



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk mengubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebayoran Lama merupakan kawasan yang dikenal sebagai pusat kegiatan ekonomi di kawasan Kebayoran Lama. Pasar Kebayoran Lama menawarkan banyak kegiatan ekonomi yang berfokus pada kebutuhan sehari-hari, mulai dari berjualan sayur, daging, pakaian hingga perhiasan. Jalan Kebayoran Lama memiliki letak yang strategis karena dekat dengan rumah warga, 200 meter dari Stasiun KRL Kebayoran dan 1,5 km dari Mall Gandaria City (Gambar 1.1). Area Kebayoran Lama merupakan kawasan yang menarik untuk dibahas karena memiliki banyak potensi dari kawasan seperti memiliki lokasi yang strategis, kepadatan & keaktifan kawasan tinggi, dan lokasinya yang berdampingan dengan area pasar dan stasiun Kebayoran.



Lokasi Penelitian
Area Kebayoran Lama

- | | | | |
|---|-------------------------|---|---------------------|
|  | Stasiun
kebayoran |  | Area rumah
warga |
|  | Pasar Kebayoran
Lama |  | Gandaria
City |

Gambar 1. 1 Konteks Kawasan Kebayoran Lama

(Sumber: cadmapper dan pengolahan gambar oleh penulis, 2023)



Gambar 1. 2 Kondisi Kawasan dan Pengguna Kawasan Kebayoran Lama

(Sumber: google maps, olahan penulis, 2023)

Kebayoran Lama terbagi menjadi beberapa bagian, di sekitar area perancangan terdapat 3 kelurahan yang saling berdekatan yaitu Kelurahan Cipulir, Kelurahan Kebayoran Lama Utara, dan Kelurahan Grogol Selatan. Area yang dirancang oleh penulis termasuk dalam Kelurahan Kebayoran Lama. Kelurahan Kebayoran Lama memiliki luas 175,22 Ha dengan kepadatan penduduk 277 jiwa/Ha. Fungsi kawasan terdiri dari 80% perumahan & pekarangan, 10% perkantoran / industri, 5% fasilitas umum, dan 5%

peruntukan lainnya. Penduduk Kelurahan Kebayoran Lama mayoritas berasal dari Jakarta (betawi). Pekerjaan sebagian besar dari warga sekitar adalah sebagai wiraswasta (membuka toko/usaha), pedagang dan supir angkutan/kendaraan umum, sedangkan pegawai kantor datang dari daerah lain (komuter). Kelurahan Kebayoran Lama Utara terdiri dari 10 Rukun Warga (RW) -> 102 Rukun Tetangga (RT) -> 13.480 KK Kepala -> jumlah penduduk 48.486 jiwa (Juli 2018) -> WNI laki-laki 24.655 jiwa & WNI perempuan 23.808 jiwa dan WNA laki-laki 16 jiwa & WNA perempuan 7 jiwa. Kultur budaya masyarakat agamis dengan didominasi oleh penduduk beragama Islam (90%).



Gambar 1.3 Peta Perluasan Aktivitas Berdagang pada Pasar Kebayoran Lama

(Sumber: google maps, olahan penulis, 2022)

Peta perluasan kegiatan berdagang terjadi seperti yang digambarkan pada gambar 1.3. Pusat kegiatan berdagang pada area Kebayoran Lama terletak pada bangunan pasar Kebayoran Lama yang berada di di tengah kawasan pasar. Pada awalnya, kegiatan berdagang hanya dilakukan di dalam area bangunan gedung pasar, namun kini kegiatan jual beli telah meluas hingga Jalan Kebayoran Lama. Kondisi perluasan pasar kemungkinan besar disebabkan oleh beragamnya jenis barang yang dijual di pasar, pada area bangunan pasar mayoritas dipenuhi oleh pedagang kebutuhan sehari-hari sedangkan pada area perluasan pasar memiliki jenis dagangan yang lebih bervariasi. Pasar Lama Kebayoran terbagi menjadi tiga bagian berdasarkan jenis dan

pengelolaan pasar, yaitu Bangunan Pasar (Pasar Dagang Resmi, oleh PD. Pasar Jaya), Perluasan Pasar Khusus (Pasar Dagang Informal RW 01) dan perluasan aktivitas pasar di pinggir jalan (Pasar Informal pasar jalanan). Bangunan pasar yang dikelola oleh PD. Pasar Jaya berupa gedung 2 lantai.



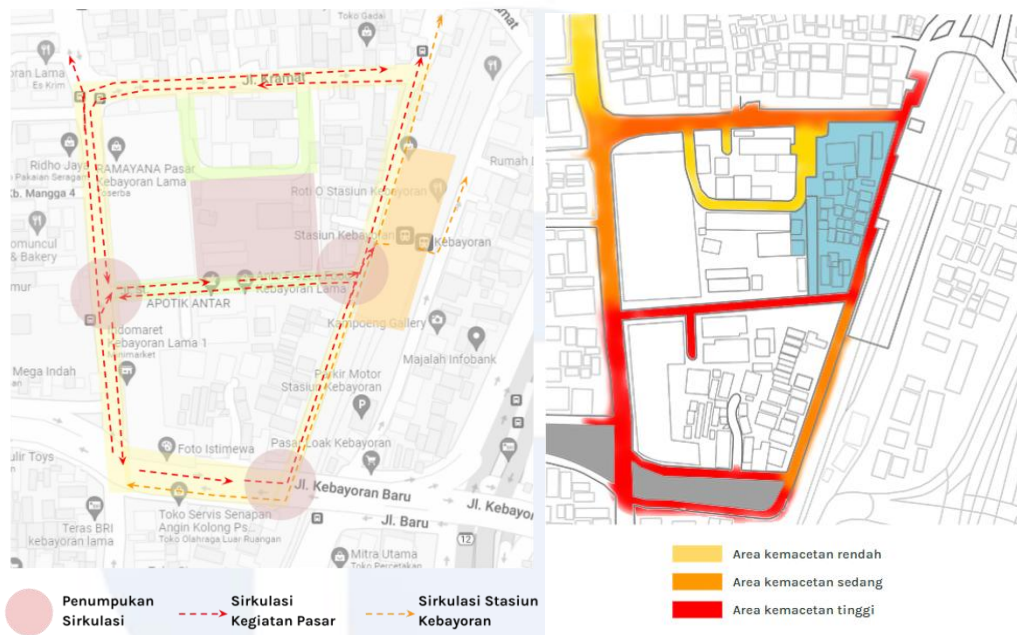
Gambar 1. 4 Lokasi Perancangan dengan Pasar dan Stasiun Kebayoran

(Sumber: google maps, olahan penulis, 2023)

Keberadaan pusat kegiatan ekonomi dan pusat kegiatan transportasi yang saling berdampingan bisa menjadi potensi kawasan untuk menjadi selalu aktif dan sering digunakan oleh masyarakat, namun hal ini juga bisa menjadi masalah apabila terjadi penumpukan sirkulasi yang menyebabkan kemacetan. Penulis akan merancang area pada Jalan Kebayoran Lama, berfokus pada Jl. Kebayoran Lama bagian barat dari Stasiun Kebayoran (gambar 1.4). Pemilihan lokasi tersebut karena pada Jalan tersebut banyak dilalui oleh berbagai moda transportasi dan berlokasi strategis sebagai tempat transit dan transisi dengan area pasar. Berdasarkan observasi yang telah dilakukan oleh penulis, didapatkan bahwa Jalan Kebayoran Lama selalu ramai hampir 24 jam dengan waktu aktif pada *weekdays* mulai dari pukul 13.00 - 08.00 dan pada *weekend* mulai dari pukul 10.00 - 08.00. Pada rentang waktu tersebut terjadi banyak kegiatan di Jalan Kebayoran Lama mulai dari sirkulasi kendaraan, pedestrian, perdagangan, hingga jajanan kuliner.

Pada area Jalan Kebayoran Lama terdapat banyak kantong kegiatan mulai dari berdagang, berkumpul, makan, dan berjalan kaki. Dengan pengelolaan yang baik, keberadaan pasar pada Jalan Kebayoran Lama bisa memiliki potensi yang baik sebagai area interaksi publik. Namun nyatanya, saat ini Jalan Kebayoran Lama masih memiliki banyak masalah salah satunya yaitu tingginya keaktifan kawasan yang menyebabkan

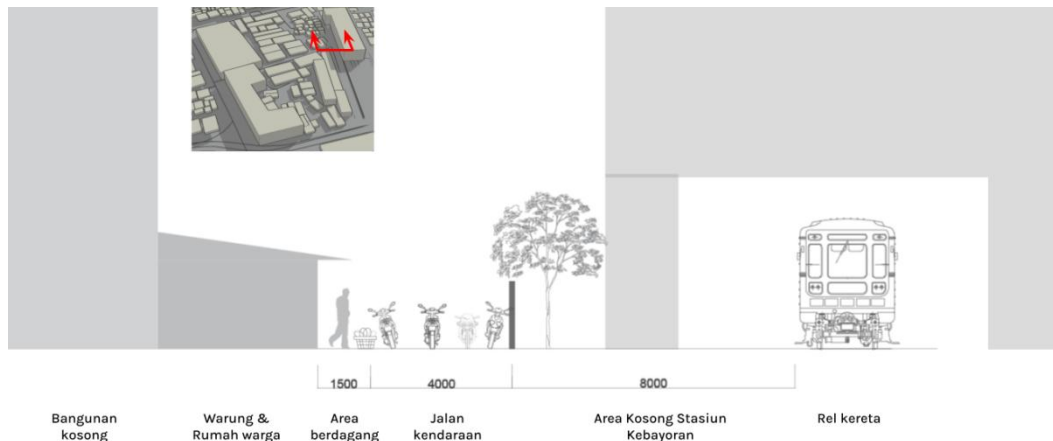
adanya penumpukan sirkulasi terutama pada kendaraan bermotor.



Gambar 1. 5 Pemetaan Penumpukan Sirkulasi Kendaraan pada Jalan Kebayoran Lama

(Sumber: google maps, olahan penulis, 2023)

Kondisi jalan yang tidak terlalu lebar dan tanpa adanya area khusus *drop off* membuat sering terjadi adanya penumpukan terutama pada area akses masuk menuju area stasiun. Penumpukan sirkulasi juga terjadi pada 2 titik lainnya yaitu pada sisi barat dan selatan kawasan (Gambar 1.5). Jalan Kebayoran Lama memang memiliki tingkat kepadatan yang cukup tinggi, namun pada area yang ditandai dengan lingkaran merah memiliki tingkat kemacetan yang paling tinggi. Kemacetan terjadi karena beberapa alasan seperti banyaknya angkot yang menunggu penumpang, lebar jalan yang diambil oleh pedagang, dan adanya penumpukan sirkulasi dari pengguna jalan yang ingin berbelanja pada area perluasan pasar dan pengguna jalan yang ingin mengakses area stasiun Kebayoran Lama. Penumpukan kendaraan biasanya terjadi pada jam-jam aktif yaitu pagi hari saat sekolah dan kantor mulai beroperasi pada pukul 7 hingga 9 pagi, dan sore hari saat sekolah dan kantor selesai beroperasi yaitu pukul 4 sore hingga 7 malam.



Gambar 1.6 Potongan Jalan Kebayoran Lama

(Sumber: olahan penulis, 2023)

Banyaknya moda transportasi yang terdapat di stasiun kebayoran menjaga sirkulasi kawasan tetap aktif. Meningkatnya sirkulasi dan aktivitas di kawasan Kebayoran lama memberikan peluang bagi penduduk setempat untuk melakukan kegiatan ekonomi, yaitu di area pinggir jalan. Perluasan aktivitas berdagang pasar tidak memiliki pemetaan spasial khusus, sehingga kegiatan jual beli sering dilakukan di tempat yang tidak seharusnya. Penggunaan lahan yang tidak tepat tersebut menyebabkan meningkatnya kepadatan kendaraan karena jalur kendaraan yang sempit, sehingga jalur pejalan kaki semakin sulit. Pada gambar 1.6, Jalan hanya memiliki lebar sekitar 5,5 meter dengan jalur kendaraan hanya 4 meter setelah adanya aktivitas berdagang di pinggir jalan.

Jalan Kebayoran Lama memiliki banyak potensi dengan lokasinya yang strategis sebagai area ekonomi berciri khas tradisional namun masih terdapat beberapa aspek yang belum dikembangkan terutama dari segi ruang dan kenyamanan jalan. Kawasan selalu ramai dilalui oleh kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Sehingga pada Jalan Kebayoran Lama memiliki intensitas keaktifan yang tinggi karena jalan dipenuhi oleh kendaraan, pejalan kaki, dan pedagang yang berjualan di pinggir jalan. Namun kawasan terlihat kurang tertata dengan baik yang belum mendukung aktivitas sirkulasi terutama untuk pedestrian agar menjadi lebih efektif dan lebih nyaman. Fokus dari penelitian ini yaitu untuk mengolah kawasan Kebayoran Lama menjadi kawasan yang bisa menyediakan kenyamanan bersirkulasi publik namun tetap menjaga aktivitas eksisting kawasan yang penuh dengan kegiatan ekonomi.

No	Aspek Kenyamanan	Kesimpulan
1	Keamanan	Nyaman
2	Sekuritas	Tidak nyaman
3	Kondisi Lingkungan	Tidak nyaman
4	Aksesibilitas	Nyaman
5	Fasilitas	Tidak nyaman

Tabel 1.1 Tabel Kesimpulan Kenyamanan Pedestrian Jl. Kebayoran Lama

(Sumber: Olahan penulis, 2022)

Pada penelitian sebelumnya, peneliti melakukan penelitian yang berjudul “Pengaruh Perluasan Aktivitas Pasar Kebayoran Lama terhadap Penurunan Kenyamanan Sirkulasi Pedestrian pada Jalan Kebayoran Lama”. Penelitian tersebut berfokus untuk mengetahui apa saja aspek kenyamanan pedestrian yang menurun dengan adanya aktivitas pasar Kebayoran Lama. Terdapat 5 aspek kenyamanan yang menjadi acuan dalam meneliti kenyamanan pedestrian yaitu aspek keamanan, sekuritas, kondisi lingkungan, aksesibilitas, dan fasilitas. Berdasarkan penelitian tersebut, penuli mendapatkan hasil yaitu pedestrian pada Jl. Kebayoran Lama belum memenuhi aspek penentu kenyamanan pada sirkulasi pedestrian. Terdapat 3 dari 5 aspek kenyamanan yang belum dipenuhi oleh pedestrian. 2 aspek lainnya sudah dipenuhi dan juga bisa menjadi potensi yang dimiliki dari Jl. Kebayoran Lama. Aspek kenyamanan pedestrian yang sudah dipenuhi oleh pedestrian Jl. Kebayoran Lama antara lain aspek keamanan dan aksesibilitas. Sedangkan aspek kenyamanan pedestrian yang belum dipenuhi oleh pedestrian Jl. Kebayoran Lama antara lain sekuritas, kondisi lingkungan, dan fasilitas.

Berdasarkan penelitian sebelumnya, penulis berpendapat bahwa kawasan di sekitar Stasiun Kebayoran Lama berpotensi untuk diolah lebih lanjut untuk semakin menarik minat publik untuk menggunakan transportasi publik. Lokasi

penelitian yang diolah memiliki potensi untuk menjadi lokasi transit karena lokasi tersebut dilalui oleh berbagai moda transportasi antara lain KRL, angkot, bajaj, ojek online maupun ojek pangkalan. Selain itu juga lokasi yang diolah juga berdekatan dengan pusat ekonomi kawasan yaitu Pasar Kebayoran Lama.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis melakukan penelitian pada kawasan sekitar Stasiun Kebayoran Lama dan melakukan studi literatur untuk mengetahui “Bagaimana merancang Transit Hub dan Relokasi Pedagang di kawasan Stasiun Kebayoran lama dengan Pendekatan Pedestrian Oriented?”. Melalui perancangan Transit Hub dan Relokasi Pedagang ini penulis berharap fungsi bangunan dan kawasan yang dirancang bisa menjadikan kawasan sekitar Stasiun Kebayoran Lama menjadi lebih nyaman dan optimal sebagai area publik dengan memwadahi berbagai transportasi publik dan aktivitas berdagang yang ada pada kawasan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan data yang telah dijelaskan di latar belakang, penulis menemukan beberapa masalah penelitian yang perlu dijawab mengenai hubungan aktivitas sirkulasi transit dengan Aktivitas Berdagang yaitu berdagang. Rumusan masalah yang bisa dikembangkan pada penelitian ini yaitu :

1. Belum adanya integrasi secara langsung antara Stasiun Kebayoran dengan tempat pemberhentian transportasi umum.
2. Belum tersedianya tempat pemberhentian transportasi publik yang baik.
3. Meningkatnya kepadatan kawasan akibat aktivitas Pasar Kebayoran Lama.
4. Belum tercapainya kenyamanan pedestrian pada Jl. Kebayoran Lama.
5. Belum tercapainya kenyamanan berdagang pada Pasar Kebayoran Lama.

1.3 Batasan Masalah

Penelitian ini akan berfokus pada area sekitar Pasar Kebayoran Lama yang berada di sisi barat Stasiun Kebayoran dengan fokus penelitian sebagai berikut :



Gambar 1. 7 Batasan Area Penelitian

(Sumber: Cadmapper dan pengolahan gambar oleh penulis, 2023)

1. Area yang ditandai warna biru akan menjadi fokus penelitian penulis, yaitu Jalan Kebayoran lama yang berada di samping Stasiun Kebayoran dengan luas 6.750m². Pemilihan area karena pada area tersebut selalu aktif 24 jam dan padat oleh sirkulasi kendaraan.
2. Perancangan dilakukan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Jakarta Selatan berdasarkan data dari website <https://jakartasatu.jakarta.go.id/>, berikut regulasi dan perhitungan penggunaan lahan:
 - Luas Tapak : 6.750m²
 - KDB (55%) : 3.712,5m²
 - KLB (6.26) : 42.255m²
 - KDH (20%) : 1.350m²
 - KB : maksimal 11 lantai
3. Prinsip-prinsip perancangan area transit dan berdagang sesuai teori kenyamanan pedestrian dan kenyamanan berdagang.
4. Subjek yang akan terlibat dalam penelitian ini yaitu pengguna berbagai moda transportasi pada kawasan antara lain KRL, angkot, bajaj, ojek online, taksi online, dan ojek pangkalan.
5. Fokus penelitian penulis berkaitan dengan kegiatan transit dan penataan fungsi pada ruang tidak permanen (tenda/lapak jualan pedagang).

1.4 Tujuan Penelitian/Perancangan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk berbagai permasalahan yang ada pada rumusan masalah antara lain belum adanya integrasi secara langsung antara Stasiun Rawa Buntu dengan tempat pemberhentian transportasi umum, belum tersedianya tempat pemberhentian transportasi publik yang baik, dan belum tercapainya kenyamanan pedestrian pada Jl. Kebayoran Lama. Hasil penelitian ini juga diharapkan bisa menjadi acuan dalam merancang bangunan yang sesuai dengan konteks kawasan Stasiun Kebayoran Lama. Perancangan bertujuan untuk menyelesaikan masalah yang sudah dikaji pada penelitian sebelumnya. yaitu mengintegrasikan Stasiun Kebayoran Lama dengan tempat pemberhentian transportasi umum, menyediakan tempat pemberhentian transportasi umum. Hasil dari perancangan ini diharapkan dapat membantu meningkatkan perekonomian serta meningkatkan kenyamanan dari Aktivitas Berdagang di sekitar Stasiun Kebayoran Lama.

