



UNIVERSITAS INDONESIA

TINGKAT KERAMAIAAN JALUR PEJALAN KAKI DI
SUDIRMAN CENTRAL BUSINESS DISTRICT, JAKARTA

SKRIPSI

DYAHCINANTYA MAHADEWI

0304060282

FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM

DEPARTEMEN GEOGRAFI

DEPOK

JULI 2009



UNIVERSITAS INDONESIA

TINGKAT KERAMAIAAN JALUR PEJALAN KAKI DI
SUDIRMAN CENTRAL BUSINESS DISTRICT, JAKARTA

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana

DYAHCINANTYA MAHADEWI

0304060282

FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM

DEPARTEMEN GEOGRAFI

DEPOK

JULI 2009

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Dyahcinantya Mahadewi

NPM : 0304060282

Tanda tangan :



Tanggal : 9 Juli 2009

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Dyahcinantya Mahadewi
NPM : 0304060282
Program Studi : Geografi
Judul Skripsi : Tingkat keramaian jalur pejalan kaki di Sudirman
Central Business District, Jakarta

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sains, pada Program Studi Geografi, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Drs. Triarko Nurlambang, MA
Pembimbing : Dra. Widyawati, MSP
Penguji : Drs. rer.nat. Eko Kusratmoko, MA
Penguji : Drs. Cholifah Bahaudin, MA
Penguji : Hafid Setiadi, S.Si, MT



Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 9 Juli 2009

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Jurusan Geografi pada Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Drs. Triarko Nurlambang, MA dan Dra. Widyawati, MSP selaku dosen pembimbing saya yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dan membimbing saya dalam penyusunan skripsi ini.
2. Drs. Cholifah Bahaudin, MA, Hafid Setiadi S.Si, MT, dan Dr. rer. nat. Eko Kusratmoko, MS selaku dosen penguji.
3. PT. Danayasa Arthatama khususnya Bpk. Taufik Hidayat sebagai Kepala Departemen Pengembangan dan Pengelola Kawasan SCBD yang telah memberikan izin dan data-data, Bpk. Dasril Aries A. sebagai Kepala Seksi Pengelola Kawasan SCBD yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan dan memberikan bimbingan kepada saya dalam penyusunan skripsi ini, dan Ibu Dyah Rahayuningsih sebagai Administrator Pengembangan dan Pengeololaan Kawasan yang telah menyediakan waktu untuk memberikan bantuan perijinan.
4. Mamah dan Papah tercinta yang telah memberikan doa dan dukungan tanpa hentinya baik moril maupun materil, kakak tersayang Diansuci Maharani serta adik tersayang Widigdy Kretajaya.
5. Çri Krishna Wicaksana yang telah memberikan doa, dukungan, dan bantuannya.
6. Tim survey saya yang terdiri atas Abdul Hafidz, Ahmad Munawar, Alvian S., Bagus A., Choiruddin S., Darmawan Listyo, Emir Hartato, Iis Iswanto, M.Faeyumi, Miftah Farid, Didin, Gilang, Roland Sinunlingga, dan Munir yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk pelaksanaan survey serta telah memberikan dukungan dan doanya.

7. Teman-teman Geo '04; Dea, Dewe, Agung, Seland, Hilmi, Rama, Aji, Aldi, Mulia, Anin, Arie, Qulfan, Asti, Bajok, Corry, Dandy, Deri, Dimas, Erika, Eva, Evry, Fauziah, Frengki, Hafiz, Ibnu, Iqbal, Mila, Amri, Nia, Luthfi, Habibi, Danil, Marwah, Ichin, Abi, Noni, Novi, Nurul, Paska, Sispa, Puji, Pita, Tiput, Rahma, Ranum, Candra, Rio, Adaw, Rudi, Diana, Sandya, Chomenk, Seno, Sista, TW, Weling, dan Yayan, yang telah memberikan dukungan dan doa kepada saya mulai dari masa perkuliahan hingga saat ini.
8. Sahabat-sahabat “My Genk” Dahlia Ekarhisma I., Dewi Kartika Sari, Dwinanda Agustia Larasati, Felicia Amanda Hastavania, dan Mustiannis Syafaah.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan semua pihak (baik yang telah disebutkan ataupun yang tidak disebutkan) yang telah membantu dan memberikan dukungan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Depok, 1 Juli 2009

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dyahcinantya Mahadewi

NPM : 0304060282

Program Studi : Geografi

Departemen : Geografi

Fakultas : Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam

Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan Kaki di Sudirman Central Business District, Jakarta

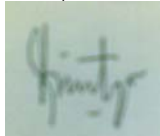
beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 9 Juli 2009

Yang menyatakan



(Dyahcinantya Mahadewi)

ABSTRAK

Nama : Dyahcinantya Mahadewi
Program Studi : Geografi
Judul : Tingkat Keramaian Jalur Pejalan Kaki di Sudirman *Central Business District*, Jakarta

Skripsi ini membahas tingkat keramaian jalur pejalan kaki di Sudirman *Central Business District*, Jakarta berdasarkan volume pejalan kaki dan kaitannya dengan fungsi gedung. Penelitian ini adalah penelitian idiografik dengan deskripsi tingkat keramaian jalur pejalan kaki. Sebagai kawasan superblok, jalur pejalan kaki menjadi penting karena sebagai penghubung antar blok maupun sebagai penghubung antar gedung yang mempunyai jenis kegiatan yang beragam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat keramaian pada jalur-jalur pejalan kaki di SCBD berfluktuasi terhadap waktu kegiatan perkantoran dan tidak dipengaruhi oleh fungsi gedung.

Kata kunci:

Jalur pejalan kaki, *superblock*, tingkat keramaian

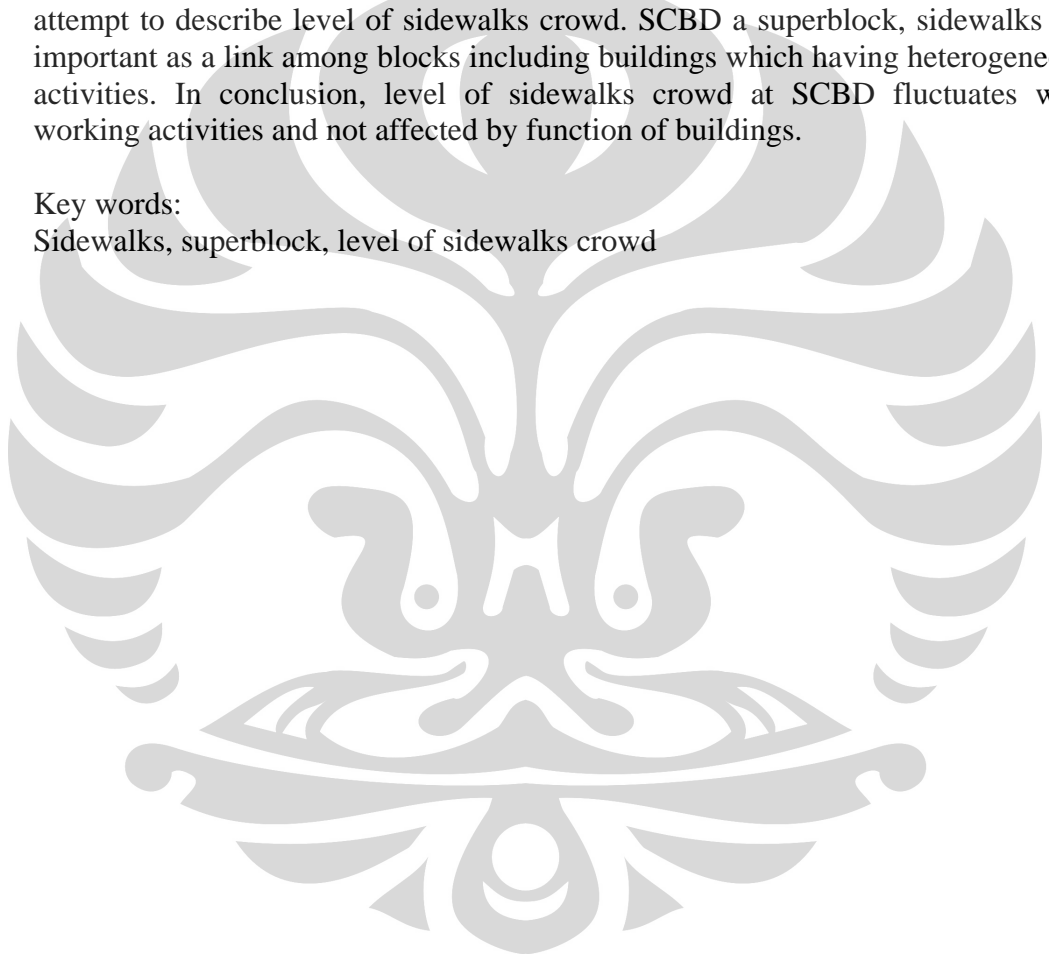
ABSTRACT

Name : Dyahcinantya Mahadewi
Study Program : Geography
Title : Level of Sidewalks Crowd at Sudirman Central Business District, Jakarta

This research discuss about level of sidewalks crowd at Sudirman Central Business District (SCBD), in Jakarta based on the relationship between pedestrian volume and function of buildings. This research is an ideographic research which attempt to describe level of sidewalks crowd. SCBD a superblock, sidewalks are important as a link among blocks including buildings which having heterogeneous activities. In conclusion, level of sidewalks crowd at SCBD fluctuates with working activities and not affected by function of buildings.

Key words:

Sidewalks, superblock, level of sidewalks crowd



DAFTAR ISI

| | |
|--|-----------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS..... | ii |
| LEMBAR PENGESAHAN..... | iii |
| UCAPAN TERIMA KASIH..... | iv |
| HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI..... | vi |
| ABSTRAK..... | vii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| 1. PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1 Latar Belakang..... | 1 |
| 1.2 Masalah..... | 3 |
| 1.3 Tujuan..... | 3 |
| 1.4 Batasan..... | 3 |
| 2. TINJAUAN PUSTAKA..... | 5 |
| 2.1 Geografi Transportasi..... | 5 |
| 2.2 Geografi Kota..... | 7 |
| 2.2.1 Central Business District..... | 7 |
| 2.2.2 Perencanaan Kota..... | 8 |
| 2.2.3 Superblok..... | 9 |
| 2.3 Pedestrian..... | 13 |
| 2.3.1 Jalur Pejalan Kaki..... | 14 |
| 2.3.2 Pejalan Kaki..... | 15 |
| 2.3.3 Teknis..... | 17 |
| 3. METODOLOGI PENELITIAN..... | 18 |
| 3.1 Metode Penelitian..... | 18 |
| 3.1.1 Jenis Penelitian..... | 18 |
| 3.1.2 Daerah Penelitian..... | 18 |
| 3.2 Metode Pengumpulan Data..... | 18 |
| 3.3 Metode Pengolahan Data..... | 21 |
| 3.4 Metode Analisa Data..... | 22 |
| 4. GAMBARAN UMUM WILAYAH..... | 24 |
| 4.1 Lokasi SCBD..... | 24 |
| 4.2 Penggunaan Ruang Dalam Gedung di SCBD..... | 24 |
| 4.3 Kondisi Transportasi..... | 25 |
| 4.4 Jalur Pejalan Kaki di SCBD..... | 26 |
| 5. HASIL DAN PEMBAHASAN..... | 28 |
| 5.1 Tingkat Keramaian Jalur Pejalan Kaki di SCBD..... | 28 |
| 5.2 Tingkat Keramaian Jalur Pejalan Kaki Pada Jam Sibuk..... | 33 |
| 5.3 Volume Pejalan Kaki Pada Jalur-Jalur Pejalan Kaki..... | 37 |
| 5.4 Pola Tingkat Keramaian Jalur Pejalan Kaki..... | 48 |
| 5.5 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki..... | 55 |
| 6. KESIMPULAN..... | 70 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 71 |

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalur pejalan kaki merupakan prasarana transportasi darat yang juga penting diperhatikan dengan baik. Dengan berjalan kaki selain menyehatkan akan menghasilkan akibat positif seperti menjadi moda transportasi yang menyehatkan, memberikan prediksi waktu perjalanan, bebas polusi, bebas konsumsi bahan bakar, atau sekedar aktifitas rekreasi sejenak, dan menjangkau banyak aspek kehidupan sehari-hari. Selain itu jika semua orang berjalan kaki untuk menempuh jarak kurang dari 1 km, akan dapat mengurangi padatnya lalu lintas kendaraan bermotor. Selain harus diperhatikan kondisi fisik fasilitas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, fasilitas tersebut haruslah dapat terintegrasi dengan fasilitas transportasi umum yang tersedia.

Di kota-kota besar, pejalan kaki bisa menjadi dominan pada tempat-tempat tertentu seperti di dalam atau di dekat terminal, gedung perkantoran, pusat perbelanjaan, stadion olahraga, sekolah, ataupun tempat rekreasi. Seperti banyak yang telah kita lihat, pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan di Jakarta hanyalah pada atau untuk kendaraan bermotor, sedangkan pembangunan infrastruktur jalur pejalan kaki sangat minim sekali bahkan diabaikan. Fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, tangga penyebrangan, dan *zebra cross* memang tersedia, tetapi belum ada trotoar bagi pejalan kaki untuk menuju pusat bisnis, *mall*, sekolah, kantor.

Nasir Djalili (1998) menyatakan bahwa perlu dibuat fasilitas-fasilitas pejalan kaki yang baru untuk keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki, bebas dari konflik terhadap kendaraan atau lalu lintas lainnya yang ada di sekitarnya. Hal ini mengingat bahwa berjalan kaki merupakan kegiatan yang menyebabkan seseorang berhubungan langsung dengan lingkungan dan masyarakat di sekitarnya.

Jakarta mulai melakukan *urban renewal* yaitu dengan memasukan sejumlah fungsi dalam suatu kawasan dengan tetap memperhitungkan kepentingan komersial di kawasan tersebut yang dikenal dengan konsep *mix use*.

Mix use mempunyai hubungan dengan pejalan kaki karena dengan adanya penggabungan atau percampuran berbagai jenis kegiatan seperti hunian, tempat kerja, tempat rekreasi, tempat belanja, dan lain-lain dalam satu kawasan akan menimbulkan kegiatan berjalan kaki yang lebih dominan. Kegiatan berjalan kaki tersebut akan menjadi pilihan transportasi dalam memenuhi kebutuhan, karena minimnya jarak dari tempat asal ke tempat tujuan. Saat ini, konsep *mix use* yang ada dan telah terintegrasi antar satu sama lain dalam satu kawasan yang dikenal dengan superblok. Superblok akan mengurangi beban lalu lintas kendaraan bermotor dari kawasan penyangga yang saat ini amat padat dengan menciptakan efisiensi baik dari segi waktu maupun biaya.

Saat ini di Jakarta mulai dibangun kawasan-kawasan yang berkonsep superblok tetapi penerapannya dalam kehidupan sehari-hari masih sangat jauh dari konsep tersebut. Seperti misalnya masih banyak orang yang menuju tempat tujuan untuk memenuhi kebutuhannya dengan menggunakan kendaraan pribadi (kendaraan bermotor) yang semestinya perjalanan tersebut dapat ditempuh dengan berjalan kaki. Hal ini dapat membuat jalur pejalan kaki yang sudah dibuat beralih fungsi dari tempat orang berjalan kaki menuju suatu tempat tujuan menjadi penghias kota misalnya. Untuk membuktikan konsep superblok itu benar-benar diterapkan, maka penelitian jalur pejalan kaki perlu dilakukan karena jalur pejalan kaki merupakan unsur penting dalam superblok yaitu sebagai penghubung antar blok yang satu dengan blok yang lain yang mempunyai jenis kegiatan yang berbeda.

Konsep superblok ini saat ini sedang diterapkan di Sudirman *Central Business District* (SCBD) yaitu dengan menempatkan sentra bisnis, perkantoran, lembaga perbankan, tempat tinggal, dan pusat belanja di dalam satu kawasan. Masyarakat yang tinggal maupun yang beraktifitas di Sudirman *Central Business District* (SCBD) menghendaki kemudahan fasilitas, aktivitas yang menyatu, lepas dari kepadatan dan kemacetan kota. Maka semua aktivitas tersebut semestinya bisa dilakukan hanya dengan berjalan kaki. Konsep superblok adalah pembangunan suatu kawasan atau kota yang sesuai dengan teori *mix use*, dan superblok ini mulai diminati terutama di Jakarta.

1.2 Masalah

Dalam penelitian ini, yang ingin diketahui adalah bagaimana tingkat keramaian pejalan kaki pada jalur pejalan kaki dikaitkan dengan fungsi gedung di Sudirman *Central Business District* (SCBD) ?

1.3 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kaitan antara tingkat keramaian jalur pejalan kaki dengan fungsi gedung di Sudirman *Central Business District*.

1.4 Batasan

- 1) Sudirman *Central Business District* yang selanjutnya disebut SCBD adalah kawasan pusat kegiatan bisnis di Jakarta yang dibangun dengan konsep perencanaan superblok, yaitu menggabungkan perkantoran, lembaga perbankan, apartemen, hotel, pusat bursa saham, pusat belanja, dan rekreasi.
- 2) Superblok adalah suatu kawasan dalam konteks kota yang memiliki beberapa blok atau lot yang saling terintegrasi dalam satu konsep *master plan*.
- 3) Jalur Pejalan kaki yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jalur yang digunakan untuk berjalan kaki yang terletak sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan dan berada di atas permukaan tanah.
- 4) Pejalan kaki yang dihitung adalah orang yang berjalan kaki di jalur pejalan kaki.
- 5) Tingkat keramaian jalur pejalan kaki adalah kelas ramai atau tidak ramainya jalur pejalan kaki berdasarkan pembagian jumlah pejalan kaki.
- 6) Tingkat keramaian jalur pejalan kaki dibagi menjadi 3 yaitu:
 - Sangat ramai, yakni dengan jumlah pejalan kaki > 601 orang
 - Ramai, yakni dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang
 - Tidak ramai, yakni dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang
- 7) Fungsi gedung pada penelitian ini adalah melihat gedung yang ada di SCBD berdasarkan dominasi jenis kegiatan yang terdapat di dalam gedung tersebut.
- 8) Perkantoran adalah fungsi gedung dengan dominasi kegiatan administrasi dan manajemen yaitu lebih dari 50% luas lantai.

- 9) Komersil adalah fungsi gedung dengan dominasi kegiatan perdagangan yaitu lebih dari 50% luas lantai.
- 10) Tempat tinggal adalah fungsi gedung dengan dominasi hunian yaitu lebih dari 50% luas lantai.
- 11) Campuran adalah fungsi gedung dengan tidak adanya dominasi dari jenis kegiatan administrasi dan manajemen, perdagangan, maupun tempat tinggal.
- 12) Yang dimaksud jam sibuk adalah waktu jam masuk kerja pukul 07:00-08:30, jam istirahat makan siang pukul 12:00-13:30, dan jam pulang kerja pukul 16:00-17:30.
- 13) Yang dimaksud jam bukan sibuk adalah waktu diantara jam sibuk tetapi masih dalam jam kerja, yaitu pukul 10:00-11:00 dan pukul 14:00-15:00.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Geografi Transportasi

Arus transportasi termasuk pergerakan fisik dari sesuatu baik itu berupa manusia ataupun barang yang terjadi antar suatu tempat (Haggett, 2001). Dalam geografi transportasi penting untuk memperkirakan bagaimana aliran pergerakan antar lokasi, yang mana dikenal dengan sebutan *Spatial Interactions*. *Spatial Interaction* adalah sebuah pergerakan yang terjadi pada manusia, barang, atau informasi antara tempat asal dan tempat tujuan. *Spatial Interaction* merupakan hubungan perpindahan *demand / supply* yang terjadi di sebuah region. *Spatial Interactions* meliputi banyak variasi pergerakan seperti perjalanan ke tempat kerja, migrasi, perjalanan turis, penggunaan fasilitas umum, aktifitas pasar, perdagangan internasional, dan distribusi barang. Ada tiga kondisi yang saling bergantung yang penting untuk terjadinya interaksi spasial (Ullman, 1956) :

1. *Complementarity*

Harus adanya sebuah *supply* dan sebuah *demand* diantara lokasi yang berinteraksi.

2. *Intervening opportunity*

Tidak ada lokasi lain yang dapat menawarkan alternatif yang lebih baik, sebagai sebuah titik asal (*point of origin*) atau sebuah titik tujuan (*point of destination*).

3. *Transferability*

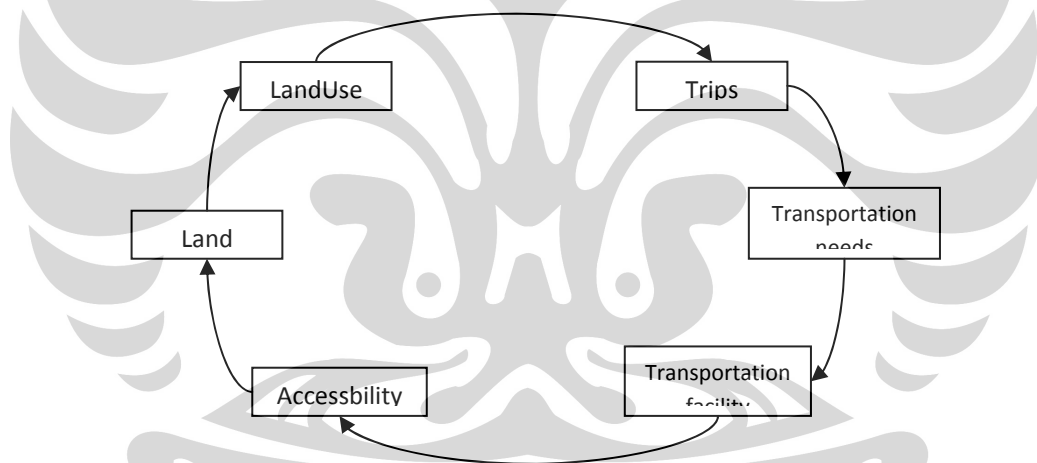
Barang, manusia, ataupun informasi yang akan terkirim harus didukung dengan adanya infrastruktur transportasi, secara tidak langsung dapat dikatakan tempat asal dan tempat tujuan harus merupakan jaringan.

Menurut Rodrigue (1998), pergerakan dapat dibagi menjadi 3 kategori dasar: barang, manusia, dan informasi. Rodrigue menerangkan sebuah pergerakan sebagai interaksi spasial (*spatial interaction*) terdiri dari:

- Lokasi. Sebuah pergerakan dapat terjadi antara lokasi asal dan lokasi tujuan.

- Arus. Arus ditunjukkan dengan nilai arah yg menggambarkan interaksi antara lokasi asal dan tujuan.

Geographer menjelaskan sebuah *trip* merupakan suatu kejadian dan *travel* adalah prosesnya (Abler et al.,1971). Hubungan antara penggunaan tanah dengan transportasi secara mudah ditunjukkan pada gambar berikut (gambar 1), dimana penggunaan tanah merupakan faktor utama dari sebuah pergerakan dan aktivitas. Aktivitas ini dikenal sebagai *trip generation*, yang akan mengontrol fasilitas transportasi, seperti misalnya jalan dan sistem *bus*. Dimana penambahan fasilitas telah dilakukan, sistem secara alami akan menambah aksesibilitasnya. Perubahan dalam aksesibilitas akan mempengaruhi perubahannya, jika ada perubahan pada nilai suatu tanah dan perubahannya akan mempengaruhi area penggunaan tanah saat itu.



Gambar 1.1. *Land Use/Transportation Cycle* (Khisty, 1990)

Menurut banks (2004), sistem transportasi merupakan sistem yang sangat berguna dalam seluruh kehidupan sosial karena memberikan jasa -pergerakan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan- yang mana menjadi penting dalam kehidupan.

2.2 Geografi Kota

Bentuk fisik dari sebuah kota secara tradisional dimengerti bahwa polanya dapat mudah terlihat pada *center* dan *subcenter* yang saling terhubung. Tempat bertemu untuk berbagai macam tujuan seringkali dicari. Adanya alasan yang kuat untuk terkoneksi dengan transportasi yang efisien, harga energi, dan lahan konservasi untuk membuat polanya tetap, bahkan jika pusatnya menjadi terpisah dari penambahan populasi.

Arti dan skala dari '*urban region*' berdasarkan pada beberapa hal penyusunnya dan bagaimana kota tersebut direncanakan. Sebagai contoh, sebuah perencanaan yang baik sekali, yang mana membuat tetap adanya zona substansi yang harus ada dari lahan hijau untuk rekreasi atau penghijauan.

2.2.1 *Central Business District (CBD)*

Kunci karakteristik dari CBD adalah aksesibilitasnya. Aksesibilitas adalah faktor utama dalam penempatan lokasi pada penggunaan tanah di pusat kota. kebutuhan aktifitas pada lokasi yang mudah untuk pertumbuhan ekonomi atau fungsi yang efisien mendekati CBD. Berdasarkan teori ekonomi klasik, aktifitas yang berbeda mempunyai tingkat permintaan yang berbeda untuk aksesibilitasnya. Perbedaan kebutuhan dan kemampuan untuk membayar, kemudahan akses, menentukan pola penggunaan tanah pada pusat kota, dengan penempatan penggunaan tanah. Perbedaan tempat dalam pola penggunaan tanah pada pusat kota, dengan tingkat tertinggi penempatan penggunaan tanah diluar akses penggunaan tanah lain di tempat pusat kota yang lain.

Permintaan penggunaan tanah dengan intensitas tinggi terdapat pada pusat kota, struktur dari pusat kota harus terlihat baik secara fisik sebagaimana pengembangnya memaksimalkan agar berharga tinggi.

CBD mempunyai karakteristik:

- Pusat komersil berada di tengah kota.
- Sebuah pusat retail.
- Sebuah area dimana kegiatan manufaktur terkonsentrasi dan adanya industri ringan.
- Sebuah tempat untuk industri jasa, kantor bisnis dan institusi finansial.

- Sebuah zona dengan penggunaan tanah permukiman yang terbatas.

2.2.2 Perencanaan Kota

Melville C. Branch (1995) dalam bukunya menganggap istilah perencanaan kota (*city planning*) dan perencanaan perkotaan (*urban planning*) mempunyai arti yang sama. Kota diartikan sebagai sebuah wilayah kota yang secara resmi ditetapkan oleh pemerintah Negara bagian, untuk menunjukkan adanya daerah kekuasaan dari segi keruangan dan adanya ketentuan hukum yang berlaku. Kota diartikan sebagai tempat tinggal dari beberapa ribu penduduk atau lebih. Perkotaan diartikan sebagai area terbangun dengan struktur dan jalan-jalan, sebagai suatu permukiman yang terpusat pada suatu area dengan kepadatan tertentu yang membutuhkan sarana dan pelayanan pendukung yang lebih lengkap dibandingkan dengan yang dibutuhkan di daerah pedesaan.

Keadaan geografis sebuah kota bukan hanya merupakan pertimbangan yang esensial pada awal penentuan lokasinya, tetapi mempengaruhi fungsi dan bentuk fisiknya. Tapak (*site*) merupakan pertimbangan penting yang kedua di dalam lokasi perkotaan. Kemiringan lahan yang telah ada menentukan pola drainasi dan kemungkinan terjadinya banjir. Bila terdapat lahan dengan kemiringan yang lebih besar dari presentase yang disyaratkan oleh pengelola kota setempat, jaringan jalan biasanya diatur mengikuti garis-garis kontur untuk menjamin kenyamanan pejalan kaki dan keamanan bagi pengemudi kendaraan, serta untuk mengurangi kecepatan aliran air hujan pada selokan yang pada umumnya dibangun di sepanjang jalan. Fungsi yang diemban kota, untuk menunjukkan keberadaannya merupakan unsur dasar utama yang mempengaruhi setiap aspek dari berfungsinya dan berkembangnya suatu kota.

Bangunan-bangunan sesungguhnya merupakan unsur perkotaan yang paling jelas terlihat, dipandang pada saat kapanpun dan dari tempat manapun di kota. Kota ditinjau secara fisik juga bersisakan struktur atau bangunan yang lain yang bukan berupa bangunan gedung, yaitu: jembatan, gorong-gorong, saluran irigasi dan pengendali banjir, jaringan utilitas umum, dan lain-lain. Struktur-struktur yang bukan berupa bangunan juga memiliki fungsi yang penting bagi sebuah kota, sebagaimana pentingnya bangunan gedung.

Jalur-jalur transportasi dan utilitas kota merupakan pembentuk pola penggunaan lahan di kota. Sejak awal pertumbuhan komunitas, berbagai kegiatan usaha memilih lokasi di sepanjang jalur-jalur lalu lintas primer dan di tempat-tempat yang merupakan konsentrasi para pelanggan potensial. Transportasi dan guna tanah oleh para perencana kota sering diibaratkan sebagai “dua sisi pada satu mata uang logam”, karena tempat masuk dan keluarnya transportasi diperlukan agar sebidang tanah memiliki fungsi produktif dan jalur lalu lintas tidak akan bermanfaat kecuali bila jalur tersebut melayani kegiatan baru ataupun yang telah ada pada kedua ujungnya.

Tiga tujuan dari perencanaan antara lain:

- Integrasi dan koordinasi dari pola urbanisasi; lokasi tempat tinggal, lokasi tempat kerja dan fasilitas jasa, dan jaringan transportasi.
- Perencanaan dan konservasi sumberdaya utama dari region kota, termasuk tanah, air, udara dan energi.
- Pengembangan lingkungan kota, dan alokasi harga lingkungan dan keuntungan, melewati zona saling ketergantungan yang tinggi dalam lokasi yang memungkinkan dan hubungan timbal balik.

2.2.3 Superblok

Kota diibaratkan sebuah “akuarium perubahan” (Ridwan Kamil, 2008), yang di dalamnya terdapat peradaban manusia yang terus bergerak dan berubah. Sumber dari segala sumber masalah kota adalah ketidakmampuan sistem kota mengantisipasi pertumbuhan dan mengontrol perubahan. Peradaban manusia, gaya hidup dan fisik kota begitu cepat berubah, sementara antisipasi sistem kota dan mekanisme kontrolnya umumnya berjalan perlahan. Arus urbanisasi yang ekstrim, distribusi spasial dan permukiman yang timpang, sistem transportasi kota yang seadanya, gaya hidup berkendara yang eksekif dan boros energi sampai kurangnya kota menyediakan ruang-ruang pejalan kaki yang nyaman adalah rutinitas masalah kota-kota metropolitan di Indonesia.

Dengan skala masalah yang gigantis ini, maka konsep dan strategi perancangan kota yang responsif terhadap perubahan dan mampu mengendalikan

pertumbuhan (*growth control*) menjadi kebutuhan mendesak. Ketidakmampuan kota-kota besar mengendalikan eksesi-eksesi pertumbuhan dalam skala regional akhirnya mendorong lahirnya konsep-konsep baru untuk skala kendali yang lebih kecil dan memungkinkan.

Salah satu konsep yang berkembang antara lain adalah menciptakan zona-zona terkendali (*controlled zone*). Berbagai istilah dan konsep sudah banyak ditawarkan sejak abad lampau dengan aplikasi dan konteks yang beragam. Ebenezer Howard merintisnya dengan konsep '*Garden City*' untuk populasi 32.000 penduduk. Frank Lloyd Wright dengan konsep '*Broadacre*'. Di Perancis dan Brasilia dikenal dengan istilah '*Urban Sector*'. Kelompok New Urbanis di Amerika Serikat menamai dengan istilah '*Neighborhood Unit*'. Namun konsep zona terkendali di pusat kota (*inner city*) dalam konteks dunia properti kontemporer barat dikenal dengan istilah '*Superblock*'. Konsep ini dipelopori sejak tahun 20-an di Amerika Serikat oleh Perry dan Stein dan di Eropa yang dikembangkan Le Corbusier terutama untuk kawasan hunian skala besar.

Superblok adalah suatu kawasan di konteks urban yang dirancang secara terpadu dan terintegrasi (*integrated development*), berdensitas cukup tinggi dalam konsep tata guna lahan yang bersifat campuran (*mixed-use*). Salah satu kunci terpenting dalam keberhasilan sebuah superblok adalah keberhasilan mekanisme kontrol, seperti halnya konsep *Urban Design Guidelines* (UDGL) yang memuat regulasi-regulasi pengembangan superblok.

Sebenarnya tidak ada konsep yang jelas mengenai luasan kawasan superblok. Namun beberapa blok/lot gedung yang saling terintegrasi dalam satu konsep *master plan* sudah bisa diklaim sebagai superblok. Kawasan Cyberport di Hongkong, Raffles Place dan Suntec City di Singapura adalah contohnya. Postdamer Platz di Berlin. Sudirman CBD dan Mega Kuningan adalah kawasan superblok yang dikembangkan di kota Jakarta.

Menurut Danisworo (1996) terdapat sedikitnya 6 keuntungan dari konsep Superblok:

1. Mendorong tumbuhnya kegiatan yang beragam secara terpadu dalam suatu wadah secara memadai

2. Menghasilkan sistem sarana dan prasarana yang lebih efisien dan ekonomis
3. Memperbaiki sistem sirkulasi
4. Mendorong pengembangan sistem persil yang tidak kaku dan lebih fleksibel
5. Mendorong pemisahan yang jelas antara berbagai sistem moda transportasi
6. Memberikan kerangka yang luas bagi inovasi perancangan bangunan dan lingkungan.

Idealnya kawasan superblok mampu menjadi kawasan yang mandiri (*independent controlled zone*), dimana warga kota bisa tinggal, bekerja dan berekreasi (*live, work & play district*) dalam satu lokasi. Jika ini terjadi, maka ketergantungan warga kota untuk bepergian dengan kendaraan yang boros energi akan berkurang. Untuk kasus Jakarta, idealnya warga kota yang berkantor di Sudirman misalnya juga tinggal di kawasan yang sama, seperti halnya warga Hongkong yang tinggal dan bekerja di kawasan sentral di pusat kota Hongkong. Dengan konsep ini kualitas waktu untuk interaksi sosial dengan keluarga pun bisa tetap dipertahankan dan waktu bekerja yang produktif bisa jauh lebih tinggi karena lokasi tempat kerja dan tinggal yang berdekatan (*walkable environment*). Secara regional pun jika konsep superblok yang mandiri ini terapkan dengan baik dan jumlahnya bisa berkembang secara signifikan, maka permasalahan ketidakefisienan sistem urban bisa sedikit banyak dikurangi. Apalagi jika antar kawasan-kawasan superblok mandiri ini bisa terkoneksi dengan baik oleh transportasi publik seperti halnya MRT, Monorail atau Busway.

Strategi perancangan superblok

- a) **Identity/Branding:** Strategi ini lebih pada studi kelayakan dan konsep identitas ekonomi. Banyaknya kawasan-kawasan sejenis menyebabkan kawasan superblok pun harus memiliki identitas tematik. Contohnya antara lain seperti Suntec City di Singapura dengan konsep *Business & Trade Superblock*, Roppongi Hill di Tokyo dengan konsep *Lifestyle Superblock* dan Kawasan Cotai di Macau dengan konsep *Entertainment*

superblock. Dengan identitas ini maka kawasan ini memiliki posisi pasar (*marketing positioning*) yang kuat dan berbeda dengan kawasan-kawasan lainnya.

- b) **Mix of Uses:** Superblok yang mandiri harus memiliki tata guna lahan bersifat campuran (*mixed-use*) dimana fungsi hunian, publik, komersial dan rekreasi bisa hadir dalam satu kawasan. Selain itu, peruntukan lantai dasar (*ground floor use*) haruslah digunakan untuk kegiatan retail atau fungsi publik aktif yang secara fisik transparan untuk menjamin hadirnya aktifitas publik dari pagi sampai malam.
- c) **Massing Framework:** Tata bangunan dalam superblok harus memiliki kepekaan terhadap konteks urban. Konsep '*streetwall*' dimana deretan bangunan lurus sejajar mendefinisikan ruang jalan disarankan dikombinasikan dengan penggunaan ruang di zona garis sempadan bangunan (GSB) sebagai jalur publik aktif. Satu bangunan tertinggi/terunik biasanya diperlukan sebagai tengeran (*landmark*) yang dikelilingi oleh bangunan-bangunan yang tidak terlalu menonjol (*background building*).
- d) **Efficient Vehicular Circulation:** Konsep sirkulasi kendaraan dirancang seefisien mungkin. Strategi terbaik adalah dengan menyediakan transportasi publik internal yang terhubung dengan jaringan transportasi publik kota. Konsep *drop off* untuk kendaraan dan parkir di lantai dasar depan gedung sebaiknya juga dikurangi. Di beberapa kota di Asia, konsep basement yang terkoneksi (*interconnected basement*) juga menjadi inovasi dalam konteks manajemen lalu lintas di kawasan superblok.
- e) **Multilayers Pedestrian Linkage:** Pada dasarnya superblok harus menjadi kawasan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Karenanya inovasi dalam konsep '*urban linkage*' dan '*air-rights*' untuk kepentingan pedestrian menjadi penting. Seperti halnya di beberapa kawasan superblok di Hongkong, jalur pejalan kaki tidak hanya disediakan di lantai dasar namun juga di lantai dua yang menembus gedung-gedung yang berada di kawasan tersebut. Konsep ini bisa diterapkan dengan imbalan insentif pembangunan berupa kenaikan KLB ataupun penurunan pajak bangunan.

2.3 Pedestrian

Kebiasaan manusia dimana saat mereka melakukan pergerakan di area publik, dipengaruhi oleh tujuan dari aktivitasnya untuk masing-masing individu. Menurut sigurd (2003), berjalan kaki dapat diidentifikasi berdasarkan situasi yang berbeda, yaitu:

- *Walking briskly*

Orang berjalan dari poin A ke poin B, bertujuan melintasi jarak dengan cepat dan untuk melakukan ini dengan menghiraukan semua hal-hal menarik dalam perjalanan dan tidak mengubah jalur perjalanannya ke tempat tujuan lain ataupun kegiatan yang memungkinkan. Contoh simpel dari pergerakan seperti ini adalah perjalanan berangkat kerja di pagi hari dengan tekanan waktu untuk mencapai ruang kerja. Dalam hal ini, jarak dengan waktu tempuh terpendek yang menjadi pilihan. Bahkan pejalan kaki yang sedang terburu-buru akan mengambil kemungkinan untuk membuat jalan pintas untuk tetap membuat pergerakannya menjadi garis lurus.

- *Meandering*

Tetap pergerakan dari poin A ke poin B, tetapi tidak harus berupa garis lurus pergerakannya dan tidak pada kecepatan yang konstan. Tipe pergerakan seperti ini membuat hal-hal menarik dalam sebuah kota menjadi lebih terlihat dan setiap kesempatan dapat diambil untuk menikmati pergerakan berjalan kaki dan tertarik oleh atraksi-atraksi yang ada. Dalam hal ini berjalan kaki seharusnya menjadi pengalaman positif dan bukan sesuatu yang membatasi aktivitas, selama tidak terlambat untuk kegiatan yang sudah dipastikan waktunya.

- *Tarrying*

Terdapat pejalan kaki di ruang *pedestrian* atau jalur pejalan kaki dengan tidak memiliki sifat yang sangat mendesak untuk mencapai tempat tujuan manapun, tetapi secara simpel mereka hanya bertujuan untuk menikmati perjalanannya, bertemu seseorang, ataupun hanya makan siang di ruangan terbuka. Pejalan kaki meninggalkan poin A, pergi menuju beberapa lokasi lain dan akan kembali ke poin A. Kita semua akan melakukan tipe pergerakan seperti ini jika

memiliki waktu dan saat kondisi cuaca baik, tetapi tidak menjadikan pergerakan berjalan kaki sebagai transportasi.

Kebanyakan dari perjalanan pejalan kaki adalah relatif pendek jaraknya, seperti hanya beberapa blok saja. Tujuan perjalanan pejalan kaki sangat bergantung pada tipe penggunaan tanah yaitu hubungan antara perjalanan asal dan tujuan. Rubenstein (1992) mengategorikan perjalanan pejalan kaki menjadi tiga tipe utama, yaitu:

- *Terminal trips*, perjalanan dari sebuah poin yang menghubungkan dengan sarana transportasi umum seperti terminal, halte, ataupun stasiun.
- *Functional trips*, perjalanan dengan fungsi spesifik seperti perjalanan bisnis ke tempat kerja, atau perjalanan untuk kepentingan perorangan seperti berbelanja, ke restoran untuk makan, ataupun berobat ke rumah sakit.
- *Recreational trips*, bertujuan untuk waktu hiburan, seperti pergi ke teater, konser music, ataupun kegiatan berolahraga, dimana berjalan kaki menjadi salah satu tujuan utama sebagai aktifitas sosial.

Tipe *Pedestrian* berdasarkan fasilitasnya:

| | <i>Types of pedestrian improvement</i> | | |
|--------------------------|--|--|--|
| | <i>Basic</i> | <i>Upgrade</i> | <i>Premium</i> |
| <i>Street facilities</i> | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Sidewalks</i> • <i>Curb/ gutter</i> • <i>Curb ramps</i> • <i>Obstacle remove</i> • <i>Street lighting</i> | <p><i>All basic items, and:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Street trees, landscaping</i> • <i>Benches at the bus stop</i> | <p><i>All upgrade items, and:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Wayfinding signs & kiosk</i> • <i>Street furniture</i> • <i>Outdoor eating areas</i> • <i>Shade/ shelter structure</i> |

2.3.1 Jalur Pejalan Kaki

Jalur Pejalan Kaki dan perlengkapannya harus direncanakan sesuai ketentuan. Ketentuan secara umum menurut departemen Pekerjaan Umum (1995) adalah sebagai berikut:

- 1) Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar.

- 2) Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan kaki, yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain.
- 3) Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (*Zebra Cross*), marka jalan dengan lampu pengatur lalu lintas (*Pelican Cross*), jembatan penyeberangan dan terowongan.
- 4) Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas-ruas jalan di perkotaan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuan - ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
- 5) Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian rupa dari jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin.
- 6) Dilengkapi dengan rambu atau pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa.
- 7) Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar atau memotong jalur lalu lintas yang ada.
- 8) Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon-pohon peneduh.
- 9) Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang *kerb* jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

2.3.2 Pejalan Kaki

Gerakan pejalan kaki akan lebih dominan apabila terjadi di tempat-tempat tertentu seperti pada jalan dekat terminal, perkantoran, pusat perbelanjaan, teater, stadion olahraga, sekolah, universitas dan tempat-tempat lainnya. Jarak kemampuan berjalan kaki manusia menentukan luasan efektif pelayanan, kenyamanan, dan penggunaan transit. Sebagai moda transportasi, berjalan kaki memberikan reduksi waktu berjalan, adanya kontinuitas, kemudahan pengaturan rute, bebas polusi, bebas konsumsi bahan bakar dan baik untuk kesehatan (Kurniawan, 2004:5 dalam Parlindungan, 2006).

Fasilitas Pejalan kaki dapat dipasang dengan kriteria sebagai berikut (dep. PU, 1995):

- 1) Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya.
- 2) Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai faktor dasar dalam pemilihan fasilitas pejalan kaki yang memadai.
- 3) Pada lokasi-lokasi atau kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.
- 4) Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuanketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.

Tempat-tempat tersebut antara lain :

- Daerah-daerah industri
- Pusat perbelanjaan
- Pusat perkantoran
- Sekolah
- Terminal bus
- Perumahan
- Pusat hiburan

- 5) Fasilitas pejalan kaki yang formal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :

1. Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari :

- Trotoar
- Penyeberangan
 - jembatan penyeberangan
 - zebra cross
 - pelican cross

- terowongan
 - Non Trotoar
2. Pelengkap Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari :
 - a. Lapak tunggu
 - b. Rambu
 - c. Marka
 - d. Lampu lalu lintas
 - e. Bangunan pelengkap

2.3.3 Teknis

Ketentuan teknis Trotoar menurut departemen Pekerjaan Umum (1995) antara lain:

1. Trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam (jam 6.00 - jam 18.00) dan volume lalu lintas lebih dan 1000 kendaraan per 12 jam (jam 6.00 -jam 18.00).
2. Ruang bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas tidak kurang dari satu meter dan permukaan trotoar. Kebebasan samping tidak kurang dan 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ruang bebas trotoar juga harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.
3. Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Lebar minimum trotoar sebaiknya seperti yang tercantum dalam tabel sesuai dengan klasifikasi jalan.

| Klasifikasi Jalan Rencana | | Standar Minimum (m) | Lebar Minimum (Pengecualian) |
|---------------------------|-----------|---------------------|------------------------------|
| Tipe II | Kelas I | 3.0 | 1,5 |
| | Kelas II | 3.0 | 1,5 |
| | Kelas III | 1.5 | 1,0 |

Tabel 1.2 Lebar Trotoar Minimum (Dep. PU, 1995)

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian idiografik, yaitu mendeskripsikan fungsi jalur pejalan kaki yang ada di SCBD berdasarkan tingkat keramaiannya dengan cara menghitung jumlah pejalan kaki dan melihat keterkaitannya dengan fungsi gedung.

3.1.2 Daerah Penelitian

Daerah penelitian meliputi jalur pejalan kaki, bangunan, dan lot yang ada dalam SCBD.

3.2 Metode Pengumpulan Data

- **Pra Survei**

Pra survei dilakukan untuk menentukan waktu dan penempatan titik sampel pada saat survei lapang. Pra survei ini meliputi pengamatan sementara pada area SCBD dan wawancara non formal. Berdasarkan hasil pra survei, didapat bahwa di SCBD didominasi oleh kantor-kantor swasta yang memiliki pola kerja yang sama. Dengan demikian dapat ditentukan lamanya hari survei yaitu selama satu hari pada jam sibuk yaitu antara pukul 06.00 – 18.00, dengan asumsi bahwa jam sibuk di SCBD polanya sama. Selain itu, dalam pra survei juga dilakukan pengecekan ulang jalur pejalan kaki (baik yang permanen maupun *temporary*) yang ada di SCBD.

- Titik Sampel

1. Teknik pengambilan sampel menggunakan *multistage sampling*, yaitu menentukan titik sampel melalui tahapan-tahapan yakni membuat blok sampel, menentukan titik sampel, lalu menentukan jumlah sampel. Titik sampel ditempatkan di tiap persimpangan jalan maupun pada titik tikungan jalan. Setiap titik sampel dapat mewakili lebih dari satu segmen jalur pejalan kaki. Selain titik survei, juga ditentukan titik observasi sebagai titik pengendali.
2. Membuat blok-blok sampel yaitu dengan cara mendeliniasi area yang mempunyai jenis kegiatan yang dominan dan dapat dikatakan merupakan sebuah *landmark* di area tersebut. Blok-blok sampel terdiri dari blok dominasi perkantoran, blok dominasi tempat tinggal (*apartment*), blok dominasi tempat berbelanja, blok-blok percampuran seperti tempat tinggal dengan perkantoran, perkantoran dengan *café/* restoran, maupun percampuran antara *mall*, kantor, hotel, dan apartemen.
3. Menentukan titik-titik sampel pada blok sampel yang sudah dibuat, yang dapat mewakili fenomena yang terdapat di blok sampel tersebut. Cara menempatkan titik sampel adalah di jalur pejalan kaki di blok sampel tersebut, dan titik sampel harus dapat mewakili lebih dari satu segmen jalur pejalan kaki yang masih dalam satu kesatuan.

Penempatan titik sampel adalah sebagai berikut (lihat peta 1):

- Titik 1 berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung Bursa Efek Indonesia.
- Titik 2 berada di jalur pejalan kaki depan gedung Bursa Efek Indonesia.
- Titik 3 berada di jalur pejalan kaki yang menuju gedung Artha Graha dari arah utara.
- Titik 4 berada di jalur pejalan kaki Mall Pacific Place sisi timur.
- Titik 5 berada di jalur pejalan kaki Mall Pacific Place sisi barat.

- Titik 6 berada di tikungan jalur pejalan kaki depan apartemen Capital Residence.
- Titik 7 berada di depan apartemen SCBD Suites.
- Titik 8 berada di jalur pejalan kaki depan restoran Sari Kuring.
- Titik 9 berada di tikungan jalur pejalan kaki depan gedung JakTV.
- Titik 10 berada di jalur pejalan kaki depan proyek gedung perkantoran 18 Suites.
- Titik 11 berada di jalur pejalan kaki depan Golf.
- Titik 12 berada di jalur pejalan kaki depan Golf yang berseberangan dengan gedung perkantoran Equity Tower.
- Titik 13 berada di tikungan jalur pejalan kaki yang menuju Grandlucky Superstore.
- Titik 14 berada di tikungan jalur pejalan kaki depan gedung Graha Energi.
- Titik 15 berada di jalur pejalan kaki depan Bengkel Café.
- Titik 16 berada di jalur pejalan kaki sisi barat Automall.
- Titik 17 berada di jalur pejalan kaki sisi selatan Mall Pacific Place.
- Titik 18 berada di jalur pejalan kaki sisi barat Electronic City.

▪ Survei Lapang

Survey lapang dibagi menjadi menghitung pejalan kaki di jalur pejalan kaki di SCBD dan wawancara dengan kuesioner. Perhitungan dilakukan selama tiga hari yaitu pada hari senin, Kamis, dan hari Sabtu. Perhitungan pada hari tersebut adalah dengan asumsi bahwa hari senin adalah hari kerja di awal minggu, hari Kamis adalah hari kerja di tengah minggu yang mendekati hari libur, dan hari Sabtu adalah hari libur yang masih ada kegiatan aktifitas kantor. Jumlah pejalan kaki dihitung pada:

- pagi dan sore hari yaitu pukul 07.00 – 08.30 dan pukul 16.00 – 17.30 pada waktu masuk dan pulang kerja.
- siang hari yaitu pukul 12.00 – 13.30 pada waktu jam istirahat dan pukul 10.00 – 11.00 dan 14.00 – 15.00 pada waktu bukan jam sibuk.

Cara penghitungan jumlah pejalan kaki adalah menghitung jumlah pejalan kaki yang melintas setiap 15 menit dalam *range* waktu yang telah ditentukan. Sedangkan wawancara dilakukan pada jalur pejalan kaki yang dapat dikatakan ramai (berfungsi). Sasaran responden yang akan diberi kuesioner adalah orang yang datang ke atau pergi dari gedung di dekat jalur pejalan kaki dan menggunakan jalur pejalan kaki tersebut. Responden yang akan diberi kuesioner dibatasi maksimal 10 kuesioner untuk setiap titik.

Penepatan waktu survey dilakukan dengan pertimbangan:

- Pagi dan sore hari merupakan waktu sibuk saat pengguna jalan datang dan meninggalkan area perkantoran.
- Siang hari adalah memperlihatkan pejalan kaki meninggalkan kantor untuk keperluan istirahat.

Data lain yang juga dikumpulkan adalah data sekunder berupa data dan peta, yakni:

- MasterPlan SCBD
- Peta Landcover Jakarta skala 1:1000

3.3 Metode Pengolahan Data

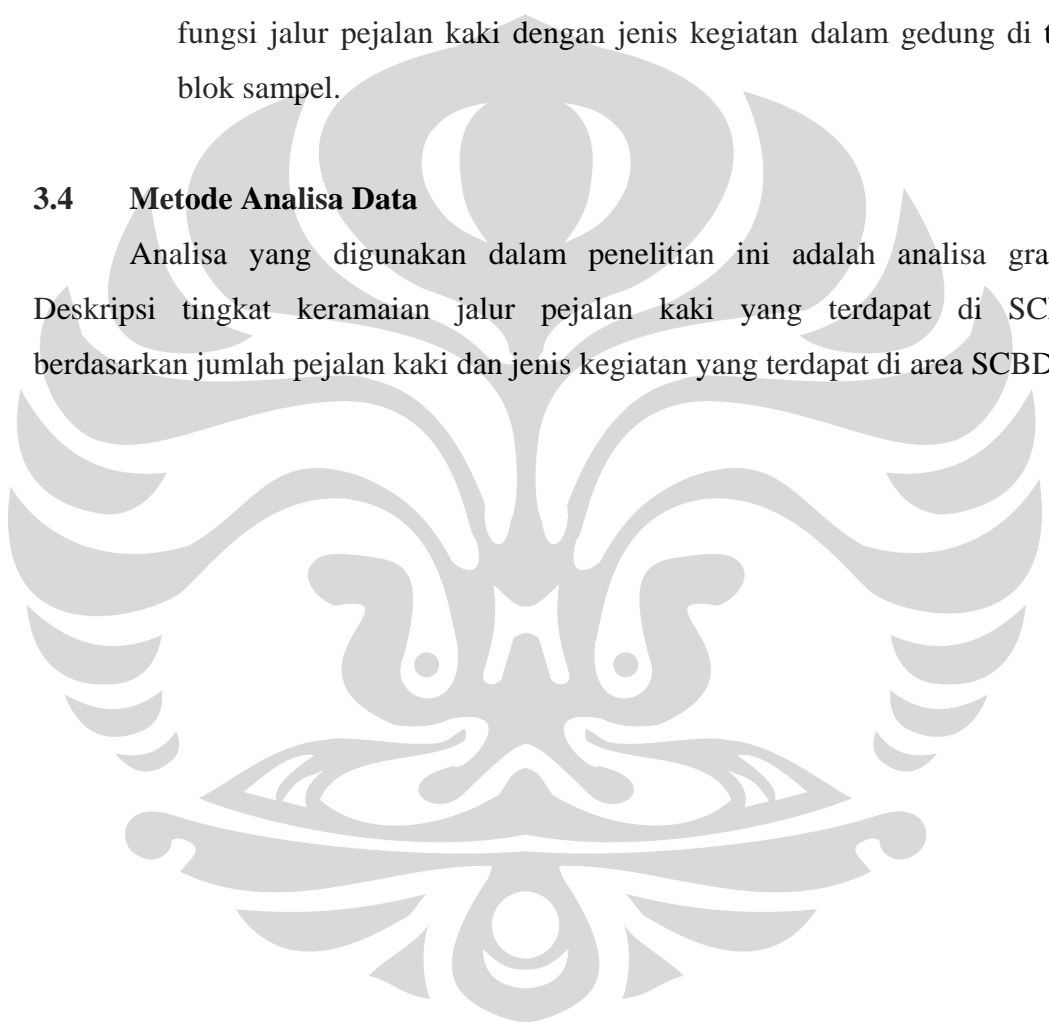
1. Mengidentifikasi jenis kegiatan yang ada di tiap gedung di SCBD.
2. Menentukan dominasi jenis kegiatan di setiap gedung, misalnya perkantoran, tempat tinggal, restoran/café, tempat berbelanja, ataupun pencampurannya.
3. Mengidentifikasi jalur pejalan kaki berdasarkan pengamatan, baik yang sudah berupa trotoar maupun masih berupa jalan setapak (*temporary sidewalks*) yang digunakan orang untuk berjalan kaki. Lalu membuat segmen khusus jalur pejalan kaki.
4. Menentukan titik sampel di setiap blok sampel tersebut.
5. Menghitung volume pejalan kaki pada jalur pejalan kaki, yaitu dengan cara menghitung jumlah pejalan kaki yang melintasi titik sampel yang

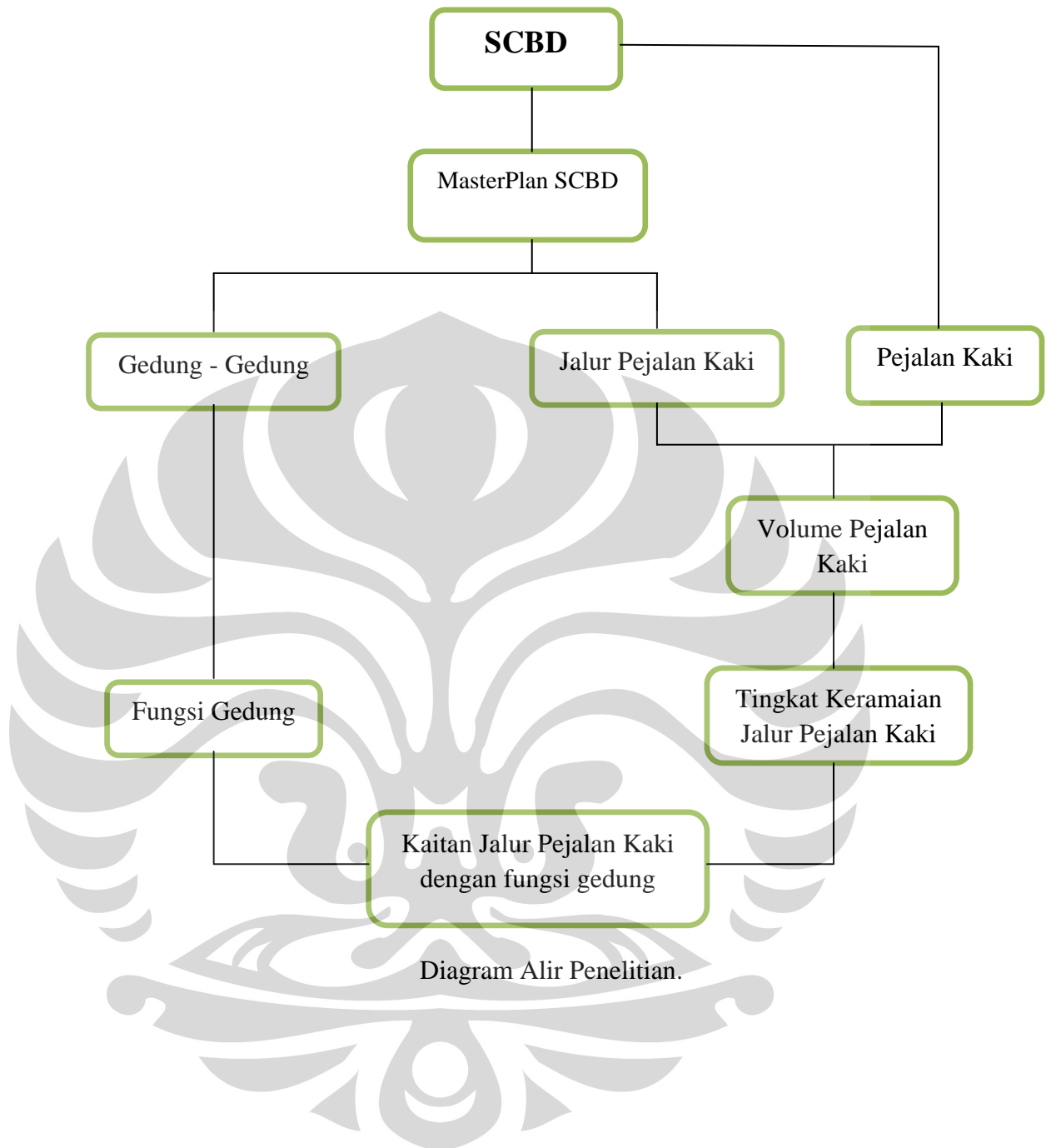
terdapat pada jalur pejalan kaki tersebut. Lalu mengklasifikasikan hasil datanya menjadi jalur pejalan kaki yang sangat ramai, ramai dan tidak ramai.

6. Mengkorelasikan jalur pejalan kaki (berdasarkan data hasil) dengan fungsi gedung, yaitu dominasi jenis kegiatan yang terdapat dalam gedung di area blok sampel tersebut. Korelasi ini bersifat kualitatif dan dilakukan pada masing-masing blok sampel untuk mendapatkan kaitan fungsi jalur pejalan kaki dengan jenis kegiatan dalam gedung di tiap blok sampel.

3.4 Metode Analisa Data

Analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa grafik. Deskripsi tingkat keramaian jalur pejalan kaki yang terdapat di SCBD berdasarkan jumlah pejalan kaki dan jenis kegiatan yang terdapat di area SCBD.





BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH

4.1 Lokasi SCBD

Sudirman *Central Business District* (SCBD) terletak di antara jalan Jenderal Jend. Sudirman, jalan Jend. Gatot Subroto dan Jalan Senopati, Jakarta Selatan. SCBD mempunyai luas total area yaitu 45 hektar, dengan 13 hektar diperuntukkan jaringan jalan dan *landscaping*. Area SCBD terdiri dari 24 lot.

SCBD berbatasan dengan jalan Jenderal Sudirman di sebelah utara, jalan Senopati di sebelah selatan, jalan Gatot Subroto di sebelah timur, dan jalan Sudirman di sebelah barat.

SCBD mempunyai fasilitas *pedestrian* yang komprehensif, meliputi jaringan koneksi bawah tanah antara bangunan komersial untuk fasilitas kendaraan pribadi dan pergerakan pejalan kaki di area SCBD Fasilitas jalur kendaraan yaitu jalur dengan satu arah yang memiliki lebar jalan 10,5 meter. SCBD ini nantinya akan mempunyai 7 pintu masuk-keluar antara lain; Sudirman *Link*, Sudirman *South Link*, Senopati *Link* 1,2, dan 3, Widya Candra *Link*, dan Gatot Subroto *Link*.

4.2 Penggunaan Ruang dalam gedung di SCBD

Gedung-gedung dalam SCBD dalam perencanaannya diperuntukkan sebagai perkantoran, *mall* ataupun tempat berbelanja, tempat tinggal (apartemen), dan hotel. Selain itu ada beberapa lot yang diperuntukkan sebagai tempat rekreasi dan olahraga, tempat berbelanja, maupun khusus restoran / *café*.

Saat ini SCBD mempunyai gedung perkantoran antara lain gedung Bursa Efek Indonesia yang berada di lot 2, gedung Artha Graha di lot 25, JakTV di lot 19, One Pacific Place *Office* di lot 3 dan 5, dan gedung Graha Energi di lot 11 A,B. sedangkan untuk gedung perkantoran yang masih dalam pembangunan yaitu Equity Tower di lot 9 dan 18 SCBD di lot 18. Hunian di kawasan ini berupa apartemen antara lain Capital Residence di lot 24, SCBD Suites di lot 23, dan Kusuma Candra Apartment di lot 20. Selain itu juga terdapat Hotel dan Apartemen Ritz Carlton yang menyatu dengan Mall Pacific Place. Disamping

perkantoran dan tempat tinggal, juga terdapat supermarket Grandlucky Store, Mall Pacific Place, Automall, dan tempat-tempat belanja seperti Millenia dan Fashion Ware House. Restoran dan café mayoritas berada dalam gedung perkantoran maupun *mall*, tetapi ada restoran dan café yang berada tidak di dalam gedung perkantoran atau *mall*, yakni restoran Sari Kuring dan Bengkel café.

Untuk semua jenis perkantoran, disediakan ruang untuk kegiatan publik hanya pada lantai dasar hingga satu atau dua lantai di atasnya. Tempat tinggal di SCBD berupa apartemen yang eksklusif dan penggunaan ruangnya 100% untuk tempat tinggal, khusus Capital Residence memiliki *private office* seluas 5000 m². Gedung Pacific Place merupakan gambaran mix-used dalam satu gedung, yaitu terdiri dari Hotel Ritz Carlton dengan 62 kamar, *Service Apartment* yang dikelola oleh Ritz Carlton sebanyak 154 unit, perkantoran seluas 20.000 m² atau sebanyak 10 lantai, dan Mall Pacific Place yang tidak hanya menyediakan *shopping area*, restoran dan café *row*, juga menyediakan kebutuhan *entertainment* dan *lifestyle*. Di Pacific Place juga tersedia perkantoran yaitu One Pacific Place Office yang terdiri atas 10 lantai dengan luasan 20.000 m².

4.3 Kondisi Transportasi

Berdasarkan hasil studi lalu lintas di SCBD, diperoleh hasil kondisi lalu lintas pada jam puncak pagi di kawasan SCBD saat ini masih cukup lancar. Nilai VCR rata-rata di seluruh ruas sebesar 0,31 dengan tingkat tundaan yang cukup kecil di pintu-pintu masuk kawasan, demikian pula pada jam puncak sore. Kondisi lalu lintas di akhir masa analisis (perkiraan tahun 2020) menunjukkan kinerja yang menurun. Konsumsi waktu tempuh mencapai 32.500 smp.jam/jam, meningkat cukup besar dibanding tahun 2005 yang hanya 5.192 smp.jam/jam. Pada kondisi pagi hari ini nilai VCR rata-rata mencapai 0,57 di seluruh ruas dan mulai mendekati kapasitas di pintu-pintu masuk SCBD.

Dari aspek transportasi menambah kapasitas akses ke suatu kawasan merupakan hal yang baik sebab dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat yang bekerja di suatu kawasan tersebut. Pembuatan terowongan maupun pembukaan akses melalui Jalan Senopati merupakan hal yang baik sebab akan meningkatkan aksesibilitas SCBD, namun perlu dipertimbangkan juga lalu

lintas *through traffic*. Dengan mempertimbangkan aspek kemudahan pelaksanaan konstruksi, aspek kinerja transportasi jangka panjang, aspek ekonomis serta penyebaran jaringan jalan maka membangun akses Jalan Senopati di *link 2* dan *3* merupakan pilihan terbaik untuk dilaksanakan.

Rencana pembangunan terowongan sebagai akses dari Jalan Jend. Sudirman bukan pilihan yang baik untuk memberikan aksesibilitas ke kawasan sebab volume lalu lintas di Jalan Jend. Sudirman saat ini sudah sangat padat sehingga pembukaan akses terowongan akan memberikan tundaan yang panjang di pintu masuk. Untuk menyikapi hal ini maka untuk memanfaatkan lahan lubang terowongan perlu ditutup. Hal ini akan menambah kapasitas ruas jalan. Analisis jalinan memberikan informasi bahwa dengan menutup lubang terowongan akan menambah kapasitas jalinan. Dari aspek sirkulasi kendaraan pemindahan posisi pintu keluar terowongan tidak layak, selain menimbulkan antrian di pintu masuk (Jalan Sudirman) dan pintu keluar (di depan *U-Turn*) juga banyak memakan lahan di kanan dan kiri terowongan.

Pengembangan lot 3 dan lot 5 dimasa mendatang cenderung menambah kepadatan lalu lintas di kawasan SCBD baik dengan atau tanpa memindahkan posisi keluar terowongan, hal ini wajar saja sebab intensitas aktivitas di lot-lot yang lain juga meningkat. Jika dibandingkan dengan memindahkan pintu keluar terowongan, maka menutup pintu terowongan lebih memberikan manfaat dari segi peningkatan kapasitas, terutama bagi pergerakan jalinan kendaraan dari lokasi *U-Turn*.

4.4 Jalur Pejalan Kaki di SCBD

SCBD mempunyai jalan utama yang berbentuk simbol arah mata angin, dan merupakan jalur satu arah. Jalur pejalan kaki di SCBD terbagi menjadi dua yaitu *upperground pedestrian* dan *underground pedestrian*. Jalur pejalan kaki yang di atas permukaan memiliki dua jenis tutupan yakni permanen berupa keramik atau semen dan *temporary* berupa blok rumput atau jalan setapak. Jalur pejalan kaki yang bertutupan keramik terdapat di pintu masuk utara kawasan sampai ke gedung Artha Graha, gedung Bursa Efek Indonesia, gedung Graha Energi, gedung Pacific Place, dan gedung JakTV. Jalur pejalan kaki yang

bertutupan semen atau *pavingblock* terdapat di Sudirman *south link* sampai ke Grandlucky Store, Capital Residence, SCBD Suites, Kusuma Candra *Apartment*, dan Gatot Subroto *link*. Sedangkan jalur pejalan kaki yang bertutupan *temporary pavingblock* terdapat di pintu masuk selatan kawasan, Equity Tower, Automall, dan Electronic City.

Pergerakan pejalan kaki secara umum di SCBD pada waktu pagi menuju atau masuk ke dalam kawasan baik dari arah utara, selatan, ataupun timur, sedangkan kebalikannya di sore hari. Namun pergerakan di tiap jalur pejalan kaki berbeda-beda berdasarkan lokasinya. Seperti pada jalur pejalan kaki di bagian utara kawasan yang berhubungan dengan *underground pedestrian* yang menuju ke gedung Pacific Place dan Bursa Efek Indonesia, selalu ramai oleh pejalan kaki baik di waktu pagi, siang maupun sore hari. Pergerakan pejalan kaki ini didominasi oleh para pegawai kantor, karyawan, dan pekerja proyek pada waktu pagi dan sore hari.

Para pengguna fasilitas pejalan kaki di SCBD didominasi oleh orang yang bekerja di SCBD walaupun sebagian adalah orang yang tidak bekerja di SCBD yang mempunyai kepentingan tersendiri. Kondisi sosial di area blok sampel perkantoran yang terdiri atas gedung BEI, gedung Artha Graha, dan gedung Graha Energi didominasi oleh para pegawai kantor dan karyawan. Sedangkan di area blok percampuran yaitu di Pacific Place, mayoritas adalah orang-orang yang berbelanja di *mall* selain para pegawai kantor yang akan makan siang di *mall* tersebut. Lain halnya di area blok komersil yang terdiri atas Semanggi Expo, Automall, Millennia, Fashion Ware House, dan Electronic City, lahan kosong di area Automall dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor juga terdapatnya kantin yang mayoritas penggunanya adalah karyawan gedung. Sehingga lahan tersebut juga dimanfaatkan oleh para pedagang makanan yang bergabung di areal kantin tersebut.

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Tingkat Keramaian Jalur Pejalan Kaki di SCBD

Pada hari senin pukul 07:00-08:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan gedung BEI, jalur pejalan kaki yang menuju gedung Artha Graha dari arah utara kawasan, dan di jalur pejalan kaki depan Bengkel café dengan jumlah pejalan kaki > 601 orang, jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki area Mall Pacific Place sisi barat, jalur pejalan kaki depan proyek gedung 18 Suites, jalur pejalan kaki depan Bengkel café, dan jalur pejalan kaki yang berada di sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang, jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki lainnya dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur pejalan kaki tersebut adalah orang yang masuk ke kawasan menuju Mall Pacific Place, gedung BEI dan gedung Artha Graha. Ramainya pejalan kaki di jalur pejalan kaki tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dari arah selatan, orang yang menuju proyek gedung 18 SCBD, orang yang menuju proyek gedung Equity Tower, dan orang yang menuju Automall, Mall Pacific Place, ataupun gedung BEI dari areal parkir Semanggi Expo.

Pada hari senin pukul 10:00-11:00 jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Mall Pacific Place dan gedung BEI. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki depan gedung BEI. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas. Sangat ramainya pejalan kaki tersebut adalah orang menuju Mall Pacific Place dan gedung BEI dan orang yang menuju areal parkir Semanggi Expo.

Pada hari senin pukul 12:00-13:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan gedung BEI, jalur pejalan kaki yang menuju gedung Artha Graha dari bagian utara kawasan, jalur pejalan kaki area Mall Pacific Place sisi barat, jalur pejalan kaki di tikungan sisi timur area Golf, jalur pejalan kaki yang menuju Grandlucky Superstore dan jalur pejalan kaki depan Bengkel Café dengan jumlah > 601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki depan gedung Graha Energi dan jalur pejalan kaki yang berada di sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai adalah jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dan gedung BEI, orang yang akan menggunakan *shuttlebus* dan menuju ke areal parkir gedung BEI, orang yang orang yang menuju masjid Al-Kautsar dan kantin, orang yang menuju kantin karyawan di areal parkir Semanggi Expo, orang yang menuju kantin karyawan di areal parkir Semanggi Expo, orang yang menuju gedung perkantoran di depan Jalan Sudirman, dan orang yang menuju warung makan di depan Grandlucky Superstore dari proyek Equity Tower. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju halte *shuttlebus* dan warung makan di depan Semanggi Expo, dan orang yang menuju kantin karyawan di areal parkir Semanggi Expo.

Pada hari senin pukul 14:00-15:00 jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki area Mall Pacific Place sisi barat, jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, dan jalur pejalan kaki depan gedung BEI, jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki lainnya. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang menuju areal parkir Semanggi Expo. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang menuju Mall Pacific Place, orang yang menuju gedung BEI dari arah selatan.

Pada hari senin pukul 16:00-17:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan gedung BEI, jalur pejalan

kaki yang menuju gedung Artha Graha dari utara kawasan, dan jalur pejalan kaki area Mall Pacific Place sisi barat dengan jumlah pejalan kaki > 601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang berasal dari Mall Pacific Place dan gedung BEI menuju Jalan Sudirman, orang yang berasal dari gedung BEI menuju Jalan Sudirman, orang yang berasal dari gedung Artha Graha menuju Jalan Sudirman, orang yang menuju Mall Pacific Place. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju areal parkir Semanggi Expo.

Pada hari kamis pukul 07:00-08:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan gedung BEI dengan jumlah pejalan kaki >601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki depan gedung BEI, depan gedung Artha Graha, depan Capital Residence, depan Bengkel café dan jalur pejalan kaki sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki lainnya dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dan gedung BEI. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju gedung BEI dari Jalan sudirman, orang yang menuju gedung Artha Graha, orang menuju gedung Artha Graha, orang yang menuju ke proyek Equity Tower, orang yang menuju gedung BEI dan Mall Pacific Place.

Pada hari kamis pukul 10:00-11:00, jalur pejalan kaki yang ramai hanya berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan BEI dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Sedangkan jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki lainnya dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dan gedung BEI.

Pada hari Kamis pukul 12:00-13:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki depan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan restoran Sari Kuring, jalur pejalan kaki yang menuju Grandlucky Superstore, jalur pejalan kaki depan Bengkel Café, dan jalur pejalan kaki sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki > 601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan apartemen Capital Residence, jalur pejalan kaki depan JakTV, dan jalur pejalan kaki sisi barat Electronic City dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan di atas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju halte *shuttlebus*, areal parkir gedung BEI, kantin karyawan di areal parkir Semanggi Expo, dan orang yang menuju warung makan di depan Grandlucky Superstore. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place, orang yang menuju electronic city, Automall, dan kantin karyawan di areal parkir Semanggi Expo.

Pada hari Kamis pukul 14:00-15:00, jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan gedung BEI, dan jalur pejalan kaki sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Sedangkan jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan di atas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dan gedung BEI, dan orang yang menyeberang menuju Mall Pacific Place.

Pada hari Kamis pukul 16:00-17:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan gedung BEI, dan jalur pejalan kaki sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki > 601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju gedung Artha Graha dari utara kawasan, jalur pejalan kaki depan gedung JakTV, dan jalur pejalan kaki sisi barat Electronic City dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang.

Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang dari gedung BEI dan Mall Pacific Place menuju ke jalan sudirman, orang yang dari gedung Artha Graha menuju Jalan Sudirman, dan orang yang menuju Mall Pacific Place. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Jalan Sudirman, orang yang menuju areal parkir Semanggi Expo dan Jalan Senopati, dan orang yang menuju Jalan Gatot Subroto.

Pada hari sabtu pukul 07:00-08:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI dengan jumlah pejalan kaki > 601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki depan gedung BEI, jalur pejalan kaki yang menuju gedung Artha Graha, dan jalur pejalan kaki area Mall Pacific Place sisi barat dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang masuk ke dalam kawasan, menuju gedung Mall Pacific Place dan gedung BEI. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju gedung BEI dari arah selatan dan orang yang masuk ke kawasan menuju gedung Artha Graha. Sedangkan ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dari arah selatan.

Pada hari sabtu pukul 10:00-11:00 jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang, dan jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang.

Pada hari sabtu pukul 12:00-13:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Mall Pacific Place dan gedung BEI dengan jumlah pejalan kaki >601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki depan gedung BEI dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Dan jalur pejalan kaki yang tidak

ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dan gedung BEI. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju gedung BEI.

Pada hari sabtu pukul 14:00-15:00 jalur pejalan kaki sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI dengan jumlah pejalan kaki > 601 orang. Dan jalur pejalan kaki tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramai dan ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju Mall Pacific Place dan gedung BEI.

Pada hari sabtu pukul 16:00-17:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* untuk ke gedung Pacific Place dan gedung BEI dengan jumlah pejalan kaki >601 orang. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki di sisi barat Automall dengan jumlah pejalan kaki 301-600 orang. Dan jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas dengan jumlah pejalan kaki 0-300 orang. Sangat ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang keluar dari Mall Pacific Place dan gedung BEI menuju Jalan Sudirman. Ramainya pejalan kaki di jalur tersebut adalah orang yang menuju areal parkir Semanggi Expo.

5.2 Tingkat keramaian jalur pejalan kaki pada jam sibuk

Dalam superblok, jalur pejalan kaki menjadi sangat penting sebagai penghubung antar blok yang satu dengan blok yang lain ataupun penghubung antar gedung yang satu dengan gedung lainnya. Pada kondisi yang sebenarnya, jalur pejalan kaki di SCBD tidak seluruhnya memiliki tingkat keramaian yang sama, namun terdapat juga tingkat keramaian yang berbeda pada *range* waktu tertentu dan lingkungan dengan fungsi gedung yang berbeda.

Pada hari senin pagi pukul 07:00-08:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1,2,3,15. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 5 dan 16. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai

berada di jalur pejalan kaki titik 4,6,7,8,9,11,12,13,14,18. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada hari senin pagi pukul 07:00-08:30 adalah pergerakan pejalan kakinya menuju gedung dengan fungsi perkantoran. Ramainya jalur pejalan kaki pada hari senin adalah pergerakan pejalan kakinya menuju gedung dengan fungsi fasilitas umum. Sedangkan tidak ramainya jalur pejalan kaki adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung perkantoran.

Pada hari senin siang pukul 12:00-13:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1,2,3,5,12,13,15. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 14 dan 16. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki titik 4,6,7,8,9,10,11. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada hari senin siang adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan fasilitas publik. Ramainya jalur pejalan kaki adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan fasilitas umum. Tidak ramainya jalur pejalan kaki adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan komersil.

Pada hari senin sore pukul 16:00-17:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1,2,3 dan 5. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 16. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada hari senin sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan komersial. Ramainya jalur pejalan kaki pada senin sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju tempat fasilitas publik. Tidak ramainya jalur pejalan kaki adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi komersil, fasilitas umum, dan menuju jalan utama.

Pada hari kamis pagi pukul 08:00-09:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 2,3,6,15,16. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki titik 4,5,7,8,9,10,11,12,13,14,17,18. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada hari kamis pagi adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan komersil. Ramainya jalur pejalan kaki

pada Kamis pagi adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan fasilitas umum. Tidak ramainya jalur pejalan kaki pada Kamis pagi adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan komersil.

Pada hari Kamis siang pukul 12:00-13:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 2,8,15,16. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1,6,9,18. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki titik 3,4,5,7,10,11,12,13,14. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada Kamis siang adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan tempat fasilitas umum. Ramainya jalur pejalan kaki pada Kamis siang adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi komersil dan tempat fasilitas umum. Tidak ramainya jalur pejalan kaki pada Kamis siang adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan komersil.

Pada hari Kamis sore pukul 16:00-17:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1 dan 16. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di titik 3,9,18. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan di atas. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada Kamis sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju jalan utama dan tempat dengan fungsi fasilitas umum. Ramainya jalur pejalan kaki pada Kamis sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju jalan utama dan tempat dengan fungsi fasilitas umum. Tidak ramainya jalur pejalan kaki pada Kamis sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju jalan utama dan tempat dengan fungsi fasilitas umum.

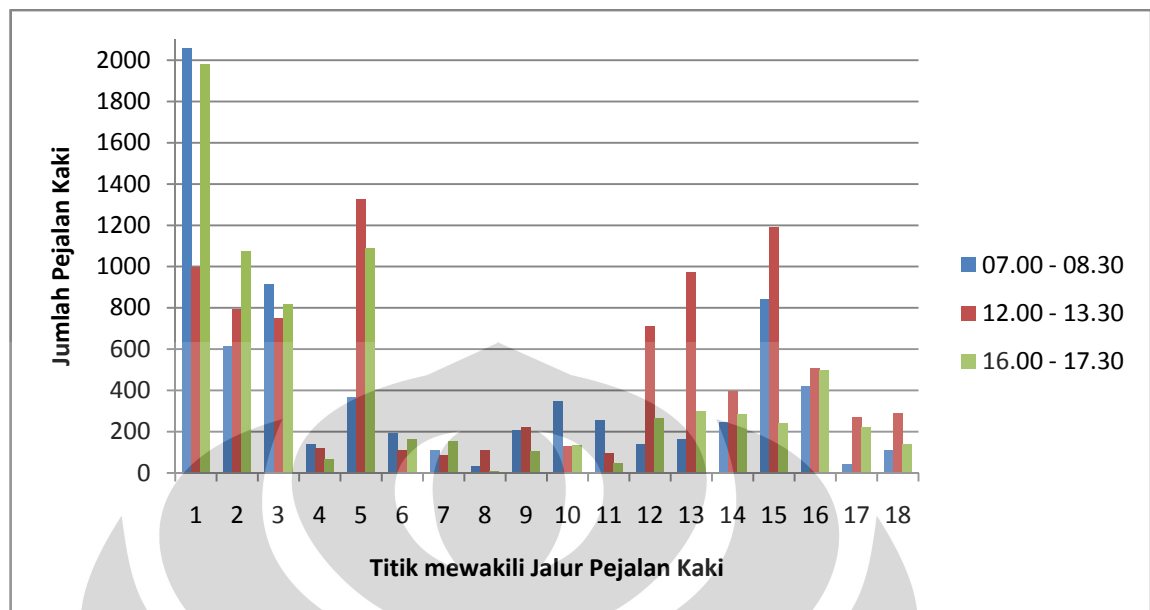
Pada hari Sabtu pagi pukul 07:00-08:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 2,3,5. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan di atas. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada Sabtu pagi adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan komersil. Ramainya jalur pejalan kaki pada Sabtu pagi adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan komersil. Tidak ramainya jalur pejalan kaki pada Sabtu

pagi adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran.

Pada hari sabtu siang pukul 12:00-13:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 2. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada sabtu siang adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi komersil. Ramainya jalur pejalan kaki pada sabtu siang adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi perkantoran dan fasilitas umum. Tidak ramainya jalur pejalan kaki adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju gedung dengan fungsi komersil dan fasilitas umum.

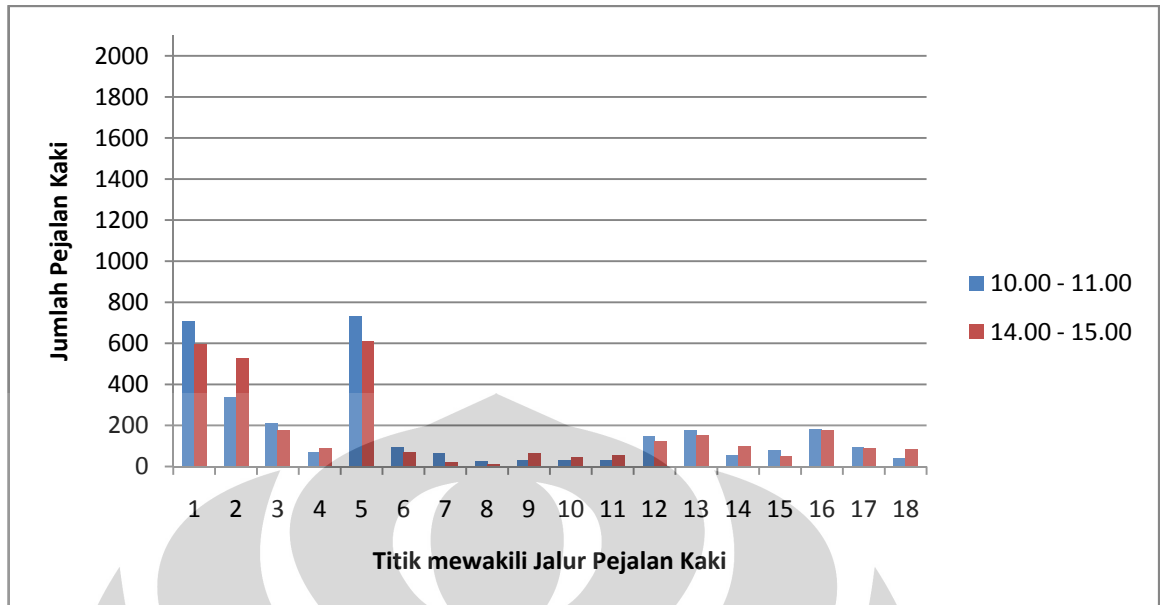
Pada hari sabtu sore pukul 16:00-17:30, jalur pejalan kaki yang sangat ramai berada di jalur pejalan kaki titik 1. Jalur pejalan kaki yang ramai berada di jalur pejalan kaki titik 16. Jalur pejalan kaki yang tidak ramai berada di jalur pejalan kaki selain jalur pejalan kaki yang telah disebutkan diatas. Sangat ramainya jalur pejalan kaki pada sabtu sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju jalan utama meninggalkan gedung dengan fungsi komersil. Ramainya jalur pejalan kaki pada sabtu sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju tempat dengan fungsi fasilitas umum. Tidak ramainya jalur pejalan kaki pada sabtu sore adalah pergerakan pejalan kaki yang menuju tempat dengan fungsi fasilitas umum.

5.3 Volume pejalan kaki pada jalur-jalur pejalan kaki



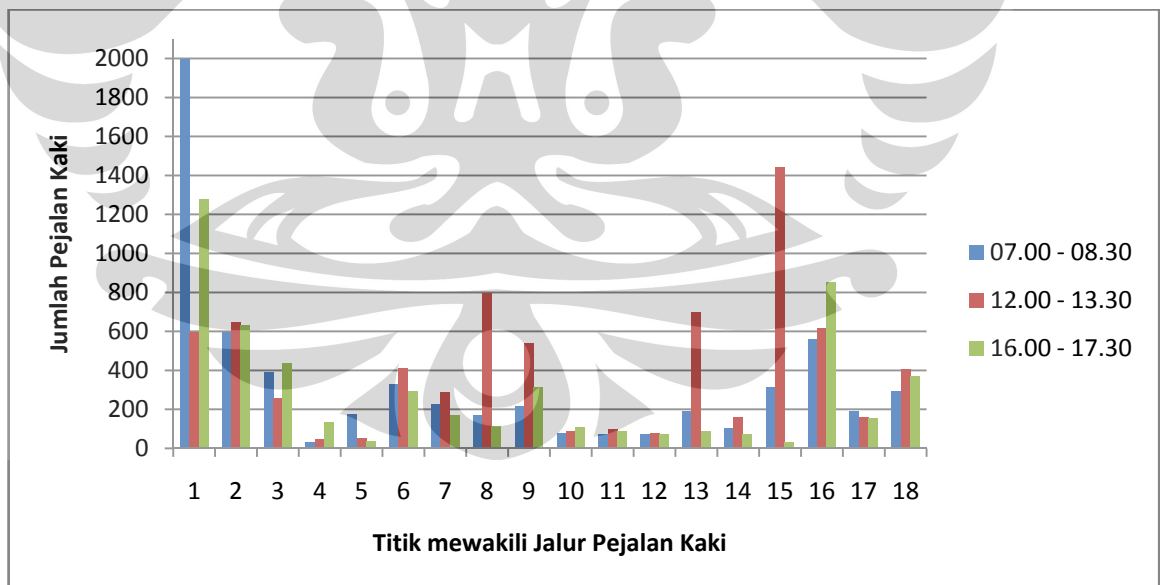
Grafik 1. Volume pejalan kaki pada jam sibuk di hari senin.

Pada jam sibuk di hari senin, grafik di titik 1, 3, 6, 7, dan 10 polanya menurun pada *range* kedua, lalu meningkat lagi pada *range* ketiga dengan intensitas lebih rendah daripada *range* pertama. Di titik 5, 12, 13, 14, 16, 17, dan 18 grafiknya menunjukkan pola yang meningkat pada *range* kedua lalu menurun pada *range* ketiga dengan intensitas yang masih diatas *range* pertama. Di titik 4 dan 11 pola grafiknya cenderung semakin menurun sedangkan di titik 2 pola grafiknya cenderung meningkat. Grafik di titik 8, 9, dan 15 menunjukkan pola meningkat pada *range* kedua lalu menurun dengan intensitas dibawah *range* pertama.



Grafik 2. Volume pejalan kaki pada jam bukan sibuk di hari senin.

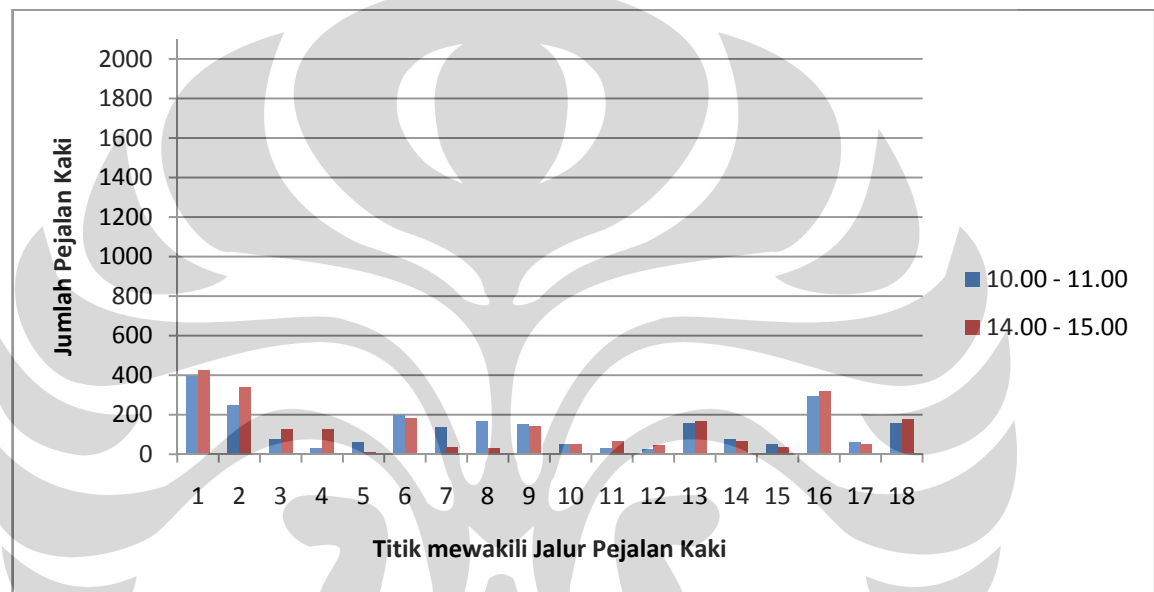
Grafik pada jam bukan sibuk di titik 1, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 15, 16, dan 17 polanya menurun. Sedangkan grafik di titik 2, 4, 9, 10, 11, 14, dan 18 polanya meningkat.



Grafik 3. Volume pejalan kaki pada jam sibuk di hari Kamis.

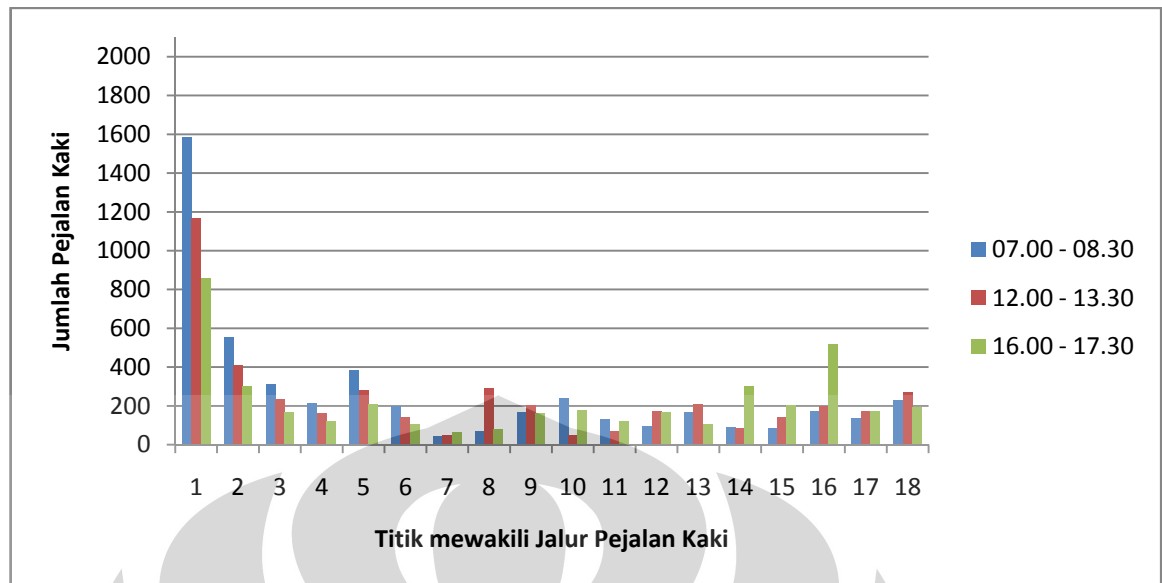
Dalam grafik pada jam sibuk, terlihat di titik 1 dan 3 mempunyai pola yang sama yaitu adanya penurunan di *range* kedua setelah itu meningkat kembali.

Untuk pola yang semakin meningkat terdapat di titik 4, 10, dan 16. Sedangkan pola yang semakin menurun terdapat di grafik titik 5 dan 17. Di titik 6, 7, 8, 13, 14, dan 15 grafiknya mempunyai pola yang meningkat pada *range* kedua lalu menurun pada *range* ketiga dengan intensitas lebih rendah dari *range* pertama. Sebaliknya di titik 2, 9, 11, 12, dan 18 grafiknya mempunyai pola yang meningkat pada *range* kedua lalu menurun pada *range* ketiga dengan intensitas lebih besar dari *range* pertama.



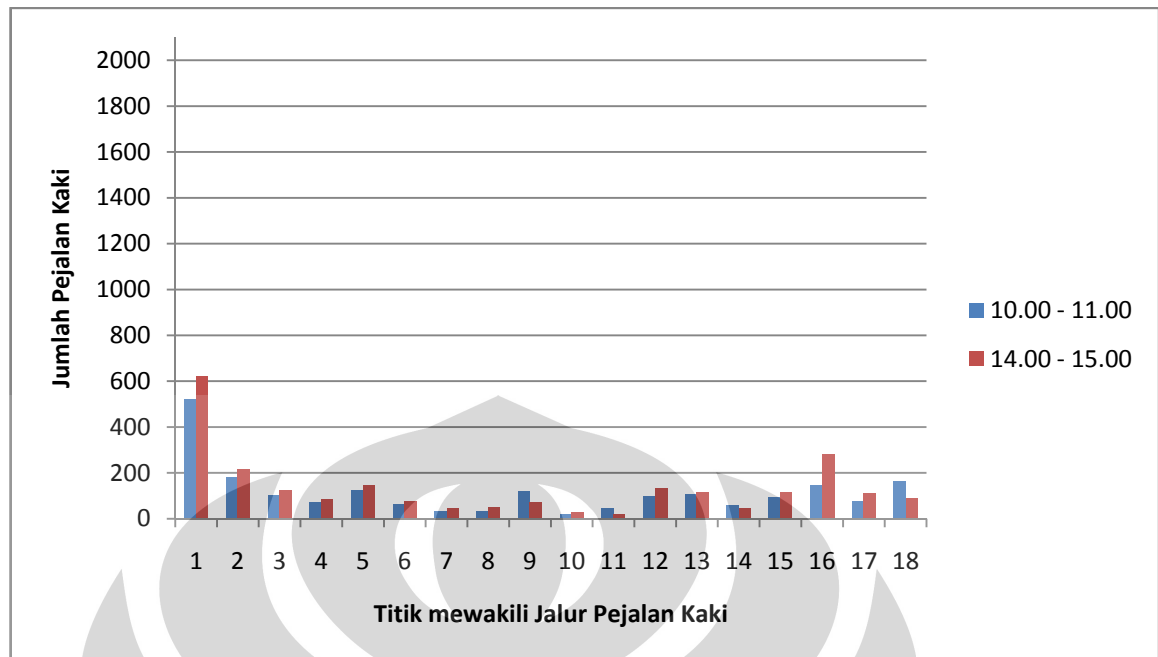
Grafik 4. Volume pejalan kaki pada jam bukan sibuk di hari Kamis.

Berdasarkan grafik pada jam bukan sibuk, grafik yang polanya meningkat terdapat di titik 1, 2, 3, 4, 11, 12, 13, 16, dan 18. Sedangkan grafik yang polanya cenderung menurun terdapat di titik 5, 6, 7, 8, 9, 14, 15, dan 17. Namun terdapat grafiknya yang polanya tetap yaitu seperti di titik 10.



Grafik 5. Volume pejalan kaki pada jam sibuk di hari sabtu.

Berdasarkan grafik, pejalan kaki pada jam sibuk di hari sabtu memiliki pola yang cenderung sama untuk beberapa titik. Di titik 1, 2, 3, 4, 5, dan 6 pola grafiknya menurun. Di titik 15 dan 16 pola grafiknya semakin meningkat. Di titik 12 mempunyai pola grafik yang sama dengan di titik 17. Di titik 10 dan 11 mempunyai pola grafik yang menurun pada *range* kedua kemudian meningkat pada *range* ketiga dengan intensitas lebih rendah dari *range* pertama. Di titik 9, 13, dan 18 mempunyai pola grafik yang sama. Di titik 7 dan 14 grafiknya cenderung membentuk pola yang hampir sama. Sedangkan di titik 8 pola grafiknya cenderung seperti di titik 9 hanya saja intensitas dari *range* pertama ke *range* ketiga meningkat.



Grafik 6. Volume pejalan kaki pada jam bukan sibuk di hari sabtu.

Berdasarkan grafik pada jam bukan sibuk di hari sabtu, grafiknya memiliki pola yang berbeda dengan jam sibuk di hari sabtu. Dapat dilihat adanya persamaan grafik yaitu di titik 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 15, 16, dan 17 dengan pola yang semakin meningkat. Begitu pula dengan grafik di titik 9, 11, 14, dan 18 polanya cenderung menurun.

Berdasarkan grafik pada jam sibuk di hari kerja maupun hari libur, pergerakan pejalan kaki di SCBD memiliki pola yang bermacam-macam. Ada yang berpola semakin meningkat jumlahnya dari pagi hari ke siang hari hingga sore hari, dan sebaliknya yang berpola semakin menurun jumlahnya dari pagi hari ke siang hari hingga sore hari. selain itu juga ada grafik yang berpola meningkat di siang hari lalu menurun jumlahnya di sore hari dan yang menurun di siang hari lalu meningkat jumlahnya di sore hari.

Berdasarkan grafik pada hari sabtu, senin, dan kamis di waktu jam sibuk, grafik yang menunjukkan pola yang semakin meningkat di hari sabtu tidak sama dengan di hari senin bahkan kamis. Titik 15 dan 16 polanya semakin meningkat pada hari sabtu, namun ketika pada hari senin grafik yang memiliki pola seperti ini berada di titik 2 dan ketika hari kamis berada di titik 4, 10, dan 16. Pola grafik seperti ini meningkat mulai dari pagi hari kemudian siang hari lalu semakin

meningkat pada sore hari. Pada titik-titik tersebut mengalami peningkatan jumlah pejalan kaki saat siang hari kemudian saat sore hari. Pejalan kaki di titik 15 meningkat di siang hari dikarenakan mayoritas pejalan kaki yang melewati titik tersebut adalah para pekerja proyek gedung Equity Tower yang pada siang harinya banyak melakukan pergerakan ke arah barat menuju warung-warung makan yang berada di depan supermarket Grandlucky Superstore, dan pada sore harinya banyak melakukan pergerakan ke arah timur menuju kantin yang terdapat di area Semanggi Expo.

Sedangkan untuk pejalan kaki di titik 16 banyak pejalan kaki yang melakukan pergerakan ke arah utara di siang hari dan ke arah selatan di sore hari. Pergerakan tersebut terbentuk karena titik 16 yang berdekatan dengan tempat parkir di area Semanggi Expo dan Automall dan terdapat pula kantin karyawan. Walaupun jalur pejalan kaki titik 16 hanya dari Millennia sampai sisi barat Automall, jalur tersebut dapat menghubungkan pejalan kaki yang hendak ke Mall Pacific Place dan BEI maupun yang hendak menyeberang ke arah barat. Sehingga memungkinkan pejalan kaki yang bergerak ke utara di siang hari adalah orang yang akan bekerja di Mall Pacific Place, orang yang kembali bekerja setelah dari pergi makan siang di kantin area Automall, dan orang yang hendak menyeberang untuk menuju ke BEI ataupun ke arah barat. Dan untuk kemungkinan di sore hari adalah banyaknya orang yang menuju tempat parkir untuk mengambil kendaraannya untuk pulang.

Pada hari kerja, di jalur pejalan kaki titik 2 mengalami peningkatan pejalan kaki ke arah selatan pada siang hari dan ke arah utara pada sore hari. peningkatan pejalan kaki yang terbentuk di titik tersebut dikarenakan titik 2 yang memberikan akses langsung ke gedung BEI, terdapat akses ke Mall Pacific Place, dan di *shelternya* tersedia layanan taksi selain *shuttlebus* SCBD. Sehingga peningkatan pejalan kaki saat siang hari diperkirakan karena banyaknya pekerja kantor yang hendak menggunakan jasa taksi, *shuttlebus* SCBD, dan juga pergi makan siang menuju Automall ataupun ke Grandlucky Superstore. Sedangkan pada sore hari peningkatan pejalan kaki ke arah utara diperkirakan karena banyaknya orang yang akan pulang dan menuju ke Jalan Sudirman. Masih berada di hari kerja yaitu hari Kamis, di titik 4 mengalami peningkatan jumlah pejalan kaki ke arah utara pada

siang hari dan sore hari, sedangkan di titik 10 mengalami peningkatan jumlah pejalan kaki ke arah selatan pada siang hari dan sore hari. peningkatan tersebut dikarenakan orang yang menuju Mall Pacific Place untuk bekerja ataupun makan siang dan orang yang hendak ke arah Sudirman di sore hari melalui Mall Pacific Place. Sedangkan peningkatan jumlah pejalan kaki di titik 10 pada siang hari diperkirakan para pekerja bangunan proyek gedung 18 SCBD yang beristirahat makan siang sedangkan pada sore harinya didominasi oleh orang yang menuju ke Jalan Senopati.

Sedangkan grafik yang menunjukkan pola yang semakin menurun pada hari Sabtu berada di titik 1 sampai dengan titik 6, namun ketika pada hari Senin berada di titik 4 dan 11, dan ketika hari Kamis berada di titik 5 dan 17. Di titik 1 sampai dengan titik 6 mengalami penurunan jumlah pejalan kaki karena hari libur banyak pegawai kantor yang tidak masuk, dan titik-titik tersebut berada di bagian utara SCBD yang banyak terdapat gedung-gedung perkantoran dan *mall*, sehingga banyak orang yang biasanya pada hari kerja bekerja ke kantor ataupun mengunjungi suatu kantor untuk suatu urusan, pada hari libur tidak ditemukannya aktifitas tersebut. Pergerakan di titik 1 sebagian besar masih ke arah selatan pada siang hari dan ke arah utara pada sore hari hanya saja jumlahnya yang berkurang. Hal ini dikarenakan sangat sedikitnya pekerja yang menuju gedung BEI yang biasanya pada hari kerja sangat banyak yang menuju gedung BEI selain Pacific Place melalui *underground pedestrian*. Begitu pula dengan pejalan kaki yang mengalami penurunan jumlah di titik 2 dan 3, dikarenakan sangat sedikitnya pekerja kantor yang biasanya pada hari kerja menuju gedung BEI ataupun gedung Artha Graha. Untuk di titik 4 dan 5 mengalami penurunan jumlah pejalan kakinya namun sedikit berbeda penyebabnya pada hari libur dan hari kerja. Seperti di titik 4, penurunan jumlah pejalan kaki di hari libur sudah jelas dikarenakan tidak adanya pekerja kantor yang biasanya pada hari kerja menuju Mall Pacific Place, sedangkan pada hari kerja juga sempat mengalami penurunan yang mungkin dikarenakan pada hari tersebut pekerja kantor yang dari ataupun menuju Mall Pacific Place dari jam istirahat makan siang dan sore hari semakin sedikit. Penyebab lain menurunnya jumlah pejalan kaki di titik tersebut karena pegawai kantor yang lebih memilih istirahat makan siang ke *foodcourt* Electronic City dan

Automall daripada ke Mall Pacific Place, sehingga pejalan kaki tersebut melewati jalur pejalan kaki lain. Sedangkan penurunan jumlah pejalan kaki di titik 5 dikarenakan pada hari libur hanya karyawan yang bekerja di Mall Pacific Place yang melewati jalur pejalan kaki di Mall Pacific Place dan orang yang mengunjungi Mall Pacific Place. Sedangkan pada hari kerja walaupun didominasi oleh pekerja yang menuju ke Mall Pacific Place tetapi pada siang dan sore hari hanyalah orang yang dari *shelter* BEI yang menuju Mall Pacific Place karena pekerja kantor yang bekerja di gedung BEI cenderung lebih memilih melewati *underground pedestrian*.

Titik 17 yang masih berada dekat area Mall Pacific Place juga mengalami penurunan jumlah pejalan kaki dan dikarenakan sedikitnya orang yang menuju Automall dan Electronic City pada jam istirahat makan siang, dan semakin sedikit pula orang yang pada jam pulang kerja ke arah timur melewati jalur tersebut. Penurunan jumlah pejalan kaki di titik 11 dikarenakan hanya pejalan kaki yang melakukan pergerakan ke arah Jalan Senopati pada siang harinya walaupun ada yang menuju ke tempat Golf, dan pada sore hari dapat dikatakan hampir tidak ada pejalan kaki yang menuju Jalan Senopati untuk keluar dari kawasan, namun sebaliknya pergerakan yang terjadi ke arah utara dengan jumlah yang sedikit dan pejalan kakinya adalah pekerja bangunan proyek Equity Tower yang akan melanjutkan kerja ataupun yang bekerja pada *shift* malam.

Grafik yang menunjukkan pola menurun pada *range* kedua lalu meningkat kembali pada *range* ketiga dengan intensitas dibawah *range* pertama terdapat di titik 10 dan 11 pada hari sabtu, namun ketika hari senin terdapat di titik 1, 3, 6, 7, dan 10, sedangkan pada hari kamis terdapat di titik 1. Grafik yang menunjukkan pola menurun pada *range* kedua lalu meningkat kembali pada *range* ketiga dengan intensitas diatas *range* pertama terdapat di titik 7 dan 14 pada hari sabtu, ketika hari senin terdapat di titik 5, 12, 13, 14, 16, 17, dan 18, sedangkan pada hari kamis terdapat di titik 3. Pada hari kerja, titik 1 dan 3 mengalami penurunan jumlah pejalan kaki di siang hari dari jumlah pejalan kaki yang melewati titik tersebut di pagi hari. Pada siang hari arah pergerakan di titik 1 ke selatan masuk ke dalam SCBD, dan penurunan jumlah pejalan kaki tersebut dikarenakan pejalan kakinya adalah orang-orang yang akan mengunjungi Mall Pacific Place, tidak

seperti di pagi dan sore hari yang didominasi oleh pekerja kantor yang bekerja di BEI ataupun karyawan Mall Pacific Place yang akan menambah jumlah pejalan kaki di waktu tersebut. Sedangkan di jalur pejalan kaki titik 3, penurunan jumlah pejalan kaki pada siang hari dengan arah ke utara ataupun ke selatan, dikarenakan pekerja kantor yang menuju ke masjid dan kantin pada hari tersebut, dan orang yang menyeberang ke Mall Pacific Place ataupun ke arah selatan menuju Electronic City dan Automall.

Di jalur pejalan kaki titik 11 dan 10 pada hari libur juga terjadi penurunan jumlah pejalan kaki yang dikarenakan pada waktu siang hari, pejalan kaki yang bergerak ke arah utara adalah orang yang memasuki kawasan dari jalan senopati dan para pekerja proyek bangunan yang akan bekerja. Sedangkan di titik 10 pada hari kerja, pejalan kakinya adalah selain orang yang memasuki kawasan dan hendak menggunakan jasa *shuttlebus*, juga orang yang turun dari *shuttlebus* yang berjalan kaki menuju ke arah utara seperti menuju JakTV, dan area Semanggi Expo. Walaupun beragam tetapi pejalan kaki tersebut dalam jumlah yang sedikit dibandingkan di jumlah di pagi hari sehingga grafiknya membentuk pola yang menurun saat siang hari. Di titik 6 yang terletak di tikungan gedung Capital Residence juga mengalami penurunan jumlah pejalan kaki di siang hari dibandingkan dengan pagi hari. Pejalan kaki yang melewati titik tersebut bergerak ke arah selatan, menyeberang untuk makan siang di Electronic City ataupun Automall.

Terjadinya penurunan tersebut disebabkan karena pekerja kantor yang akan makan siang menuju arah selatan, juga ada yang menuju ke Mall Pacific Place dan ke arah utara untuk ke kantin ataupun menggunakan *shuttlebus*. Dibandingkan pada waktu pagi dan sore hari yang mayoritas pejalan kakinya adalah para pekerja kantor yang berangkat dan pulang kerja dengan menggunakan fasilitas jalur pejalan kaki di titik tersebut. Berbeda pula dengan penurunan jumlah pejalan kaki di titik 14 yang berada di depan gedung Graha Energi. Pada pagi hari dan sore hari, pejalan kaki yang melewati titik tersebut adalah pegawai kantor dan karyawan yang hendak bekerja dan pulang kerja. Namun di siang hari, pejalan kaki di titik tersebut menjadi berkurang dikarenakan pejalan kakinya adalah orang yang masuk ke dalam kawasan dari arah Jalan Jend. Sudirman dan akan menuju

ke arah timur, sedangkan kebanyakan dari pegawai kantor yang akan makan siang ke Golden Lamien atau di dalam GrandLucky Superstore lebih memilih menyeberang ke jalur pejalan kaki titik 13 karena jalur pejalan kaki tersebut lebih teduh dibandingkan dengan jalur pejalan kaki di titik 14 yang secara fisik baik tetapi kurang nyaman di waktu siang.

Grafik yang menunjukkan pola meningkat pada range kedua lalu menurun pada range ketiga dengan intensitas dibawah range pertama terdapat di titik 9, 13, dan 18 pada hari sabtu, ketika hari hari senin terdapat di titik 8, 9, dan 15, sedangkan ketika hari kamis terdapat di titik 6, 7, 8, 13, 14, dan 15. Grafik yang menunjukkan pola meningkat pada range kedua lalu menurun pada range ketiga dengan intensitas diatas range pertama terdapat di titik 8 pada hari sabtu, ketika hari senin terdapat di titik 5, 12, 13, 14, 16, 17, dan 18, sedangkan ketika hari kamis terdapat di titik 2, 9, 11, 12, dan 18. Pada grafik dengan pola yang meningkat di siang hari lalu menurun di sore hari terdapat titik yang selalu membentuk pola seperti ini jumlah pejalan kakinya, yaitu di titik 8 dan 9. Di titik 8 terdapat *shelter* yang dekat dengan Plaza Mandiri, restoran Sari Kuring, Electronic City dan dekat dengan warung-warung makan yang mengarah ke kompleks Widya Candra. Terjadinya peningkatan jumlah pejalan kaki yang di titik 8 menandakan bahwa banyaknya orang yang melakukan pergerakan untuk istirahat makan siang ke warung-warung makan dekat kompleks Widya Candra. Selain itu peningkatannya juga dipengaruhi oleh orang-orang pengguna jasa *shuttlebus* SCBD. Sedangkan di titik 9 berada dekat dengan kantor JakTV, Electronic City, tempat parkir area Semanggi Expo dan kantin karyawan di area Automall. Sehingga peningkatan jumlah pejalan kaki tersebut dikarenakan oleh pekerja yang bekerja di JakTV dan sekitarnya yang menuju Automall ataupun menuju selatan ke *shelter* terdekat.

Berdasarkan grafik pada jam bukan sibuk di hari kerja maupun di hari libur, pergerakan pejalan kaki di SCBD memiliki pola yang semakin meningkat, semakin menurun dan tetap grafiknya. Grafik yang menunjukkan pola semakin meningkat terdapat di di titik 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 15, 16, dan 17 pada hari sabtu, ketika hari senin terdapat di titik 2, 4, 9, 10, 11, 14, dan 18, sedangkan pada hari kamis terdapat di titik 1, 2, 3, 4, 11, 12, 13, 16, dan 18. Sedangkan untuk

grafik yang menunjukkan pola yang semakin menurun terdapat di titik 9, 11, 14, dan 18 pada hari sabtu, di titik 1, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 15, 16, dan 17 pada hari senin, dan terdapat di titik 5, 6, 7, 8, 9, 14, 15, dan 17 pada hari kamis. Untuk grafik yang memiliki pola tetap hanya terdapat di satu titik yaitu di titik 10 pada hari kamis.

Pergerakan pejalan kaki pada hari senin pagi pukul 07:00-08:30 adalah menuju ke dalam kawasan, dan pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara kawasan dimana terdapatnya gedung-gedung perkantoran, mall, dan fasilitas publik. Pergerakan pejalan kaki pada hari senin pukul 10:00-11:00 adalah menuju ke dalam kawasan menuju ke dalam kawasan dan ada juga yang menuju ke luar kawasan, dan pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara kawasan, dimana terdapatnya gedung-gedung perkantoran, mall, dan fasilitas publik. Pergerakan pejalan kaki hari senin siang pukul 12:00-13:30 adalah berada di dalam kawasan dan ada juga yang masuk atau keluar kawasan, pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara, tengah, dan barat kawasan dimana pejalan kakinya menuju ke fasilitas publik seperti restoran, kantin, warung makan, dan tempat parkir. Pergerakan pejalan kaki hari senin pukul 14:00-15:00 adalah menuju keluar kawasan, pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara kawasan, dimana pejalan kakinya menuju gedung perkantoran dan *mall*. Pergerakan pejalan kaki hari senin sore pukul 16:00-17:30 adalah menuju ke luar kawasan, pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara dan tengah kawasan dimana pejalan kakinya menuju jalan utama dan fasilitas publik seperti areal parkir.

Pergerakan pejalan kaki hari kamis pagi pukul 07:00-08:30 adalah menuju ke dalam kawasan, pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara, tengah, barat dan timur kawasan dimana pejalan kakinya menuju gedung-gedung perkantoran baik yang berasal dari jalan utama maupun dari fasilitas publik seperti areal parkir. Pergerakan pejalan kaki hari kamis pukul 10:00-11:00 adalah menuju ke dalam kawasan dan ada juga yang menuju ke luar kawasan, pergerakan yang ramai berada di bagian utara kawasan dimana pejalan kakinya menuju *mall* dan gedung perkantoran. Pergerakan pejalan kaki hari kamis siang pukul 12:00-13:30 adalah berada di dalam kawasan, pergerakan yang sangat ramai

ataupun ramai berada di bagian utara, barat, timur, dan tengah kawasan dimana pejalan kakinya menuju fasilitas publik seperti restoran, kantin, warung makan, dan *shuttlebus*. Pergerakan pejalan kaki hari Kamis pukul 14:00-15:00 adalah berada di dalam kawasan, pergerakan yang ramai berada di bagian utara dan tengah kawasan dimana pejalan kakinya menuju *mall*. Pergerakan pejalan kaki hari Kamis sore pukul 16:00-17:30 adalah menuju ke luar kawasan dan ada juga yang berada di dalam kawasan, pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara, tengah, dan barat kawasan dimana pejalan kakinya menuju jalan utama.

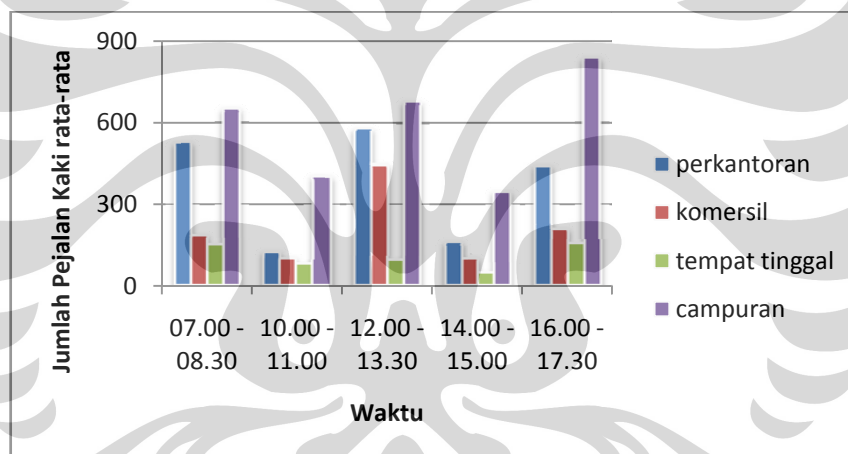
Pergerakan pejalan kaki hari Sabtu pagi pukul 07:00-08:30 adalah menuju ke dalam kawasan, pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara kawasan dimana pejalan kakinya menuju gedung perkantoran dan *mall*. Pergerakan pejalan kaki hari Sabtu pukul 10:00-11:00 adalah menuju masuk ke dalam kawasan, pergerakan yang ramai berada di bagian utara kawasan dimana pejalan kakinya menuju *mall* dan gedung perkantoran. Pergerakan pejalan kaki hari Sabtu siang pukul 12:00-13:30 adalah menuju ke dalam kawasan, pergerakan yang sangat ramai ataupun ramai berada di bagian utara kawasan dimana pejalan kakinya menuju *mall* dan gedung perkantoran. Pergerakan pejalan kaki hari Sabtu pukul 14:00-15:00 adalah menuju ke dalam kawasan, pergerakan yang sangat ramai berada di bagian pintu masuk utara kawasan dimana pejalan kakinya menuju ke *mall*. Pergerakan pejalan kaki hari Sabtu sore pukul 16:00-17:30 adalah menuju ke luar kawasan dan ada juga yang berada di dalam kawasan, pergerakan yang sangat ramai dan ramai berada di bagian utara dan tengah kawasan dimana pejalan kakinya menuju jalan utama dan fasilitas publik seperti areal parkir.

5.4 Pola tingkat keramaian jalur pejalan kaki

Jalur-jalur pejalan kaki yang terdapat di SCBD memiliki kondisi lingkungan dengan berbagai macam jenis kegiatan, seperti perkantoran, komersial, tempat tinggal, dan campuran. Jalur-jalur pejalan kaki yang memiliki jenis kegiatan perkantoran adalah jalur-jalur pejalan kaki yang berada di depan gedung BEI, Artha Graha, JakTV, 18SCBD, Graha Energi, dan Equity Tower. Jalur pejalan kaki yang memiliki jenis kegiatan komersial adalah jalur-jalur pejalan

kaki yang berada di depan restoran Sari Kuring, Golf, supermarket Grandlucky Superstore, Automall, dan Electronic City. Jalur-jalur pejalan kaki yang memiliki jenis kegiatan tempat tinggal adalah jalur pejalan kaki yang berada di depan Capital Residence dan SCBD Suites. Jalur-jalur pejalan kaki yang memiliki jenis kegiatan campuran adalah jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung Pacific Place.

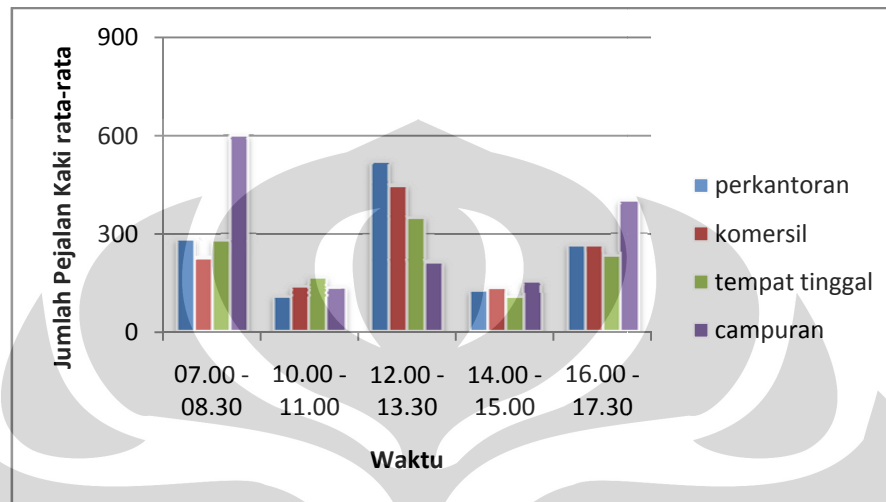
Dari semua jenis kegiatan tersebut, pada dasarnya jenis kegiatan campuran akan lebih memiliki pergerakan maupun perpindahan yang lebih tinggi, dikarenakan berbagai macam jenis kegiatan dalam satu tempat akan menimbulkan bangkitan pergerakan yang banyak. Seperti yang terlihat pada grafik dibawah ini, jenis kegiatan campuran memiliki pergerakan pejalan kaki yang lebih tinggi dibandingkan dengan perkantoran, komersil, dan tempat tinggal.



Grafik 6. Tingkat keramaian jalur pejalan kaki berdasarkan fungsi gedung pada hari senin

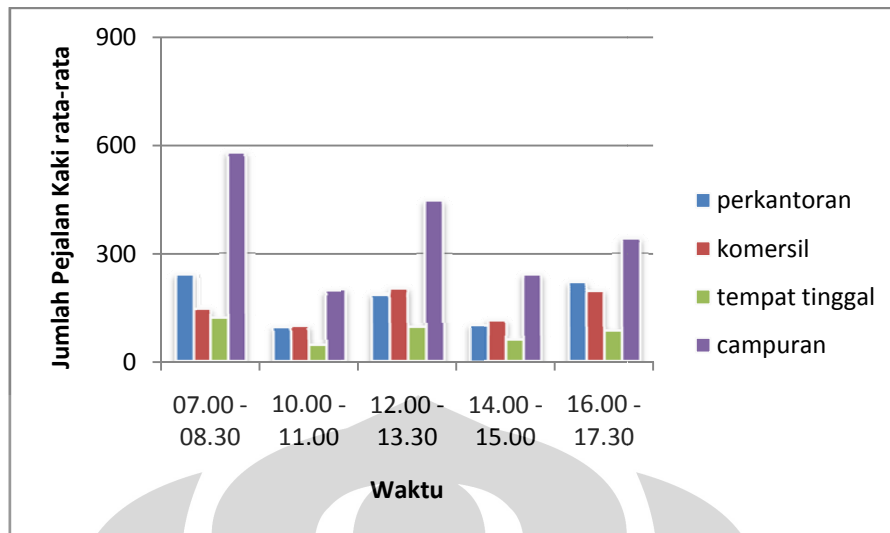
Pada hari senin, jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran memiliki pergerakan pejalan kaki yang lebih tinggi daripada perkantoran, komersil, dan tempat tinggal. Jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung perkantoran juga memiliki pergerakan pejalan kaki yang tinggi setelah jenis kegiatan campuran pada jam orang masuk kerja dan pada jam istirahat makan siang. Jalur-jalur pejalan kaki yang berada sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil pergerakan pejalan kaki yang terjadi tidak sebanyak pada jalur-jalur di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran dan perkantoran. Namun pada siang hari, jalur tersebut memiliki pergerakan pejalan kaki yang

tingginya mencapai seperti pada jalur pejalan kaki di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran pada siang hari. Jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan tempat tinggal memiliki pergerakan pejalan kaki yang sedikit dan merata dari waktu pagi hingga sore hari.



Grafik 7. Tingkat keramaian jalur pejalan kaki berdasarkan fungsi gedung pada hari Kamis

Berbeda dengan hari Senin, pada hari Kamis, jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran tidak selalu memiliki pergerakan pejalan kaki yang lebih tinggi. Pada jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran di waktu jam berangkat dan pulang kerja masih memiliki pergerakan pejalan kaki yang lebih tinggi, namun mulai di waktu sebelum makan siang, istirahat makan siang, dan setelah jam makan siang pergerakan pejalan kakinya justru lebih rendah bahkan mencapai terendah pada jam istirahat makan siang. Jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran, pergerakan pejalan kaki di waktu pagi lebih tinggi dibandingkan pada jenis kegiatan komersil, namun memasuki waktu sebelum istirahat makan siang pergerakan pejalan kaki pada jenis kegiatan komersil justru lebih tinggi daripada perkantoran. Pada jam istirahat makan siang, pergerakan pejalan kaki pada jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran, lebih tinggi dibandingkan pada jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil, tempat tinggal maupun campuran.



Grafik 8. Tingkat keramaian jalur pejalan kaki berdasarkan fungsi gedung pada hari sabtu

Pada hari sabtu, jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran memiliki pergerakan yang sangat tinggi dibandingkan dengan jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran, komersil maupun tempat tinggal. Pergerakan pejalan kaki yang terjadi di jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran dan komersil hampir sama, hanya saja pada pagi hari di sekitar perkantoran, pergerakan pejalan kakinya lebih banyak. Pada jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan tempat tinggal, memiliki pergerakan pejalan kaki yang hampir sama dari waktu pagi hingga sore hari.

Pergerakan pejalan kaki pada jalur-jalur pejalan kaki yang berada di SCBD berbeda-beda polanya, baik berdasarkan waktu maupun jenis kegiatan yang terdapat di lingkungan sekitar jalur. Jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran hampir selalu memiliki pergerakan pejalan kaki terbanyak atau lebih tinggi dibandingkan dengan jalur-jalur lainnya. Jalur-jalur tersebut memiliki pergerakan pejalan kaki yang tinggi karena pada gedung dengan jenis kegiatan campuran terdapat banyak macam jenis kegiatan yang akan menghasilkan bangkitan pergerakan yang lebih besar. Selain itu, gedung yang memiliki jenis kegiatan campuran di SCBD terdapat link untuk ke gedung perkantoran BEI dan apartemen Capital Residences, sehingga menambah orang yang berajalan kaki untuk ke gedung perkantoran melalui gedung tersebut. Namun

pada hari kamis jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran, pergerakan pejalan kaki yang terjadi menurun pada waktu siang hari hingga jumlahnya dibawah jalur-jalur pejalan kaki lainnya. Hal ini terjadi karena pada kamis siang, pekerja-pekerja kantor tidak menuju gedung yang memiliki fungsi campuran ataupun komersil untuk memenuhi kebutuhan makan siangnya, melainkan hanya menuju fasilitas umum yang terdapat di gedung perkantornya untuk menghemat waktu. Gedung-gedung perkantoran di SCBD tidak sepenuhnya difungsikan untuk kegiatan perkantoran, tetapi pada tiap gedung juga terdapat fasilitas umum yang juga dapat memenuhi kebutuhan pekerja kantor tersebut. Dalam hal ini *mix of use* tidak hanya berlaku di dalam kawasan saja, tetapi juga berlaku di dalam satu gedung, contohnya perkantoran. Sehingga pergerakan pejalan kaki dalam pemilihan tempat pemenuh kebutuhan menjadi sangat fleksibel. Hal ini terlihat pada jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung perkantoran, pergerakan keluar gedung perkantoran menuju gedung dengan fungsi campuran pada siang hari sangat sedikit sekali yang dikarenakan pergerakannya hanya di dalam gedung perkantoran saja. Adapun pekerja yang kantornya berdekatan dengan gedung yang memiliki jenis kegiatan campuran ini akan lebih memilih melakukan pergerakan melalui *underground pedestrian* yang telah disediakan, jika ingin menuju ke gedung tersebut. Dan seperti yang terlihat pada grafik, pejalan kaki yang melakukan pergerakan di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran sedikit sekali yaitu hanya para karyawan *mall* yang melakukan pergerakan dari dalam gedung ke luar gedung untuk menuju tempat fasilitas umum.

Jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran memiliki pergerakan pejalan kaki yang cukup tinggi diatas jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil dan tempat tinggal. Namun pergerakannya pada hari senin, kamis, dan sabtu tidak sama. Pada hari senin pergerakan yang terjadi di jalur tersebut lebih tinggi dari jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil dan tempat tinggal mulai dari pagi hingga sore hari. Pergerakan seperti ini dapat dikatakan normal, yaitu pergerakannya juga tinggi setelah jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran, karena pada jenis kegiatan perkantoran juga memiliki

bangkitan pergerakan yang besar di waktu jam masuk kantor, istirahat makan siang, dan jam pulang kantor. Tidak sama pada hari kamis, pergerakan yang lebih tinggi pada jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis perkantoran hanya pada waktu jam masuk kantor, istirahat makan siang, dan jam pulang kantor. Pergerakan di waktu pagi dan sore pun berbeda dibandingkan pada hari senin, yaitu dengan jumlah yang jauh lebih sedikit. Hal ini terjadi karena pada hari senin, para pekerja mempunyai pemikiran yang sama bahwa hari senin adalah hari pertama masuk kerja di awal minggu kerja, sehingga hampir semua pekerja kantor berangkat lebih awal agar sampai lebih pagi di tempat bekerja, dan inilah yang menyebabkan terhitungnya para pekerja yang berjalan kaki tersebut dalam waktu penghitungan pagi yang telah ditentukan.

Sedangkan pada hari kamis pagi, pergerakan pejalan kaki yang terjadi di jalur sekitar gedung perkantoran, jauh lebih sedikit dibandingkan pada hari senin pagi. Hal ini terjadi karena para pekerja kantor yang biasanya masuk kantor pagi hari, pada hari kamis mereka masuk kerja sedikit lebih siang melihat hari kamis adalah hari yang mendekati akhir minggu kerja, diperkirakan sekitar pada pukul 08:30-09:30 para pekerja kantor mulai masuk kantor. Sehingga pada waktu penghitungan pagi, para pekerja yang berjalan kaki tersebut tidak terhitung pada waktu penghitungan yang telah ditentukan. Pada kamis sore jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis perkantoran juga memiliki pergerakan pejalan kaki yang jauh lebih sedikit dibandingkan senin sore. Hal ini terjadi karena para pekerja kantor tidak pulang pada jam tersebut melainkan lembur, ataupun ada juga pekerja kantor yang pulanginya tidak menggunakan kendaraan umum. Berbeda pula pada hari sabtu, jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran, tidak begitu ramai oleh pejalan kaki. Terlihat pada grafik jumlahnya yang jauh lebih sedikit dan hampir sama dengan jalur-jalur yang berada di sekitar gedung komersil, hanya saja lebih tinggi sedikit pada pagi dan sore harinya. Hal seperti ini terjadi karena pada hari sabtu masih adanya pekerja kantor yang masuk kantor untuk bekerja, dan selain waktu jam masuk kantor dan pulang kantor, pejalan kaki yang melakukan pergerakan di jalur tersebut adalah pejalan kaki yang melakukan pergerakan bersifat hanya melewati saja.

Jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil pergerakannya tidak selalu lebih rendah dari jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran. Seperti yang terlihat pada grafik hari sabtu, jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil, pergerakan pejalan kakinya justru lebih tinggi dari jalur-jalur di sekitar gedung perkantoran. Begitu pula pada grafik hari kamis, jalur-jalur tersebut pergerakan pejalan kakinya tidak selalu lebih tinggi pada waktu jam sebelum istirahat makan siang dan setelah jam makan siang sampai jam pulang kerja. Pada hari senin, jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil, jumlah pergerakan pejalan kakinya hampir mencapai sama dengan jalur-jalur di sekitar perkantoran. Hal ini terjadi karena pergerakan yang terjadi pada jalur-jalur tersebut adalah pergerakan yang sifatnya hanya melintas, selain itu di lingkungan tersebut terdapat juga fasilitas umum seperti kantin karyawan maupun areal parkir kendaraan bermotor. Sehingga pejalan kakinya adalah orang yang menggunakan kendaraan pribadi dan melanjutkan berjalan kaki ke tempat bekerja pada jam masuk kerja ataupun dari tempat bekerja pada jam pulang kerja, dan pada siang hari mayoritas pejalan kaki adalah orang yang menuju fasilitas umum yang terdapat di tempat tersebut. Pada hari kamis masih sama, hanya saja untuk beberapa waktu seperti jam sebelum istirahat makan siang, setelah makan siang dan jam pulang kerja pergerakan pejalan kakinya sedikit lebih tinggi. Hal seperti ini mungkin terjadi karena pada waktu tersebut ada beberapa pekerja yang harus meninggalkan tempat bekerja untuk suatu kepentingan dengan menggunakan kendaraan pribadi, dan pada waktu sore adalah orang yang menuju fasilitas umum baik kantin maupun areal parkir kendaraan. Berbeda pada hari sabtu, jalur-jalur yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan komersil justru lebih tinggi daripada jalur-jalur di sekitar perkantoran kecuali pada waktu pagi dan sore hari. Pergerakan yang berbeda seperti sudah jelas terjadi karena pada hari libur sedikit sekali pekerja yang masuk kantor, dan pejalan kaki pada jalur ini hanyalah karyawan yang menggunakan fasilitas umum yang terdapat di lingkungan tersebut baik berupa kantin karyawan maupun areal parkir, selain orang-orang yang melakukan pergerakan menuju AutoMall, Millenia maupun Semanggi Expo.

Jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan tempat tinggal selalu memiliki pergerakan yang lebih rendah dari jalur-jalur lainnya. Pergerakan pejalan kaki di jalur tersebut sama pada hari senin dan sabtu. Baik pada hari senin, kamis, maupun sabtu, pergerakan pejalan kakinya bersifat hanya melewati jalur-jalur tersebut. Sedikitnya jumlah pejalan kaki yang melakukan pergerakan pada jalur tersebut bukanlah orang yang menuju atau dari gedung apartemen, melainkan hanya orang yang melewati jalur tersebut untuk menuju gedung perkantoran, komersil, ataupun campuran. Sedangkan pada hari kamis, jumlah pejalan kaki yang melewati jalur ini lebih tinggi dibandingkan hari lainnya. Lebih tingginya jumlah pejalan kaki pada hari kamis dikarenakan bertambahnya pejalan kaki yang akan menuju gedung perkantoran atau dari gedung perkantoran dengan suatu kepentingan cepat seperti mengantarkan barang. Sedangkan lebih tingginya jumlah pejalan kaki pada waktu siang di jalur tersebut karena adanya pemilihan tempat oleh para pekerja kantor ataupun karyawan untuk memenuhi kebutuhan istirahat makan siang yang mengharuskan mereka melewati jalur tersebut sebagai jalur yang terdekat ke tempat yang dituju.

5.5 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan peta-peta tingkat keramaian, jalur pejalan kaki yang pernah mengalami tingkat keramaian sangat ramai yaitu berada di jalur-jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan gedung BEI, depan gedung Artha Graha, area Pacific Place sisi barat, depan gedung Equity Tower, depan area Golf, jalur yang menuju supermarket Grandlucky Store, depan restoran Sari Kuring, dan jalur pejalan kaki sisi barat Automall.

Jalur-jalur tersebut sebagian besar berlokasi di atau dekat pintu masuk-keluar kawasan yang berdekatan dengan jalan utama atau terhubung dengan fasilitas umum. Seperti jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan gedung BEI memiliki karakteristik lokasi yang sangat strategis yaitu berada di depan pintu masuk utara kawasan dan bersinggungan langsung dengan Jalan Jend. Sudirman. Jalur ini juga memiliki karakteristik fisik jalur seperti lebar jalur ± 8 meter dengan tutupan jalur berupa keramik, terdapat

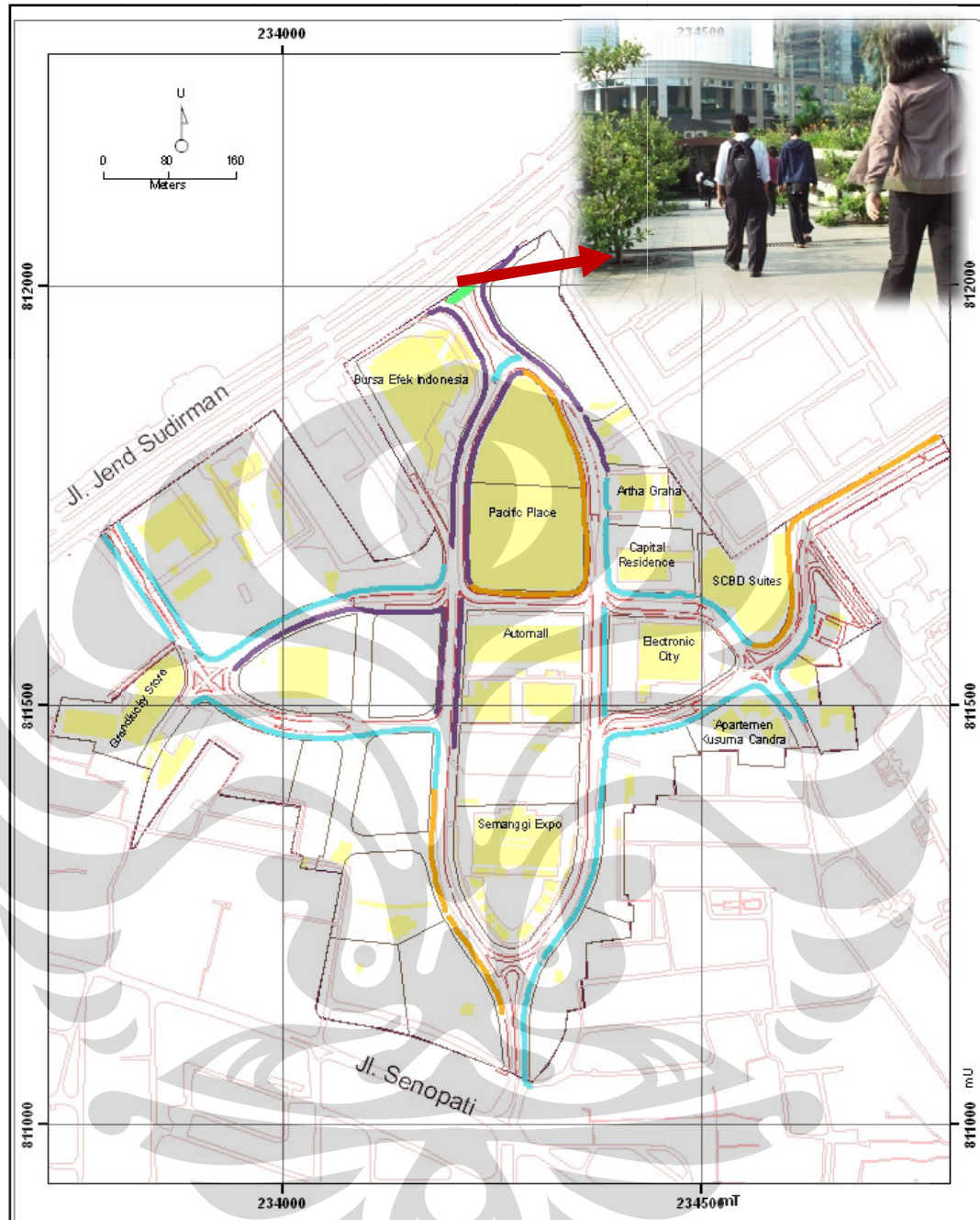
pohon-pohon kecil di sepanjang jalur yang membuat jalur sedikit lebih teduh dan asri, juga terdapat lampu penerangan yang membuat jalur menjadi terang dan indah di malam hari. Jalur pejalan kaki depan gedung BEI dan Artha Graha sama-sama memiliki karakteristik lokasi yang strategis yaitu terhubung langsung dengan pintu masuk-keluar kawasan bagian utara dan juga Jalan Jend. Sudirman. Tetapi kedua jalur tersebut memiliki karakteristik fisik jalur yang sedikit berbeda. Kedua jalur tersebut memiliki kondisi fisik seperti lebar ± 2 meter dengan tutupan jalur berupa keramik, dan memiliki lampu hias selain untuk penerangan di malam hari juga untuk menambah keindahan. Namun pada jalur pejalan kaki yang menuju Artha Graha terdapat lebih banyak pepohonan yang membuat jalur tersebut menjadi lebih teduh dan nyaman di siang hari. Begitu pula pada jalur yang menuju gedung BEI, walaupun tidak terdapat pepohonan yang rindang tetapi pada jalur tersebut terdapat lampu hias dan bangku-bangku taman (*bench*). Jalur pejalan kaki yang menuju supermarket Grandlucky Superstore juga memiliki karakteristik lokasi yang strategis yaitu terhubung langsung dengan Jalan Jend. Sudirman pada pintu masuk-keluar kawasan bagian barat. Untuk karakteristik fisik jalur ini tidak seperti jalur-jalur pintu masuk-keluar kawasan bagian utara. Jalur yang menuju Grandlucky Store dari arah Jalan Sudirman ini memiliki lebar ± 1 meter dengan tutupan jalur berupa *pavingblock*, dan terdapat pepohonan rindang di sepanjang jalurnya sehingga membuat jalur tersebut menjadi teduh di siang hari. Jalur pejalan kaki depan restoran Sari Kuring adalah jalur yang terdekat dengan pintu masuk-keluar kawasan bagian timur yang bersinggungan langsung dengan Jalan Gatot Subroto.

Jalur pejalan kaki yang pernah mengalami tingkat keramaian ramai berada di jalur-jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan gedung BEI, jalur pejalan kaki depan gedung BEI, depan gedung Artha Graha, depan gedung Graha Energi, area Pacific Place sisi barat, depan apartemen Capital Residences, depan gedung JakTV, depan gedung 18 SCBD, depan Bengkel Café, sisi barat Automall, dan jalur pejalan kaki sisi barat Electronic City.

Sebagian jalur-jalur pejalan kaki tersebut berlokasi di pintu masuk-keluar kawasan bagian utara maupun barat, dan sebagian jalur-jalur lainnya berlokasi dekat dengan fasilitas umum. Jalur yang menuju *underground pedestrian*, menuju depan gedung BEI, depan gedung Artha Graha, dan yang menuju depan gedung Graha Energi adalah jalur-jalur yang berlokasi dekat dengan atau terhubung langsung dengan Jalan Jend. Sudirman. Selain memiliki karakteristik lokasi yang strategis, jalur-jalur tersebut juga memiliki kondisi fisik berbeda-beda yang memberikan kenyamanan kepada pengguna jalur pejalan kaki tersebut. Seperti jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* memiliki kondisi fisik yang baik yaitu dengan lebar jalur ± 8 meter dengan tutup keramik, terdapat penerangan jalur pada waktu malam, dan beberapa pohon penghias di sepanjang jalur. Jalur yang menuju depan gedung BEI juga memiliki kondisi fisik jalur yang baik yaitu dengan lebar jalur ± 3 meter dengan tutup keramik, terdapat lampu taman sebagai penerangan dan bangku taman di sisi jalur, dan terdapat pohon jenis palm di sisi sepanjang jalur. Begitupun dengan jalur yang menuju depan gedung Artha Graha, tutup jalurnya berupa keramik dengan lebar jalur ± 2 meter dan terdapat pepohonan di sepanjang jalur. Pada jalur yang melewati depan gedung Graha Energi juga memberikan kenyamanan dari segi kondisi fisik jalur selain lokasinya yang strategis yaitu lebar jalur ± 6 meter dengan tutup jalur berupa keramik, dan terdapat pohon penghias jalur serta lampu penerang jalur. Untuk jalur area Pacific Place sisi barat merupakan bagian dari Mall Pacific Place itu sendiri, dari segi lokasi jalur tersebut dapat menghubungkan pejalan kaki dari dan atau ke jalur pejalan kaki depan gedung BEI dan jalur pejalan kaki yang menuju areal parkir dan kantin di area Semanggi Expo. Jalur pejalan kaki depan apartemen Capital Residence bersambungan langsung dengan jalur pejalan kaki depan gedung Artha Graha dan mempunyai kondisi fisik jalur yang cukup baik yaitu lebar jalur $\pm 1,5$ meter dengan tutup *pavingblock*. Jalur pejalan kaki depan gedung JakTV juga memberikan kenyamanan dari segi kondisi fisik jalur yaitu lebar jalur ± 2 meter dengan tutup berupa keramik. Selain cukup nyaman, jalur ini juga terhubung langsung ke jalur yang menuju atau dari Jalan Senopati dan dekat dengan areal parkir dan kantin area Semanggi Expo. Sedangkan pada jalur yang menuju depan gedung 18 SCBD tidak memberikan kenyamanan dari segi

fisik jalur yaitu yang berupa lebar jalur ± 1 meter dengan tutupan *temporary block*, tetapi jalur ini terhubung langsung dengan Jalan Senopati. Jalur pejalan kaki sisi barat Automall dan sisi barat Electronic City berlokasi di tengah kawasan diantara jalur-jalur pejalan kaki yang ada. Dari segi kondisi fisik, jalur ini hanya memiliki lebar jalur ± 1 meter dengan tutupan *temporary block* dan berupa ada yang berupa jalan setapak. Jalur-jalur ini ramai akan pejalan kaki karena lokasinya yang berdekatan dengan areal parkir untuk publik dan kantin di area Semanggi Expo.

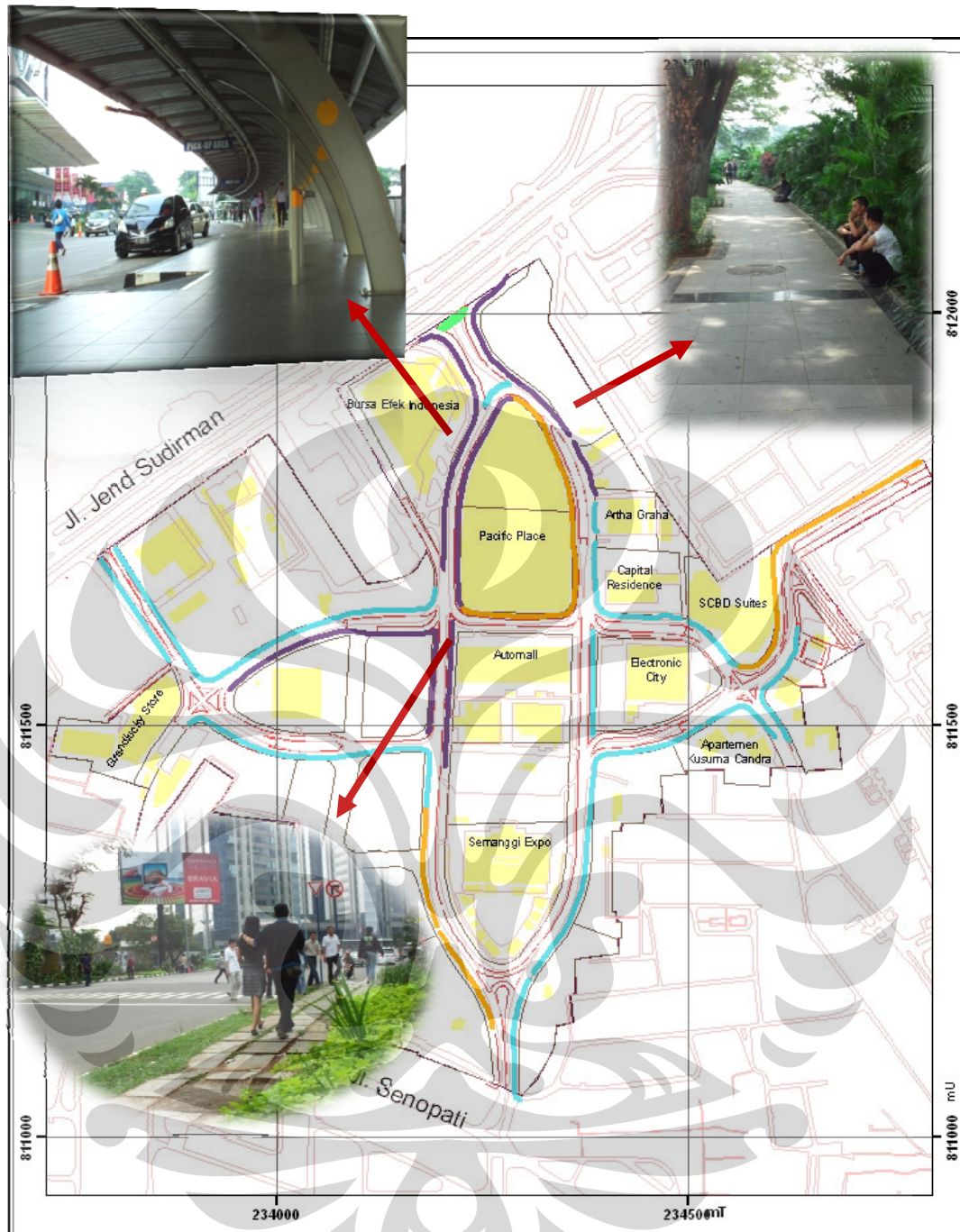
Jalur pejalan kaki yang pernah mengalami tingkat keramaian tidak ramai berada di jalur-jalur pejalan kaki depan gedung BEI, depan gedung Artha Graha, area Pacific Place sisi barat, timur maupun selatan, depan apartemen Capital Residences, depan apartemen SCBD Suites, depan restoran Sari Kuring, depan gedung JakTV, depan gedung 18 SCBD, depan area Golf, jalur yang menuju supermarket Grandlucky Superstore, depan gedung Graha Energi, dan jalur pejalan kaki sisi barat Electronic City. Sebagian besar jalur pejalan kaki pernah mengalami tingkat keramaian jalur tidak ramai. Namun sebagian besar jalur pejalan kaki mengalami kondisi seperti ini hanya pada waktu tertentu seperti misalnya pada waktu hari libur. Seperti pada jalur pejalan kaki yang menuju depan gedung BEI, depan gedung Artha Graha, jalur pejalan kaki area Pacific Place sisi barat, jalur pejalan kaki depan apartemen Capital Residences, depan restoran Sari Kuring, depan gedung JakTV, depan gedung 18 SCBD, dan jalur yang menuju Grandlucky Superstore, jalurnya tidak ramai akan pejalan kaki pada waktu jam bukan sibuk dan pada hari libur.



Gambar 5.1 Jalur pejalan kaki di SCBD yang selalu sangat ramai (hijau)

Dari keseluruhan tingkat keramaian pada jalur-jalur pejalan kaki yang ada di SCBD, didapatkan hasil yaitu jalur pejalan kaki yang selalu sangat ramai, jalur pejalan kaki yang selalu ramai, jalur pejalan kaki yang tidak selalu ramai, dan jalur pejalan kaki yang selalu tidak ramai (lihat peta 18).

Jalur pejalan kaki yang selalu ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju *underground pedestrian* ke gedung Pacific Place dan gedung BEI. Jalur pejalan kaki ini berlokasi di bagian utara kawasan yang menghubungkan langsung antara Jalan Sudirman dengan gedung Pacific Place dan gedung BEI. Jalur pejalan kaki ini juga berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran dan campuran. Jalur pejalan kaki yang selalu ramai ini memiliki karakteristik jalur yaitu selain lokasinya di pintu masuk kawasan dan dekat jalan utama, juga memiliki kondisi fisik jalur yang baik seperti jalur yang lebar dengan tutupan jalur berupa keramik, dan terdapat beberapa pepohonan di sepanjang jalur yang menuju *underground pedestrian* tersebut. Jalur pejalan kaki tersebut selalu ramai dikarenakan lokasinya yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran dan campuran dimana kedua jenis kegiatan tersebut menghasilkan bangkitan pergerakan yang tinggi terutama pada waktu jadwal kegiatan kerja. Jalur ini juga menghubungkan langsung kawasan dengan jalan utama terutama untuk mendapatkan jasa transportasi umum. Hal lain yang mengakibatkan selalu ramainya jalur pejalan kaki ini adalah kondisi fisik jalur yang memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. Kondisi seperti karakteristik lokasi dan fisik jalur tersebut membuat pejalan kaki tertarik untuk menggunakan jalur tersebut.



Gambar 5.2 Jalur pejalan kaki di SCBD yang selalu ramai (ungu)

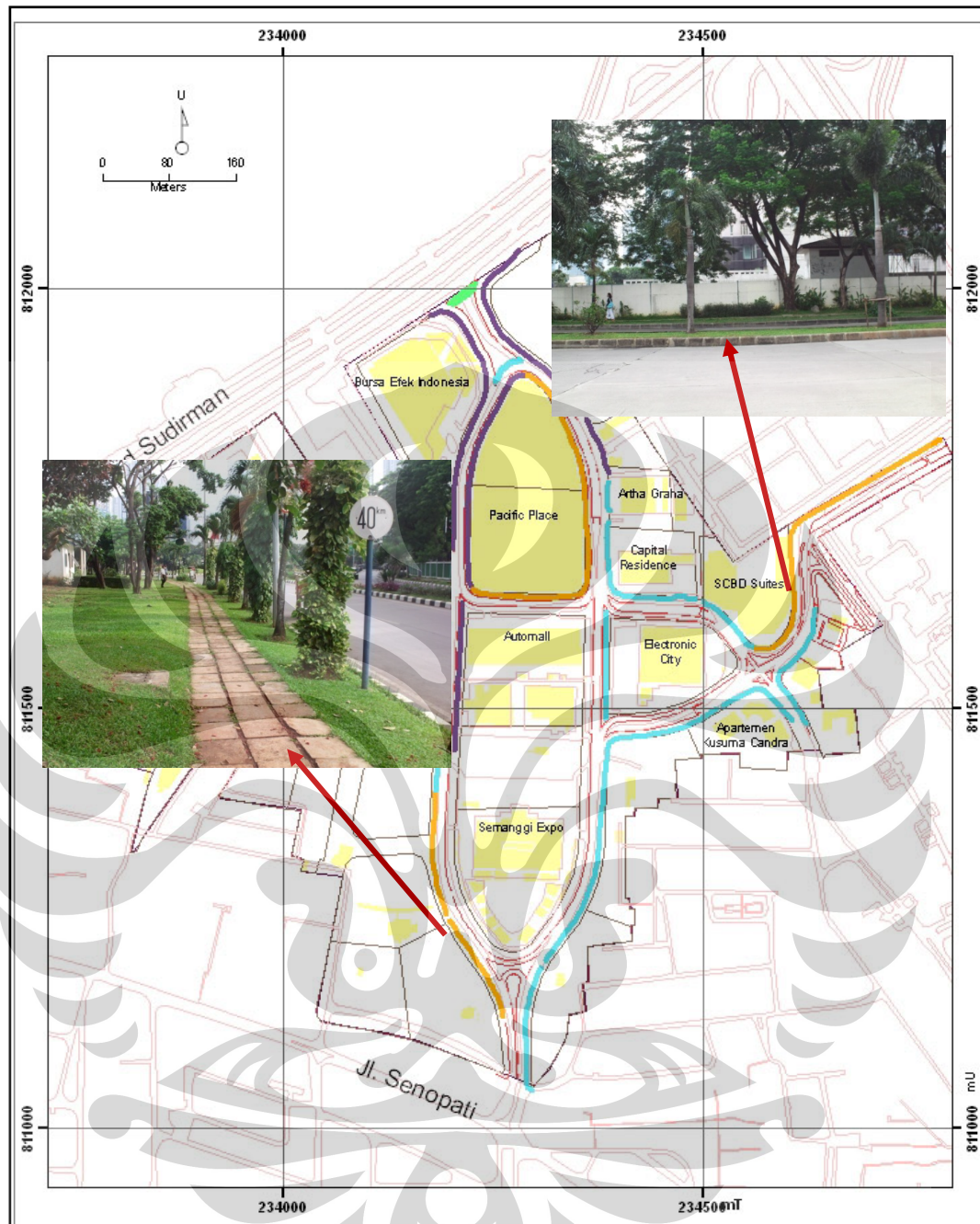
Jalur-jalur pejalan kaki yang selalu ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju depan gedung BEI, gedung Artha Graha, jalur pejalan kaki area Pacific Place sisi barat, jalur pejalan kaki sisi barat Automall, dan jalur pejalan kaki depan gedung Equity Tower. Jalur-jalur pejalan kaki ini berada di bagian utara dan tengah kawasan. Jalur pejalan kaki yang berada di bagian utara kawasan adalah jalur pejalan kaki yang menuju depan gedung BEI, gedung Artha Graha, dan area Pacific Place sisi barat. Sedangkan jalur pejalan kaki yang berada di bagian tengah kawasan adalah jalur pejalan kaki sisi barat Automall dan depan gedung Equity Tower. Jalur pejalan kaki yang berlokasi di bagian utara kawasan yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran tersebut menghubungkan langsung kawasan SCBD dengan Jalan Sudirman. Sedangkan jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan campuran di bagian utara kawasan tersebut dapat menghubungkan ke gedung perkantoran dan tempat fasilitas umum. Jalur-jalur pejalan kaki yang selalu ramai ini memiliki karakteristik lokasi yaitu berada di sekitar jenis kegiatan perkantoran, campuran dan komersil yang dekat dengan jalan utama dan tempat fasilitas umum. Jalur-jalur tersebut juga memiliki kondisi fisik jalur seperti jalurnya yang lebar dengan tutupannya berupa keramik, terdapat lampu penerang jalur dan pepohonan di sepanjang jalur khusus. Namun pada jalur yang berada di sekitar jenis kegiatan komersil dan dekat tempat fasilitas umum, kondisi fisik jalurnya tidak sebaik jalur-jalur yang berada di bagian utara tersebut. Seperti jalurnya yang sempit dengan tutupannya berupa *temporary block* bahkan jalan setapak dan kurangnya lampu penerangan jalur pada jalur pejalan kaki sisi barat Automall. Jalur-jalur pejalan kaki ini selalu ramai dikarenakan lokasinya yang berada di sekitar gedung dengan jenis kegiatan perkantoran, campuran, dan komersil ditambah dekat dengan jalan utama, fasilitas umum, ataupun jasa transportasi umum. Selalu ramainya jalur pejalan kaki ini juga dikarenakan kenyamanan pada jalur pejalan kaki tersebut, akan tetapi tidak menjadi utama.



Gambar 5.3 Jalur pejalan kaki di SCBD yang tidak selalu ramai (biru)

Jalur-jalur pejalan kaki yang tidak selalu ramai berada di jalur pejalan kaki yang menuju depan gedung Capital Residence, depan restoran Sari Kuring, depan JakTV, depan gedung 18 SCBD, depan area golf yang berseberangan dengan gedung Equity Tower, jalur pejalan kaki yang menuju Grandlucky Superstore, depan gedung Graha Energi, dan jalur pejalan kaki sisi barat Electronic City. Jalur-jalur pejalan kaki ini berada di bagian barat, tengah, selatan dan timur kawasan. Jalur pejalan kaki yang berada di bagian barat kawasan adalah jalur pejalan kaki yang menuju Grandlucky Superstore dan jalur pejalan kaki yang melewati depan gedung Graha Energi. Kedua jalur pejalan kaki ini memiliki karakteristik lokasi yaitu sama-sama berada dekat dengan pintu keluar masuk kawasan bagian barat yang terhubung langsung dengan Jalan Sudirman. Namun dari segi kondisi fisik, kedua jalur ini memiliki karakteristik fisik yang berbeda. Jalur pejalan kaki yang menuju Grandlucky Superstore lebar jalurnya hanya ± 1 meter dengan tutupan jalur berupa *pavingblock* dan di sepanjang jalurnya terdapat pepohonan yang rindang sehingga dapat memberikan rasa nyaman karena teduh di waktu siang. Sedangkan jalur pejalan kaki yang melewati depan gedung Graha Energi lebar jalurnya ± 6 meter dengan tutupan jalur berupa keramik dan di tengah-tengah jalur terdapat pohon-pohon penghias jalur serta lampu penerang jalur. Jalur pejalan kaki yang berada di bagian tengah kawasan adalah jalur pejalan kaki yang melewati area golf, jalur pejalan kaki yang melewati depan apartemen Capital Residence, jalur pejalan kaki depan JakTV, dan jalur pejalan kaki yang berada di sisi barat Electronic City. Dari segi lokasi, semua jalur pejalan kaki tersebut berada di tengah-tengah kawasan yang dapat menghubungkan dengan jalur-jalur yang menuju pintu masuk keluar kawasan baik ke bagian utara, selatan, barat, maupun timur. Jalur-jalur pejalan kaki ini berada di sekitar lokasi dengan jenis kegiatan komersil dan dekat dengan fasilitas umum yang berada di tengah kawasan. Untuk jalur pejalan kaki yang melewati area Golf dan jalur pejalan kaki sisi barat Electronic City memiliki karakteristik fisik jalur yang hampir sama, yaitu kedua jalur memiliki lebar jalur ± 1 meter dengan tutupan jalur berupa *temporary pavingblock*. Namun jalur sisi barat Electronic City lebih memberikan kenyamanan dan keindahan karena di sepanjang jalur terdapat taman kecil sedangkan pada jalur yang melewati area Golf di sepanjang

jalurnya hanya berupa tanah dan rerumputan. Jalur pejalan kaki yang berada di bagian selatan kawasan adalah jalur pejalan kaki yang melewati depan gedung 18 SCBD. Jalur ini memiliki karakteristik lokasi yaitu berada di dekat dengan pintu masuk keluar kawasan bagian selatan dan berhubungan langsung dengan Jalan Senopati. Selain itu jalur ini juga memiliki kondisi fisik jalur yaitu memiliki lebar jalur ± 1 meter dengan tutupa jalur berupa *temporary pavingblock*. Di sepanjang jalur pejalan kaki ini juga terdapat pepohonan yang memberikan keteduhan di waktu siang. Terakhir adalah jalur pejalan kaki yang berada di bagian timur kawasan yaitu jalur pejalan kaki yang melewati depan restoran Sari Kuring. Jalur pejalan kaki ini memiliki karakteristik lokasi yaitu berdekatan dengan pintu masuk keluar kawasan bagian timur, dan dapat terhubung langsung dengan Jalan Gatot Subroto dan kompleks Widya Candra. Jalur pejalan kaki ini memiliki karakteristik fisik jalur yaitu dengan lebar jalur ± 1 meter dengan tutupan jalur berupa *temporary pavingblock* dan pada jalur pejalan kaki ini terdapat *shelter shuttlebus* kawasan. Jalur-jalur pejalan kaki yang tidak selalu ramai ini disebabkan oleh banyak faktor tergantung dari masing-masing karakteristik lokasi dan fisik jalur-jalur tersebut. Jalur-jalur yang berada di lokasi atau di sekitar lokasi dengan jenis kegiatan perkantoran, komersil, maupun tempat tinggal pun menjadi tidak selalu ramai. Hal tersebut juga didukung oleh karakteristik fisik masing-masing jalur tersebut antara lain sebagian jalur memiliki kondisi fisik yang baik namun tidak memberikan sisi nyaman bagi pejalan kaki, dan sebagian jalur memiliki kondisi fisik jalur yang seadanya namun cukup memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.



Gambar 5.4 Jalur pejalan kaki di SCBD yang selalu tidak ramai (oranye)

Jalur-jalur pejalan kaki yang selalu tidak ramai berada di jalur pejalan kaki area Pacific Place sisi timur dan selatan, jalur pejalan kaki yang melewati depan apartemen SCBD Suites ke arah Jalan Gatot Subroto, dan jalur pejalan kaki yang melewati depan area Golf dari pintu masuk keluar bagian selatan kawasan. Jalur-jalur pejalan kaki ini ada yang berada di bagian utara, timur, tengah, dan selatan kawasan. Jalur pejalan kaki area Pacific Place sisi timur dan selatan adalah yang berada di bagian utara kawasan yang selalu tidak ramai. Dari segi lokasi, jalur pejalan kaki ini mempunyai karakteristik yaitu berada di lokasi dengan jenis kegiatan campuran yang juga dekat dengan jenis kegiatan perkantoran. Jalur ini mempunyai karakteristik fisik jalur yang sama dengan jalur yang berada di area Pacific Place sisi barat. Jalur yang merupakan masih bagian dari Pacific Place, sehingga lebar jalurnya disesuaikan dengan rutenya yang mengelilingi Pacific Place tersebut dengan tutupan jalur berupa keramik dan terdapat elemen-elemen keindahan di sepanjang jalurnya. Jalur yang melewati depan apartemen SCBD Suites memiliki karakteristik lokasi yang cukup baik yaitu berada di bagian timur kawasan dan dapat terhubung langsung dengan Jalan Sudirman. Selain itu jalur ini juga berada di lokasi atau di sekitar lokasi dengan jenis kegiatan tempat tinggal. Dari segi kondisi fisik, jalur ini mempunyai karakteristik fisik jalur yaitu lebar jalur ± 1 meter dengan tutupan jalur berupa *temporary pavingblock*. Di sepanjang jalur ini hanya terdapat rerumputan sebagai pembatas dengan jalan raya dan juga terdapat beberapa pohon di sepanjang jalur. Terakhir adalah jalur pejalan kaki yang melewati depan area Golf yang berada di bagian selatan kawasan. Jalur pejalan kaki ini mempunyai karakteristik lokasi yang baik, yaitu dekat sekali dengan pintu masuk keluar kawasan bagian selatan dan terhubung langsung dengan Jalan Senopati. Jalur pejalan kaki ini berada di lokasi dengan jenis kegiatan komersil. Jalur pejalan kaki ini juga mempunyai karakteristik fisik jalur yaitu lebar jalur ± 1 meter dengan tutupan jalur berupa *temporary pavingblock*. Di sepanjang jalur ini tidak terdapat elemen-elemen keindahan, hanya berupa tanah, rerumputan, dan sesekali terdapat pohon-pohon rindang peneduh jalur. Namun di jalur ini terdapat *shelter shuttlebus* yang membuat pejalan kaki lebih memilih menggunakan jasa fasilitas umum tersebut. Jalur-jalur pejalan kaki yang selalu tidak ramai ini disebabkan oleh lokasi jalur-jalur tersebut yang kurang

memberikan fungsi optimal untuk penggunaannya seperti jalur-jalur tersebut tidak terhubung ke suatu tempat kegiatan, adapun jika jalur tersebut mempunyai lokasi yang baik, pejalan kaki lebih memilih utk tidak menggunakan jalur tersebut melainkan menggunakan *shuttlebus*. Hal ini juga dipengaruhi oleh kondisi fisik jalur yang kurang memberikan keindahan, kenyamanan, ataupun keamanan pejalan kaki.



BAB VI

KESIMPULAN

Jalur pejalan kaki di Sudirman *Central Business District* yang selalu ramai adalah jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan fungsi perkantoran dan campuran. Jalur pejalan kaki yang tidak selalu ramai adalah jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan fungsi komersil. Jalur pejalan kaki yang tidak pernah ramai adalah jalur-jalur pejalan kaki yang berada di sekitar gedung dengan fungsi tempat tinggal.

Jalur pejalan kaki yang tingkat keramaiannya tidak dipengaruhi oleh jadwal kegiatan perkantoran adalah jalur yang tingkat kenyamanannya tinggi dan menghubungkan dengan fasilitas transportasi umum.

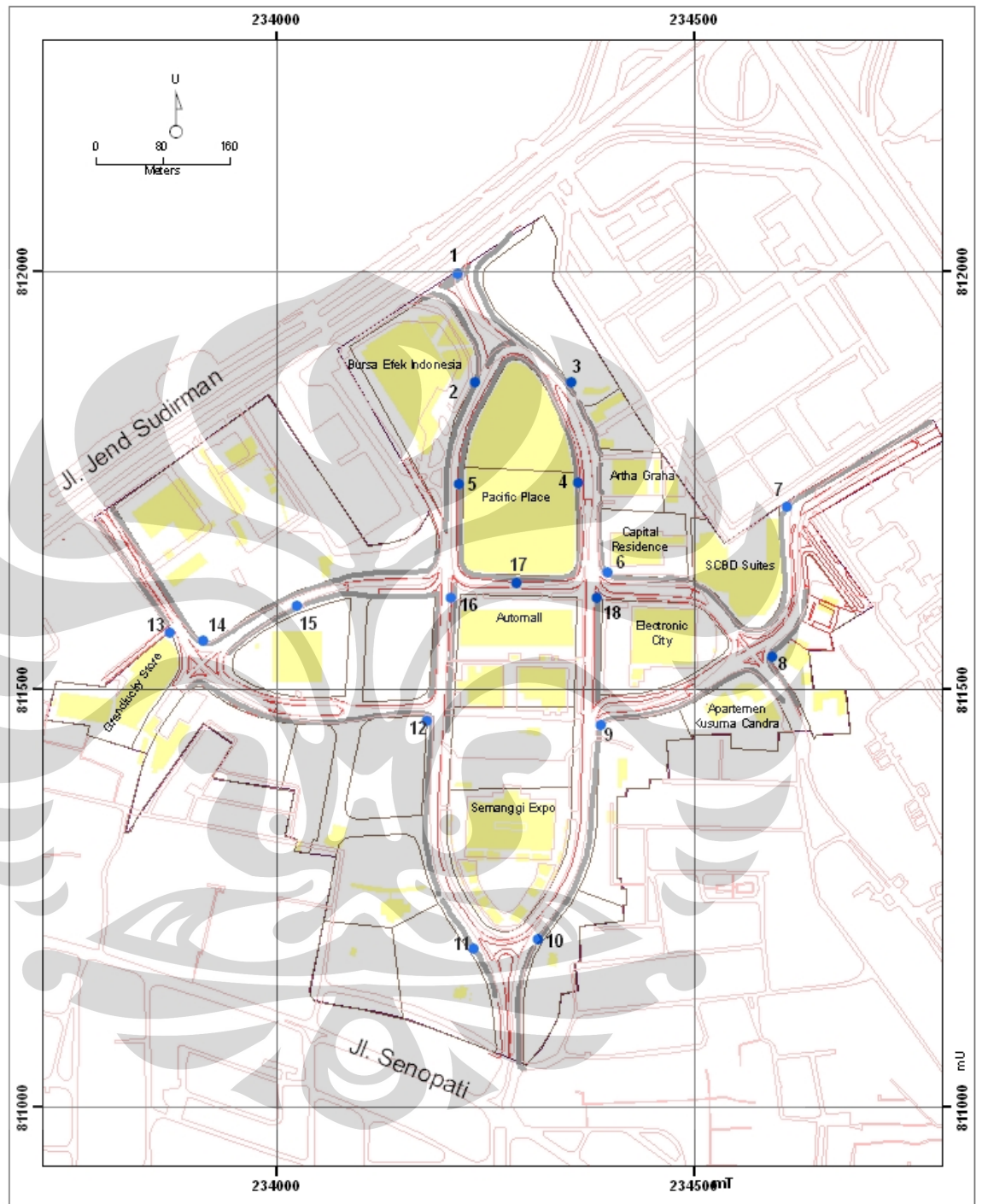
Gedung-gedung di SCBD yang merupakan superbloc memiliki fungsi gedung yang saling melengkapi dan menunjukkan adanya interaksi spasial yang terjadi melalui jalur-jalur pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Banks, James H. 2004. Introduction to Transportation Engineering. McGraw-Hill
- C. Jotin Khisty, B. Kent Lall. 1990. Transportation Engineering an introduction.
Prentice Hall International
- Djalili, Nasir. 1998. Model Hubungan Parameter Kecepatan – Arus – Kepadatan Aliran Pejalan Kaki Pada Fasilitas Pejalan Kaki Trotoar. Tesis Program Pascasarjana bidang ilmu Teknik program studi Teknik Sipil kekhususan Transportasi, Universitas Indonesia
- Grava, Sigurd. 2003. Urban Transportation Systems: choices for communities.
New York: Mcgraw-hill
- Melville C. Branch. 1995. Perencanaan Kota Komprehensif. Universitas Gajah Mada Press
- Michael Pacione. 2001. Urban Geography, a Global Perspective.
- Peter Haggett. 2001. Geography a Global Synthesis. Prentice Hall
- Peter Self. 1982. Planning the Urban Region. The University of Alabama Press
- Parlindungan M.Y. 2006. Arus Pejalan Kaki di Koridor Sudirman – Thamrin.
- Rodrigue, J.P. 1998. The Geography of Transport Systems. Department of Economics and Geography, Hofstra University
- Rubenstein, Harvey M. 1992. Pedestrian Malls, Streetscapes, & Urban Spaces.
John Wiley & Sons, Inc
- Tatacara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. 1995.
Departemen Pekerjaan Umum
- www.newcolonist.com diakses pada 27 April 2008 (07:44 am)
- <http://ridwankamil.wordpress.com/category/city-planning/> diakses pada 25 Oktober 2008 (10:27 pm)



Universitas Indonesia



Legenda

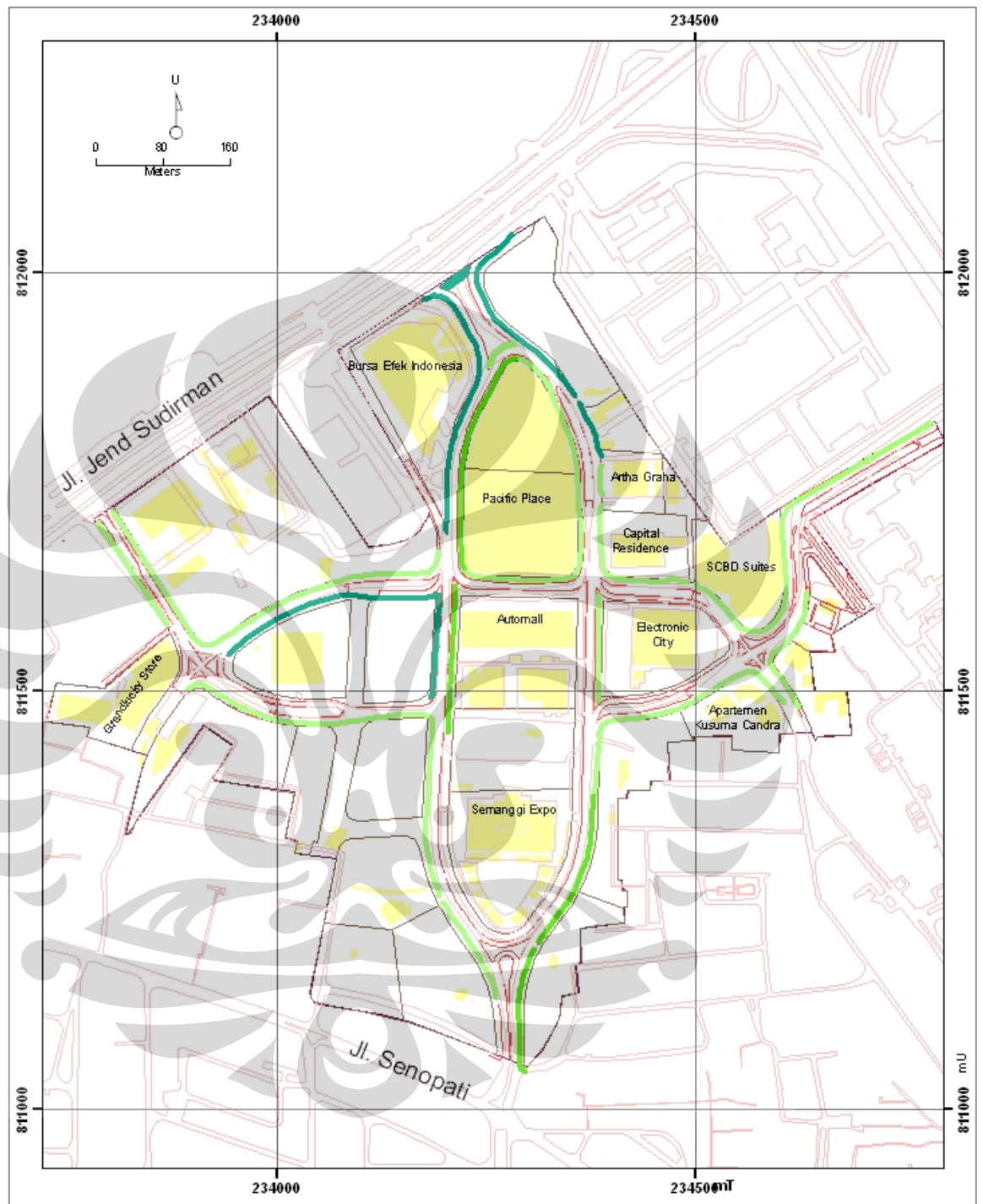
- titik sampel
- Jalur Pejalan Kaki
- jalan
- lot
- Gedung

Peta 1

Jalur Pejalan Kaki di Sudirman
Central Business District



Sumber: PT. Danayasa Arthatama & pengolahan data



Legenda

- █ sangat ramai
- █ ramai
- █ tidak ramai
- jalan
- lot
- █ gedung

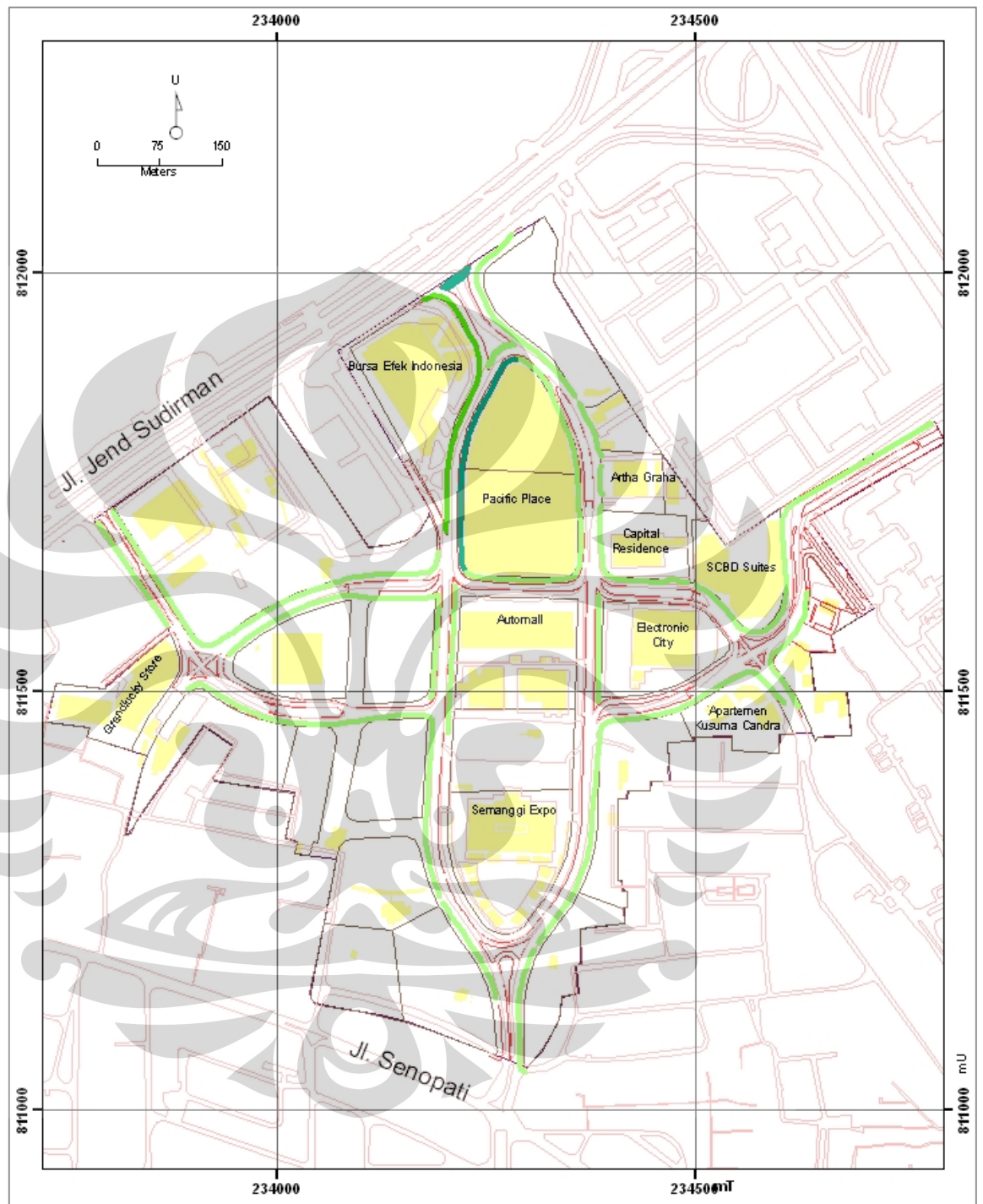
Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 2

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
senin (07:00 - 08:30)



Universitas Indonesia



Legenda

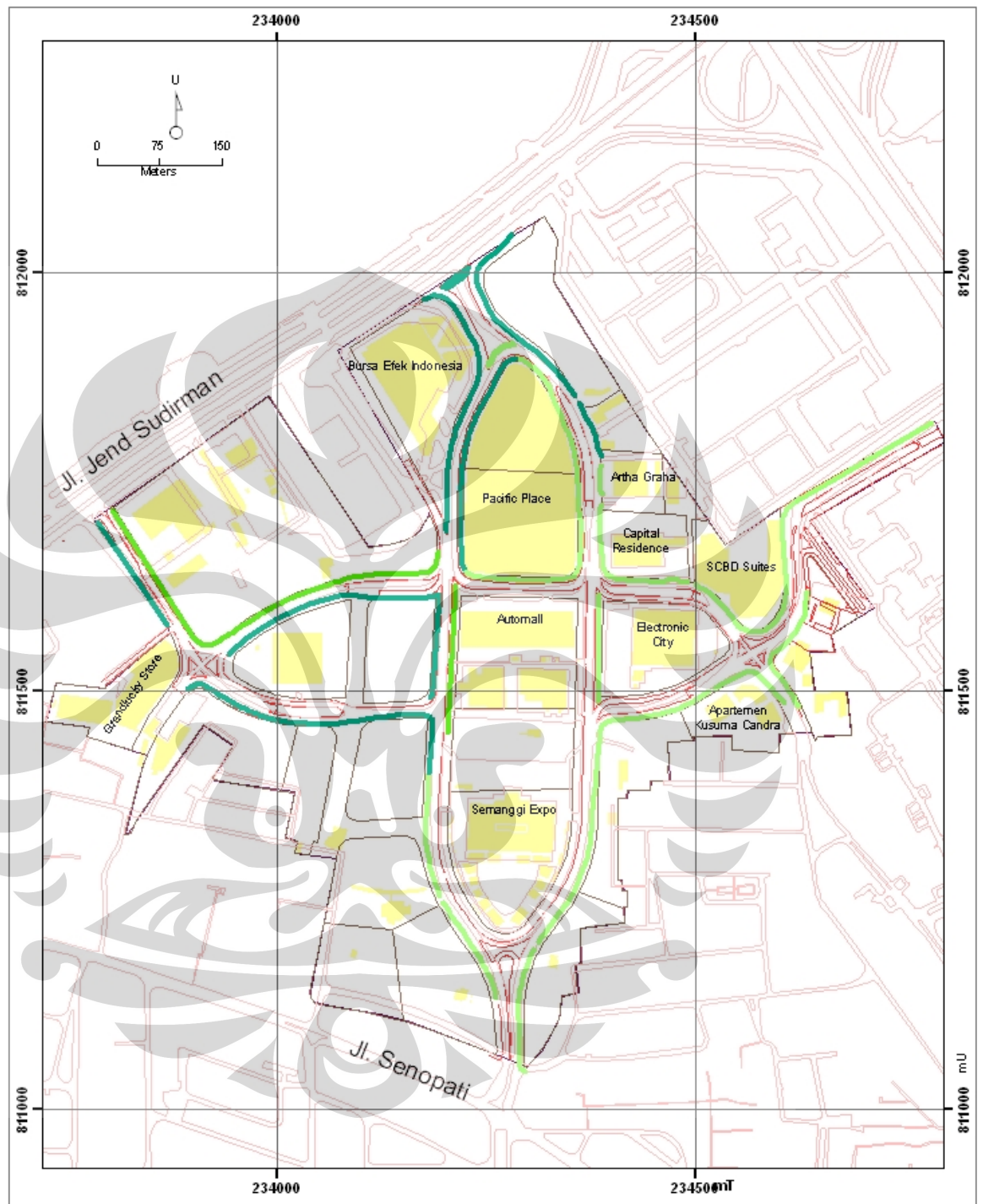
- █ sangat ramai
- █ ramai
- █ tidak ramai
- jalan
- lot
- gedung

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 3

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
senin (10:00 - 11:00)



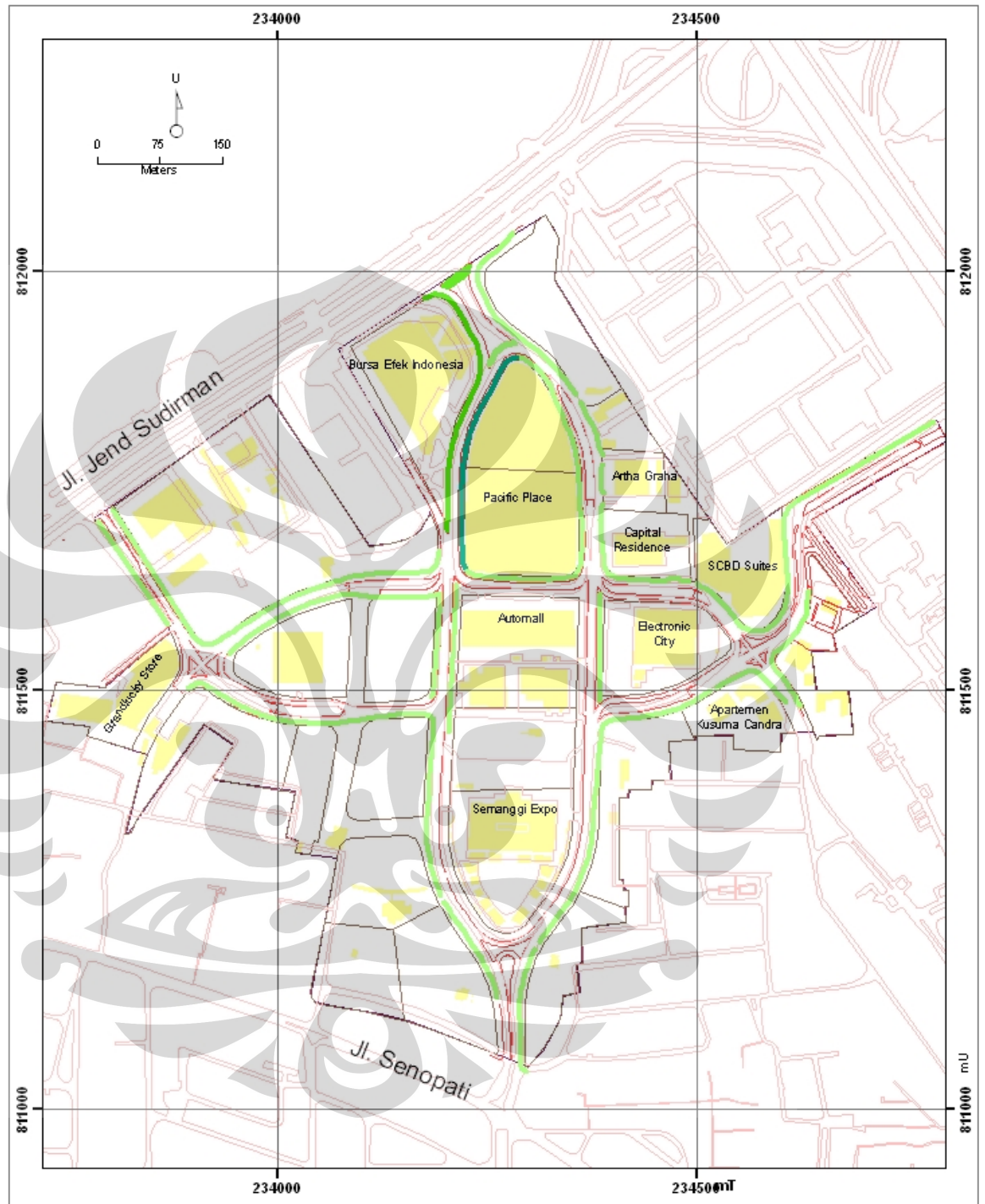


- Legenda
- █ sangat ramai
 - █ ramai
 - █ tidak ramai
 - jalan
 - lot
 - █ gedung

Peta 4
Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
senin (12:00 - 13:30)



Sumber: pengolahan data, 2009



Legenda

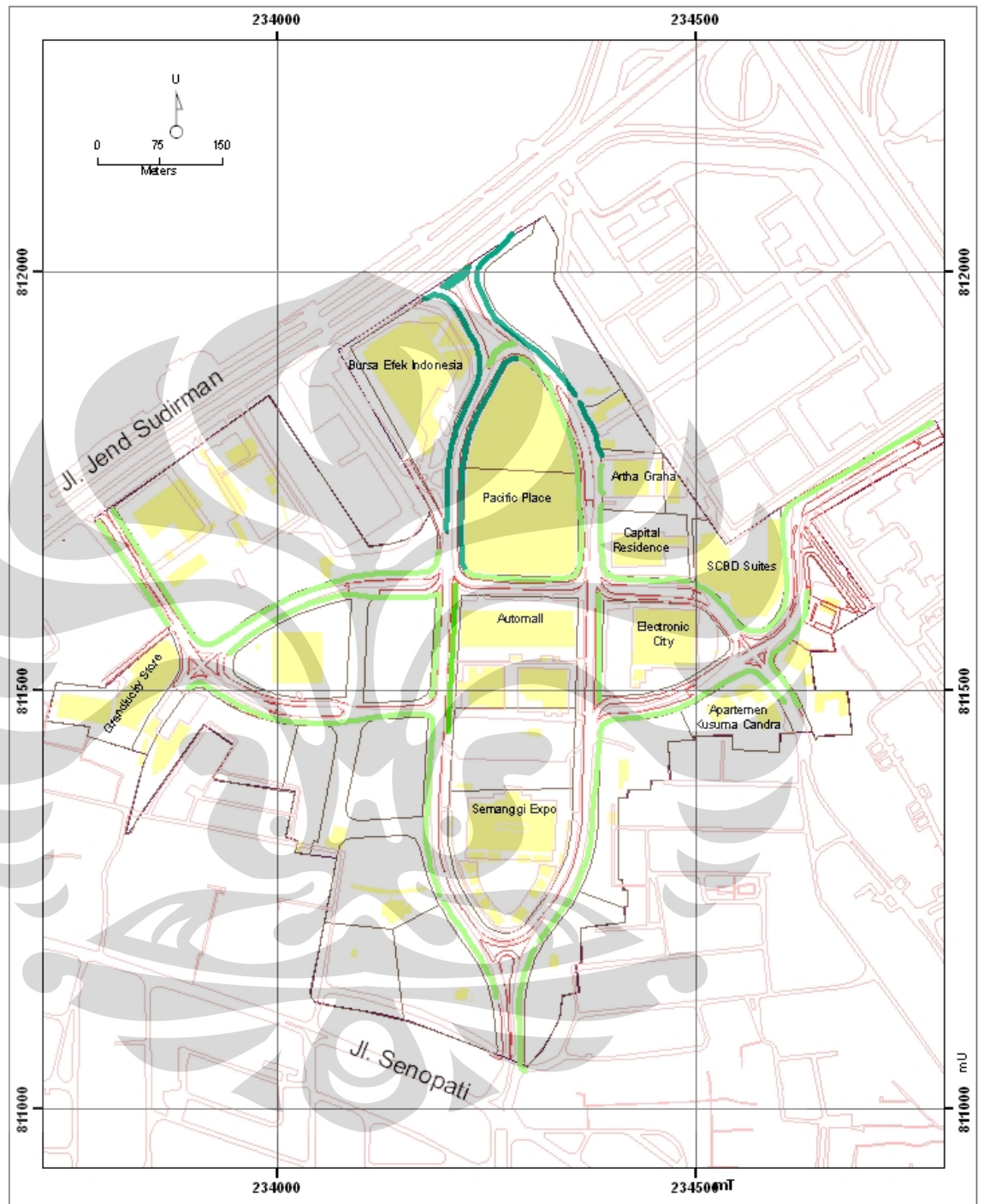
- █ sangat ramai
- █ ramai
- █ tidak ramai
- █ jalan
- █ lot
- █ gedung

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 5

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
senin (14:00 - 15:00)





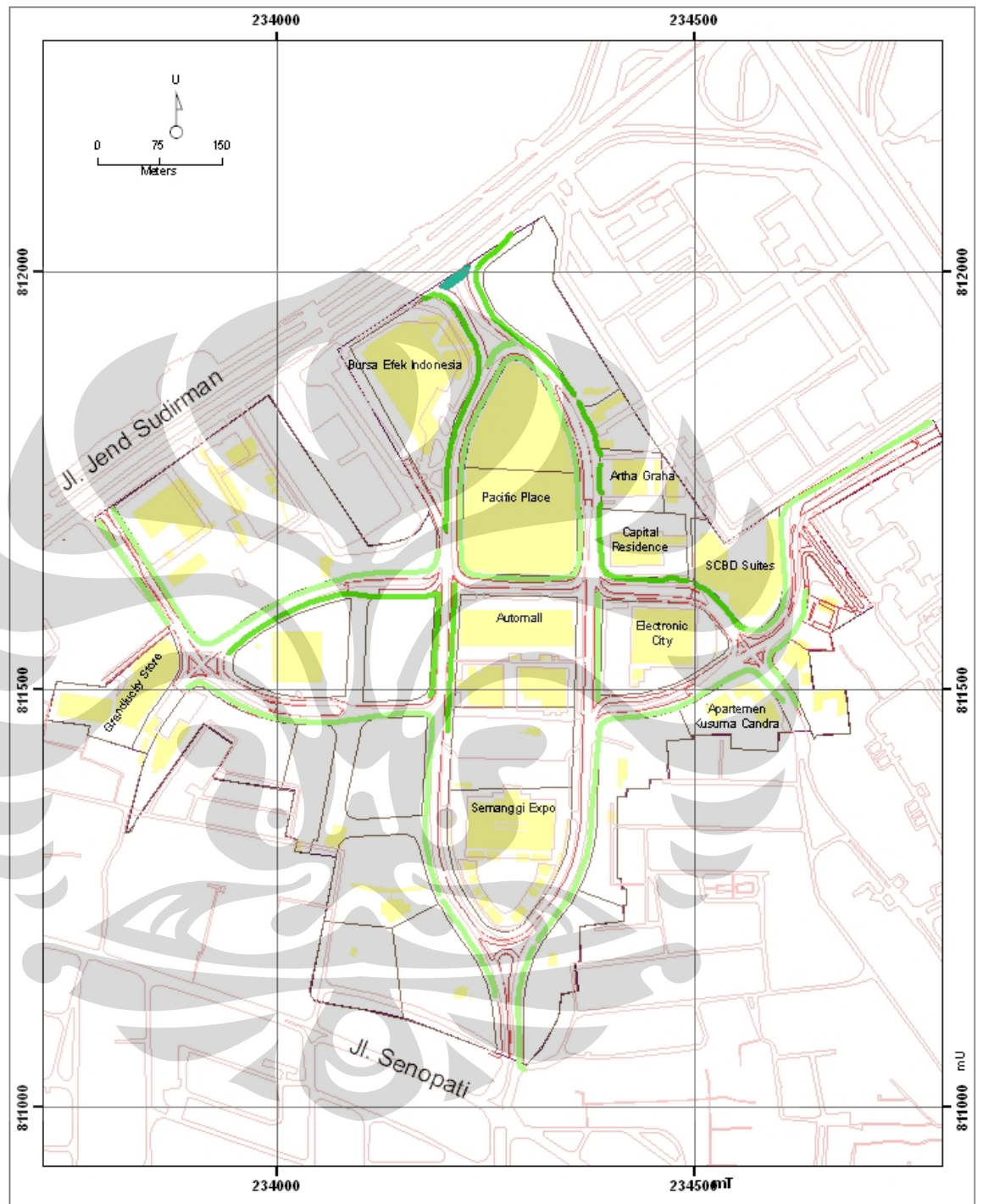
- Legenda
- sangat ramai
 - ramai
 - tidak ramai
 - jalan
 - lot
 - gedung

Peta 6

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
senin (16:00 - 17:30)

Sumber: pengolahan data, 2009





- Legenda
- █ sangat ramai
 - █ ramai
 - █ tidak ramai
 - jalan
 - lot
 - gedung

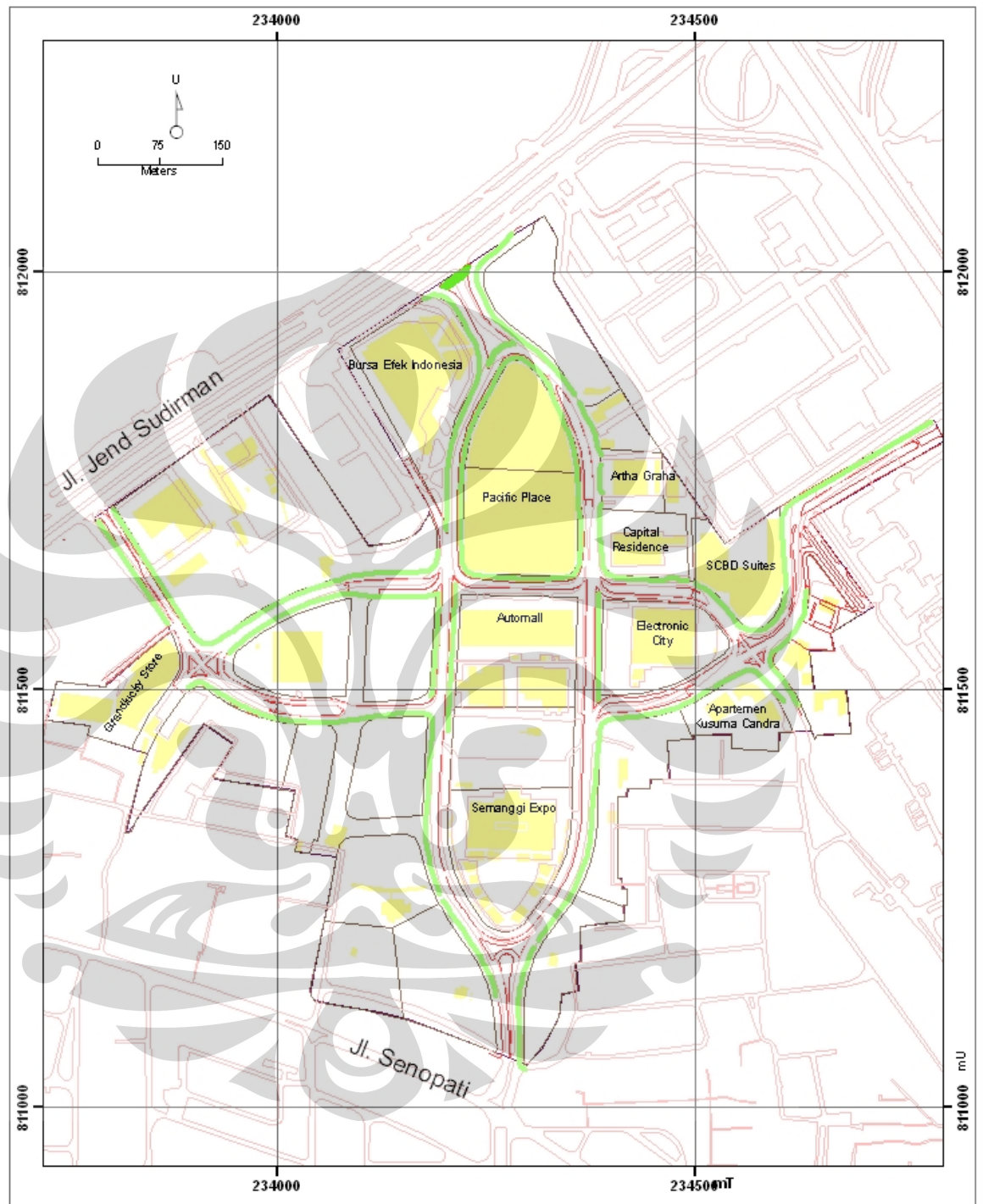
Peta 7

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
kamis (07:00 - 08:30)



Sumber: pengolahan data, 2009

Universitas Indonesia



Legenda

- ▬ ramai
- ▬ tidak ramai
- ▬ jalan
- ▬ lot
- gedung

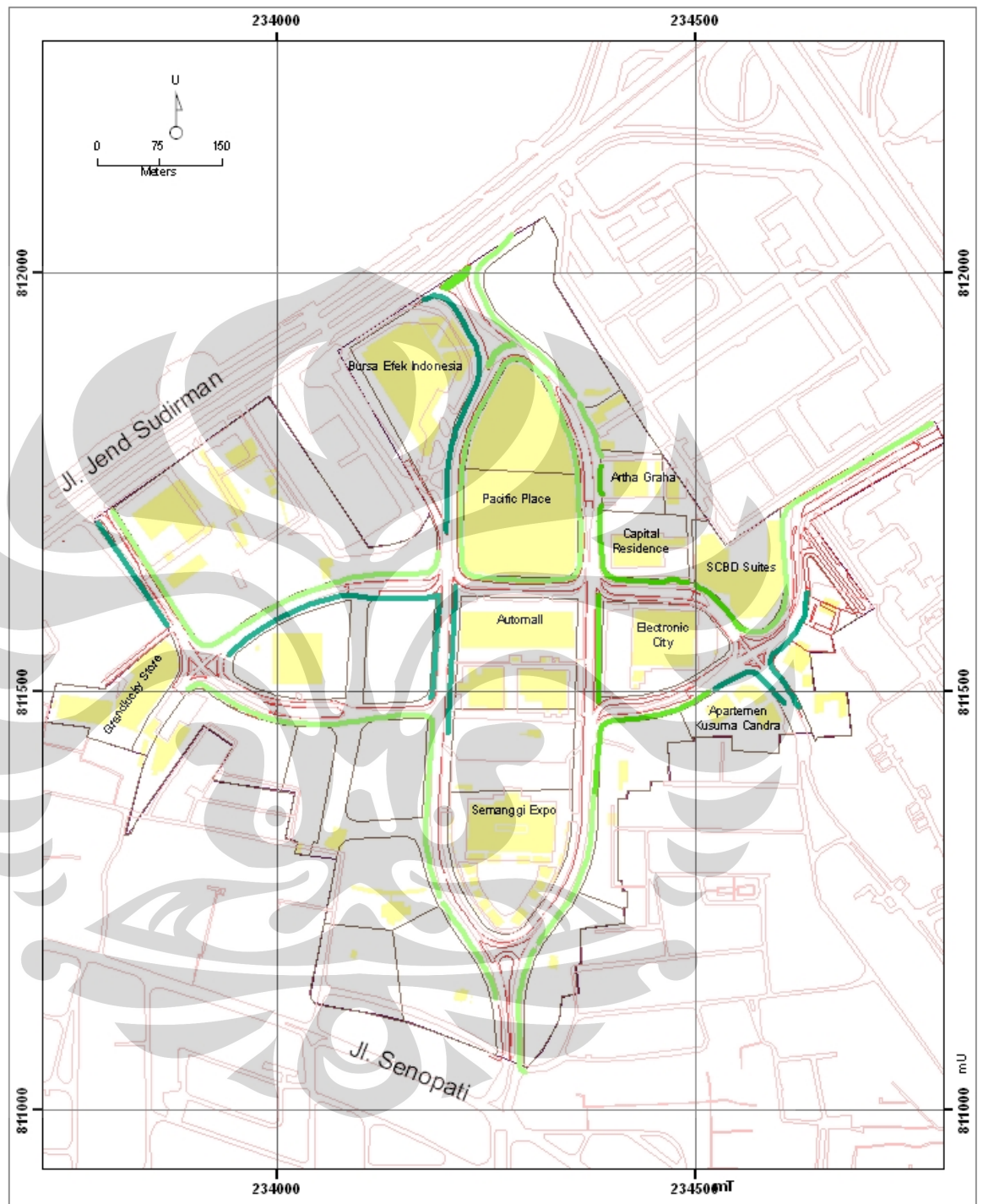
Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 8

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
kamis (10:00 - 11:00)



Universitas Indonesia



Legenda

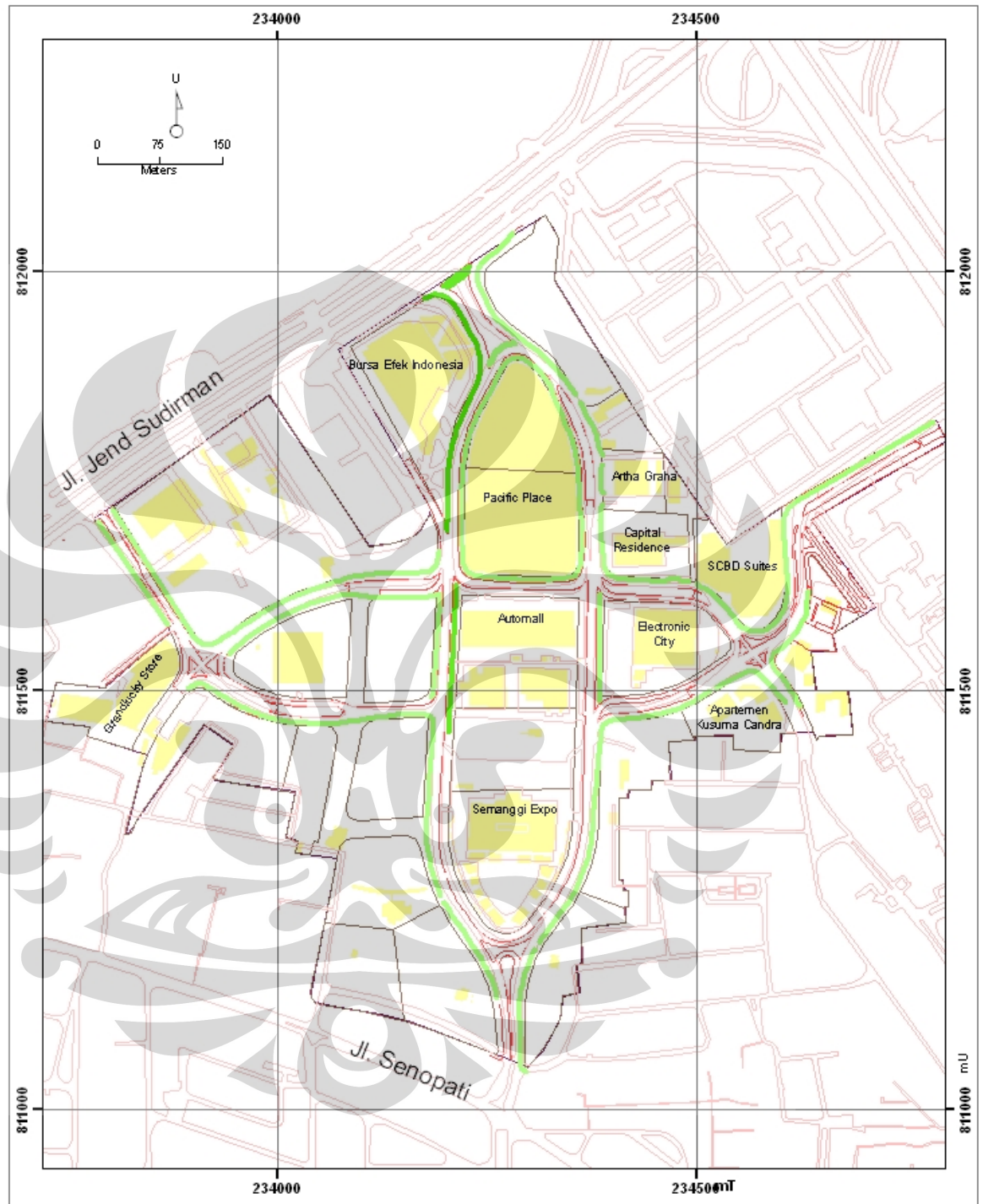
- sangat ramai
- ramai
- tidak ramai
- jalan
- lot
- gedung

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 9

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
kamis (12:00 - 13:30)





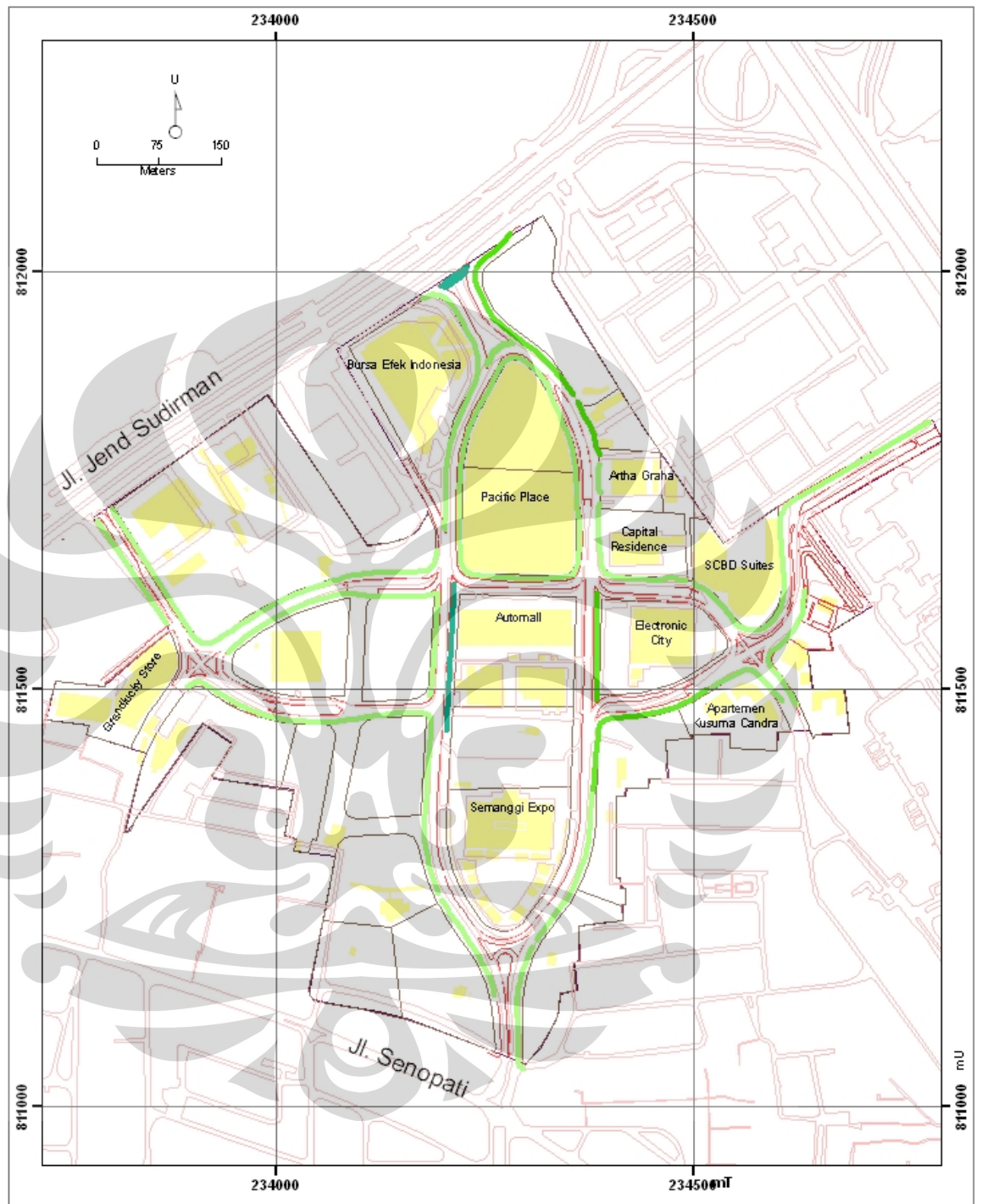
- Legenda
- ramai
 - tidak ramai
 - jalan
 - lot
 - gedung

Peta 10

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
kamis (14:00 - 15:00)

Sumber: pengolahan data, 2009





Legenda

- █ sangat ramai
- █ ramai
- █ tidak ramai
- █ jalan
- █ lot
- gedung

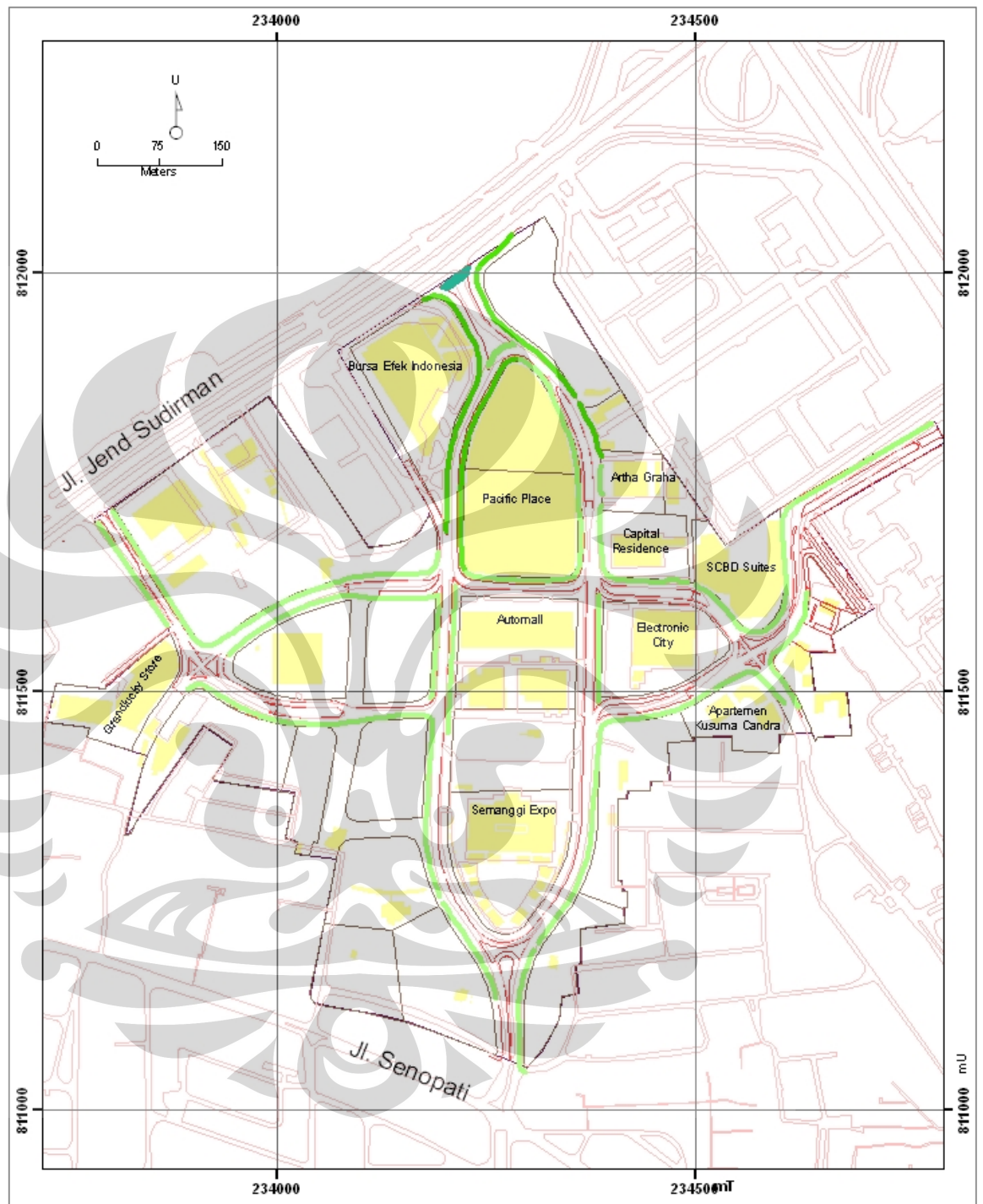
Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 11

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
kamis (16:00 - 17:30)



Universitas Indonesia



Legenda

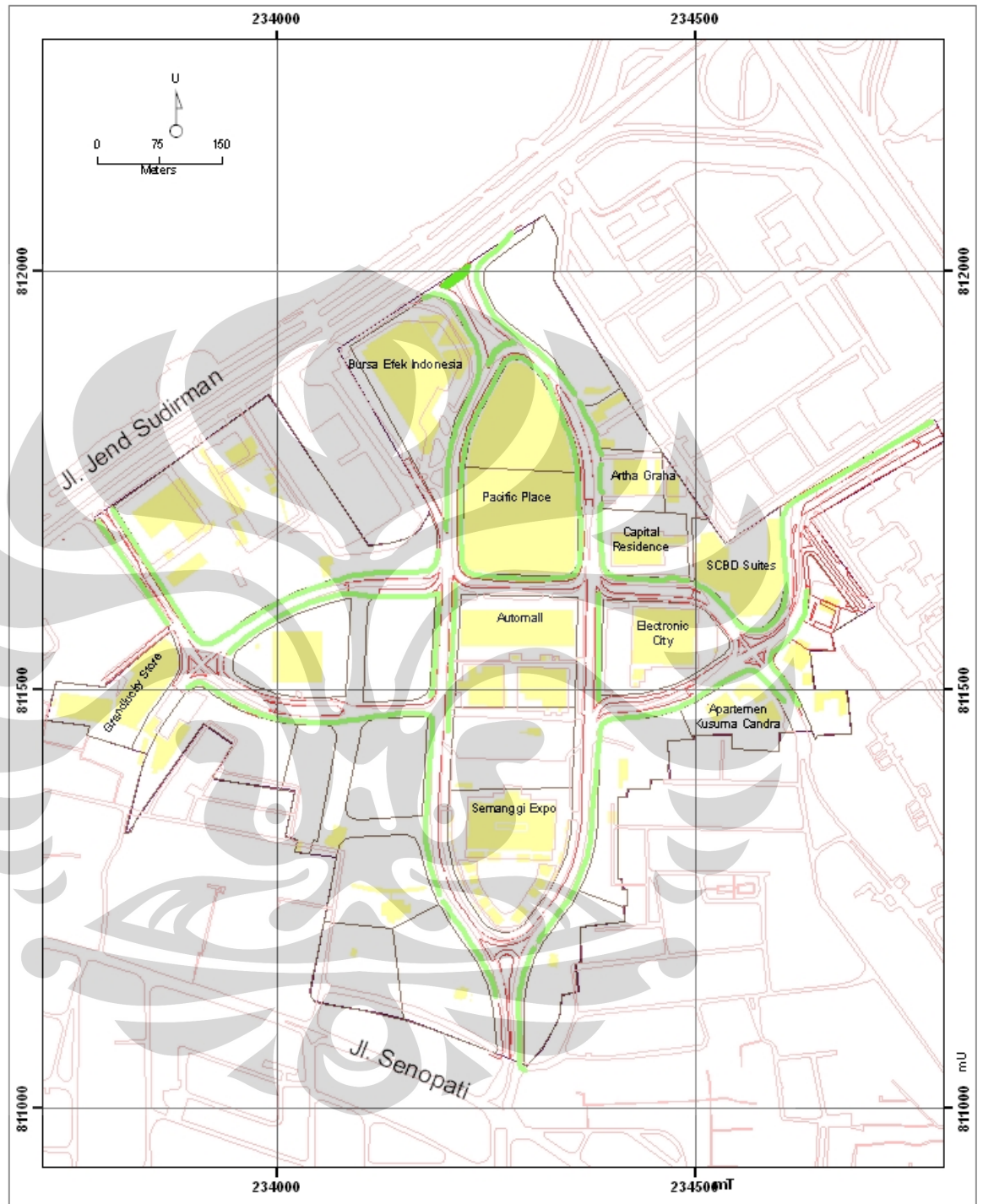
- | | | | |
|--|--------------|--|--------|
| | sangat ramai | | jalan |
| | ramai | | lot |
| | tidak ramai | | gedung |

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 12

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
sabtu (07:00 - 08:30)





Legenda

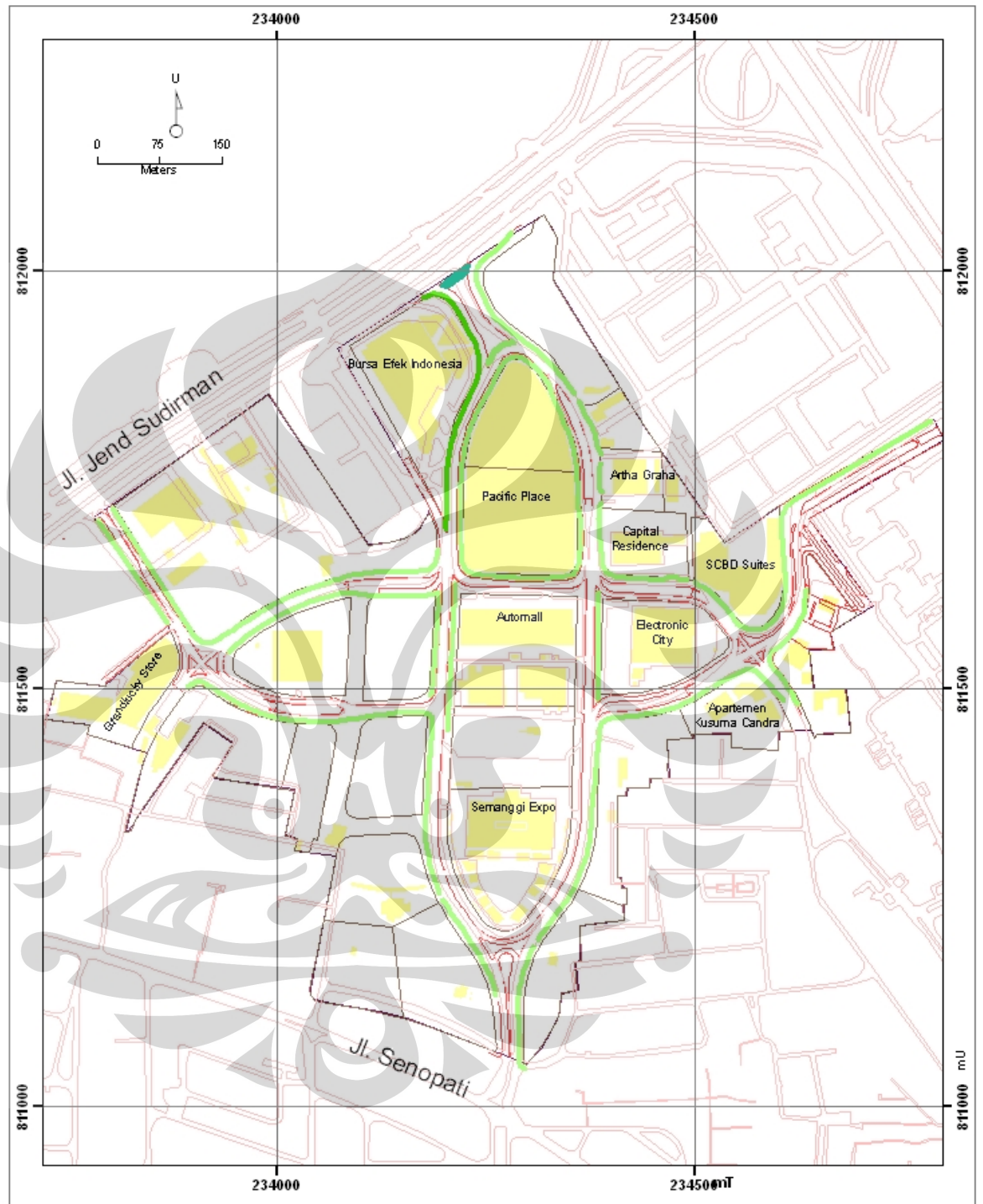
- ramai
- tidak ramai
- jalan
- lot
- gedung

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 13

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
sabt (10:00 - 11:00)





Legenda

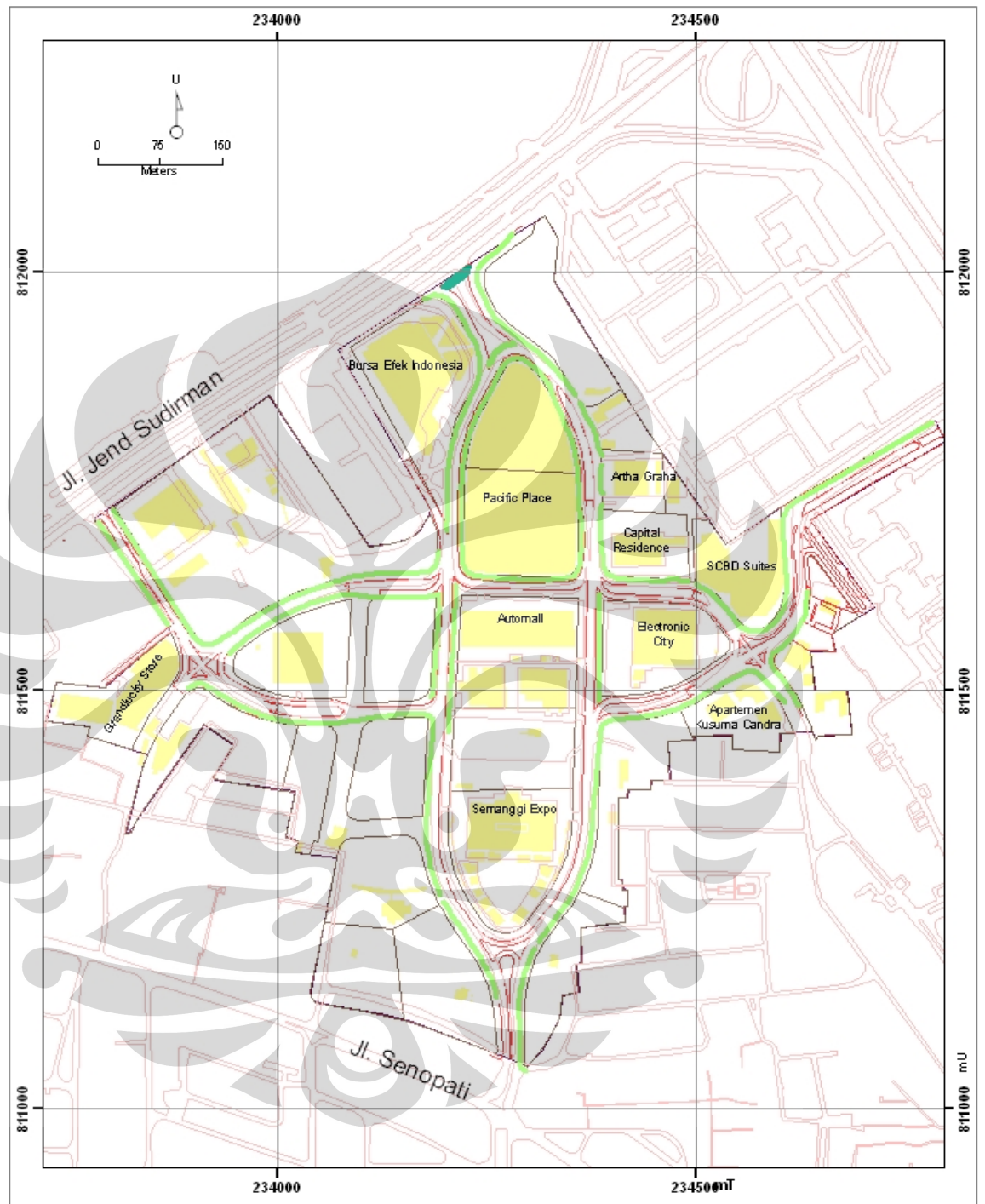
- █ sangat ramai
- █ ramai
- █ tidak ramai
- jalan
- lot
- gedung

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 14

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki sabtu (12:00 - 13:30)





Legenda

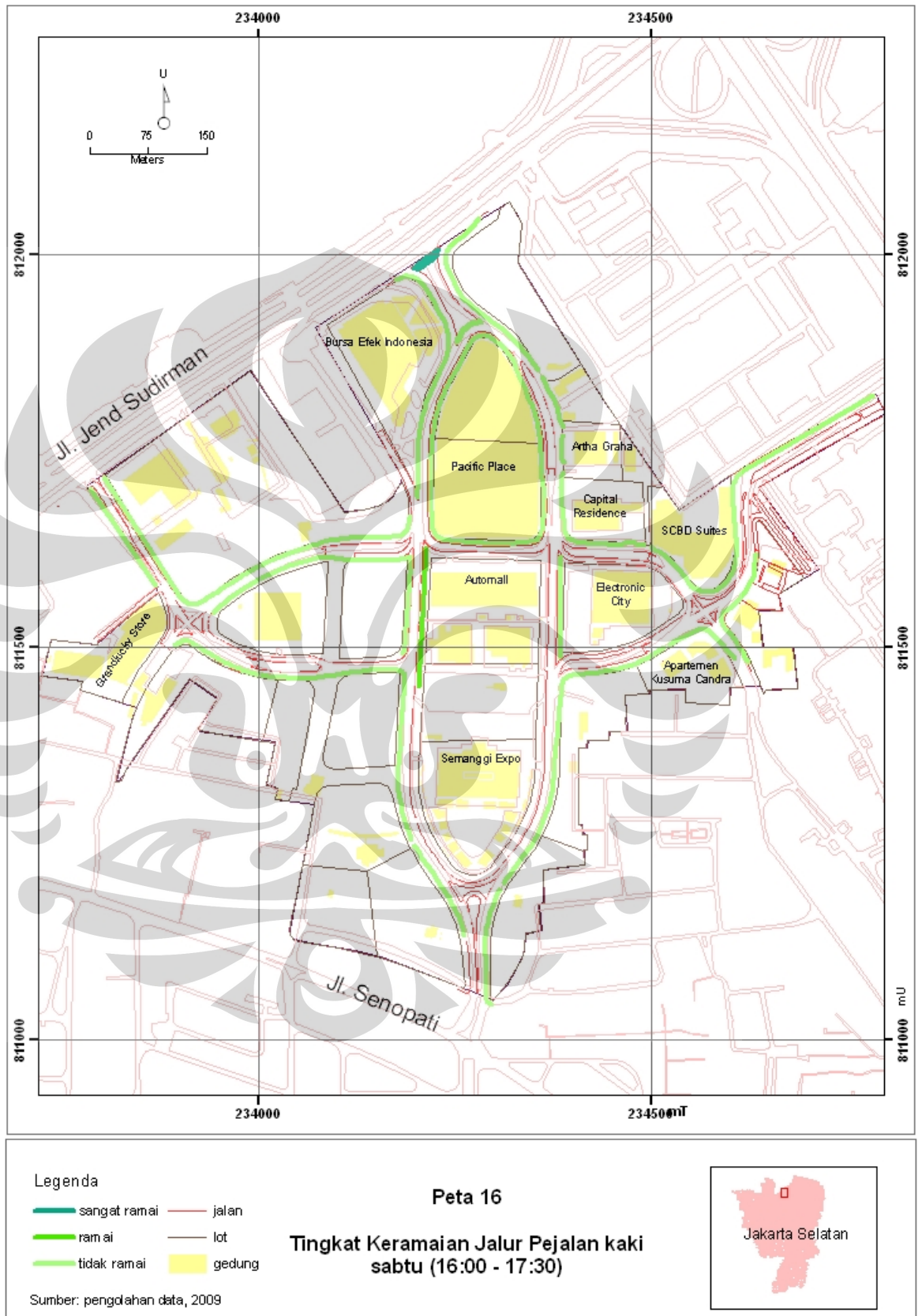
- █ sangat ramai
- █ tidak ramai
- jalan
- lot
- gedung

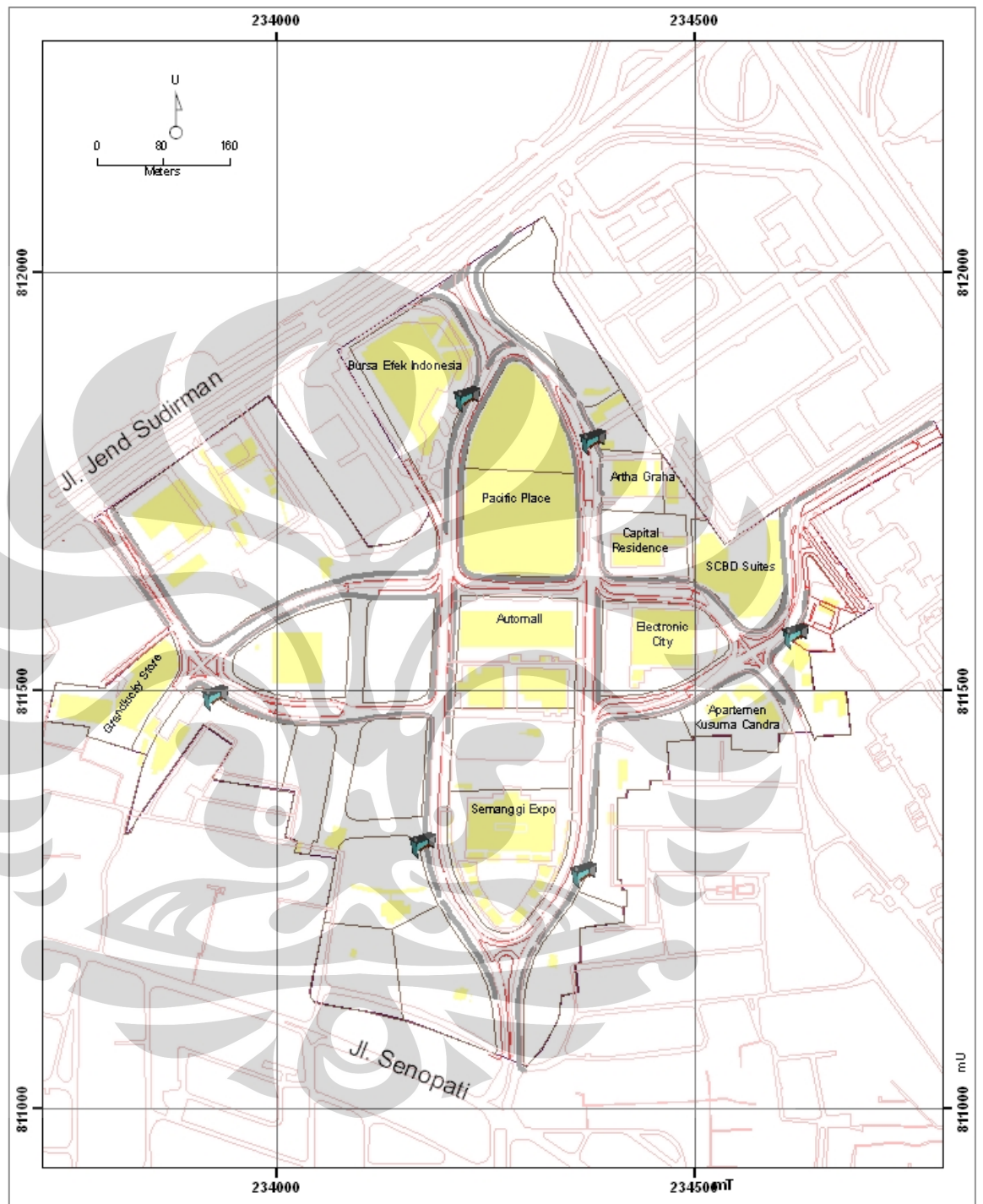
Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 15






Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki
sabtu (14:00 - 15:00)







Legenda

-  shelter
-  jalan
-  lot
-  Gedung
-  Jalur Pejalan Kaki

Peta 17

Fasilitas ShelterBus



Sumber: PT. Danayasa Arthatama & survey lapang 2009

Universitas Indonesia



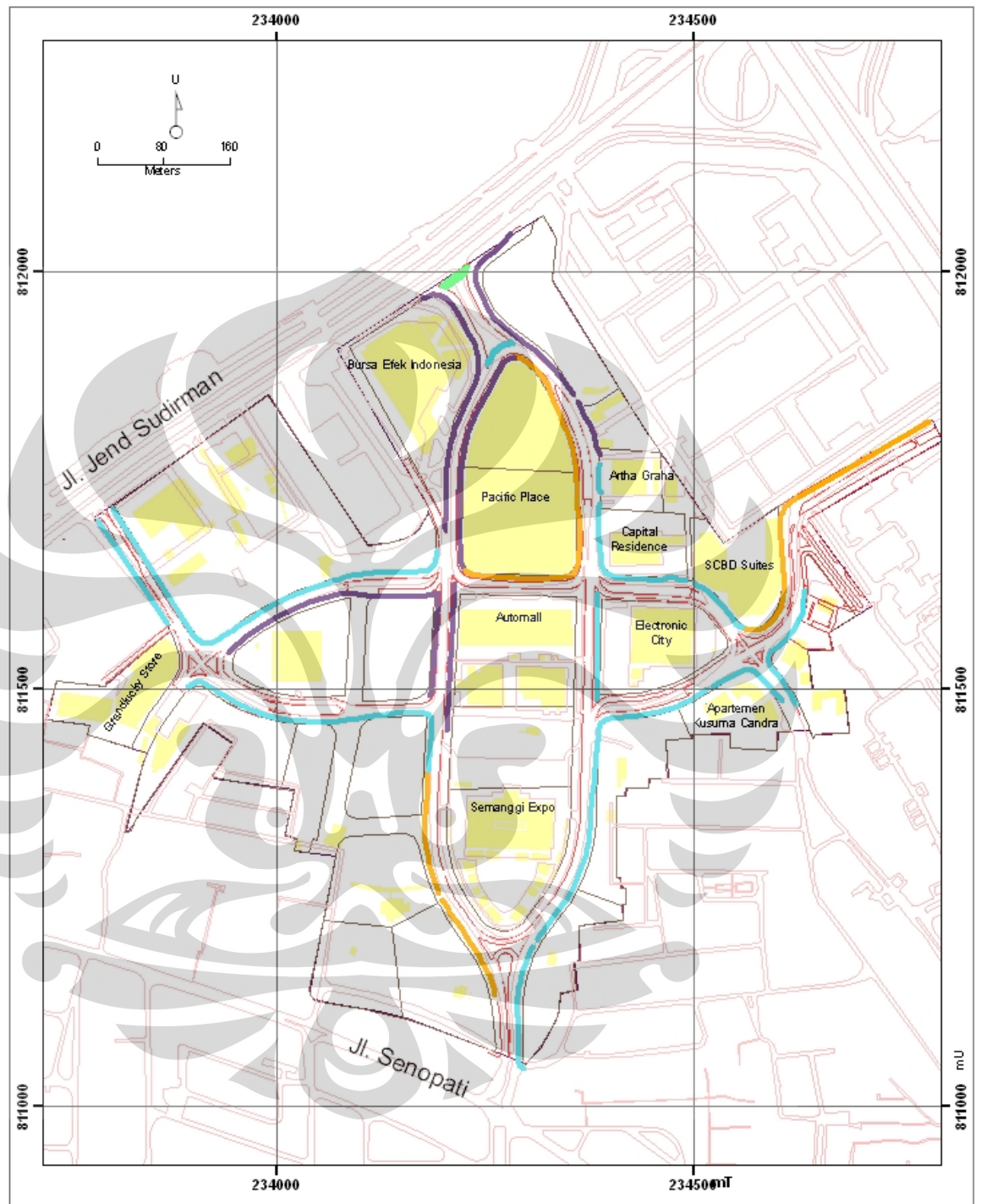
Legenda

| | | | |
|--|----------------|--|----------------|
| | campuran | | campuran |
| | perkantoran | | perkantoran |
| | komersial | | komersial |
| | tempat tinggal | | tempat tinggal |

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 18
Kelompok Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Fungsi Gedung

Jakarta Selatan



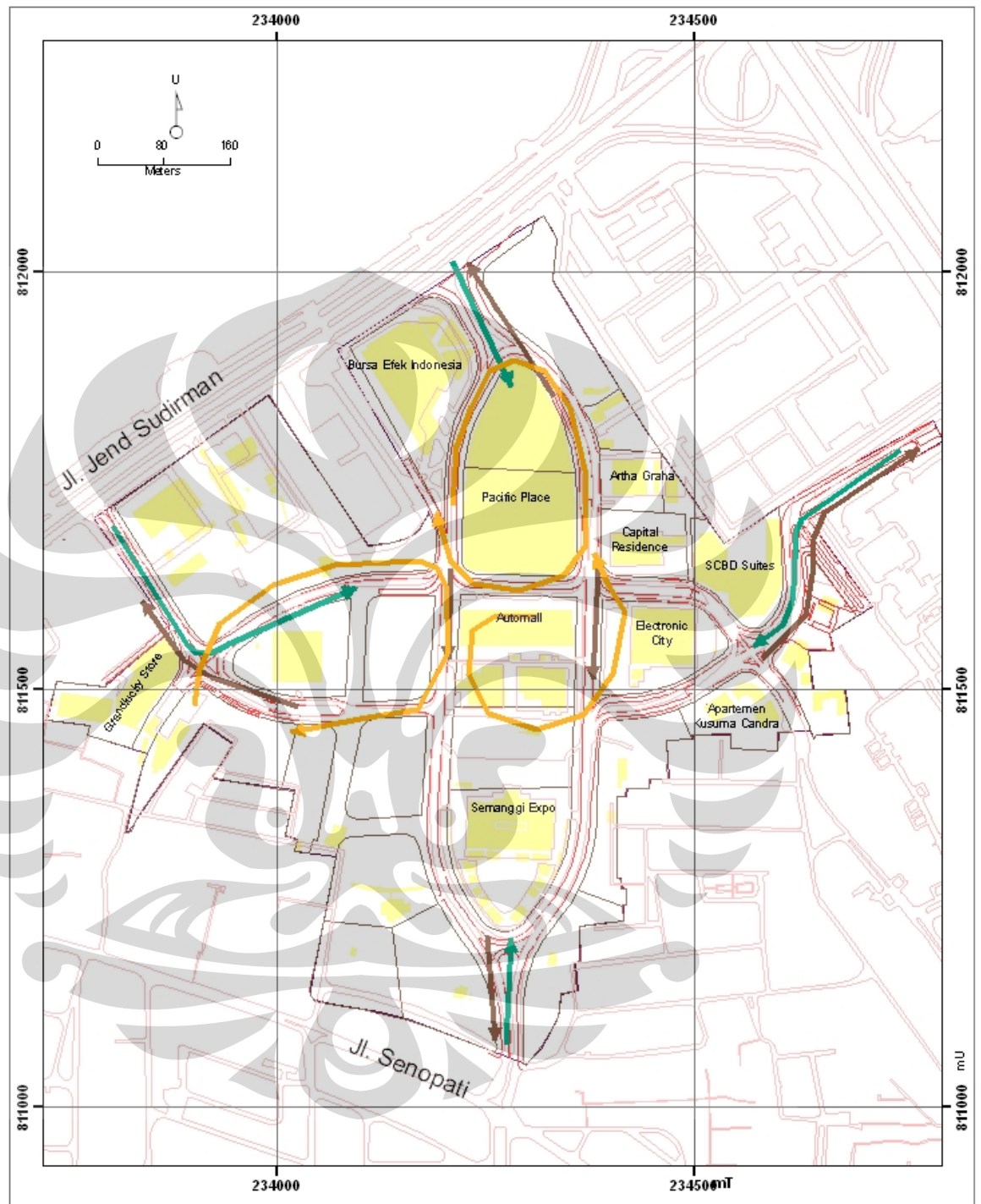
- Legenda
- selalu sangat ramai
 - selalu ramai
 - tidak selalu ramai
 - tidak pernah ramai
 - jalan
 - lot
 - gedung

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 19

Tingkat Keramaian Jalur Pejalan kaki di Sudirman Central Business District





Legenda

- pagi
- siang
- sore
- jalan
- lot
- gedung

Sumber: pengolahan data, 2009

Peta 20

Sketsa Arah Pergerakan Pejalan Kaki di Sudirman Central Business District



Universitas Indonesia