

SKRIPSI 55

**KETIDAKSINAMBUNGAN SPASIAL JALUR
PEDESTRIAN KORIDOR KOMERSIAL JALAN
MELAWAI, JAKARTA**



**NAMA : MUHAMMAD AZKA RAYHANSYAH
NPM : 6111901105**

**PEMBIMBING: DR. IR. ANINDHITA N. SUNARTIO, S.T.,
M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-
PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021

**BANDUNG
2023**

SKRIPSI 55

**KETIDAKSINAMBUNGAN SPASIAL JALUR
PEDESTRIAN KORIDOR KOMERSIAL JALAN
MELAWAI, JAKARTA**



**NAMA : MUHAMMAD AZKA RAYHANSYAH
NPM : 6111901105**

**PEMBIMBING: DR. IR. ANINDHITA N. SUNARTIO, S.T.,
M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-
PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021

**BANDUNG
2023**

SKRIPSI 55

**KETIDAKSINAMBUNGAN SPASIAL JALUR
PEDESTRIAN KORIDOR KOMERSIAL JALAN
MELAWAI, JAKARTA**



**NAMA : MUHAMMAD AZKA RAYHANSYAH
NPM : 6111901105**

PEMBIMBING

Dr. Ir. Anindhita N. Sunartio, S.T., M.T.

PENGUJI :

Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansyah, M.T.

Dr. Ir. Yasmin Suriansyah, M.S.P

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK JURUSAN ARSITEKTUR
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR**
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021

**BANDUNG
2023**

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI
(Declaration of Authorship)

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Azka Rayhansyah
NPM : 6111901105
Alamat : Green Andara Residences, Jalan Andara no. 17 RT.003
RW.01, Pangkalan Jati Baru, Cinere, Depok, Jawa Barat, 16513
Judul Skripsi : Ketidaksinambungan Spasial Jalur Pedestrian Koridor
Komersial Jalan Melawai, Jakarta

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika di kemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam Skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplajiarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, Januari 2024



Muhammad Azka Rayhansyah

Abstrak

KETIDAKSINAMBUNGAN SPASIAL JALUR PEDESTRIAN KORIDOR KOMERSIAL JALAN MELAWAI, JAKARTA

Oleh
Muhammad Azka Rayhansyah
NPM: 611191105

Jalan Melawai Raya-IX merupakan jalan lokal dengan tipologi koridor komersial *shopping street* di Kabupaten Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Sebagai salah satu segmen kawasan yang cukup terlihat mengimplementasikan konsep aksesibilitas taman kota dengan pengadaan jalur pedestrian, kawasan Jalan Melawai menjadi kawasan yang ramah untuk mobilisasi pejalan kaki. Namun dengan perkembangan kawasan yang silih berganti mempengaruhi bentukan elemen ruang kota, karakter spasial yang terbentuk mulai tidak menunjukkan kesinambungan dan ketidaksetaraan antar segmen hingga titik segmen jalur pedestrian. Ketidaksinambungan ini mengakibatkan jalur pedestrian pada Jalan Melawai tidak berkesan sebagai pengikat serta sirkulasi antar-massa.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi elemen pembentuk ruang jalur pedestrian pada Jalan Melawai sebagai elemen sirkulasi serta pengikat antar-massa dan menganalisis karakter spasial yang terbentuk untuk mengetahui penyimpangan lain yang terjadi akibat perbedaan elemen pembentuk selain ketidaksinambungan jalur pedestrian. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, yang melibatkan deskripsi elemen pembentuk ruang yang ada di lapangan berdasarkan teori elemen pembentuk ruang jalur pedestrian serta penilaian terhadap karakter ruang koridor yang terbentuk dari elemen pembentuk ruang dengan menggunakan teori kualitas ruang jalur pedestrian oleh Aşilioğlu dan Harvey M. Rubenstein. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan dan peninjauan citra satelit, yang kemudian disajikan dalam bentuk pemetaan bangunan pada objek studi secara dua dimensi. Teknik analisis dilakukan dengan mengidentifikasi elemen pembentuk ruang jalur pedestrian, seperti elemen lantai, fasad bangunan, peneduh, pembatas, vegetasi, furnitur, serta ornament, serta mengevaluasi karakter spasial jalur pedestrian berdasarkan kriteria yang terpenuhi dengan elemen pembentuk ruang eksisting di lapangan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan kawasan dengan perubahan fungsi dan fisik bangunan tidak hanya menyebabkan ketidaksinambungan antar segmen dan titik segmen namun juga ketidakseimbangan karakter seperti kenyamanan pejalan kaki dimana tidak semua titik segmen menyediakan naungan yang setara dan fasilitas bangku umum yang tidak tersedia di tiap segmen; aksesibilitas yang terbatas dengan hanya dua titik yang memiliki *ramp* namun terhalang oleh parkir kendaraan, keamanan jalan dengan mayoritas segmen jalan mengandalkan bangunan sebagai sumber pencahayaan, dan daya Tarik kawasan yang lebih dominan ramai di area barat objek studi.

Kata-kata kunci: Jalur Pedestrian, Elemen Pembentuk, Karakter Spasial Jalan Melawai



Abstract

SPATIAL DISCONTINUITY OF COMMERCIAL CORRIDOR PEDESTRIAN WAY ON MELAWAI STREET, JAKARTA

by

Muhammad Azka Rayhansyah

NPM: 6111901105

Melawai Raya-IX is a local road with the typology of a commercial shopping street corridor in Kebayoran Baru District, South Jakarta. As one of the areas that quite implements the concept of accessibility of urban parks by providing pedestrian paths, the Melawai area becomes an area that is friendly for pedestrian mobility. However, with the development of the area that constantly affects the formation of urban space elements, the spatial character that is formed begins to show discontinuity and inequality between segments to the point of pedestrian path segments. This inconsistency results in the pedestrian path on Melawai Street not being effective as a binder and circulation between masses.

This study aims to identify the elements that form the pedestrian path space on Melawai Street as a circulation element and binder between masses and analyze the spatial character that is formed to find out other deviations that occur due to differences in forming elements other than the inconsistency of pedestrian paths. The research method used is qualitative descriptive, which involves describing the elements that form the space in the field based on the theory of pedestrian path space-forming elements and assessing the spatial character of the corridor space formed from space-forming elements using the pedestrian path space quality theory by Aşilioğlu and Harvey M. Rubenstein. Data was collected through field observations and satellite image reviews, which were then presented in the form of two-dimensional building mapping on the study object. The analysis technique was carried out by identifying the elements that form the pedestrian path space, such as floor elements, building facades, shading, barriers, vegetation, furniture, and ornaments, as well as evaluating the spatial character of the pedestrian path based on criteria that are met by existing space-forming elements in the field.

The research results show that the development of areas with changes in building function and physicality not only causes discontinuity between segments and segment points but also an imbalance in character such as pedestrian comfort where not all segment points provide equal shade and public bench facilities that are not available in each segment; limited accessibility with only two points that have ramps but are obstructed by vehicle parking, road safety with the majority of road segments relying on buildings as a source of lighting, and the dominant attraction of the area being crowded in the western area of the study object.

Keywords: *Pedestrian way, forming element, spatial characters, Melawai Street*

PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepastakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.



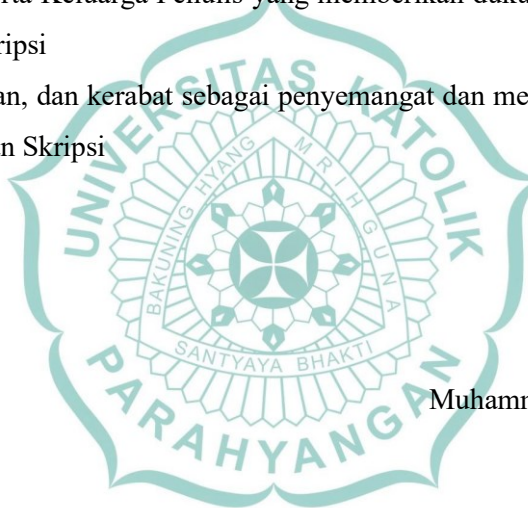


UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Dr. Ir. Anindhita Nugroho Sunartio, S.T., M.T. atas arahan dan bimbingan yang telah diberikan selama tahap penyusunan Skripsi
- Dosen penguji, Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansyah, M.T. dan Dr. Ir. Yasmin Suriansyah, M.S.P. atas masukan dan bimbingan yang diberikan.
- Orang Tua serta Keluarga Penulis yang memberikan dukungan serta do'a selama menjalani Skripsi
- Sahabat, teman, dan kerabat sebagai penyemangat dan memotivasi penulis dalam menyelesaikan Skripsi

Dan seterusnya.



Bandung, Januari 2024


Muhammad Azka Raynansyah



DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
<i>Abstract</i>	iii
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	6
1.3. Pertanyaan Penelitian.....	7
1.4. Tujuan Penelitian.....	7
1.5. Manfaat Penelitian.....	7
1.6. Ruang Lingkup Penelitian.....	7
1.7. Kerangka Penelitian.....	9
1.8. Kerangka Pemikiran.....	10
1.9. Sistematika Pembahasan.....	11
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	13
2.1. Pengertian Umum Objek Studi.....	13
2.1.1. Ruang Kota.....	13
2.1.2. Koridor.....	14
2.2. Landasan fokus penelitian.....	19
2.2.1. Jalur Pedestrian (<i>Pedestrian Way</i>).....	19
2.2.2. Karakter Fisik Spasial.....	27
2.3. Kerangka Teoritik.....	31
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	33
3.1. Jenis Penelitian.....	33
3.2. Tempat dan Waktu Penelitian.....	33
3.2.1. Waktu Penelitian.....	33
3.2.2. Tempat Penelitian.....	34
3.3. Teknik Pengumpulan Data.....	34
3.3.1. Jenis Data.....	34
3.3.2. Kategori Pengumpulan Data.....	34
3.4. Tahap Analisis Data.....	35
3.4.1. Analisis Elemen Pembentuk Ruang Jalur Pedestrian.....	35
3.4.2. Analisis Karakter Spasial Jalur Pedestrian.....	37
3.5. Tahap Penarikan Kesimpulan.....	41

3.5.	Kerangka Analisis-Sintesis	41
BAB 4	DATA LAPANGAN	43
4.1.	Pengumpulan Data Segmen.....	43
4.1.1.	Data Segmen Jalan Melawai Raya	45
4.1.2.	Data Segmen Jalan Melawai I/Hassanudin Dalam.....	46
4.1.3.	Data Segmen Jalan Melawai II.....	47
4.1.4.	Data Segmen Jalan Melawai III	47
4.1.5.	Data Segmen Jalan Melawai IV	48
4.1.6.	Data Segmen Jalan Melawai V	49
4.1.7.	Data Segmen Jalan Melawai VI	50
4.1.8.	Data Segmen Jalan Melawai VII.....	52
4.1.9.	Data Segmen Jalan Melawai VIII	53
4.1.10.	Data Segmen Jalan Melawai IX.....	55
4.2.	Historiografi	57
BAB 5	ANALISIS	63
5.1.	Analisis Elemen Pembentuk Ruang Jalur Pedestrian Segmen Objek Studi	63
5.1.1.	<i>Sidewalk Element</i> (Elemen Trotoar).....	64
5.1.2.	<i>Storefront Frontage</i> (Fasad Bangunan Etalase)	67
5.1.3.	<i>Shades as Weather Protection</i> (Naungan).....	73
5.1.4.	<i>On-Street Parking</i> (Parkir Jalan)	78
5.1.5.	<i>Lighting</i> (Pencahayaannya).....	80
5.1.6.	<i>Vegetation</i> (Vegetasi).....	84
5.1.7.	<i>Furniture</i> (Furnitur).....	86
5.1.8.	<i>Ornament</i> (Ornamen)	89
5.1.9.	Kumpulan Data Analisis Elemen Pembentuk Ruang.....	91
5.2.	Analisis Karakter Spasial Pembentuk Ruang Jalur Pedestrian Objek Studi	93
5.2.1.	<i>Comfort</i> (Kenyamanan).....	94
5.2.2.	<i>Continuity</i> (Kesesinambungan/Kontinuitas).....	95
5.2.3.	Aksesibilitas (<i>Accesibility</i>).....	96
5.2.4.	<i>Safety</i> (Keamanan)	96
5.2.5.	<i>Aesthetic</i> (Estetika).....	97
5.2.6.	Kumpulan Data Analisis Tahap Dua.....	99
BAB 6	KESIMPULAN	101
6.1.	Kesimpulan.....	101
6.2.	Saran.....	102

DAFTAR PUSTAKA.....	105
LAMPIRAN.....	107





DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Satelit Kawasan Kebayoran Baru Sumber : Google Earth.....	1
Gambar 1.2 Pembangunan perumahan bergaya Jenki di Kawasan Kebayoran Baru Sumber : BBC news Indonesia	2
Gambar 1.3 Bangunan Aldiron Plaza (Sekarang Blok M Square) Sumber ; Internet.....	2
Gambar 1.4 Komparasi Jalan Melawai 1 dari tahun ke tahun. Atas : Jalan Melawai 1 tahun 1970-an ; Bawah : Jalan Melawai 1 tahun 2015. Sumber : Pinterest/Bintoro Hoepodio....	4
Gambar 1.5 Komparasi Kawasan Jalan Melawai I : 1970 (Kiri) 1977 (Kanan) Sekarang (Bawah) Sumber : Arsip Kompas.com dan dokumentasi Pribadi.....	5
Gambar 1.6 Perbedaan karakter ruang pejalan kaki Sumber : Dokumentasi Pribadi	6
Gambar 1.7 Diagram Segitiga terbalik untuk perumusan masalah.....	6
Gambar 1.8 Tampak <i>Aerial</i> dan peta RDTR penelitian Sumber : Google Maps dan Jakartasatu.....	8
Gambar 1.9 Diagram Kerangka Penelitian	9
Gambar 1.10 Diagram Kerangka Pemikiran.....	10
Gambar 2.1 Diagram Kerangka Teoritik (Warna yang digunakan oleh kerangka teoritik tidak memiliki konteks yang sama dengan pewarnaan pada kerangka Pemikiran)	31
Gambar 3.1 Pemetaan CAD Bangunan pada tempat penelitian	34
Gambar 3.2 Kerangka Analisis Sintesis.....	41
Gambar 4.1 Pemetaan CAD Objek Penelitian	43
Gambar 4.2 Pemetaan CAD pada Jalan Melawai Raya	45
Gambar 4.3 Foto Bangunan Jalan Melawai Raya.....	45
Gambar 4.4 Pemetaan CAD pada Jalan Melawai I/Hassanudin Dalam	46
Gambar 4.5 Foto Bangunan Segmen Jalan Melawai I/Hassanudin Dalam.....	46
Gambar 4.6 Pemetaan CAD pada Jalan Melawai III	47
Gambar 4.7 Foto Bangunan Segmen Jalan Melawai III	47
Gambar 4.8 Pemetaan CAD pada Jalan Melawai IV	48
Gambar 4.9 Foto Bangunan Sisi A Segmen Jalan Melawai IV	48
Gambar 4.10 Foto Bangunan Sisi B Segmen Jalan Melawai IV	49
Gambar 4.11 Pemetaan CAD Pada Jalan Melawai V	49
Gambar 4.12 Foto Bangunan Sisi A Segmen Jalan Melawai V	49
Gambar 4.13 Foto Bangunan Sisi B Segmen Jalan Melawai V.....	50
Gambar 4.14 Pemetaan CAD pada Jalan Melawai VI.....	50
Gambar 4.15 Foto Bangunan Sisi A Segmen Jalan Melawai VI	51
Gambar 4.16 Foto Bangunan Sisi B Segmen Jalan Melawai VI	51
Gambar 4.17 Pemetaan CAD pada Jalan Melawai VII.....	52

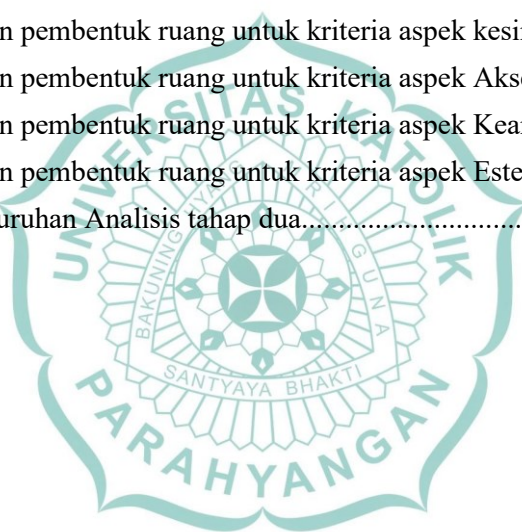
Gambar 4.18 Foto Bangunan Segmen Jalan Melawai VII	52
Gambar 4.19 Foto Bangunan Sisi B Segmen Jalan Melawai VII	53
Gambar 4.20 Pemetaan CAD Pada Jalan Melawai VIII	53
Gambar 4.21 Foto Bangunan Sisi A Segmen Jalan Melawai VIII.....	54
Gambar 4.22 Foto Bangunan Sisi B Segmen Jalan Melawai VIII.....	54
Gambar 4.23 Pemetaan CAD pada Jalan Melawai IX	55
Gambar 4.24 Foto Bangunan Sisi A Segmen Jalan Melawai IX	55
Gambar 4.25 Foto Bangunan Sisi B Segmen Jalan Melawai IX.....	56
Gambar 4.26 Rumah bergaya Jengki dalam tahap pembangunan di Kebayoran Baru	57
Gambar 4.27 Kondisi Mall Blok M yang mati.....	60
Gambar 4.28 Stasiun MRT Blok M	61



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Batasan Objek Penelitian	8
Tabel 2.1 Rasio <i>Height-to-Width</i> yang membentuk karakter ruang jalan.....	17
Tabel 3.1 Indikator Elemen pembentuk ruang jalur pedestrian	35
Tabel 3.2 Metode Analisis Karakter Spasial Jalur Pedestrian Jalan Melawai Jakarta	38
Tabel 3.3 Metode Analisis Kenyamanan Ruang Jalur Pedestrian	39
Tabel 3.4 Metode Analisis Kesenambungan Ruang Jalur Pedestrian.....	39
Tabel 3.5 Metode Analisis Aksesibilitas Ruang Jalur Pedestrian.....	40
Tabel 3.6 Metode Analisis Keamanan Ruang Jalur Pedestrian	40
Tabel 3.7 Metode Analisis Estetika Ruang Jalur Pedestrian.....	40
Tabel 4.1 Daftar Bangunan pada Jalan Melawai Raya	45
Tabel 4.2 Daftar Bangunan Pada Jalan Melawai I/Hassanudin Dalam.....	46
Tabel 4.3 Daftar Bangunan pada Jalan Melawai III	47
Tabel 4.4 Daftar Bangunan Sisi A Pada Jalan Melawai IV	48
Tabel 4.5 Daftar Bangunan Sisi B Pada Jalan Melawai IV	49
Tabel 4.6 Daftar Bangunan Sisi A Pada Jalan Melawai V	49
Tabel 4.7 Daftar Bangunan Sisi B Pada Jalan Melawai V.....	50
Tabel 4.8 Daftar Bangunan Sisi A Pada Jalan Melawai VI.....	51
Tabel 4.9 Daftar Bangunan Sisi B Pada Jalan Melawai VI	52
Tabel 4.10 Data Segmen Pada Jalan Melawai VII.....	52
Tabel 4.11 Daftar Bangunan Sisi B Pada Jalan Melawai VII.....	53
Tabel 4.12 Daftar Bangunan Sisi A pada Jalan Melawai VIII.....	54
Tabel 4.13 Daftar Bangunan Sisi B Pada Jalan Melawai VIII.....	54
Tabel 4.14 Daftar Bangunan Sisi A pada Jalan Melawai IX	55
Tabel 4.15 Daftar Bangunan Sisi B pada Jalan Melawai IX.....	56
Tabel 4.16 Transformasi Fasilitas Komersial Blok M, Melawai	58
Tabel 4.17 Komparasi Keramaian acara <i>Ennichisai</i> di Tahun 2012 (Kiri) dan 2019 (Kanan).....	60
Tabel 5.1 Analisis Elemen Trotoar Jalan Melawai Raya, V, dan VI.....	64
Tabel 5.2 Kumpulan Data Analisis Elemen Trotoar	66
Tabel 5.3 Parameter Penelitian untuk Tipe Fasad Bangunan	68
Tabel 5.4 Analisis Tipe Fasad Melawai Raya, V, dan VI.....	69
Tabel 5.5 Kumpulan data analisis tipe Fasad.....	72
Tabel 5.6 Parameter Penelitian untuk Tipe Naungan.....	73
Tabel 5.7 Analisis Elemen Naungan Jalan Melawai Raya, V, dan VI.....	74
Tabel 5.8 Kumpulan data analisis Naungan.....	77

Tabel 5.9 Analisis Ketersediaan Parkir Jalan dan Interupsi parkir Melawai Raya, V, dan VI.....	78
Tabel 5.10 Kumpulan data analisis parkir jalan.....	80
Tabel 5.11 Analisis Pencahayaan Jalan Melawai Raya, V, dan VI.....	81
Tabel 5.12 Kumpulan data analisis pencahayaan.....	83
Tabel 5.13 Analisis Vegetasi Jalan Melawai Raya, V, dan VI.....	84
Tabel 5.14 Kumpulan data analisis Vegetasi	85
Tabel 5.15 Analisis Furnitur Jalan Melawai Raya, V, dan VI	86
Tabel 5.16 Kumpulan data analisis Furnitur Jalan	88
Tabel 5.17 Analisis Ornamen Jalan Melawai Raya, V, dan VI.....	89
Tabel 5.18 Kumpulan data analisis ornamen jalan.....	91
Tabel 5.19 Keseluruhan Data Analisis Tahap Pertama.....	92
Tabel 5.20 Data elemen pembentuk ruang untuk kriteria aspek kenyamanan	94
Tabel 5.21 Data elemen pembentuk ruang untuk kriteria aspek kesinambungan	95
Tabel 5.22 Data elemen pembentuk ruang untuk kriteria aspek Aksesibilitas.....	96
Tabel 5.23 Data elemen pembentuk ruang untuk kriteria aspek Keamanan	97
Tabel 5.24 Data elemen pembentuk ruang untuk kriteria aspek Estetika	98
Tabel 5.25 Data Keseluruhan Analisis tahap dua.....	99



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Tabel Analisis Elemen Trotoar Jalan Melawai I	107
Lampiran 2 Tabel Analisis Elemen Trotoar Jalan Melawai III.....	107
Lampiran 3 Tabel Analisis Elemen Trotoar Jalan Melawai IV	108
Lampiran 4 Tabel Analisis Elemen Trotoar Jalan Melawai VII	109
Lampiran 5 Tabel Analisis Elemen Trotoar Jalan Melawai VIII.....	110
Lampiran 6 Tabel Analisis Elemen Trotoar Jalan Melawai IX	111
Lampiran 7 Peta Keseluruhan Elemen Trotoar.....	112
Lampiran 8 Tabel Analisis Tipe Fasad Bangunan Jalan Melawai I.....	113
Lampiran 9 Tabel Analisis Tipe Fasad Bangunan Jalan Melawai III.....	114
Lampiran 10 Tabel Analisis Tipe Fasad Bangunan Jalan Melawai IV (Sisi A dan B)...	114
Lampiran 11 Tabel Analisis Tipe Fasad Bangunan Jalan Melawai VII (Sisi A dan B)..	116
Lampiran 12 Tabel Analisis Tipe Fasad Bangunan Jalan Melawai VIII (Sisi A dan B)	117
Lampiran 13 Tabel Analisis Tipe Fasad Bangunan Jalan Melawai IX (Sisi A dan B)...	118
Lampiran 14 Peta Keseluruhan Tipe Fasad	120
Lampiran 15 Tabel Analisis Tipe Naungan Bangunan Jalan Melawai I.....	121
Lampiran 16 Tabel Analisis Tipe Naungan Bangunan Jalan Melawai III	122
Lampiran 17 Tabel Analisis Tipe Naungan Bangunan Jalan Melawai IV (Sisi A dan B)	123
Lampiran 18 Tabel Analisis Tipe Naungan Bangunan Jalan Melawai VII (Sisi A dan B)	125
Lampiran 19 Tabel Analisis Tipe Naungan Bangunan Jalan Melawai VIII (Sisi A dan B).....	126
Lampiran 20 Tabel Analisis Tipe Naungan Bangunan Jalan Melawai IX (Sisi A dan B)	127
Lampiran 21 Peta Keseluruhan Tipe Naungan	129
Lampiran 22 Tabel Analisis Parkir Jalan dan Interupsi Parkir Jalan Melawai I.....	130
Lampiran 23 Tabel Analisis Parkir Jalan dan Interupsi Parkir Jalan Melawai III	130
Lampiran 24 Tabel Analisis Parkir Jalan dan Interupsi Parkir Jalan Melawai IV	131
Lampiran 25 Tabel Analisis Parkir Jalan dan Interupsi Parkir Jalan Melawai VII.....	131
Lampiran 26 Tabel Analisis Parkir Jalan dan Interupsi Parkir Jalan Melawai VIII	132
Lampiran 27 Tabel Analisis Parkir Jalan dan Interupsi Parkir Jalan Melawai IX.....	133
Lampiran 28 Peta Keseluruhan Parkir Jalan dan Interupsi Parkir	133
Lampiran 29 Tabel Analisis Pencahayaan Jalan Melawai I.....	134
Lampiran 30 Tabel Analisis Pencahayaan Jalan Melawai III	135
Lampiran 31 Tabel Analisis Pencahayaan Jalan Melawai IV	136
Lampiran 32 Tabel Analisis Pencahayaan Jalan Melawai VII	137
Lampiran 33 Tabel Analisis Pencahayaan Jalan Melawai VIII	138
Lampiran 34 Tabel Analisis Pencahayaan Jalan Melawai IX.....	139

Lampiran 35 Peta Keseluruhan Pencahayaan Objek Studi	140
Lampiran 36 Tabel Analisis Vegetasi Jalan Melawai I.....	141
Lampiran 37 Tabel Analisis Vegetasi Jalan Melawai III	141
Lampiran 38 Tabel Analisis Vegetasi Jalan Melawai IV	142
Lampiran 39 Tabel Analisis Vegetasi Jalan Melawai VII.....	142
Lampiran 40 Tabel Analisis Vegetasi Jalan Melawai VIII	143
Lampiran 41 Tabel Analisis Vegetasi Jalan Melawai IX.....	143
Lampiran 42 Peta Keseluruhan Vegetasi	144
Lampiran 43 Tabel Analisis Furnitur Jalan Melawai I.....	145
Lampiran 44 Tabel Analisis Furnitur Jalan Melawai III.....	145
Lampiran 45 Tabel Analisis Furnitur Jalan Melawai IV.....	146
Lampiran 46 Tabel Analisis Furnitur Jalan Melawai VII	147
Lampiran 47 Tabel Analisis Furnitur Jalan Melawai VIII	147
Lampiran 48 Tabel Analisis Furnitur Jalan Melawai IX.....	148
Lampiran 49 Peta Keseluruhan Furnitur	149
Lampiran 50 Tabel Analisis Ornamen Jalan Melawai I.....	150
Lampiran 51 Tabel Analisis Ornamen Jalan Melawai III	150
Lampiran 52 Tabel Analisis Ornamen Jalan Melawai IV	151
Lampiran 53 Tabel Analisis Ornamen Jalan Melawai VII.....	151
Lampiran 54 Tabel Analisis Ornamen Jalan Melawai VIII	152
Lampiran 55 Tabel Analisis Ornamen Jalan Melawai IX.....	153
Lampiran 56 Peta Keseluruhan Ornamen Jalan Objek Studi.....	153

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jalan Melawai merupakan salah satu jalan lokal yang terdiri dari 14 Segmen Jalan (Jl Melawai Raya, Jalan Melawai I s/d XIII) dengan 10 segmen (Jalan Melawai Raya, Jalan Melawai I s/d IX) yang dominan memiliki fungsi komersial sementara sisanya (Jalan Melawai X – XIII) dominan memiliki fungsi perumahan.



Gambar 1.1 Peta Satelit Kawasan Kebayoran Baru
Sumber : Google Earth

Terletak di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, DKI Jakarta, kawasan komersial Jalan Melawai, terutama pada Jalan Melawai Raya, Melawai I-IX pada dasarnya adalah sebuah *shopping street* yang terdiri dari berbagai toko dan hotel yang terhubung oleh jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki ini tidak hanya berfungsi sebagai penghubung antar bangunan, tetapi juga sebagai jalur yang menghubungkan titik-titik penting dan distrik di sekitar kawasan dari selatan (Jalan Melawai Raya) ke utara (Mall Blok M, Terminal Blok M), dan dari barat (Blok M Plaza, Stasiun MRT Blok M) ke timur (Jalan Iskandarsyah Raya, Pasaraya Blok M), dengan Blok M Square (Dahulu Aldiron Plaza) sebagai pusat kawasan.



Gambar 1.2 Pembangunan perumahan bergaya Jenki di Kawasan Kebayoran Baru
Sumber : BBC news Indonesia

Sejarah kawasan Jalan Melawai berawal dari pembangunan Kecamatan Kebayoran Baru. Dibangun pada akhir tahun 1940, Kebayoran Baru adalah salah satu kota satelit yang dirancang sebagai bagian dari rencana ekspansi Batavia (sekarang DKI Jakarta) (BBC News Indonesia, 2022). Rencana ini muncul sebagai respons terhadap krisis kepadatan penduduk di Batavia dan kebutuhan untuk ekspansi kawasan, mengingat Batavia telah menjadi pusat pemerintahan Indonesia. Kawasan ini dirancang oleh H. Moh. Susilo dengan konsep taman kota yang terinspirasi oleh konsep Garden City (Ebenezer Howard), dan dibagi menjadi blok-blok dari abjad A hingga S. Setiap blok memiliki segmen perumahan, pertokoan, ruang terbuka hijau, dan fungsi lainnya untuk memenuhi kebutuhan warga sekitar.



Gambar 1.3 Bangunan Aldiron Plaza (Sekarang Blok M Square)
Sumber ; Internet

Pada tahun 1980-an, Jalan Melawai di Blok M Kebayoran Baru mencapai puncak kejayaannya sebagai tempat berkumpul para pemuda metropolitan. Kawasan ini didukung oleh Blok M sebagai pusat komersial dengan adanya pusat

perbelanjaan seperti Blok M Plaza, Aldiron Plaza (sekarang menjadi Blok M Square), tempat hiburan dan Izakaya yang dikelola oleh ekspatriat Jepang, hotel, dan Melawai Plaza sebagai pusat penjualan perhiasan pertama di Jakarta. Namun, masa kejayaan tersebut tidak bertahan selamanya. Pada awal 2010 hingga 2018, kawasan Jalan Melawai mengalami penurunan pengunjung yang ditandai dengan mulai “matinya” Mal Blok M. Situasi ini semakin memburuk dengan dimulainya konstruksi jalur MRTJ Tahap 1 yang dimulai dari tahun 2013-2018 yang menimbulkan kesulitan mengakses kawasan komersil Jalan Melawai pada saat itu.

Peresmian serta operasional MRTJ Tahap 1 di tahun 2019 mulai memberi dampak positif terhadap titik-titik stasiun pemberhentian, salah satunya merupakan titik stasiun Blok M. dengan bertambahnya metode transportasi menuju Blok M, kawasan sekitar Kebayoran Baru mengalami peningkatan pengunjung serta menghidupkan kawasan seperti Blok M Plaza yang terintegrasi langsung dengan stasiun MRTJ. Selain itu, kenaikan pengunjung tersebut juga didorong dengan *Adaptive Reuse* dari perumahan Peruri yang menjadi *Creative Compound Mbloc Space* yang juga diresmikan pada tahun 2019. Tempat *nongkrong* baru ini perlahan menghidupkan kembali citra kawasan sebagai ruang sosial metropolitan Jakarta. Setelah mengalami penurunan yang cukup signifikan akibat pandemi COVID-19 pada tahun 2020 hingga akhir 2022 (Pencabutan PPKM oleh Presiden RI), kawasan komersial Jalan Melawai kini telah pulih dan kembali hidup sebagai ruang sosial dan komersial pilihan para pemuda metropolitan Jakarta untuk menghabiskan waktu mereka baik di awal pekan ataupun di akhir pekan.



Gambar 1.4 Komparasi Jalan Melawai 1 dari tahun ke tahun. Atas : Jalan Melawai 1 tahun 1970-an ; Bawah : Jalan Melawai 1 tahun 2015.
 Sumber : Pinterest/Bintoro Hoepodio

Penerapan Konsep Taman kota yang terinspirasi dari konsep *Garden City* pada perancangan Kebayoran Baru memiliki dampak terhadap bentukan serta aktivitas dalam kawasan tersebut, salah satunya dalam bentuk aksesibilitas tiap segmen kawasan yang diciptakan dapat dengan mudah dicapai dengan beberapa metode transportasi seperti kendaraan umum, kendaraan pribadi, bersepeda hingga berjalan kaki yang terfasilitasi dengan jalur pedestrian. Salah satu kawasan yang terlihat memiliki penerapan aksesibilitas Pejalan kaki yang baik adalah Kawasan Blok M terutama pada Jalan Melawai. Terutama sejak Pemerintah DKI Jakarta menerapkan penataan kota terutama di sekitaran Aldiron Plaza (Sekarang menjadi Blok M Square) pada tahun 1977, beberapa Akses menuju Kawasan dibatasi hanya untuk pejalan kaki seperti Jalan Melawai I.





Gambar 1.5 Komparasi Kawasan Jalan Melawai I : 1970 (Kiri) 1977 (Kanan) Sekarang (Bawah)
Sumber : Arsip Kompas.com

Namun seiring berjalannya waktu, kawasan komersial Jalan Melawai mengalami perkembangan yang cukup signifikan sebagai ruang kota baik secara bentuk ataupun aktivitas yang kemudian berdampak terhadap komponen elemen ruang kota lain, salah satunya merupakan ruang jalur pedestrian. Sebagai komponen yang berfungsi sebagai pengikat serta sirkulasi antar massa, jalur pedestrian seharusnya memiliki kesetaraan dan kesinambungan ruang untuk menciptakan pengalaman dan transisi sirkulasi yang halus. Namun kenyataannya, jalur pedestrian pada Jalan Melawai terbentuk atas ruang jalur pedestrian yang tidak menunjukkan dua hal tersebut.

Perubahan fungsi bangunan yang berbeda-beda dalam tatanan massa mempengaruhi bentuk fasad bangunan yang tidak hanya memperlihatkan keberagaman sebagai representatif fungsi yang diwadahkan, tetapi juga mempengaruhi karakter ruang jalur pedestrian yang menghubungkan massa-massa tersebut seperti perbedaan material dan elevasi pada jalur pedestrian yang menerus mengikuti batas luasan bangunan serta penambahan ornament fasad pada *frontage* bangunan. Selain tampilan fasad, perubahan fungsi juga mempengaruhi kemudahan *flow of activity* pada kawasan. Dengan bangunan yang memiliki fungsi yang ramai diminati seperti café atau tempat makan, tentu ekspansi fungsi ke ruang jalur pedestrian tidak dapat dihindari jika luasan bangunan sangat terbatas. Dalam objek studi Jalan Melawai, beberapa fungsi bangunan di tiap titik segmen tidak dapat menampung pengunjung yang menyebabkan ekspansi fungsi seperti area tunggu, dan tempat makan yang cukup “ memakan “ luasan jalur pedestrian sehingga

pejalan kaki cukup kesulitan dalam mobilisasi. Serta beberapa kasus ditemukan seperti adanya intervensi fungsi jalur pedestrian yang dijadikan area parkir kendaraan bermotor hingga kondisi jalur dari yang cukup optimal hingga kondisi jalur pedestrian yang tidak berbentuk.

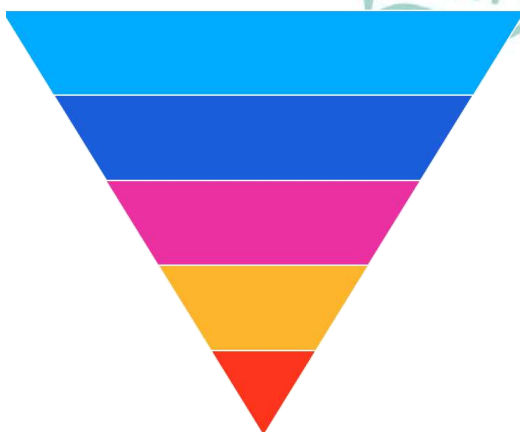


Gambar 1.6 Perbedaan karakter ruang pejalan kaki

1.2. Perumusan Masalah

Perumusan Masalah yang dapat ditarik dari Fenomena Latar Belakang diruntut dan dikaji dalam diagram segitiga terbalik sebagai berikut :

Fenomena : Jl. Melawai sebagai kawasan yang menerapkan kemudahan aksesibilitas serta koridor komersial yang berkembang



Realitas : Bentuk ruang jalur pedestrian yang berbeda-beda akibat bangunan (fungsi dan bentuk) serta aspek eksisting lain

Implikasi : ruang jalur pedestrian tidak menunjukkan kesinambungan antar titik segmen

Konteks : Bangunan serta aktivitas sekitar kawasan mempengaruhi ruang pejalan kaki

Aspek-aspek yang terkait : Elemen pembentuk ruang jalur pedestrian

Nilai yang Turun : kesinambungan karakter ruang pejalan kaki

Pernyataan Masalah : Ketidaksinambungan Karakter ruang jalur pedestrian akibat keberagaman elemen pembentuk ruang jalur pedestrian pada tiap titik segmen

Gambar 1.7 Diagram Segitiga terbalik untuk perumusan masalah

1.3. Pertanyaan Penelitian

Adapun pertanyaan penelitian yang diajukan untuk menjawab permasalahan penelitian :

1. Apa saja elemen pembentuk ruang jalur pedestrian pada ruang kota Koridor Komersial Jalan Melawai, Jakarta?
2. Karakter Spasial seperti apa yang terbentuk oleh elemen pembentuk ruang jalur pedestrian pada koridor komersial Jalan Melawai, Jakarta?

1.4. Tujuan Penelitian

Skripsi ini memiliki tujuan untuk :

1. Mengidentifikasi elemen pembentuk ruang jalur pedestrian pada Koridor Komersial Jalan Melawai, Jakarta
2. Mengidentifikasi karakter spasial ruang pejalan kaki yang terbentuk oleh elemen ruang kota dan elemen ruang jalur pedestrian

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah :

- a. Bagi penulis : Menambah pengetahuan mengenai pengaruh elemen ruang kota terhadap karakter spasial kota serta memiliki pemahaman terkait elemen pembentuk ruang
- b. Bagi Masyarakat : Pertimbangan terhadap pengembangan kawasan komersial yang mempertimbangkan faktor kemudahan aksesibilitas, sirkulasi dan pengalaman ruang terhadap ruang pejalan kaki.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian terbagi menjadi 3 kategori, yakni ruang lingkup teori penelitian, ruang lingkup objek penelitian dan ruang lingkup pembahasan penelitian dengan penjelasan masing – masing sebagai berikut :

1.6.1. Ruang Lingkup Teori

Ruang Lingkup Penelitian mengacu kepada teori-teori fisik spasial yang menjelaskan secara umum terkait karakter objek studi yang menjadi diagnosa tipologi kawasan kemudian turun menjadi penjelasan terkait definisi jalur pedestrian, elemen pembentuk, serta karakter spasial yang terbentuk dari ruang yang tercipta dari elemen tersebut.

1.6.2. Ruang Lingkup dan Batasan Objek.



Gambar 1.8 Tampak *Aerial* dan peta RDTR penelitian
Sumber : Google Maps dan Jakartasatu

Pada penelitian ini, ruang lingkup yang diambil merupakan koridor komersial Jalan Melawai, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, Jakarta dengan luasan area penelitian sekitar 11 ha (hektar) yang dibagi atas 9 segmen jalan (Jalan Melawai Raya, Jalan Melawai I, III-IX) dengan estimasi bentangan sekitar 100-500 m. Berdasarkan Peta RDTR, Kawasan termasuk ke dalam Zona K-1 yang merupakan Zona Perdagangan dan Jasa Skala Kota.

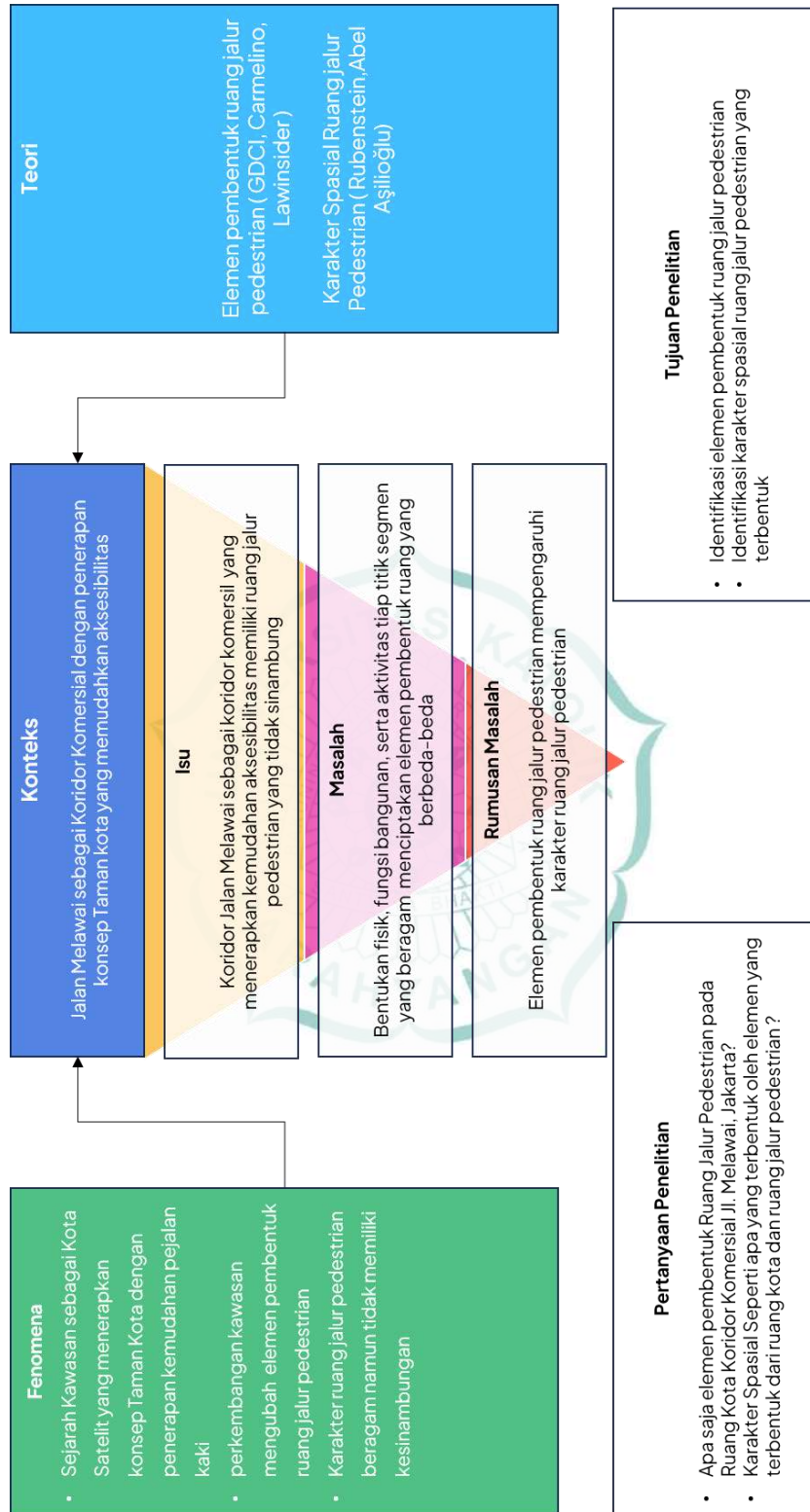
Tabel 1.1 Batasan Objek Penelitian

Arah	Batasan
Utara	Mal Blok M/ Terminal Bus
Timur	Jalan Melawai II
Selatan	Jalan Melawai Raya
Barat	Jalan Panglima Polim/ Stasiun MRTJ Blok M

1.6.3. Ruang Lingkup Pembahasan Penelitian

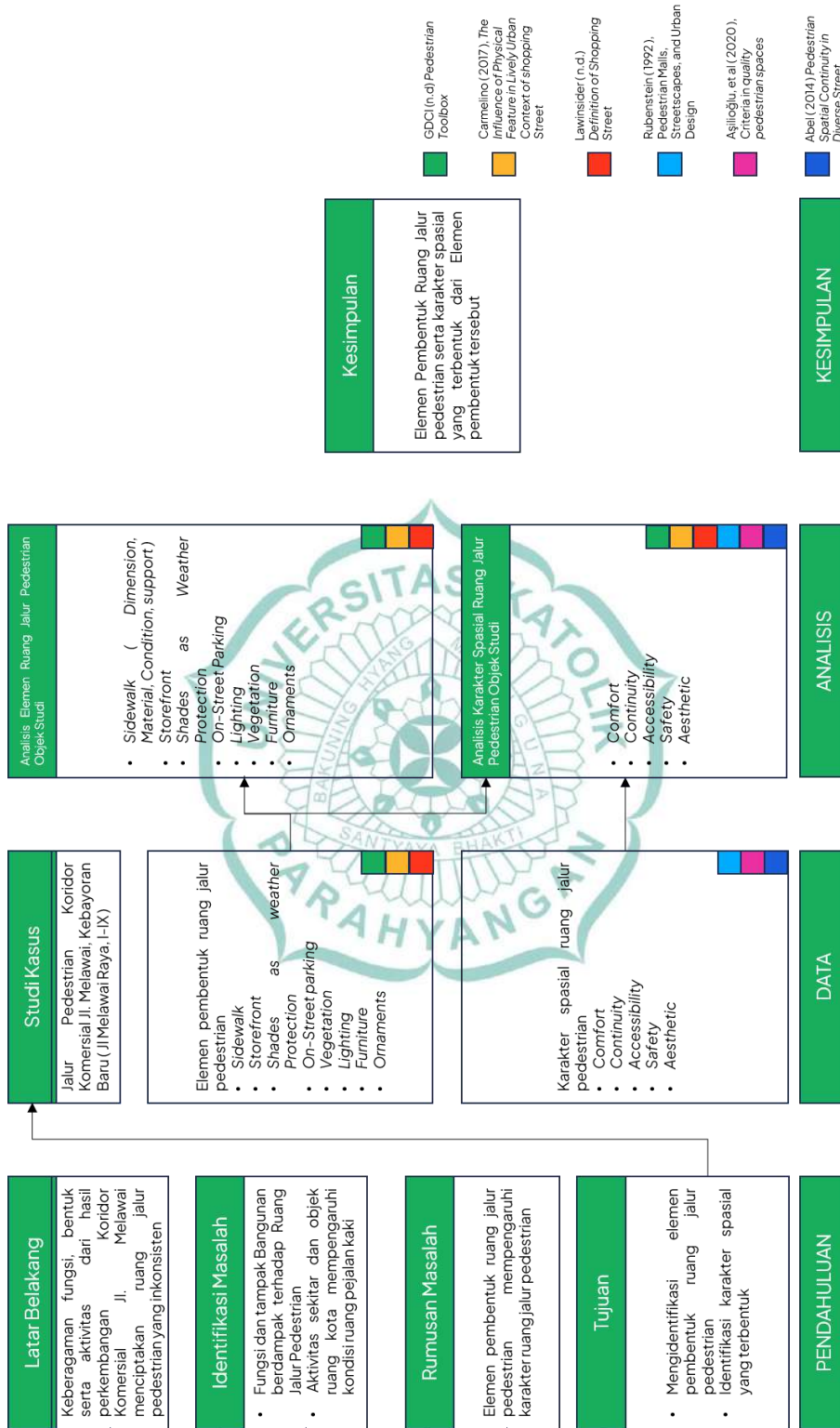
Pembahasan Penelitian akan mengarah ke Karakter Spasial Ruang Pejalan kaki objek penelitian yang terbentuk atas elemen pembentuk ruang pedestrian sebagaimana perkembangan kawasan dari waktu ke waktu menciptakan elemen pembentuk yang beragam namun tidak memiliki kesinambungan antar titik segmen.

1.7. Kerangka Penelitian



Gambar 1.9 Diagram Kerangka Penelitian

1.8. Kerangka Pemikiran



Gambar 1.10 Diagram Kerangka Pemikiran

1.9. Sistematika Pembahasan

1.9.1. BAB I – Pendahuluan

Bab I menjadi pengantar yang berisi penjelasan terkait latar belakang dan permasalahan, pemilihan objek studi yang menjadi dasar penelitian. Isi dari bab ini mencakup pertanyaan, tujuan, manfaat, pembahasan objek studi, ruang lingkup penelitian, kerangka penelitian, kerangka penelitian dan sistematika pembahasan.

1.9.2. BAB II – Landasan Teori

Konten Landasan Teori berisikan teori-teori dari sumber tertulis dalam bentuk buku, jurnal, serta sumber lain yang mendukung dan membantu dalam penelitian. Teori tersebut kemudian dimanfaatkan sebagai dasar dalam menganalisis permasalahan pada objek studi

1.9.3. BAB III – Metode Penelitian

Konten Metode Penelitian membahas jenis dan metode penelitian, tempat dan waktu penelitian, Teknik pengumpulan data, analisis data dengan teori yang diterangkan pada Landasan Teori, hingga pengambilan kesimpulan berdasarkan analisis data.

1.9.4. BAB IV – Data Lapangan

Konten Data Temuan berisikan data lapangan yang telah diambil, dalam penelitian ini, data yang digunakan adalah pemetaan, daftar bangunan, foto-foto ruang jalur pedestrian

1.9.5. BAB V – Analisis

Bab ini membahas analisa yang dilakukan terhadap data lapangan untuk mendapat sintesa terkait karakter spasial ruang jalur pedestrian Koridor Komersial Jalan Melawai yang dipengaruhi oleh elemen pembentuk ruang kota sekitar objek studi.

1.9.6. BAB VI – Kesimpulan

Bab ini berfungsi sebagai konklusi penelitian untuk menyimpulkan temuan dari hasil penelitian dan menjawab pertanyaan penelitian yang ditanya pada Bab I Pendahuluan. Dalam bab ini, kesimpulan dari analisis data lapangan dan karakter spasial ruang jalur pedestrian oleh elemen pembentuk ruang kota dijelaskan secara rinci dan didasari oleh fakta-fakta yang ditemukan di lapangan dan dianalisis menggunakan metode yang dijelaskan dalam bab III.