

BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesesuaian Elemen Ruang Pedestrian Pada Kawasan SCBD

Ruang pedestrian pada Kawasan SCBD menjadi bagian dari perkembangan pembangunan Kawasan dengan dampak yang sangat signifikan dalam mengoptimalkan pembangunan berskala kota. Elemen ruang *Walkways* menjadi elemen yang memiliki standarisasi yang cukup mendetail namun sayangnya data segmen penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat inkonsistensi penyediaan fasilitas. Penyediaan pencahayaan yang memadai menjadi salah satu elemen yang kurang diperhatikan pada Kawasan ini. Seluruh segmen pada Kawasan penelitian bergantung pada pencahayaan jalan kendaraan sehingga pencahayaan pada area pejalan kaki tidak optimal. Dimensi ruang jalan pada masing-masing segmen juga belum memperlihatkan konsistensinya dalam memfasilitasi penggunaan ruang jalan yang memiliki disabilitas. Dari data yang telah dihimpun oleh peneliti elemen *walkways* pada kawasan penelitian memiliki standar kelengkapan yang rendah yaitu, sebagai berikut.

Tabel 5.1 Nilai Kelengkapan *walkways*

Segmen	Nilai rata – rata kelengkapan Walkways
Segmen 1	30,1%
Segmen 2	59%
Segmen 3	59,4%
Segmen 4	55,9%

Nilai rata – rata elemen *walkways* yang rendah diakibatkan oleh dimensi trotoar yang tidak konsisten dengan regulasi lokal yang berlaku serta kurangnya ketersediaan penerangan untuk pejalan kaki. Walaupun memiliki nilai rata – rata yang rendah disetiap segmentnya, namun terdapat beberapa titik yang memiliki performa cukup baik terutama di kawasan segmen 2 yang memiliki 3 subsegmen yang mencapai angka diatas 80%. Pada segmen 4 juga terdapat 2 subsegmen dengan presentase diatas 80% namun terdapat 1 segmen yang sama sekali tidak menyediakan penerangan bagi pejalan kaki.

Elemen ruang *Crosswalk* pada Kawasan SCBD didominasi dengan Zebra Cross dengan kelengkapan APILL, bolar, ubin peringatan dan rambu. Dapat terlihat konsistensi standar penyediaan fasilitas pejalan kaki pada Kawasan ini,

terlebih mengingat jalan kendaraan bermotor yang di dominasi dengan jalan 3 jalur sehingga akan cukup berbahaya bagi pejalan kaki tanpa bantuan fasilitas penyebrangan. Kehadiran *crosswalk* juga membantu kesinambungan akses pejalan kaki antar blok sehingga dapat mempersingkat jarak tempuh daam berjalan kaki. Berikut adalah data presentase kelengkapan fasilitas pejalan kaki pada kawasan penelitian.

Tabel 5.2 Nilai Kelengkapan *crosswalk*
Nilai kelengkapan *crosswalk*

Segmen	Nilai kelengkapan <i>crosswalk</i>
Segmen 1	20%
Segmen 2	86%
Segmen 3	54,5%
Segmen 4	25%

Nilai kelengkapan elemen *crosswalk* pada kawasan ini sangat dipengaruhi oleh kehadiran ubin peringatan yang dapat membantu pejalan kaki berkebutuhan khusus dalam menysuri jalur pejalan kaki pada kawasan ini. Kehadiran rambu peringatan untuk pengguna kendaraan bermotor sudah konsisten hadir disetiap penyebrangan pejalan kaki.

Pada kawasan SCBD, muka bangunan yang aktif mulai terlihat diperhatikan pada bangunan-bangunan yang memiliki umur dibawah 10 tahun. Hal ini mencerminkan perkembangan pembangunan kawasan SCBD dalam memfasilitasi penyediaan fasilitas pendukung berbasis transit yang sudah dicanangkan sejak tahun 2013 melalui PRK Kawasan Niaga Sudirman. Regulasi yang terhitung berumur 9 tahun ini menimbulkan elemen bangunan yang berbeda antara bangunan yang belum berumur 9 tahun dengan bangunan yang lebih dulu di bangun. Hal ini menyebabkan presentase sisi bangunan dengan muka aktif masih sangat rendah dengan rangkuman sebagai berikut.

Tabel 5.3 Nilai Kelengkapan *visually active Frontage*
Rata - rata presentase muka bangunan aktif

Segmen	Rata - rata presentase muka bangunan aktif
Segmen 1	12,3%
Segmen 2	32,5%
Segmen 3	21,3%
Segmen 4	10,7%

Presentase tertinggi terletak pada segmen 2h yang mencapai 68,7%, hal ini dicapai dengan memberikan muka bangunan transparan dalam bentuk panel kaca pada sisi bangunan yang sejajar dengan tinggi pejalan kaki.

Dalam penyediaan akses dari dan menuju bangunan ke trotoar, kawasan SCBD sudah dapat memberikan akses khusus untuk pengguna trotoar, namun akses bangunan yang tersedia masih cukup sedikit dengan rata – rata akses masuk setiap 100 meter sisi bangunan yang berbatasa langsung dengan trotoar dijabarkan pada table berikut.

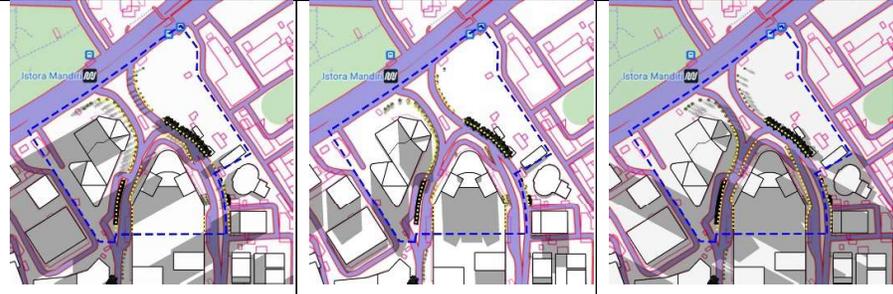
Tabel 5.4 Nilai Kelengkapan *physically active frontage*

Segmen	Rata - rata jalan akses bangunan setiap 100 meter
Segmen 1	1,83
Segmen 2	1,14
Segmen 3	0,82
Segmen 4	1,33

Rendahnya hasil pengumpulan data diakibatkan karena banyak bangunan yang menyatukan akses pejalan kaki dengan kendaraan umum tanpa ada jalur menerus dari trotoar menuju bangunan. Hasil ini juga dipengaruhi dengan sisi bangunan yang cukup panjang dengan jalur akses yang terpusat pada lobby utama.

Elemen peneduhan terutama vegetasi pada kawasan SCBD terlihat sudah diintegrasikan ke dalam ruang trotoar tersebar diseluruh segmen. Namun sangat disayangkan masih belum konsisten diterapkan diseluruh segmen trotar. Ilustrasi dibawah mensimulasikan bagaimanan elemen vegetasi, peneduh ber atap, dan massa bangunan pada titik puncak matahari mempengaruhi ruang pejalan kaki.

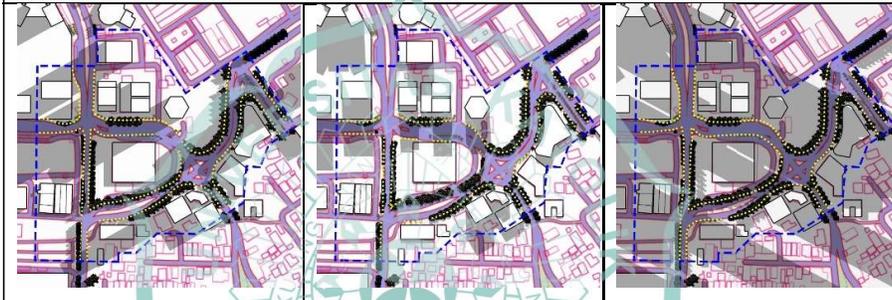
Tabel 5.5 Nilai Kelengkapan *shade and shelter*


<p>Segmen 1</p> <p>Pada segmen ini sebesar 56% jalur pejalan kaki terproteksi dari sinar matahari. Proteksi diperoleh dari penanaman vegetasi di sepanjang trotoar, kehadiran halte, dan pembayangan dari massa bangunan Gedung Bursa Efek Indonesia.</p>



Segmen 2

Pada segmen ini sebesar 78,3% jalur pejalan kaki terproteksi dari sinar matahari. Proteksi diperoleh dari penanaman vegetasi di sepanjang trotoar, kehadiran halte, dan pembayangan dari massa bangunan Alila SCBD, Sequis Tower, Sequis Center, Grandlucky Superstore, Equity Tower, dan Revenue Tower



Segmen 3

Pada segmen ini sebesar 78,8% jalur pejalan kaki terproteksi dari sinar matahari. Proteksi diperoleh dari penanaman vegetasi di sepanjang trotoar, kehadiran halte, dan pembayangan dari massa bangunan The Capital Residence, SCBD Suites Apartment, dan Pacific Place Tower.



Segmen 4

Pada segmen ini sebesar 88,9% jalur pejalan kaki terproteksi dari sinar matahari. Proteksi diperoleh dari penanaman vegetasi di sepanjang trotoar dan kehadiran halte. Segmen ini memiliki presentase nilai tertinggi dari segmen lain, hal ini

diakibatkan karena konsistensi penempatan vegetasi peneduh di sepanjang jalur pedestrian.

5.2 Perolehan Nilai Prinsip *Walk* Berdasarkan *TOD Standards* Pada Kawasan SCBD

5.2.1 Walkways

Dalam perhitungan nilai rata-rata elemen *walkways* diperoleh nilai maksimal sebesar 59,4% pada segmen 3, namun hal ini masih belum dapat memenuhi kualifikasi *TOD Standards* oleh *ITDP* sehingga kawasan *SCBD* tidak mendapatkan poin kelengkapan sama sekali pada elemen penilaian *walkways*. Dapat terlihat dari presentase segmen pada tabel 5.1 bahwa penyediaan fasilitas pejalan kaki sudah mencapai lebih dari 50 persen dengan rata-rata kawasan *SCBD* sebesar 51,1%. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan kawasan *SCBD* telah menunjukkan usahanya dalam menghadirkan jalur pejalan kaki yang lengkap, namun disisi yang lain terdapat kendala penyediaan jalur pedestrian yang memiliki dimensi konsisten sehingga dapat memfasilitasi pengguna jalur pedestrian terutama pengguna dengan kebutuhan khusus.

5.2.2 Crosswalk

Elemen penyebrangan jalan pada kawasan *SCBD* memiliki presentase tertinggi pada segmen 2 dengan nilai 86,7%. Nilai ini cukup tinggi dan memperoleh 1 poin dalam penilaian *TOD Standards*. Namun berdasarkan pengamatan keseluruhan kawasan, elemen *crosswalk* pada kawasan *SCBD* hanya memperoleh rata-rata sebesar 60%. Hal ini diakibatkan karena kurangnya perhatian pada penyediaan ubin peringatan yang tidak konsisten tersedia pada tiap titik penyebrangan.

5.2.3 Visually Active Frontage

Massa bangunan yang memiliki muka bangunan aktif masih tergolong sangat sedikit dengan perolehan nilai tertinggi diangka 32,5%. Hal ini diakibatkan karena banyak bangunan yang sudah terbangun sebelum Pergub DKI Jakarta Nomor 82 Tahun 2013 mengenai Panduan Rancang Kota Kawasan niaga Terpadu Sudirman yang memuat strategi penataan kawasan berbasis *TOD*. Kawasan *SCBD* memperoleh nilai rata-rata kawasan sebesar 19,4%.

5.2.4 Physically Permeable Frontage

Akses masuk menuju bangunan pada kawasan *SCBD* sudah dilengkapi dengan akses yang terintegrasi dengan jalur pejalan kaki. Namun sisi sepanjang trotoar tetap didominasi oleh muka bangunan yang tidak dapat diakses sehingga banyak sisi bangunan yang berbatasan langsung dengan trotoar tidak memiliki interaksi yang optimal dengan pejalan kaki. Kawasan *SCBD* memiliki rata-rata akses masuk per 100meter dengan nilai 1,28. Nilai ini masih masuk kualifikasi penilaian *TOD Standards* dengan perolehan 1 poin.

5.2.5 Shade and Shelter

Elemen peneduhan pada kawasan *SCBD* terdiri dari kehadiran vegetasi, pembayangan dari massa bangunan sekitar, dan halte *bus feeder*. Berdasarkan hasil penelitian menggunakan model 3 dimensi kawasan, kehadiran vegetasi berperan penting dalam peyediaan peneduhan pada siang hari. Pada keadaan waktu di pagi dan sore hari peneduhan tercipta dari massa bangunan sekitar. Kawasan *SCBD* memperoleh nilai rata-rata *shade and shelter* sebesar 75,5%. Dari nilai presentase ini kawasan penelitian memperoleh 1 poin karena berhasil memperoleh nilai presentase lebih dari 75% segmen ruang pejalan kaki.

5.3 Kesimpulan dan Saran

Kawasan *SCBD* telah berdinamika dengan wajah Ibu Kota Jakarta selama 29 tahun dan secara bertahap berkembang sesuai dengan perencanaan Kota Jakarta. Panduan Rancang Kota Kawasan Niaga Terpadu Sudirman nomor 82 Tahun 2013 terbukti telah mendorong kawasan ini menjadi kawasan yang siap memfasilitasi sistem mobilitas kota yang bertitik berat pada *Transit Oriented Development*. Tingkat kesesuaian yang berada di angka 2 dari 15 berdasarkan *TOD Standards ITDP*, menjadi hasil yang kurang memuaskan namun hal ini juga menunjukkan bahwa, Panduan Rancang Kota milik pemerintah Provinsi Ibukota Jakarta memiliki tingkat detail yang rendah. Berdasarkan temuan peneliti, diperoleh bahwa PRK Kawasan Niaga Terpadu Sudirman belum dilengkapi dengan lampiran pelaksanaan teknis yang jelas. Hal ini mengakibatkan inkonsistenan pembangunan elemen fasilitas publik terutama fasilitas pejalan kaki yang menjadi objek pada penelitian ini. Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai penyediaan standar fasilitas pejalan kaki di Indonesia, terutama untuk wilayah yang diatur pada

Peraturan Rancang Kota sebagai wilayah pengembangan berprinsip transit. Melalui diskusi penyediaan standar kelengkapan elemen perancangan yang baik, akan terbentuk ruang kota yang dapat digunakan dengan nyaman dan aman.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Kawasan *SCBD* telah menunjukkan usahanya dalam memberikan fasilitas pejalan kaki yang mencukupi. Konsistensi menjadi permasalahan terbesar dari penyediaan jalur pejalan kaki yang lengkap. Elemen keselamatan yang mendasar sudah diintegrasikan di beberapa titik yang dapat terlihat pada Bab IV mengenai analisis kesesuaian data berdasarkan *TOD Standards*. Diperlukan regulasi yang lebih tegas dan terukur dalam pemenuhan penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki, agar terbentuk konsistensi kualitas pembangunan kawasan.



DAFTAR PUSTAKA

- Calthorpe Associates in Association with Mintier and Associates. 1990. *Transit-Oriented Development Design Guidelines*. CA: Calthorpe Associates for Sacramento County Planning & Community Development Department.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2012). *The New Transit Town: Best Practices In Transit-Oriented Development*.
- Ewing, Reid (1999). *Pedestrian- and Transit-Friendly Design: A Primer for Smart Growth*. Florida: American Planning Association.
- Hutchison, Ray (2005). *Encyclopedia of Urban Studies*. London: Sage Publications.
- Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). 2017. *TOD Standard Third Edition*.
- Kostof, Spiro (1999). *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. New York: Thames & Hudson.
- Kostof, Spiro (2005). *The City Assembled: The Elements of Urban Forms Through History*. New York: Thames & Hudson.
- Lynch, Kevin (1960). *The Image of The City*. Cambridge: The MIT Press.
- SURAT EDARAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI Nomor 02/SE/M/2018 Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki
- SANDAG (2002). *Planning and Designing for Pedestrians: Model Guidelines for the San Diego Region, San Diego*.
- Krier, Rob (1979). *Urban Space*, London: Academy Editions.
- ŞATIR, Seçil, Elif Korkmaz (2005). *Urban open spaces with examples & the classification of urban furniture*. Turkey: ITU Faculty of Architecture of Industrial Design.
- Nasution, Achmad D., Wahyuni Zahrah (2016). *Public Open Space as Urban Architecture: Design and Public Life*. Medan: Department of Architecture, Faculty of Engineering, Universitas Sumatera Utara.
- Junyan, Yang, Fangyuan Zhang, Beixiang Shi. 2018. *Analysis of Open Space Types in Urban Centers Based on Functional Features*. E3S Web of Conferences 79, 01009 (2019), <https://doi.org/10.1051/e3sconf/20197901009>