

STUDI KUALITAS KAWASAN JALUR PEJALAN KAKI DI AREA BERSEJARAH (KAWASAN KORIDOR JALAN JUANDA JAKARTA PUSAT)

Evan Yohanes¹⁾, Suryono Herlambang^{2)*}, B. Irwan Wipranata³⁾

¹⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Evanyhnss@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: suryonoh@ft.untar.ac.id

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

Abstrak

Pedestrian merupakan jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan pejalan kaki yang bersangkutan. Pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*). Dengan peningkatan atau perbaikan pada Jalur pedestrian di Kawasan Ir. H. Juanda Jakarta Pusat diharapkan dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki yang melintas. Jalan Ir. H. Juanda Jakarta Pusat merupakan Jalan dengan kelas Jalan Kolektor yang berada pada Kecamatan Gambir Jakarta Pusat. Kecamatan Gambir Jakarta Pusat merupakan Kecamatan lokasi jalan Ir. H. Juanda berada. Penggunaan lahan yang beragam pada jalan ini memberikan pengalaman berjalan kaki yang menarik, dikarenakan didominasi Perdagangan dan Jasa. Bangunan yang ada sejak zaman dahulu tetap di pertahankan. Selain itu transportasi publik yang tersedia memberikan kita pilihan yang mudah untuk mencapai jalan ini. Peningkatan kualitas Pedestrian Kawasan Ir. H. Juanda Jakarta Pusat dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki, namun harus dilakukan studi apakah keamanan dan kenyamanan dirasakan pejalan kaki yang melintas pada pedestrian ini. Tujuan Penelitian untuk mengetahui pengaruh perbaikan pedestrian terhadap kenyamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode *Importance Performance Analysis*. Penelitian ini mendapatkan komponen yang harus ditingkatkan, serta menggunakan dapat meningkat jika fasilitas yang menunjang di perhatikan dan ditingkatkan.

Kata Kunci: Bangunan bersejarah; jalur pejalan kaki; transit transportasi publik

Abstract

In an effort to support sustainability and increase the feeling of safety and comfort for pedestrians in the Ir. H. Juanda Central Jakarta, there are several aspects that are considered in this study, namely public transportation, pedestrians (including: pedestrian width, crossing points, complementary elements), parking. By increasing or improving the pedestrian paths in the Ir. H. Juanda Central Jakarta is expected to increase interest, comfort and safety for pedestrians passing by. Jalan Ir. H. Juanda, Central Jakarta, is a road with the collector road class in Gambir District, Central Jakarta. Gambir District, Central Jakarta is the busiest sub-district which is famous for Merdeka Square, a large grassy field which has the iconic building of the city of Jakarta, namely the National Monument or Monas. The diverse land uses on this road provide an interesting walking experience, because even though it is dominated by trade and services, buildings that have existed since ancient times are still maintained. Apart from that, the available public transportation gives us an easy option to reach this road. However, improving the quality of pedestrian paths in the Ir area. H. Juanda Central Jakarta is of special interest to be able to increase the comfort and safety of pedestrians and also so that people's interest in walking and using it can increase if the supporting facilities are paid attention to and improved.

Keywords: Historic buildings; pedestrian paths; public transportation transit

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Jalan Ir. H. Juanda dan Pecenongan memiliki ketertarikan tersendiri untuk para pecinta kuliner di Jakarta, memiliki deretan makanan yang banyak saat siang dan bertambah banyak saat malam hari membuat kedua jalan ini tidak pernah sepi pengunjung dan terkadang hal tersebut membuat kemacetan di sekitar Jalan Ir. H. Juanda dan Pecenongan. Selain kuliner, juga terdapat perkantoran, perdagangan dan jasa yang berada di sekitar Jalan Ir. H. Juanda dan Pecenongan yang tentunya menciptakan banyak pergerakan saat hari kerja maupun hari libur. Sebaran Kegiatan yang ada sekitar Jalan Ir. H. Juanda dan Jl Pecenongan cukup beragam. Penulis membagi dalam beberapa jenis kegiatan yaitu kuliner, perdagangan dan jasa, perkantoran, sekolah, titik transportasi dan wisata keagamaan.

Pemanfaatan jalur pejalan kaki di Jalan Pecenongan dan Jalan Ir. H. Juanda dapat dipengaruhi oleh faktor sosial, ekonomi, dan budaya. PKL pada Jalan Pecenongan dapat dianggap sebagai bagian dari kehidupan kota yang hidup dan bervariasi, namun juga dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Sementara itu, jalur pejalan kaki yang lebih baik di Jalan Ir. H. Juanda dapat menarik lebih banyak orang untuk berjalan kaki dan bersantai di area tersebut. Selain itu, pemanfaatan jalur pejalan kaki di Jalan Pecenongan dan Jalan Ir. H. Juanda juga sejalan dengan upaya pemerintah dalam menciptakan kota yang lebih ramah pejalan kaki (*pedestrian-friendly city*) dengan memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan fasilitas yang memadai bagi pejalan kaki. Dengan adanya jalur pejalan kaki yang lebih baik, diharapkan akan mengurangi kemacetan dan polusi udara serta mempromosikan gaya hidup sehat dan aktif.

Rumusan Permasalahan

Dengan adanya peningkatan kualitas pedestrian Jalan Ir. H. Juanda, harusnya terjadi peningkatan rasa aman dan nyaman pejalan kaki, namun hak ini perlu dilakukan studi untuk mengetahui apa yang dirasakan pejalan kaki saat melintas pedestrian Jalan Ir. H. Juanda.

Tujuan

Tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan dan pengalaman pengguna (kualitas permukaan jalan, keamanan, pencahayaan, fasilitas pendukung seperti trotoar, pedestrian *crossing*, tempat istirahat, dan aspek estetika) saat menggunakan jalur pejalan kaki serta transportasi umum di Kawasan Ir. H. Juanda Jakarta Pusat. Berdasarkan teori *Pedestrian First tools for a Walkable City* dari ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) (2018).

2. KAJIAN LITERATUR

Walkability

Konektivitas jaringan pedestrian, keterhubungan dengan moda transportasi lain, keamanan jalur merupakan ciri-ciri yang mempengaruhi faktor personal sebagai fitur eksternal pilihan masyarakat untuk berjalan kaki (Kumar, 2010). Kenyamanan dalam berjalan kaki tentunya dapat dikaitkan dengan tingkat keinginan berjalan kaki yang lebih tinggi (Alfonzo, 2005). Menurut gambaran Slater menggambarkan kenyamanan sebagai keadaan yang menyenangkan dari keharmonisan fisiologis, emosional dan fisik antara tubuh manusia dan lingkungan (Slater, 1985). Fasilitator nya untuk kenyamanan fisik dapat berupa jalan yang memadai, tempat duduk, dan perlindungan dari cuaca) karna ini membuat berjalan menjadi menyenangkan (Sarkar, 2002).

Walkways

Jaringan jalan kaki yang lengkap serta saling menyambung dapat memberikan rasa perlindungan yang jelas dari kendaraan bermotor serta tidak lupa harus dapat diakses oleh semua orang, termasuk penyandang disabilitas. Ini merupakan fitur dasar dari *walkability*.

Penyebrangan

Ini diperlukan untuk menghubungkan jaringan jalan yang berpotongan dengan lalu lintas kendaraan secara aman dan salah satu bagian penting dalam membuat area yang dapat dilalui oleh pejalan kaki serta harus dapat diakses oleh semua orang termasuk penyandang disabilitas.

Bagian Depan yang Aktif Secara Visual dan Dapat ditembus secara fisik

Maksud dari poin ini bertujuan untuk meningkatkan keamanan dari kejahatan di area pejalan kaki melalui pengawasan informal oleh orang-orang di dalam gedung. Ini biasa disebut sebagai "mata di jalan". Serta penggunaan lantai dasar yang aktif menciptakan lingkungan pejalan kaki yang lebih menarik dan aman dari kejahatan.

Naungan dan Tempat Berteduh

Poin ini menjadikan lingkungan yang dapat dilalui dengan berjalan kaki lebih nyaman dan membuat pengguna terlindung dari panas, hujan atau elemen lainnya secara langsung.

Blok Kecil

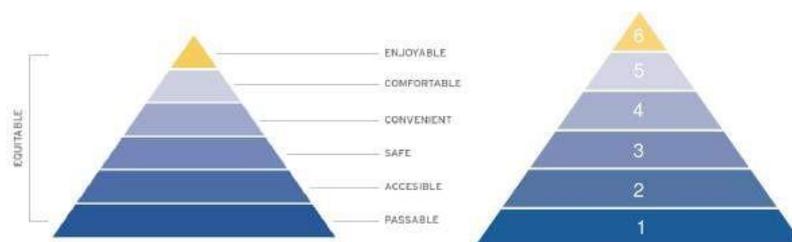
Blok-blok kecil mengurangi jarak perjalanan, sehingga berjalan kaki menjadi lebih nyaman untuk perjalanan. Hal ini juga memiliki keterkaitan dengan jalan pintas.

Konektivitas yang Diprioritaskan

Dalam hal konektivitas sangat penting untuk menunjang kenyamanan dalam berjalan kaki dan harus menjadi prioritas utama daripada moda transportasi bermotor, karna dengan meningkatkan konektivitas jalur pejalan kaki, akan memberikan pengalaman berjalan kaki yang nyaman dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.

Area Jalan Raya

Meminimalkan ruang yang diberikan kepada moda transportasi bertujuan untuk memberikan banyak ruang untuk infrastruktur pejalan kaki, seperti trotoar dan meminimalkan kemacetan dan volume kendaraan yang mengarah pada lingkungan pejalan kaki.



Gambar 1. Hirarki Kebutuhan *Walkability*

Sumber : Michael Flynn, Sam Schwartz Engineering (ITDP Pedestrians)

Sebagai dasar untuk mengembangkan dan memprioritas serta mengetahui kebutuhan dari pengguna. Ciri yang di dapat dari piramida ini berbeda-beda di setiap daerah atau kota tergantung pada pengguna atau orang yang berjalan. Berdasarkan kepentingannya, kebutuhan dapat diuraikan sebagai berikut:

Passable (*Cukup Baik*)

Lingkungan perkotaan yang memungkinkan pejalan kaki secara fisik untuk dapat berjalan dari satu tempat ke tempat lain.

Accesible (*Dapat Diakses*)

Pada poin ini lingkungan perkotaan yang memiliki destinasi yang berada dalam jarak berjalan yang wajar dari asal perjalanan. Pengguna kursi roda dan orang berkebutuhan lainnya tercakup dalam poin *Passable* dan *Safe*. Jadi secara tidak langsung Pada setiap poin nya tetap memperhatikan orang berkebutuhan khusus.

Safe (*Aman*)

Di Poin ini Lingkungan perkotaan memberikan rasa aman pada orang atau pengguna dari kejahatan dan lalu lintas, baik di sepanjang jalur pejalan kaki maupun di seberang jalan.

Convenient (*Tidak Jauh*)

Lingkungan Perkotaan disini mengutamakan jalan kaki dengan meminimalkan waktu yang dibutuhkan untuk berjalan dari titik A ke titik B, khususnya berhubungan dengan moda transportasi lain.

Comfortable (*Nyaman*)

Penyediaan elemen dasar yang bertujuan untuk meminimalkan ketidaknyamanan fisik akibat berjalan kaki, mulai dari keramaian, kelelahan, hujan, terik matahari, dan kegelapan agar pengguna jalur pejalan kaki merasa nyaman.

Enjoyable (*Menikmati*)

Lingkungan Perkotaan menambah unsur Kegembiraan dalam berjalan kaki, lewat hadirnya seni, hiburan, dan fasilitas lainnya. Hal ini untuk menambah pengalaman yang baik bagi pengguna Jalur pejalan kaki.

Healthy Corridor

Berdasarkan Jurnal *Building Healthy Corridors* dari *Urban Land Institute* dalam jurnal ini proyek kegiatan utama ULI mendefinisikan koridor sehat serta mengidentifikasi komponen-komponen yang membentuk koridor sehat holistik dan Kawasan sekitarnya. Aspek yang dilihat berupa:

Tabel 1. Aspek *Healthy Corridor*

Infrastruktur yang lebih baik	<ul style="list-style-type: none"> a. Penyebrangan pejalan kaki yang sering, aman, dan ditandai dengan baik. b. Jalur sepeda yang aman dan ditandai dengan baik. c. Kecepatan lalu lintas yang mengakomodasi pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna lainnya. d. Mengurangi kemacetan lalu lintas. e. Trotoar yang menghubungkan lingkungan yang berdekatan dengan koridor yang tidak terhalang, cukup lebar, untuk pengguna. f. <i>Streetscapes</i> yang mencakup fasilitas untuk kepentingan visual dan keamanan, termasuk tempat duduk, pohon untuk naungan g. Pencahayaan yang meningkatkan jarak pandang dan keamanan bagi pejalan kaki dan pesepeda. h. Fitur yang meningkatkan aksesibilitas untuk semua jenis pengguna, sesuai dengan standar UU atau Peraturan mengenai disabilitas.
-------------------------------	--

Desain dan pola penggunaan lahan yang mendukung kebutuhan masyarakat.	<ul style="list-style-type: none"> a. Lingkungan ritek yang menarik/bervariasi. b. Pilihan perumahan untuk semua tingkat pendapatan . c. Bangunan yang berdekatan atau berdekatan dengan trotoar. d. Strategi parkir yang lebih baik dan parkir bersama. e. Taman dan ruang publik yang berkualitas tinggi. f. Pilihan makanan sehat.
Terlibat dan Mendukung orang-orang yang tinggal, bekerja, dan bepergian di sepanjang jalan atau koridor	<ul style="list-style-type: none"> a. Melibatkan warga dan pemilik bisnis lokal. b. Organisasi yang memfasilitasi peningkatan jangka Panjang dan keterlibatan penduduk. c. Program reguler di ruang kumpul komunitas. d. Akomodasi untuk hewan peliharaan. e. Akomodasi untuk populasi rentan, termasuk anak – anak, lansia, dan penyandang disabilitas. f. Identitas yang jelas, berdasarkan seni dan budaya masyarakat dan didukung oleh program pembuatan tempat yang kreatif. g. Langkah – Langkah untuk mengatasi keselamatan dan persepsi keselamatan.
Keterkaitan dengan bagian lain kota.	<ul style="list-style-type: none"> a. Jaringan jalan multimoda yang terhubung dengan baik. b. Sambungan yang aman dan mudah diidentifikasi, termasuk trotoar dan jalan setapak. c. Transit, termasuk peningkatan layanan bus dan kereta api. d. Infrastruktur sepeda di atau berdekatan dengan koridor.

Sumber: *Institute, Building Healthy Corridors*, 2016

Berdasarkan beberapa aspek di atas, pedestrian tidak bisa dilepaskan dengan adanya koridor, karna melalui koridor yang baik dan sehat maka akan tercipta peningkatan pedestrian yang mengutamakan keselamatan dan menunjang kenyamanan penggunaanya.

Adaptive Reuse

Salah satu upaya dalam melakukan melindungi dan menjaga bangunan bersejarah dengan *adaptive reuse*. Ini dilakukan untuk mengalihfungsikan bangunan lama yang bersejarah menjadi fungsi baru yang bermanfaat bagi masyarakat sekitarnya maupun kawasan. Konsep *adaptive reuse* ini biasa digambarkan sebagai proses yang secara struktural dan fungsi lamanya dikembangkan menjadi fungsi baru agar dapat menjadi wadah kebutuhan dan meningkatkan nilai ekonomi (Austin, 1988). Konsepnya tidak sekedar mengembalikan tampilan fisik arsitektur tetapi juga berupaya menghormati dan mengapresiasi nilai sejarah yang mendasarinya, gaya arsitektur dengan mengubahnya menjadi fungsi baru yang lebih relevan dan bermanfaat. Hal ini akan berdampak positif bagi daerah itu sendiri dan pemerintah daerah.

Di dalam pelaksanaannya, konsep ini mengalami beberapa kendala yang berbeda tergantung persepsi para pemegang kekuasaan dalam pembangunan dan kondisi kawasan. Seperti yang dikemukakan oleh Henehan dan Woodson yang menyatakan bahwa ada beberapa manfaat yang diperoleh dari penerapan konsep *adaptive reuse* pada sebuah kawasan maupun bangunan tua bersejarah, yaitu menjadikan kawasan atau bangunan sebagai sumber sejarah dan budaya dengan tetap mempertahankan nilai-nilai sejarah yang tersirat di dalamnya; Meningkatkan perekonomian masyarakat setempat dengan adanya fungsi baru dari kawasan atau bangunan tersebut.

Parkir

Parkir dibedakan menjadi dua yaitu parkir *on-street* yang berada pada depan bangunan atau memakan badan jalan. Parkir ini yang sering kita jumpai di Kota Jakarta, karena

keuntungannya yaitu kita dapat dengan mudah mencapai apa yang mau kita tuju karena posisi parkir berdekatan dengan apa yang mau kita tuju. Yang kedua ada parkir *off street*, parkir ini tidak memakan atau mengambil badan jalan. Biasanya menggunakan sebuah lahan atau bangunan bertingkat yang difungsikan sebagai parkir. Idealnya tempat parkir ini berjarak tidak lebih dari 300 – 400 meter dari lokasi yang dituju.

3. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif menggunakan *Importance Performance Analysis* untuk menguji kenyamanan dan keamanan berdasarkan teori dari *Institute Transportation Development Policy* (ITDP), sedangkan pendekatan kualitatif digunakan untuk menguji pengaruh bangunan, terhadap pedestrian dengan analisis deskriptif. Pengumpulan data menggunakan metode observasi, wawancara, dan pengumpulan dokumen.

4. DISKUSI DAN HASIL

Kecamatan Gambir Jakarta Pusat merupakan kecamatan tersibuk yang terkenal dengan Lapangan Merdeka, lapangan berumput luas yang memiliki bangunan ikonik Kota Jakarta yaitu Monumen Nasional atau Monas. Dengan luas 7,60 Km² Kecamatan Gambir memiliki 6 kelurahan dengan total kepadatan 12,755/Km² per tahun 2021 kemarin. Dalam kecamatan ini terdapat 2 jalan yang cukup terkenal juga yaitu Jalan Pecenongan dan Ir. H. Juanda atau yang lebih dikenal dengan nama Juanda. Kedua jalan ini memiliki banyak fasilitas umum seperti hotel, restoran, dan kawasan bisnis. Namun, latar belakang pemanfaatan jalur pejalan kaki di kedua jalan ini cukup berbeda.



Gambar 2. Peta Batasan Objek Studi

Sumber : Olahan Penulis, 2023

Kecamatan Gambir memiliki batas-batas geografis wilayah administrasinya. Berikut merupakan batas wilayah dari Kecamatan Gambir: Batas Utaranya adalah Jl. Sukarjo Wiryopranoto dan Jl. Kyai Haji Zainul Arifin; batas timur Stasiun Kereta Juanda dan Kali Ciliwung, Kecamatan Sawah Besar serta Senen; batas selatan Jl. Kebon Sirih dan Jl. Jati Baru Raya; dan batas baratnya adalah Kali Ciliwung, Kecamatan Grogol Petamburan dan Grogol Petamburan.

Aksesibilitas dan Transportasi Umum

Jalan Ir. H. Juanda Jakarta Pusat memiliki Panjang sepanjang 1.2 Km dan memiliki dua kelurahan yaitu Kelurahan Kebon Kelapa, Gambir, Jakarta Pusat dan Pasar Baru, Sawah Besar, Jakarta Pusat. Jl. Ir. H. Juanda termasuk dalam kelas jalan kolektor. Terdapat jalan-jalan kecil di sekitar Jalan Ir. H. Juanda antara lain Jalan Ir. H. Juanda III, Jalan Pecenongan, Jalan Ir. H. Juanda II, Jalan Ir. H. Juanda I, Jalan Pintu Air Raya. Selain jalan kecil, Jalan Ir. H. Juanda Jakarta Pusat juga memiliki dua persimpangan utama, yaitu persimpangan Harmoni, dari arah Jalan Hayam Wuruk dan Jalan Suryoparanoto menuju Jalan Ir. H. Juanda. Persimpangan Pintu air dari Jalan Ir. H. Juanda berputar balik ke arah Jalan Veteran dan Jalan Ir. H. Juanda menuju Jalan Pos. Dari segi aksesibilitas Pedestrian di Jalan Ir. H. Juanda dapat diakses dari 8 jalan utama, berikut merupakan penjelasan mengenai aksesibilitas menuju Jalan Ir. H. Juanda. Akses dari Jalan Harmoni, akses dari Jalan Majapahit, akses dari Jalan Ir. H. Juanda III, akses dari Jalan Pecenongan, akses dari Jalan Kingkit I, akses dari Jalan H. Juanda I, akses dari Jalan Pintu Air, akses dari Jalan Veteran, akses dari Jalan Pintu Air Raya. Untuk menjangkau Jalan Ir. H. Juanda, Pengunjung dapat menggunakan transportasi umum dari berbagai moda dengan rute yang beragam, di antaranya:

Tabel 2. Transportasi Umum

Jenis Titik Transportasi	Nama	Rute yang Dilayani
Halte Bus	Pecenongan	Koridor 2 Pulo Gadung – Monas (PP) Koridor 3 Kalideres – Monas Koridor 5C PGC – Juanda
	Juanda	Koridor 5H Harmoni – Ancol Koridor 7F Juanda – Kp. Rambutan Koridor 8 Lebak Bulus – Pasar Baru
Stasiun KRL	Juanda	Jakarta Kota – Bogor (PP) Jakarta Kota – Bekasi (PP)



Gambar 3. Peta Titik Transportasi Umum
Sumber: Olahan Penulis, 2023

Penggunaan Lahan Eksisting

Pada lokasi objek studi dan sekitarnya penulis menemukan penggunaan lahan yang bervariasi atau beragam, yang terdiri dari hunian, perdagangan dan jasa, perkantoran, pemerintahan, sarana prasarana umum, dan lahan kosong.

Tabel 2. Luas dan Persentase Penggunaan Lahan Eksisting

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase
1	Hunian	0,00	0,01%
2	Lahan Kosong	1,18	7,29%
3	Pemerintahan	0,64	3,96%
4	Perdagangan dan Jasa	10,90	67,55%
5	Perkantoran	0,34	2,13%
6	SPU	3,07	19,05%
	Jumlah	16,13	100%

Sumber: Olahan Penulis, 2023

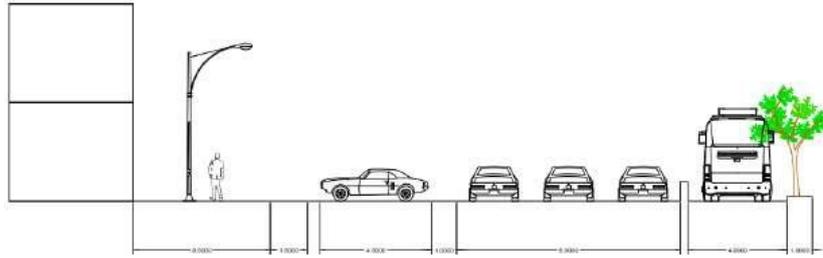


Gambar 4. Potongan Jalan 1

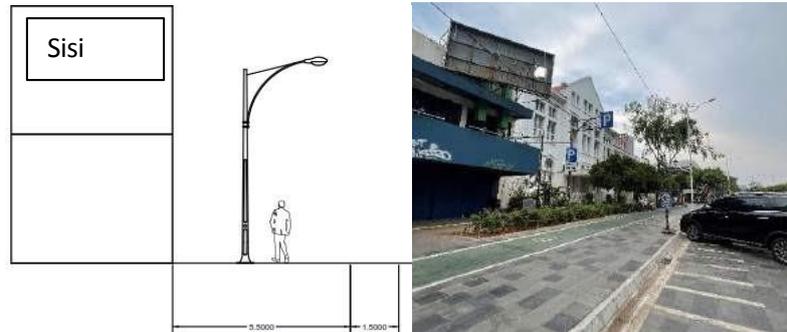
Sumber : Olahan Penulis, 2023

Karakteristik Jl. Ir. H.Juanda

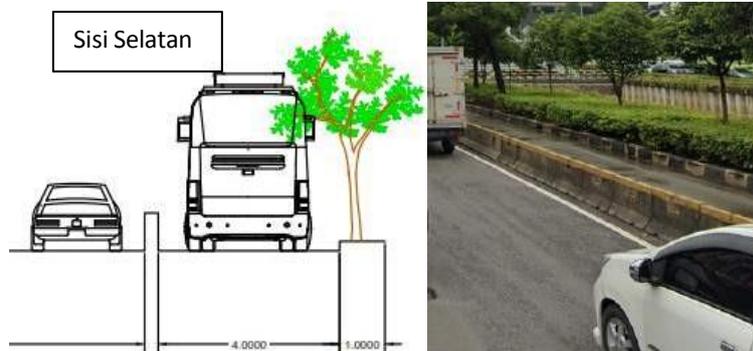
Pada potongan jalan 1 memiliki ROW 26.5 meter dengan pedestrian yang cukup lebar selebar 5.5 meter dengan 3 lajur memiliki satu arah yang berujung pada Jalan Gunung Sahari. Jalur sepeda berada berdampingan dengan pedestrian selebar 1.5 meter.



Gambar 5. Potongan Jalan 1
Sumber: Olahan Penulis, 2023



Gambar 6. Potongan dan Foto Pedestrian Jalan 1 Sisi Utara
Sumber: Olahan dan Dokumentasi Penulis, 2023



Gambar 7. Potongan Jalan 1 Sisi Selatan
Sumber: Olahan dan Dokumentasi Penulis, 2023

Aktivitas yang biasa terjadi di jalur pejalan kaki di hari kerja biasa di lalui oleh pekerja kantor atau pekerja di sekitar objek studi. Akses terdekat untuk mengakses segmen I ini dapat menggunakan Trans Jakarta dan turun di Halte Pecenongan. Pada segmen ini lokasi parkir mobil langsung berada di depan dari gedung tanpa memakan jalur pejalan kaki. Elemen pelengkap yang ada pada jalan ini berupa lahan parkir *on street* langsung berada di depan bangunan serta bangku dengan atap agar membuat pengguna nyaman duduk dan menunggu. Bagian lanskap pada jalur pejalan kaki Jl. Ir. H. Juanda memiliki jalur sepeda yang menyatu dengan jalur pejalan kaki sampai dengan persimpangan Jl. Pecenongan.



Gambar 8. Parkir *On-Street* Mobil, Motor, dan *Shelter*
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023

Setelah itu jalur sepeda menyatu dengan lajur kendaraan bermotor dengan ROW 2 meter. Sedangkan untuk vegetasi atau penghijauan yang ada sepanjang jalan ini berupa pepohonan yang tumbuh di sepanjang jalur pejalan kaki dan sedikit tanaman perdu.



Gambar 9. Jalur Sepeda di pedestrian
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023

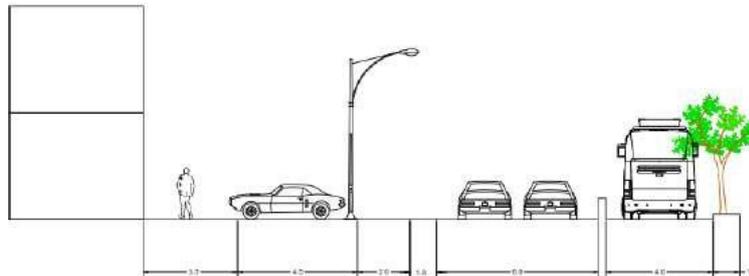


Gambar 10. Tanaman Perdu di sepanjang pedestrian
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023



Gambar 11. Jalur sepeda di Lajur Kendaraan Bermotor
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023

Terdapat sedikit perbedaan lanskap pada Jl. Ir. H. Juanda setelah persimpangan Pecenongan sampai stasiun Kereta Juanda.



Gambar 12. Lanskap Setelah Persimpang Pecenongan sampai Stasiun Kereta Juanda
Sumber : Olahan Penulis, 2023

Pedestrian pada bagian ini lebih kecil yaitu 3.5 meter, memiliki 2 lajur dengan ukuran 3 meter serta 1 lajur yang hanya dengan lebar 1 meter karna dipotong dengan jalur sepeda selebar 2 meter.



Gambar 13. Potongan dan Foto Jalur Pejalan Kaki dan Jalur Sepeda
Sumber: Olahan dan dokumentasi penulis, 2023

Aktivitas yang biasa terjadi di jalur pejalan kaki di hari kerja biasa di lalui oleh pekerja kantor atau pekerja di sekitar objek studi. Namun pada hari libur biasa banyak pengunjung yang datang untuk menikmati kuliner di sekitar segmen ini. Akses terdekat untuk mengakses segmen II ini dapat menggunakan Transjakarta dan turun di Halte Pecenongan atau Halte Juanda dan juga jika menggunakan KRL dapat turun di Stasiun Juanda.

Elemen pelengkap yang ada pada jalan ini berupa lahan parkir *on street* langsung berada di depan

bangunan serta bangku dengan atap agar membuat pengguna nyaman duduk dan menunggu. Terdapat juga titik transportasi umum berupa Halte Transjakarta Pecenongan, Halte Transjakarta Juanda dan juga Stasiun Kereta Juanda. Pada Halte Transjakarta Juanda terkoneksi dengan jembatan penyeberangan ke Stasiun Kereta Juanda sehingga memudahkan pengguna dengan tidak menyebrang di jalan.



Gambar 14. Shelter

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023



Gambar 15. Bangku

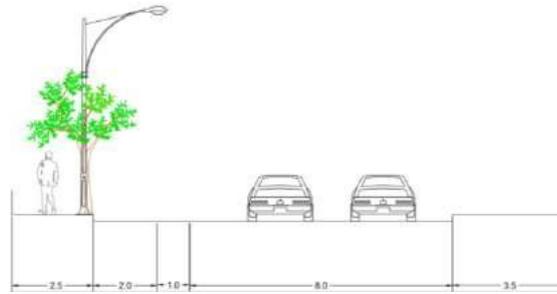
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023



Gambar 16. Zebra cross Halte Pecenongan

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023

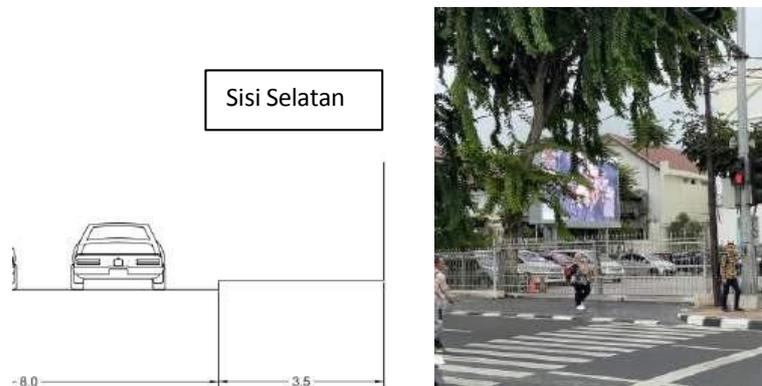
Setelah Stasiun Kereta Juanda memiliki sedikit perubahan juga terhadap lanskap yang ada yaitu pedestrian dengan lebar 2.5 meter yang cukup kecil dengan tanaman dan bersebelahan dengan jalur sepeda selebar 2 meter. Antara jalur sepeda dan lajur kendaraan bermotor diberikan pembatas berupa corn.



Gambar 17. Lanskap Setelah Stasiun Kereta Juanda
Sumber : Olahan Penulis, 2023



Gambar 18. Potongan dan Foto Jalur Pejalan Kaki Setelah Stasiun Juanda Sisi Utara
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023



Gambar 19. Potongan dan Foto Jalur Pejalan Kaki Setelah Stasiun Juanda Sisi Selatan
Sumber : Olahan Penulis, 2023

Bagian ini memiliki campuran dominasi antara SPU yaitu sekolah Santa Ursula dan Gedung Kesenian Jakarta dengan Perdagangan dan Jasa yaitu Pos Bloc yang berada di Gedung Filateli yang bersebelahan dengan Gedung Kesenian Jakarta yang mempunyai nilai sejarah dan daya tarik untuk di kunjungi.

Tabel 3. Kesimpulan dan Aspek

Aspek	Kesimpulan	Rekomendasi Perencanaan
<i>Convenient</i>	Jalan Ir. H. Juanda merupakan Jalan yang strategis dikarenakan banyaknya pertemuan ruas Jalan yang terhubung dengan jalan ini karena letak nya yang berada di Tengah kota.	Perlu adanya peningkatan jalur pedestrian berupa menghubungkan antar pedestrian yang berada di masing-masing ruas jalan untuk terhubung dengan pedestrian Ir. H. Juanda Jakarta Pusat.
<i>Passable dan Accesible</i>	Keberadaan stasiun KRL dan halte bus sudah cukup menjangkau seluruh bagian dari Jalan Ir. H. Juanda Jakarta Pusat.	-
<i>Safe dan Comfortable</i>	Berbagai aktivitas tersedia pada Kawasan ini, menciptakan daya tarik bagi pengunjung yang beragam dan membuat pergerakan pada Kawasan ini cukup fluktuatif. Titik pencahayaan minim pada malam hari.	Belum terdapat area bagi para pengguna jalur pejalan kaki untuk duduk bersantai dengan layak dan aman, maka perlu diperbanyak <i>shelter</i> karna memiliki tempat duduk dan atap yang melindungi pengguna dari panas atau hujan. Peningkatan titik pencahayaan untuk malam hari untuk meningkatkan rasa keamanan bagi pejalan kaki.
<i>Enjoyable</i>	Banyak nya pengendara yang masih naik ke jalur pejalan kaki saat terjadi kemacetan. Motor yang masih diparkirkan pada jalur pejalan kaki. PKL yang tidak tertata dengan rapi.	Menambah pembatas pada jalur pejalan kaki agar kendaraan bermotor tidak naik ke jalur pejalan kaki Penambahan titik parkir <i>On-Street</i> untuk motor agar tertata dengan baik. Merapikan PKL pada jalur pedestrian agar terlihat rapi dan tidak mengganggu jalur pejalan kaki.

Sumber: Olahan Penulis, 2023

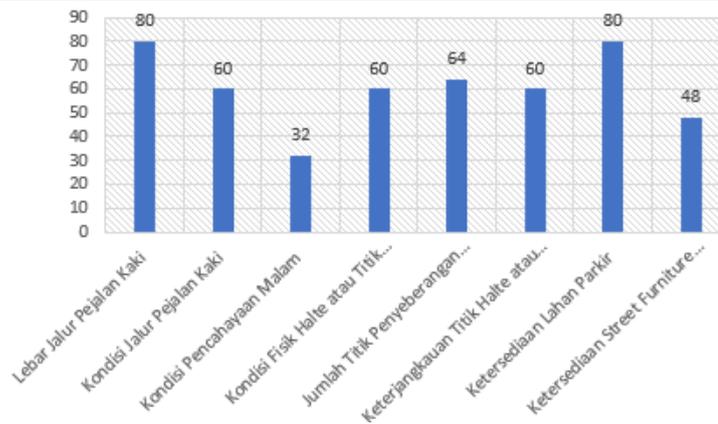
Prefensi dan Persepsi Pengunjung

Preferensi dan persepsi pengunjung diukur berdasarkan hasil kuesioner dengan metode *Importance Performance Analysis*. Analisis membandingkan tingkat kepentingan dengan tingkat kepuasan pengunjung koridor Jalan Juanda berdasarkan beberapa 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 3 kriteria penilaian tingkat kesesuaian pengunjung, diantaranya tingkat kesesuaian pengunjung > 100%, berarti kualitas kawasan Ir. H. Juanda sudah sangat memuaskan dan telah melebihi apa yang dianggap penting oleh pengunjung; tingkat kesesuaian pengunjung = 100%, berarti kualitas kawasan Ir. H. Juanda sudah memuaskan dan telah memenuhi apa yang dianggap penting oleh pengunjung; tingkat kesesuaian pengunjung < 100%, berarti kualitas Kawasan Ir.H. Juanda belum memuaskan dan belum memenuhi apa yang dianggap penting oleh pengunjung. Sedangkan, dalam tingkat kesesuaian < 100% dapat dibagi menjadi 3 kategori, yaitu 0 - 32% : Pengunjung sangat tidak puas; 33-65% : Pengunjung tidak puas; 66-99% : Pengunjung kurang puas. Adapun hasil dari pengukuran tingkat kesesuaian antara skor kepuasan dengan kepentingan setiap elemen pada Kawasan Ir. H. Juanda adalah sebagai berikut.

Tabel 4. Hasil *Importance Performance Analysis* Koridor Jalan Juanda

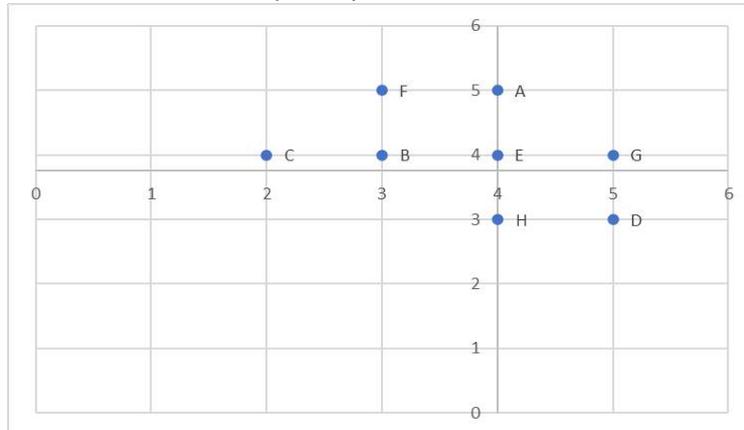
Kode	Elemen	Tingkat Kepuasan	Tingkat Kepentingan	Gap	Tki	Kategori
A	Lebar Jalur Pejalan Kaki	4	5	1	80%	Puas
B	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	3	4	1	60%	Cukup Puas
C	Kondisi Pencahayaan Malam	2	4	2	32%	Tidak Puas
D	Kondisi Fisik Halte atau Titik Pemberhentian Bus	5	3	-2	60%	Cukup Puas
E	Jumlah Titik Penyeberangan Pejalan Kaki	4	4	0	64%	Cukup Puas
F	Keterjangkauan Titik Halte atau Titik atau Stasiun	3	5	2	60%	Cukup Puas
G	Ketersediaan Lahan Parkir	5	4	-1	80%	Puas
H	Ketersediaan <i>Street Furniture</i> (<i>Garden Bench</i> , Tempat Sampah, Lampu, dll)	4	3	-1	48%	Tidak Puas



Sumber: Olahan Penulis, 2023

Analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) Koridor Jalan Juanda memberikan pemahaman rinci mengenai penilaian elemen-elemen kunci kawasan sesuai dengan harapan dan kebutuhan pengunjung. Hasil evaluasi seperti kepuasan dan kepentingan menunjukkan bahwa kesesuaian banyak elemen berbeda-beda. Elemen "Lebar Jalur Pejalan Kaki" dan "Jumlah Titik Penyeberangan Pejalan Kaki" mendapatkan penilaian "Puas" dengan Tingkat Kesesuaian (TKI) 80% dan 64% masing-masing, menunjukkan bahwa pengunjung merasa puas dan merasa elemen-elemen tersebut sudah memenuhi kebutuhan mereka. Namun, elemen seperti "kondisi jalur pejalan kaki", "kondisi pencahayaan malam", dan "keterjangkauan titik halte atau stasiun" mendapat penilaian "kurang puas" dengan tingkat kesesuaian di bawah 66%. Sementara itu, elemen seperti "kondisi fisik halte atau titik pemberhentian bus", "ketersediaan lahan parkir", dan "ketersediaan *street furniture*" dinilai sebagai "tidak puas" dengan tingkat kesesuaian di bawah 65%. Penilaian ini menunjukkan bahwa kualitas beberapa elemen belum sepenuhnya memenuhi harapan dan kebutuhan pengunjung kami sehingga memerlukan perhatian lebih lanjut untuk meningkatkan kualitasnya. Informasi dari analisis ini dapat memberikan dasar bagi para pemangku kepentingan untuk mengidentifikasi area prioritas yang perlu diperbaiki guna meningkatkan pengalaman pengunjung dan memenuhi harapan penggunaan Koridor Jalan Juanda.

Gambar 20. Gap Analysis Koridor Jalan Juanda

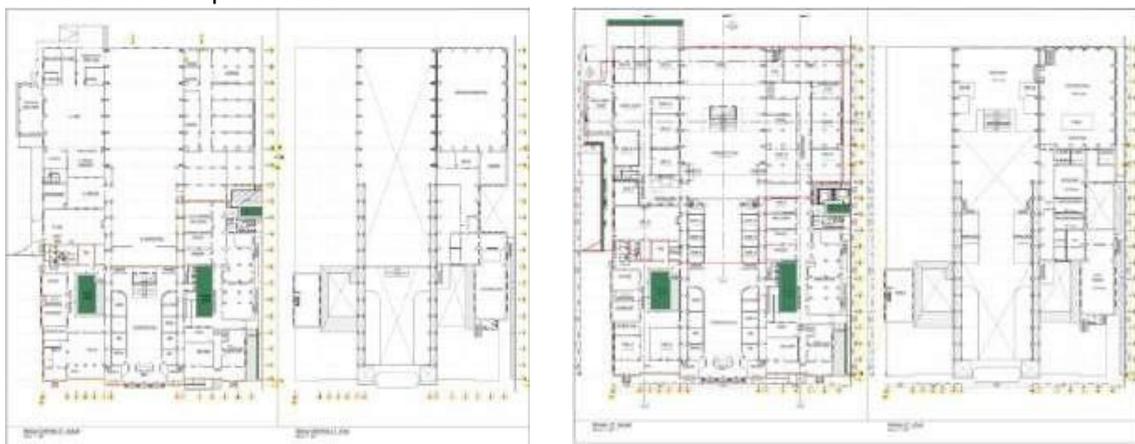


Sumber: Olahan Penulis, 2023

Kuadran I (Prioritas Utama) 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 kondisi jalur pejalan kaki, kondisi pencahayaan, dan keterjangkauan titik halte dan stasiun. Kuadran II (Pertahankan) 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 Lebar jalur pejalan kaki, jumlah titik penyebrangan, dan ketersediaan lahan parkir. Kuadran IV (Berlebih) 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* dan kondisi fisik halte atau stasiun.

Adaptive Reuse

Dalam melakukan proses restorasi bangunan filateli, sudah ada ketentuan dalam peraturan daerah terkait. Apabila tahap persetujuan pemugaran bangunan dilaksanakan setelah rapat TSP, maka akan ditentukan struktur bangunan berdasarkan rencana tapak eksisting dan rencana tapak pasca konstruksi apabila bangunan bersejarah tersebut dimanfaatkan dengan menggunakan metode konstruksi *adaptive reuse* akan ditentukan (Rahayu, 2023). Apakah ada perubahan selama perbaikan.



Gambar 21. Denah Eksisting Lantai Dasar dan Lantai Atas

Sumber: PT Arga Calista Desain, 2023

Denah kanan menunjukkan bahwa denah lantai dasar yang diberi tanda garis merah merupakan bagian yang dipugar pada tahap pertama pengembangan gedung filateli menjadi blok pos. Tahap kedua adalah bagian tanpa satu garis merah. Dari bagian ini terlihat ruangan tersebut masih digunakan sebagai bagian dari pengelolaan pelayanan Pos Indonesia. Blok ini berisi kantor administrasi, koperasi, gudang dan ruang pelayaran perusahaan, dan pada denah lantai atas masih terdapat ruang terbuka yang belum terpakai, sebagian akan digunakan sebagai lapangan bulu tangkis, ruang kantor dan gudang. Pada denah kanan, denah ini menunjukkan adanya perubahan denah pada proyek Pos-Bloc tahap kedua karena adanya pekerjaan renovasi pada lantai dasar dan loteng. Ruang administrasi lama direnovasi sebagai pusat komunitas, dan bangku-bangku juga dipasang untuk pengunjung. Area bongkar muat EMPC telah direnovasi dan diubah menjadi teras lobi timur, dan area *outdoor* timur yang sebelumnya hanya berupa lorong kosong yang tidak terpakai kini disulap menjadi lorong dengan penambahan tanaman dan bangku pengunjung. Nantinya, pada denah lantai atas terlihat ruangan-ruangan yang sebelumnya tidak terpakai sedang direnovasi, seperti mengubah bekas lapangan bulu tangkis menjadi gedung budaya, serta memanfaatkan kantor dan gudang sebagai ruang furnitur pengunjung. Itu dibuat dengan menambahkan ruang seniman, ruang konferensi, dan ruang penyimpanan ke aula budaya. Analisis hasil perencanaan lokasi sebelum dan sesudah penerapan metode *adaptive reuse* pada bangunan filateli bersejarah menunjukkan bahwa struktur tata ruang bangunan filateli tidak mengalami perubahan. Hanya denah bangunannya saja yang diubah, penataan ruangan pun berangsur-angsur diubah.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari pembahasan yang sudah penulis kumpulkan, Kawasan Ir. H. Juanda memberikan daya tarik sendiri dikarenakan fungsi atau aktivitas yang beragam membuat orang yang datang mendapatkan rasa yang berbeda saat mengunjungi kawasan ini. Pemenuhan 7 aspek yang menjadi dasar penting untuk menunjang keberagaman yang ada di kawasan Ir. H. Juanda karena itu akan mendukung kemajuan dari berbagai aspek, mulai dari perekonomian hingga sosial. Hal ini bertujuan untuk memaksimalkan fungsi jalur pejalan kaki di kawasan ini agar ramah terhadap pejalan kaki. Selain itu dengan adanya bangunan bersejarah yang difungsikan sebagai area komersial atau ruang publik memberikan daya tarik baru dan menghidupkan kembali bangunan bersejarah yang ada pada kawasan ini dan membuat adanya daya tarik pengunjung ke kawasan ini.

Saran

Peningkatan infrastruktur dan merapikan kawasan lingkungan Ir. H. Juanda menjadi salah satu upaya agar dapat memberikan pelayanan yang baik bagi pengguna. Transportasi umum yang sudah diberikan peningkatan lewat persebaran titik transportasi yang menjangkau dan pembangun JPO antara Stasiun Juanda dan Halte Juanda menjadi awal yang baik untuk meningkatkan konektivitas dan kemudahan mengakses Kawasan Juanda. Selain itu Mempertahankan bangunan bersejarah dan merenovasi dengan mempertahankan struktur bangunan tersebut dapat memberikan daya tarik bagi pengunjung. Selain itu merubah fungsi bangunan bersejarah menjadi ruang publik akan memberikan dampak yang baik untuk peningkatan aspek perekonomian bagi sekitar.

REFERENSI

- Abbas, S. (2000). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghaliah Indonesia.
- Austin, R.L., Woodcock, D.G., Steward, C., Forrester, R.A. (1988). *Adaptive Reuse: Issue and Case Studies in Building Preservation*. Van Nostrand Reinhold.

- Bromley, B. R., & J, T. C. (1993). *Retail Change: Contemporary Issues*. Biddles Ltd, King's Lynn and Guildford.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public Spaces, Urban Spaces*. Oxford: Architectural Press.
- Institutue, U. L. (2016). *Building Healthy Corridors*. Washington DC: Urban Land Institute.
- Institute for Transportation and Development Policy. (2018). *Pedestrians First, Tools For a Walkable City*. New York: ITDP.
- Kumar, R. (2010). *Walkability of Neighborhoods: a Critical Analysis of the Role Played by Zoning*. Tesis. University of Cincinnati
- Moughtin, C. (1992). *Urban Design, Street and Square*. Oxford: Imprint of Elsevier Science.
- Oswan, Benlin, D., Arifin, & Sigit, L. (2013). Fungsi Pedestrian Jalan Tunjungan dari Sirkulasi ke Rekreasi: Studi Kasus Berdasarkan Kesejarahan. *Journal of Architecture and Build Environment, Vol. 40, No.2*.
- Pratama, & Eka, I. A. (2014). *Smart City Beserta Cloud Computing dan Teknologi-teknologi Pendukung Lainnya*. Bandung: Informatika.
- Rahayu, T. &. (2023). Penerapan Metode Adaptive Reuse pada Bangunan Cagara Budaya Gedung Filateli Jakarta Pusat. *Arjuna, Vol.7 No.2* 45-57.
- Sarkar, S. (2002). Qualitative Evaluation of Comforts Needs in Urban Walkways in Major Activity Centers. *Transportation Quarterly* 57(4), 39-59.
- Shamsuddin, S., Hassan, N.R.A., Bilaymin, S.F.I., (2012). Walkable Environment in Increasing the Liveability of a City. *Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 50*, 167-178.
- Slater, K. (1985). *Human Comfort*. Springfield: Charles C. Thomas Publisher.
- Team, W. (2013, May 4). *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Retrieved from <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>