

# PENGEMBANGAN COMMERCIAL STREET BAGI PEDESTRIAN DI RUANG KORIDOR JALAN KOTA TUA JAKARTA

*Commercial Street Development for Pedestrians  
at the Jakarta's Old Town District Corridor*

Clarice Alverina<sup>1</sup>, Felia Srinaga<sup>2\*</sup>, Susinety Prakoso<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Program Studi Arsitektur, Fakultas Desain, Universitas Pelita Harapan

e-mail: claricealverina@gmail.com<sup>1</sup>, susinety.prakoso@uph.edu<sup>3</sup>

\*Corresponding author: felia.srinaga@uph.edu<sup>2</sup>

Diterima: Agustus, 2020 | Disetujui: November, 2020 | Dipublikasi: November, 2020

## Abstrak

Jalan merupakan ruang publik yang memiliki persentase terbesar dalam suatu kota dan menjadi pusat aktivitas pergerakan manusia khususnya bagi *pedestrian*. Di Indonesia, isu mengenai jalur *pedestrian* belum dapat diatasi dengan baik. Isu ini dapat dilihat pada kawasan Fatahillah, Kota Tua Jakarta yaitu tepatnya pada Jalan Cengkeh. Jalan Cengkeh terletak di antara Lapangan Fatahillah dan fasilitas parkir. Saat ini, jalan dan jalur *pedestrian* tidak memiliki daya tarik dan tidak menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman. Keadaaan ini didukung pula dengan bangunan sekitarnya yang memiliki kondisi serupa. Pada negara-negara lain salah satu pengelolaan jalan yang sudah terbukti berhasil menarik aktivitas pengunjung adalah pengelolaan *commercial street*. Pengelolaan *commercial street* banyak dilakukan pada jalan yang sudah memiliki konektivitas yang baik dan berada pada posisi yang strategis. Melalui hal tersebut, pengelolaan ini dipilih sebagai pengembangan jalan pada Jalan Cengkeh. Melihat permasalahan yang ada, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui elemen dan kriteria bagi keberhasilan sebuah *commercial street*, aktivitas apa yang perlu dikembangkan pada sebuah jalan serta bagaimana penerapannya pada jalur *pedestrian* di Kota Tua Jakarta. Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah melalui studi literatur, studi preseden dan observasi lapangan. Penelitian ini menghasilkan tiga elemen utama dan delapan kriteria jalan untuk menciptakan jalan komersil yang menarik/hidup dan baik/nyaman. Elemen utama terdiri dari elemen jalan, elemen *commercial building*, dan elemen jalur *pedestrian*. Kriteria jalan adalah *imageability*, *human scale*, *enclosure*, aman, nyaman, daya tarik, transparansi dan interaktif. Aktivitas yang terjadi pada *commercial street* berupa aktivitas berdasarkan postur, berdasarkan kebutuhan dan berdasarkan perilaku. Penelitian ini juga menghasilkan 3 konsep perancangan yang merupakan solusi bagi pengembangan Jalan Cengkeh menjadi *commercial street* yaitu konsep jalan, konsep *commercial*

*building*, dan konsep jalur *pedestrian*.

**Kata Kunci:** *commercial street, pedestrian, Kota Tua Jakarta*

### **Abstract**

*Public space plays an important role in people's daily activities. There are a lot of activities happening on the street, especially for pedestrians. In Indonesia, issues regarding pedestrians are poorly handled, seeing that there are still problems on pedestrians walking area. These problems can be found around Fatahillah Square, Kota Tua Jakarta especially at Cengkeh Road. Cengkeh Road is located between Fatahillah Square and a new parking facility for visitors and travel buses. Unfortunately, the street and the buildings themselves are not attractive and are not creating a safe and comfortable environment. Learning from other countries, creating a commercial is one of the most effective strategies. So, this strategy is chosen to be applied to Cengkeh Road. Through that problem, this research aims to pinpoint elements and criteria that are suitable for a commercial street, to identify activities in commercial street and as well as to design commercial street at Jakarta's Old Town. Methods that will be used are literature, precedent studies, and site observation. The results of this study determines 3 (three) main elements and 8 (eight) criteria. The elements are street, commercial building, and pedestrian's lane. The criteria are imageability, human scale, enclosure, safe, comfortable, attractive, transparency and interactive. Activities that happen in commercial street are based on posture, based on needs and based on behaviour. There are 3 main concepts that can become the solution for street's development at Jalan Cengkeh, which are street concept, commercial building concept and pedestrian's lane concept.*

**Keywords:** *commercial street, pedestrian, Old Town Jakarta*

### **PENDAHULUAN**

Jalan merupakan bagian paling dasar dari perkotaan, memberikan ruang untuk pergerakan dan memfasilitasi berbagai variasi aktivitas bagi pengguna (National Association of City Transportation Officials [NACTO], 2016). Jalan memiliki kekayaan aktivitas dan memberikan banyak pengalaman, khususnya bagi *pedestrian*, sehingga pengelolaan jalan yang tepat adalah pengelolaan yang dapat memberi keamanan dan kenyamanan bagi *pedestrian*. Sayangnya, di Jakarta masalah *pedestrian* masih merupakan isu besar yang belum terselesaikan dengan baik. Pengelolaan jalan masih berorientasi pada kendaraan bermotor. Kondisi seperti ini membuat jalan tidak memiliki jalur *pedestrian* yang memadai yang mengakibatkan kurangnya aktivitas bagi *pedestrian*. Hal ini dapat dijumpai di sekitar kawasan Fatahillah, Kota Tua Jakarta.

Kota Tua sendiri merupakan area historikal di kota Jakarta. Kawasan ini sudah memiliki titik-titik dan area yang telah direvitalisasi, namun masih ada titik-titik yang terputus dan belum dikembangkan. Hal ini dikarenakan adanya bagian jalan yang tidak terolah dan menyebabkan pergerakan *pedestrian* terputus. Salah satu jalan pada Kota Tua yang memiliki lokasi yang strategis namun tidak ada pergerakan *pedestrian* adalah Jalan Cengkeh. Jalan Cengkeh merupakan jalan yang menghubungkan Lapangan Fatahillah dengan area parkir. Permasalahan pada jalan ini adalah tidak terolahnya jalan dengan baik khususnya bagi *pedestrian*,

tidak dilengkapi dengan jalur *pedestrian* yang aman, nyaman dan ditambah pula dengan tidak adanya keberagaman bangunan yang menarik di kiri kanan jalan. Melalui kondisi ini, jalan tidak memiliki aktivitas yang kaya dan hidup.

Belajar dan melihat dari negara-negara lain seperti Jepang, Korea Selatan, Australia, Spanyol, Prancis dan masih banyak lagi, mereka mengolah jalan yang sudah memiliki konektivitas menjadi *commercial streets*. Melalui penerapan dan pengembangan *commercial street* di Jalan Cengkeh, diharapkan dapat menarik dan menciptakan pergerakan *pedestrian* sehingga tercipta adanya keberagaman aktivitas. Untuk itu, penelitian ini bertujuan untuk menemukan beberapa elemen dan kriteria bagi pembentukan *commercial street* yang hidup.

## KAJIAN TEORI

### Aktivitas manusia pada Ruang Terbuka (Jalan)

Jalan merupakan pusat pergerakan manusia pada sebuah kota yang memfasilitasi ruang gerak bagi pengguna untuk melakukan berbagai aktivitas. Aktivitas manusia di ruang terbuka dapat dibagi menjadi 3 kategori yaitu aktivitas berdasarkan postur (Gehl 2011; Mehta, 2013), aktivitas berdasarkan kebutuhan (Gehl, 2010), dan aktivitas berdasarkan perilaku (Srinaga, 2006). Aktivitas berdasarkan postur dapat dibagi menjadi berjalan, berdiri, duduk, berlari dan bersepeda (Gehl 2011; Mehta, 2013).

Aktivitas berdasarkan kebutuhan dapat dibagi menjadi aktivitas wajib, opsional dan sosial (Gehl, 2010). Aktivitas wajib merupakan aktivitas yang dilakukan setiap hari dan merupakan rutinitas. Aktivitas ini tidak bergantung kepada kualitas ruang jalan dikarenakan aktivitas ini bersifat penting dan wajib. Sedangkan hal ini berbeda pada aktivitas opsional dan sosial. Aktivitas opsional adalah aktivitas yang dilakukan berdasarkan keinginan pengguna dan bersifat untuk rekreasi, sedangkan aktivitas sosial adalah aktivitas yang dilakukan dengan melibatkan orang lain. Aktivitas sosial dapat terjadi secara spontan ketika terjadi pergerakan di ruang yang sama. Kedua aktivitas ini terjadi ketika jalan memiliki kualitas yang nyaman dan aman sehingga dapat menarik *pedestrian*.

Aktivitas berdasarkan perilaku dapat dibagi menjadi aktivitas personal, sosial, dan kultural (Srinaga, 2006). Aktivitas personal adalah aktivitas yang dilakukan sendiri. Aktivitas sosial adalah aktivitas yang dilakukan dengan orang lain. Aktivitas kultural adalah aktivitas yang diperuntukan untuk hobi dan rekreasi. Ketiga aktivitas ini seringkali ada/muncul secara bersamaan di suatu tempat.

### Commercial Street

*Commercial street* dapat disebut juga sebagai *sociable street*. *Commercial street* merupakan jalan yang dibuka untuk publik dan setiap hari memiliki banyak variasi aktivitas di dalamnya (Mehta, 2013). *Commercial street* dirancang untuk menarik *pedestrian* beraktivitas, berbelanja, bersosialisasi, makan dan lain-lain. Dalam merancang *commercial street*, jalan harus memiliki kriteria-kriteria yang tepat dan berkualitas bagi *pedestrian*. Kriteria yang tepat dijelaskan oleh Ewing & Bartholomew (2013) dan Massengale & Devon (2014) yang terdiri dari *imageability*, *human scale*, *enclosure*, nyaman, aman, daya tarik, transparansi dan interaktif.

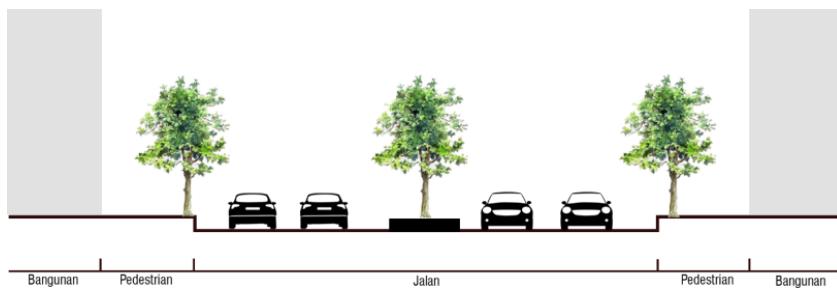
*Imageability* menjelaskan bahwa jalan harus memiliki karakteristik dan identitas. *Human scale* mengacu kepada ukuran dan proporsi elemen pada jalan. *Enclosure* penting untuk mengidentifikasi suatu ruang jalan, hal ini dipengaruhi oleh faktor vertikalitas untuk menambah kenyamanan. Kriteria keamanan menjelaskan keamanan pada jalan yang dipengaruhi oleh pengelolaan fasad, kekayaan aktivitas manusia, laju mobil dan pencahayaan. Kenyamanan menjelaskan kenyamanan pada jalan yang dipengaruhi oleh cuaca dan ruang gerak *pedestrian*. Kriteria daya tarik penting untuk menarik perhatian pengunjung yang dapat dicapai dengan kekayaan dan koherensi desain. Transparansi dipengaruhi aspek visual *pedestrian*, mencakup jarak pandang seseorang terhadap suatu aktivitas di sisi jalan atau ujung jalan. Sedangkan kriteria interaktif mengacu pada penciptaan jalan yang dapat meningkatkan kegiatan manusia di dalamnya menjadi lebih interaktif.

Selain harus memiliki kriteria yang tepat, dalam perancangan *commercial street* juga dibutuhkan elemen-elemen yang mendukung. Elemen pada *commercial street* harus ditinjau pada 3 (tiga) elemen utama yaitu elemen pada jalan, jalur *pedestrian* dan *commercial building* (Gambar 1).

### **Jalan**

Jalan sendiri memiliki berbagai tipe-tipe jalan yang dapat diolah dan banyak ditemukan pada *commercial street*. *Downtown street*, *shared street*, *pedestrian-only street*, *transit street and laneways* dan *alleys* (NACTO, 2016). *Downtown street* merupakan jalan yang terdapat kendaraan dengan *pedestrian* pada kedua sisinya dan dapat dibagi menjadi *one-way street*, *two-way street* dan *throughfare*. *Shared street* adalah jalan yang mengutamakan pejalan kaki. Mobil dapat melewati jalan ini namun dengan laju yang pelan. *Pedestrian-only street* adalah jalan yang didedikasikan untuk pejalan kaki dan tidak terdapat kendaraan pada bagian dalamnya. Jenis ini cocok untuk *commercial street*, dengan beragam aktivitas di dalamnya. *Transit street* umumnya terdapat pada *commercial street* yang mengutamakan jalan bagi *pedestrian* dan kendaraan umum. *Laneway* dan *alleys* merupakan jalan sempit dan kecil, sehingga sering diasumsikan sebagai tempat yang kotor dan menyeramkan. Untuk itu beberapa jalan dengan kondisi yang buruk perlu diubah menjadi *commercial street* yang menarik.

Pada jalan terdapat elemen-elemen yang harus diperhatikan dan dikelola dengan baik dan tepat. Elemen-elemen pada jalan yaitu *connection* dan *linkage*, penyeberangan jalan, *speed control*, gerbang dan bangunan sudut. *Connection* dan *linkage* menjelaskan bahwa jalan harus memiliki *flow* yang baik untuk menciptakan konektivitas antar lokasi. Jalan sendiri memiliki keberagaman pengguna sehingga dibutuhkan elemen yang dapat meningkatkan rasa aman bagi *pedestrian* khususnya dari kendaraan bermotor sehingga penambahan penyeberangan jalan dan *speed control* menjadi sangat penting (NACTO, 2016). Pada persimpangan jalan terdapat bangunan sudut yang memiliki dua muka bangunan yang merupakan *focal point* pada *intersection*. *Angular*, *curved* dan *towered* yang merupakan tipe-tipe dari bangunan sudut juga perlu diperhatikan (Moughtin et al, 1999). Sedangkan pada *entrance* jalan, gerbang dapat menjadi elemen yang penting sebagai *focal point* pada muka jalan.



Gambar 1 Potongan Jalan (Sumber: Pribadi)

### Jalur Pedestrian

*Commercial street* diperuntukkan khususnya bagi *pedestrian*, sehingga jalur *pedestrian* merupakan elemen yang harus diperhatikan dengan seksama. Terdapat elemen-elemen pada jalur *pedestrian* yang harus ada guna menciptakan ruang yang berkualitas bagi *pedestrian* yaitu *sidewalk*, *street furniture*, *lighting*, pohon dan *street activities* (Crankshaw, 2009; Davies, 2000; Massangele & Devon, 2014; Speck, 2018).

*Sidewalk* merupakan elemen dari jalur *pedestrian* yang paling utama. Ia merupakan ruang yang bebas dari halangan dan diperuntukkan bagi *pedestrian* untuk berjalan. *Street furniture* berperan sebagai pendukung dari kebutuhan *pedestrian* yang terdiri dari *bollards*, *seating*, *litter bins* dan *planters*. *Lighting* berperan penting pada malam hari untuk menciptakan rasa aman dan nyaman. Pohon merupakan elemen penghijauan yang menciptakan *enclosure*, keamanan, dan kenyamanan namun tetap memiliki aspek transparansi. *Street activities* terdiri dari *stall* dan *street performer* yang dalam hal ini keberadaannya berguna untuk menciptakan daya tarik pada jalan.

### Commercial Building

Bericara mengenai *commercial street*, bangunan sekitarnya merupakan salah satu elemen yang krusial dalam perancangan *commercial street*. Bangunan di sekitar *commercial street* dapat disebut *commercial building*. *Commercial building* adalah bangunan yang dibangun untuk melakukan bisnis dan menyediakan jasa atau barang. Tanpa adanya *commercial buildings* yang memadai, maka pengembangan *commercial street* menjadi tidak lengkap. *Commercial buildings* pada *commercial street* dapat dibagi menjadi beberapa kegunaan bangunan yaitu perkantoran, *retail*, *multi-dwelling unit*, hotel, and restoran (Certified Commercial Property Inspector Association, n.d.). Restoran and *retail* memiliki persentase yang paling besar khususnya pada *commercial street* (Rubenstein, 1992). Dalam menciptakan *commercial building* dibutuhkan elemen-elemen yang memadai.

Elemen-elemen pada *commercial building* adalah *street wall*, *active frontage*, *awnings* dan *signage* (Davies, 2000; Massangele & Devon, 2014; Pregliasco, 1988; Speck, 2018). *Street wall* adalah elemen vertikal pada jalan yang berguna untuk menciptakan perbandingan tinggi bangunan dengan lebar jalan yang ideal. Pada bangunan, area *frontage* merupakan area paling penting dan harus memiliki *active frontage*. Hal ini dapat dicapai dengan desain yang memiliki transparansi minimal 60% dengan penambahan area duduk atau area untuk *display*. *Awnings* and *signs* merupakan penambahan yang dapat diletakan pada *frontage* untuk

menambah daya tarik dan mempertegas bangunan.

Dalam menciptakan *commercial street* yang baik diperlukan beberapa elemen dan kriteria yang baik. Elemen dan kriteria pada *commercial street* dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Elemen dan Kriteria pada *Commercial Street*

Elemen		Kriteria
<b>Jalan</b>	Jenis dan Ukuran	<i>Safe , Comfortable</i>
	<i>Access and Linkage</i>	<i>Imageability, Safe , Comfortable, Attractive</i>
	<i>Crossing Pedestrian</i>	<i>Safe, Comfortable</i>
	<i>Speed Control</i>	<i>Safe</i>
	<i>Bangunan sudut</i>	<i>Imageability, Human Scale, Attractive, Transparency</i>
	<i>Gate</i>	<i>Human Scale, Attractive, Transparency, Interactive</i>
<b>Commercial Building</b>	<i>Kegunaan &amp; Kapasitas</i>	<i>Imageability, Attractive</i>
	<i>Street Wall</i>	<i>Imageability, Enclosure</i>
	<i>Active Frontage</i>	<i>Imageability, Human Scale, Transparency, Attractive and Interactive</i>
	<i>Awnings</i>	<i>Human Scale, Safe, Comfortable, Attractive</i>
	<i>Signs</i>	<i>Imageability, Human Scale, Attractive, Interactive</i>
	<i>Orientasi dan Setback</i>	<i>Enclosure, Attractive, Connected &amp; Linkage</i>
	<i>Massa dan Bentuk</i>	<i>Imageability, Human Scale, Attractive</i>
	<i>Fasad Eksterior</i>	<i>Imageability, Attractive, Transparency, Interactive</i>
<b>Jalur Pedestrian</b>	<i>Sidewalks</i>	<i>Imageability, Safe, Comfortable, Transparency</i>
	<i>Street Furniture</i>	<i>Human Scale, Safe, Comfortable , Transparency</i>
	<i>Pohon</i>	<i>Human Scale, Enclosure, Safe, Comfortable, Transparency</i>
	<i>Street Activity</i>	<i>Imageability, Human Scale, Transparency, Attractive, Interactive</i>
	<i>Lighting</i>	<i>Imageability, Safe, Comfortable, Transparency, Attractive, Interactive</i>

Sumber: Analisis berdasarkan Crankshaw, 2009; Davies, 2000; Ewing & Bartholomew (2013); Fenty & Maloney, 2010; Massengale & Devon, 2014; Moughtin et al, 1999; NACTO, 2016; Pregliasco, 1988; Stanley et al, 2018; dan Speck, 2018.

Dikarenakan lokasi studi merupakan area historikal maka dibutuhkan pengelolaan khusus untuk area historkal. Pada area historikal terdapat elemen tambahan yaitu orientasi dan garis sepadan (*setback*), bentuk dan massa, dan fasad eksterior (Fenty & Maloney ,2010; Stanley et al, 2018). Setiap bangunan harus memiliki orientasi ke jalan utama dengan garis sepadan yang tidak terlalu beragam. Massa dan bentuk bangunan harus mengikuti porposi dan *architectural style* dari bangunan yang terdapat pada area tersebut. Daya tarik utama dari bangunan terletak pada fasadnya sehingga fasad harus memiliki koherensi dan kompleksitas. Hal ini dapat dicapai dengan irama dan repetisi. Ornamen dapat ditambahkan pada area fasad untuk menambah daya tarik dan identitas dari bangunan tersebut.

## METODOLOGI

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui observasi dan studi lapangan. Studi lapangan dilakukan pada Jalan Cengkeh, Kota Tua Jakarta. Jalan Cengkeh merupakan Jalan yang menghubungkan Lapangan Fatahillah dan Fasilitas Parkir. Jalan ini memiliki lokasi yang strategis namun pengelolaan yang buruk. Berdasarkan PERGUB Jakarta, jalan merupakan pengembangan *loop 1*

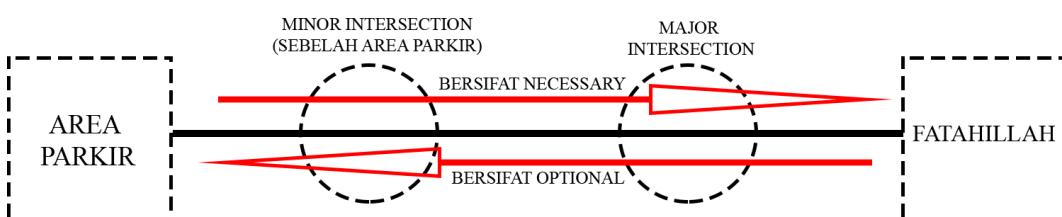
yang akan ditambahkan jalur kendaraan umum dan perbaikan jalur *pedestrian*. (PERGUB Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 36 Tahun 2014 tentang Rencana Induk Kawasan Kota Tua, 2014). Observasi dilandaskan pada parameter-parameter yang dikemukakan pada kajian teori. Parameter yang digunakan adalah elemen-elemen pada jalan, *commercial building* dan *commercial street*. Observasi pada jalan akan mengidentifikasi masalah-masalah yang ada pada Jalan Cengkeh (Gambar 2).



Gambar 2 Lokasi Objek Studi (Sumber: PERGUB,2014; Dokumentasi Pribadi)

### Observasi berdasarkan Elemen Jalan

Jalan Cengkeh terletak di area pusat kota yang merupakan jalur 1 arah dengan lebar 3 jalur kendaraan dan terdapat trotoar pada kedua sisinya. Jalan memiliki laju kendaraan yang cukup tinggi, namun tidak terlihat adanya strategi untuk mengatasi hal tersebut. Hal ini dapat dilihat dari kurangnya penyeberangan jalan di sepanjang jalan. Jalan ini menghubungkan Lapangan Fatahillah dan fasilitas parkir (Gambar 3). *Flow pedestrian* pada jalan ini seharusnya dapat terjadi dengan baik, namun hal yang terjadi adalah sebaliknya. Hal pertama dikarenakan jalan tidak memiliki *focal point* khususnya pada pertemuan Jalan Cengkeh dan Jalan Kunir yang merupakan *major intersection* dan *entrance* jalan. Hal ini didukung dengan kondisi dari bangunan sudut yang tidak terolah dengan baik.



Gambar 3 Diagram Konnektivitas (Sumber: Analisis berdasarkan Gehl, 2010)

### Obervasi berdasarkan Elemen Commercial Streets

*Sidewalk* terletak pada kedua sisi jalan dengan ukuran yang sempit dan hanya cukup untuk 1 orang (Gambar 4). Beberapa halangan yang mengganggu dan mempersempit trotoar ditemukan di sepanjang trotoar seperti keberadaan pohon dan lampu jalan serta keberadaan PKL yang tidak tertata rapi. *Street furniture* pada jalan ini hanya terdapat pada area parkir, namun pada area sekitarnya tidak ada penambahan tempat duduk, tong sampah, *bollards* dan *planters*. Jalan tidak

dilengkapi oleh pohon/pohon terlalu sedikit untuk jalan yang memiliki panjang 400m. Pohon tidak diletakan secara teratur/repetisi dan hanya diletakan pada beberapa titik secara tidak beraturan. Pada jalan sudah terdapat lampu jalan namun peletakannya hanya pada satu sisi jalan saja. Hal ini menyebabkan kurangnya penerangan pada jalan khususnya bagi pedestrian di malam hari. Kurangnya pohon dan lampu jalan mengakibatkan rasa aman dan nyaman berkurang bagi *pedestrian*. Pada area sekitar PKL yang merupakan salah satu pusat hiburan yang dicari-cari, tidak berada pada lokasi yang tepat sehingga ia mengganggu pergerakan manusia di dalamnya.



Gambar 4 Kondisi Pedestrian (Sumber: Dokumentasi Pribadi)

#### Observasi berdasarkan Elemen *Commercial Buildings*

Kegunaan bangunan pada area ini merupakan pertokoan yang menjual plastik, terpal dan alat-alat *marine*/kelautan. Pada area ini terdapat beberapa toko yang sudah tidak terpakai atau dijadikan gudang dengan kondisi yang tidak menarik perhatian bagi pengunjung. Hal ini diperkuat dengan fasad dan massa bangunan yang tidak memiliki daya tarik, *closure*, identitas, karakteristik, irama dan koherensi (Gambar 5). Fasad deretan bangunan yang kurang menarik ini dapat dilihat secara jelas khususnya pada area *frontage* yang tertutup tanpa adanya transparansi sehingga fasad tidak memiliki daya tarik untuk dilihat/dinikmati lebih lama dan cenderung hanya dilewati saja. Beberapa bangunan dilengkapi dengan *signs* dan *awnings* yang tidak memiliki keunikan dan berada dalam kondisi yang sudah tidak layak.



Gambar 5 Deret Bangunan (Sumber: Dokumentasi Pribadi)

## PEMBAHASAN

Melalui penjelasan di atas, dibutuhkan penanganan atas masalah yang ada di Jalan Cengkeh. Penanganan dapat dilakukan melalui 3 konsep utama perancangan yaitu konsep jalan, konsep *commercial building* dan konsep jalur *pedestrian* (konsep *commercial street*).

### Konsep Jalan

Jalan secara garis besar diolah menjadi *pedestrian-only*. Strategi ini dilakukan guna untuk menarik perhatian dan meningkatkan keamanan dan kenyamanan *pedestrian*. Jalan yang diolah menjadi *pedestrian-only* memiliki area yang lebih fleksibel untuk pergerakan dan aktivitas manusia (Gambar 6). Perubahan sirkulasi kendaraan turut diadakan berdasarkan pengembangan tersebut. Selain itu, ada penambahan gerbang dan pengelolaan bangunan sudut pada *entrance* utama yang terletak pada *major intersection* (Gambar 7). Gerbang dan bangunan sudut memiliki desain yang menyerap karakteristik bangunan di kawasan Fatahillah. Gerbang menggunakan kolom ikonik dengan *arc* pada bagian atasnya. Ia memiliki ketinggian yang lebih tinggi dibandingkan bangunan sekitarnya sehingga dapat terlihat dari jauh. Sedangkan bangunan sudut dirancang dengan memiliki *tower* dan pedimen, yang bertujuan untuk menciptakan *focal point* bagi area tersebut.



Gambar 6 & 7 Konsep jalan dan *Entrance* Jalan (Sumber: Analisis Pribadi)

### Konsep Jalur *Pedestrian*

Jalan yang diolah menjadi *pedestrian-only* membuat jalan menjadi bebas dari kendaraan dan dikhususkan hanya bagi *pedestrian*. Hal ini membuat jalan lebih fleksibel bagi pergerakan dan aktivitas manusia. Penerapan konsep ini dibagi menjadi 3 zona, yaitu *clear path zone*, *street furniture zone* dan *buffer zone* (Gambar 8). *Clear path zone* merupakan *sidewalk* dengan lebar 4-5 meter. Jalur ini adalah jalur yang bebas dari halangan dan ada penambahan jalur disabilitas di dalamnya. Selanjutnya, pada *street furniture zone* yang terletak pada tengah-tengah jalan, dirancang dengan penambahan pelengkap jalan yang menarik. Zona ini merupakan pengelolaan utama pada pengembangan jalan *pedestrian* ini. Area ini merupakan area taman dan pedagang kaki lima (PKL) yang terletak pada tengah-tengah jalan (Gambar 9).

Pedagang kaki lima (PKL) diletakkan di bawah *shelter* dengan desain *shelter* yang memiliki atap transparan. Taman didesain dengan dua konsep yang berbeda. Pada blok pertama, taman bersifat terbuka tanpa adanya penambahan tempat duduk. Area ini diciptakan lebih fleksibel sehingga orang dapat duduk dengan bebas. Pada blok kedua, adanya penambahan meja dan kursi dikarenakan taman terletak di area restoran. Pada kedua blok, dilengkapi dengan *spot* yang dikhususkan untuk

street performer pada area taman. Zona ini diperkuat dengan penambahan tempat duduk dan tempat sampah. Pada area *buffer zone* yang terletak pada ujung-ujung jalan, dilengkapi dengan adanya penambahan *bollards* sebagai pemisah jalur kendaraan dan *pedestrian*. Pengembangan konsep jalur *pedestrian* diperkuat dengan ditambahkannya lampu dan pohon secara berulang.



Gambar 8 Zoning Jalur Pedestrian



Gambar 9 Area Taman

### Konsep Commercial Building

Bangunan diolah menjadi bangunan komersial dengan persentase 45% retail, 45% restoran dan 10% fasilitas lainnya (fasilitas lainnya berupa minimarket, bank, dan toilet). Restoran diletakan pada area *entrance* kedua jalan dan di antaranya merupakan area retail dan fasilitas penunjang. Selain dari kegunaannya, elemen fisik dari bangunan juga perlu diperhatikan. Hal pertama, fasad dan massa bangunan diolah untuk memiliki repetisi, irama dan koherensi (Gambar 10). Fasad bangunan menyerap karakteristik fasad bangunan pada kawasan Fatahillah. Hal ini menghasilkan desain yang memiliki repetisi, ornamen, dan material dengan warna monokrom. Selanjutnya hal yang harus diperhatikan adalah area *frontage* yang memiliki desain yang berbeda-beda. *Frontage* didesain dengan transparansi minimal 60%. Pada area restoran ada penambahan *outdoor seating area*, sedangkan pada area *retail* ditambahkan area untuk *display*. Hal ini diperkuat dengan penambahan *awnings and signs* yang memiliki desain, bentuk, lokasi dan ukuran yang berbeda-beda pada setiap massa bangunan.



Gambar 10 Tampak Deret Bangunan

## SIMPULAN & REKOMENDASI

### Simpulan

Jalan Cengkeh terletak di antara Lapangan Fatahillah dan fasilitas parkir. Jalan ini memiliki lokasi yang strategis namun sayangnya pengelolaan jalan buruk, sehingga kurang aktivitas di dalamnya. Melalui kondisi tersebut maka diperlukan pengembangan terhadap jalan Cengkeh ini. Pengembangan yang dipilih adalah pengembangan *commercial street*.

Melihat permasalahan dan kondisi pada koridor jalan Cengkeh, maka studi ini mempertanyakan apa kriteria dan elemen yang dibutuhkan bagi pengembangan *commercial street* yang hidup dan nyaman, apa aktivitas yang terjadi pada *commercial street* dan bagaimana perancangan *commercial street* bagi *pedestrian* di ruang koridor Kota Tua Jakarta. Penelitian dilakukan melalui studi literatur dan studi preseden yang menghasilkan beberapa kriteria dan elemen pada *commercial street*. Kriteria dari *commercial street* adalah *imageability*, *human scale*, *enclosure*, aman, nyaman, *attractive*, transparansi dan interaktif. Dari penelitian ini juga ditemukan elemen-elemen pada *commercial street* yang perlu diperhatikan bagi keberhasilan perancangan sebuah *commercial street*.

Elemen pada *commercial street* ditinjau dari jalan, *commercial building* dan jalur *pedestrian*. Elemen pada jalan yang perlu diperhatikan adalah fungsi dan ukuran, *connected* dan *linkage*, *pedestrian crossing*, *speed control*, bangunan sudut, dan gerbang (*gate*). Elemen pada jalur *pedestrian* adalah *sidewalk*, *street furniture*, pohon, aktivitas jalan (*street activity*), dan pencahayaan (*lighting*). Sedangkan elemen pada *commercial building* adalah kegunaan dan kapasitas, *street wall*, *active frontage*, *awnings*, *signs*, orientasi dan garis sepadan, massa dan bentuk, serta fasad eksterior. Melalui pengelolaan jalan dengan elemen dan kriteria yang tepat, maka akan terjadi aktivitas manusia yang dibagi menjadi tiga kategori yaitu aktivitas secara umum, aktivitas berdasarkan kebutuhan, dan aktivitas berdasarkan perilaku pengguna.

Melalui penelitian ini dihasilkan 3 konsep pengembangan desain bagi koridor jalan Cengkeh di Kota Tua-Jakarta, yaitu konsep jalan, konsep *commercial building*, dan konsep jalur *pedestrian*. Melalui pengembangan konsep-konsep ini, jalan diolah menjadi *pedestrian-only* dan ada gerbang pada *entrance* jalan. Pada area tengah jalan ditambahkan taman yang dilengkapi dengan *shelter* yang diperuntukan untuk pedagang kaki lima (PKL) dan ruang terbuka untuk orang berkumpul. Selain itu, bangunan pada area ini direvitalisasi, fasad didesain memiliki repitisi, ornamen,

dan material dengan warna monokrom. Area depan bangunan didesain untuk memiliki *active frontage* dengan penggunaan kaca, dan penambahan *outdoor seating area*. Melalui pengembangan ini, diharapkan area dapat menjadi lebih hidup dan memiliki kekayaan aktivitas di didalamnya. Aktivitas yang terjadi bukan hanya yang bersifat wajib namun juga aktivitas opsional dan berbagai aktivitas sosial, yang dapat memberikan banyak pilihan bagi penggunanya untuk dilakukan dan dinikmati.

### **Rekomendasi**

Di Kota Tua, selain pada Jalan Cengkeh masih terdapat banyak koridor jalan yang memerlukan pengelolaan untuk menciptakan aktivitas dan *flow* pergerakan yang baik. Agar tercipta *flow* yang baik pada seluruh kawasan Fatahillah, pengelolaan jalan dapat dilakukan pada koridor jalan lainnya.

Pengelolaan jalan juga dapat dilakukan dengan metode pendekatan yang berbeda. Pendekatan lain yang dapat dilakukan merupakan studi observasi dan survei kepada pengguna jalannya seperti studi perilaku manusia, keinginan pengunjung dan lainnya. Melalui pengembangan dan pendekatan yang berbeda dapat menghasilkan solusi yang beragam namun tetap memiliki tujuan yang serupa.

Rekomendasi lain dari hasil penelitian ini adalah perlunya perhatian akan pentingnya pengelolaan bangunan pada kedua sisi jalan. Selain dari *fasad* dan *frontage* bangunan, pengelolaan bangunan dapat lebih memperhatikan mengenai kegiatan di dalam bangunan. Pengelolaan dapat dimulai pada penataan *level* setiap lantai. Desain *level* yang berbeda dapat memperkaya keberagaman aktivitas ruang jalan dan menghidupkan area tersebut.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Certified Commercial Property Inspector Association. (n.d.). *TYPES OF COMMERCIAL BUILDINGS*. Retrieved February 13, 2020, from <https://ccpia.org/types-of-commercial-properties/>
- Crankshaw, N. (2009). *Creating Vibrant Public Space: Streetscape Design in Commercial and Historic Districts*. Washington: Island Press.
- Davies, L. (2000). *Urban Design Compendium*. English Partnerships and the Housing Corporation, U.K.
- Ewing, R., & Barholomew, K. (2013). *Pedestrian and Transit-Oriented Design*. USA: Urban Land Institute and American Planning Association.
- Fenty, A. M., & Maloney, D. (2010). *Chapter 12 . New Construction in Historic Districts*. 1–20. [https://planning.dc.gov/sites/default/files/dc/sites/op/publication/attachments/DC\\_New\\_Construction\\_SW.pdf](https://planning.dc.gov/sites/default/files/dc/sites/op/publication/attachments/DC_New_Construction_SW.pdf)
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Gehl, J. (2011). Life between the buildings : using public space. In *Life between the buildings : using public space*. Washington: Island Press.
- Massengale, J., & Devon, V. (2014). *Street Design The Secret to Great Cities and Town*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Mehta, V. (2013). *The street: A quintessential social public space* (pp. 1–237). London; New York: Routledge.
- Moughtin, C., OC, T., & Tiesdell, S. (1999). *Urban Design Ornaments and Decoration*. Oxford; Boston, Mass: Architectural Press.

- National Association of City Transportation Officials. (2016). Global Street Design Guide. In *New Forests*. New York: National Acossiation of City.
- Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 36 Tahun 2014 tentang Rencana Induk Kawasan Kota Tua. (2014).
- Pregliasco, J. (1988). *Developing Downtown Design Guidelines*. California Main Street Program.
- Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. Canada: John Wiley & Sons, Inc.
- Speck, J. (2018). *Walkable City Rules*. Washington: Island Press.
- Srinaga, F. (2006). *Hubungan Antara Valensi dengan Sikap Individu terhadap Ruang Umum Kota*. Disertasi yang tidak dipublikasikan.
- Stanley, V. J., Rideout, S., Ward, C., Sydnor, D. J., Ward, C., Cannon, D., & Ward, C. (2018). *2018 Cambridge Historic District*. 1–90. <https://www.choosecambridge.com/DocumentCenter/View/1648/A1-2018-Cambridge-Historic-District-Design-Guidelines-Part-1>.