

BAB I PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Pertumbuhan dan perkembangan pusat kegiatan dalam wilayah perkotaan yang tidak terkendali, merupakan titik timbulnya berbagai permasalahan kota. Begitu pula yang terjadi pada beberapa pusat kegiatan di dalam kota Jakarta. Kota Jakarta merupakan suatu daerah khusus yang di pimpin oleh seorang Gubernur, yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Posisi gubernur DKI-Jakarta hampir sama dengan posisi menteri negara, karena kota Jakarta merupakan Ibukota dari negara kesatuan Republik Indonesia¹

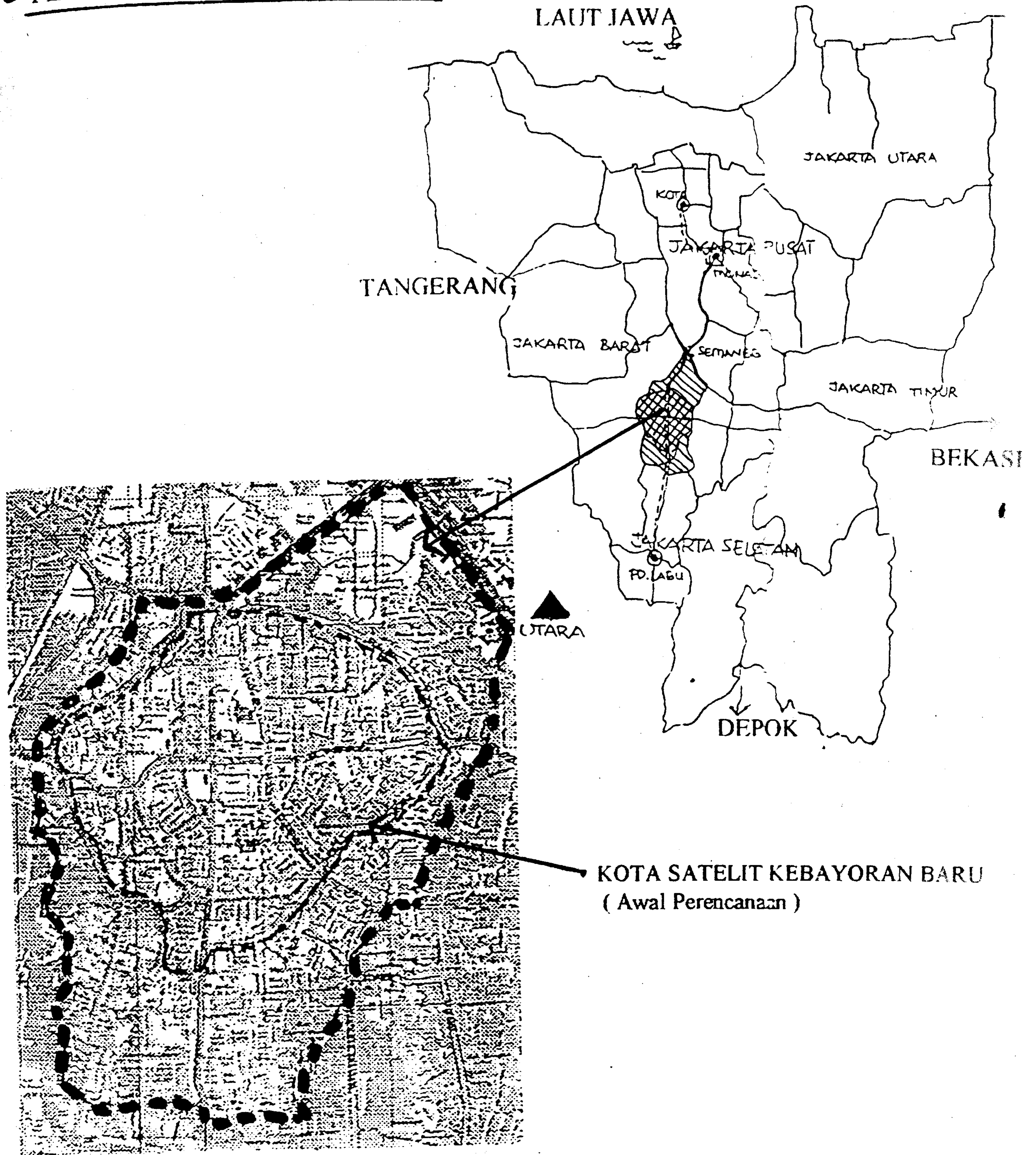
Di dalam pertumbuhan pusat-pusat kegiatan di dalam kota Jakarta, terdiri dari beberapa perencanaan kota berskala wilayah / kawasan, seperti perencanaan wilayah / kawasan Kota, Menteng, Grogol, Rawamangun, Cempaka Putih dan lain sebagainya. Perencanaan kota berskala wilayah dimaksud disini adalah perencanaan kawasan / wilayah dari kota satelit permukiman Kebayoran Baru (Lihat Peta DKI-Jakarta).

Dalam sejarah perencanaan, kawasan Kebayoran Baru adalah merupakan sebuah kota satelit permukiman yang lengkap dengan fasilitas umum bagi permukiman. Perencana kota satelit permukiman Kebayoran Baru adalah bapak Ir. Susilo (tahun 1948) yang realisasinya selesai baru pada tahun 1960². Fasilitas umum yang ada antara lain fasilitas umum ruang terbuka / hijau dan sarana ibadah berskala kawasan yaitu Mesjid Agung Al-Azhar (terletak pada ruas jalan Sisingamangaraja), Gereja Santa (terletak pada ruas jalan Suryo), fasilitas pusat perdagangan / pasar berskala kawasan di Blok M (terletak pada ruas jalan Melawai), fasilitas pendidikan negeri / swasta (TK, SD, SMP, SMA), fasilitas olah raga (Gelanggang Bulungan) dan fasilitas pemakaman di Blok P (Lihat Gambar : Fasilitas Umum)

¹ Permendagri Republik Indonesia, 1970

² Jakarta Tempo doeloe

● PETA KOTA DKI - JAKARTA



● KECAMATAN KEBAYORAN BARU

Batas wilayah kota satelit pada waktu itu (lebih kurang luasnya = 780 Ha) adalah sisi sebelah dalam dari ruas-ruas jalan sebagai berikut : mulai dari Bunderan Senayan, Jalan Senopati, jalan Suryo, Jalan Wijaya I, jalan Wijaya II, Pasar Blok A, Jalan Gandaria, Simpang Velbak-Kebayoran Lama, Jalan Pakubuwono , Jalan Hang Lekir dan kembali ke Bunderan Senayan .

Kota satelit Kebayoran Baru terletak di bagian Selatan dari kota Jakarta (sekarang sudah menjadi bagian dari wilayah Kota Madya - Jakarta Selatan) yang di hubungkan dengan ruas jalan Jendral Sudirman. Batas wilayahnya hampir sama (lebih kecil) dengan batas wilayah Kecamatan Kebayoran Baru sekarang, yaitu merujuk kepada SK. Gubernur DKI Jakarta No: 1b.1 / I / 30 / 1969 , tanggal 1 Maret 1969 : Luas wilayah = 1.260,63 Ha dan terdiri dari 10 Kelurahan³ (Lihat : Peta Kecamatan Kebayoran Baru)

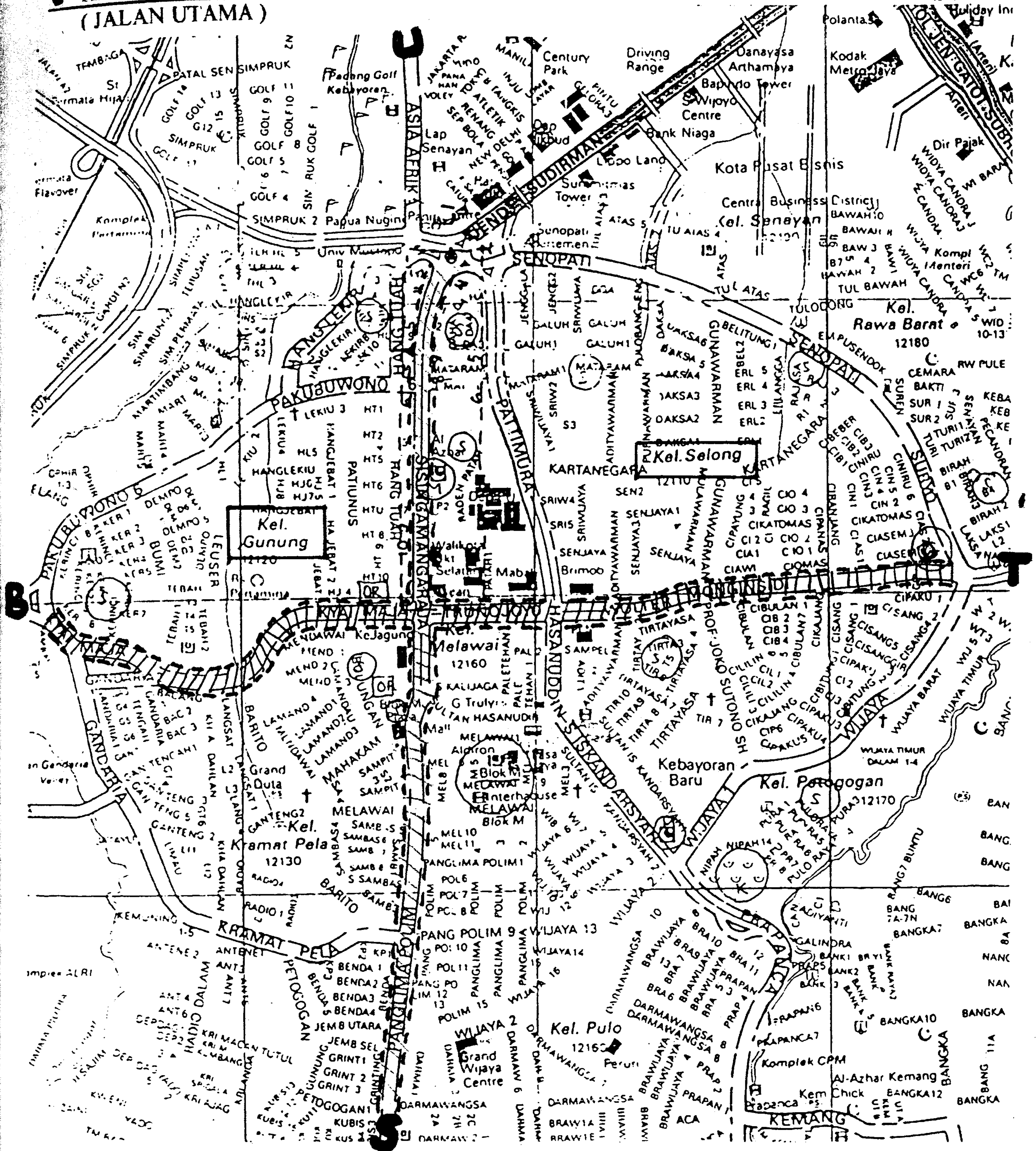
Di dalamnya terdapat dua buah koridor jalan utama yang membelah kawasan Kebayoran Baru menjadi 4 bagian yaitu , koridor arah Utara - Selatan dan koridor arah Timur - Barat. Dimana koridor jalan Utara - Selatan terdapat ruas jalan Sisingamangaraja, jalan Sultan Hasanudin, jalan Panglima Polim dan jalan Fatmawati dan merupakan jalan yang menghubungkan wilayah di Selatan dengan di Utara kota Jakarta (poros kota Jakarta). Sedangkan koridor jalan Timur - Barat terdiri dari ruas jalan Wolter Monginsidi, jalan Trunojoyo dan jalan Kiyai Maja menghubungkan wilayah di sebelah Timur dengan di sebelah Barat Kebayoran Baru.

Di dalam Rencana Bagian Wilayah Kota (RBWK) kecamatan Kebayoran Baru , jalan Sisingamangaraja terletak pada perbatasan wilayah Kelurahan Selong (sisi Barat jalan) dan Kelurahan Gunung (sisi Timur jalan) dan dapat berarti trotoar / jalur pedestrian sisi Barat jalan Sisingamangaraja secara administratif masuk wilayah kelurahan Gunung sedang sisi Timur masuk kelurahan Selong⁴.

³ Rencana Bagian Wilayah Kota , Kebayoran Baru 1985-2005

⁴ Rencana Bagian Wilayah Kota tahun 2005 , Kecamatan Kebayoran Baru , Buku Data dan Analisa .
Pemda DKI Jakarta

● **KECAMATAN KEBAYORAN BARU
(JALAN UTAMA)**



- **JALAN UTAMA UTARA - SELATAN**
JALAN SISINGAMANGARAJA - JALAN SULTAN HASANUDIN -
JALAN PANGLIMA POLIM
- **JALAN UTAMA BARAT - TIMUR**
JALAN KYAI MAJA - JALAN TRUNOJOYO - JALAN WOLTER MONGINSIDI

Rencana Umum Tata Ruang (RUTR), wilayah Kecamatan Kebayoran Baru mengatur peruntukan lahan sepanjang jalan Sisingamangaraja secara makro adalah peruntukan lahan permukiman / hunian dan kantor pemerintah di tambah dengan fasilitas ruang terbuka hijau / taman dan sarana ibadah .(Data RUTR)

Peruntukan Lahan : Kantor Pemerintah

KDB = 10 % s/d 45 %

KLB = 1,2 s/d 2,5

GSB = 10 meter

Peruntukan Lahan :Permukiman

KDB = 40 % s/d 60 %

KLB = 0,8 s/d 1

GSB = 10 METER

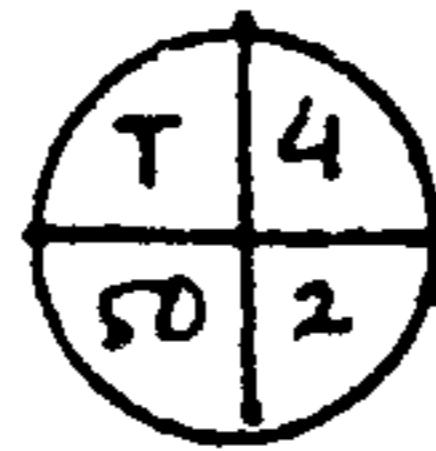
Kondisi jalan sepanjang koridor Selatan - Utara kota Jakarta (Kebayoran Baru khususnya) padat dan ramai, banyak di lalui oleh kendaraan bermotor (Intensitas lalu lintas kendaraan bermotor tinggi) yakni dari arah Selatan (kawasan permukiman) menuju arah Utara kota Jakarta (kawasan perdagangan / usaha). Intensitas lalu lintas kendaraan bermotor yang tinggi tersebut, mengakibatkan peruntukan lahan di beberapa ruas jalan sepanjang koridor Selatan - Utara mengalami perubahan seperti di fungsi peruntukan lahan pada ruas jalan Fatmawati dan ruas jalan Panglima Polim (peruntukan lahannya berubah dari hunian menjadi hunian dan komersil / campuran).

Pada koridor sepanjang ruas jalan Sisingamangaraja tidak mengalami perubahan fungsi peruntukan lahan. Hipotesa sementara mungkin disebabkan oleh di bukanya jalan alternatif disisi Timur dan Barat ruas jalan Jend. Sudirman-jalan MH Thamrin yaitu jalan H.Rasuna Said (Kuningan) di sisi Timur dan jalan lingkar (*Ring Road*) Pejompongan di sisi Barat. Hal tersebut merupakan alternatif solusi / pemecahan guna mengatasi masalah kemacetan lalu-lintas di sepanjang ruas Selatan - Utara kota Jakarta (pencapaian dengan 3 jalur utama)

Dan Pemda DKI mengeluarkan SK. Gubernur No: 613 / 1992 , tanggal 10 April 1992 , mengenai Kawasan Pembatasan Penumpang (KPP) / kawasan "Three in One" .Hal tersebut merupakan upaya untuk mengurangi beban kendaraan pribadi yang melalui ruas jalan Jend. Sudirman, jalan MH.Thamrin dan jalan Jend. Gatot Soebroto pada jam-jam sibuk (Kantor). Dan gubernur DKI-Jakarta Setiyoso (1997-2003) merasa SK.Gubernur terakhir No: 864 tahun 1994 tentang hal yang sama tersebut, perlu di tinjau kembali. Masih efektif atau tidak, jika tidak SK.Gubernur tsb, akan dihapuskan.

DATA LOKASI

Site Deplu (Carakaloka)
dan Mess pelatihan BRI
trotoar lebar 1.5 meter
Tidak ada shelter / tempat
pemberhentian bis



Hunian 2 lantai
trotoar lebar 1 meter
jalur pedestrian tidak menerus
Tempat pemberhentian bis yang
tidak memadai
Ada jembatan penyeberangan
pemisahan jalur kendaraan
bermotor dengan pejalan kaki

Bunderan Senayan
dengan Tugu / Patung
Pemuda sebagai pintu
gerbang memasuki
kawasan
Sisingamangaraja
Tidak ada Trotoar

Hunian dengan taman /
ruang terbuka hijau
Tidak ada trotoar

Satu perapatan (simpang empat)
yang ada sepanjang jalan
Sisingamangaraja
Tempat terjadinya cross antara
pejalan kaki dengan
kendaraan bermotor
trotoar lebar 1 meter

Site Mesjid Agung Al-
Azhar dengan ruang
terbuka hijau yang
merupakan zona Abu-
abu (Konservasi)
Ada trotoar dengan
lebar 1,5 meter

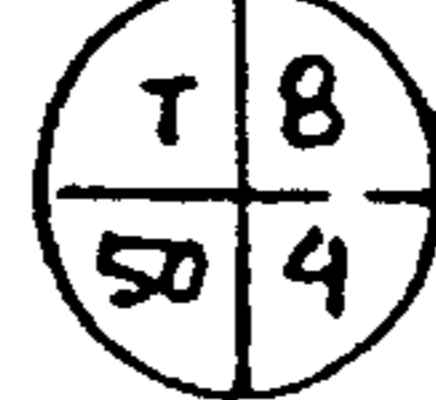
Site kantor PLN cabang
Kebayoran Baru
(gardu 150 KVA)
Trotoar lebar 1 meter

Site kantor pemerintah
(kantor pelayanan
masyarakat)
Kantor TELKOM Cab.
Kebayoran Baru
Kantor Pusat BPN
Sekretariat ASEAN
Trotoar lebar 1.5 meter

Bunderan CSW yang
merupakan pintu gerbang
Selatan kawasan jalan
Sisingamangaraja

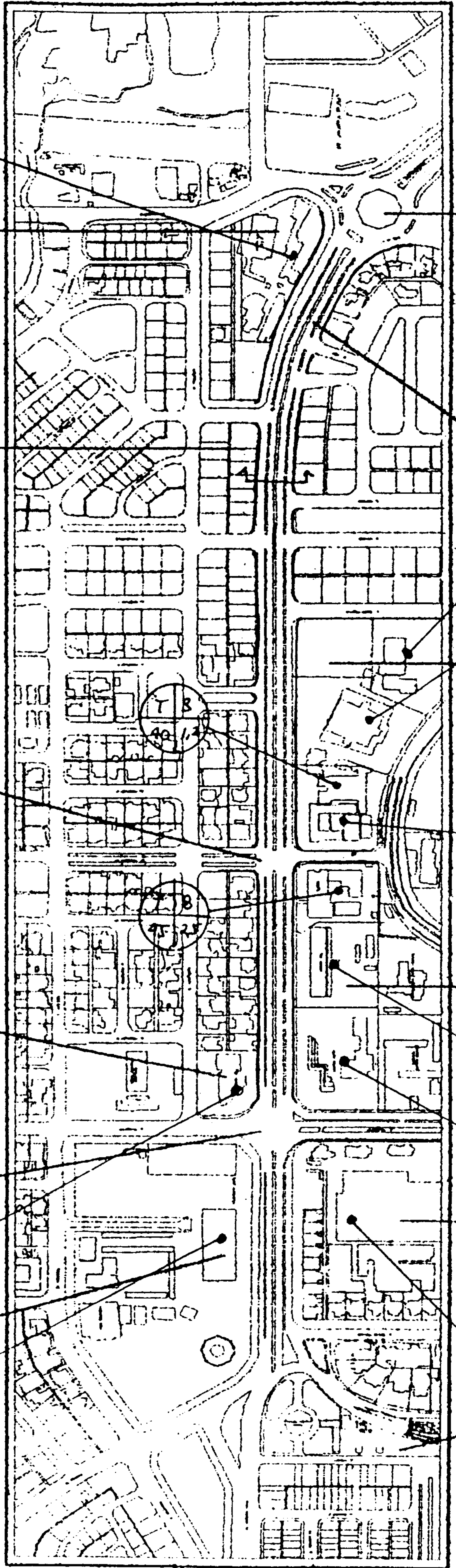


Site Kejaksaan Agung
trotoar lebar 1.5 meter



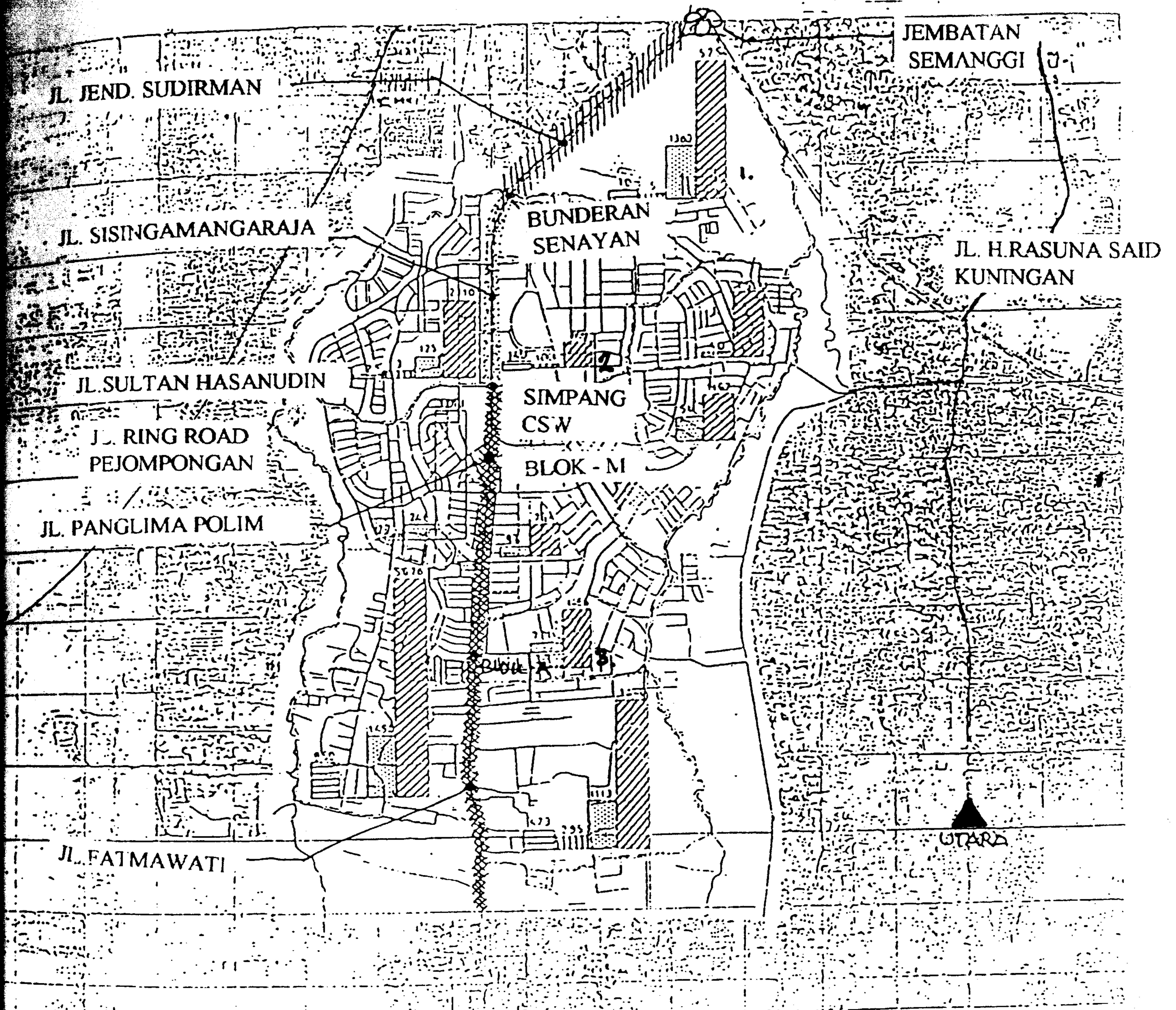
Kantor pusat Perum
.PERURI
(Rencana akan
menjadi Stasiun MRT)
Trotoar lebar 2 meter

Terminal Bis Transit
Blok M dan Pusat
Perbelanjaan Blok M



SUMBER : PUTR - KEB - BARU

● POROS JALAN UTARA - SELATAN KOTA DKI - JAKARTA
(INTENSITAS BANGUNAN)



● KECAMATAN KEBAYORAN BARU - JAKARTA

JALAN JEND. SUDIRMAN
JALAN SISINGAMANGARAJA
JALAN SULTAN HASANUDIN
JALAN PANGLIMA POLIM
JALAN FATMAWATI

1. KOMERSIAL INTENSITAS TINGGI
2. HUNIAN INTENSITAS RENDAH
3. CAMPURAN INTENSITAS SEDANG

Sumber : RBWK - Kebayoran Baru (Data)

Dampak yang akan terjadi adalah intensitas kendaraan bermotor (pribadi) pada ruas-ruas jalan yang berhubungan langsung atau tidak langsung ke ruas jalan Jend.Sudirman, jalan MH.Thamrin dan jalan Jend.Gatot Soebroto akan meningkat nantinya. Dan kecenderungan perubahan peruntukan lahan akan terjadi pada ruas-ruas jalan yang berhubungan tersebut (termasuk ruas jalan Sisingamangaraja).

Peningkatan sistem transportasi umum ibu kota Jakarta, Pemda DKI Jakarta telah merencanakan suatu sistem hubungan sirkulasi kendaraan umum massal yaitu MRT (*Mass Rapid Transit*). Prioritas sirkulasi adalah melalui poros kota Selatan-Utara dan menghubungkan sentra-sentra perdagangan perkantoran yang ada di Jakarta. Mulai dari kawasan perdagangan Blok-M, kawasan Segitiga Senayan, jalan Sudirman, jalan.Thamrin, Monas , jalan Hayam Wuruk / Gajah Mada hingga ke kawasan Glodok-Kota (mulai dari ruas jalan Hasanudin / Peruri, jalan Sisingamangaraja , jalan Jend.Sudirman, jalan MH.Thamrin , jalan Medan Merdeka Barat , jalan Gajah Mada dan jalan Hayam Wuruk (sesuai rencana jalur MRT : Blok M - Kota⁵) .

Dengan adanya jalur angkutan umum massal MRT di bawah tanah (*Mass Rapid Transit*) maka *lingked* / hubungan antara kawasan-kawasan-perdagangan perantoran di Jakarta (seperti Blok-M, Segitiga Senayan, Sudirman, Thamrin dan Kota) dapat menjadi lebih mudah dalam tingkat pencapaian melalui kendaraan umum (kendaraan bermotor) dan dapat mengurangi beban lalu-lintas kendaraan bermotor (umum)

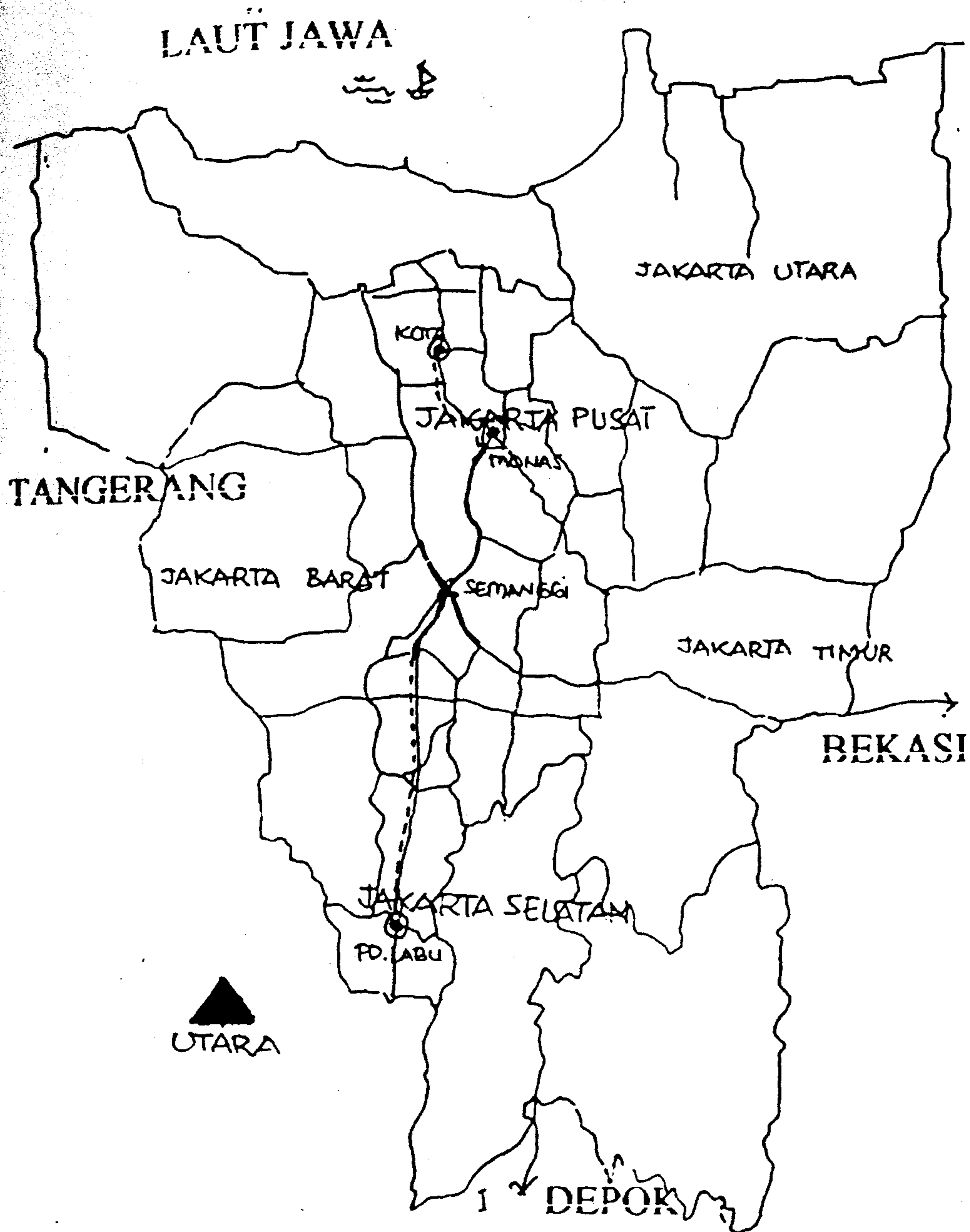
Penempatan salah satu stasiun pemberhentian MRT untuk kawasan Blok M adalah pada tapak Perum.PERURI dan tentu akan terjadi peningkatan intensitas pejalan kaki pada jalur pejalan kaki / pedestrian kawasan tersebut dan sekitarnya

Kondisi (*existing*) jalur pedestrian sepanjang ruas jalan Sisingamangaraja sekarang ini sudah kurang memadai dan perlu di tingkatkan. Antisipasinya adalah perencanaan dan perancangan (penerapan model / disain) jalur pedestrian yang cocok untuk ruas jalan tersebut agar dapat lebih kondusif dan menampung beban pertumbuhan dan perkembangan kawasan di sekitar nantinya

⁵ Dir.SAUMAJA / Direktorat Sistim Angkutan Massal Jakarta- Pemda DKI-Jakarta

● **POROS JALAN UTARA - SELATAN KEBAYORAN BARU
(JALAN SISINGAMANGARAJA)**

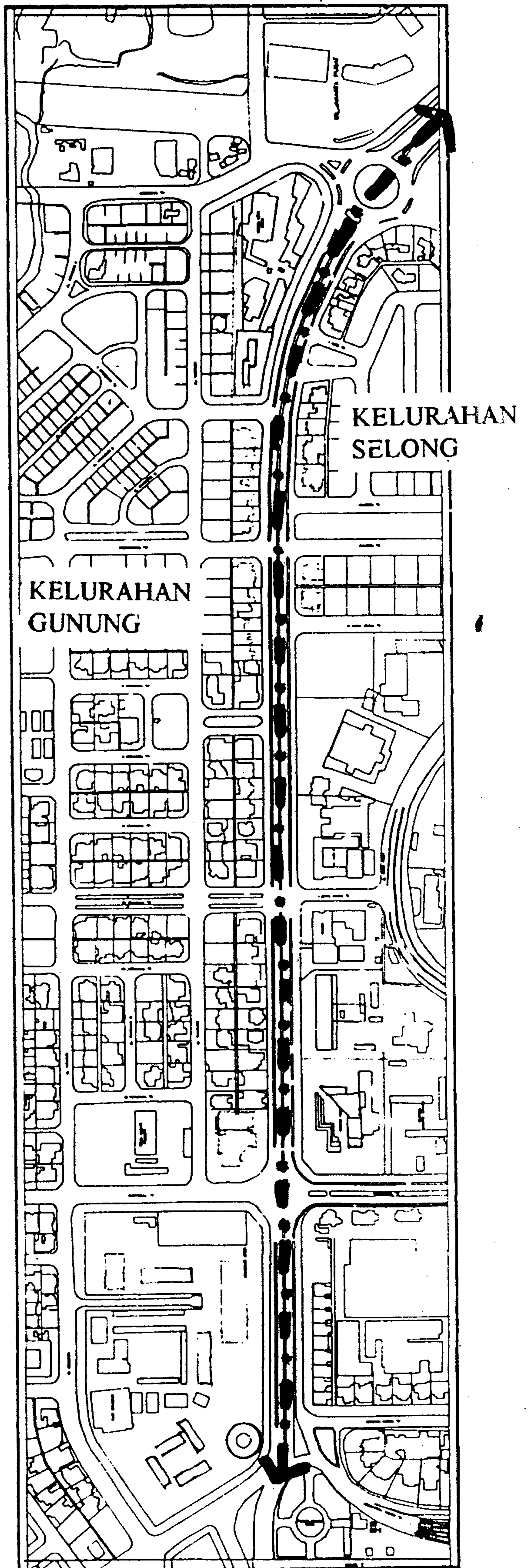
● **PETA KOTA DKI - JAKARTA**



--- JALUR MASS RAPID TRANCIT / MRT ---

● **KETERANGAN:**

- Jalur "three in one" (3 in 1) Jl. Jend. Gatot Subroto, Jl. Jend. Sudirman, Jl. MH. Thamrin
- Jalur Mass Rapis Trancit / MRT, Pd. Labu - Blok-M - HI - Monas - Kota / Beos



2. Perumusan Masalah

Untuk perumusan masalah terlebih dahulu ada baiknya mengetahui batas daerah perencanaan yaitu batas koridor ruas jalan Sisingamangaraja adalah mulai dari persimpangan jalan Jend.Sudirman, jalan Hang Tuah, jalan Senopati dan Jalan Pattimura (Bunderan Senayan dengan Patung Pemuda) ke Selatan sampai persimpangan CSW (jalan Trunojoyo , jalan Sultan Hasanudin dan jalan Kyai Maja) . Sedangkan sisi Timur berbatasan dengan jalan Raden Patah dan sisi Barat berbatasan dengan jalan Hang Tuah (lihat Peta jalan)

Mulai dari kantor Kejaksaan Agung dan Perum.Peruri hingga Taman Kristina Martatihahu (Blok M) sudah merupakan jalan Sultan Hasanudin yang terus dengan koridor ruas jalan Panglima Polim Raya (mulai dari Taman Kristina Martatihahu / taman Tong Bocor , Blok-M Plaza (segitiga Bulungan), hingga persimpangan Pasar Blok-A / Polres Jak-Sel) dan seterusnya adalah ruas jalan Raya Fatmawati.

Ruang lingkup batas daerah perencanaan adalah lebih kepada jalur pedestrian di depan peruntukan lahannya / tapak yang berhubungan langsung dengan ruas jalan Sisingamangaraja (tidak termasuk kantor Cipta Karya Dep.Pekerjaan Umum dan kantor Wali Kota Jakarta Selatan)

Fenomena pertumbuhan dan perkembangan kawasan perdagangan di Blok M secara horizontal menimbulkan terjadi luapan kegiatan komersial kebeberapa ruas jalan sekitar kawasan tersebut (Blok-M) dan peruntukan lahan di sekitar kawasan tersebut dari fungsi hunian cenderung berubah menjadi peruntukan fungsi campuran (hunian dan komersial) terlihat antara lain yang terjadi pada ruas jalan Panglima Polim Raya , jalan Sultan Iskandarsyah , jalan Melawai , jalan Wolter Monginsidi dan jalan Kyai Maja.

Jika pertumbuhan dan perkembangan pusat kegiatan komersial di kawasan Segitiga Senayan (super blok *Senayan Square*) juga secara horizontal maka erat kaitannya dengan kawasan komersial Blok-M karena mempunyai jarak yang cukup dekat yaitu di hubungkan oleh ruas jalan Sisingamangaraja. (1,2 km)

Dan akan timbul fenomena yang bersifat umum pada sepanjang ruas jalan Sisingamangaraja , yaitu sebagai berikut :

- Polusi suara dan udara, kondisi intensitas arus lalu-lintas yang melalui koridor jalan tersebut tinggi (banyak kendaraan bermotor yang lewat) dan mengingat jalan tersebut merupakan kelanjutan dari jalan kolektor utama kota Jakarta (poros jalur Selatan - Utara kota Jakarta).
- Perubahan peruntukan lahan dimana fungsi hunian berkembang menjadi fungsi campuran/ hunian-komersil (seperti yang sudah terjadi fungsi hunian menjadi tempat praktek pengacara, dokter spesialis padahal bangunannya termasuk bangunan katagori golongan B (berdasarkan SK Gubernur tentang Kebayoran sebagai lingkungan pemugaran)
- Macet, persimpangan yang ada di jalan tersebut menimbulkan kemacetan lalu-lintas, akibat pengaturan lampu lalu-lintas (traffic light) yang tidak bertautan (berhubungan / sinkron) dan jumlah kendaraan yang melalui telah melebihi daya dukung jalan yang ada.
- Sukar menyeberang, karena di beberapa titik-titik perpotongan jalur kendaraan bermotor dengan jalur pejalan kaki tidak semua mempunyai / ada jembatan penyeberangan agar terjadi pemisahan yang jelas antara jalur kendaraan dan jalur pejalan kaki di titik pertemuan tersebut.
- Ruang tempat parkir tidak mencukupi / kurang untuk kantor-kantor pemerintah (kantor pelayanan masyarakat seperti kantor PLN, Kantor Wali Kota, BPN, TELKOM, Dep.PU, Sekretariat ASEAN), sehingga tampak banyak mobil parkir yang menggunakan jalur pedestrian sebagai tempat parkir dan jalur lambat di luar kantor-kantor tersebut (bukan di ruas jl. Sisingamangaraja) dan di luar Mesjid Agung Al-Azhar (sholat Jum'at) walaupun hanya beberapa jam.
- Peningkatan jumlah volume pejalan kaki karena kantor-kantor pemerintah ada yang meningkatkan jumlah luas lantai (BPN, TELKOM, PLN) yang berkaitan erat dengan peningkatan cakupan pelayanan ke masyarakat luas sehingga prediksi jumlah pengunjung (pejalan kaki) juga akan semakin banyak mendatangi kantor pemerintah tersebut.
- Berdasarkan studi AMDAL jalur MRT dan stasiun MRT di kawasan Blok-M dan Segitiga Senayan, akan terjadi peningkatan jumlah pemakai jalan (pejalan kaki) yang hendak melakukan pertukaran moda transportasi dimana intensitas pengguna

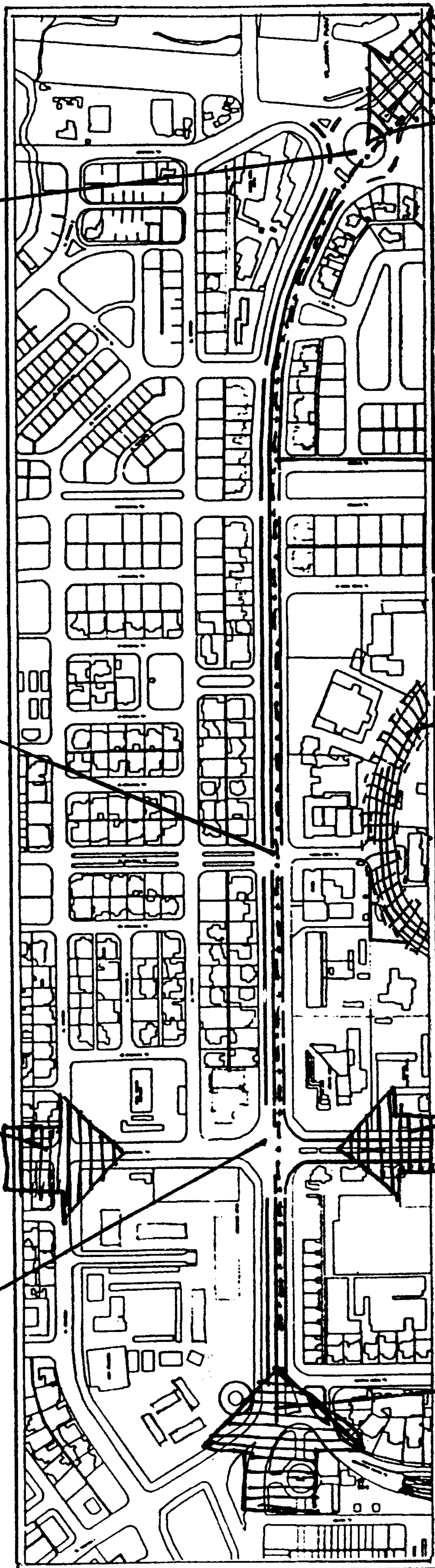
● PERMASALAHAN

Bunderan Senayan
Kemacetan lalu-
lintas tampak setiap
hari kerja

Simpang Al-Azhar
Kemacetan lalu-
lintas tampak setiap
jam masuk sekolah (
terutama)

Tekanan fungsi
campuran dari
kawasan jalan Kyai
Maja (Mayestik)

Simpang CSW /
PLN , Tampak
kemacetan lalu-lintas
tampak setiap hari (
terjadi luapan orang
penunggu bis ke
jalur kendaraan



Tekanan fungsi
komersial dari
Segitiga Senayan
dan perkantoran
Sudirman

Rencana jalur Mass
Rapid Transit/ MRT
di kedalaman 15 m

Parkir kendaraan
yang memanfaatkan
jalur lambat jalan
Raden Patah

Tekanan fungsi campuran dari
kawasan jalan Wolter
Monginsidi (Pasar Santa)

Tekanan fungsi
komersial dari pusat
kawasan komersial /
perdagangan Blok-
M

● MASALAH DI SIMPANG - CSW



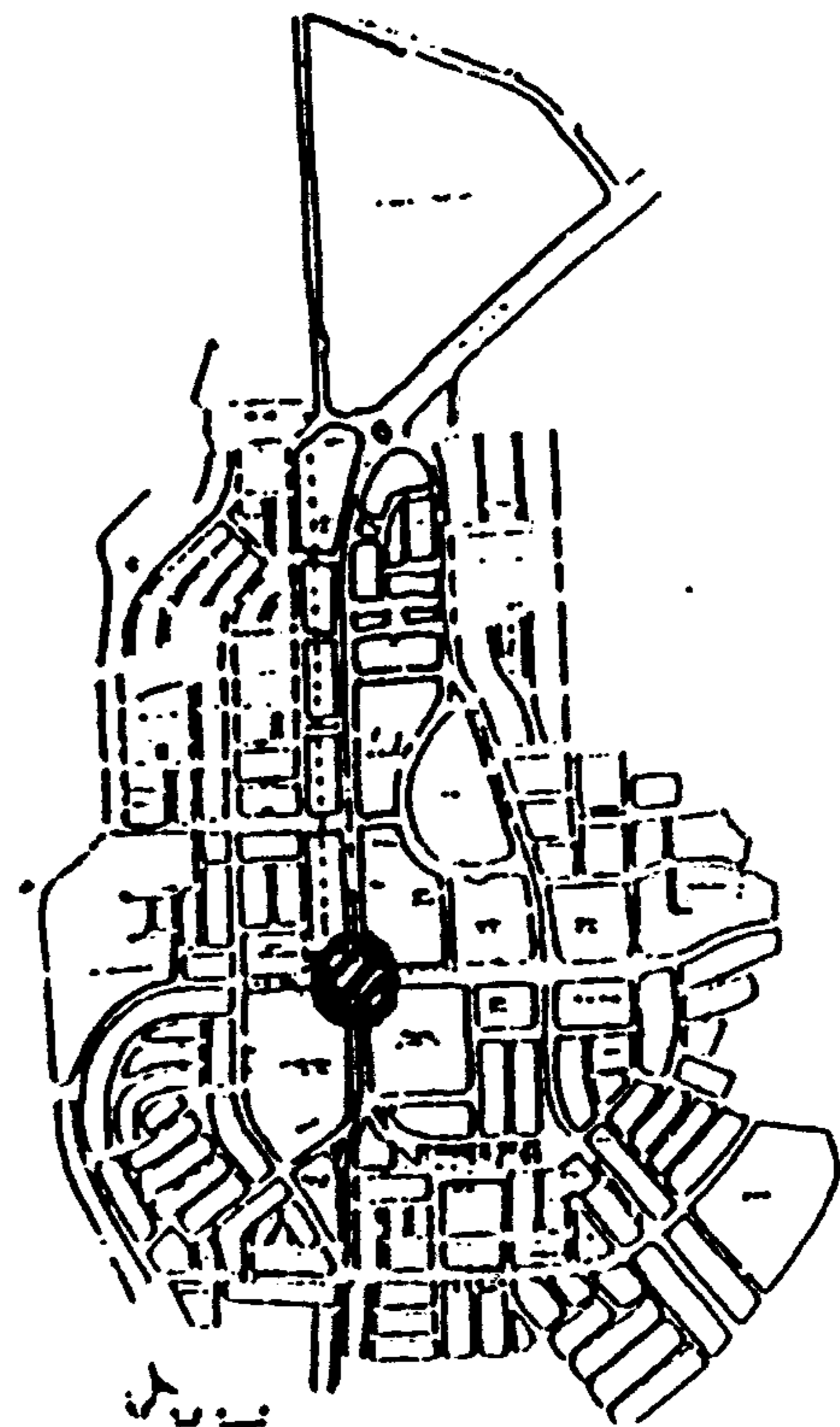
- Tempat penyeberangan / zebra cross (CSW)
menghubungkan sekretariat ASEAN dan PERURI
Tampak Kantor kejaksaan Agung dan kemacetan
bus mau memasuki terminal Blok-M (dari Utara)



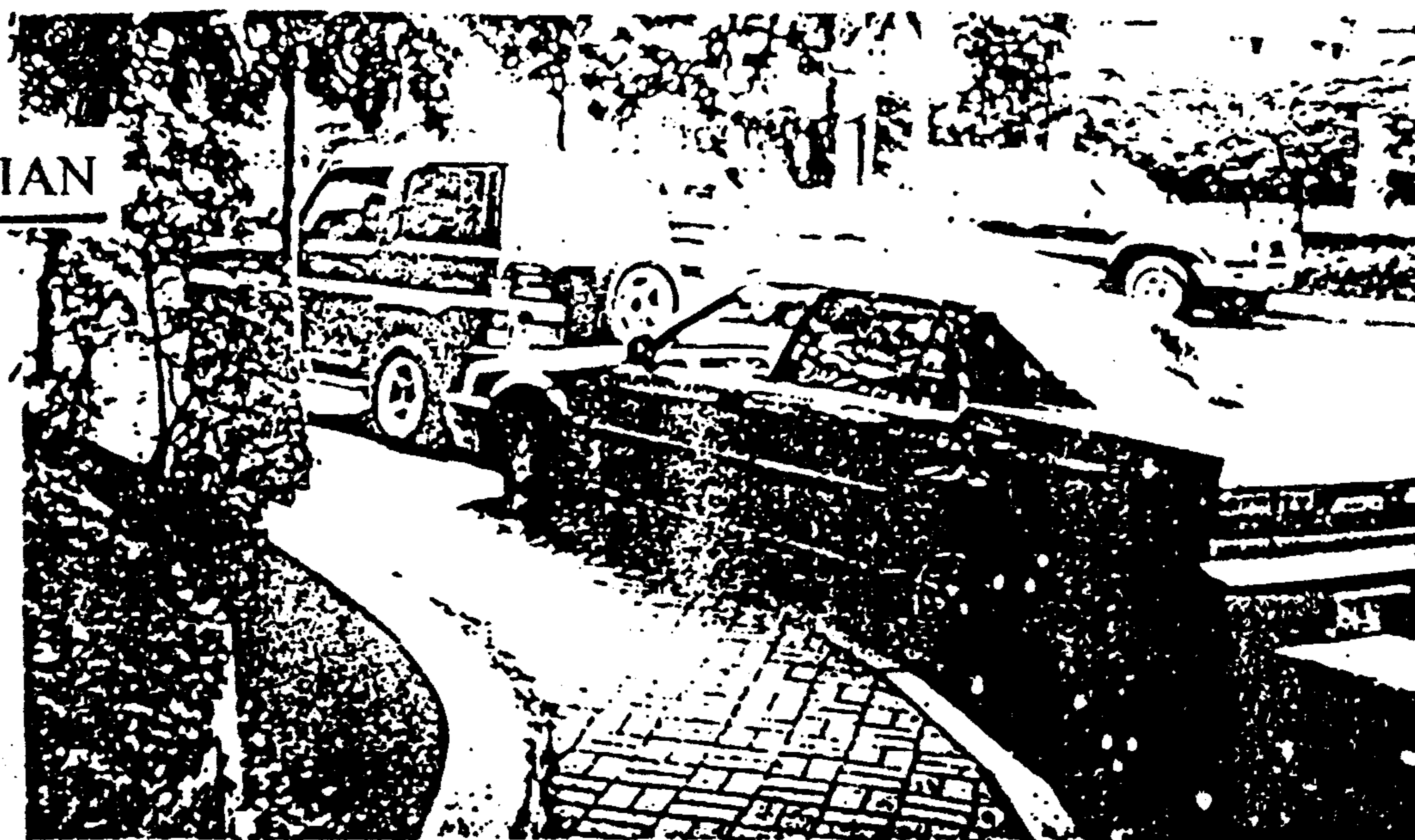
- Tempat penyeberangan di simpang CSW (lampu
lalu-lintas) dengan zebra cross



- Trotoar di depan Kantor PLN (CSW)
lebar 1.00 meter , tidak dapat menampung
calon penumpang kendaraan umum (sekarang
ditambah pagar setinggi 1.20 meter)



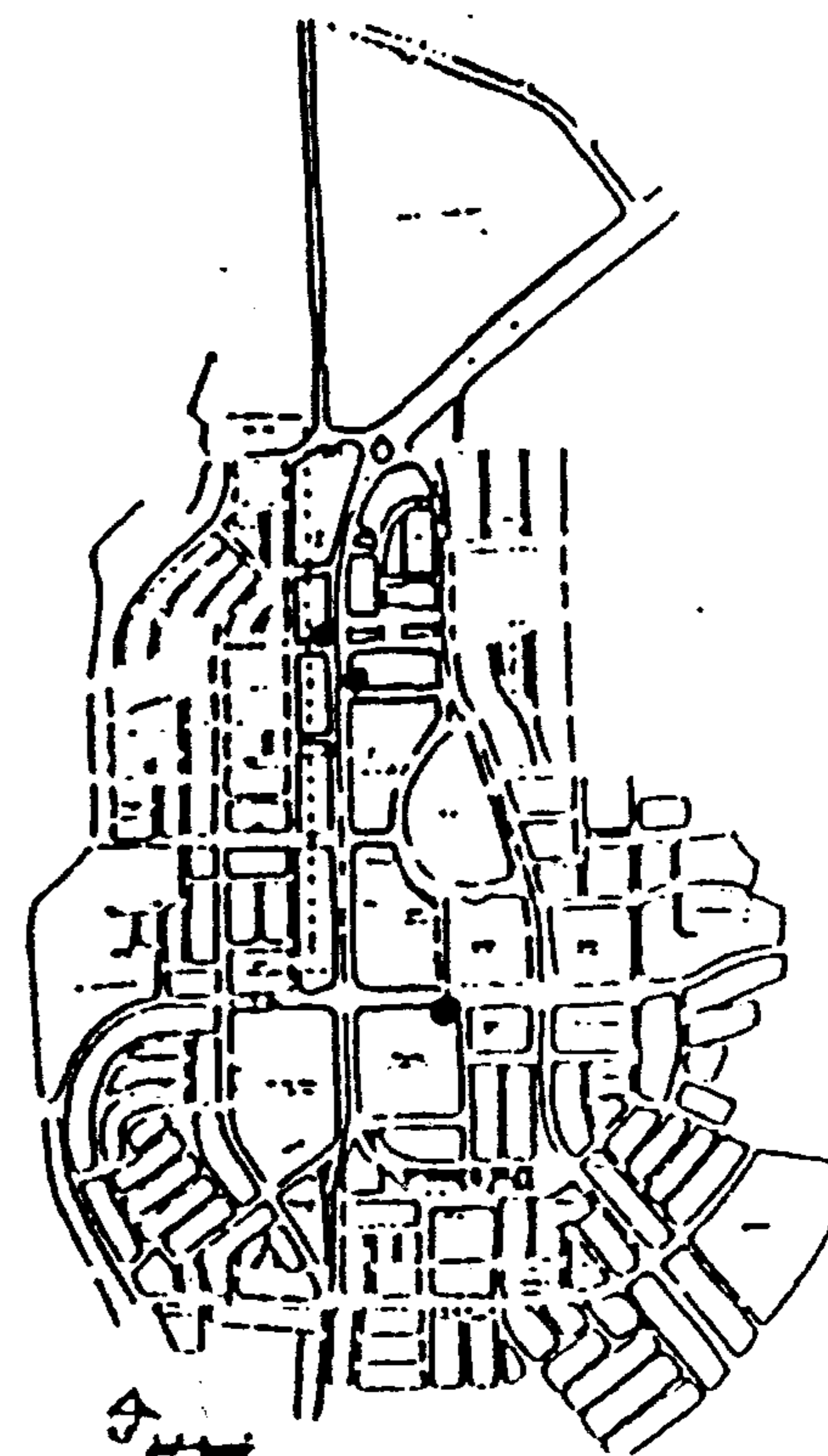
● MASALAH
JALUR PEDESTRIAN



● Parkir memanfaatkan trotoar / tempat pejalan kaki
depan kantor TELKOM (Jl. Raden Patah)



● Trotoar yang sempit dengan tata hijau di tengahnya
depan hunian (sisi Timur Jl. Sisingamangaraja)

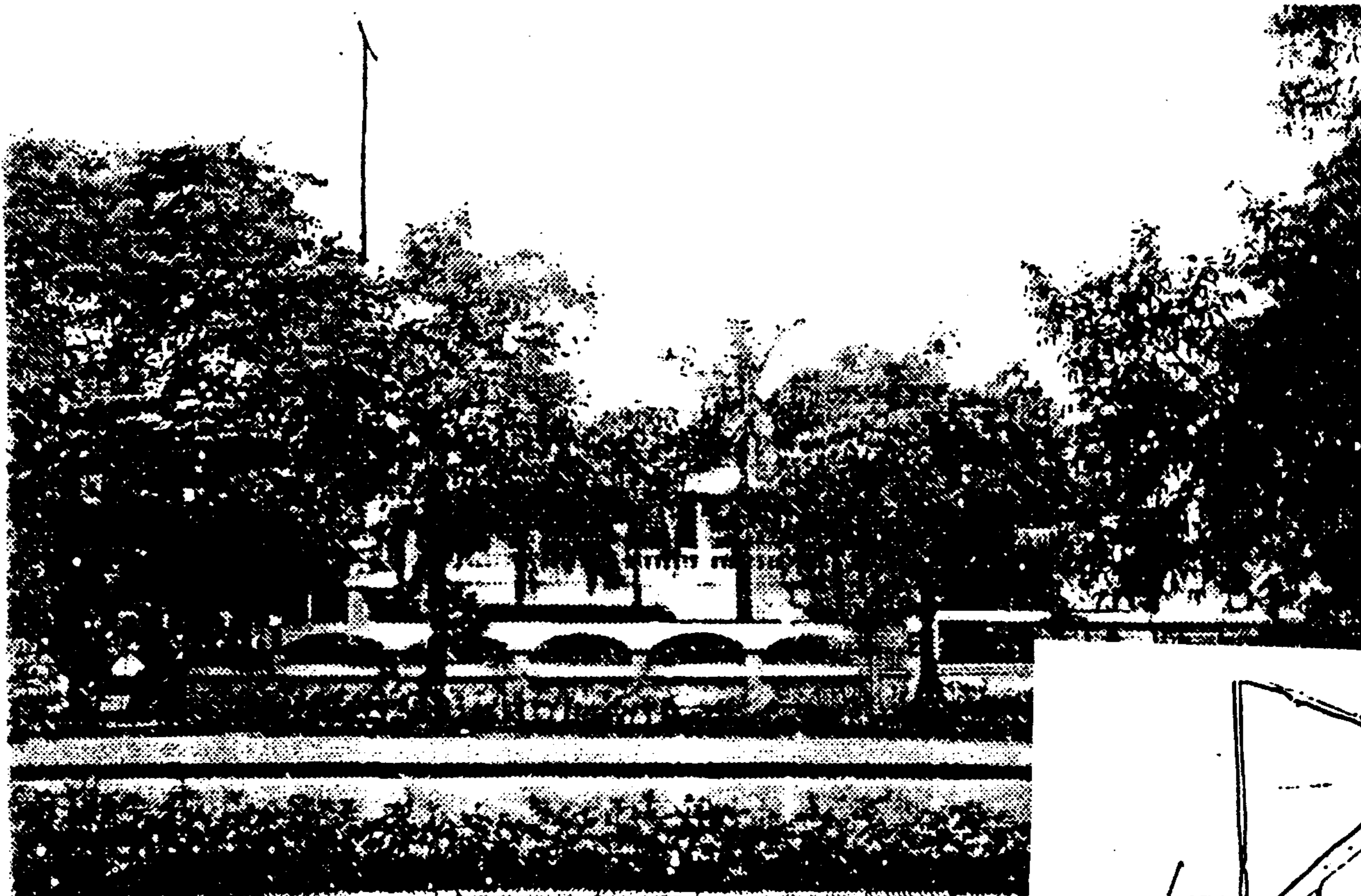


● MASALAH HALTE

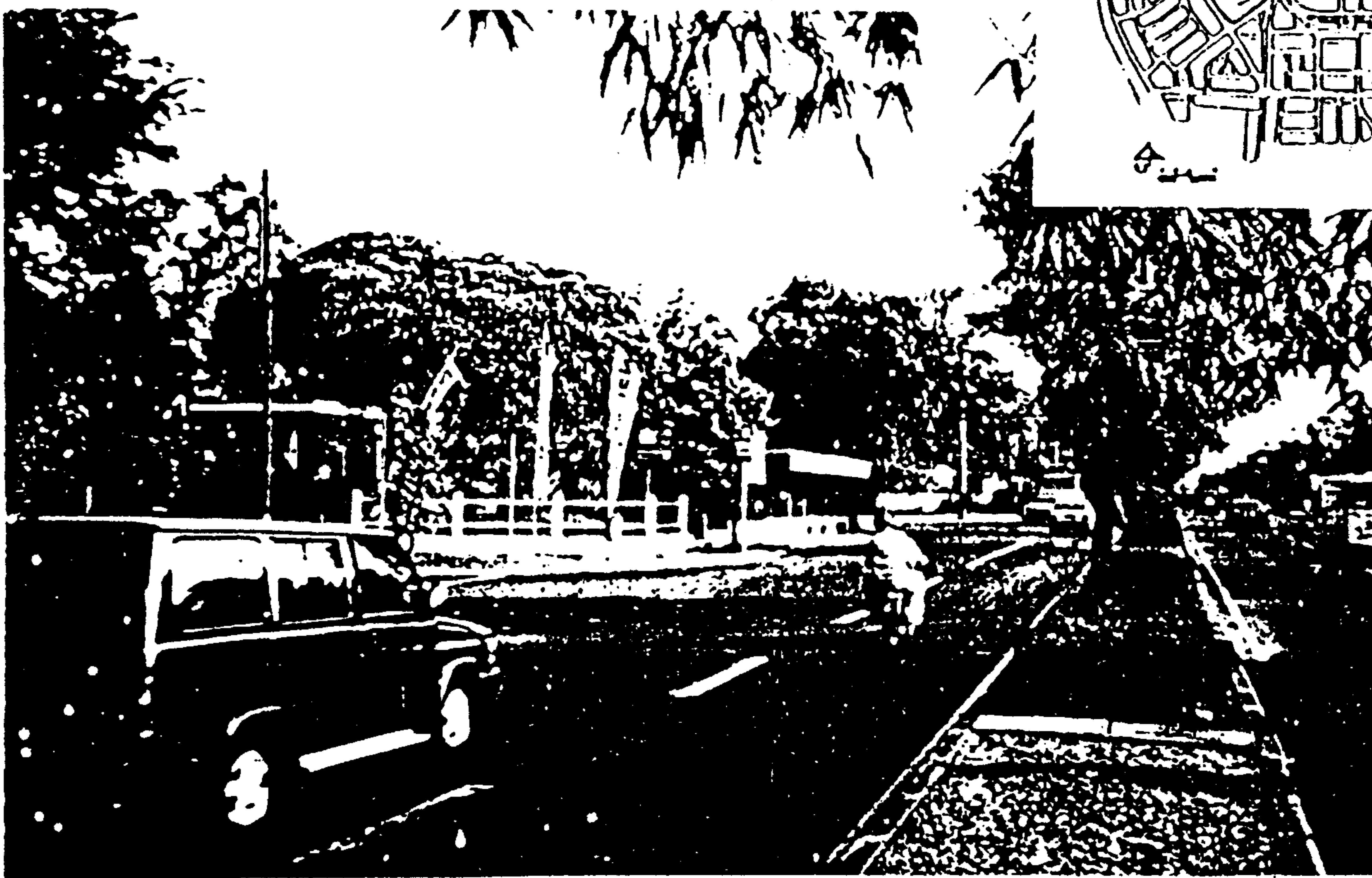
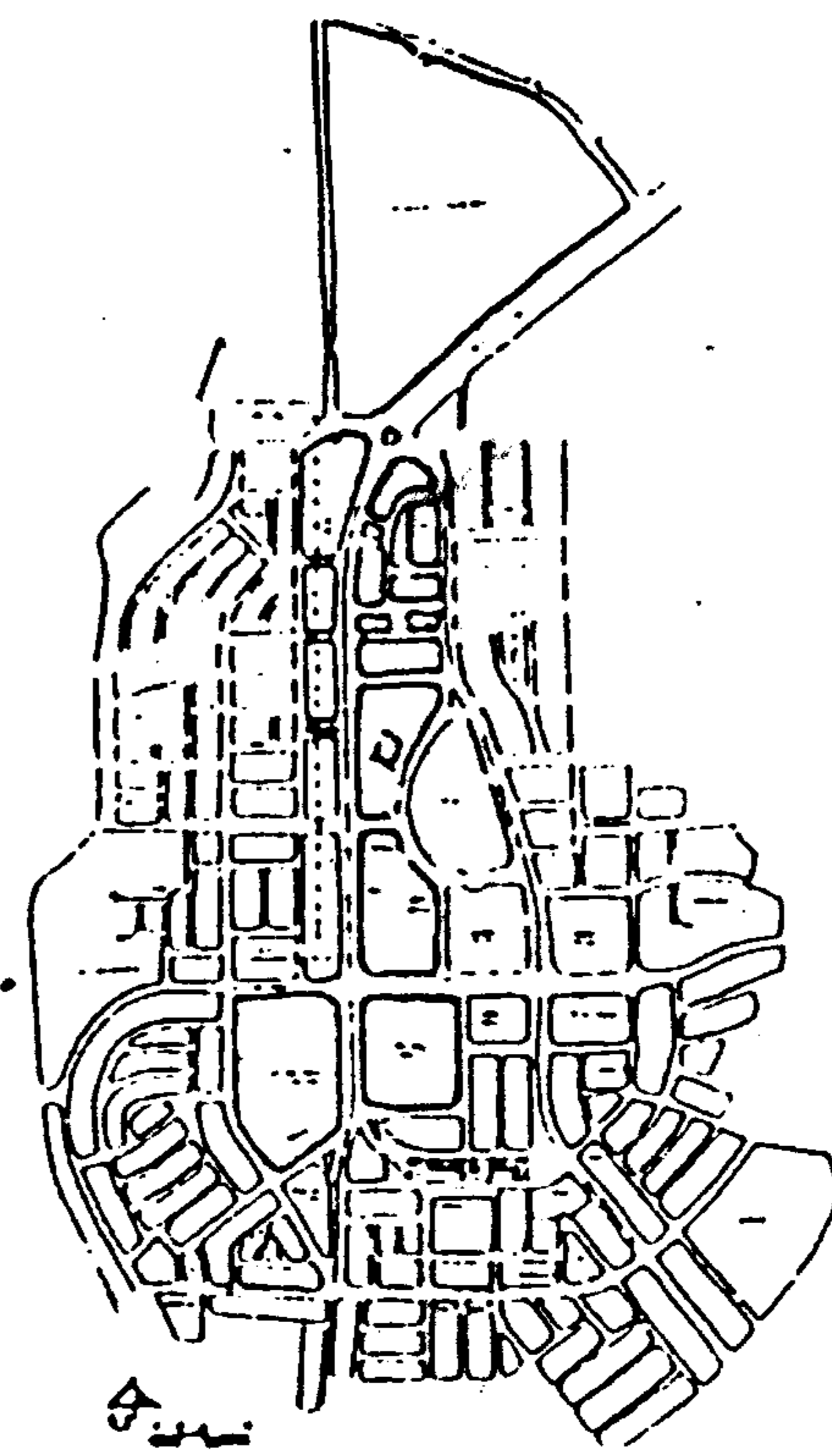


● Halte bus tanpa trotoar dan penyeberangan tanpa zebra cross
Depan taman Mataram (sisi Barat Jl. Sisingamangaraja)

FENOMENA HUNIAN & HALTE



Tampak di belakang rumah / hunian tiang listrik untuk jaringan tegangan tinggi PLN 150 KVA (sisi Barat jl. Sisingamangaraja)



● Gambar :Halte bus di taman Mataram (kiri-kanan tanpa trotoar)
depan Pompa bensin (sisi Timur Jl. Sisingamangaraja)

- jalur pejalan kaki sekitar lokasi stasiun akan meningkat juga berarti terjadi peningkatan pengguna jalur pejalan kaki pada ruas-ruas jalan di sekitar stasiun MRT (termasuk ruas jalan Sisingamangaraja).
- Bangunan tidak bisa lebih tinggi dari jaringan listrik PLN tegangan tinggi atau kurang dari 15 meter karena di sisi Barat jalan tersebut masih terdapat dan di lalui oleh jaringan kabel listrik bertegangan tinggi 150 KVA menuju gardu listrik di kantor PLN , (simpang CSW)
- Ada terjadi perubahan fungsi dari peruntukan lahan ruang terbuka hijau menjadi tempat usaha / pompa bensin (di Taman Mataram), walau masih dalam toleransi perubahan peruntukan sebagai daerah resapan.

Dengan demikian masalah utama penataan jalur pedestrian adalah sebagai berikut :

- Kurang sarana dan unsur pendukung jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman. Seperti antara lain ada di beberapa lokasi di sepanjang jalan Sisingamangaraja yang tidak mempunyai jalur bagi pejalan kaki (trotoar) sehingga pejalan kaki menjadi segan dan takut melaluinya, bersinggungan langsung dengan kendaraan.
- Hubungan / tautan antar jalur pedestrian / *linkage system* yang ada tidak menerus dan mempunyai titik-titik pertemuan jalur pedestrian / *crossing* yang dapat menimbulkan kemacetan lalu-lintas kendaraan, dlsb.
- Dimensi lebar jalur pedestrian yang tidak seragam akibat pelebaran jalur kendaraan (jalur lambat) dan ada banyak trotoar yang terpotong di hampir setiap pintu masuk kapling rumah tinggal serta kondisi / lebar yang sudah tidak dapat menampung beban jumlah pejalan kaki yang melakukan aktivitas di atasnya.

3. Tujuan

Penataan jalur pedestrian jalan Sisingamangaraja yang dapat menampung aktivitas pejalan kaki yang dapat memberikan perasaan aman (seperti tidak terganggu / kriminalitas, atau takut bersinggungan langsung dengan kendaraan), nyaman dan sehat (bebas polusi) serta mudah untuk pencapaian ke fasilitas publik yang ada atau menghubungkan dua kawasan komersial yang telah ada serta dapat menampung beban volume pejalan kaki di masa depan (keberadaan stasiun MRT) dan memberikan sentuhan tambahan berupa *streets fixture* yang menarik.

I.

4. Keluaran

Strategi dan program pengembangan penataan jalur pedestrian dengan antisipasi dari pertumbuhan dan perkembangan jalan Sisingamangaraja dan kawasan sekitarnya dan penekanan dalam bentuk desain jalur pedestrian

Keluaran yang diharapkan adalah konsep desain jalur pedestrian yang cocok untuk di terapkan pada kawasan sepanjang ruas jalan Sisingamangaraja dan desain dari jalur pedestrian tersebut dapat mencerminkan sifat jalur pedestrian yang kondusif terhadap perkembangan dan pertumbuhan kawasan (sesuai dengan RWBK dan RUTR) seperti antara lain; menghidupkan suasana jalur pedestrian kembali, menghubungkan / *linkage* kawasan Segitiga Senayan dengan kawasan Blok M (sebagai dua buah generator), dapat menampung jumlah pengguna jalur pedestrian di masa datang (termasuk setelah stasiun MRT terrealisasi), mudah untuk pencapaian dan lain sebagainya.

5. Metoda

Dalam melakukan perencanaan dan perancangan dilakukan metoda pengamatan baik secara langsung maupun tidak langsung dengan menggunakan alat bantu kamera foto. Analisis dilakukan dengan metoda diskripsi dan *super impose* peta untuk memberi nilai berdasarkan potensi atau masalah.

Proses perencanaan dan perancangannya adalah sebagai berikut :

- Mempelajari fenomena jalur pedestrian kawasan yang ada di lapangan maupun melalui hasil-hasil penelitian sebelumnya (kondisi awal, kondisi existing dan kondisi prediksi), serta kebijaksanaan Pemerintah Daerah (Pemda) yang sedang berlangsung implementasinya.
- Dengan fenomena yang ada di cari melalui kajian teoritik berupa studi pustaka / literatur maupun studi banding yang dapat memberikan pemahaman tentang prinsip dan kriteria penataan jalur pedestrian

- Berdasarkan karakteristik kondisi existing yang ada dan pendekatan pemecahan masalah, di lakukan analisis (kerangka analisis) dari kondisi existing ruas jalan Sisingamangaraja (Potensi , Problem dan Prospek)
- Hasil analisis berupa penataan jalur pedestrian yang berisikan prinsip dan kriteria jalur pedestrian sebagai panduan penataan jalur pedestrian
- Di dalam strategi pengembangan jalur pedestrian terdapat skenario dan strategi pengembangan jalur pedestrian dan berisikan beberapa aspek detail antara lain penataan elemen jalur pedestrian dalam bentuk konsep desain jalur pedestrian
- Dan dengan konsep desain jalur pedestrian maka dibuat simulasi desain (penerapan model) jalur pedestrian yang sesuai dengan maksud dan tujuan semula dan memberikan sedikit kesimpulan dan beberapa rekomendasi yang dianggap perlu

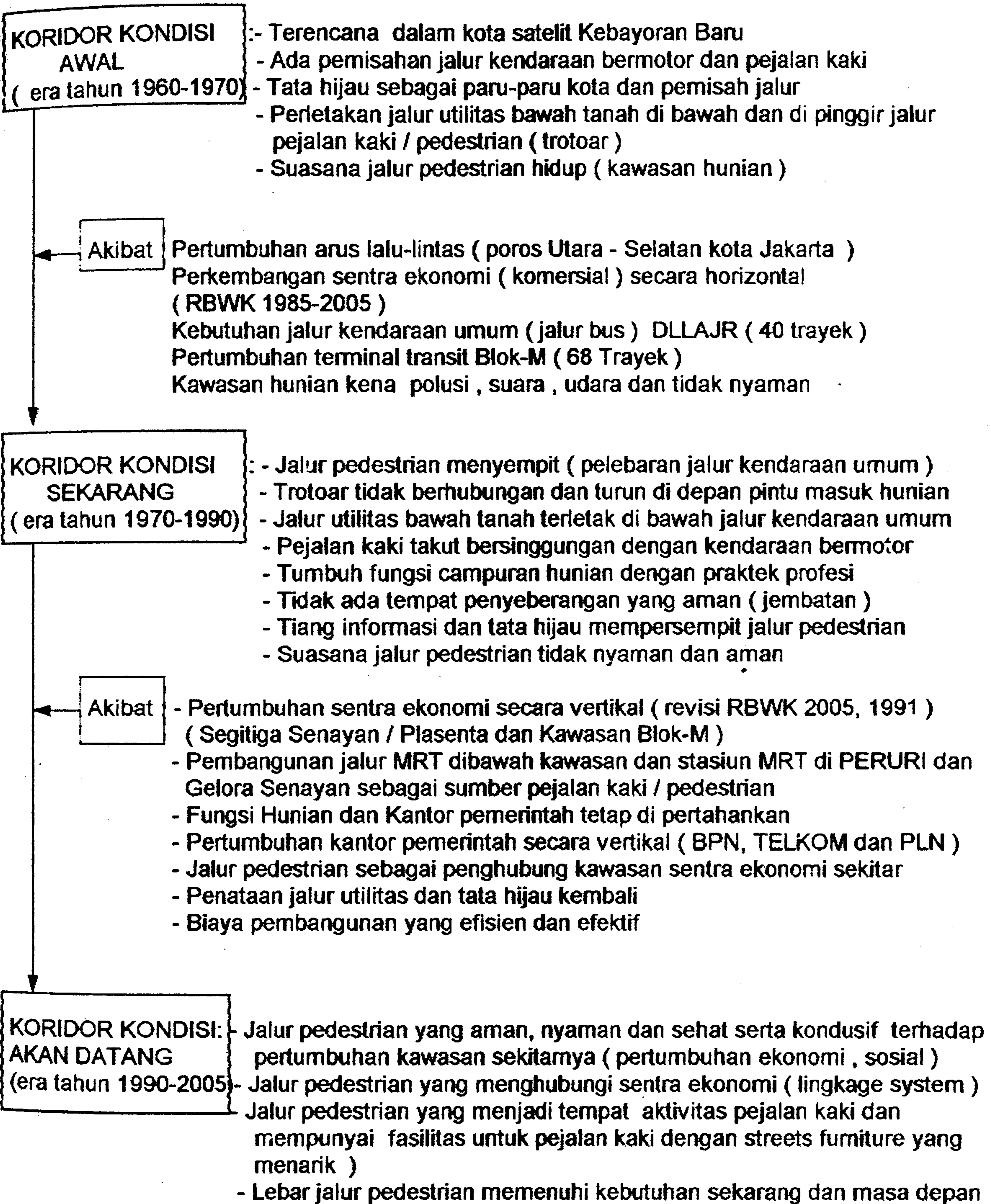
1.6. Sistematika Pembahasan

Proses sistematika penulisan atau tahapan penulisan tesis ini di mulai dengan mengidentifikasi perencanaan dan perancangan secara umum dan di laksanakan dalam enam (6) tahapan , yaitu :

1. Tahap Pendahuluan terdiri dari latar belakang (kondisi awal) , Tujuan, Perumusan Masalah, Metoda dan Sistematika Pembahasan
2. Tahap kajian teoritis baik studi literatur dan studi banding yang mengeluarkan prinsip dan kriteria dari penataan jalur pedestrian
3. Tahap analisis dari karakteristik kondisi existing (Potensi, Problem dan Prospek) dari ruas jalan Sisingamangaraja maka di dapat batasan penataan jalur pedestrian (per segmen jalan)
4. Tahap penataan jalur pedestrian jalan Sisingamangaraja dengan skenario dan strategi pengembangan jalur pedestrian secara penataan fisik.
5. Tahap desain jalur pedestrian yang kondusif terhadap pertumbuhan dan perkembangan fungsi serta kebutuhan pejalan kaki di masa akan datang yang di dalam konsepnya ada penekanan aspek elemen jalur pedestrian.
6. Tahap kesimpulan dan rekomendasi , yang dapat menjadi masukan bagi pembuat keputusan untuk mengontrol aspek-aspek pertumbuhan dan kebutuhan jalur pedestrian yang tetap berkesinambungan pada lingkungan pemugaran tersebut.

POLA PEMIKIRAN

(Penataan jalur pedestrian jalan Sisingamangaraja , Kebayoran Baru- Jakarta Selatan)



POLA PEMIKIRAN

(Penataan jalur pedestrian jalan Sisingamangaraja, Kebayoran Baru- Jakarta)

