

## **KONSEP PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN RUANG BAGI PEDAGANG KAKI LIMA JALAN SABANG, KEBON SIRIH, JAKARTA PUSAT**

Hamdi<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul  
Jln. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510  
hamdi@gmail.com

### **Abstrak**

Sektor informal sering dianggap sebagai kelompok yang tidak diharapkan dalam pembangunan kota karena dianggap menyebabkan kemacetan lalu-lintas dan mengganggu pemandangan. Masyarakat di negara sedang berkembang sebagian besar penduduk kotanya justru terdiri dari lapisan masyarakat menengah kebawah yang tidak semuanya dapat terserap dalam sektor formal. Sektor informal memiliki beberapa manfaat yaitu diantaranya tidak tergantung pada sektor formal yang terbatas jumlahnya, mereka (sektor informal) sanggup menghidupi dirinya sendiri, dan sektor informal dapat memberi masukan bagi pemerintah daerah setempat dengan penarikan retribusi serta pungutan jasa parkir bagi pengunjungnya. Aktivitas sektor informal dapat menghidupkan suasana kota baik dikala siang maupun malam hari, sehingga menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat kota yang lain. Kawasan jalan Sabang salah satu daya tariknya adalah sektor informal yaitu pedagang kaki lima. Pola kegiatan yang ditawarkan jalan Sabang salah satunya adalah wisata kuliner kaki lima. Diantara beberapa aspek perencanaan dan pengembangan ruang yang dapat meningkatkan kualitas jalan Sabang salah satunya adalah pedestrian mall. Berdasarkan penelitian beberapa ahli perencanaan dan arsitektur perkotaan pada beberapa kota-kota besar di Eropa, pedestrian mall dapat meningkatkan jumlah pengunjung suatu kawasan sampai 50% dan pedestrian mall juga dapat meningkatkan pendapatan para pedagang eceran dan toko-toko sebesar 25 sampai dengan 40% dengan hasil observasi yaitu orang-orang didalam mobil tidak dapat langsung melihat barang-barang yang ada pada pedagang eceran dan etalase toko.

**Kata kunci:** kawasan kota tua, citra kota, pengembangan ruang kota

### **Pendahuluan**

Sektor informal merupakan suatu usaha ekonomi yang pembentukan dan operasionalnya tidak melalui bentuk-bentuk perizinan atau peraturan tertentu. Wujud kegiatan dan fisik serta profesi dari sektor ini beraneka ragam. Mereka ada yang menggeluti usaha transportasi ( seperti tukang ojeg motor, ojeg sepeda, perahu penyeberangan sungai, atau danau), usaha jasa (misalnya kuli bangunan, kuli angkut, pembantu rumah tangga), usaha perdagangan dan lain-lain. Pelaku sektor informal untuk usaha perdagangan seperti ini sering disebut sebagai pedagang kaki lima atau PKL.

Kawasan perkotaan seperti Jakarta, sektor formal dan sektor informal melakukan kegiatannya secara berdampingan, sektor informal biasanya memanfaatkan daya tarik kegiatan-kegiatan formal seperti pusat-pusat

perbelanjaan, pertokoan, perkantoran, stasiun, tempat ibadah dan lain-lain untuk tujuan kegiatannya, padahal ruang-ruang yang tersedia pada lokasi-lokasi tersebut sangatlah terbatas. Hal tersebut terjadi karena umumnya sektor informal belum mampu menarik perhatian konsumennya secara langsung.

Salah satu masalah utama yang menyebabkan sektor informal belum mampu berdiri sendiri dan masih memanfaatkan daya tarik dari kegiatan sektor formal adalah sulitnya pengadaan lokasi resmi yang dapat digunakan untuk melakukan kegiatannya, sehingga akhirnya sering menimbulkan konflik kepentingan tanah atau ruang fisik kota.

Beberapa sumber masalah pengadaan lokasi resmi untuk sektor informal diantaranya yaitu kurangnya ruang yang direncanakan untuk mengalokasikan pengembangan kegiatan sektor

informal didalam rencana-rencana kota yang diterbitkan oleh pemerintah, makin padatnya lalu lintas kota yang mendorong pemerintah untuk melakukan pelebaran jalan namun kemampuan membebaskan lahan untuk pengembangan sektor informal sangat terbatas, mahalnya harga tanah di kawasan perkotaan sehingga menuntut pemanfaatan lahan yang intensif dari setiap jengkal tanah yang tersedia, ruang-ruang terbuka/*public space* banyak direlakan menjadi bangunan-bangunan pertokoan, perkantoran sehingga menyebabkan ruang-ruang terbuka yang tersisa makin sesak digunakan sektor informal untuk melakukan kegiatannya.

Beberapa ahli ekonomi dan wakil pemerintah percaya bahwa dengan sumber-sumber daya yang lebih banyak, pengelolaan yang lebih baik, dan pertumbuhan sektor informal yang lebih kuat, kota dapat memberikan suatu kehidupan yang lebih baik kepada penduduknya.

Pedagang kaki lima merupakan sektor informal yang muncul sebagai dampak dari berbagai masalah perkotaan. Masalah-masalah tersebut antara lain; terdapatnya kesenjangan pendapatan, perkembangan industrialisasi yang tidak merata, ketidak mampuan sektor formal menampung angkatan kerja yang cenderung meningkat tiap tahunnya, serta kurang mapannya ekonomi yang berkembang di suatu Negara.

Dampak tersebut diatas pada akhirnya menimbulkan pengangguran yang berakibat pada terjadinya kemiskinan dalam masyarakat. Sebagai akibatnya, lahirlah pedagang kaki lima yang pada mulanya bersedia melayani masyarakat menengah kebawah dan lama kelamaan muncul sebagai pilihan untuk mempertahankan hidup bagi masyarakat.

Pedagang kaki lima sesungguhnya juga mampu memberikan beberapa dampak positif yang baik bagi kehidupan masyarakat kota. Diantaranya yaitu mampu menyerap tenaga kerja terutama yang umumnya tidak tertampung pada sektor formal yaitu sebesar 61,99 persen dari seluruh angkatan kerja di Indonesia pada tahun 1999, Pedagang kaki lima juga dapat menjadi salah satu alternatif pemecahan masalah pengangguran di kota-kota besar seperti Jakarta, menjangkau daya beli berbagai lapisan masyarakat, serta mampu mengembangkan semangat kewirausahaan.

Apabila kebutuhan masyarakat akan kehadiran sektor informal ilegal dibutuhkan dan tidak mengganggu lingkungan, dapat terjadi lokasi yang semula memiliki status ilegal bagi pedagang sektor informal, akan diberi status legal melalui peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah setempat. Beberapa manfaat dari

status legal bagi pedagang kaki lima dan pemerintah kota yaitu; pertama, secara psikologis pedagang kaki lima lebih terlindungi. Apalagi dengan adanya paguyuban para pedagang kaki lima, lembaga ini dapat memperjuangkan kepentingannya. Kedua, terdapat pembinaan yang bersih dan estetik bagi pedagang kaki lima sehingga kehadirannya akan ikut memelihara keindahan kota.

Kondisi dari pedagang kaki lima tersebut perlu mendapatkan perhatian dan pembinaan dari pemerintah kota agar perkembangannya dapat berjalan selaras dengan rencana dan kebijakan-kebijakan kota, sehingga akan lebih mudah untuk mereduksi masalah-masalah yang mungkin ditimbulkan oleh pedagang kaki lima.

Perencanaan ruang publik dan sarana umum, hendaknya mengandaikan kemungkinan tumbuhnya sektor informal dan dapat mengantisipasi perkembangannya. Harus disadari bahwa sektor informal merupakan bagian *inheren* dari sistem ekonomi tradisional yang diadaptasi ekonomi perkotaan.

Maksud dari studi ini adalah menemukenali potensi dan permasalahan pedagang kaki lima di sepanjang jalan Sabang, Kebon Sirih dan menemukenali hubungan keberadaan pedagang kaki lima dengan perencanaan dan pengembangan ruang bagi pedagang kaki lima yang ada saat ini. Sementara tujuan dari studi ini adalah menyusun konsep perencanaan dan pengembangan ruang bagi pedagang kaki lima jalan Sabang, Kebon Sirih, Jakarta Pusat.

### **Konsep Pedestrian Mall di Indonesia**

Mengikuti keberhasilan pembangunan pedestrian mal di negara Barat, Indonesia juga melakukan beberapa pembangunan pedestrian dengan menggunakan konsep pedestrian mal. Kawasan-kawasan yang menggunakan konsep pedestrian mal adalah Kawasan Perdagangan Johar di Semarang, Jalan Malioboro di Yogyakarta, Pusat Kota Bandung dan Pasar Baru di Jakarta. Konsep pedestrian mal pada tiap-tiap kawasan tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.

### **Metode Penelitian**

Metode penulisan yang digunakan adalah metode deskriptif yang menggambarkan keberadaan pedagang kaki lima jalan Sabang dengan perencanaan fisik kawasannya. Dalam penelitian, pada metode deskriptif terdapat dua hal penting yaitu deskripsi dan analitis. Winarno Surakhmad menyatakan bahwa setiap penelitian mempunyai sifat deskriptif, dan setiap penelitian terdapat proses analitis, akan tetapi pada metode deskriptif, deskripsi dan analisis mendapat tempat

yang penting sekali (Winarno Surakhmad, 1978 : 33)

**Tabel 1**  
**Penataan Kawasan dengan Konsep Pedestrian Mall**

Lokasi	Tipe Pedestrian Mall	Keterangan
Pasar Baru, Jakarta	Enclosed Mall	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dilengkapi dengan atap pelindung</li> </ul>
Pasar Johar Semarang	Kombinasi Transit Mall dan Full Mall	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Disediakan lahan parkir pada beberapa lokasi (<i>off-street parking</i>)</li> <li>▪ Jalan di dalam kawasan dibuat tipe full mall</li> <li>▪ Aktifitas pelayanan/bongkar muat barang diberlakukan pada jam-jam khusus khusus agar tidak mengganggu sirkulasi kawasan</li> </ul>
Jalan Malioboro, Yogyakarta	Transit Mall	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Berlaku pada jam 06.00 – 22.00 dengan pertimbangan bahwa sebagian besar kegiatan dilakukan pada jam-jam tersebut</li> <li>▪ Disediakan shelter bus dengan jarak tertentu (mempertimbangkan faktor jarak berjalan kaki)</li> <li>▪ Kegiatan bongkar muatbarang dilakukan diluar jam berlakunya transit mall</li> <li>▪ Parkir <i>off-street</i></li> </ul>
Pusat Kota Bandung	Full Mall	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diperlukan fasilitas terminal pejalan kaki yang digunakan sebagai tempat perhentian ketika menunggu kendaraan umum dan tempat peristirahatan pejalan kaki yang dibuat dengan dilengkapi tempat duduk dan atap pelindung</li> </ul>

Sumber : Yuliasuti -1991, Roulina Hutahuruk – 1998, Eko S. Nugroho -1993

Sedangkan ciri-ciri penelitian dengan menggunakan metode deskriptif menurut Ronny Kountur adalah:

- Berhubungan dengan keadaan yang terjadi saat itu.
- Menguraikan satu variabel saja atau beberapa variabel namun diuraikan satu per satu.

Variabel yang diteliti tidak dimanipulasi atau tidak ada perlakuan (*treatment*).

Pendekatan studi yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- Pendekatan Teori, yaitu pendekatan studi yang bersumber dari hasil kajian literatur terutama dari buku-buku yang membahas teori-teori perencanaan dan pengembangan ruang kota, teori tentang kegiatan pedagang kaki lima dan teori-teori tentang pedestrian mal yang nantinya menjadi

konsep rencana dalam penyusunan tugas akhir ini. Penentuan konsep perencanaan dan pengembangan ruang bagi pedagang kaki lima jalan Sabang, Kebon Sirih didasari oleh beberapa pertimbangan yaitu lokasi studi memiliki karakter jalan linier, lokasi studi berada diantara 2 atau lebih pusat kegiatan didalam suatu kawasan, arus lalu-lintas di lokasi studi membentuk pola linier.

- Pendekatan Lapangan, yaitu pendekatan studi yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung di lapangan
- Tinjauan kebijakan/ peraturan digunakan untuk menganalisa kebijakan atau peraturan pemerintah terhadap kegiatan yang berada pada lokasi studi.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder untuk mendukung penyelesaian penyusunan tugas akhir ini. Sementara dalam hal ini penentuan pedestrian mal dilakukan dengan menganalisa kriteria pedestrian mall dalam aspek fisik dan kebijakan yang ada pada jalan Sabang. Salah satu langkah penentuan pedestrian mall jalan Sabang yaitu dengan menghitung kondisi

lalu-lintas menggunakan rumus dari Manual Kapasitas Jalan Indonesia tahun 1997-Departemen Pekerjaan umum dan menggunakan teori pedestrian mall dari Harvey Rubenstein untuk menganalisa data tersebut, yaitu :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Keterangan :

- C = kapasitas jalan
- C<sub>o</sub> = kapasitas dasar
- FC<sub>w</sub> = lebar jalur lalu-lintas efektif
- FC<sub>sp</sub> = faktor pemisah arah
- FC<sub>sf</sub> = faktor hambatan samping
- FC<sub>cs</sub> = ukuran luas kota

Penghitungan volume kendaraan bermotor pada jalan Sabang dilakukan pada tanggal 3 dan 5 Februari 2007 (hari Sabtu dan hari Senin) . Titik penghitungan dilakukan di depan pintu masuk jalan Sabang sebelah selatan.dan sebelah utara. Dalam menganalisa kondisi lalu lintas jalan Sabang, aspek-aspek yang dibahas yaitu rata-rata jumlah volume lalu-lintas tiap hari dan jam-jam sibuk volume lalu-lintas (pagi –sore). Analisa faktor fisik lainnya yaitu :transit, parkir, pelayanan untuk kendaraan truk dan darurat, sirkulasi pedestrian, utilitas (drainase, pembuangan air kotor, sampah, listrik, telepon).

kondisi bangunan dan pintu masuk utama, peraturan tata ruang yang berlaku, kerengkapan (tanda-tanda, penerangan, aksesoris jalan). Sedangkan aspek legalitas-kebijakan membahas : undang-undang, peraturan atau kebijakan pemerintah yang berhubungan dengan pembahasan tugas akhir ini. Aspek-aspek yang lain yaitu asal dan tujuan kendaraan yang lewat dan pergerakan kendaraan di tiap-tiap persimpangan. Tidak dibahas karena keterbatasan waktu dan biaya penulis.

### Kondisi Eksisting Wilayah Studi

Jalan Sabang merupakan pusat perbelanjaan dan jajanan yang telah berkembang sejak jaman kolonial pemerintah Belanda. Pada waktu itu jalan Sabang terkenal dengan nama Laan Holle yang kemudian diganti menjadi jalan Sabang dan terakhir diubah kembali menjadi jalan Agus Salim. Pada tahun 1970-an jalan Sabang merupakan pusat pertokoan yang terkenal/populer bagi warga Jakarta dan menjadi tujuan belanja utama bagi masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan permukiman elit Menteng.

Jalan Sabang mempunyai akses yang mudah dicapai karena letaknya yang strategis yaitu berdekatan langsung dengan jalan MH. Thamrin, jalan Kebon Sirih dan jalan Medan Merdeka Selatan, sehingga masyarakat pun dapat mencapainya dari arah mana saja. Berdasarkan monografi kelurahan Kebon Sirih tahun 2003, jumlah penduduknya adalah sebesar 20.324 jiwa.

Dalam proses pertumbuhan Kota Jakarta khususnya Kotamadya Jakarta Pusat, jalan Sabang menjadi salah satu koridor jalan yang cukup terkenal oleh masyarakat Jakarta sebagai pusat perdagangan dan wisata kuliner (khususnya pedagang kaki lima) di wilayah Kecamatan Menteng, dan beberapa pertokoan seperti toko musik Duta Suara dan toko musik Delta cukup dikenal oleh masyarakat Jakarta yang tumbuh dan berkembang pada era tahun 1980-an.

Melihat fungsi yang sebagian besar merupakan perdagangan yaitu pedagang kaki lima yang menjual beraneka ragam makanan, minuman dan lain sebagainya, maka pada jam-jam tertentu seperti pada waktu makan siang dan jam pulang kantor jalan Sabang padat dengan kendaraan bermotor maupun pejalan kaki yang ingin menikmati jajanan dan masakan yang tersedia di lokasi tersebut. Akan tetapi keadaan tersebut membuat masalah lalu lintas semakin rumit.

Secara umum, jalan Sabang terdiri dari trotoar, fasilitas parkir serong (dikelola oleh Dinas Perparkiran Kotamadya Jakarta Pusat) dan jalur lalu lintas yang terdiri dari dua arah. Panjang koridor jalan Sabang adalah ± 500 m. Sebagai

lokasi wisata kuliner yang ramai dikunjungi pada malam hari, koridor jalan Sabang memiliki beberapa titik pusat kegiatan yaitu diantaranya sate Pak Heri yang berlokasi di depan Fuji Film "Foto Bazar" dan Foto Studio Dunia Kita, Bakmi Gang Kelinci, Robinson *Departemen Store*, pedagang kaki lima yang berada di depan tanah kosong milik Pemda DKI Jakarta (belakang Hotel Sari Pan Pacifik) dan Sea Food-Chinese Food Pondok Sabang.

Jalan Sabang merupakan kawasan yang memiliki tingkat aktivitas yang tinggi. Hal ini dapat terlihat pada waktu-waktu tertentu, yaitu antara siang, sore dan malam hari. Dengan melihat kondisi jumlah kendaraan serta kegiatan pedagang kaki lima yang besar dan fasilitas untuk pejalan kaki yang tidak memadai, maka diperlukan suatu perencanaan dan desain ruang yang baik.

### Analisis Faktor Fisik

#### 1. Kondisi Lalu Lintas

Untuk menempatkan suatu mall dalam suatu blok tertentu diperlukan beberapa analisa data sebagai berikut :

- Rata-rata jumlah volume lalu-lintas tiap hari  
Jumlah volume kendaraan yang melewati jalan Sabang dibedakan menjadi dua arah yaitu arah utara dan arah selatan. Jumlah volume kendaraan pada ruas jalan Sabang dapat dilihat pada tabel 2 dan tabel 3

**Tabel 2. Volume Lalu Lintas Kendaraan Pada Ruas Jalan Sabang Arah Selatan ke Utara dan Satuan Mobil Penumpang (smp)**

Waktu	Sepeda Motor (MC)	smp	Kendaraan Ringan (LV)	smp	Total smp
07.00 – 08.00	101	50.5	1413	1413	1463.5
08.00 – 09.00	133	66.5	1424	1424	1490.5
Pagi 09.00 – 10.00	75	37.5	1232	1232	1269.5
10.00 – 11.00	107	53.5	1191	1191	1244.5
11.00 – 12.00	151	75.5	1402	1402	1477.5
12.00 – 13.00	204	102	1494	1494	1596
Siang 13.00 – 14.00	251	125.5	1392	1392	1517.5
14.00 – 15.00	216	108	882	882	990
15.00 – 16.00	211	105.5	879	879	984.5
Sore 16.00 – 17.00	148	74	1502	1502	1576
17.00 – 18.00	171	85.5	1673	1673	1758.5
18.00 – 19.00	193	96.5	1728	1728	1824.5
<b>Jumlah</b>	<b>1961</b>	<b>980.5</b>	<b>16212</b>	<b>16212</b>	<b>1432,708 (rata-rata smp 1 hari)</b>

Sumber : Data Lapangan, Februari 2007

**Tabel 3. Volume Lalu Lintas Kendaraan Pada Ruas Jalan Sabang Arah Utara ke Selatan dan Satuan Mobil Penumpang (smp)**

Waktu	Sepeda Motor (MC)	smp	Kendaraan Ringan (LV)	smp	Total smp
07.00 – 08.00	133	66.5	1312	1312	1378.5
08.00 – 09.00	78	39	1414	1414	1453
Pagi 09.00 – 10.00	49	24.5	1020	1020	1044.5
10.00 – 11.00	107	53.5	1031	1031	1084.5
11.00 – 12.00	151	75.5	1340	1340	1415.5
12.00 – 13.00	204	102	1534	1534	1636
Siang 13.00 – 14.00	251	125.5	1415	1415	1540.5
14.00 – 15.00	177	88.5	975	975	1063.5
15.00 – 16.00	234	117	965	965	1082
Sore 16.00 – 17.00	148	74	1245	1245	1319
17.00 – 18.00	171	85.5	1372	1372	1457.5
18.00 – 19.00	225	112.5	1457	1457	1569.5
<b>Jumlah</b>	<b>1928</b>	<b>964</b>	<b>15080</b>	<b>15080</b>	<b>1337 (rata-rata smp 1 hari)</b>

jadi rata-rata jumlah volume lalu-lintas tiap hari terbesar terjadi dari arah selatan menuju utara yaitu 1432,708. Kapasitas jalan Sabang adalah :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

- $C_o = 2900$  ( 2 lajur tidak terbagi)
- $FC_w = 1$  (lebar jalur lalu-lintas efektif 3,5)
- $FC_{sp} = 1$  (2 lajur 50-50)
- $FC_{sf} = 0,81$  (sudah memakan bahu jalan, seperti parkir, pedagang kaki lima dan pejalan kaki atau menunggu angkutan umum)
- $FC_{cs} = 0,88$  (jumlah penduduk sekitar jalan sabang adalah 95 ribu jiwa)
- $C = 2900 \times 1 \times 1 \times 0,81 \times 0,88 = 2067,12$

Jadi rata-rata derajat pelayanan jalan Sabang arah selatan menuju utara dan arah utara menuju selatan berdasarkan tabel diatas adalah C (Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dipengaruhi volume yang tinggi dan lebih terbatas tidak seperti B).

Tabel 4. V/C Jalan Sabang

Waktu	Arah Selatan ke Utara		Arah Utara ke Selatan		
	V/C	DPJ	V/C	DPJ	
Pagi	07.00 – 08.00	0.71	C	0.67	C
	08.00 – 09.00	0.72	C	0.70	C
	09.00 – 10.00	0.61	C	0.51	C
Siang	10.00 – 11.00	0.60	C	0.52	C
	11.00 – 12.00	0.71	C	0.68	C
	12.00 – 13.00	0.77	D	0.79	D
	13.00 – 14.00	0.73	C	0.75	D
	14.00 – 15.00	0.48	C	0.51	C
Sore	15.00 – 16.00	0.48	C	0.52	C
	16.00 – 17.00	0.76	D	0.64	C
	17.00 – 18.00	0.85	E	0.71	C
	18.00 – 19.00	0.88	E	0.76	D

Sumber : Data Lapangan, Februari 2007

b. Jam-jam sibuk volume lalu-lintas

Masalah utama yang terjadi pada kondisi lalu lintas jalan Sabang adalah pada jam-jam tertentu seperti pada pukul 07.00 sampai 09.00 pagi, 11.00 sampai dengan 14.00 siang, dan pukul 16.00 sampai 19.00 sore kondisi lalu lintas di jalan Sabang ramai dipenuhi oleh kendaraan-kendaraan yang ingin mengunjungi lokasi ini. Umumnya volume lalu-lintas jam-jam sibuk terpadat terjadi dari arah selatan (jalan Agus Salim arah selatan, jalan Wahid Hasyim arah barat dan timur) menuju arah utara (jalan Kebon Sirih arah barat dan timur) Ramainya kunjungan dari masyarakat yang sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi tersebut menyebabkan kepadatan lalu lintas pada

jalan Sabang sehingga terjadi kemacetan pada jam-jam tersebut.

Salah satu faktor penyebab derajat pelayanan jalan Sabang masuk dalam klasifikasi rata-rata (dari arah lalu-lintas utara dan selatan) C adalah hambatan samping (FCsf) jalan Sabang tersebut termasuk ke dalam klasifikasi tinggi dengan nilai 0,81 yaitu sudah terpakainya bahu jalan, seperti parkir, pedagang kaki lima dan pejalan kaki atau menunggu angkutan umum. Hal tersebut menimbulkan antrian kendaraan dan menimbulkan kemacetan sampai pada persimpangan jalan Wahid Hasyim.

2. Transit

Sepanjang jalan Sabang belum tersedia fasilitas transit untuk kendaraan umum. Kendaraan umum tersebut biasanya menaik, menurunkan dan menunggu penumpang di sembarang tempat sehingga menyebabkan gangguan kelancaran lalu lintas Tidak tersedianya fasilitas transit disebabkan karena kurangnya perhatian pemerintah terhadap aspek pemenuhan kebutuhan fasilitas transit pada jalan Sabang. Melihat pentingnya peran fasilitas transit, maka perlunya penyediaan terhadap fasilitas tersebut dimasa mendatang.

3. Parkir

Permasalahan utama yang terjadi pada aspek ini adalah keluar masuk kendaraan secara bersamaan untuk melakukan aktifitas parkir dari dua bahu jalan menyebabkan gangguan kelancaran lalu lintas pada jalan Sabang. Khususnya pada jam-jam sibuk seperti pada waktu makan siang aktifitas parkir menyebabkan antrian kendaraan sampai ke persimpangan jalan Wahid Hasyim. Fasilitas parkir jalan Sabang berkurang dayaampungnya karena beberapa pedagang kaki lima menggunakan lahan parkir tersebut untuk melakukan aktifitas perdagangan yaitu di depan Fuji Film Foto Bazar, Fuji Film Adiwarna, Ayam Goreng Priyangan, Dunkin Donuts, Bakmi Gang Kelinci, Robinson, Hoka-Hoka Bento, depan tanah kosong milik Pemda DKI Jakarta, American Grill, Nokia Global, Kampung Dalam 5, Duta suara dan DutyFree

4. Pelayanan Kendaraan Truk dan Darurat

Jalur khusus untuk pelayanan kendaraan truk dan kendaraan darurat sepanjang jalan Sabang belum tersedia. Aspek pelayanan tersebut tidak mengalami hambatan dan permasalahan

5. Sirkulasi Pedestrian

Penempatan gerobak, meja serta kursi oleh pedagang kaki lima dan sepeda motor diatas trotoar/pedestrian pada jalan Sabang menyebabkan terganggunya kenyamanan dan tersendatnya aksesibilitas pejalan kaki (di depan Artalex Foto Digital, Kantor Sekretariat Pengurus Besar Karate-Dojukai Indonesia, ATM BCA, DPP Pengacara Indonesia, Fuji Foto Bazar, Toko Buah Segar, Toko Bata, depan jalan Kampung Dalam 5, Duta Suara, Toko Sinar, Warung Ibu Wati, Rumah Makan Purnama, Sabang Jaya Wartel, Robinson, depan gedung tua seberang Robinson, Pixels, Dunkin Donut, Bakmi Gang Kelinci, Ayam Goreng Priyangan dan Restouran Emerald) , masalah tersebut menyebabkan beberapa pejalan kaki memilih untuk berjalan dipinggir jalan raya yang dapat membahayakan keselamatan jiwa pejalan kaki tersebut.

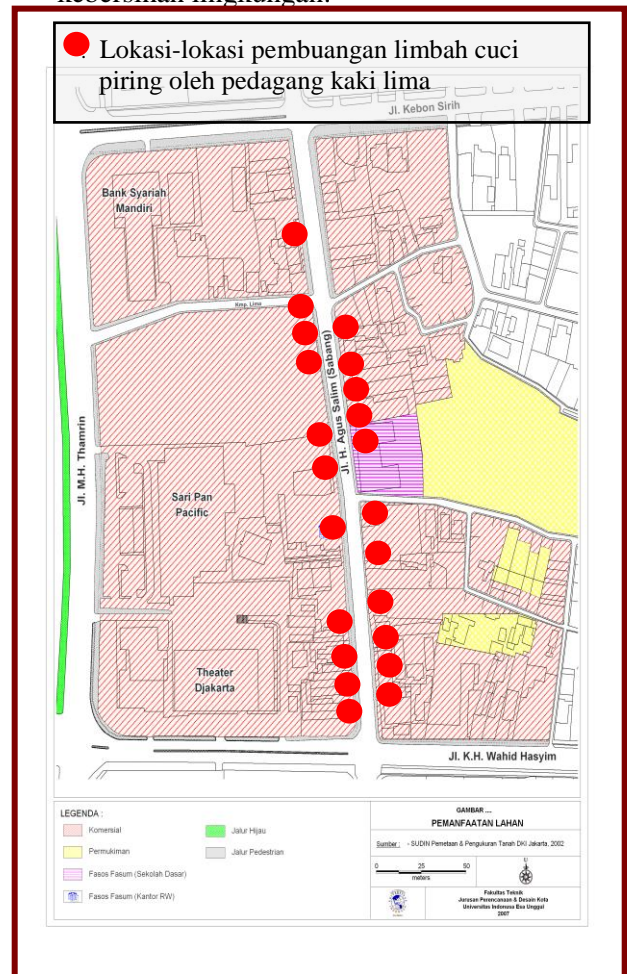
## 6. Utilitas

**Drainase**, Sepanjang jalan Sabang sudah dilengkapi saluran drainase menggunakan sistem tertutup tepat di bawah trotoar.

**Limbah Air Kotor**, Masalah utama yang terjadi pada aspek ini adalah pedagang kaki lima yang berjualan diatas trotoar dan lahan parkir umumnya membuang limbah cuci piring langsung diatas trotoar dan lahan parkir (pengerasannya terbuat dari paving blok), menyebabkan genangan air limbah dan polusi udara yaitu di depan (di depan Artalex Foto Digital, Kantor Sekretariat Pengurus Besar Karate-Dojukai Indonesia, ATM BCA, DPP Pengacara Indonesia, Fuji Foto Bazar, Toko Buah Segar, Toko Bata, depan jalan Kampung Dalam 5, Duta Suara, Toko Sinar, Warung Ibu Wati, Rumah Makan Purnama, Sabang Jaya Wartel, Robinson, depan gedung tua seberang Robinson, Pixels, Dunkin Donut, Bakmi Gang Kelinci, Ayam Goreng Priyangan dan Restouran Emerald) , masalah tersebut dapat mengganggu kebersihan lingkungan sekitar dan dapat merusak lapisan perkerasan lahan parkir pada jalan Sabang.

**Sampah**, Masalah utama yang terjadi pada aspek ini adalah disepanjang jalan Sabang tidak tersedia tempat sampah, sampah-sampah tersebut dibiarkan menumpuk sampai pagi hari, tumpukan sampah menimbulkan kesan kotor serta polusi udara dan mengganggu kebersihan (di depan Fuji Film Adiwarna, Ayam Goreng Priyangan, Dunkin Donuts, Bakmi Gang Kelinci, Robinson, Hoka-Hoka Bento, American Grill, Nokia Global, Kampung Dalam 5, Duta suara dan DutyFree). Apabila tidak ditangani dengan baik sampah-sampah yang sebagian besar dihasilkan dari

kegiatan pedagang kaki lima jalan Sabang tersebut dapat menyebabkan masalah kesehatan dan keindahan Belum tersedianya tempat sampah di sepanjang jalan Sabang disebabkan karena kurangnya perhatian pemerintah terhadap pemenuhan aspek kebersihan lingkungan.



kaki lima menyebabkan pedagang kaki lima menggunakan fasilitas listrik milik bangunan yang dekat dengan tempat pedagang tersebut berjualan (yaitu menyambung) kabel dengan kompensasi dari pemilik toko sebesar ± Rp 50.000 per bulan, Hal ini dapat menimbulkan arus pendek yang nantinya dapat menyebabkan bahaya kebakaran. Selain itu posisi penempatan tiang listrik ditengah-tengah trotoar mengganggu kelancaran dan kenyamanan pejalan kaki dan penyandang cacat karena berada berdekatan dengan *guing tile* Belum tersedianya jaringan listrik khusus bagi pedagang kaki lima di sebabkan karena kurangnya perhatian dari pemerintah terhadap aspek pemenuhan kebutuhan listrik bagi pedagang kaki lima.

**Telepon umum**, Fasilitas telepon umum sudah tersedia pada jalan Sabang (di samping Dunkin Donut dan di depan Toko Bata). Fasilitas tersebut dapat digunakan oleh masyarakat



umum namun satu diantara beberapa box (pelindung) telpon tidak dalam kondisi yang baik. Hilangnya sebagian box pelindung tersebut disebabkan karena kurangnya perhatian dan perawatan dari masyarakat sebagai pengguna dan pemerintah sebagai penyedia.

**Air Bersih,** Jaringan air bersih di sepanjang jalan Sabang khusus bagi para pedagang kaki lima belum tersedia, oleh sebab itu umumnya para pedagang kaki lima harus mengambil air bersih (untuk mencuci piring dan memasak air) dari tempat-tempat tertentu seperti kran air yang berada di lorong jalan sebelah toko Dunkin Donuts, bangunan tua seberang gedung Robinson, dan jalan Kampung Lima. Masalah tersebut disebabkan oleh kurangnya perhatian dari pemerintah terhadap aspek pemenuhan kebutuhan air bersih bagi pedagang kaki lima.

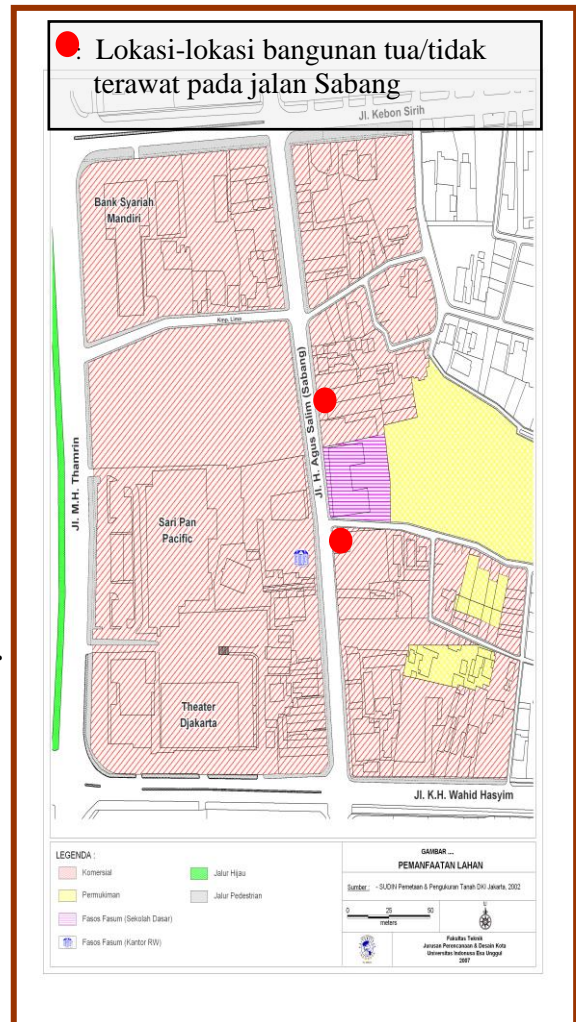
## 7. Kondisi Bangunan

Kondisi bangunan pada jalan Sabang umumnya baik dan terawat, namun beberapa bangunan tua (di seberang Robinson dan di samping RM. Padang Natrabu) tersebut belum mengalami pemugaran dan kondisinya telah rusak dan dipergunakan oleh pengemisdang sebagai tempat tinggal. Bangunan-bangunan tua tersebut menimbulkan kesan kumuh karena tidak terawat dan rawan kejahatan karena sering dipakai untuk berjudi oleh beberapa orang. Pada jalan Sabang juga terjadi penyimpangan pada aspek KDB (kondisi eksisting KDB rata-rata 80% - 100%, sedangkan peraturan pemerintah adalah 60%). Hal tersebut terjadi karena tidak adanya peraturan yang tegas dari pemerintah dalam pembangunan gedung-gedung di kawasan tersebut

## 8. Peraturan Tata Ruang yang Berlaku

Undang-undang Republik Indonesia No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang, Undang-undang Republik Indonesia No. 9 Tahun 1995 tentang usaha kecil, Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999, Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 432 Tahun 1995 dan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) umumnya membahas mengenai pengalokasian ruang bagi sektor informal atau pedagang kaki lima. Pedagang Kaki lima dapat melakukan aktivitas perdagangan pada tempat-tempat yang telah ditentukan oleh pemerintah daerah setempat. Namun peraturan atau undang-undang diatas tidak membahas dengan jelas mengenai hak dan kewajiban pedagang kaki lima seperti masalah luas lapak, lokasi tempat mereka berdagang, retribusi dan lain sebagainya

sehingga pedagang kaki lima menimbulkan berbagai masalah seperti kemacetan, sampah dan lain-lain



tujuan. Pada jalan Sabang hanya tersedia beberapa rambu seperti rambu untuk parkir (parkir serong) dan rambu jalur pejalan kaki.

**Penerangan,** Belum tersedianya penerangan khusus bagi pejalan kaki di sepanjang jalan Sabang sehingga mengurangi aspek kenyamanan, kelancaran dan keamanan pejalan kaki pada beberapa jalur pedestrian. Penerangan bagi pejalan kaki selama ini berasal dari lampu-lampu toko. Belum tersedianya penerangan khusus bagi pejalan kaki disebabkan karena kurangnya perhatian dari pemerintah terhadap aspek pemenuhan kebutuhan penerangan bagi pejalan kaki pada jalan Sabang. Penyediaan penerangan dapat meningkatkan kewaspadaan bagi pejalan kaki dalam melakukan perjalanan.

**Aksesori jalan,** Tersedia pada jalan Sabang saat ini hanya berupa lampu hias (di depan Bank Danamon, City Bank, Kampung dalam 5, American Grill, Optik Central) dan *guiding tile*, namun utilitas *guiding tile* tersebut

terhambat oleh penempatan tiang listrik dan kios-kios pedagang kaki lima yang ada di sepanjang jalan Sabang sehingga dapat menghambat aksesibilitas pejalan kaki dan para penyandang cacat. Penempatan tiang listrik dan guiding tile tidak diperhitungkan dengan baik sehingga penggunaannya tidak maksimal. Aksesori jalan termasuk didalamnya yaitu pohon, bollard dan canopy.

#### **10. Perawatan**

Kegiatan perawatan yang dilakukan selama ini pada kawasan jalan sabang oleh instansi terkait adalah kebersihan. Namun kegiatan tersebut hanya dilakukan pada pukul 4 pagi hari. Kebersihan dan keindahan Jalan Sabang berkaitan dengan masalah tidak tersedianya tempat sampah dan petugas kebersihan yang ditugaskan khusus untuk membersihkan kawasan jalan Sabang sehingga terjadi penumpukan sampah dan pembuangan air limbah disebarkan tempat oleh pedagang kaki lima pada sore sampai malam hari.

#### **Analisa Faktor Kebijakan**

Surat Keputusan Walikota Jakarta Pusat No 56 Tahun 2002 tersebut hanya melagalisasi kegiatan pedagang kaki lima Jalan Sabang pada malam hari saja. Permasalahan yang terjadi adalah pedagang-pedagang kaki lima tersebut melakukan aktifitas kegiatannya pada pagi, siang dan sore hari sehingga melanggar kebijakan yang telah diberlakukan oleh pemerintah kota Jakarta Pusat. Masalah tersebut terjadi karena kurangnya perhatian, pengawasan dan penegakan hukum dari pemerintah.

#### **Tipe Pedestrian Mall yang akan diterapkan di Jalan Sabang**

Berdasarkan hasil analisis dari tabel dibawah, maka pedestrian mall yang dapat diterapkan pada jalan Sabang adalah tipe semi mall, karena sesuai dengan karakteristik jalan Sabang (Semi mall berlokasi ditepi jalan-jalan utama menuju tempat-tempat dimana perdagangan eceran dilakukan dilokasi pusat kota dan Volume lalu-lintas serta parkir dikurangi sehingga dapat mengurangi kemacetan jalan Sabang).

Penentuan tipe pedestrian mal pada jalan Sabang dapat dilihat pada tabel 5

#### **Konsep Perencanaan dan Pengembangan Ruang Bagi Pedagang Kaki Lima Jalan Sabang**

konsep ini didasarkan oleh hasil analisis teori, analisis kebijakan, analisis eksisting serta analisis volume dan kapasitas jalan Sabang.

#### **Kesimpulan**

Setelah melakukan pengamatan, mengidentifikasi dan menganalisa masalah serta merumuskan perencanaan dan pengembangan ruang bagi pedagang kaki lima jalan Sabang, maka kesimpulan yang didapat adalah sebagai berikut :

1. Pedestrian Transit Mall dapat mereduksi kemacetan pada jalan Sabang.
2. Pedestrian Transit Mall dapat memiliki nilai ekonomis bagi pedagang kaki lima, pemilik toko, pihak swasta dan Pemerintah Daerah setempat.
3. Pedestrian Transit Mall dapat meningkatkan kualitas ruang jalan Sabang.
4. Jalur pedestrian yang ada pada Jalan Sabang saat ini belum mengakomodasikan seluruh kebutuhan pejalan kaki terutama para penyandang cacat.
5. Kurangnya koordinasi oleh Pemerintah Daerah setempat dalam hal penyediaan, pembiayaan dan perawatan terhadap fasilitas dan utilitas jalan dan tidak adanya sanksi yang tegas terhadap pelanggaran.

#### **Saran**

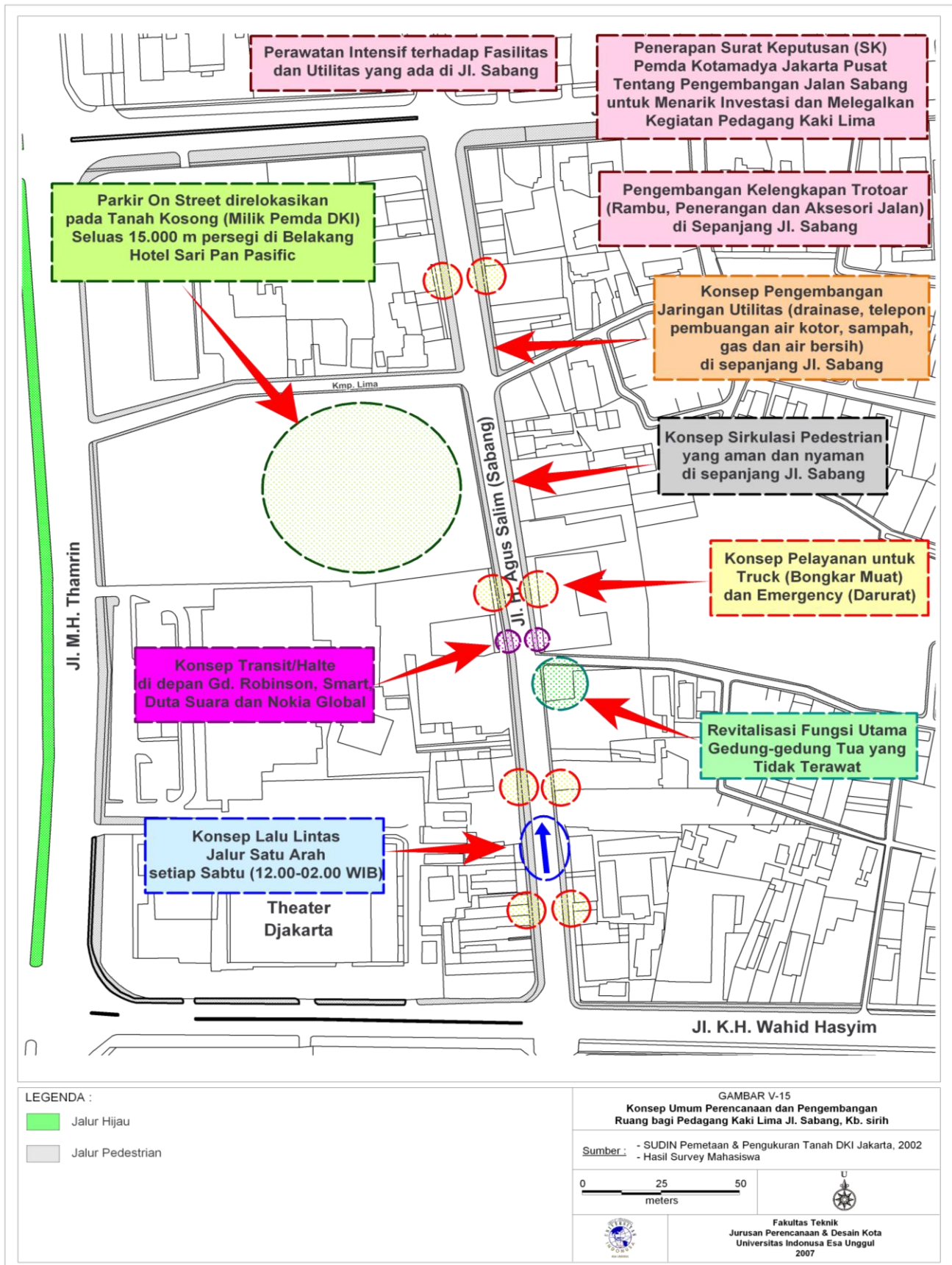
Berdasarkan kesimpulan diatas, maka saran yang diajukan penulis bagi pemerintah, swasta dan masyarakat adalah :

1. Peningkatan kerja sama antara pemerintah, swasta dan masyarakat dalam aspek perencanaan, pembiayaan dan pembangunan.
2. Peningkatan kesadaran hukum dan kesadaran berlalu-lintas bagi Stakeholder yang ada pada jalan Sabang.
3. Peningkatan peran serta masyarakat dalam aspek perawatan terhadap fasilitas dan utilitas yang pada jalan Sabang



No	Tipe Pedestrian	Eksisting Jalan Sabang	Analisa
1	Pedestrian Full Mall : Menutup jalan yang sebelumnya dipakai untuk lalu-lintas	Jalan Sabang adalah jalan kolektor sekunder dan merupakan <i>through way pass</i>	Tidak dapat diterapkan karena akan menimbulkan masalah lalu-lintas pada jalan-jalan disekitar jalan jalan Sabang
	Membangun jalan yang ditutup tersebut untuk plaza linier bagi pejalan kaki, membangun perkerasan atau pengaspalan baru pada lapisan permukaan menanam pohon-pohon di tiap-tiap tepian pedestrian menyediakan <i>street furniture</i> bagi pejalan kaki seperti bangku, air mancur dan lain sebagainya	Jalan Sabang adalah jalan dengan karakteristik Derajat Pelayanan rata-rata F (arus dipaksa, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, antrian panjang dan terjadinya kemacetan pada persimpangan	Tidak dapat diterapkan karena akan menimbulkan masalah lalu-lintas pada jalan-jalan disekitar jalan jalan Sabang (jalan Sabang berdampingan langsung dengan jalan Thamrin, jalan Kebon Sirih dan jalan Wahid Hasyim)
	Full mall harus mengupayakan keberlanjutan visual, menjadi salah satu ciri khas, dan dapat menciptakan citra baik dan rasa kenyamanan tempat di daerah perkotaan	Jalan Sabang merupakan jalan yang memiliki ciri khas dan memiliki nilai historis, masyarakat Jakarta umumnya mengenal jalan Sabang sebagai salah satu lokasi kunjungan wisata kuliner kaki lima	Dapat diterapkan karena meningkatkan kualitas dan kuantitas kegiatan pada jalan Sabang dan dapat meningkatkan jumlah kunjungan masyarakat ke jalan Sabang
2	Pedestrian Transit Mall : Dibangun dengan menyingkirkan lalu-lintas kendaraan pada sebuah jalan dimana dilakukan perdagangan eceran	Pada hari Sabtu, jalan Sabang menggunakan sistem 1 arah dari arah selatan menuju arah utara (dari jalan Wahid Hasyim menuju jalan Kebon Sirih) pada pukul 18.00 – 02.00	Tidak dapat diterapkan karena akan menimbulkan masalah lalu-lintas pada jalan-jalan disekitar jalan Sabang
	Jalan transit tersebut berfungsi sebagai tulang punggung perdagangan eceran pada pusat kota	Pemerintah Kota Jakarta Pusat mengeluarkan Surat Keputusan No. 56 tahun 2002 untuk mendukung kegiatan pedagang eceran/kaki lima sebagai salah satu tulang punggung kegiatan perdagangan di pusat kota	Dapat diterapkan karena meingkatkan pendapatan masyarakat dan pemerintah daerah serta dapat menjadi tujuan wisata kuliner Kota Jakarta Pusat.
	Parkir dilarang pada sisi jalan ( <i>on street</i> ), jalur untuk pejalan kaki diperluas dan memberikan citra unik bagi daerah pusat kota	Parkir merupakan hambatan samping, keluar masuk kendaraan dalam melakukan aktivitas parkir menimbulkan antrian dan gangguan kelancaran lalu-lintas, jalan Sabang merupakan citra unik bagi daerah perkotaan karena memiliki nilai historis dan dikenal sebagian besar masyarakat kota Jakarta	Dapat diterapkan karena mereduksi kemacetan dan memperlancar arus lalu-lintas serta dapat menjadi daya tarik bagi masyarakat kota Jakarta pada umumnya
	Disepanjang mall ini termasuk didalamnya pedagang eceran, perkantoran, perhotelan, hiburan dan perumahan	Disepanjang Jalan Sabang terdapat pedagang kaki lima, perkantoran, perhotelan, hiburan dan perumahan	Dapat diterapkan karena sesuai dengan karakteristik jalan Sabang
3	Pedestrian Semi Mall : Volume lalu-lintas dan parkir dikurangi	Jalan Sabang mengadopsi parkir <i>on street</i> , keluar masuk kendaraan dalam melakukan aktivitas parkir menyebabkan antrian kendaraan	Dapat diterapkan karena parkir merupakan faktor utama penyebab kemacetan di jalan Sabang yang tinggi dengan nilai 0,81
	Jalan bagi pejalan kaki ditingkatkan dengan perkerasan, penambahan pohon, <i>street furniture</i> , bangku, lampu dan rambu-rambu serta fasilitas kenyamanan lainnya yang memberikan keserasian Visual	Jalan Sabang perkerasannya dalam kondisi yang cukup baik, namun belum tersedia pohon di sisi jalannya, belum tersedia bangku, dan lampu serta rambu-rambu bagi pejalan kaki (rambu-rambu penunjuk arah dan letak fasilitas di jalan Sabang)	Dapat diterapkan karena akan menambah kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pejalan kaki dan penyandang cacat
	Semi mall berlokasi ditepi jalan-jalan utama menuju tempat-tempat dimana perdagangan eceran dilakukan dilokasi pusat kota	Tipe jalan Sabang adalah kolektor skunder, jalan Sabang bersebelahan dengan jalan Thamrin (jalan utama), di sepanjang jalan Sabang terdapat pedagang kaki lima	Sesuai dengan karakteristik jalan Sabang, karena jalan Sabang berlokasi di tepi jalan-jalan utama dilokasi pusat kota
	Elemen-elemen pada semi mall dapat memperkuat ciri khas jalan dan menciptakan citra baru bagi daerah perkotaan	Elemen-elemen yang terdapat pada jalan Sabang dalam aspek fasilitas dan utilitas kualitas dan kuantitasnya masih kurang.	Dapat diterapkan karena bermanfaat bagi pejalan kaki dan penyandang cacat dan dapat meningkatkan pendapatan masyarakat dan Pemerintah daerah

## Konsep Umum Perencanaan dan Pengembangan Ruang bagi Pedagang Kaki Lima Jl. Sabang, Kb. Sirih



**Daftar Pustaka**

- Danisworo, M. *Teori Perancangan Urban*. Bandung : ITB, 1991.
- Manning Chris - Noer Efendi Tadjuddin (penyunting), *Urbanisasi, Pengangguran, dan Sektor Informal di Kota*.
- Sujarto Djoko, *Beberapa Pengertian Tentang Perencanaan Fisik*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, 1985.
- Rubenstein M Harvey, *PEDESTRIAN MALLS, SRTEETCAPES, AND URBAN SPACES*, Wilmington, Delaware, Juni, 1992
- T.G. Mc Gee. Hawkers, *Selected South-East Asian Cities, "The Comparative Research Study Outline, Finding and Policy Recommendations, International Development Research Centre (IDRC)*, Canada, 1975
- Kamus Tata Ruang*, Dinas PU RI
- Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi Kedua, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Balai Pustaka, 1991.
- Priyambada Agung, *Menyikapi Pedagang Kaki Lima*, Info URDI Volume 12, Juli-Desember 2001
- Soegijoko R Savitri, *Dampak Sitem Subkontrak Terhadap Sektor Informal Perkotaan*, Info URDI Volume 12, Juli-Desember 2001
- Fakultas Teknik UNPAR, *Mengenali Potensi Pedagang Kaki Lima sebagai Unsur Pembangun dalam Pengembangan Bandung Kota Indah*, Laporan Seminar, , April, 1980
- Hutauruk, Roulina. *Studi Penataan Kawasan Pejalan Kaki di Pusat Kota Bandung Dengan Alternatif Pedestrian Mall*. Tugas Akhir, Jurusan Teknik Planologi. Bandung : ITB, 1998.