

STUDI KARAKTERISTIK JALUR PEJALAN KAKI JALAN SENOPATI SEBAGAI KORIDOR KOMERSIAL KOTA DI JAKARTA SELATAN

Caesa Adhlianita¹⁾, Suryono Herlambang²⁾, B. Irwan Wipranata^{3)*}

¹⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, caesa.adhlianita@gmail.com

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

^{3)*}Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, irwan_wipranata@yahoo.co.uk

*Penulis Korespondensi: irwan_wipranata@yahoo.co.uk

Masuk: 11-12-2023, revisi: 25-03-2024, diterima untuk diterbitkan: 26-04-2024

Abstrak

Koridor Jalan Senopati merupakan jalan sepanjang 1,4 km di Kebayoran Baru yang menjadi penghubung antara Jalan Jenderal Sudirman dengan kawasan Mampang Prapatan dan didominasi oleh bangunan komersial berupa kafetaria dan restoran kalangan menengah hingga atas yang memicu mobilitas kendaraan cukup tinggi. Adanya mobilitas pengunjung yang tinggi perlu didukung dengan jalur pejalan kaki yang lebih aman dan nyaman untuk mendukung aktivitas pada koridor sebagai ruang publik yang aktif. Salah satu dampak dari mobilitas pengunjung yang tinggi ialah terjadi penyalahgunaan jalur pejalan kaki sehingga tidak dapat berfungsi secara optimal sebagai ruang publik pendukung koridor. Berdasarkan *Neighborhood Walkability Assessment*, terdapat 11 variabel kriteria ideal jalur pejalan kaki. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif dan pendekatan kuantitatif dengan metode *importance performance analysis*. Dari 11 variabel jalur pejalan kaki, Jalan Senopati sudah memenuhi 5 variabel di antaranya penyebrangan, blok pejalan kaki, konektivitas yang diprioritaskan, akses terhadap layanan lokal, dan kepadatan jalan masuk. Berdasarkan *Importance Performance Analysis*, didapat 1 elemen dirasa cukup yaitu parkir. Adapun kesimpulan dari diagram kartesius terdapat 4 kuadran dengan 2 kuadran di antaranya menjadi prioritas. Kuadran II (Prioritas Utama) yaitu parkir dan kuadran III (Prioritas Rendah) yaitu ruang publik. Hal tersebut menjadi dasar untuk dilakukan penataan lebih lanjut pada jalur pejalan kaki di Jalan Senopati serta dibutuhkan kolaborasi berbagai pemangku kepentingan, seperti pemerintah, pemilik/pengelola bangun, dan masyarakat agar jalur pejalan kaki di Jalan Senopati dapat memberi kesan sebagai ruang publik yang hidup serta mendukung aktivitas komersial yang berlangsung.

Kata kunci: Jalan Senopati; jalur pejalan kaki; koridor komersial kota

Abstract

Senopati Street corridor is a 1.4 km long road in Kebayoran Baru that connects Jalan Jenderal Sudirman with the Mampang Prapatan area and is dominated by commercial buildings in the form of cafeterias and restaurants for the middle to upper class which triggers quite high vehicle mobility. High visitor mobility needs to be supported by safer and more comfortable pedestrian paths to support activities in the corridor as an active public space. One of the impacts of high visitor mobility is that pedestrian paths are misused so that they cannot function optimally as supporting public spaces for corridors. Based on the Neighborhood Walkability Assessment, 11 ideal pedestrian path criteria variables exist. This research was conducted using a qualitative approach using descriptive methods and a quantitative approach using importance-performance analysis methods. Of the 11 variables for pedestrian routes, Jalan Senopati has met 5 variables, including Crosswalks, Pedestrian Blocks, Prioritized Connectivity, Access to Local Services, and Driveway Density. Through importance-performance analysis, 1 element that they feel dissatisfied with is the parking. The conclusion from the Cartesian diagram is that there are 4 quadrants with 2 of them being priorities. Quadrant II (Top Priority) is the parking and Quadrant III (Low Priority) is the public space. This is the basis for further arrangement of

the pedestrian path on Senopati Street and requires collaboration from various stakeholders, such as the government, building owners/managers, and the community so that the pedestrian path on Senopati Street can give the impression of a lively and supportive public space—ongoing commercial activities.

Keywords: *pedestrian path; Senopati Street; urban commercial corridor*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Sebagai ibu kota negara, Jakarta tentu sudah dinobatkan sebagai salah satu kota destinasi untuk melakukan wisata urban sebab Jakarta telah memenuhi seluruh aspek wisata urban yaitu budaya, arsitektur, teknologi, sosial, dan juga alam. Aspek sosial sangat melekat pada Jakarta karena banyak sekali ruang publik yang tersebar khususnya di area Jakarta Selatan. Jakarta Selatan menjadi wilayah yang identik dengan gaya hidup kalangan muda dikarenakan banyak sekali menyediakan tempat atau ruang untuk saling berinteraksi.

Kebayoran Baru merupakan satu dari sepuluh kecamatan yang terdapat di Kota Jakarta Selatan. Kecamatan ini memiliki luas sebesar 1.293 Ha dengan 139 ribu jiwa penduduk di dalamnya. Lokasinya yang berdekatan dengan pusat Jakarta sekaligus kawasan bisnis menjadikan kawasan ini cukup strategis. Pada awalnya, Kebayoran Baru merupakan kota satelit yang dicanangkan sebagai kawasan permukiman guna memenuhi kebutuhan hunian bagi masyarakat Jakarta yang terus bertambah. Namun seiring dengan adanya tren anak muda berkumpul, sebagian wilayah Kebayoran Baru berubah fungsi lahan menjadi komersial sehingga kawasan ini dicanangkan sebagai salah satu destinasi wisata urban di Jakarta Selatan.

Wisata urban diartikan sebagai kawasan pariwisata yang bertempat di wilayah perkotaan dan dapat mendatangkan wisatawan domestik maupun mancanegara. Kegiatan yang dilakukan pada wisata urban pun tidak berbeda jauh dengan kegiatan sehari-hari perkotaan, seperti berkumpul, berbelanja, kuliner, menonton pertunjukan, mengunjungi festival, mengunjungi taman kota ataupun tempat bagus untuk berfoto, dan lain-lain. Konsep dari wisata urban yang sedemikian rupa membuat wisata urban ini digemari oleh kalangan anak muda. Oleh karena itu, Kebayoran Baru sangat cocok menjadi destinasi wisata urban khususnya pada koridor Jalan Senopati.

Koridor Jalan Senopati adalah koridor sepanjang 1,4 km di wilayah Kebayoran Baru yang menjadi penghubung antara Jalan Jenderal Sudirman dengan Kawasan Mampang Prapatan. Jalan Senopati terbentang dari persimpangan Jalan Jenderal Sudirman dan Jalan Pattimura hingga persimpangan Taman Suryo. Jalan Senopati merupakan jalan terluar dari Kota Satelit Kebayoran Baru yang menjadi batas kawasan pemugaran. Jalan ini bersinggungan langsung dengan Kawasan Sudirman Central Business District khususnya District 8 hal ini pun memicu transformasi fungsi lahan hunian menjadi komersial di Jalan Senopati berupa kafetaria dan restoran kalangan menengah hingga atas yang memicu mobilitas pengunjung yang cukup tinggi. Adanya mobilitas pengunjung yang tinggi perlu didukung dengan jalur pejalan kaki yang lebih aman dan nyaman untuk mendukung aktivitas pada koridor sebagai ruang publik yang aktif. Hal ini pun menjadi dasar pemikiran untuk mengkaji jalur pejalan kaki di koridor Jalan Senopati yang berperan sebagai elemen pendukung koridor komersial.

Rumusan Masalah

Transformasi fungsi lahan dari hunian menjadi komersial restoran dan kafetaria mendatangkan banyak pengunjung, akibatnya terjadi penyalahgunaan jalur pejalan kaki sehingga tidak dapat berfungsi secara optimal sebagai elemen pendukung koridor wisata urban. Jalur pejalan kaki

memiliki peran sebagai ruang publik yang aman dan nyaman sehingga pada memerlukan penataan di Jalan Senopati.

Tujuan Penelitian

Mengidentifikasi karakteristik jalur pejalan kaki Jalan Senopati Jakarta Selatan yang sesuai dengan kriteria ideal dalam rangka mendukung keberlangsungan aktivitas komersial di koridor tersebut.

2. KAJIAN LITERATUR

Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki (*pedestrian way*) diartikan sebagai jalur yang secara khusus didedikasikan untuk pejalan kaki, terpisah dari kendaraan bermotor atau menggunakan pemisah fisik yang dirancang untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dengan nyaman, aman, dan efisien (Speck, 2013). Idealnya jalur pejalan kaki perlu diperhatikan beberapa komponen penyusun yang baik. Adapun kriteria jalur pejalan kaki yang baik berdasarkan *Neighborhood Walkability Assessment* adalah sebagai berikut.

Tabel 1. Kriteria Ideal Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan *Neighborhood Walkability Assessment*

Variabel	Kriteria Ideal
Jalan Setapak (<i>Walkways</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Memudahkan akses pejalan kaki ke semua bangunan. • Bebas hambatan bagi penyandang disabilitas. • Mendapatkan penerangan jalan di malam hari.
Penyebrangan (<i>Crosswalks</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Bebas hambatan bagi penyandang disabilitas. • Berukuran 2 m atau lebih dan diberi batas. • Mendapatkan penerangan jalan di malam hari.
Tampak Depan Aktif (<i>Visually Active Frontage</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Bagian depan bangunan berbatasan dengan jalur pejalan kaki. • Bagian depan dapat ditembus secara visual yang terdiri dari bahan transparan.
Tampak Depan Tembus Pandang (<i>Physically Permeable Frontage</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Pintu masuk yang mencakup bukaan etalase toko atau restoran
Naungan dan Tempat Berteduh (<i>Shade and Shelter</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Naungan dapat berupa pohon, <i>arcade</i>, tenda, bangunan yang berdiri sendiri, dan sekat vertikal. • Jika bayangan bangunan memberi keteduhan dapat dianggap naungan.
Blok Pejalan Kaki (<i>Small Blocks</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Sebuah blok dibatasi oleh garis blok yang memisahkan properti-properti yang bersebelahan dengan jalur pejalan kaki yang dapat diakses publik dan hak jalan di sekitarnya.
Konektivitas yang Diprioritaskan (<i>Prioritized Connectivity</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Jaringan pejalan kaki mencakup jalan dengan trotoar, penyebrangan yang sesuai, jalan yang menjadi prioritas pejalan kaki, serta jalur pejalan kaki.
Penggunaan Pelengkap (<i>Complementary Uses</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Rasio penggunaan perumahan dengan non perumahan terhadap luas lantai harus antara 50%/50% dan 40%/60%
Akses terhadap Layanan Lokal (<i>Access to Local Services</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat toko kelontong, sekolah, dan fasilitas kesehatan dalam area pengembangan atau diluar area dengan jarak maksimal 500 m.
Kepadatan Jalan Masuk (<i>Driveway Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat jalur bagi kendaraan untuk melintasi tempat parkir dan fasilitas muatan.
Area Jalan (<i>Roadway Area</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Lebih banyak diberikan area jalan kepada moda transportasi tidak bermotor.

Sumber: *Institute for Transportation and Development Policy, 2018*

Koridor Komersial Kota

Umumnya, koridor merupakan sebuah ruas jalan yang memiliki bangunan berderet memanjang di sisi kanan dan kirinya (Moughtin, 1992). Adapun koridor komersial kota diartikan sebagai suatu koridor jalan yang terdiri dari sejumlah bisnis dan perdagangan yang saling terkait, serta menjadi pusat kegiatan ekonomi dan sosial bagi masyarakat di lingkungan sekitarnya (Listokin & Listokin, 2000). Adapun elemen yang dapat mendukung terciptanya kondisi koridor komersial kota adalah sebagai berikut (Michaelson, Toth, & Espiau, 2008).

Identitas dan Kenyamanan

Terciptanya koridor jalan yang memiliki karakteristik berdasarkan budaya lokal dan identitas yang jelas. Terdapat elemen penanda informasi, ruang duduk, lanskap, dan pencahayaan yang baik untuk kenyamanan pengunjung.

Aksesibilitas

Adanya transportasi publik serta kemudahan menyeberang dan melintasi jalan. Keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki menjadi hal utama.

Fungsi dan aktivitas

Adanya aktivitas yang menarik pengunjung untuk berdatangan dan betah di koridor jalan ini dengan keragaman aktivitas, seperti toko, restoran, dan lain-lain.

Mendukung fungsi sosial

Ruang pada koridor jalan berperan sebagai tempat berkumpul dan wadah untuk melakukan kegiatan. Pengunjung memiliki *sense of belonging* pada koridor.

3. METODE

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Pendekatan kualitatif dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting dari jalur pejalan kaki di Jalan Senopati dan dibandingkan dengan kriteria idealnya, sedangkan pendekatan kuantitatif dilakukan untuk mengetahui preferensi dan persepsi pengunjung terhadap Jalan Senopati. Jenis data yang diperlukan berupa kondisi fisik jalur pejalan kaki. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi lapangan, dokumentasi, dan penyebaran kuesioner. Penyebaran kuesioner dilakukan berdasarkan rata-rata populasi pejalan kaki di Jalan Senopati sebanyak 976 orang dari hasil observasi penulis dengan sampel yang dihitung sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

$$n = \frac{976}{1 + 976(0,08)^2}$$

$$n = \frac{976}{7,2464}$$

$$n \approx 135$$

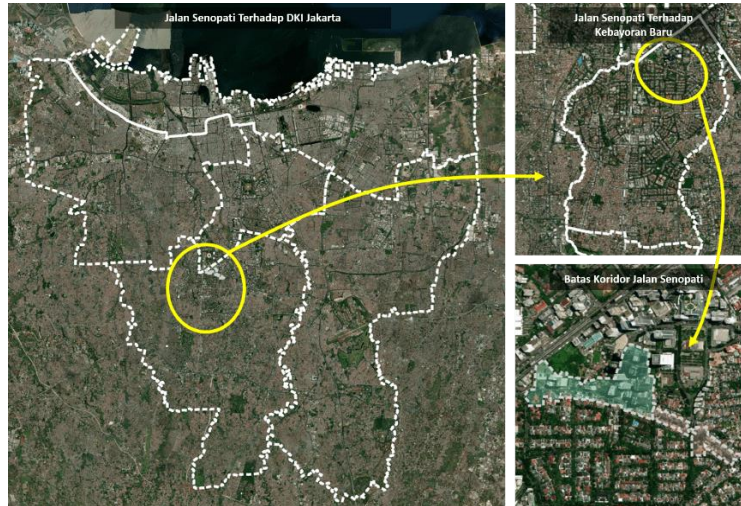
Keterangan :

n : Jumlah Sampel
N : Jumlah populasi
e² : Limit Eror

Pada penelitian ini, penulis melakukan dua jenis analisis yaitu analisis kondisi fisik dengan metode deskriptif serta analisis persepsi dan preferensi pengunjung dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*.

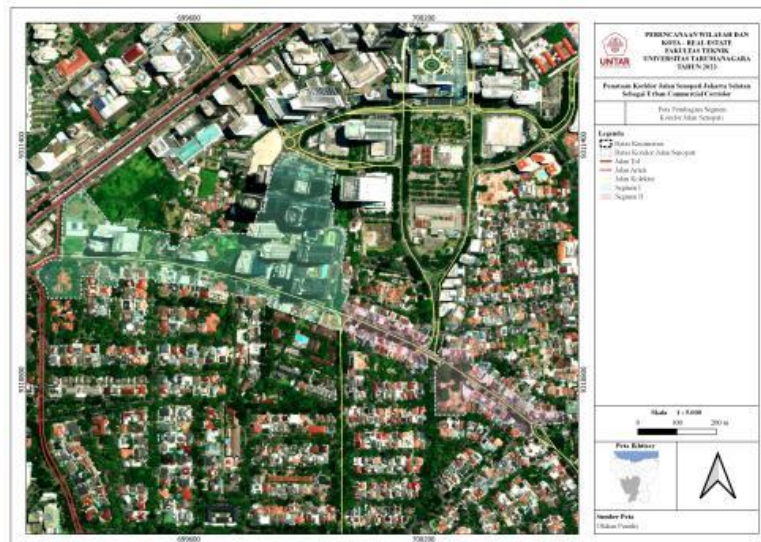
4. DISKUSI DAN HASIL

Lokasi objek studi adalah koridor Jalan Senopati, Kecamatan Kebayoran Baru, Kota Jakarta Selatan sepanjang 1,4 km. Jalan ini memiliki hirarki sebagai jalan kolektor yang menjadi jalan penghubung dari jalan utama Jl. Jenderal Sudirman dengan Kawasan Mampang Prapatan. Sejak adanya ekspansi Kawasan District 8 SCBD hingga ke Jalan Senopati, perkembangan Koridor Jalan Senopati semakin pesat. Perkembangan yang terjadi membawa fenomena Koridor Jalan Senopati yang mengalami tranformasi fungsi bangunan. Bangunan yang semula berfungsi sebagai hunian kian berubah menjadi komersial hal ini terjadi secara organik karena jalan ini merupakan salah satu jalan penunjang Kawasan Sudirman dan akses keluar masuk Kawasan SCBD.



Gambar 1. Lokasi Koridor Jalan Senopati
Sumber : Olahan Penulis, 2023

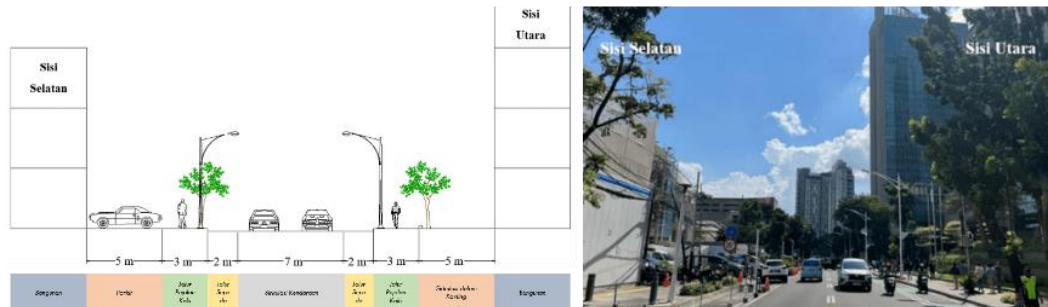
Koridor Jalan Senopati dibagi menjadi dua segmen berdasarkan karakteristik koridornya. Segmen I Koridor Jalan Senopati terbentang dari persimpangan Jl. Patimura dan Jl. Jenderal Sudirman hingga persimpangan Jl. Gunawarman. Sedangkan, segmen II Koridor Jalan Senopati terbentang dari persimpangan Jl. Gunawarman hingga persimpangan Jl. Suryo.



Gambar 2. Peta Pembagian Segmen Koridor Jalan Senopati
Sumber : Olahan Penulis, 2023

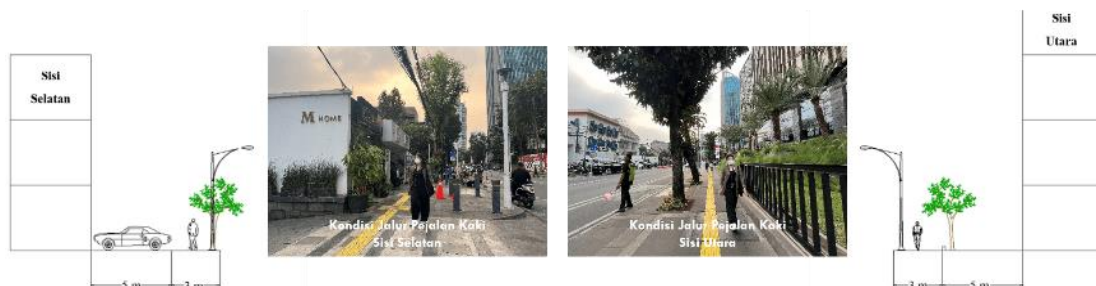
Karakteristik Jalan Senopati Segmen I

Jalan Senopati segmen I memiliki ROW sebesar 17 meter dengan dua lajur berlawanan arah yang masing-masingnya memiliki lebar 3,5 meter. Kedua sisi dari jalur mengemudi dilengkapi dengan jalur sepeda selebar 2 meter. Selain itu, terdapat jalur pejalan kaki yang memiliki lebar masing-masing 3 meter di setiap sisi kanan dan kiri.



Gambar 3. Kondisi Jalan Senopati Segmen I
Sumber : Olahan dan Dokumentasi Penulis, 2023

Pada jalur pejalan kaki terdapat beberapa *street furniture*, seperti lampu jalan, *garden bench*, dan pohon yang tertanam di tengah jalur serta dilengkapi dengan *guiding block* untuk disabilitas. Selain itu, jalur pejalan kaki juga dilengkapi dengan vegetasi, berupa pepohonan dan tanaman perdu. Pepohonan mahoni berfungsi sebagai peneduh namun belum cukup optimal karena diameter pohon yang terlalu kecil sebesar 1-3 m dan tanaman perdu yang berfungsi sebagai pelindung atau pembatas jalur pejalan kaki dengan jalan juga cenderung terlalu rendah setinggi 30 cm. Seluruh jalur pejalan kaki sudah saling terkoneksi melalui fasilitas penyebrangan berupa *pedestrian platform* dan *zebra cross*. Jalur pejalan kaki seringkali digunakan sebagai lahan parkir dan lokasi pedagang kaki lima.



Gambar 4. Kondisi Jalur Pejalan Kaki Jalan Senopati Segmen I
Sumber : Olahan dan Dokumentasi Penulis, 2023

Pada segmen ini, akses pejalan kaki menuju bangunan cukup terbatas karena bentuk bangunan pada segmen ini memiliki batas permanen antara kavling dengan jalur pejalan kaki serta halaman depan bangunan difungsikan sebagai lahan parkir untuk 1-2 kendaraan. Hal ini disebabkan karena segmen ini didominasi oleh rumah tapak.

Karakteristik Jalan Senopati Segmen II

Jalan Senopati segmen II memiliki ROW sebesar 15 meter dengan dua lajur searah yang masing-masingnya memiliki lebar 3,5 meter. Terdapat jalur sepeda selebar 2 meter di sisi kiri jalur mengemudi.



Gambar 5. Kondisi Jalan Senopati Segmen II
Sumber : Olahan dan Dokumentasi Penulis, 2023

Pada jalur pejalan kaki terdapat beberapa *street furniture*, seperti lampu jalan, *garden bench*, dan pohon yang tertanam di tengah jalur serta dilengkapi dengan *guiding block* untuk disabilitas. Selain itu, jalur pejalan kaki juga dilengkapi dengan vegetasi, berupa pepohonan dan tanaman perdu. Pepohonan mahoni berfungsi sebagai peneduh namun belum cukup optimal karena diameter pohon yang terlalu kecil sebesar 1-3 m dan tanaman perdu yang berfungsi sebagai pelindung atau pembatas jalur pejalan kaki dengan jalan juga cenderung terlalu rendah setinggi 30 cm. Seluruh jalur pejalan kaki sudah saling terkoneksi melalui fasilitas penyebrangan berupa *pedestrian platform* dan *zebra cross*. Jalur pejalan kaki seringkali digunakan sebagai lahan parkir sebab halaman depan bangunan yang tidak mampu menampung kendaraan parkir.



Gambar 6. Kondisi Jalur Pejalan Kaki Jalan Senopati Segmen II
Sumber : Olahan dan Dokumentasi Penulis, 2023

Pada segmen ini, akses pejalan kaki menuju bangunan cenderung lebih mudah dibandingkan dengan kondisi di segmen I karena bentuk bangunan pada segmen ini tidak memiliki batas permanen antara kavling dengan jalur pejalan kaki namun terhalang oleh halaman depan bangunan yang difungsikan sebagai lahan parkir untuk kendaraan. Hal ini pun cukup mempengaruhi bentuk visual koridor.

Analisis Kondisi Fisik

Analisis ini dilakukan untuk melihat kesesuaian kondisi eksisting dengan kriteria ideal dari jalur pejalan kaki berdasarkan *Neighborhood Walkability Assessment*. Adapun perbandingan kondisi eksisting dengan kriteria ideal adalah sebagai berikut.

Tabel 2. Perbandingan Kondisi Eksisting dengan Kriteria Ideal Berdasarkan *Neighborhood Walkability Assessment*

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Jalan Setapak (<i>Walkways</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Memudahkan akses pejalan kaki ke semua bangunan. Bebas hambatan bagi penyandang disabilitas. Mendapatkan penerangan jalan di 	<ul style="list-style-type: none"> Akses pejalan kaki menuju bangunan terhalang lahan parkir dan pembatas berupa dinding. Jalur pejalan kaki menyediakan <i>guiding block</i> untuk disabilitas

malam hari.

- Jalur pejalan kaki dilengkapi dengan penerangan malam

Pembahasan Jalan Setapak (*Walkways*)

Belum terpenuhi karena akses pejalan kaki menuju bangunan masih terhambat oleh kendaraan parkir. Perlu dilakukan pengaturan terhadap halaman depan bangunan.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Penyebrangan (<i>Crosswalks</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Bebas hambatan bagi penyandang disabilitas. • Berukuran 2 m atau lebih dan diberi batas. • Mendapatkan penerangan jalan di malam hari. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fasilitas penyebrangan berupa <i>pedestrian platform</i> berukuran 3 m dan <i>zebra cross</i> berukuran 3-5 m.

Pembahasan Penyebrangan (*Crosswalks*)

Sudah terpenuhi.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Tampak Depan Aktif (<i>Visually Active Frontage</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Bagian depan bangunan berbatasan dengan jalur pejalan kaki. • Bagian depan dapat ditembus secara visual yang terdiri dari bahan transparan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Halaman depan bangunan difungsikan sebagai lahan parkir • Material depan bangunan tidak sepenuhnya transparan • Fasad bangunan terhalang oleh kendaraan parkir.

Pembahasan Tampak Depan Aktif (*Visually Active Frontage*)

Belum terpenuhi karena bagian depan bangunan tidak berbatasan langsung dengan pejalan kaki dan fasad bangunan tidak terlihat langsung. Diperlukan pengaturan terkait penggunaan halaman depan. Salah satu rekomendasi penggunaan halaman bangunan sebagai *outdoor refreshment area*.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Tampak Depan Tembus Pandang (<i>Physically Permeable Frontage</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Pintu masuk yang mencakup bukaan etalase toko atau restoran 	<ul style="list-style-type: none"> • Pintu masuk bangunan tidak terhubung dengan jalur pejalan kaki.

Pembahasan Tampak Depan Tembus Pandang (*Physically Permeable Frontage*)

Belum terpenuhi karena pintu masuk bangunan tidak berbatasan langsung dengan pejalan kaki. Diperlukan pengaturan terkait penggunaan halaman depan. Salah satu rekomendasi penggunaan halaman bangunan sebagai *outdoor refreshment area*.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Naungan dan Tempat Berteduh (<i>Shade and Shelter</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Naungan dapat berupa pohon, <i>arcade</i>, tenda, bangunan yang berdiri sendiri, dan sekat vertikal. • Jika bayangan bangunan memberi keteduhan dapat dianggap naungan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak tanam pohon tidak beraturan dan diameter pohon hanya 1-3 m tidak mampu meneduhi pejalan kaki. • Terdapat titik transportasi umum pada segmen I, berupa TPB Senopati namun tidak bisa menjadi peneduh. • Terdapat titik transportasi umum pada segmen II, berupa Halte SD 01 Taman Mpu Sendok yang bisa menjadi peneduh.

Pembahasan Naungan dan Tempat Berteduh (*Shade and Shelter*)

Belum terpenuhi karena peneduh di sepanjang Jalan Senopati hanya bertumpu pada vegetasi namun hal tersebut belum optimal sehingga dibutuhkan penataan lanskap lebih lanjut.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Blok Pejalan Kaki (<i>Small Blocks</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Sebuah blok dibatasi oleh garis blok yang memisahkan properti-properti yang bersebelahan dengan jalur pejalan kaki yang dapat diakses publik dan hak jalan di sekitarnya. 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki sudah terbentang di sepanjang blok dan saling terkoneksi.

Pembahasan Blok Pejalan Kaki (*Small Blocks*)

Sudah terpenuhi.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Konektivitas yang Diprioritaskan (<i>Prioritized Connectivity</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Jaringan pejalan kaki mencakup jalan dengan trotoar, penyebrangan yang sesuai, jalan yang menjadi prioritas pejalan kaki, serta jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki sudah sepenuhnya terkoneksi melalui fasilitas penyebrangan berupa pedestrian platform dan sebracross.

Pembahasan Konektivitas yang Diprioritaskan (*Prioritized Connectivity*)

Sudah terpenuhi.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Penggunaan Pelengkap (<i>Complementary Uses</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Rasio penggunaan perumahan dengan non perumahan terhadap luas lantai harus antara 50%/50% dan 40%/60% 	<ul style="list-style-type: none"> Rasio penggunaan perumahan dengan komersial sebesar 18:82.

Pembahasan Penggunaan Pelengkap (*Complementary Uses*)

Belum terpenuhi, namun indikator ini cenderung tidak dapat diterapkan pada koridor Jalan Senopati mengingat kondisi eksisting yang didominasi oleh komersial dan adanya potensi koridor Jalan Senopati sebagai komersial koridor. Oleh karena itu, untuk pengembangan selanjutnya koridor ini mungkin lebih baik dioptimalkan sebagai koridor yang menonjolkan karakter komersialnya.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Akses terhadap Layanan Lokal (<i>Access to Local Services</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat toko kelontong, sekolah, dan fasilitas kesehatan dalam area pengembangan atau diluar area dengan jarak maksimal 500 m. 	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat fasilitas kesehatan dalam koridor Jalan Senopati berupa Klinik Pratama Tiara. Terdapat minimarket dengan jarak 500 m dari koridor Jalan Senopati, yaitu Indomaret Birah Senayan. Terdapat sekolah dengan jarak 200 m dari koridor Jalan Senopati, yaitu SDN 04 Selong.

Pembahasan Akses terhadap Layanan Lokal (*Access to Local Services*)

Sudah terpenuhi.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Kepadatan Jalan Masuk (<i>Driveway Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat jalur bagi kendaraan untuk melintasi tempat parkir dan fasilitas muatan. 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur kendaraan (baik kendaraan pribadi maupun kendaraan muatan/layanan) terbentang sepanjang koridor Jalan Senopati.

Pembahasan Kepadatan Jalan Masuk (*Driveway Density*)

Sudah terpenuhi.

Variabel	Kriteria Ideal	Kondisi Eksisting
Area Jalan (<i>Roadway Area</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Lebih banyak diberikan area jalan kepada moda transportasi tidak bermotor. 	<ul style="list-style-type: none"> Dari 15-17 meter ROW Jalan Senopati, hanya 6 meter (3 meter di masing-masing sisi) yang berfungsi sebagai jalur pejalan kaki.

Pembahasan Penggunaan Pelengkap (*Complementary Uses*)

Belum terpenuhi namun sebenarnya kondisi saat ini sudah cukup memberi ruang untuk pejalan kaki, tetapi sering kali terdapat pedagang kaki lima dan kendaraan yang parkir sehingga sering kali

mengganggu mobilitas pejalan kaki. Diperlukan penataan pedagang kaki lima dan lahan parkir agar tidak mengganggu area pejalan kaki

Sumber: Olahan Penulis, 2023

Berdasarkan tabel diatas, kondisi eksisting dari jalur pejalan kaki koridor Jalan Senopati hanya memenuhi 5 dari 11 variabel kebutuhan jalur pejalan kaki. Hal ini pun mendorong untuk dilakukannya penataan yang lebih signifikan terutama terkait halaman depan bangunan, lanskap, dan area pejalan kaki.

Analisis Persepsi dan Preferensi Pengunjung

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui preferensi dan persepsi pengunjung koridor Jalan Senopati melalui kuesioner yang disebar kepada 135 orang pengunjung. Analisis ini membandingkan tingkat kepentingan dengan tingkat kepuasan pengunjung koridor Jalan Senopati berdasarkan 9 elemen penting, yaitu jalur pejalan kaki, fasilitas penyebrangan, titik transportasi umum, lahan parkir, akses menuju bangunan, vegetasi, pencahayaan malam, *street furniture*, dan ruang terbuka publik. Dalam melakukan *Importance Performance Analysis*, perlu diperhatikan 2 hal untuk mencari *gap analysis*, yaitu melalui tingkat kesesuaian dan diagram kartesius.

Pengukuran tingkat kesesuaian didapat melalui perbandingan antara skor kepuasan dengan kepentingan. Terdapat 5 kategori dari penilaian tingkat kesesuaian, diantaranya :

- Kurang dari 21% : Pengunjung sangat tidak puas
- 21 - 45% : Pengunjung tidak puas
- 46 - 70% : Pengunjung cukup puas
- 71 - 90% : Pengunjung puas
- Lebih dari 90% : Pengunjung sangat puas

Adapun hasil dari pengukuran tingkat kesesuaian antara skor kepuasan dengan kepentingan setiap elemen pada koridor Jalan Senopati adalah sebagai berikut.

Tabel 3. Tingkat Kesesuaian Indeks Elemen Koridor di Jalan Senopati

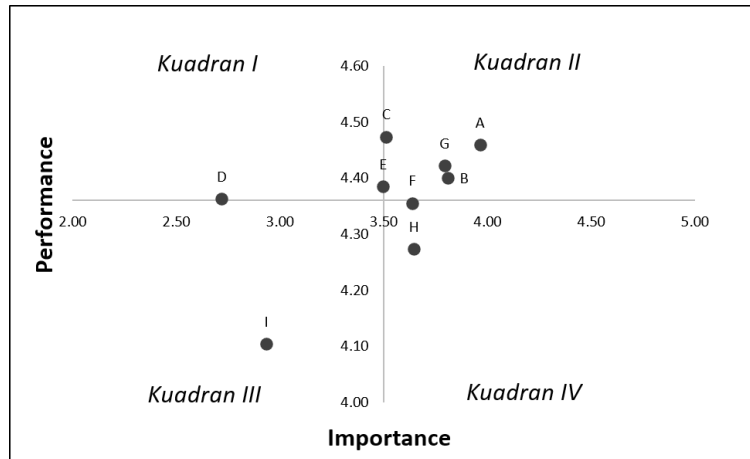
Kode	Elemen	Tingkat Kepuasan	Tingkat Kepentingan	Tingkat Kesesuaian Indeks	Kategori
A	Jalur Pejalan Kaki	3.96	4.46	88.87%	Puas
B	Fasilitas Penyebrangan	3.81	4.40	86.53%	Puas
C	Titik Transportasi Umum	3.51	4.47	78.48%	Puas
D	Lahan Parkir	2.72	4.36	62.31%	Cukup Puas
E	Akses Menuju Bangunan	3.50	4.39	79.73%	Puas
F	Vegetasi	3.64	4.36	83.50%	Puas
G	Pencahayaan Malam	3.79	4.42	85.76%	Puas
H	<i>Street Furniture</i>	3.64	4.27	85.27%	Puas
I	Ruang Terbuka Publik	2.93	4.10	71.48%	Puas
	Rata-rata	3.50	4.36	80.21%	Puas

Sumber : Olahan Penulis, 2023

Hasil akhir dari analisis ini akan dibagi menjadi 4 kuadran dalam diagram kartesius yang memiliki pengertian berbeda dimana hal ini dapat berguna untuk usulan dari setiap elemennya. Berdasarkan tabel dan diagram diatas, dari 9 elemen koridor Jalan Senopati, Terdapat 8 elemen yang pengunjung rasa masih kurang puas dan 1 elemen dirasa tidak puas

yaitu elemen parkir. Pengunjung merasa ketersediaan lahan parkir pada koridor Jalan Senopati masih sangat kurang jika dibandingkan dengan banyaknya kendaraan pengunjung yang berdatangan ke koridor Jalan Senopati, padahal lahan parkir merupakan elemen yang cukup krusial pada koridor komersial.

Selain tingkat kesesuaian, Importance Performance Analysis juga menghasilkan sebuah diagram kartesius dengan sumbu X adalah skor kepuasan dan sumbu Y adalah skor kepentingan. Diagram kartesius terbagi menjadi 4 kuadran, yaitu Kuadran I (Prioritas Utama), Kuadran II (Pertahankan), Kuadran III (Prioritas Rendah), dan Kuadran IV (Berlebihan). Adapun diagram kartesius *Importance Performance Analysis* Jalan Senopati adalah sebagai berikut.



Gambar 7. Diagram Kartesius *Importance Performance Analysis* Jalan Senopati
Sumber : Olahan Penulis, 2023

Kuadran I (Prioritas Utama)

Kuadran I didefinisikan sebagai elemen yang menjadi prioritas utama karena memiliki tingkat kepentingan yang tinggi namun tingkat kepuasan pengunjung rendah. Elemen yang terdapat pada kuadran I adalah lahan parkir.

Kuadran II (Pertahankan)

Kuadran II didefinisikan sebagai elemen yang perlu dipertahankan kinerjanya prioritas utama karena memiliki tingkat kepentingan yang tinggi dan tingkat kepuasan pengunjung tinggi. Beberapa elemen yang terdapat pada kuadran II adalah jalur pejalan kaki, fasilitas penyebrangan, titik transportasi umum, akses menuju bangunan, dan vegetasi.

Kuadran III (Prioritas Rendah)

Kuadran III didefinisikan sebagai elemen yang menjadi prioritas rendah karena memiliki tingkat kepentingan yang rendah namun tingkat kepuasan pengunjung rendah. Elemen yang terdapat pada kuadran I adalah ruang terbuka publik.

Kuadran IV (Berlebihan)

Kuadran IV didefinisikan sebagai elemen yang berlebihan karena memiliki tingkat kepentingan yang rendah tetapi tingkat kepuasan pengunjung tinggi. Elemen yang terdapat pada kuadran ini adalah *street furniture*.

Konsep Penataan

Berdasarkan hasil analisis, perlu dilakukan penataan lebih lanjut terhadap koridor Jalan Senopati. Adapun rekomendasi konsep yang disarankan adalah sebagai berikut.

Tabel 4. Konsep Penataan Jalan Senopati

Variabel	Kriteria Ideal
Jalan Setapak (Walkways)	Melakukan pengaturan terhadap parkir di halaman depan bangunan. Parkir di halaman depan bangunan perlu dipindahkan ke parkir komunal yang tersedia.
Penyebrangan (Crosswalks)	Sudah sesuai dengan kriteria ideal.
Tampak Depan Aktif (Visually Active Frontage)	Halaman depan bangunan perlu dialihfungsikan dari lahan parkir menjadi <i>outdoor refreshment area</i> .
Tampak Depan Tembus Pandang (Physically Permeable Frontage)	Fasad bangunan menggunakan material yang transparan dan halaman depan bangunan dipergunakan sebagai <i>outdoor refreshment area</i> .
Naungan dan Tempat Berteduh (Shade and Shelter)	Melakukan penataan lanskap berupa penempatan jarak titik tanam dan pemilihan pohon yang rindang. Selain itu, melakukan peningkatan fungsi pelayanan TPB Senopati menjadi Halte Senopati.
Blok Pejalan Kaki (Small Blocks)	Sudah sesuai dengan kriteria ideal.
Konektivitas yang Diprioritaskan (Prioritized Connectivity)	Sudah sesuai dengan kriteria ideal.
Penggunaan Pelengkap (Complementary Uses)	Melakukan pengembangan koridor Jalan Senopati sebagai koridor komersial kota.
Akses terhadap Layanan Lokal (Access to Local Services)	Sudah sesuai dengan kriteria ideal.
Kepadatan Jalan Masuk (Driveway Density)	Sudah sesuai dengan kriteria ideal.
Area Jalan (Roadway Area)	Melakukan penataan jalur pejalan kaki, berupa penertiban pedagang kaki lima dan dikumpul di satu lokasi. Selain itu, mengoptimalkan kapasitas parkir komunal yang telah tersedia saat ini ataupun melakukan kerjasama dengan pemilik/pengelola gedung kantor untuk mempergunakan area parkir gedung diluar jam operasional atau di malam hari.

Sumber : Olahan Penulis, 2023

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Jalan Senopati merupakan jalan kolektor sepanjang 1,4 km yang menjadi jalan penghubung dari jalan utama Jl. Jenderal Sudirman dengan Kawasan Mampang Prapatan. Sejak adanya ekspansi Kawasan District 8 SCBD hingga ke Jalan Senopati, perkembangan Koridor Jalan Senopati semakin pesat. Perkembangan yang terjadi membawa fenomena Koridor Jalan Senopati yang mengalami transformasi fungsi bangunan. Koridor Jalan Senopati dibagi menjadi dua segmen yaitu segmen I terbentang dari persimpangan Jl. Patimura dan Jl. Jenderal Sudirman hingga persimpangan Jl. Gunawarman dan segmen II terbentang dari persimpangan Jl. Gunawarman hingga persimpangan Jl. Suryo. Jalan Senopati segmen I memiliki ROW sebesar 17 meter dengan dua lajur berlawanan arah yang masing-masingnya memiliki lebar 3,5 meter. Sedangkan, Jalan Senopati segmen II memiliki ROW sebesar 15 meter dengan dua lajur searah

yang masing-masingnya memiliki lebar 3,5 meter. Kedua segmen tersebut dilengkapi dengan jalur pejalan kaki di sisi kanan dan kirinya.

Berdasarkan hasil identifikasi kondisi fisik jalur pejalan kaki, Jalan Senopati sudah memenuhi 5 dari 11 variabel *Neighborhood Walkability Assessment* diantaranya penyebrangan, blok pejalan kaki, konektivitas yang diprioritaskan, akses terhadap layanan lokal, dan kepadatan jalan masuk. Sedangkan, 6 variabel lainnya memerlukan penataan lebih lanjut. Melalui *Importance Performance Analysis*, terdapat 8 elemen yang pengunjung rasa masih kurang puas dan 1 elemen dirasa tidak puas yaitu elemen parkir. Serta melalui diagram kartesius, didapat 4 kuadran dengan 2 kuadran diantaranya adalah prioritas dalam penataan. Kuadran II yang menjadi prioritas utama yaitu elemen lahan parkir dan kuadran III yang menjadi prioritas rendah yaitu ruang publik.

Saran

Untuk meningkatkan kualitas kondisi fisik jalur pejalan kaki Jalan Senopati Jakarta Selatan sebagai bentuk pendukung koridor komersial, diperlukan pengaturan terhadap penggunaan halaman depan bangunan agar mempermudah akses pejalan kaki menuju bangunan. Salah satu rekomendasi penggunaannya sebagai *outdoor refreshment area*. Selain itu, penataan lahan parkir dan pedagang kaki lima juga dibutuhkan agar area pejalan kaki tidak terhambat serta penataan lanskap agar meningkatkan kenyamanan bagi pengguna jalur pejalan kaki. Untuk menangani permasalahan parkir dapat diselesaikan melalui mengoptimalkan kapasitas parkir komunal yang telah tersedia saat ini, ataupun dapat melakukan kerjasama dengan pemilik/pengelola gedung perkantoran agar dapat mempergunakan area parkir gedung diluar jam operasional atau di malam hari. Hal ini dapat berjalan dengan baik apabila didukung dengan kolaborasi berbagai pemangku kepentingan, seperti pemerintah, pemilik/pengelola bangun, dan masyarakat agar jalur pejalan kaki di Jalan Senopati dapat memberi kesan sebagai ruang publik yang hidup serta mendukung aktivitas komersial yang berlangsung.

REFERENSI

- Institute for Transportation and Development Policy. (2018). *Pedestrians First, Tools For a Walkable City*. New York: ITDP.
- Listokin, D., & Listokin, B. (2000). *Commercial Corridors: The Architecture of Small Business in America*.
- Michaelson, J., Toth, G., & Espiau, R. (2008). *Great Corridors Great Communities*. New York: Project for Public Spaces.
- Moughtin, C. (1992). *Urban Design, Street and Square*. Oxford: Imprint of Elsevier Science.
- Speck, J. (2013). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. North Point Press.

