



Pengguna Ruang NMT

(Studi Kasus Senen dan Kebayoran Baru)

Pendahuluan

Apa yang dimaksud dengan studi & rekomendasi ini?

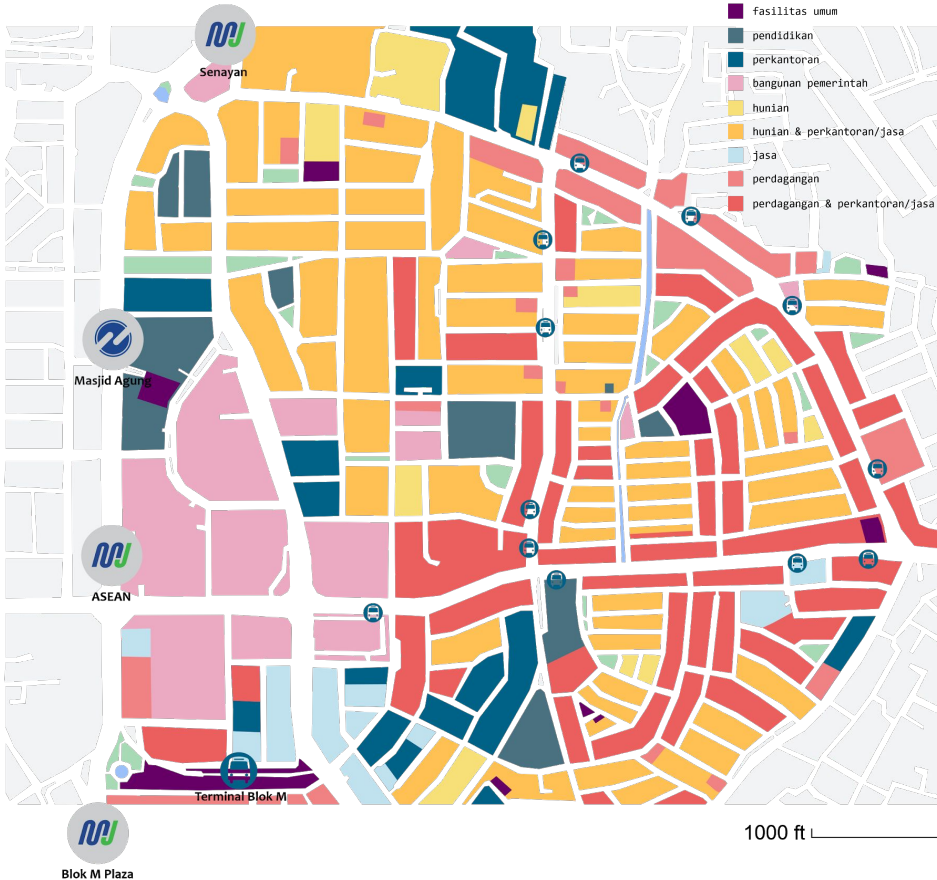
Berikut ini adalah studi lapangan beserta analisis awal untuk melakukan pengenalan atas:

- a. pengguna ruang;
- b. pemanfaatan ruang; dan
- c. pola dan/atau perilaku mobilitas.

yang dilakukan di **Kawasan Kebayoran Baru** (Jl. Senopati, Jl. Suryo, Jl. Wolter Monginsidi, Jl. Gunawarman dan Jl. Cikajang) dengan memperhatikan perubahan perilaku berdasarkan waktu.

Dan juga pengamatan pasca intervensi desain yang dilakukan di **Simpang Senen**.

Guna Lahan & Motif Mobilitas KKB*



Mengapa didominasi motif ekonomi?

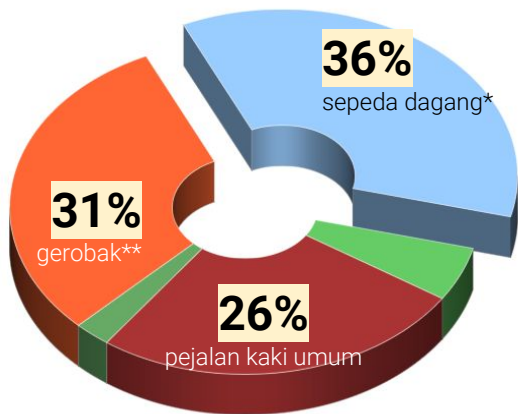
Kawasan Kebayoran Baru **didominasi oleh fungsi hunian dan diikuti oleh fungsi perkantoran** pada bangunan hunian tersebut. Hunian yang tersedia dalam kawasan ini juga memiliki karakteristik yang cukup kuat yakni untuk kelas ekonomi atas. Adapun catatan pembangunan dan pengembangan kawasan adalah sebagai berikut:

1. Membatasi perubahan fungsi bangunan tinggal eksisting serta karakter bangunan (memperhatikan fungsi cagar budaya; dan
2. Memperkuat layanan pendukung aktivitas hunian eksisting hingga mendesak terciptanya 15-minute city untuk **ragam kelas sosial ekonomi** (seperti: pedagang sayur keliling, pedagang gerobak, starling, warung dan sebagainya).

*KKB : Kawasan Kebayoran Baru

Profil Mobilitas Tidak Bermotor KKB*

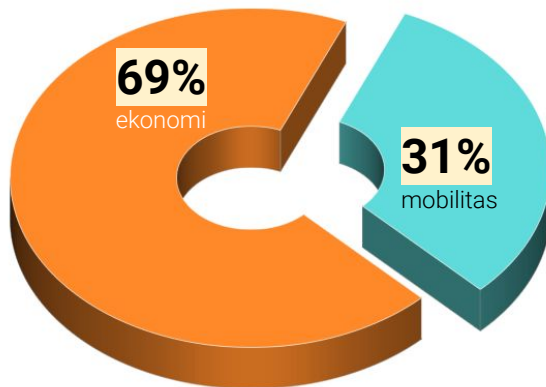
Mayoritas pengguna ruang selama 24 jam



*Sepeda dagang:

- Starling
- Sepeda dengan barang dagangan di belakang
- Grab sepeda listrik
- Kopi "Jago"

Motif pengguna ruang selama 24 jam



**Gerobak:

- Gerobak dagang
- Gerobak pemulung
- Gerobak pengamen
- Gerobak sampah
- Gerobak logistik

Waktu	Pengguna Dominan	Tipikal Okupansi
00:00-02:00	Starling	Statis
02:00-04:00	Starling	Statis
04:00-07:00	Pejalan kaki	Dinamis
09:00-11:00	Starling	Dinamis
11:00-13:00	Gerobak dagang & Pejalan kaki	Statis & Dinamis
14:00-17:00	Gerobak dagang & Pejalan kaki	Statis & Dinamis
17:00-19:00	Starling	Dinamis
20:00-23:00	Pejalan kaki & Starling	Dinamis & Dinamis

Profil Kebutuhan Ruang



Pejalan kaki dewasa

dimensi: 60-70 cm

ditempatkan di trotoar



Pejalan kaki dengan barang

dimensi: 75-90 cm

ditempatkan di trotoar



Pejalan kaki khusus dan lansia

dimensi: 70-80 cm

ditempatkan di trotoar



Ondel-ondel

dimensi: 80-90 cm

ditempatkan di trotoar

Profil Kebutuhan Ruang



Pesepeda

dimensi: 70-100 cm

ditempatkan di jalur sepeda



Sepeda dagang

dimensi: 70-80 cm

ditempatkan di jalur sepeda



Grab sepeda listrik

dimensi: 70-80cm

ditempatkan di jalur sepeda



Sepeda "jago" dan kargo

dimensi: 80-100 cm

ditempatkan di jalur sepeda

Profil Kebutuhan Ruang



Gerobak dagang

dimensi: 80-90 cm

ditempatkan di badan jalan (?)
untuk mobilitas dan berhenti
di taman atau badan jalan
gang



Gerobak pemulung

dimensi: 70-80 cm

ditempatkan di badan jalan (?)
untuk mobilitas dan parkir
bisa di taman atau badan jalan
gang



Gerobak sampah

dimensi: 60-80cm

ditempatkan di badan jalan (?)
untuk mobilitas



Warung/Kios

dimensi: 50-150 cm

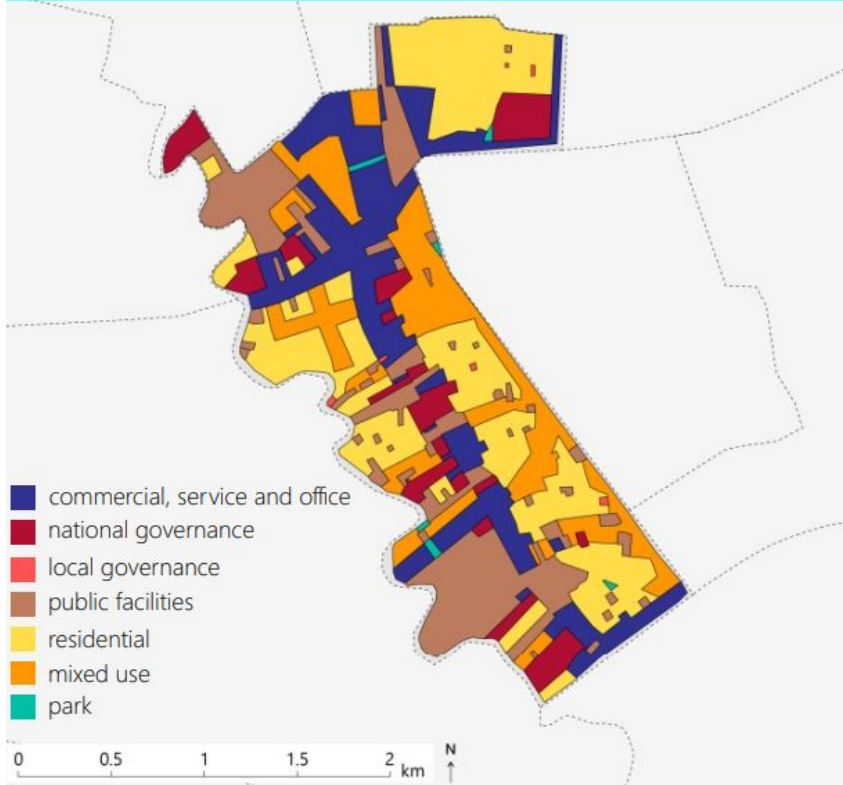
ditempatkan di taman,
setback dan/atau trotoar
dengan koordinasi*

Sebagai upaya mengakomodir kebutuhan ruang pengguna yang massive di 24 jam Kebayoran Baru eksisting, sekaligus guna menekan kemungkinan konflik ruang di masa mendatang maka yang perlu diperhatikan adalah:

1. Persona pengguna ini akan memilih penyeberangan sebidang.
2. Perilaku pengguna berdasar pada lebih cepat, lebih pendek dan aman. Maka **bila penyeberangan diletakan jauh mundur dari simpang** dan/atau trotoar tidak menerus, **maka akan sedikit penggunaan** dan tetap akan ada isu keselamatan dan keamanan dari segi pengguna.
3. **Pembatasan parkir on-street** harus dilakukan mengingat banyaknya gerobak yang melalui kawasan dan/atau berhenti di dalam kawasan dan nantinya akan banyak bersinggungan dengan badan jalan. Bila kemudian jalur sepeda tidak steril, maka baik pesepeda dan gerobak akan berpotensi untuk meningkat risikonya atas kecelakaan atau potensi konflik lain.
4. Penambahan **traffic calming** pada jalan satu arah dengan ragam pengguna ruang tersebut sangat diperlukan. **Pemasangan rumble strips** mungkin akan lebih ramah kepada ragam jenis pengguna ruang ini ketimbang *speed bump*. Meski demikian, di titik yang sangat rawan, *speed bump* tetap dapat disarankan untuk dipasang.
5. Pemasangan bangku dan street furniture lain harus memperhatikan fungsi bangunan dan jenis aktivitas serta pemanfaatan ruang. Bisa bersifat fleksibel waktu dan/atau fungsi dengan menghindari meletakkan terlalu dekat dengan ubin pemandu.
6. **Lampu pedestrian** dengan tinggi 4-6m bisa dipasang memperhatikan adanya vegetasi eksisting yang bisa menghalangi cahaya dan beberapa titik gelap dan rawan.
7. Koordinasi dengan **Dinas KUMKM dan Pertamanan** perlu dilakukan sebagai upaya mitigasi pemanfaatan ruang (misal taman untuk aktivitas terkait PKL agar tidak berhenti di trotoar dan/atau jalur sepeda).

Guna Lahan & Motif Mobilitas SS*

Land Use



Mengapa berimbang motif ekonomi dan konsumsi?

Kawasan Senen memiliki **fungsi utama perkantoran, jasa dan komersial** di lantai dasar layer pertama jalan.

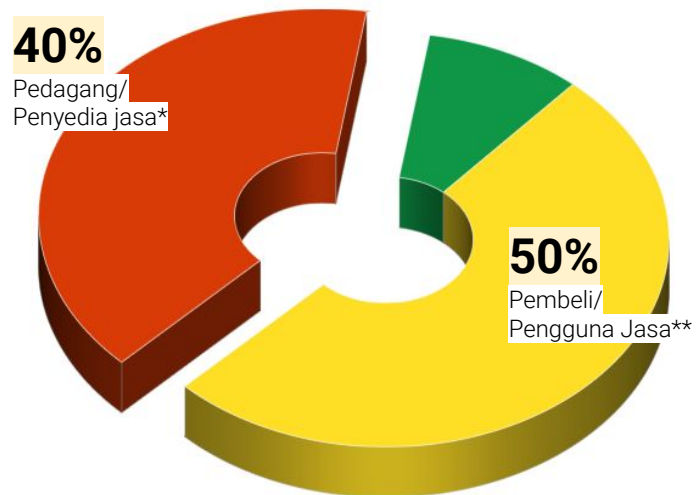
Maka wajar bila profil pengguna ruangnya menjadi **kurang lebih berimbang** antara penyedia barang dan jasa dengan pembeli atau pengguna jasa.

Sayangnya, pembangunan kawasan yang baru, tidak serta merta memperhatikan kebutuhan atas ruang mobilitas yang selamat, nyaman dan aman dan/atau melibatkan kelompok pengguna yang satu ini seolah *'mereka menjadi tak terlihat'*.

Peniadaan penyeberangan sebidang dan pemberian akses penyeberangan JPO yang disertai lift disebut sudah inklusif.

*SS : Simpang Senen

Profil Mobilitas Tidak Bermotor SS*



*Pedangang/Penyedia Jasa:

- a. Sepeda dagang
- b. Sepeda logistik
- c. Pengamen
- d. Gerobak logistik
- e. Troli logistik
- f. Pedagang jamu gendong
- g. Pedagang asongan
- h. Gerobak pemulung
- i. Pedagang pikulan
- j. Pemulung
- k. Ondel-ondel
- l. Loper koran
- m. Pedagang gerobak

**Pembeli/Pengguna Jasa::

- a. Pekerja
- b. Pegawai
- c. Warga

Apa kebutuhan ruang mereka untuk mobilitas yang selamat?



Pedagang gerobak

dimensi: 80-90 cm



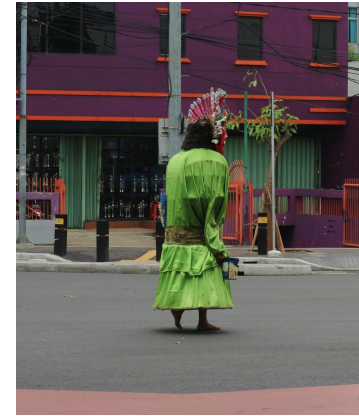
Gerobak logistik

dimensi: 70-90 cm



Pedagang pikulan

dimensi: 90-100 cm



Ondel-ondel

dimensi: 80-90 cm



Pedagang asongan/gendong

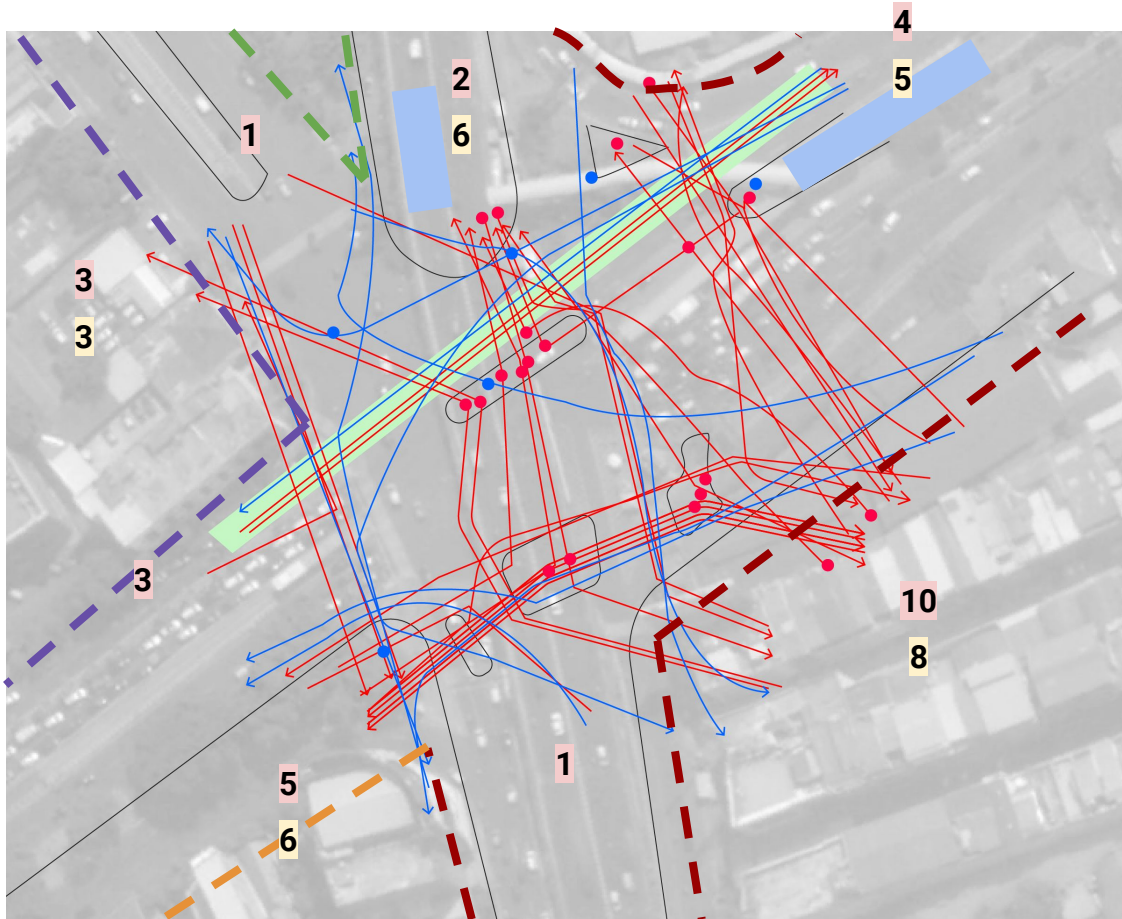
dimensi: 90-100 cm

Di mana mereka berjalan?

Sampai dengan saat ini, diskusi atas peruntukan ruang bermobilitas bagi kelompok ini masih belum dimulai **utamanya untuk gerobak yang didorong atau ditarik pejalan kaki**. Diskusi atas penempatan trotoar masih terbatas pada aktivitas statis bukan dinamis.

Di mana mereka menyeberang?

Penyeberangan sebidang adalah jawabannya! Prinsip utama bagi profil pengguna ini (dari hasil wawancara) adalah pada poin **lebih cepat, lebih singkat/pendek dan aman**. Namun, bila zebra cross dihilangkan, JPO disediakan dengan dalih ada lift, apakah bisa mengakomodir kebutuhan ruang mereka?



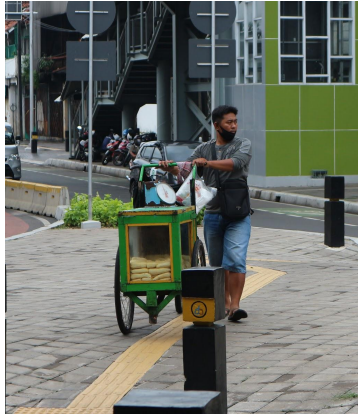
Bagaimana perilakunya saat menyeberang?

Memotong | Zebra cross | Jalur Transjakarta |
Kombinasi

Ditemukan 19 titik tunggu dari 26 orang menyeberang yang diamati. Artinya, lebih dari 70% dari total orang yang menyeberang singgah 1 sampai 2x baik itu di pulau penyeberangan atau ruang *idle* untuk menunggu kendaraan melaju sebelum kembali melanjutkan menyeberang.

Lebih lanjut, selain pemarkaan zebra sebagai ruang menyeberang, perlu ditambahkan pulau atau sidewalk extension dan sinyal lalu lintas penyeberangan orang dengan memperhatikan waktu orang menyeberang juga perlu dipertimbangkan untuk simpang ini.

Apa kebutuhan ruang mereka untuk mobilitas yang selamat?



Sepeda gerobak

dimensi: 70-100 cm



Sepeda pedagang

dimensi: 70-80 cm



Pesepeda biasa

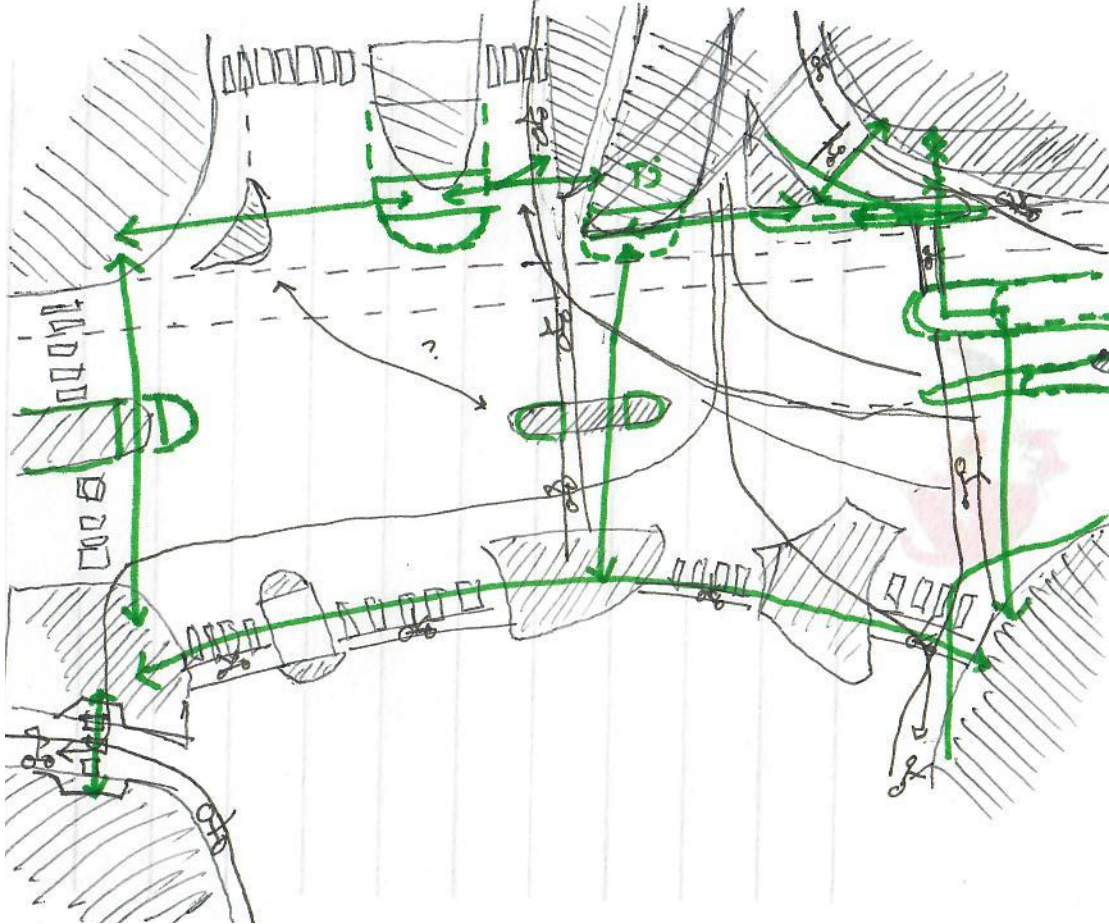
dimensi: 70-100 cm

Di mana mereka menyeberang?

Dari hasil amatan, pesepeda yang menggunakan ruang di Simpang Senen banyak memanfaatkan marka lajur Transjakarta untuk menyeberang.

Dari arah Pasar Senen samping Halte Senen, pesepeda terlihat memanfaatkan jalur khusus Transjakarta hingga menyeberang ke arah Jalan Kramat Raya.

Meski demikian, perilaku menyeberang lainnya yang juga banyak ditemukan adalah dengan mengikuti penyeberangan pejalan kaki, berhenti di pulau untuk dapat menyeberang di zebra cross.



Penambahan pulau penyeberangan dan pemarkaan.

Dari pengamatan lapangan serta pantauan perilaku pengguna ruang di Simbang Senen, maka berikut adalah sketsa awal rekomendasi peletakan penyeberangan bagi pejalan kaki dan pesepeda di Simbang Senen.

Beberapa perubahan yang diharapkan adalah:

- Ekstensi *curb* atau trotoar dan kelengkapannya (misal ubin pemandu, ramp);
- Penambahan pulau penyeberangan;
- Penambahan zebra cross; dan
- Penambahan marka jalur sepeda.