

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Jalan merupakan prasarana transportasi yang menjadi aspek penting dalam pengembangan wilayah, ekonomi dan sosial. Tetapi jalan tidak hanya dapat dikatakan sebagai prasarana transportasai saja melainkan jalan merupakan satuan integral aktivitas manusia seperti bertemu, berjalan, besosialisasi atau berinteraksi antar sesama, serta terdapat kegiatan seperti jual beli (pedagang kaki lima). Oleh karena itu tingkat kenyamanan dan keamanan jalan, sangat berpengaruh terhadap aktivitas yang ada di jalan tersebut. Jalan yang ideal harus aman dan nyaman contohnya seperti terdapat banyak pepohonan sehingga jalan menjadi teduh, udara yang bersih atau minim polusi, dan terdapat tempat duduk untuk bersantai. Sehingga membuat orang yang melewati jalan tersebut senang dan daya hidup pada jalan tersebut menjadi meningkat tidak mati atau hampa. (Appel Yard, 1981).

Dahulu pembangunan jalan di kota-kota besar hanya berfokus pada kendaraan bermotor, seperti di Amerika yang terlihat dari bentuk jalan yang mereka bangun dahulu, yaitu jalan yang lebar, lebih fokus untuk kendaraan bermotor, dan tidak mementingkan jalur pejalan kaki atau pedestrian, tetapi semakin bertambahnya tahun, perspektif tentang hal tersebut bergeser, diiringi dengan kesadaran manusia akan lingkungan, banyak dari mereka yang beralih untuk berjalan kaki menuju ke tujuan mereka seperti ke toko atau ke halte bis terdekat yang masih bisa mereka jangkau dengan berjalan kaki. Melihat fenomena tersebut, pemerintah Amerika mulai menerapkan konsep *livable streets* untuk menunjang aktivitas pedestrian dengan membuat jalur pedestrian yang ramah untuk pejalan kaki atau jalur tersebut nyaman dilalui serta aman.

Konsep *livable street* juga sudah banyak diterapkan di negara maju seperti Eropa, dan Asia contohnya di Jepang. Di Indonesia konsep *livable streets* sudah mulai diterapkan dalam pembangunan jalur pedestrian, dilihat dari dikeluarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 terkait pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki. Terdapat beberapa kriteria fisik yang dicantumkan dalam

pedoman tersebut yaitu elemen peneduh, lampu jalan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, drainase dan marka jalan.

Pembangunan jalur pedestrian di Jakarta secara fisik sudah dapat dikatakan sesuai dengan kriteria *livable streets*, yaitu terdapat vegetasi peneduh, dan tempat duduk untuk menunjang aktivitas manusia yang berada di jalan tersebut agar aman dan nyaman, bila rasa aman dan nyaman sudah dimiliki pejalan kaki maka banyak pejalan kaki yang melewati jalur tersebut sehingga banyak terjadi interaksi antarmanusia di jalur tersebut, dan membuat jalur pedestrian menjadi hidup. Konsep ini juga sudah diterapkan di jalur pedestrian di Jakarta terutama pada koridor komersil dan perkantoran, tetapi realitanya masih ada jalur pedestrian yang rusak, terputus serta ada juga yang dijadikan tempat berjualan serta parkir liar yang mengganggu kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

Seperti di Jalan Tanjung Duren Raya dan Jalan MH. Thamrin, menurut Perda No 01 Tahun 2012, berisi tentang pembangunan dan peningkatan fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan MH. Thamrin dan Tanjung Duren Raya untuk menunjang pengembangan prasarana transportasi di wilayah tersebut, dimana kedua lokasi memiliki ciri wilayah yang berbeda walaupun memiliki fungsi yang sama yaitu *mixed use area*, di Jalan Tanjung Duren Raya merupakan wilayah yang di khususkan untuk area *mixed used*, dengan didominasi perdagangan dan jasa seperti pasar, ruko dan ada apartemen dengan kegiatan yang berhubungan rumah tangga yang tinggi. Lalu di Jalan MH. Thamrin merupakan *mixed use area* dengan didominasi area perkantoran, mall dan hotel dengan aktivitas pekerja yang tinggi.

Untuk mengetahui efektifitas dari rencana pengembangan prasarana transportasi disana, dapat dinilai dengan tingkat aktivitas pejalan kaki di kedua wilayah yang berbeda ini. Maka, dilakukan analisis tingkat *livable* di kedua jalan tersebut. Dalam menunjang livabilitas di jalur pedestrian yaitu dengan mengimplementasikan konsep *livable streets* dalam pembangunan jalur pedestrian. Oleh karena itu untuk mengetahui tingkat *livable* di kedua jalan tersebut dilakukan **analisis keterkaitan antara konsep *livable streets* terhadap aktivitas pejalan kaki di Jalan Tanjung Duren raya dan MH. Thamrin.**

## 1.2 Rumusan Masalah

Daya hidup sebuah jalan (*livable streets*) merupakan jalan yang dirancang untuk memungkinkan perjalanan yang aman dan nyaman oleh semua pengguna, yaitu untuk kendaraan bermotor, pejalan kaki (termasuk para penyandang cacat), kendaraan angkutan, dan pengendara sepeda. (Melinda, 2013). Pada peraturan menteri PU NO 03/PRT/M/2014 menerapkan beberap kriteria fisik pembangunan jalur pedestrian, sebagai acuan pengembang dalam membangun prasana dan sarana jaringan pejalan kaki. Peraturan menteri tersebut sudah diterapkan dalam pembangunan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki, dapat dilihat dari pembangunan yang ada di Jakarta, banyak jalan di Jakarta sudah menerapkan peraturan tersebut terutama di area perkantoran, dan perdagangan jasa. Dimana peraturan tersebut bertujuan agar jalur pejalan kaki atau pedestrian menjadi hidup.

Jalan Tanjung Duren Raya merupakan jalur yang memiliki aktivitas tinggi karena termasuk dalam jalur komersil dan campuran. Disepanjang jalan banyak terdapat apartemen, hotel, ruko, rumah makan dan rumah tinggal, sehingga dapat dikatakan sepanjang jalan Tanjung Duren Raya termasuk dalam *mix use area*, karena keberagaman jenis bangunan yang terdapat disepanjang jalan tersebut. Begitupula dengan Jalan MH. Thamrin yang merupakan jalan besar yang berada di pusat perekonomian ibu kota, dimana jenis bangunan yang mendominasi yaitu bangunan perkantoran.

Hal tersebut menjadi dasar pertanyaan mengenai pengaruh kondisi fisik jalur pejalan kaki atau pedestrian berdasarkan konsep *livable streets* dengan aktivitas manusia yang melalui Jalan Tanjung Duren Raya dan Jalan MH. Thamrin. Berdasarkan uraian permasalahan diatas, maka keluarlah pertanyaan sebagai berikut.

1. Dimanakah titik aktivitas (livabilitas) tertinggi di Jalan tanjung Duren Raya dan Jalan MH. Thamrin?
2. Faktor fisik apa saja yang mempengaruhi keberadaan aktivitas (livabilitas) di Jalan tanjung Duren Raya dan Jalan MH. Thamrin?

## 1.3 Tujuan Penulisan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

- a) Menganalisis titik aktivitas (livabilitas) tertinggi di Jalan Tanjung Duren Raya dan Jalan MH. Thamrin.
- b) Menganalisis faktor fisik yang mempengaruhi keberadaan aktivitas (livabilitas) di Jalan Tanjung Duren Raya dan Jalan MH. Thamrin.

#### **1.4 Manfaat Penulisan**

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dan praktis sebagai berikut.

##### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan terkait konsep *livable streets* dimana karakteristik fisik ruang pejalan kaki mempengaruhi daya hidup jalan atau mempengaruhi aktivitas manusia yang berada di jalan tersebut.

##### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi pihak yang menempuh pendidikan dalam Program Studi Perencanaan Wilayah Kota, khususnya yang untuk mendalami tentang penerapan daya hidup jalan atau *livable street* pada ruang jalan dengan menganalisis pengaruh aspek fisik ruang pejalan kaki berdasarkan konsep *livable streets* terhadap aktivitas manusia di Jalan Tanjung Duren Raya dan MH. Thamrin, serta juga dapat memberikan informasi untuk pengadaaan penelitian yang sama.

#### **1.5 Ruang Lingkup Penelitian**

##### **1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah**

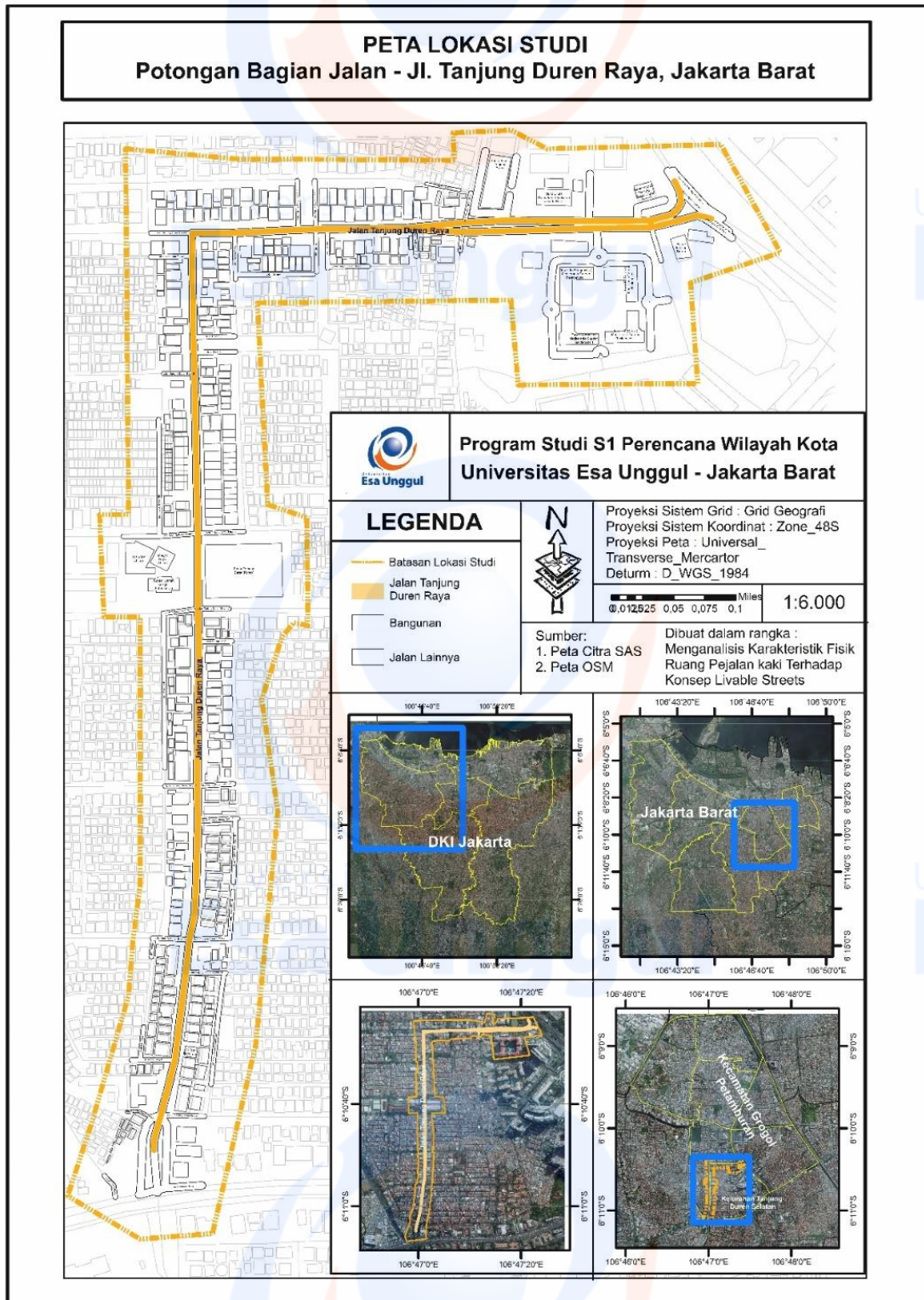
Ruang lingkup wilayah penelitian ini berada di dua lokasi yang berbeda, yaitu di Jalan Tanjung Duren Raya dan Jalan MH. Thamrin (Sarinah – Bundaran HI). Pengambilan 2 lokasi dikarenakan persamaan klasifikasi jalan yaitu sama-sama arteri sekunder dan juga sama-sama area campuran (*mixed use*) tetapi di Jalan MH. THamrin lebih fokus

kepada area bisnis dan perkantoran sedangkan di Jalan Tanjung Duren lebih fokus kepada perdagangan dan jasa. Kedua jenis jalur pedestrian memiliki aktivitas manusia (livabilitas) yang tinggi baik aktivitas dinamis ataupun statis. Untuk lokasi di Jalan MH. Thamrin diambil dibagian Sarinah – Bundaran HI, karena lokasi tersebut memiliki tingkat aktivitas yang paling tinggi diantara lainnya, dan memiliki beragam jenis bangunan di antara bagian lainnya yang didominasi perkantoran dan bisnis. Kedua lokasi ini juga merupakan wilayah pengembangan fasilitas prasana transportasi, salah satunya yaitu peningkatan kualitas fasilitas jalur pedestrian yang tertera dalam Perda DKI Jakarta No 01 tahun 2012. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk memilih lokasi ini karena melihat dari rencana daerah dalam mengembangkan prasarana transportasi untuk menunjang peruntukan wilayah yaitu di Jalan Tanjung Duren Raya memiliki peruntukan sebagai perdagangan dan jasa dan Jalan MH. Thamrin yang memiliki peruntukan sebagai area perkantoran dan bisnis.

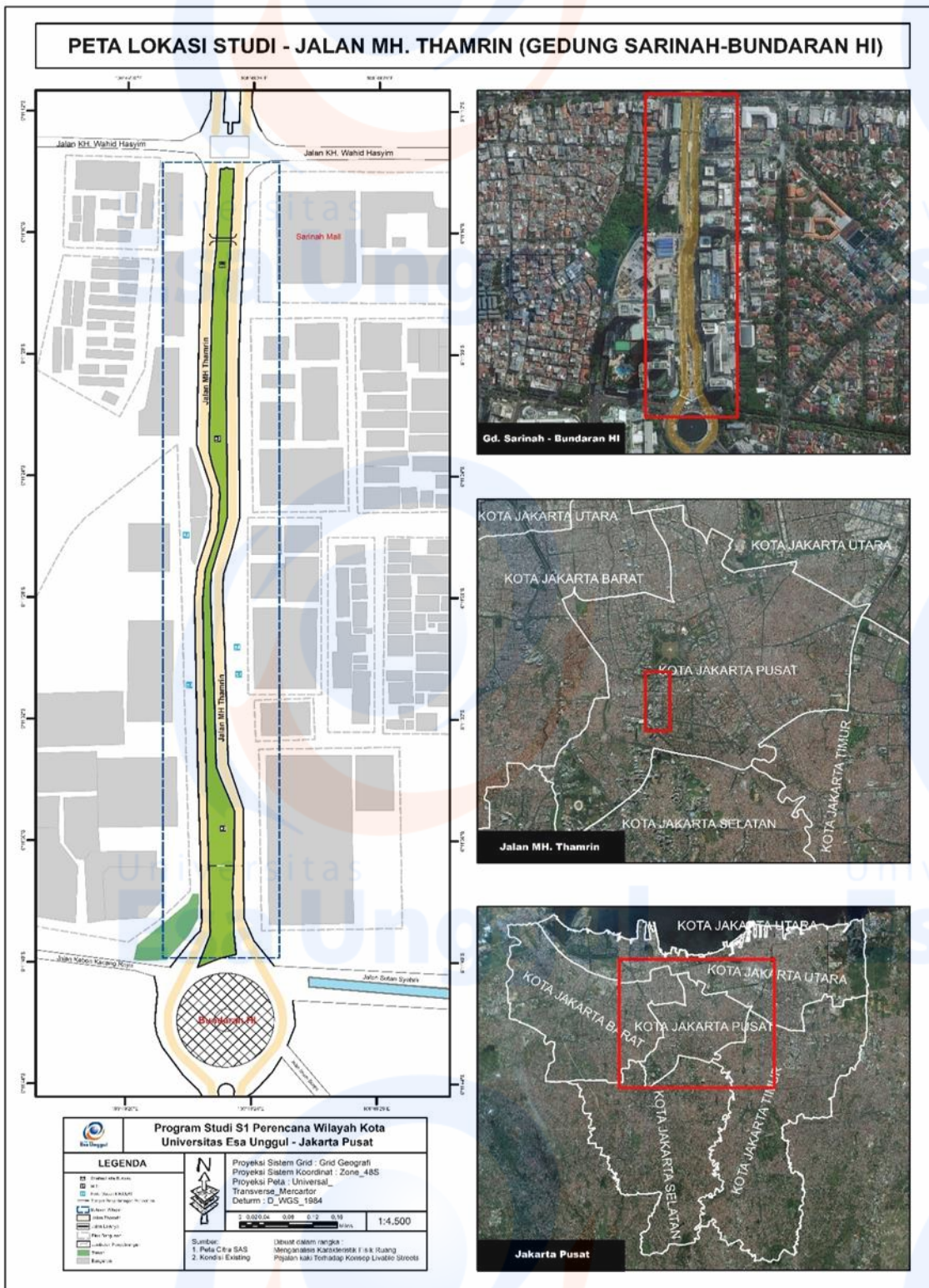
- Batas Administrasi Jalan Tanjung Duren Raya yaitu di Utara (Kelurahan Tanjung Duren Utara), Timur (Jalan Letjen S. Parman, dan Kelurahan Tomang), Selatan (Jalan Arjuna Utara, dan Kecamatan Palmerah) dan Barat (Kelurahan Tanjung Duren Utara).
- Batas Administrasi Jalan MH. Thamrin yaitu di Utara (Jalan Kebon Sirih), Timur (Kelurahan Kebon Sirih, Kecamatan Menteng), Selatan (Jalan Sudirman) dan Barat (Kelurahan Kebon Sirih, Kecamatan Menteng).



Peta 1.1 Lokasi Jalan Tanjung Duren Raya dan



Peta 1.2 Lokasi Jalan MH. Thamrin





### 1.4.1 Ruang Lingkup Materi dan Substansi

Ruang lingkup materi dan substansi yang digunakan dalam penelitian ini, meliputi pengertian dan fungsi kota, elemen dalam perancangan kota, *livable street*, *behavior setting* dan aktivitas pedestrian, dimana teori-teori tersebut berhubungan dengan penilaian terhadap daya hidup pada jalur pejalan kaki.

Dalam menciptakan kota yang *livable* harus diawali dengan pembangunan infrastruktur yang menarik, terutama dalam pembangunan jalan. Jalan memiliki fungsi yang banyak, selain sebagai moda transportasi penyambung mobilitas manusia ketempat tujuan, jalan juga merupakan ruang terbuka publik, dimana berfungsi sebagai ruang komunitas antar sesama manusia.

Daya hidup jalan merupakan daya ukur penilaian keefektifitasan ruang jalan yang berkelanjutan. Untuk menjadikan jalan itu hidup yaitu dengan mengimplementasikan konsep mengenai *livable streets* atau daya hidup jalan, yang mana faktor fisik jalan dapat mempengaruhi tingkat aktivitas di jalan tersebut, terutama tingkat aktivitas pedestrian, semakin banyak pedestrian memanfaatkan jalur pedestrian maka akan semakin hidup pula kota tersebut, salah satunya yaitu dapat meningkatkan masyarakat untuk menggunakan transportasi massal, serta terciptanya ruang komunitas yang aman dan nyaman.

Dalam penilaian tingkat livabilitas atau daya hidup yaitu dengan cara mengidentifikasi sebaran titik aktivitas tertinggi di jalan dengan konsep *place centered mapping*. Hal tersebut dapat digunakan untuk mengetahui pergerakan pedestrian disepanjang jalan baik statis ataupun dinamis.

### 1.5 Kerangka Berfikir

Kerangka berfikir pada penelitian merupakan gambaran atau langkah-langkah pada penelitian dalam memecahkan masalah pada penelitian.



Kerangka berpikir pada penelitian ini terdapat di Bagan 1.1 Kerangka Berfikir.

