

## BAB VI

### KESIMPULAN

#### 6.1. Kesimpulan

Dengan tipologi koridor Komersial yang merupakan *shopping street* dengan massa yang terhubung oleh jalur pedestrian, elemen pembentuk ruang jalur pedestrian pada objek studi menjadi faktor utama dalam terciptanya ketidaksinambungan spasial segmen jalan yang juga mempengaruhi karakter spasial yang terbentuk. dari sudut pandang elemen pembentuk ruang, ketidaksinambungan karakter spasial pada ruang jalur pedestrian di Jalan Melawai disebabkan oleh:

##### **1. Elemen Trotoar terbentuk dari pola dan material yang berbeda-beda disertai kurangnya fasilitas pelengkap seperti *ramp* dan *guiding block***

Perbedaan fasad bangunan pada objek studi dapat mempengaruhi beberapa aspek elemen pembentuk jalur pedestrian, salah satunya adalah pola serta material lantai trotoar sebagai jalur pedestrian. hal ini dapat dilihat dari analisis *Sidewalk Element* dimana mayoritas titik material mengikuti segmen didepan bangunan. hal ini menciptakan jalur pedestrian yang tidak terlihat menyambung antar titik segmen. adapun juga kurangnya fasilitas *ramp* di tiap segmen jalan yang membuat aksesibilitas jalur pedestrian cukup rumit untuk pengguna kursi roda serta kurangnya ketersediaan *guiding block* untuk keamanan dan *wayfinding* pejalan kaki penyandang disabilitas.

##### **2. Respon fasad terhadap Jalur pedestrian yang berbeda-beda**

Respon fasad terhadap jalur pedestrian bergantung kepada fungsi bangunan. dengan eksistensi bangunan pada Koridor Komersial Jalan Melawai tidak selalu memiliki fungsi komersial disertai beberapa faktor yang menyebabkan bangunan untuk tutup dan tidak beroperasi. Maka tidak semua bangunan pada objek studi perlu merespon terhadap jalur pedestrian berdasarkan fungsinya.

##### **3. Kurang meratanya naungan pada jalur pedestrian**

Mayoritas sumber naungan pada objek studi berasal dari ekstensi fasad bangunan, namun tidak semua bangunan memberikan naungan dan untuk beberapa bangunan yang memberikan naungan tidak dapat memberikan naungan penuh pada jalur pedestrian yang menjadikan kenyamanan pejalan kaki pada saat berlalu Lalang pada tiap segmen akan merasakan perbedaan peneduhan.

#### **4. Adanya interupsi parkir kendaraan terhadap jalur pedestrian.**

Dengan tersedianya area parkir pada sisi jalan mayoritas segmen objek studi (Kecuali Jalan Melawai Raya dan Jalan Melawai I area timur), tetap ditemukan kendaraan seperti mobil dan motor yang menempati beberapa titik jalur pedestrian sebagai area parkir yang berujung menciptakan interupsi terhadap jalur pedestrian, mengakibatkan limitasi untuk ruang gerak pada titik-titik jalur pedestrian tersebut serta secara langsung mengganggu kesinambungan spasial jalur pedestrian.

#### **5. Kebergantungan bangunan sebagai sumber pencahayaan jalur pedestrian**

Berbeda dari Jalur Pedestrian Jalan Melawai Raya yang memiliki dua sumber pencahayaan, mayoritas segmen jalur pedestrian pada Koridor Komersial Jalan Melawai hanya memiliki satu sumber pencahayaan, yaitu berasal dari bangunan. Namun dengan fungsi bangunan yang tidak selalu beroperasi tiap saat serta ada bangunan yang tidak beroperasi sama sekali menjadikan secara keseluruhan segmen jalur pedestrian Jalan Melawai tidak sepenuhnya aman untuk mobilisasi di malam hari.

#### **6. Vegetasi Lingkungan dominan bersifat non-permanen**

Dominasi vegetasi non-permanen serta kurangnya vegetasi alami seperti pepohonan dan *landscaping* pada mayoritas segmen jalan melawai menyebabkan ketidakmerataan penghijauan pada beberapa jalur pedestrian segmen jalan Melawai.

#### **7. Kurangnya pengadaan fasilitas furnitur yang bersifat umum**

Untuk penyediaan fasilitas umum berupa furnitur bangku serta tempat sampah masih bergantung kepada penyediaan dari etalase sekitar. Hal ini dapat mengganggu kebersihan bagi segmen yang etalasnya tidak menyediakan tempat sampah dan kesulitan calon pejalan kaki untuk mencari tempat untuk duduk dan beristirahat ketika sedang mengunjungi objek studi.

#### **8. Point of Interest objek studi yang kurang seimbang**

Berdasarkan pemetaan terkait ornamen jalur pedestrian, mayoritas titik-titik yang memiliki potensi untuk menarik perhatian calon pejalan kaki lebih berorientasi di area barat objek studi dibandingkan area-area lain menjadikan area barat seperti Jalan Melawai I, V, VI, VIII cukup ramai akan pengunjung dan pejalan kaki berlalu lalang. Sementara di area timur sangat minim akan bangunan yang menarik perhatian pengunjung.

### **6.2. Saran**

1. Dikarenakan kawasan objek studi tidak dikelola oleh pemerintahan secara langsung, baik antara jalur pedestrian pada objek studi dibuat mengikuti standar pemerintah

pusat ataupun pihak mengurus membuat standar yang tidak hanya menguntungkan para calon *tenant* terkait pembangunan namun juga pejalan kaki sebagaimana bangunan-bangunan tersebut terikat oleh jalur pedestrian sebagai metode akses serta sirkulasi untuk ke bangunan. dengan pertimbangan tersebut, diharapkan standar yang baru memberi bentukan baru pada ruang jalur pedestrian yang bersinambung dari ujung ke ujung.

2. Bagi calon *tenant* yang ingin mendirikan bisnis komersial pada area kawasan Koridor Komersial Jalan Melawai dan akan melakukan perubahan/rombak ulang bangunan, diharapkan perlu melakukan pertimbangan terkait pejalan kaki serta mengikuti konteks bangunan disampingnya. hal ini dapat diwujudkan dengan mengurangi perubahan pada elemen lantai jalur pedestrian jika jalur pedestrian di depan bangunan sudah menunjukkan kesamaan material, menerapkan karakteristik *active frontage*, penambahan naungan, serta memiliki elemen ornament yang tidak terlalu mengganggu pejalan kaki namun memberikan nilai daya tarik yang cukup untuk membuat pejalan kaki yang melewati bangunan berminat untuk mengunjungi bangunan.
3. Bagi peneliti yang tertarik untuk meneliti objek studi koridor komersial maupun terkait fasilitas pejalan kaki agar dapat mengkaji dan meneliti dengan lebih terukur supaya penelitian menjadi lebih komprehensif. Dengan banyaknya penelitian yang mengkaji objek studi dan sekitar kawasan Blok M, data penelitian bisa memiliki potensi yang lebih untuk memperkaya pemahaman hubungan elemen fisik pembentuk ruang dari perkembangan kawasan dengan karakter ruang yang terbentuk dari elemen tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Bishop, K.R. (1989) *Designing Urban Corridors*. APA Planning Advisory Service.
- Carmona, M. et al. (2010) *Public Places, Urban Spaces: The dimensions of Urban Design*. 2nd edn. Amsterdam: Elsevier.
- Rubenstein, Harvey M. (1992) *Pedestrian Malls, Streetscape, and Urban Design*. John Wiley & Sons.
- Shirvani, H. (1982) *Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold
- Zahnd, Markus. (2010). *Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Kanisius - Soegijapranata.

### Jurnal

- Abel, Albert S, (2014) *Urban Pedestrian Space : Pedestrian spatial continuity in diverse street ( case of kongo street kariakoo dar es salaam CBD )*, Architecture of Ardhi University
- Aşilioğlu, et al (2020) *Criteria in Quality Pedestrian Spaces*, ACE (*Architecture, City, Environment*)
- Basuki, M. Pasha Adhima (2023) *Karakter Spasial Tata Bangunan Pada Koridor Komersial Jalan Ahmad Yani Garut*, UNPAR
- Carmelino, Giancarlo (2017) *The Influence of Physical Features in Lively Urban Contexts of Shopping Streets*, University of Tsukuba
- Pasrah, Y.A. (2020) *KUALITAS RUANG KORIDOR JALAN CIHAMPELAS BERDASARKAN FAKTOR PEMBENTUK, VISUAL FISIK, DAN AKSESIBILITAS*. thesis. Institut Teknologi Nasional.

### Internet

- Affan, H. (2022) 'Kebayoran Baru dulu dan sekarang: Kisah perumahan Peruri, rumah Jengki, hingga CSW', BBC News Indonesia, 14 May. Available at: <https://www.bbc.com/indonesia/majalah-61228336> (Accessed: 20 September 2023).
- ArchDaily. (2022). *Amazing Spaces: Ideas for Designing Engaging Retail Stores*. Available at: <https://www.archdaily.com/974420/amazing-spaces-ideas-for-designing-engaging-retail-stores> (Accessed: 3 Desember 2023).
- Global Designing Cities Initiative. (n.d.). *Pedestrian Toolbox*. Available at: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/pedestrian-toolbox/> (Accessed: 24 October 2023).
- Jakarta Satu. (2022) 'Peta RDTR, Jakarta Satu, 14 May. Available at: [https://jakartasatu.jakarta.go.id/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=be77dd30a600425e9a76d11c6b6b0272&page=page\\_5](https://jakartasatu.jakarta.go.id/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=be77dd30a600425e9a76d11c6b6b0272&page=page_5) (Accessed: 23 September 2023).
- KajianPustaka. (2020). *Pedestrian (Pengertian, Fungsi, Karakteristik, Jenis ...)*. Available at: <https://www.kajianpustaka.com/2020/07/pedestrian-jalur-pejalan-kaki.html> (Accessed: 26 November 2023).

- Law Insider. (n.d.). Shopping Street. Available at <https://www.lawinsider.com/dictionary/shopping-street> ( Accessed : 3 Desember 2023 )
- Smart Cities Dive. (2010, August 27). Urban Design: Pedestrian-Only Shopping Streets Make Communities More Livable. Available at <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/pedestrian-only-shopping-streets-make-communities-more-livable/130276/> ( Accessed : 3 Desember 2023 )
- Triptrus. (2022) ‘Sejarah Centrale Stichting Wederopbouw atau CSW’, Triptrus, 14 May. Available at: <https://www.triptrus.com/news/sejarah-centrale-stichting-wederopbouw-atau-csw> (Accessed : 20 September 2023)

