

PENATAAN KEMBALI AREA PASAR MUARA KARANG DENGAN PENDEKATAN *WALKABLE CITY*

Meliza Darmalim¹⁾, Nafiah Solikhah²⁾

¹⁾Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara,
meliza.315180094@stu.untar.ac.id

²⁾Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, nafiahs@ft.untar.ac.id

Masuk: 14-07-2022, revisi: 14-08-2022, diterima untuk diterbitkan: 03-09-2022

Abstrak

Muara Karang merupakan salah satu kawasan residensial di kecamatan Penjaringan, Jakarta Utara yang infrastrukturnya cenderung tidak berubah selama 20 tahun terakhir ini. Namun mobilitas kendaraan semakin tinggi akibat letaknya yang strategis diantara Pluit dan Pantai Indah Kapuk (PIK) serta menerus hingga Jalan Lingkar Luar Kota Jakarta. Ketidakseimbangan ini menjadi sumber degradasi yaitu kemacetan di Jl. Muara Karang Raya. Untuk memperbaiki sirkulasi yang terhambat tersebut, urban acupuncture diperlukan pada titik kritis yaitu Pasar Muara Karang yang letaknya di tengah Jl. Muara Karang Raya. Strategi intervensi yang diusulkan adalah dengan melakukan penataan kembali Area Pasar Muara Karang sehingga degradasi sirkulasi yang tercipta dapat dipulihkan. Pendekatan yang digunakan adalah *Walkable City*, yaitu mengutamakan para pejalan kaki guna mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di Kawasan Muara Karang. Penataan kembali Area Pasar Muara Karang meliputi 3 program utama yaitu pasar, pusat kuliner dan ruko eksisting serta penambahan ruang terbuka hijau yang tidak ada di Muara Karang sehingga dapat menjadi oasis dan memberikan pengalaman ruang lain di kehidupan perkotaan. Area Pasar Muara Karang menjadi tempat beraktivitas secara ekonomi, sosial, dan budaya serta menjadi tempat rekreasi bagi masyarakat setempat dan sekitarnya. Diharapkan dengan adanya proyek 'HAVEN Muara Karang' dapat memperbaiki kemacetan di Jl. Muara Karang Raya serta menjadi atraktor baru bagi masyarakat kota yang dapat meningkatkan Muara Karang.

Kata kunci: Kemacetan; Muara Karang; Pasar; Sirkulasi; *Walkable City*

Abstract

Muara Karang is a residential area in Penjaringan, North Jakarta that its infrastructure remain unchanged for the past 20 years. However, motorized vehicles is getting higher due to Muara Karang's strategic location between Pluit and Pantai Indah Kapuk (PIK) and continues to Jakarta Outer Ring Road. This imbalance caused degradation, which is traffic congestion on Muara Karang Raya Street. To improve this degradation, urban acupuncture is needed in critical point which is Muara Karang Market Area that located in the middle of Muara Karang Raya Street. The proposed intervention strategy is to redesign Muara Karang Market Area to recover the congested circulation. Using Walkable City approach which prioritizes pedestrians to reduce the use of private motorized vehicles in Muara Karang. Redesign Muara Karang Market Area has 3 main programs which are market, culinary centers, and shop-house that already exist and add open green space that doesn't exist in Muara Karang. So the new Muara Karang Market Area can be oasis for the people and provide another spatial experience in urban life. Muara Karang Market Area is a place for economic, social and cultural activities and recreation place for the local communities. 'HAVEN Muara Karang' is expected to improve traffic congestion on Muara Karang Raya Street and become a new attractor for peoples that can improve Muara Karang.

Keywords: *Circulation; Congestion; Market; Muara Karang; Walkable City*

1. PENDAHULUAN

Kota-kota di Indonesia telah mengalami perkembangan yang sangat pesat, termasuk kota Jakarta. Seiring berjalannya waktu, Jakarta berkembang menjadi kota modern yang memudah-kan aktivitas dan kehidupan masyarakat. Perkembangan kota Jakarta menciptakan kawasan-kawasan strategis seperti Thamrin, *Sudirman Central Business District* (SCBD), Tb. Simatupang dan masih banyak lagi. Namun masih terdapat kawasan strategis yang belum banyak berkembang, salah satunya adalah Muara Karang.

Muara Karang merupakan sebuah kawasan residensial di Pluit, Penjaringan, Jakarta Utara. Awalnya berupa rawa-rawa dan pada tahun 1980-an mulai dibangun area *residential* secara bertahap. Mayoritas masyarakatnya beretnis tionghoa dengan ekonomi menengah keatas.



Gambar 1. Urban Fabric Muara Karang Dari Masa Ke Masa
Sumber : Google Earth (2022)

Pada tahun 2017, pemerintah kota telah menerapkan konsep *walkable city* untuk menyambut Asian Games 2018. Dengan membangun jalur pedestrian yang memadai, memberikan warna baru pada kawasan Muara Karang. Namun seiring berjalannya waktu jalur pedestrian memiliki hambatan yang mengurangi aspek kenyamanan. Sehingga masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas di sekitar Muara Karang.

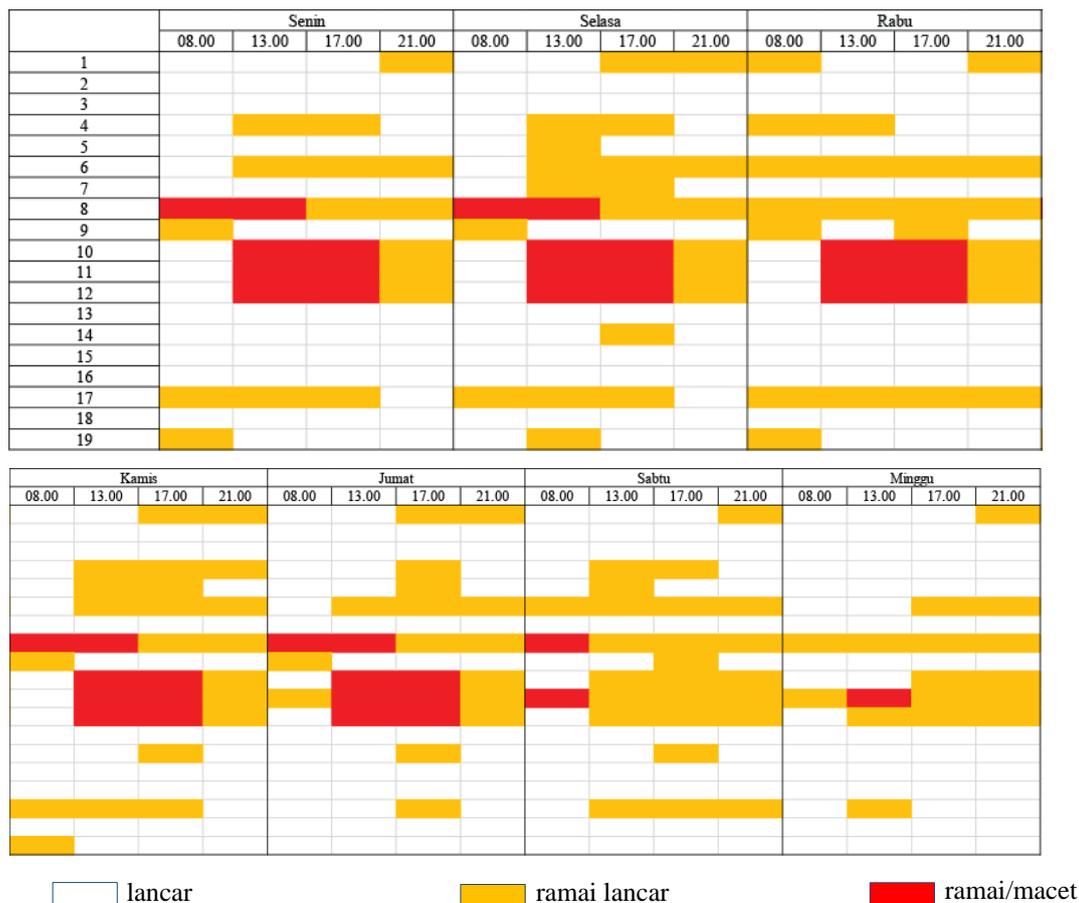
Muara Karang sebagai bagian dari kota pun memiliki permasalahan yang perlu diselesaikan. Masalah utama perkotaan merupakan elemen perkotaan itu sendiri. Menurut Shirvani (1985) terdapat 8 elemen pembentuk kota yaitu peruntukan lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung kegiatan, penanda/ tata informasi dan preservasi.

Kemacetan dapat disebabkan oleh berbagai peristiwa, namun di kawasan Muara Karang kemacetan disebabkan oleh sirkulasi kendaraan dan manusia yang tidak teratur. Salah satu solusi untuk mengurangi kemacetan adalah penerapan konsep *walkable city*. Konsep *walkable city* dapat digunakan untuk mencapai Tujuan Kota / Kawasan (Gehl, 2013) yaitu kota yang aman, kota yang nyaman, kota yang sehat, kota yang berkelanjutan. Dalam upaya menentukan titik kritis sebagai titik akupunktur kawasan, penulis melakukan analisis titik lalu lintas di 19 titik pada 4 waktu yang berbeda.



Gambar 2. Titik analisis lalu lintas
Sumber: Snazzy (2022), Penulis, (2022)

Lalu lintas di kawasan Muara Karang cenderung ramai di titik no. 4, 6, 8, 10, 11, 12, dan 17. Dimana no. 10, 11 dan 12 merupakan Jl. Muara Karang Raya yang menjadi jalan utama penghubung kawasan Pluit dan PIK. Titik-titik tersebut ramai di jam-jam tertentu seperti jam pergi-pulang kerja, serta jam makan.



Gambar 3. Hasil Analisis Lalu Lintas
Sumber: Penulis (2022)

Berdasarkan data yang diambil melalui *typical google traffic* saat pandemi, menurut TomTom Jakarta Traffic, kemacetan lalu lintas di Jakarta berkurang 27% dibandingkan sebelum pandemi. Titik 8 : Area pasar memiliki banyak titik konflik karena setiap gang menjadi pintu keluar dan masuk kendaraan dan tidak memiliki sistem sirkulasi horizontal yang teratur.

Titik 9: Terhambat akibat pembagian jalan menjadi dua, terdapat simpul kota berupa McDonald (memperlambat karena adanya mobil yang keluar masuk atau menunggu parkir, serta antri drive thru) serta Market City (keluar masuk parkir).

Titik 10 : Efek dari 9

Titik 11 : Efek dari 8

Titik 12 : Efek dari 11

Pada akhir pekan, titik-titik kemacetan tersebut berkurang dikarenakan jumlah kendaraan bermotor yang digunakan tidak sebanyak pada hari kerja, dimana kemacetan terjadi pada *rush hour* atau jam sibuk.

Jl. Muara Karang Raya (10, 11, 12) memiliki 4 jalur kendaraan dengan lebar 20 meter. Namun bagian kanan dan kiri (2 jalur) digunakan sebagai tempat parkir kendaraan untuk mendukung perdagangan dan jasa di sepanjang jalan tersebut. Sering kali proses parkir kendaraan di pinggir jalan ini menyebabkan titik konflik, dimana pada akhirnya juga menjadi salah satu penyebab kemacetan di Jl. Muara Karang Raya. Salah satu solusi untuk permasalahan parkir adalah dengan membuat kantong parkir kawasan sehingga tidak perlu parkir di pinggir jalan.

Penulis melakukan analisis titik konflik pada titik no 8 yang merupakan Pasar Muara Karang sebagai simpul terbesar kawasan. Area pasar muara karang terdiri dari beberapa blok bangunan yang memiliki persimpangan di bagian luar dan dalam area pasar. Seluruh persimpangan ini menjadi titik keluar dan masuk kendaraan serta manusia, sehingga kerap menimbulkan titik konflik yang berdampak ke lalu lintas Jl. Muara Karang Raya.



Gambar 4. Analisis titik konflik (titik 8, 9, 10, dan 11)

Sumber: Snazy (2022), Penulis (2022)

Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan, permasalahan dapat dirumuskan mengenai cara mengurangi kemacetan dengan penataan sirkulasi kendaraan dan manusia, penerapan konsep *walkable city*, serta alasan mengapa ruang publik seperti pasar menjadi titik yang tepat untuk urban akupunktur sirkulasi kawasan.

Tujuan

Proyek ini bertujuan untuk menata kembali sirkulasi di kawasan Muara Karang sehingga mengurangi kemacetan di Jl. Muara Karang Raya sebagai penghubung kawasan Pluit dan Pantai Indah Kapuk (PIK) menuju outer ring road. Selain itu dengan tidak adanya transportasi umum yang memadai, menerapkan konsep *walkable city* sehingga masyarakat kota dapat beraktivitas di sekitar kawasan Muara Karang dengan berjalan kaki untuk mengurangi jumlah kendaraan yang digunakan di sekitar kawasan Muara Karang.

Proyek ini dibangun untuk menambah nilai sosial antar masyarakat Muara Karang dan masyarakat luar yang juga akan berpengaruh secara budaya dan ekonomi.

2. KAJIAN LITERATUR

Urban Acupuncture

Secara terminologi, *urban acupuncture* atau akupuntur perkotaan berasal dari kata urban, yang berarti perkotaan, dan akupuntur, yang berarti teknik memasukan jarum ke dalam titik kritis tubuh. Menurut (Santika, 2010), *Urban acupuncture* merupakan sebuah pendekatan untuk menjawab isu perkotaan dan memperbaiki kualitas lingkungan perkotaan. *Urban acupuncture* digunakan untuk memberikan solusi urban dengan waktu yang singkat dan efisien namun tetap menghasilkan dampak yang besar. Solusi dilakukan dalam skala kecil dan akan menghasilkan *chain reaction* dari satu titik terhadap kawasan/kota.

Menurut Casagrande (2014) *urban acupuncture* adalah metode menggunakan strategi intervensi dalam skala kecil dan mengubah energi kecil dalam konteks perkotaan menjadi lebih besar dan titik akupuntur yang dipilih mempertimbangkan faktor sosial, ekonomi dan lingkungan. Begitu pula menurut Lerner (2014), *urban acupuncture* menyembuhkan masalah perkotaan melalui titik kritis yang memberikan efek positif pada seluruh kota dan mencakup infrastruktur dari transportasi hingga bangunan bersejarah untuk menambah ruang terbuka guna menstimulasi interaksi antar masyarakat kota.

Kemacetan

Dalam buku *Urban Design Process* (Shirvani, 1985), sirkulasi dan parkir menjadi masalah umum perkotaan yang salah satunya merupakan kemacetan. Kemacetan lalu lintas seringkali terjadi pada kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan dan penggunaan lahan yang tinggi. Selain itu, kemacetan lalu lintas terjadi karena volume lalu lintas tinggi yang disebabkan bercampurnya lalu lintas menerus (*through traffic*), lalu lintas regional dan lokal. Menurut Firmansyah & Tjahjani (2012), Penyebab kemacetan adalah aktivitas pejalan kaki, perilaku pengemudi angkutan umum, banyaknya kendaraan, dan persimpangan jalan atau titik konflik. Titik konflik dapat ditemukan pada persimpangan, parkir, dan pintu keluar serta masuk kendaraan ke suatu tempat yang menyebabkan kendaraan perlu menurunkan kecepatan.

Walkable City

Kota sebagai tempat masyarakat beraktivitas dan berinteraksi antar sesamanya harus berorientasi pada masyarakat itu sendiri. Sehingga transportasi yang sekarang dipenuhi kendaraan bermotor harus dikurangi dan berorientasi kepada para pejalan kaki dan pengguna sepeda.

Ide untuk mencapai jaringan transportasi berkelanjutan menjadi fokus untuk menciptakan kota yang baik untuk pejalan kaki, seringkali disebut sebagai *walkable city* (Speck, 2012). *Walkable city* adalah sebuah kota yang memiliki aspek *walkability* tinggi. Dimana kota tersebut memiliki lingkungan yang mendorong masyarakat kotanya melakukan kegiatan sehari-hari dengan berjalan kaki. Sebuah lingkungan yang *walkable* akan mengundang pejalan kaki dengan memiliki

ruang-ruang yang atraktif dan menarik untuk dilewati oleh masyarakat kota dengan beragam umur dan beragam kemampuan bergerak.

Ruang Publik

Ruang publik merupakan suatu ruang yang berfungsi untuk memwadahi kegiatan masyarakat kota yang (Carr et al., 1992) dalam bidang sosial, ekonomi, dan budaya. Sikap dan perilaku manusia yang dipengaruhi oleh perkembangan teknologi juga berpengaruh terhadap tipologi ruang kota yang direncanakan. Menurut ruang publik dibagi menjadi beberapa tipe dan karakter, yaitu taman umum, peringatan, lapangan dan plaza, pasar, jalan, tempat bermain, ruang komunitas, jalan hijau (*greenways*), atrium / pasar dalam ruang, ruang di lingkungan rumah, dan *waterfront*.

Pasar

Pasar tradisional dapat dibangun oleh Pemerintah Daerah, Swasta, Badan Usaha Milik Negara, dan Badan Usaha Milik Daerah, dan bekerjasama dengan swasta dengan membuka tempat usaha berupa dan disewakan ke pedagang kecil-menengah (Pemerintah Indonesia, 2007). Pasar tradisional menunjukkan suatu tempat yang diperuntukkan bagi kegiatan yang bersifat *indigenos market trade*, sebagaimana telah dipraktikkan sejak lama (mentradisi). Pasar tradisional memberikan wadah kegiatan ekonomi karena pasar tradisional secara langsung melibatkan lebih banyak pedagang yang saling berkompetisi satu sama lain di tempat tersebut.

3. METODE

Metode Penelitian

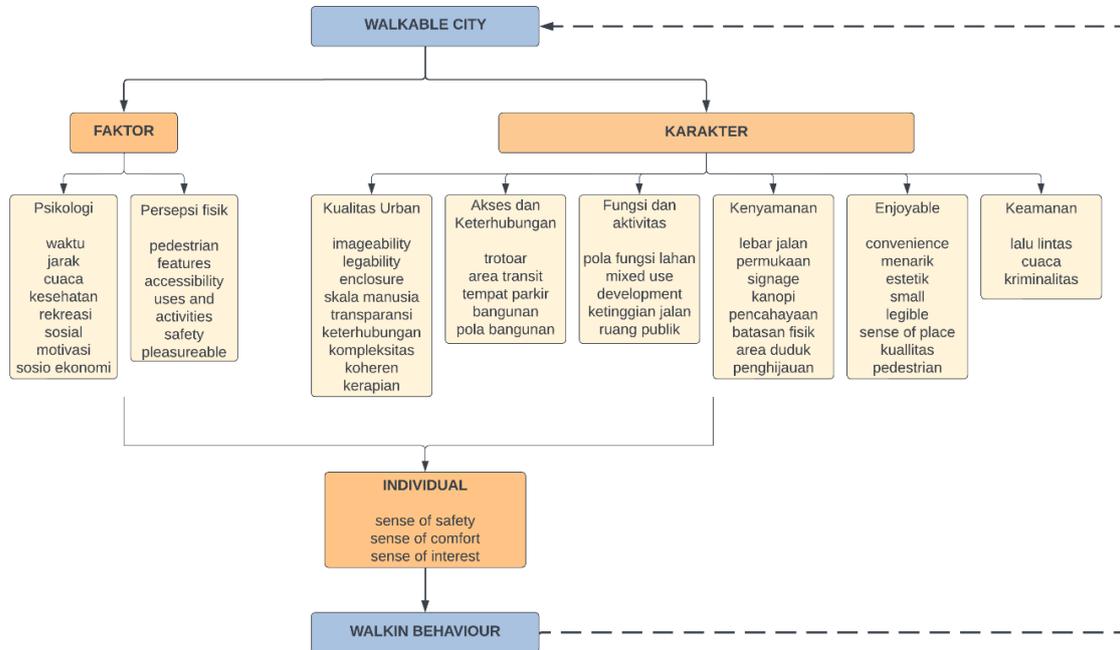
Proyek ini bermaksud untuk menjawab rumusan masalah yaitu cara mengurangi kemacetan dengan penataan sirkulasi kendaraan dan manusia, serta penerapan konsep *walkable city* dan penataan ruang publik sebagai titik akupunktur kawasan menggunakan beberapa metode yaitu survei lapangan dan kajian literatur untuk menelusuri permasalahan dan uraian konsep perancangan, serta studi preseden untuk komparasi tipologi objek arsitektur. Proses pengumpulan data menggunakan metode *walk-through analysis* dari buku Urban Design Toolkit (Rice, 2008) yaitu dengan berjalan melalui suatu area. Dilakukan pada 4 blok pasar dan sepanjang Jl. Muara Karang Raya (1 km). Teknik pengumpulan data ini untuk menangkap fenomena yang terjadi secara nyata dan menggambarkan masalah kualitas perkotaan. Perancangan ini juga menggunakan metode *urban acupuncture* dimana perancangan di satu titik area pasar akan berdampak terhadap seluruh Jl. Muara Karang Raya.



Gambar 5. Peta area studi
Sumber: Snazzy (2022), Penulis (2022)

Metode Desain

Metode perancangan yang digunakan untuk perancangan Area Pasar Muara Karang merupakan *spatial perception* yaitu metode perancangan yang mengutamakan persepsi fisik yang diterima pengguna arsitektur, yaitu manusia. Dengan pendekatan *spatial perception*, indera manusia berfungsi sebagai reseptor untuk merasakan pengalaman ruang yang diterima.



Gambar 6. Faktor yang mempengaruhi karakteristik *walkable*

Sumber: Disarikan dari 6 acuan Alley (2005), Krambeck (2006), NZ Transport Agency (2009), Siti Fatimah Ilani Bilyamin & Kamarudin (2017), Weller (2008), World Bank (2009)

Sesuai dengan Gambar 6, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi karakteristik walkability yang sekaligus menjadi tolak ukur dalam *spatial perception*. Dimana setiap faktor memberikan persepsi ruang yang berbeda-beda terhadap masyarakat. Area pasar di desain untuk mengubah pengalaman ruang yang kurang nyaman sehingga masyarakat kota dapat beraktivitas di area pasar.

Tabel 1. Faktor karakteristik *walkability* dengan *spatial perception*

Metode Desain : <i>Spatial Perception</i>		
Karakteristik walkable city	Elemen	Pengalaman ruang yang diterima masyarakat
Pedestrian Features	<i>public plaza</i>	hiruk pikuk masyarakat kota bersosialisasi secara visual dan suara
	<i>outdoor markets</i>	suara penjual-pembeli bernegosiasi harga, aroma barang jualan di pasar
	<i>decorative garden</i>	suara gemerisik daun dan angin, pohon-pohon yang hijau memberikan shading serta tanaman hias yang indah.
Accessibility	Jalur pedestrian	aktivitas masyarakat secara visual dan suara, suara kendaraan bermotor di jalan raya
	area parkir	suara kendaraan bermotor
	bangunan sekitar	bentuk fasad bangunan, aroma restoran sebagai fungsi bangunan
Uses and Activities	<i>mixed used</i>	Kebisingan aktivitas masyarakat kota

Karakteristik walkable city	Metode Desain : <i>Spatial Perception</i>	
	Elemen	Pengalaman ruang yang diterima masyarakat
Safety	perbedaan ketinggian jalanan	perbedaan level antara jalur pedestrian dan jalan raya memberikan dinamika visual
	Ruang publik	aktivitas masyarakat kota berkumpul dan bersantai, suara bercakap-cakap
	lalu lintas	hiruk pikuk kendaraan, suara kendaraan bermotor dan bau asap buangan kendaraan
	cuaca	sentuhan dari cuaca, berupa panas matahari atau air hujan
Pleasureable	keamanan	rasa keselamatan pengguna
	kenyamanan	aktivitas masyarakat kota
	atraktif	penggunaan tekstur yang bervariasi (material jalur pedestrian, bangunan dan fasad yang digunakan)
	visual	penggunaan basic form yang digabungkan dengan bentuk sehingga menjadi unik
	aroma	aroma pepohonan di sepanjang jalur pedestrian serta aroma masakan dari pusat kuliner
	<i>sense of place</i>	hubungan antara manusia dan ruang
kualitas fasilitas pedestrian	fasilitas pedestrian yang baik membantu para pedestrian merasa nyaman	

Sumber: Penulis (2022)

4. DISKUSI DAN HASIL

Profil Tapak



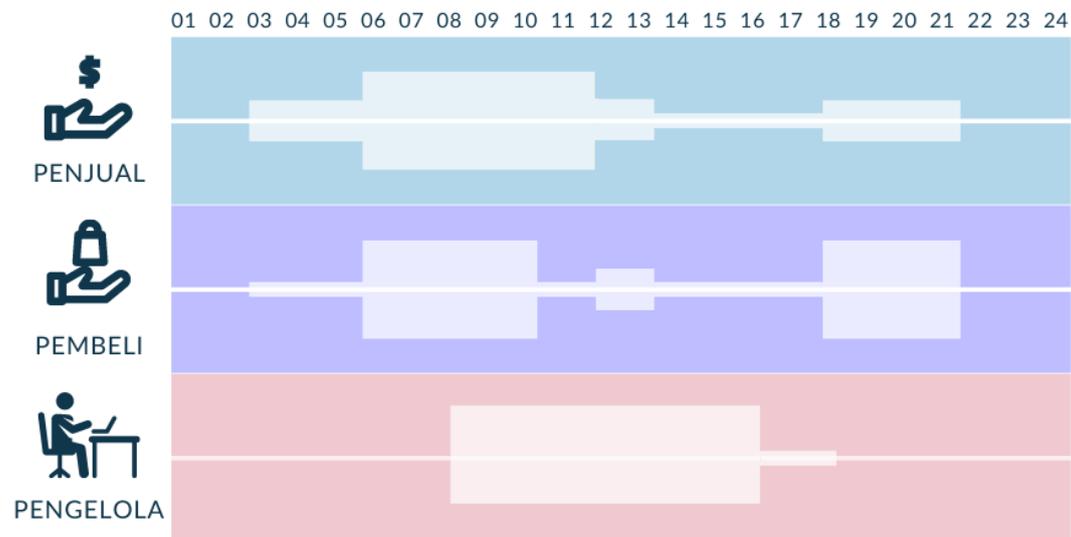
Gambar 7. Tapak

Sumber : snazzy (2022), Jakarta Satu (2022)

Tapak yang dipilih sebagai titik kritis *urban acupuncture* adalah Area Pasar Muara Karang. Area seluas 3,8 ha ini terdiri dari 7 blok bangunan berupa bangunan pasar dan ruko. Muara Karang terkenal sebagai pusat kuliner untuk sarapan dan kuliner malam. Sejak tahun 1990-an, Muara Karang mulai berkembang dan karena penduduk setempat mayoritas merupakan masyarakat beretnis Tionghoa banyak bermunculan restoran *chinese food*. Namun seiring berjalannya waktu, semakin banyak pendatang lain dari berbagai daerah sehingga mulai bermunculan resto-resto lain yang memiliki ciri khasnya sendiri. Pasar Muara Karang yang awalnya digunakan untuk perdagangan hasil laut hingga kebutuhan sehari-hari, menjadi sebuah titik temu masyarakat kota untuk bersosialisasi dengan sesamanya.

Analisis aktivitas pengguna

TIME FRAME



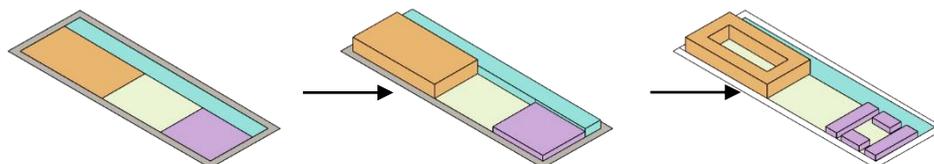
Gambar 8. Time frame aktivitas pengguna tapak

Sumber : Penulis (2022)

Pengguna Area Pasar Muara Karang adalah penjual, pembeli dan pengelola pasar yang memiliki kegiatannya masing-masing untuk menunjang kegiatan ekonomi di area pasar. Mayoritas aktivitas berpusat di lantai dasar area pasar dan untuk bangunan pasar terdapat aktivitas di lantai atasnya dengan jumlah frekuensi yang signifikan lebih sedikit.

Gubahan Massa

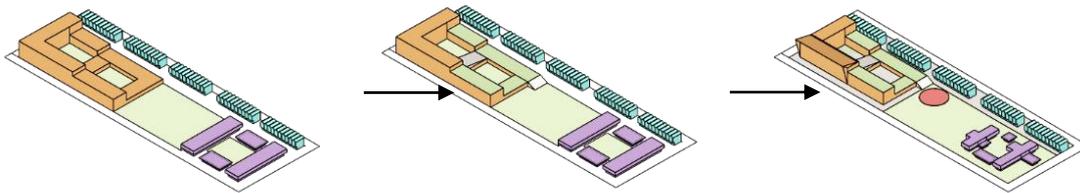
Gubahan massa dibentuk melalui pertimbangan bentuk tapak yang persegi panjang di tengah Muara Karang. Sehingga Gubahan mengikuti bentuk tapak agar menjadi satu-kesatuan dengan kawasan.



Gambar 9. Proses gubahan massa

Sumber : Penulis (2022)

Tahap pertama dimulai dari menentukan area terbangun dan tapak dibagi sesuai zoning program yaitu pasar (jingga), pusat kuliner (ungu), ruko (biru), dan ruang terbuka hijau (hijau). Tahap kedua berupa permainan level bangunan sehingga masyarakat kota dapat melihat area pasar secara keseluruhan tanpa ada bagian yang terhalang satu sama lain. Gubahan massa pasar dan pusat kuliner dilengkapi dengan *inner courtyard* agar tidak terlalu masif, serta untuk memberikan pencahayaan alami pada bangunan. *Inner courtyard* juga berfungsi sebagai ruang terbuka hijau agar seluruh area tapak dapat memberikan pengalaman ruang alami bagi penggunanya.



Gambar 10. Proses Gubahan massa

Sumber : Penulis (2022)

Bangunan pasar dibuat berundak dan berorientasi ke tengah tapak (ruang terbuka hijau) dan undakan tersebut difungsikan sebagai *roof garden* yang dapat diakses pengguna bangunan. Bagian tengah pasar juga dilengkapi dengan tribun sebagai ruang publik diatas bangunan, serta akses dan sirkulasi vertical bangunan. Bagian depan bangunan pasar menggunakan kolom miring yang berfungsi sebagai fasad dan penopang atap solar panel. Gubahan massa pusat kuliner di *extend* ke samping sebagai perantara. Bagian tengah tapak terdapat plaza sebagai ruang terbuka publik yang dapat digunakan untuk aktivitas masyarakat setempat.

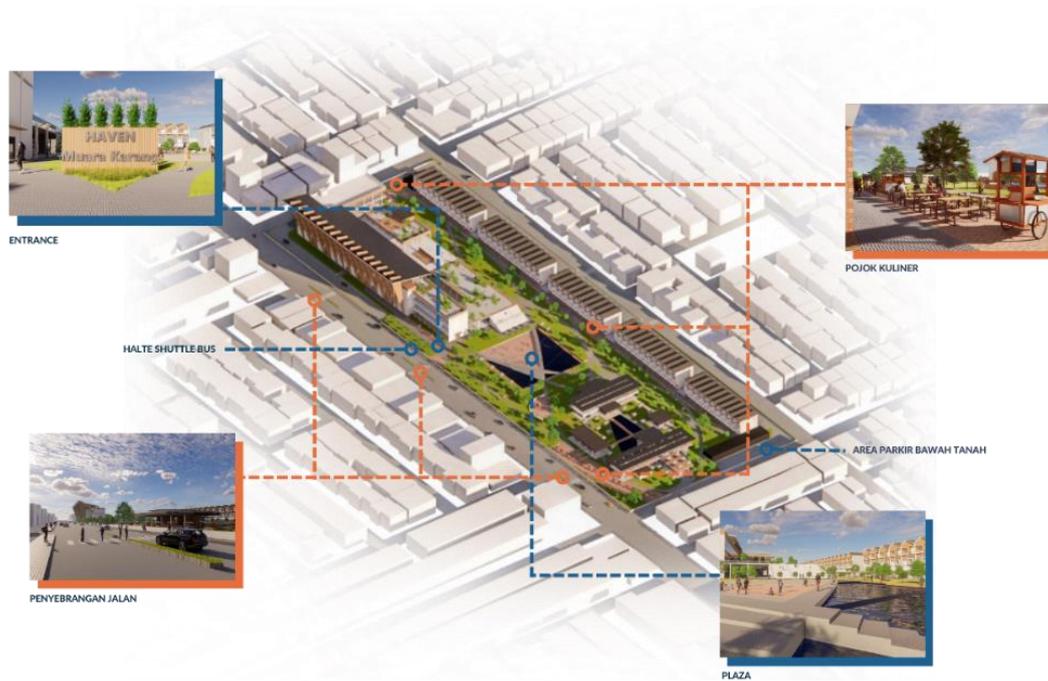
Implementasi



Gambar 11. Implementasi Area Pasar

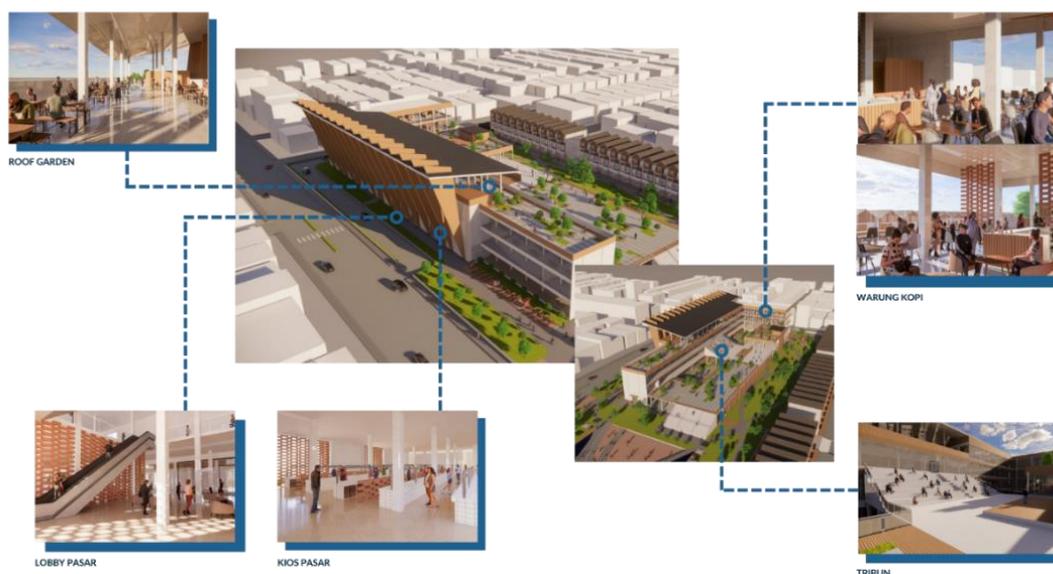
Sumber: Penulis (2022)

Proyek memiliki 4 elemen utama yaitu bangunan pasar, pusat kuliner, deretan ruko dan ruang terbuka publik. Dimana masing-masing memiliki elemennya tersendiri yang terintegrasi terhadap ruang terbuka di seluruh area tapak.



Gambar 12. Implementasi Ruang Terbuka
Sumber: Penulis (2022)

Ruang terbuka sebesar 37% sudah melebihi KDH 30% dari seluruh bagian tapak dan menjadi elemen pemersatu pasar, pusat kuliner dan ruko. Ruang terbuka memberikan aksentuasi alam sehingga pengguna proyek mendapatkan pengalaman ruang yang sulit di dapatkan di ruang kota. Ide desain pertama berupa penyebrangan jalan lengkap dengan median jalan memberikan kemudahan dan meningkatkan keselamatan bagi pedestrian dalam menyebrang jalan. Pintu masuk utama pedestrian berada di bagian depan tapak yang berhubungan langsung dengan halte *shuttle bus*. Seluruh jalur pedestrian dalam tapak bebas kendaraan dan terdapat beberapa ruang publik seperti plaza, taman bermain dan pojok kuliner untuk menunjang aktivitas sosial masyarakat kota.



Gambar 13. Implementasi Pasar
Sumber : Penulis (2022)

Bangunan pasar terdiri dari empat lantai dengan undakan sebagai roof garden di setiap lantainya. Lantai dasar memiliki 2 *inner courtyard* sebagai aksentuasi alam dalam ruang dan pencahayaan alami bangunan. Bagian tengah bangunan terdapat tribun outdoor yang berfungsi sebagai wadah interaksi sosial serta akses dan sirkulasi vertikal bangunan. Bangunan pasar terdiri dari 5 zona, yaitu zona daging segar, zona hasil laut, zona sayur dan buah-buahan, zona kering (pakaian, sembako, toko kelontong) serta pusat kuliner di lantai paling atas. Juga terdapat warung kopi di lantai 3 sebagai atraktor pada denah berbentuk huruf L yang memberikan pengalaman ruang lain dalam bangunan.



Gambar 14. Implementasi pusat kuliner
Sumber : Penulis (2022)

Pusat kuliner terdiri dari 4 massa terpisah dengan *innercourtyard* ditengah untuk menghadirkan aksentuasi alam. Lantai satu keempat massa berupa kios kuliner, dengan area makan terletak di lantai satu dan dua. Area makan lantai satu berupa outdoor yang dilengkapi dengan kanopi, dan area makan lantai dua berupa indoor dan outdoor. Bagian atap berupa solar panel dengan *skylight* sebagai penunjang pencahayaan alami.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan, permasalahan dapat dirumuskan mengenai cara mengurangi kemacetan dengan penataan sirkulasi kendaraan dan manusia, penerapan konsep *walkable city*, serta alasan mengapa ruang publik seperti pasar menjadi titik yang tepat untuk *urban acupuncture* sirkulasi kawasan.

Penataan ulang area pasar menggunakan penerapan *walkable city* sehingga desain yang dihasilkan berorientasi pada pedestrian dan pengalaman ruang yang didapatkan. Penambahan ruang terbuka hijau yang sebelumnya non-eksisting dan penempatan pasar, ruko, serta pusat kuliner menjadi satu kesatuan area pasar yang dapat menarik masyarakat setempat dan pendatang. Dengan demikian diharapkan penataan kembali pada Area Pasar Muara Karang dapat memperbaiki sirkulasi kawasan yang tidak teratur serta menjadi magnet kawasan Muara Karang.

Saran

Saran yang dapat diberikan berupa penerapan konsep *walkable city* pada seluruh kawasan, bukan hanya pada titik akupuntur akan memberikan efek yang lebih signifikan terhadap isu kemacetan. Seperti pembangunan jalur pedestrian sesuai standar *walkable city*, atau pembangunan titik-titik akupuntur lain pada kawasan yang sebelumnya memiliki potensi menjadi penyebab kemacetan. Tentu juga masyarakat setempat disarankan untuk beraktivitas dengan berjalan kaki untuk mengurangi jumlah kendaraan yang digunakan pada kawasan.

REFERENSI

- Alley, S. (2005). *Walkability Scoping Paper*.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public Space*. New York: Cambridge University Press.
- Casagrande, M. (2014). Paracity: Urban Acupuncture. *International Conference: Public Spaces Bratislava, November*, 1–32.
- Firmansyah, D., & Tjahjani, A. R. I. (2012). Analisis Kemacetan Lalu Lintas di Suatu Wilayah (Studi Kasus di Jalan Lenteng Agung). *Seminar Nasional Teknik Sipil UMS*.
- Gehl, J. (2013). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Krambeck, H. (2006). *The Global Walkability Index*. Washington: Urban Land Institute.
- Lerner, J. (2014). *Urban Acupuncture: Celebrating Pinpricks of Change that Enrich City Life*. Washington: Island Press. <https://doi.org/10.1080/13574809.2016.1210286>
- NZ Transport Agency. (2009). *Pedestrian Planning and Design Guide*. New Zealand
- Pemerintah Indonesia. (2007). Peraturan Presiden RI No. 112 Tahun 2007 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan Dan Toko Modern. *Peraturan Presiden Republik Indonesia*, 1, 22. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/42157/perpres-no-112-tahun-2007>
- Rice, L. (2008). Urban Design Toolkit. In *Urban Design International* (Vol. 49, Issue 2). New Zealand: Ministry for the Environment.
- Santika, I. P. H. (2010). *Urban Acupuncture*. <http://arcaban.blogspot.com/2010/01/urban-acupuncture-definisi.html>
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Siti Fatimah Ilani Bilyamin, M. H. W., & Kamarudin, K. H. (2017). *THE KEY TO BE A WALKABLE CITY*. *October*, 99–105.
- Speck, J. (2012). *Walkable City : How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York: North Point Press.
- Weller, B. (2008). *Slides for a presentation and discussion about roundabouts, naked streets, walkability indices, the “walkability challenges cup” and other ideas*.
- World Bank. (2009). *Improving pedestrian infrastructure and service in Bangkok*.

