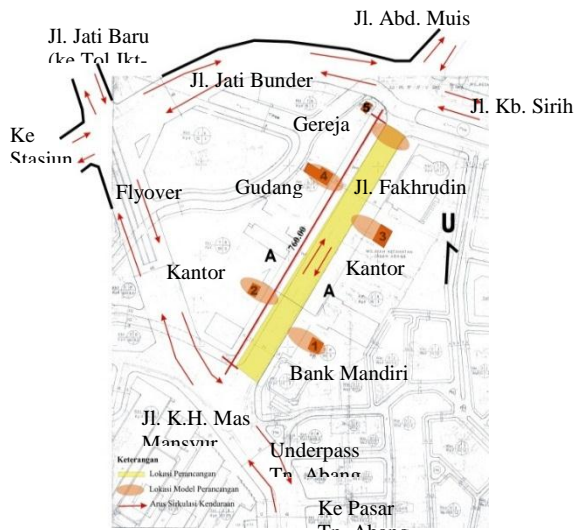
Sisi Timur : Kawasan Perkantoran dan jasa

Sisi Barat : Kawasan Perkantoran dan jasa

Untuk lokasi model perancangan terdiri dari 5 spot, dimana spot-spot tersebut terdiri dari:

1. Gedung Bank Mandiri (348 m²)
2. Kantor jasa (348 m²)
3. Kantor jasa (435 m²)
4. Gudang (435 m²)
5. Batas akhir sisi utara lokasi studi (Gereja dan Hotel Millennium)

Berdasarkan Rencana Rinci Tata Ruang Wilayah Kawasan Kecamatan Tanah Abang tahun 2005, lokasi rencana perancangan ini termasuk dalam kawasan dengan peruntukan jasa/komersial dengan ketinggian maksimum 8 lantai, Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 3 dan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 55 %. Wilayah studi berada di kawasan strategis yang menghubungkan pusat grosir Tanah Abang di bagian selatan dan kawasan Kota di bagian utara. Selain itu kawasan perencanaan juga dekat dengan stasiun kereta api Tanah Abang dan Terminal bus Tanah Abang serta akses jalan Tol Jakarta-Merak.



Gambar 1: Lokasi Perancangan (Koridor Jalan Fakhrudin)
Sumber: Sudin Tata Kota Jakarta Pusat, 2004

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Pendekatan Waktu dalam Ruang

2.1.1 Kajian Pendekatan Waktu

Masyarakat kota tidak lagi menggantungkan diri pada terang matahari. Aktifitas dan fasilitasnya harus siap selama 24 jam. Ruang beraktifitas berfungsi ganda, siang dan malam. Maka jumlah dan jenis aktifitas dalam ruang menuntut pertimbangan perubahan penggunaan waktu. Hal ini akan merubah sikap, perilaku dan interaksi sosial. Menurut Berger (1979) realitas sebagai kualitas fenomenologis (yang terjadi di luar kemauan kita dan tidak dapat dihilangkan) adalah nyata dan memiliki karakteristik yang khusus dalam kehidupan sehari-hari. Covey (1994) mengemukakan, ternyata efisiensi dalam waktu 24 jam dalam aktifitas budaya kota yang sangat sibuk telah menimbulkan *meaningless*. Masyarakat modern membutuhkan visi dan misi pribadi agar proses internalisasi pencarian arah uatara atau orientasi yang benar dapat terjadi. Menurut ulasan Berger (1979), pengalaman hidup di kota dan pengalaman komunikasi masa modern membebaskan individu, tetapi juga mungkin meningkatkan frustrasi. Untuk itu, pentingnya konstelasi sinkronisasi multi relasi arah utaralah yang mengendalikan jam dan kalender bagi individu dalam keragaman hubungan sosial yang majemuk.

2.1.2 Kajian Pendekatan Ruang

Ruang dalam arsitektur kota biasa disebut dengan ruang terbuka kota (*open space*). Ruang terbuka kota bermula dari ruang diantara bangunan, seperti *square*, koridor-koridor jalan sampai pada ruang raya, seperti taman-taman raja, alun-alun dan sebagainya. Ruang terbuka disini memiliki beragam karakter, kualitas keindahan dan menjadi perhatian utama dalam menciptakan citra lingkungan yang baik.

Krier (1979: 15-17) dalam bukunya *Urban Space* mendefinisikan ruang kota sebagai ruang internal dan ruang eksternal. Untuk ruang internal dibentuk dari iklim (*Weather*) dan lingkungan (*environment*) yang menjadi simbol tertutup (*privacy*). Sedangkan ruang eksternal terlihat terbuka, ruang yang tidak terstruktur untuk pergerakan di dalam ruang terbuka dengan zona privat, semi-publik dan publik. Krier (1979) juga mengklasifikasikan ruang kota kedalam dua elemen dasar, yaitu jalan (*street*) dan lapangan (*square*). Jalan didefinisikan sebagai suatu hasil/produk yang mendistribusikan lahan dan memberikan akses ke setiap kapling individu. Sedangkan lapangan (*square*) dihasilkan oleh suatu kumpulan rumah yang mengitari ruang terbuka. Susunan bangunan-bangunan tersebut akan menghasilkan ruang dalam (*inner space*) dan menjadi kontrol terhadap berbagai kebutuhan fasilitas (Agora, Forum).

2.1.3 Hubungan Waktu dan Ruang dalam Bentuk Aktifitas

Terjadinya suatu ruang pusat kegiatan sangat tergantung pada waktu. Bila kegiatannya hanya berlangsung pada saat tertentu dan pada saat lainnya tidak ada kegiatan, maka ruang seolah-olah menjadi tidak berfungsi dengan kata lain, mati. Kegiatan sehubungan waktu dapat dibedakan menurut jam kerja, jam aktifitas siang dan malam serta hari libur. Masing-masing pusat kegiatan memiliki ciri waktu yang berbeda. Dengan demikian diperlukan pengolahan konsep ruang dalam perancangan sesuai dengan kondisi waktu. Sebagai contoh, kegiatan pasar sayur Pasar Minggu dan Pasar Simpang Dago. Kedua pasar itu menggunakan konsep pembagian waktu (*time sharing*) dimana kegiatan-kegiatan tersebut berbagi ruang dengan kendaraan yang melintas di kedua jalan tersebut.

2.2 Kajian Koridor Jalan

Koridor adalah jalan, pinggir jalan untuk pejalan dan halaman depan antara fasade-fasade bangunan (Bishop 1989: 3). Koridor sangat dipengaruhi oleh daerah yang lebih besar di sekitarnya serta latar belakang pembentuknya. Dengan demikian, koridor jalan terbentuk oleh dua faktor penting, yaitu faktor fisik yang berhubungan dengan bentuk dan massa bangunan yang ada di sekitar ruang publik tersebut dan faktor psikologi yang direpresentasikan ke dalam faktor fisik (Jacobs. 1996: 270).

2.3. Sirkulasi

2.3.1. Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan ialah jumlah lalu lintas kendaraan maksimal yang dapat ditampung pada ruas jalan selama kondisi tertentu, yang dapat ditentukan

dalam satuan massa penumpang (smp/jam) (HCM, 1997). Untuk dapat menghitung besarnya kapasitas jalan dapat digunakan rumus perhitungan sebagai berikut:

$$C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs.. (2.1)$$

Dimana:

C : Kapasitas Aktual (smp/jam)

Co : Kapasitas dasar (smp/jam)

FCw : Faktor penyesuaian akibat lebar jalan

FCsp : Faktor Arah

FCsf : Faktor penyesuaian akibat hambatan samping

FCcs : Faktor besaran kota

Sumber: Indonesia Highway Capacity Manual (IHCM), 1997

2.3.2. Rasio Volume per Kapasitas (*Volume Capacity Ratio/VCR*)

Perbandingan antara volume yang melintasi jalan dengan kapasitas pada suatu ruas jalan tertentu. Dari perbandingan yang didapat akan digunakan untuk menentukan tingkat pelayanan jalan yang bersangkutan (*Level of Service/LOS*).

2.3.3. Tingkat Pelayanan Jalan (*LOS*)

Suatu ukuran yang digunakan untuk mengetahui kinerja suatu ruas jalan tertentu dalam melayani arus lalu lintas yang melewatinya. Tingkat pelayanan jalan dilihat dari perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan (*VCR*) serta kecepatan lalu lintas pada suatu ruas jalan tersebut.

2.4 Studi Banding Kasus

2.4.1 Pusat Kya-kya Kembang Jepun, Surabaya-Indonesia

Berada pada kawasan yang sarat dengan sejarah, maka kehadiran Pusat Kya-Kya Kembang Jepun mengemban tugas yang berat dan mulia, yaitu mengkonservasi bangunan dan kawasan. Masuk dalam areal PK3JS sebuah Monumen Kebangsaan sudah menyapa dengan ramah, Jembatan Merah. Di kawasan yang bernafas dalam sejarah perkembangan kota Surabaya, kawasan Kembang Jepun penuh dengan artefak dan elemen budaya. Pengelola PK3JS telah mengawasi pekerjaan konservasi dengan mengecat bangunan-bangunan tersebut dan mengangkat isu ini dalam seminar internasional.

Lokasi Kya-kya Kembang Jepun tidak ada duanya ketika kawasan ini sarat dengan muatan budaya, maka ketika arsitekturnya pun membawa *spirit of place*, suguhan arsitektur Tiongkok adalah sebuah kemutlakan. Keterkaitan itu membawa konsekuensi yang direalisasikan dengan pementasan budaya yang tidak hanya kuantitas tetapi juga kualitas, seperti festival ngamen, keroncongan, suguhan musik klasik Tiongkok bahkan bersemangat untuk regenerasi yaitu menampilkan Barongsai anak-anak dan tari ngremo bocah. Acara-acara tematik digelar seperti Shanghai Night, dancing on the street, Agoestoesan Tcap Kya-kya Kembang Jepoen serta mystical night, festival bulan purnama dan sebagainya. Menjadikan bangunan sekeliling menjadi elemen interior kawasan ini adalah

merupakan kerja bagaimana menghargai budaya masa lalu.

2.4.2 Kesawan Square, Medan-Indonesia

Kegiatan yang ada di ruas Jalan Kesawan adalah kegiatan tenda malam (kafe tenda), dimana pada siang harinya jalan ini digunakan sebagai sarana sirkulasi kendaraan. Aktifitas ini berlangsung dari pukul 18.00 hingga pukul 22.00. Ruas jalan Kesawan dihias sedemikian rupa sehingga terlihat hidup dan menarik pengunjung untuk datang ke lokasi kegiatan. Para pengunjung yang datang tidak diperbolehkan membawa kendaraan ke lokasi ini. Kendaraan yang dibawa di parkir di ruas jalan lain dekat dengan lokasi kegiatan tersebut.

Kegiatan ini berupa cafe/tempat makan yang menyediakan berbagai jenis makanan. Masakan yang ditawarkan beraneka ragam, tergantung dari warna tenda yang ada. Sebagai contoh tenda yang berwarna merah hanya menyediakan makanan oriental. Para pengunjung nantinya mendapatkan kupon dengan nominal uang tertentu dan menukarkan kupon tersebut di tenda/cafe yang pengunjung inginkan. Kegiatan ini berlangsung setiap malam dan untuk hari-hari libur acara ini diperpanjang hingga pukul 02.00 pagi. Pengunjung yang datang biasanya adalah anak-anak muda.

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Studi

Berangkat dari adanya perumusan masalah yang berisi suatu pertanyaan penelitian mengenai bagaimana menata atau mengatur kegiatan yang ada di Jalan Fakhruddin khususnya di hari libur sehingga dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut selama 24 jam pada hari libur. Selain itu juga bagaimana mengatur keberadaan pasar Sogo Jongkok yang ada di Jalan Fakhruddin sehingga keberadaannya tidak terlalu banyak memberikan dampak negatif bagi kota. Dari perumusan masalah tersebut, maka akan dilakukan penelitian dengan metode deskriptif. Metode deskriptif dilakukan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 1999: 63). Penggambaran ini diperoleh melalui pengamatan lapangan, wawancara dan data-data dari instansi yang terkait. Berikut diuraikan metode pendekatan yang dilakukan untuk mencapai sasaran yang telah ditentukan:

A. Identifikasi norma perancangan

Bertujuan untuk merumuskan kriteria, indikator dan elemen yang harus dipertimbangkan dalam perancangan koridor jalan. Pengumpulan data dilakukan melalui data sekunder, berupa:

- Buku-buku tentang penataan koridor jalan, tata cara perhitungan kinerja jalan dan trotoar serta buku-buku perancangan arsitektur kota. Keluarannya akan berupa kriteria, indikator dan elemen-elemen perancangan yang dipertimbangkan dalam perancangan koridor jalan

- Standar perencanaan trotoar (Departemen Pekerjaan Umum), pedoman teknis penyelenggaraan parkir (Departemen Perhubungan) dan standar perancangan arsitektur kota. Keluaran yang akan dihasilkan berupa dimensi-dimensi minimum yang harus dipenuhi dalam penataan dan perancangan komponen-komponen koridor jalan
- Dokumen dari Pemerintah Kota Jakarta Pusat khususnya RRUTR Kecamatan Tanah Abang untuk mengetahui kondisi kawasan penelitian dan rencana pengembangan di masa depan

B. Identifikasi studi banding

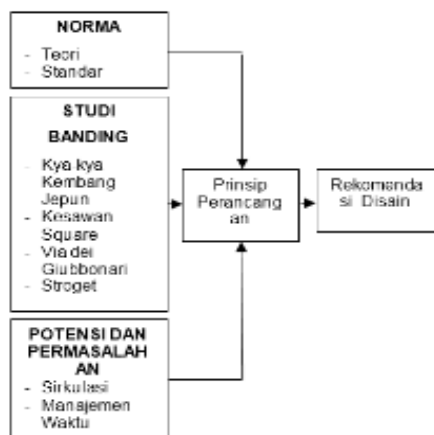
Bertujuan untuk mendapatkan perbandingan kriteria, indikator dan elemen perancangan koridor jalan yang sudah ada dan dinilai sukses. Studi banding kasus yang dilakukan adalah:

- Pusat Kya-kya Kembang Jepun, Surabaya-Indonesia
- Kesawan Square, Medan-Indonesia

C. Identifikasi potensi dan permasalahan

Identifikasi ini bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting kawasan penelitian, baik potensi dan permasalahannya. Pengumpulan data melalui data primer yaitu pengamatan langsung di lapangan dengan teknik pengolahan data deskriptif. Metoda pengumpulan data dilakukan dengan melihat aspek-aspek:

- Aspek Sirkulasi
Untuk mengetahui alternatif pengalihan sirkulasi kendaraan yang melalui jalan Fakhruddin. Selain itu juga untuk mengetahui dampak perancangan terhadap kemampuan pelayanan (LOS) ruas jaringan jalan Fakhruddin dalam mengalirkan kendaraan dan pejalan.
- Aspek Manajemen Waktu
Untuk mengetahui kegiatan apa saja yang dapat mendukung dan menghidupkan suasana di kawasan koridor jalan Fakhruddin, khususnya setelah kegiatan pasar temporer Sogo Jongkok berhenti.



Gambar 2: Skema Analisis Studi

3.2 Kerangka Pikir

Bertitik tolak dari perancangan ruang koridor jalan Fakhruddin melalui pendekatan waktu dalam ruang dengan menata keberadaan pasar temporer Sogo Jongkok, agar dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut secara menerus dan dapat berdampingan harmonis secara fisik dengan

bangunan formal yang ada, maka diperlukan suatu konsep perancangan koridor berdasarkan potensi dan karakter yang ada tanpa terlalu banyak mengganggu fungsi koridor yang asli dan tatanan koridor yang mampu mengakomodasi berbagai kegiatan selama 24 jam pada hari libur sekaligus dapat membentuk citra kota yang lebih baik. Untuk mendapatkan konsep yang sesuai dengan sasaran penelitian, diperlukan identifikasi karakter lokasi untuk mengetahui aspek aksesibilitas dan aspek manajemen waktu.

Dari hasil karakteristik-karakteristik yang ditemukan, dilakukan analisis mengenai analisis pengalihan jalan dan kemampuan pelayanan (LOS) ruas jaringan jalan dan analisis manajemen/pengaturan waktu (analisis kegiatan). Dari hasil analisis-analisis tersebut didapat konsep perancangan koridor berdasarkan potensi dan karakter yang ada dan mampu mengakomodasi berbagai kegiatan selama 24 jam pada saat libur sekaligus dapat membentuk citra kota yang lebih baik.

ANALISIS KAWASAN PERENCANAAN KORIDOR JALAN FAKHRUDIN JAKARTA

4.1 Kajian Konteks Koridor Jalan Fakhruddin

Berdasarkan Rencana Rinci Tata Ruang Wilayah Kecamatan Tanah Abang Wilayah Kotamadya Jakarta Pusat Tahun 2005, koridor jalan Fakhruddin termasuk dalam wilayah kelurahan Kampung Bali Kecamatan Tanah Abang dengan peruntukan jasa/komersial. Jalan Fakhruddin memiliki panjang 760 meter dan lebar daerah milik jalan (damija) 25 meter. Bagian timur sisi jalan ini memiliki Garis Sempadan Bangunan (GSB) 10 meter dan 8 meter untuk sisi bagian barat. Jalan Fakhruddin berada di kawasan utama pusat perdagangan dan jasa di Jakarta Pusat, dimana secara tidak langsung menghubungkan kawasan pusat sentra Tanah Abang dengan kawasan pusat sentra Sawah Besar. Selain itu kawasan perencanaan juga dekat dengan stasiun kereta api Tanah Abang dan Terminal bus Tanah Abang serta Jalan Cideng Raya (akses jalan Tol Jakarta - Merak).

4.2. Fenomena yang Terjadi

Berdasarkan hasil pengamatan yang telah dilakukan, di lokasi perancangan ini terdapat beberapa fasilitas pendukung kota lain yang nantinya akan mendukung perancangan jalan tersebut. Jalur pedestrian tersedia di kedua sisi jalan, namun kondisi yang ada saat ini masih belum tertata rapih sehingga tidak memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki. Lebar pedestrian untuk sisi bagian timur 2 meter dan 3 meter untuk sisi bagian barat dengan permukaan tanah dan pengerasan *paving block*. Untuk pedestrian di sisi bagian timur kondisi saat ini kurang tertata dengan baik. Di sebagian segmen jalan perbedaan tinggi dari pedestrian tersebut hilang sehingga menyatu dengan ruas jalan. Penghijauan berupa pohon-pohon besar merata disepanjang jalan ini sehingga memberikan suasana yang nyaman dan asri di kawasan

tersebut. Keberadaan jembatan penyeberangan, *fly over* dan *under pass* Tanah Abang memberikan kemudahan dan kelancaran sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki yang masuk dan keluar Jalan Fakhruddin. *Fly Over* Tanah Abang berada di jalan K.H. Mas Mansyur, dimana infrastruktur ini menghubungkan jalan K.H. Mas Mansyur dengan jalan Jati Baru.

Di sepanjang Jalan Fakhruddin ini terdapat beberapa bangunan yang berpotensi untuk mendukung perancangan ruang koridor jalan Fakhruddin. Yang menarik dari keberadaan bangunan lama tersebut adalah tipologi bentuknya yang bergaya Arsitektur Kolonial, seperti Gedung Bank Mandiri, beberapa gedung jasa dan gereja Khatolik. Untuk bangunan baru memiliki gaya arsitektur modern dengan ketinggian yang cukup kontras dengan keberadaan bangunan lama (Hotel Millennium, Pusat Onderdil dan Plaza Djajanti). Selain itu, di sepanjang jalan Fakhruddin ini juga masih terdapat lahan-lahan kosong yang nantinya akan dibangun gedung baru.

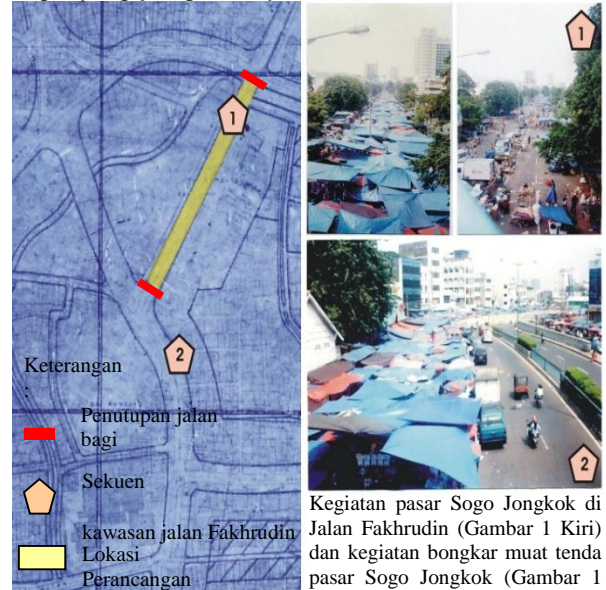


Gambar 3: Kondisi Eksisting Gedung di Sepanjang Jalan Fakhruddin (Sisi Barat)

Pada hari-hari kerja suasana di jalan ini tidak terlalu ramai. Kondisi ini dikarenakan baiknya sirkulasi kendaraan di sekitar jalan tersebut dengan adanya *fly over* dan *Under pass* Tanah Abang.

Pada saat libur, lowong dan luasnya koridor jalan Fakhruddin diisi oleh pasar temporer Sogo Jongkok dimana para pedagang menggelar dagangannya dan menjual berbagai macam kebutuhan mulai dari anak-anak sampai orang dewasa. Seiring dengan perkembangan waktu dan kebutuhan akan ruang umum kota, keberadaan pasar yang memiliki nilai

ekonomi yang tinggi tersebut dirasakan menimbulkan permasalahan. Selain terlihat tidak teratur, kini pasar tersebut hampir menggunakan seluruh ruas Jalan Fakhruddin. Ketidakteraturan disini dapat dilihat melalui penempatan tenda yang saling berhimpitan dan ruang pergerakan (sirkulasi) pengunjung yang tidak jelas.



Gambar 4: Suasana Kegiatan di Kawasan Jalan Fakhruddin (Hari Libur)

4.2.1 Aktifitas Sogo Jongkok

Pedagang sogo jongkok ini beraktifitas mulai dari pukul 02.00 pagi dan mulai ramai bersiap-siap sekitar pukul 04.00 pagi serta tutup pukul 16.00 sore. Mereka berjualan seminggu sekali, yaitu setiap hari minggu dan dihari-hari libur lainnya. Kumpulan kaki lima ini muncul dari interaksi antara Pasar Proyek Tanah Abang dengan jalur sirkulasi yang ramai (di Jalan K.H. Mas Mansyur dan Jalan Fakhruddin). Kedua hal ini adalah magnet utama yang menarik kehadiran pkl dan kehadiran magnet inilah yang mendorong terbentuknya pola linier (pola garis/pita) sepanjang jalan, karena sifat kaki lima yang mencari lokasi strategis dan ramai.

Dengan jumlah kurang lebih 600 pedagang, mereka menguasai trotoar dan setengah badan jalan K.H. Mas Mansyur dan Jalan Fakhruddin. Karena sifat dan pola ini, maka sulit untuk mengantongi pedagang kaki lima itu dalam suatu ruang penangkap (*catch basin*), terlebih lagi jika ruang itu tidak strategis, karena dengan mengantongi pedagang yang lama maka akan timbul lagi pkl yang baru di jalur yang lama dengan pola yang sama. Karakteristik itu tidak akan berubah karena merupakan ciri khas dari pkl yang ada di Tanah Abang.

4.3 Potensi dan Masalah Sogo Jongkok

Potensi dari keberadaan sogo jongkok adalah:

- Kesempatan kerja yang terbuka dari kegiatan ini
- Fleksibilitas pkl, sehingga dengan mudah dapat memenuhi kebutuhan secara langsung/bersifat segera dan mudah didapat

- Sumbangan yang diberikan oleh sektor ini bagi vitalitas/kehidupan kota
- Sifat linier yang teratur, mudah untuk orientasi dan sirkulasi yang terarah

Masalah dari keberadaan sogo jongkok:

- Kebersihan, ketertiban dan estetika
- Penggunaan ruang dan hak atas ruang publik
- Sempitnya jalur sirkulasi yang terjadi dan kenyamanan yang dikorbankan.
- Parkir di badan jalan

KONSEP PERANCANGAN KORIDOR JALAN FAKHRUDIN

4.4 Konsep Dasar

Konsep dasar dari perancangan ruang koridor jalan ini adalah untuk menciptakan suatu diasin ruang koridor jalan melalui pendekatan waktu dalam ruang agar kegiatan-kegiatan yang ada di koridor tersebut tidak saling tumpang tindih. Tujuan yang ingin dicapai ialah membuat suatu skenario kegiatan di koridor jalan Fakhruddin hidup selama 24 jam pada hari libur sehingga membentuk citra kota serta daya tarik yang lebih baik.

4.5 Konsep Ruang, Kegiatan dan Waktu

4.5.1 Konsep Ruang

Perancangan ruang yang akan dilakukan adalah koridor jalan Fakhruddin dengan panjang 700 meter dan lebar 25 meter. Sebagai model perancangan, akan digunakan 5 spot lokasi dengan luas 1.566 m². Kelima spot tersebut adalah Bank Mandiri (348 m²), Kantor Jasa (348 m²), Kantor Jasa (435 m²), Gudang (435 m²) dan ruas jalan di depan Hotel Millennium (Lihat gambar IV.1). Bagian timur sisi jalan memiliki Garis Sempadan Bangunan (GSB) 10 meter dan 8 meter untuk sisi bagian barat. Koridor ini berada di pusat kota Jakarta dengan batasan wilayah:

Sisi Utara	: Perpotongan Jalan Abd Muis
Sisi Selatan	: Jalan K.H. Mas Mansyur
Sisi Timur	: Kawasan Perkantoran dan jasa
Sisi Barat	: Kawasan Perkantoran dan jasa

Koridor jalan Fakhruddin ini dibagi dalam dua ruang, yaitu ruang utama dan ruang pendukung. Ruang utama adalah ruas jalan dari koridor jalan Fakhruddin. Jalan Fakhruddin akan ditutup untuk kendaraan dan dijadikan lokasi pasar temporer Sogo Jongkok. Batas kegiatan pasar ini adalah di depan lahan kosong (utara) dan di depan gedung Pusat Onderdil (selatan). Untuk ruang pendukung akan diisi oleh kegiatan pelengkap yang dapat mendukung kegiatan pasar Sogo Jongkok. Ruang-ruang tersebut berupa halaman muka (Garis Sempadan Bangunan) dari bangunan lama, seperti gedung Bank Mandiri, dua buah kantor jasa dan satu bangunan rumah tinggal yang saat ini berfungsi sebagai gudang. Pembagian ruang ini bertujuan agar kegiatan yang ada di koridor tersebut tidak membosankan dan dapat lebih menghidupkan suasana.

4.5.2 Konsep Kegiatan

Kegiatan yang ada di koridor jalan Fakhruddin ini dibagi dalam tiga kegiatan. Pasar Sogo Jongkok yang ada saat ini dijadikan kegiatan utama. Kegiatan ini berupa pasar yang bersifat informal.

Pasar ini menyediakan berbagai macam kebutuhan, mulai dari anak-anak hingga orang dewasa. Lokasi dari kegiatan utama berada di ruang utama atau ruas jalan Fakhruddin. Kegiatan pelengkap yang diberikan untuk pasar Sogo Jongkok berupa kios bergerak (gerobak). Kios ini menyediakan makanan dan minuman ringan bagi para pengunjung yang ingin beristirahat. Kegiatan pelengkap ini ditempatkan pada ruang-ruang pendukung (di halaman muka bangunan lama). Selain itu, di batas akhir kegiatan diberikan kegiatan yang dapat menjadi pusat kegiatan (Anchor). Di bagian utara (di depan Hotel Millennium) akan disediakan kegiatan olahraga ringan, seperti pertandingan catur. Dengan adanya *anchor* tersebut, para pengunjung tertarik untuk berjalan dari sisi utara hingga ke selatan. Untuk kegiatan ketiga adalah kegiatan yang bersifat pelayanan (*service*). Kegiatan ini berupa parkir, gudang penyimpanan barang dagangan dan ATM *Centre*.

4.5.3 Konsep Waktu

Seluruh kegiatan yang ada di koridor jalan Fakhruddin hanya berlangsung pada hari minggu atau libur nasional selama 24 jam. Kegiatan tersebut berlangsung dari hari Sabtu malam hingga Minggu malam. Untuk Sabtu malam, acara dimulai pukul 17.00 hingga pukul 23.00. Kegiatan yang berlangsung berupa wisata malam (pasar Sogo Jongkok Malam) dan kafe tenda dengan tema Masakan Nasional. Para pedagang yang berjualan ini adalah pindahan dari pedagang Sogo Jongkok yang ada di jalan K.H. Mas Mansyur. Acara ini akan dilengkapi dengan hiburan musik. Kafe-kefe tenda ini akan menggunakan seluruh ruas koridor jalan Fakhruddin. Kegiatan pendukung atau hiburan akan menempati ruang-ruang pendukung.

Acara akan dilanjutkan dengan kegiatan pasar Sogo Jongkok. Pasar ini telah bersiap-siap mulai pukul 02.00 pagi hingga pukul 05.00. Setelah itu, pasar ini telah melakukan kegiatan jual beli mulai pukul 05.00 hingga pukul 16.00. Kegiatan ini juga menggunakan seluruh ruas jalan Fakhruddin dan akan diisi oleh kegiatan pendukung. Setelah acara ini selesai, kegiatan akan dilanjutkan dengan kafe tenda dengan tema Masakan Nasional. Kegiatan ini akan menyediakan berbagai macam masakan daerah dan didukung oleh hiburannya. Hiburan tersebut dapat berupa musik atau seni budaya dari seluruh daerah di Indonesia. Kegiatan pendukung ini berlangsung dari pukul 17.00 hingga pukul 24.00.

Bongkar pasang sarana dagang pkl, dilakukan sebelum dan sesudah acara selesai. Sebelum acara dimulai, kendaraan pengangkut sarana dagang dapat masuk ke jalan Fakhruddin untuk mengantarkan sarana dagang beserta barang dagangan yang akan dijual. Begitu pula pada saat acara selsesai. Kendaraan angkut dapat masuk ke jalan Fakhruddin untuk membawa kembali sarana dagang dan barang dagangannya. Setelah acara selesai akan dilanjutkan dengan petugas kebersihan yang akan membersihkan lokasi kegiatan atau ruas jalan Fakhruddin.

4.6. Konsep Sirkulasi

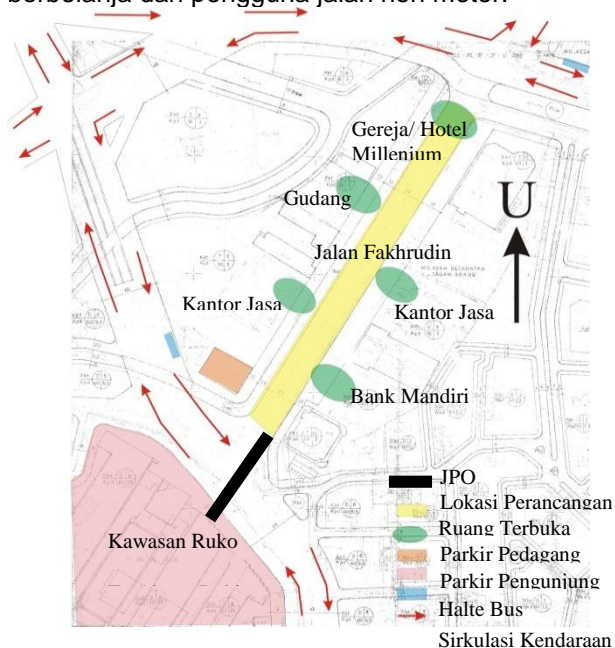
Jalan Fakhruddin akan ditutup bagi kendaraan bermotor (*Full pedestrian Mall*). Penutupan ini berlangsung pada hari minggu dan libur nasional. Untuk sirkulasi kendaraan dialihkan ke jalan Jati Bundar, baik dari arah utara atau Kota maupun dari arah selatan atau Pasar Tanah Abang. Pada perencanaan tapak ini sirkulasi yang digunakan adalah sistem sirkulasi menerus dimana parkir sebagai simpul (*Anchor*) di selatan tapak yang kemudian menerus ke arah ruang terbuka di utara tapak. Ruang terbuka menjadi simpul (*Anchor*) dan batas akhir dari kegiatan pasar Sogo Jongkok.

4.6.1 Sirkulasi Kendaraan.

Sirkulasi kendaraan bermotor diarahkan langsung menuju tempat parkir yang ada di kawasan ruko Tanah Abang Bukit. Untuk sirkulasi servis dan penurunan barang dapat langsung menuju Gedung Pusat Onderdil.

4.6.2 Sirkulasi pejalan

Konsep sirkulasi yang digunakan dibagi dalam 2 bagian. Bagian pertama disebut *Major Circulation*, dimana pergerakan sirkulasi pengunjung pasar akan berada di antara deretan sarana dagang pasar Sogo Jongkok ini. Pengunjung yang telah memarkirkan kendaraannya diarahkan untuk bergerak ke jalan Fakhruddin. Untuk sampai di lokasi kegiatan para pengunjung dapat menggunakan tangga penyeberangan yang ada di atas jalan K.H. Mas Mansyur. Bagian kedua disebut *Minor Circulation*, dimana para pejalan dan kendaraan non motor (sepeda/troli) yang hanya melewati kawasan ini dapat melewati jalur pedestrian ini. Pemisahan jalur sirkulasi ini untuk memberikan kenyamanan bagi para pengunjung pasar dalam berbelanja dan pengguna jalan non motor.



Gambar 5: Simulasi Konsep Disain
Sumber: Hasil Analisa

KESIMPULAN

Berdasarkan keseluruhan studi yang telah dilakukan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sesuai dengan sasaran awal studi yaitu:

1. Secara umum kondisi fisik koridor jalan Fakhruddin sudah cukup baik. Kondisi ini dapat dilihat dengan baiknya tingkat pelayanan di koridor jalan tersebut dan tersedianya infrastruktur yang ada. Namun, keberadaan pasar Sogo Jongkok pada saat libur saat ini belum tertata dengan baik, sehingga kawasan tersebut mengalami penurunan kualitas. Hal ini dapat terlihat dari keberadaan pasar Sogo Jongkok yang belum tertata dengan baik dan menggunakan seluruh ruas koridor jalan Fakhruddin.
2. Persoalan lainnya adalah kurangnya manajemen waktu dalam mengatur kegiatan pasar yang bersifat urban ini, sehingga kegiatan tersebut tidak berlangsung lama dan belum dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut selama 24 jam. Saat ini, kegiatan pasar Sogo Jongkok yang bersifat temporer itu berlangsung dari pagi hingga sore hari. Melihat permasalahan dan potensi yang ada tersebut, diperlukan adanya suatu manajemen yang dapat mengatur keberadaan pasar itu sehingga keberadaannya tidak terlalu banyak memberikan dampak negatif dan dapat membentuk citra kota serta daya tarik yang lebih baik.
3. Setelah dilakukan analisa terhadap aspek-aspek yang mempengaruhi perancangan koridor jalan Fakhruddin didapat:
 - a. Alternatif pengalihan jalur sirkulasi kendaraan, dimana sirkulasi kendaraan dari arah jalan K.H. Mas Mansyur (fly over dan jalur lambat) dialihkan dahulu menuju jalan Jati Baru dan berputar arah di jalan tersebut. Setelah berputar arah kendaraan dapat langsung masuk ke jalan Jati Bundar dan dapat terus ke jalan Abdul Muis atau Jalan Kebon Sirih Raya. Pemilihan alternatif ini berdasarkan pada hasil perhitungan tingkat pelayanan jaringan jalan (LOS) di jalan Jati Baru. Dengan dialihkannya arus kendaraan ke jalan Jati Bundar dapat dikurangi.
 - b. Pengaturan kegiatan dan waktu, dimana seluruh kegiatan yang ada di koridor jalan Fakhruddin hanya berlangsung pada hari minggu atau libur nasional selama 24 jam. Kegiatan tersebut berlangsung dari hari sabtu malam hingga minggu malam. Kegiatan atau acara yang disediakan adalah kegiatan pasar Sogo Jongkok pada sabtu malam dan minggu siang. Kedua kegiatan itu akan dilengkapi dengan kafe tenda (tema Nasional) dan hiburan musik. Untuk minggu malam kegiatan akan diisi oleh kafe tenda dengan dan hiburan musik dengan tema Internasional.

Konsep dasar perancangan koridor jalan fakhruddin ini dikembangkan dengan menerapkan pendekatan waktu dalam ruang, agar kegiatan-kegiatan yang ada di koridor tersebut tidak saling tumpang tindih. Tujuan yang ingin dicapai ialah membuat suatu skenario kegiatan di koridor jalan Fakhruddin hidup selama 24 jam pada hari libur sehingga dapat menjadi membentuk citra kota serta daya tarik yang lebih baik.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas terlaksananya kegiatan penelitian. Kegiatan ini merupakan salah satu bentuk pemenuhan dari Tridarma perguruan tinggi.

Pada kesempatan ini, kami menyampaikan rasa terima kasih kepada Bapak/ Ibu yang berkenaan memberikan bantuan dan bimbingan dalam pelaksanaan kegiatan ini:

1. Bapak Sujono, MT sebagai Dekan Fakultas Teknik Universitas Budi Luhur.
2. Ibu Dyah Anggraeni Susilowati, ST, MT sebagai Kaprodi Arsitektur Universitas Budi Luhur.
3. Seluruh dosen Program Studi Arsitektur yang turut serta memberikan masukan-masukan yang berarti.

Kami berharap kegiatan penelitian ini dapat memberi manfaat secara luas kepada diri sendiri maupun dunia arsitektur.

DAFTAR PUSTAKA

- Berger, Peter L. (1979), *Sosiologi Kontemporer*
- Bishop, Kirk. (1989), *Designing Urban Corridors: Planning Advisory Service Report Number 418*. American Planning Association.
- Covey, Stephen R. (1994), *First Thing First*
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*. London: Peregrine Books.
- Krier, Rob. (1979), *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications. Inc.
- Anugra, F. F. & Sardjito (2014). Penanganan Kemacetan Lalu Lintas Di Koridor Jalan Kramat Gantung, Surabaya. *Jurnal Teknik Pomits*, 3(1), C28-C31.
- Fajrin, A. R. M. & Rahmawati, D (2016). Faktor-faktor Yang Berpengaruh Dalam Penataan Pedagang Kaki Lima (PKL) Pada Koridor Jalan Pasar Besar Kota Malang. *Jurnal Teknik ITS*, 5(1), C44-C49.
- Hasibuan, P & Yuliasuti, N (2016). Kajian Karakteristik Lokasi Pedagang Kaki Lima Di Kawasan Pendidikan Gunungpati Di Kota Semarang. *Jurnal Teknik PWK*, 5(4), 318-322.
- Nurati E. D (2018). Memberikan Pemahaman Tentang Ketertiban Lingkungan Pada PKL *Sunday Market* Manahan Surabaya. *Jurnal Adiwidya*, 11(1), 96-105.
- Rizki A. W. R. & D.K.K (2015). Penataan Kembali Area PKL Kuliner Yang Ramah Pejalan kaki Di Jalan Pejanggik Kota Mataram. *Jurnal Tata Kota Dan Daerah*, 7(2), 69-78.
- Setyowati, N. D (2016). Kajian Model Penataan Pedagang Kaki Lima (PKL) Berbasis Pengembangan Kota Madiun Menjadi Tujuan Kota Wisata. *Jurnal Penelitian Ilmu-ilmu Sosial*, 17(1), 60-79.
- Syariah, Arfiani & Widiastuti. M. A. (2017). Strategi Penataan Aktifitas Parkir dan Pedagang Kaki Lima Pada Koridor Komersial Kota. *Emara Indonesian Journal of Architecture*,

3(1), 43-52.

Yanusari, A & Sunaryo, B (2015). Karakteristik Pedagang Kaki Lima "Pasar Tiban" Pada Koridor Pulutan, Jalan Lingkar Salatiga. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 11(2), 142-153.