

BAB V

KESIMPULAN

5.1. Jawaban Pertanyaan Penelitian

5.1.1. Apa saja fungsi yang berbeda dari Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Karet Sudirman setelah direvitalisasi menjadi Jembatan Penyeberangan Orang & Sepeda (JPOS) Pinisi?

JPO Karet Sudirman yang semula hanya berfungsi sebagai jembatan yang menyeberangkan pejalan kaki dari trotoar pada sisi barat Kawasan Sudirman ke sisi timur dan sebaliknya; sekaligus menyambungkan ke Halte BRT Transjakarta Karet, setelah direvitalisasi JPOS Pinisi juga berfungsi untuk menyeberangkan pesepeda dengan menambahkan jalur khusus pesepeda pada JPO. JPOS Pinisi juga mengoptimalkan fungsi penyeberangan dengan menambahkan fitur lift untuk memudahkan kelompok masyarakat difabel, lansia, dan juga ibu hamil yang ingin mencapai JPOS Pinisi.

Pada JPOS Pinisi juga memberikan ruang tambahan yaitu kapal bertingkat yang diisi dengan galeri apresiasi tenaga kesehatan yang gugur dalam pandemi Covid-19. Ruang tambahan tersebut melahirkan fungsi tambahan pula sebagai ruang berkumpul warga.

5.1.2. Apa peran JPOS Pinisi sebagai elemen citra kota menurut masyarakat?

Berdasarkan hasil pengajian mandiri sesuai teori Kevin Lynch, peneliti mengkategorikan JPOS Pinisi termasuk ke dalam elemen *path*, *nodes*, dan *landmark*. Didukung dengan hasil identifikasi responden yang juga mengkategorikan JPOS Pinisi termasuk ke dalam elemen *path*, *nodes*, dan *landmark*.

5.1.3. Bagaimana hasil revitalisasi JPO Karet berkaitan dengan peran JPOS Pinisi sebagai elemen pembentuk citra kawasan Sudirman menurut masyarakat?

Pada Kawasan Sudirman, terdapat 11 jembatan penyeberangan. Namun, pada tabel 4.2, tabel 4.5, dan tabel 4.6 hanya 6 JPO yang disebutkan, yaitu; JPO Senayan, JPO Gelora, JPO Senayan, JPO Pola, Jembatan Semanggi, JPOS Pinisi, dan JPO tanpa atap. 6 JPO yang tersebut merupakan JPO yang direvitalisasi. Hal ini memperlihatkan bahwa elemen fisik dengan desain yang dipikirkan secara matang dan juga menjaga kualitas aspek keamanan dan kenyamanan dapat memperkuat gambaran elemen citra kawasan itu sendiri.

Sebelum direvitalisasi, JPO Karet Sudirman memiliki ukuran lebar yang relatif sempit, kurang dari 2 meter. Setelah direvitalisasi, JPOS Pinisi memiliki ukuran lebar tangga 2,1 meter dengan ukuran lebar jalur penyeberangan 2,5 meter. Kondisi kekuatan

struktur JPO Karet Sudirman sebelumnya pun mengkhawatirkan warga untuk menggunakannya karena sudah mulai goyang. Hal ini dapat menghindarkan warga untuk menggunakan atau melintas di atas JPO tersebut.

Dari segi estetika pun jembatan pada umumnya yang tersebar di Jakarta, khususnya Kawasan Sudirman yang tidak direvitalisasi, tidak memberikan kesan untuk menoleh sehingga tanpa disadari masyarakat pun tidak memperhatikan kecuali memang masyarakat pejalan kaki yang sedang di trotoar membutuhkan untuk menyeberang.

Maka dari itu, ketika JPO di sepanjang Kawasan Sudirman direvitalisasi, masyarakat mendapatkan kesan tersendiri pada tiap-tiap JPO tersebut. Bahkan, “JPO tanpa atap” yang ada dekat Bundaran HI hanya diberikan sentuhan sedikit– dilepas atapnya, langsung memberikan kesan tambahan bagi yang melintasnya meskipun juga menimbulkan kontroversi.

5.2. Temuan Penelitian

Dalam spesifik objek studi JPOS Pinisi yang menguatkan citra Kawasan Sudirman setelah revitalisasi dari JPO Karet Sudirman, dapat terlihat bahwa aspek keindahan dan kenyamanan menjadi aspek penting. Sebelum direvitalisasi, JPO Karet Sudirman memiliki ukuran lebar yang relatif sempit, kurang dari 2 meter, bahkan strukturnya pun sudah mulai goyang dan tampilannya sudah mulai kusam. Hal ini dapat menghindarkan warga untuk menggunakan atau melintas di atas JPO tersebut.

Tampilan jembatan pada umumnya yang tersebar di Jakarta, khususnya pada Kawasan Sudirman yang tidak direvitalisasi, tidak memberikan kesan untuk menoleh sehingga tanpa disadari masyarakat pun tidak memperhatikan kecuali memang masyarakat pejalan kaki yang sedang di trotoar membutuhkan untuk menyeberang.

Maka dari itu, ketika beberapa JPO di sepanjang Kawasan Sudirman direvitalisasi, masyarakat mendapatkan kesan tersendiri pada tiap-tiap JPO tersebut. Bahkan, “JPO tanpa atap” yang ada dekat Bundaran HI hanya diberikan sentuhan sedikit– dilepas atapnya, langsung memberikan kesan tambahan bagi yang melintasnya meskipun juga menimbulkan kontroversi.

Setelah melakukan penelitian, peneliti menemukan bahwa, untuk menguatkan citra sebuah kawasan, gambaran tiap-tiap elemennya pun harus kuat dalam menjaga kualitasnya; desain, kenyamanan, dan keamanan. Dalam merancang suatu elemen kota, perlu dipikirkan secara matang seluruh aspeknya, dengan begitu secara efektif, tiap elemen kota dapat menguatkan citra kotanya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). Pedoman: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.
- Lynch, Kevin. (1960). *The Image of the City*. MIT Press. Cambridge.

Jurnal

- Yusuf, M. M., Jayady, A. (2022). Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Karet Sudirman Jakarta Selatan : Kelayakan, Efektifitas, dan Kepuasan.
- Wardiningsih, S., Hendaro, D. (2019). Kajian Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) sebagai Elemen Perkotaan (Studi Kasus: JPO Stasiun Lenteng Agung, Jakarta Selatan)

Internet

- Leoni, A. (2021, April 27). TEORI KEVIN LYNCH, 5 ELEMEN PEMBENTUK KOTA TERHADAP CITRA KOTA. Diakses tanggal November 24, 2022, dari Prezi: <https://prezi.com/p/-ouyjimjnlj2/teori-kevin-lynch-5-elemen-pembentuk-kota-terhadap-citra-kota/>

Peta dan Data Lapangan

- Abadi Prima Intikarya. *Gambar Kerja Arsitektural JPO-JPS Pinisi*.
- Dinas Bina Marga DKI Jakarta. *Press Release Revitalisasi JPO-JPS Pinisi (Karet Sudirman)*
- Dinas Bina Marga DKI Jakarta. (2022). Dokumentasi foto JPO eksisting JPO Karet Sudirman.
- Dinas Bina Marga DKI Jakarta. (2022). Dokumentasi foto JPO-JPOS Pinisi.
- Peta Zonasi Kecamatan Tanah Abang. Diakses Januari 1, 2023, dari <https://infiniti.id/zonasi-jakarta>
- Peta Zonasi Kecamatan Setiabudi. Diakses Januari 1, 2023, dari <https://infiniti.id/zonasi-jakarta>
- Peta Kawasan Sudirman. Diakses November 24, 2022, dari Google Maps.