

DESAIN PENATAAN KORIDOR PEDESTRIAN UTAMA KAWASAN PERDAGANGAN PASAR BARU

David Nicodemus¹⁾, Steven Verdianta²⁾, Yensen Febrian³⁾, Carolina⁴⁾

¹⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro

Email: david.nicodemus248@gmail.com

²⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro

Email: verdiantas@gmail.com

³⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro

Email: yensenfebrian@gmail.com

⁴⁾ Fakultas Teknik, Universitas Agung Podomoro

Email: carolina.setiawan@podomorouniversity.ac.id

ABSTRAK

Kawasan Pasar Baru merupakan sebuah kawasan perdagangan yang berada di tengah pusat Kota Jakarta tidak hanya memiliki nilai penting di dalam perekonomian, melainkan juga perkembangan tata ruang Kota Jakarta. Hal ini tercipta karena sejak dulu Kawasan Pasar Baru telah memiliki aksesibilitas yang sangat baik. Seiring dengan perkembangan Kota Jakarta, aksesibilitas ini juga semakin tinggi dengan adanya beragam transportasi publik melintasi area tersebut. Secara arsitektur, Kawasan Pasar Baru memiliki gaya arsitektur perpaduan dari beberapa budaya sehingga menciptakan suatu nilai arsitektur yang indah untuk dilihat maupun dirasakan. Keberagaman ini berasal dari variasi latar belakang para pedagang yang beragam, baik Tionghoa, India, Belanda dan juga Pribumi. Hal ini membuat Kawasan Pasar Baru menjadi unik dan memikat para wisatawan. Saat ini, Pasar Baru menjadi salah satu pusat perdagangan *fashion* terbesar di Ibukota dengan nilai sejarah maupun budaya yang sangat tinggi. Sayangnya pada beberapa elemen infrastruktur kota, Kawasan Pasar Baru masih memiliki beberapa permasalahan. Beberapa contohnya adalah ketersediaan pedestrian dan alur sirkulasi kendaraan bermotor yang tidak teratur. Hal ini tentunya menjadi salah satu hambatan di dalam perkembangan kawasan secara keseluruhan. Melihat permasalahan tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk membuat proposal desain penataan infrastruktur di Kawasan Pasar Baru, secara spesifik akan melihat pada *axis* koridor pedestrian utama Kawasan Perdagangan Pasar Baru. Koridor ini nantinya akan didesain untuk memenuhi standar infrastruktur koridor perdagangan dengan tambahan elemen desain arsitektural, berupa *redesign* atap, fasad komersial, plaza, dll; sebagai penguat identitas kawasan yang sudah menjadi ciri khas Kawasan Pasar Baru. Dengan adanya penataan baru ini, diharapkan kenyamanan dan minat masyarakat dapat meningkat sehingga Kawasan Pasar Baru ini dapat terus bertahan.

Keywords: Kawasan Pasar Baru, Pusat Perdagangan, Perkembangan Kota, Keberagaman Budaya.

1. PENDAHULUAN

Pasar Baru merupakan kawasan yang dikenal dengan aktivitas perdagangan terletak di pusat kota Jakarta tepatnya di Kelurahan Pasar Baru, Sawah Besar, Jakarta Pusat. Setiap harinya, Pasar Baru mulai padat dikunjungi setiap jam 09.00 sampai 18.00

WIB dan banyak aktivitas jual beli yang diwadahi oleh kawasan Pasar Baru ini.

Pasar Baru mulanya dibangun untuk melengkapi dua pasar besar yang sudah ada sebelumnya, yaitu Pasar Senen dan Pasar

Tanah Abang. Kedua pasar tersebut dibangun pada sekitar tahun 1730-an (Hanifah, 2018).

Kawasan Pasar Baru mulai didirikan pada tahun 1820. Nama Pasar Baru berasal dari Bahasa Belanda, yaitu *Passer* yang berarti Pasar dan *Baroe* berasal dari kata *Brug* yang berarti jembatan. Pasar Baru menggunakan nama “jembatan” karena untuk menuju pasar ini kita harus menyeberangi sebuah jembatan. Tapi karena orang Indonesia sulit untuk mengucapkan Bahasa Belanda '*Brug*' oleh karena itu jadi *Baroe* yang ditulis dengan ejaan lama (Pamanis, 2018).



Gambar 1. Pintu Masuk Jembatan Pasar Baru 19th - Century (Melissa, 2018)



Gambar 2. Detail Arsitektur Tionghua (Melissa, 2018)

Saat ini, kondisi Pasar Baru tidak jauh berbeda dari tahun 1820, baik dari segi fungsi maupun dalam aspek pedagang. Perpaduan budaya Tionghoa dan Islam cukup kental di Pasar Baru, mengingat para pedagang Tionghoa dan Pribumi mendominasi kawasan perdagangan ini. Hal ini juga tercermin pada gaya arsitektur bangunan yang bercirikan ornamen Tionghoa.



Gambar 3. Batas Kawasan Pasar Baru (Analisa Pribadi)

Secara aksesibilitas, kawasan ini tergolong strategis. Kawasan ini terhubung langsung dengan jalan-jalan primer yaitu, Jl. Samanhudi (Utara), Jl. Gn Sahari Raya (Timur), Jl. Dr. Sutomo (Selatan), Jl. Ir. H. Juanda 1 (Barat). Pada area sekitar kawasan perdagangan, Kawasan Pasar Baru juga dikelilingi oleh kawasan perumahan mengengah ke atas, bangunan pemerintahan, dan juga fasilitas publik lainnya.



Gambar 4. Akses Jalan di depan Gerbang Pasar Baru (Haryono, 2017)

Salah satu daya tarik dari kawasan ini adalah keberadaan toko-toko yang sudah ada sejak dulu. Adapun gerai toko yang masih bertahan sampai sekarang adalah Toko Sepatu Sin Lie Seng (1943), Toko Kompak, Bakmi Aboen, Bakmi Gang Kelinci (1957), Toko Kain Bombay (1951), Toserba Lee Ie Seng (1873), Apotek Kimia Farma, toko

perabot rumah tangga Melati, toko jam Tjung-Tjung, dan toko kacamata Seis (Tjun Lie). Penjahit jas yang dikenal pesan hari itu langsung jadi adalah Isardas, Hariom, dan Gehih, dan toko kain Bombay dan Lilaram untuk wanita (Pamanis, 2018).



Gambar 5. Toko Harioms & Toko Lee Ye Seng
Sumber: google images, 2018

Sebagai gambaran, walaupun saat ini Pasar Baru masih menjadi kawasan perdagangan, tetapi kawasan ini sudah tidak seramai dulu. Perubahan signifikan ini terjadi ketika pertokoan *modern* dan pusat perbelanjaan (*mall*) semakin berkembang dan merajalela di Jakarta. Hal ini membuat minat masyarakat mulai berkurang untuk datang ke Pasar Baru. Satu hal yang masih bertahan adalah keberadaan wisatawan asing yang masih tertarik untuk datang karena nilai sejarah, budaya dan keunikan ruang di sana.

Dari paparan di atas, terlihat adanya penurunan minat masyarakat terhadap keberadaan Kawasan Pasar Baru, walaupun dengan segala potensinya yang ada. Kesadaran masyarakat lokal terhadap arti sejarah, budaya, dan nilai sebuah kawasan masih lebih rendah daripada wisatawan asing. Hal ini menghadirkan tantangan tersendiri bagi kawasan tersebut untuk memperbaiki diri agar dapat menarik minat yang lebih tinggi dari masyarakat lokal serta wisatawan asing untuk mau datang dan berbelanja di Kawasan Pasar Baru.

Melihat potensi dan permasalahan yang terdapat di Kawasan Perdagangan Pasar Baru, penelitian ini bertujuan untuk

menganalisa elemen-elemen infrastruktur dan arsitektural apa saja yang penting dan perlu untuk diperbaiki. Agar kedepannya minat masyarakat dan wisatawan untuk mengunjungi Kawasan Pasar Baru dapat meningkat. Harapannya adalah dengan meningkatnya minat tersebut, maka Kawasan Pasar baru dapat bertahan dan terus berkembang. Penelitian ini memilih *axis* koridor pedestrian utama Kawasan Pasar Baru sebagai objek mikro penelitian, dengan pertimbangan nilai sejarah, budaya, dan ekonomi yang terkandung di dalamnya.

2. KAJIAN TEORI

Dari paparan yang telah disampaikan pada latar belakang, terlihat adanya kebutuhan penataan kawasan agar dapat membangun identitas kawasan sekaligus memiliki daya tarik baru yang sesuai dengan minat masyarakat dan wisatawan saat ini. Tantangan terbesar dari Kawasan Pasar Baru sebagai pusat perdagangan adalah keberadaan pusat perbelanjaan *modern*.

Sebagai acuan untuk membuat ide desain yang baru, ada beberapa teori dan preseden yang digunakan. Teori yang digunakan terkait dengan teori wilayah, teori infrastuktur, serta teori pusat perbelanjaan. Adapun beberapa preseden yang akan dibahas adalah beberapa contoh kasus serupa yang keberadaannya dinilai cukup berhasil hingga saat ini.

Wilayah

Wilayah adalah suatu daerah yang terdapat manusia dan juga alam, yang dibatasi oleh batasan administratif yang sesuai dengan undang-undang yang berlaku di negara tersebut (UU No. 26 tahun 2007).

Perencanaan Wilayah itu sendiri lebih fokus berbicara tentang pembangunan ruang sedangkan perkembangan wilayah lebih dititik-beratkan pada sektor ekonomi. Mengenal wilayah dapat dilakukan dengan

menggali potensi, kendala sampai masalah yang ada. Dengan menggunakan asas desentralisasi yang bertujuan untuk pembangunan wilayah dan harus ada perpaduan antara sektoral atau lembaga.

Perencanaan Sektoral lebih fokus pada aspatial bukan keruangan dimana ruang lingkungannya terdiri dari pertanian, industri, pertambangan, listrik, air, perdagangan dan jasa, keuangan dan perbankan. Dengan menggunakan asas dekonsentrasi (*top down*) yang bertujuan untuk pengembangan daerah (Lau, Aji, Handaka, 2013).

Infrastruktur

Pengertian Infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas yang disediakan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan masyarakat untuk publik, seperti sumber air, energi listrik, tempat pembuangan, transportasi dan juga fasilitas-fasilitas yang menjunjung kegiatan sosial dan ekonomi suatu negara. Sehingga bisa dibilang bahwa infrastruktur merupakan wujud fisik yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (*American Public Works Association, 1974*).

a. Sistem Infrastruktur

Sistem infrastruktur dapat diartikan sebagai dasar dari sistem struktur fasilitas yang berguna untuk ekonomi dan kehidupan sosial masyarakat (Law, 2016).

Pengelompokan sistem infrastruktur dapat dibedakan menjadi (Grigg, 2000 dalam Kodoatie, R.J., 2005):

- Grup keairan
- Grup distribusi dan produksi energi
- Grup komunikasi
- Grup transportasi (jalan, rel)
- Grup bangunan
- Grup pelayanan transportasi (stasiun, terminal, bandara, pelabuhan, dll)
- Grup pengelolaan limbah

b. Komponen Infrastruktur

Komponen-komponen di dalam infrastruktur menurut APWA (*American Public Works Association, 1974*) adalah:

- Sistem penyediaan air: waduk, penampungan air, transmisi dan distribusi, fasilitas pengolahan air (*water treatment*)
- Sistem pengelolaan air limbah: pengumpul, pengolahan, pembuangan, daur ulang
- Fasilitas pengelolaan limbah padat
- Fasilitas pengendalian banjir, drainase dan irigasi
- Fasilitas lintas air dan navigasi
- Fasilitas transportasi: jalan, rel, bandar udara (termasuk tanda-tanda lalu lintas dan fasilitas pengontrol
- Sistem transit publik
- Sistem kelistrikan: produksi dan distribusi
- Fasilitas gas alam
- Gedung publik: sekolah, rumah sakit
- Fasilitas perumahan publik
- Taman kota sebagai daerah resapan, tempat bermain termasuk stadion
- Komunikasi
- Sedangkan menurut P3KT, komponen-komponen infrastruktur antara lain:
 - Perencanaan kota
 - Peremajaan kota
 - Pembangunan kota baru
 - Jalan kota
 - Air minum
 - Drainase
 - Air limbah
 - Persampahan
 - Pengendalian banjir
 - Perumahan
 - Perbaikan kampung
 - Perbaikan prasarana kawasan pasar

- Rumah sewa

Dilihat dari *input - output* bagi penduduk, komponen-komponen tersebut dapat dikelompokkan menjadi tiga karakteristik, yaitu:

- Komponen yang memberi input kepada penduduk. Jenis infrastruktur yang termasuk dalam kategori ini adalah prasarana air minum dan listrik
- Komponen yang mengambil output dari penduduk. Jenis infrastruktur yang termasuk dalam kelompok ini adalah prasarana drainase/pengendalian banjir, pembuangan air kotor/sanitasi, dan pembuangan sampah.
- Komponen yang dapat dipakai untuk memberi input maupun mengambil output. Jenis infrastruktur yang termasuk dalam kelompok ini meliputi: prasarana jalan dan telepon.

Pusat Perbelanjaan

Pusat perbelanjaan adalah kumpulan bangunan komersial yang dikelompokkan menjadi satu tempat yang diatur sedemikian rupa untuk dikembangkan untuk menjadi satu operasi dan juga berhubungan area, luas, lokasi dari tempat tersebut (Diana, 2012).

Pengertian yang lain menyebutkan, pusat perbelanjaan adalah suatu tempat kegiatan pertukaran dan distribusi barang dan jasa yang bercirikan komersial, melibatkan waktu dan perhitungan khusus dengan tujuannya adalah memetik keuntungan. (Victor, 1973).

Secara umum pusat perbelanjaan mempunyai pengertian yang mendefinisikan suatu wadah dari kumpulan bangunan-bangunan komersial yang dapat menghidupkan lingkungan, aktivitas, dan kota dengan cara menjadi tempat untuk kegiatan berbelanja dan juga tempat untuk berkumpul dan juga beraktivitas.

a. Klasifikasi Pusat Perbelanjaan

- Berdasarkan Bentuk Fisik

Pusat perbelanjaan dapat digolongkan dalam tujuh bentuk (Beddington, 1982), yaitu:

- *Shopping Street*: Area jual-beli yang bentuk toko/penjualnya berderet
- *Shopping Center*: Area jual - beli yang berbentuk kompleks, yang terdiri dari berbagai macam stan toko
- *Shopping Precint*: Komplek pertokoan yang menghadap ke ruang terbuka dimana bebas dari kendaraan lalu lalang.
- *Department Store*: Area jual - beli yang besar, terdiri dari beberapa lantai yang menjual berbagai macam barang.
- *Supermarket*: Area jual - beli yang menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari yang menjalankan sistem *self service*.
- *Department Store dan Supermarket*: Gabungan antara kedua jenis pusat perbelanjaan di atas.
- *Superstore*: Area jual-beli satu lantai, menjual berbagai macam barang kebutuhan dengan sistem *self service*.

- Berdasarkan Sistem Jual Beli (Beddington, 1982):

- Pusat grosir: Area jual-beli yang menjual barang dalam kuantitas yang banyak, biasanya penjual hanya memajang barangnya sebagai contoh jual, sisa barangnya yang lain terdapat di gudang.
- Area penjualan eceran (*retail*): Area jual-beli yang menjual barang dalam kuantitas yang kecil atau biasa disebut eceran. Sistem eceran sangat fleksibel, bahkan harga jual dapat di negosiasi.

Studi Preseden

a. Kawasan Bugis

Kawasan Bugis merupakan kawasan yang terletak di bagian tenggara Negara Singapura. Kawasan ini terdiri dari berbagai macam fungsi bangunan yang berbeda-beda mulai dari *vertical residential*, *landed residential*, komersial, rumah sakit, dan area hijau publik yang digunakan untuk tempat berkumpul dan interaksi masyarakat sekitar Bugis.



<ul style="list-style-type: none"> Komersial Penginapan Edukasi 	<ul style="list-style-type: none"> Tempat Ibadah Residensial Rumah Sakit
--	--

Gambar 6. Zonasi Peruntukan Bangunan di Kawasan Bugis

Sumber: Analisa Pribadi

Kawasan Bugis juga dikenal sebagai kota pelabuhan. Pada tahun 1829, Bugis merupakan sebuah komunitas dari masyarakat Bugis dan Makassar yang melakukan aktivitas perdagangan melalui jalur laut.



Gambar 7. Peta Kawasan Bugis
Sumber: Wikivoyage.org, 2018

Kawasan Bugis terbentuk sekitar tahun 1950-1980an, di mana mulai dikenal

sebuah tempat dengan nama Bugis Street. Hingga saat ini, Kawasan Bugis Street telah berkembang menjadi pusat jual beli barang dengan harga yang sangat terjangkau (kisaran 1\$ hingga 10\$), dan terdiri dari makanan, perhiasan, obat-obatan, dll. Mengingat lokasinya yang sangat strategis, saat ini telah dibangun sebuah pusat perbelanjaan bernama Bugis+ dan juga beberapa toko lainnya, yang didukung dengan keberadaan stasiun MRT.

Infrastruktur dalam Kawasan Bugis dirancang sedemikian rupa, sehingga dapat memberikan dampak efisiensi dan efektivitas dalam mobilitas manusia untuk bergerak dari satu titik ke titik lainnya. Kawasan Bugis juga memiliki berbagai macam identitas bersejarah di dalamnya seperti Victoria Street, Arab Street, Haji Lane yang dijadikan sebagai *tourist attraction*.

Bugis kini telah dikenal secara internasional dengan aktivitas perdagangannya (*shopping-street*) yang pusatnya berada di Bugis Street dan Bugis Junction. Dengan akses jalan Victoria St. sebagai aksis utamanya (Ho, 2013).

b. Takeshita Dori Street



Gambar 8. Suasana Pintu Masuk Takeshita Street
Sumber: google images, 2018

Jalan Takeshita Dori terletak di Harajuku, Tokyo, Jepang. Merupakan distrik perbelanjaan dengan panjang 350 meter. Jalan pedestrian ini dilengkapi dengan sejumlah toko yang terdiri dari cafe dan

restoran yang mendominasi, serta keberadaan toko - toko fashion.



Gambar 9. Analisa Cafe & Restoran
Sumber: Analisa Pribadi

Keunikan dari distrik perbelanjaan ini adalah budaya Harajuku yang ada di daerah ini. Budaya Harajuku sebenarnya bukanlah sebuah budaya yang turun temurun, melainkan gaya atau *style* pakaian unik yang dikenakan oleh anak muda disana saat berkunjung ke Takeshita Dori.



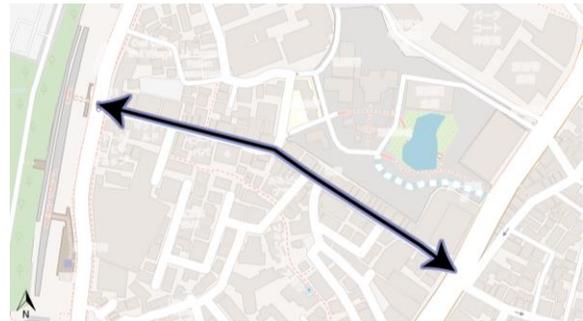
Gambar 10. Harajuku Style
Sumber: google images, 2018

Jalan Takeshita Dori adalah jalan yang paling dekat dengan Stasiun Harajuku di jalur JR Timur Yamanote. Di jalan Takeshita Dori tidak terdapat tempat parkir, karena jalanan dipenuhi oleh kompleks pertokoan dan dipadati oleh pengunjung sehingga jika ingin parkir, pengunjung harus mencari sendiri tempat parkir berbayar.



Gambar 11. Analisa Transportasi Umum
Sumber: Analisa Pribadi

Untuk akses masuk utama, Takeshita street memiliki 2 akses masuk, yaitu dari pintu timur Meiji Dori dan dari pintu barat tepatnya depan pintu masuk stasiun Harajuku. Di sepanjang jalan Takeshita, terdapat gang - gang kecil yang merupakan akses kecil bagi penduduk lokal.



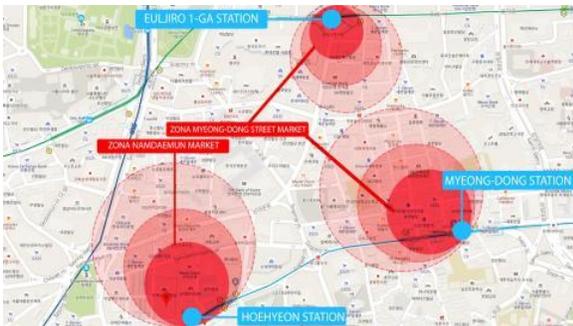
Gambar 12. Akses jalan masuk Takeshita Dori
Sumber: Analisa Pribadi

c. Myeongdong

Myeongdong atau Myongdong adalah sebuah permukiman di kota Seoul (dong) di divisi administratif Jung-gu, berlokasi antara Chungmuro, Euljiro, dan Namdaemun-ro. Wilayahnya mencakup 0,91 km² dengan populasi 2.986 jiwa, dan sebagian besar wilayahnya adalah distrik komersial dan bisnis (tourkorea.net, 2018).



Gambar 13. Suasana Namdaemun
Sumber: google images, 2018



Gambar 14. Zonasi Kepadatan dan Stasiun di Myeongdong
Sumber: Analisa Pribadi

Myeongdong terkenal dengan kawasan perbelanjaannya yang memiliki bermacam-macam toko yang menjual barang-barang yang variatif dari harga yang sedang sampai yang mahal.

Myeongdong juga sering dijadikan sebagai pusat perdagangan fashion, dan anak-anak muda selalu menjadikan Myeongdong sebagai pusat aktivitas malam di Seoul. Salah satu keunikan dari kawasan Myeongdong ini adalah kawasan yang berbelanja bergaya *City Walk* dimana setiap jalan yang ada disana memiliki toko-toko yang menjual berbagai macam produk secara berderet rapi.

Di kawasan ini hampir tidak ada lahan parkir untuk mobil, karena mereka sangat memanfaatkan setiap meter tanah yang ada untuk *walkable path*. Dan dengan adanya kereta bawah tanah yang sudah banyak stasiunnya dan strategis menyebabkan orang Korea lebih memilih

menggunakan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi.

Selain itu terdapat tempat yang paling terkenal di kawasan Myeongdong dengan aktivitas malamnya yaitu Namdaemun Market. Namdaemun Market terkenal karena jam aktifnya di malam hari pada jam 11:00 pagi sampai jam 03:00 pagi di hari berikutnya.

Namdaemun Market juga dikenal sebagai pasar yang menjual berbagai macam barang-barang, namun dengan harga yang terjangkau.



Gambar 15. Suasana Namdaemun
Sumber: google images, 2018

4. METODE PENELITIAN

Untuk mendukung tercapainya tujuan dari penelitian ini, maka penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Adapun tahapan pengerjaannya terdiri dari:

- *Literature Online Study*, dengan menggunakan informasi dari internet untuk kajian teori dan studi preseden. Dari kajian teori dan studi preseden, didapatkan informasi mengenai elemen pembentuk wilayah dan pembentuk identitas wilayah beserta komponen infrastruktur pembentuk ruang kota.

Teori-teori ini kemudian diverifikasi melalui beberapa preseden yang dianggap relevan berupa koridor pedestrian dengan fungsi perdagangan. Dari ketiga preseden, didapat beberapa

masukkan mengenai elemen infrastruktur dan arsitektural yang dapat ditambahkan untuk membentuk karakter maupun keunikan dari kawasan agar dapat menyesuaikan dengan *trend* masyarakat saat ini.

- Studi Lapangan, tim penelitian mengunjungi Kawasan Pasar Baru untuk menganalisa aktivitas dan rutinitas masyarakat, serta kualitas ruang perkotaan yang ada di Pasar Baru. Dari hasil analisa, akan dibuat pemetaan titik permasalahan yang akan menjadi area intervensi desain penataan. Selain itu juga dibuat konsep penataan kawasan yang sesuai dengan sejarah kawasan, citra Kawasan Pasar Baru saat ini dan di masa yang akan datang.
- *Mapping*, dari hasil analisa di lapangan, dibuat pemetaan tata guna lahan, *solid-void*, sirkulasi kendaraan, pola aktivitas dan persebaran masyarakat, persebaran toko komersial, serta lokasi bangunan cagar budaya. Dari hasil pemetaan kemudian disimpulkan permasalahan yang ada serta zonasi area intervensi yang harus dilakukan.

5. HASIL & PEMBAHASAN

Analisa tapak yang digunakan di dalam penelitian ini terbagi menjadi dua bagian. Analisa yang pertama adalah analisa makro untuk melihat kondisi kawasan dan area di sekitarnya. Yang kedua adalah analisa mikro untuk melihat kualitas ruang secara detail untuk dilakukan intervensi desain.

Dari hasil analisa makro, berdasarkan diagram *solid void* dibawah ini, dapat dilihat bahwa masih ada beberapa area yang belum terbangun, dan dari segi kepadatan wilayah, area Pasar Baru dan Kawasan Perdagangan Pasar Baru dinilai belum terlalu padat.



Gambar 16. Figure Ground Kawasan Pasar Baru yang menunjukkan solid dan void.
Sumber: Analisa Pribadi

Secara tata guna lahan, Kawasan Pasar Baru didominasi oleh daerah padat komersial, terutama untuk sektor perdagangan. Pusat aktivitas Perdagangan tersebar di sepanjang Jalan Pasar Baru sendiri, yang menjual beragam kebutuhan masyarakat.



	Pelayanan Umum
	Zona Campuran

Gambar 17. Zona Komersial Mendominasi Peruntukan Kawasan Pasar Baru
Sumber: Analisa Pribadi

Jika dilihat dari segi aksesibilitas, Kawasan Pasar Baru memiliki 2 pintu masuk utama yang terhubung dengan jalan arteri (sisi selatan-utara). Dari segi kemudahan, sisi utara menjadi lebih strategis karena

terhubung langsung dengan Halte Pasar Baru yang merupakan tempat pemberhentian bus. Selain itu, stasiun kereta api Juanda juga dapat dijangkau dengan berjalan kaki karena hanya berjarak sekitar 300 meter.



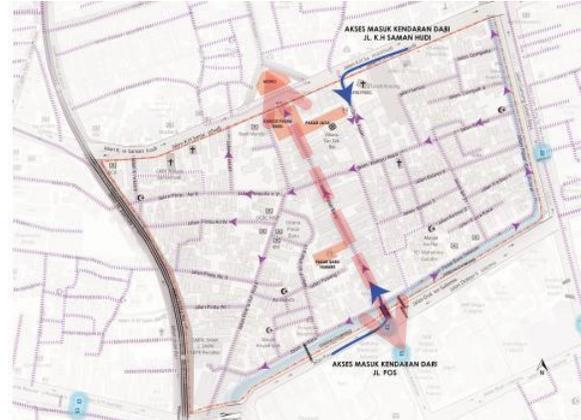
Gambar 18. Suasana dari Halte Pasar Baru
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Sedangkan untuk pintu masuk selatan, saat ini baru memiliki tempat perhentian/ *drop off* kendaraan pribadi, serta jaringan mikrolet lokal.



Gambar 19. Foto Suasana Keramaian Pintu Selatan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

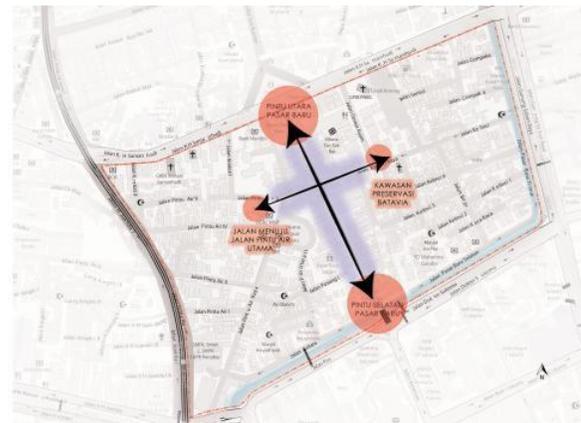
Untuk parkir kendaraan, saat ini kendaraan bermotor baik mobil dan motor parkir secara sembarangan di sepanjang jalan. Hal ini tidak hanya mengganggu kenyamanan para pejalan kaki, tetapi juga menimbulkan kemacetan di sekitar Kawasan Pasar Baru.



Arah Sirkulasi Kendaraan
Zona Parkir Kawasan Pasar Baru

Gambar 20. Sirkulasi Kendaraan, Parkir, dan Manusia
Sumber: Analisa Pribadi

Pasar baru saat ini memiliki 2 pintu masuk utama, yaitu pintu masuk dari jalan Dr. Sutomo (pintu masuk selatan) dan jalan Samanhudi (pintu masuk utara). Selain itu, di pertengahan Jalan Pasar Baru, terdapat perempatan yang menjadi salah satu pusat aktivitas para pengunjung.

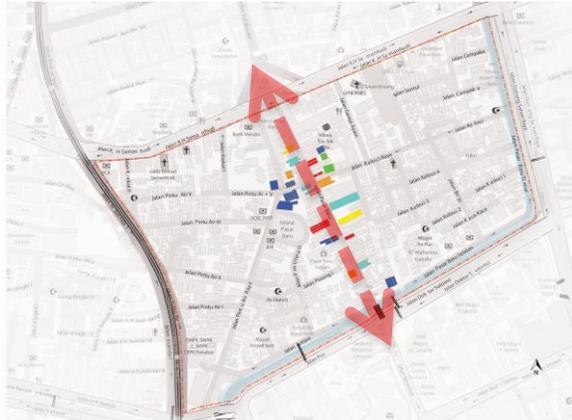


Nodes Kawasan Pasar Baru

Gambar 21. Analisa Aksis dan Aktivitas
Sumber: Analisa Pribadi

Seperti yang kita ketahui, dari Jalan Pasar Baru sekarang masih terdapat banyak bangunan pertokoan yang sudah berdiri lama dan melegenda secara turun temurun. Rata-rata kebanyakan toko yang sudah berdiri

lama berjualan tekstil, kacamata, arloji, sepatu, toserba. Sudah umum bahwa masyarakat yang mencari kebutuhan fashion dan tekstil selalu berkunjung ke Pasar Baru untuk melengkapi kebutuhan mereka.



 Toko Tekstil	 Toko Jam
 Toko Toserba	 Toko Sepatu
 Toko Kuliner	 Toko Kacamata

Gambar 22. Analisa Toko yang Sudah Berdiri Sejak Zaman Batavia

Sumber: Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, 2014

Secara arsitektur sendiri, bangunan-banguna tersebut juga memiliki gaya arsitektur khas yang merupakan kombinasi dari budaya Tionghoa dan pribumi. Hal ini membuat harus dilakukannya preservasi pada bangunan-bangunan tersebut. Preservasi itu sendiri merupakan kegiatan untuk melestarikan sesuatu untuk tujuan tertentu. Kegiatan preservasi bisa diartikan merawat (*maintain*), dan membangun ulang (*rebuild*). Dibawah ini merupakan bangunan yang merupakan bagian dari situs cagar budaya (Setiawan, 2010).

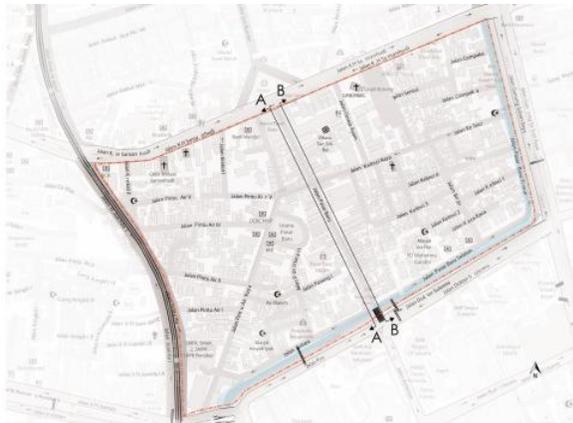


	Bangunan Cagar Budaya
	Zona Preservasi

Gambar 23. Analisa Situs Cagar Budaya
Sumber: Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, 2014

Tipologi bangunan di Kawasan Pasar Baru sendiri juga mengalami transformasi. Dari berbentuk ruko 1 lantai menjadi 2 lantai, hingga saat ini berkembang menjadi gedung komersil (pusat perdagangan). Saat ini bentuk bangunan di sekujur Jalan Pasar Baru sudah terlihat modern (ruko 3-4 lantai, atap dak), walaupun tetap masih ada bangunan yang masih lawas bentuknya, dan berpotensi masuk dalam situs cagar budaya.

Saat memasuki Pasar Baru, terlihat gerbang besar yang memiliki desain lokalitas tionghoa dan tulisan dengan aksara Belanda yang bertuliskan “*Passer Baroe 1820*”, baik di pintu masuk selatan maupun utara. Tinggi gerbang berkisar 7-8-meter yang membuat suasana saat memasuki Pasar Baru terasa luas dan *grande*.



Gambar 24. Keyplan Potongan
Sumber: Analisa Pribadi



Gambar 25. Potongan Skyline A
Sumber: Analisa Pribadi



Gambar 26. Potongan Skyline B
Sumber: Analisa Pribadi



Gambar 27. Foto Gerbang Masuk Selatan - Utara Pasar Baru
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Suasana antara pintu masuk utara dan pintu masuk selatan sangatlah berbeda, di pintu masuk utara terdapat *trade mall* diantara Jalan Pasar Baru (Harco Pasar Baru & Metro Atom), dan disebaliknya terdapat Metro Pasar Baru yang terkoneksi menggunakan jembatan. Hal ini menyebabkan kawasan depan Pasar Baru (Jalan Samanhudi) selalu ramai dipadati oleh pedagang kaki lima ditambah dengan kendaraan umum yang sering berhenti

sembarangan dan berdampak menimbulkan kemacetan.



Gambar 28. Foto Saat Memasuki Pasar Baru dari Pintu Utara
Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 29. Foto Suasana Depan Pintu Utara Pasar Baru
Sumber: google images, 2018

Setelah masuk kedalam pasar baru (lewat pintu utara), terlihat banyak PKL (pedagang kaki lima) yang berjualan di pinggir jalan pasar baru, tepatnya pada akses pintu keluar gedung harco pasar baru & Metro Atom yang mengarah ke jalan pasar baru. Suasana disana tidak tertata dengan rapi dan ramai, rata-rata, pedagang PKL disana berjualan mulai dari makanan, aksesoris, kerajinan tangan, buah-buahan, dsb.



Gambar 30. Foto Suasana Aktivitas PKL di Pintu Masuk Utara
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Lain halnya jika kita masuk ke Pasar Baru lewat pintu masuk selatan, (dari Jl. Dr. Sutomo), aktivitasnya bisa dikatakan lebih sepi dari pada pintu masuk utara. Hal ini mungkin terjadi karena kurangnya kenyamanan yang disediakan oleh pihak Pasar Baru. Salah satu contoh yang signifikan adalah atap yang kurang terawat dan berlubang. Hal ini menyebabkan sinar matahari masuk secara langsung dan membuat aktivitas pejalan kaki di Kawasan Pasar Baru menjadi tidak nyaman.



Gambar 31. Foto Atap yang Sudah Bolong
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Di sepanjang Jalan Pasar Baru terdapat deretan ruko 3 lantai yang berjualan aneka ragam kebutuhan. Seperti tekstil, sepatu, baju, olahraga, arloji, dsb. Kendaraan dilarang melintasi Jalan Pasar Baru kecuali dari arah pintu selatan hingga perempatan untuk menuju ke Jalan Pintu Air V. PKL

hanya terdapat di depan pintu masuk utara, setelah 50-meter kedepan sampai perempatan sudah mulai berkurang.



Gambar 32. Foto aktivitas Jalan Pasar Baru
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Di titik pertengahan jalan pasar baru, seperti gambar di atas merupakan perempatan yang dapat dilewati oleh kendaraan, yaitu antara Jalan Pintu Air V - Jalan Kelinci Raya - Jalan Pasar Baru. Ukuran kedua jalan pendukung tersebut hanya berukuran 3.5 - 4 meter, dan pada titik ini, Perempatan bisa dikatakan sebagai tempat teramai pada kawasan ini. Hal ini disebabkan karena kendaraan diperbolehkan memasuki jalan pasar baru yang menuju ke arah jalan Dr. Sutomo dan menuju ke arah Jalan Pintu Air V via Jalan Kelinci Raya. Luas Jalan Kelinci Raya dan Pintu Air V kecil, sekitar 3.5 - 4 m hanya dapat memuat 1 mobil dan jalur pedestrian kecil untuk berlalu - lalang.



Gambar 33. Foto Perempatan Jalan Pasar Baru
Sumber: google images, 2018

Dari serangkaian penjelasan analisa diatas, dapat diketahui bahwa Kawasan Pasar Baru memiliki banyak potensi dan serangkaian masalah yang harus dikembangkan. Berikut merupakan hasil analisa *SWOT* (*Strength, Weakness, Opportunity, Threat*).

Strength:

- Memiliki *axis* Kawasan Pasar Baru yang menghubungkan Jalan Pos dan Jl. K.H Samanhudi.
- Berada di pusat ekonomi perkotaan yaitu Jakarta Pusat.
- Memiliki nilai sejarah dan ekonomi yang kuat.
- Dekat dengan Halte Busway Pasar Baru, Stasiun KRL Juanda. Hal ini membuat lokasi kawasan dinilai cukup strategis.
- Dekat dengan pusat pemerintahan, bangunan pendidikan dan juga dikelilingi fasilitas sosial yang cukup lengkap.

Weakness:

- Pintu masuk selatan cenderung lebih sepi terhadap aktivitas jual beli sepi.
- Atap di sepanjang koridor pedestrian utama cenderung banyak yang bolong dan tidak terawat.
- Tidak adanya parkir untuk sepeda.
- Kurangnya moda transportasi umum di area pintu utara.
- Masih terdapat kendaraan motor yang parkir di depan toko, sehingga menghalangi sirkulasi pedestrian.

Opportunity:

- Memiliki akses yang kuat sehingga dilewati oleh banyak pengunjung maupun wisatawan.
- Berada di pusat kota, dan kondisi masyarakat di sekitar kawasan yang

mayoritas merupakan golongan ekonomi menengah ke atas.

- Berpotensi untuk menjadi ruang kota bagi segala tipe pengunjung.
- Menjadi tujuan wisata yang memiliki nilai sejarah, ekonomi, dan budaya yang kuat.

Threat:

- Masyarakat menjadi malas berbelanja di kawasan Pasar Baru karena kualitas infrastruktur yang kurang sehingga mengurangi kenyamanan pengunjung. Salah satunya adalah keberadaan dan kualitas atap yang sudah tidak fungsional.
- Keberadaan koridor pedestrian menjadi tidak maksimal karena masih adanya parkir kendaraan bermotor yang sembarangan, serta pada beberapa titik, koridor tersebut masih dilewati oleh kendaraan bermotor.
- PKL yang menjamur dan tidak tertata yang mengganggu kenyamanan pengunjung koridor pedestrian.



- Gerbang Utama Pasar Baru
- Aksis Aktivitas Kendaraan

Gambar 34. Desain Aksis Kawasan Pasar Baru
Sumber: Analisa Pribadi

Berdasarkan hasil *SWOT Analysis* yang sudah dilakukan, di bawah ini adalah

proposal desain penataan koridor pedestrian utama Kawasan Perdagangan Pasar Baru. Melihat dari keberadaan bangunan-bangunan bersejarah yang ada di *axis* koridor pedestrian utama Kawasan Perdagangan Pasar Baru, maka fokus desain akan diutamakan untuk memperkuat keberadaan *axis*, yang terbagi menjadi ke dalam 4 bagian, yaitu:

1. Optimalisasi Alur Sirkulasi Kendaraan Bermotor



- - - Aksis Aktivitas Kendaraan
- Area Parkir
- Halte Pasar Baru

Gambar 35. Desain Sirkulasi Kendaraan
Sumber: Analisa Pribadi

Untuk meningkatkan kenyamanan pengunjung pejalan kaki dan kendaraan, maka jalur sirkulasi kendaraan akan ditata kembali beserta dengan area parkir. Untuk nyaman pejalan kaki, maka aksis utama tersebut akan dibuat tertutup bagi kendaraan bermotor. Selain itu, juga diperlukan perbaikan halte kendaraan umum agar lebih layak.

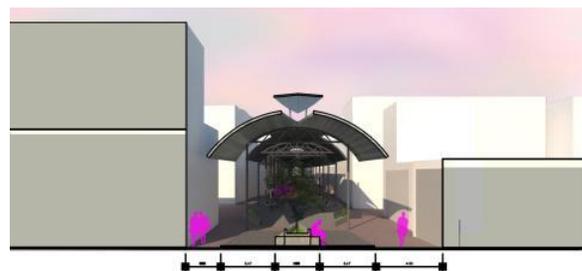
2. Re-desain Atap Koridor Utama

Untuk menjaga kenyamanan pejalan kaki, maka pada aksis utama kawasan akan dilakukan perbaikan atap. Tujuannya adalah untuk meningkatkan kenyamanan dan

keindahan kawasan. Atap tersebut didesain dengan konsep transparan menggunakan material *polycarbonat* agar matahari tetap dapat masuk tapi tidak secara langsung.



Gambar 36. Desain Atap Baru untuk Kawasan Pasar Baru
Sumber: Analisa Pribadi



Gambar 37. Potongan Jalan Pasar Baru
Sumber: Analisa Pribadi

Finishing Atap Jalan Utama Pasar Baru



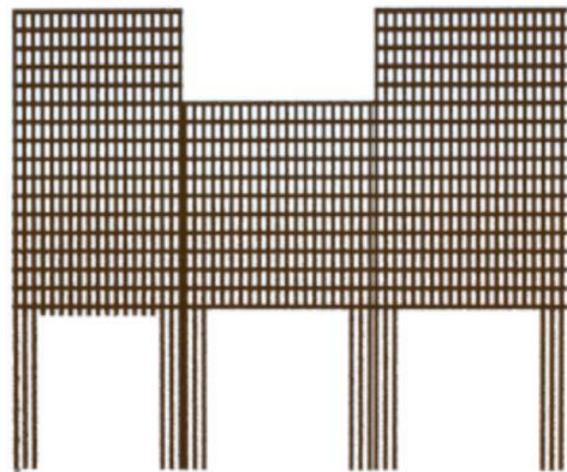
Gambar 38. Desain *Finishing* Atap

Sebagai daya tarik tambahan, maka akan digunakan variasi warna pada atap yang menyesuaikan dengan karakter kawasan yang berasal dari latar belakang budaya yang beragam. Pada beberapa bagian dibuat atap bertingkat sebagai lubang ventilasi udara. Warna-warni dari atap ini merupakan representasi dan variasi warna pada kain-kain yang merupakan komoditas perdagangan utama di kawasan tersebut. Selain itu warna-warna tersebut juga untuk mengurangi panas yang masuk ke area pedestrian.

3. *Fasad* Panel Kayu



Gambar 39. Desain *Fasad* Panel Kayu
Sumber: Analisa Pribadi



Gambar 40. Detail Desain *Fasad* Panel Kayu
Sumber: Analisa Pribadi

Sebagai identitas wajah baru kawasan, maka akan dilakukan penataan

Fasad yang terbuat dari panel kayu. Panel kayu ini berfungsi sebagai *double skin* yang akan dipasang pada beberapa bagian luar bangunan. Panel ini bertujuan untuk menciptakan sebuah irama arsitektur di antara toko-toko di sepanjang aksis jalan utama Pasar Baru.

Pengaplikasian panel kayu ini diutamakan untuk toko-toko yang mempunyai 2 lantai, mengingat bangunan yang memiliki 2 lantai lebih tidak memperhatikan *visual* dan kurang terawat. Sehingga bangunan-bangunan yang ada di Pasar Baru terlihat lebih modern dan tidak terlihat terlalu tua.

Pengunjungan material kayu ini berasal dari budaya atap Tionghua yang menggunakan metode *stacking* kayu. Sehingga *Fasad* ini juga berperan sebagai budaya Tionghua di Pasar Baru. Material kayu dan susunan strukturnya ini sendiri menyesuaikan dengan Gerbang Pasar Baru yang sudah menjadi *landmark* kawasan.

4. *Street Furniture* di sepanjang Koridor Pedestrian Utama



Gambar 41. Desain *Street Furniture* pada Koridor Pedestrian
Sumber: Analisa Pribadi



Gambar 42. Suasana Koridor Pedestrian
Sumber: Analisa Pribadi

Untuk meningkatkan kenyamanan pengunjung, di sepanjang koridor juga akan diletakkan *street furniture* berupa kursi dan *planter box* yang dapat digunakan oleh para pengunjung.

Plaza pada Koridor Pedestrian

Melihat daripada potensi, *trend*, serta kebutuhan dari masyarakat, maka koridor pedestrian ini tidak lagi hanya berperan sebagai koridor perdagangan, melainkan juga menjadi ruang publik bagi masyarakat. Oleh karena itu, akan ditambahkan beberapa *plaza* yang dapat dimanfaatkan sebagai pusat aktivitas seluruh masyarakat. Sebagai daya tarik baru, maka *plaza* didesain dengan level yang lebih tinggi untuk menjadikan area tersebut sebagai pusat perhatian.



Gambar 43. Desain Plaza pada Koridor Pedestrian
Sumber: Analisa Pribadi



**Gambar 44. Plaza Memiliki Level yang Lebih Tinggi
(Rendering Pribadi)**



**Gambar 45. Suasana dari Gerbang Pasar Baru
Sumber: Analisa Pribadi**

6. KESIMPULAN & PENUTUP

Berdasarkan pemaparan di atas, Kawasan Perdagangan Pasar Baru dengan koridor pedestrian utamanya memiliki banyak sekali potensi sejarah, budaya, sosial, dan ekonomi yang terkandung di dalamnya. Nilai tersebut membuat Kawasan Pasar Baru tidak hanya diminati oleh masyarakat lokal, melainkan juga turis mancanegara. Sayangnya kualitas ruang, baik secara infrastruktur maupun arsitektural, dari kawasan ternilai kurang terawat sehingga membuat pengunjung merasa tidak nyaman.

Dari hasil kajian teori dan preseden, ada 2 hal utama yang penting di dalam pengembangan koridor kawasan perdagangan. Yang pertama adalah kualitas infrastruktur dari kawasan. Sedangkan yang kedua adalah identitas atau ciri khas dari kawasan yang membuat kawasan tersebut

menjadi unik dan menjadi daya tarik bagi pengunjung. Untuk keunikan itu sendiri dapat dilakukan melalui beberapa cara, yaitu desain arsitektural, ragam komersial, serta aktivitas pengunjung.

Setelah dilakukan pemetaan dan analisa tapak, ada 4 aspek utama yang perlu dilakukan untuk meningkatkan koridor pedestrian tersebut. Terkait dengan peningkatan kualitas infrastruktur, maka dilakukan penataan jalur sirkulasi kendaraan bermotor dan perbaikan atap koridor. Sebagai penguat identitas kawasan, maka atap didesain dengan variasi warna sebagai representasi kain yang merupakan komoditas komersial yang utama pada kawasan, penambahan *street furniture* serta *plaza* sebagai ruang aktivitas, serta penambahan fasad panel kayu untuk langgam arsitektur kawasan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agmasari, S. (2018, 18 Juni) *Sejarah Blok M dulunya tempat nongkrong anak muda era 80-an*. Retrieved from <https://travel.kompas.com/read/2018/06/18/120500427/sejarah-blok-m-dulunya-tempat-nongkrong-anak-muda-era-80-an->, diakses online pada 15 Oktober 2018
- Beddington, N. (1982). *Design for Shopping Center*. New York: Mc. Graw-Hill Book Company.
- Diana, T. H. (2012). *Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan X-Mall di Yogyakarta*. [Skripsi S1 Universitas Atma Jaya Yogyakarta]. Diakses dari <http://e-journal.uajy.ac.id/653/>, pada 15 Oktober 2018.
- Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan. *Peta Zonasi Jakarta Pusat*. 2014. Diakses dari

- <https://dcktrp.jakarta.go.id/beranda/pz-pusat.html>, pada 15 Agustus 2018
- Gruen, Victor. (1973). *Centres for Urban Environment, Survival of the Cities*. Netherland: Van Nostrand Reinhold Company.
- Ho, S. (2013) *Bugis Community*. Retrieved from http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2013-08-12_113516.html, diakses online pada 10 September 2018
- <http://www.radarplanologi.com/2015/10/apa-itu-infrastruktur.html>, diakses online pada 19 Oktober 2018
- Kodoatie, Robert R. J. (2005). *Pengantar Manajemen Infrastruktur*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Lau, J. Stevenson Jansen, Aji, Supratignyo., & Handaka, A.A. sep Agung. (2013). *Arahan Pengembangan Kota Jayapura Sebagai Kawasan Minapolitan*. [Skripsi (S1) Thesis. Fakultas Teknik Unpas]. Diakses dari Retrieved from <http://repository.unpas.ac.id/28995/>, pada 18 November 2018
- Law, Dicky. (2016). *Analisis Kelayakkan Infrastruktur di Provinsi Kepulauan Riau Berdasarkan Penilaian Praktisi dan Akademisi Teknik Sipil*. [Skripsi S1 Universitas Atma Jaya Yogyakarta]. Diakses dari Retrieved from <http://e-journal.uajy.ac.id/9268/>, pada 20 November 2018
- Mall modern menjamur, begini nasib kawasan bersejarah Pasar Baru* (2018, 30 Juni) Retrieved from <https://www.jawapos.com/jpgtoday/30/06/2018/mall-modern-menjamur-begini-nasib-kawasan-bersejarah-pasar-baru>, diakses online pada 8 Oktober 2018
- Mengulik sejarah passer baroe*. (2017) Retrieved from <http://www.gogirl.id/directory/travel/mengulik-sejarah-passer-baroeZ87540.html>, diakses online pada 15 Oktober 2018
- Myeongdong street, distrik belanja sekaligus tempat belanja di Seoul* (2018). Retrieved from <http://tourkekorea.net/myeongdong-street-distrik-belanja-sekaligus-tempat-wisata-di-seoul/>, diakses online pada 13 November 2018
- Nugroho, M.T. (2014). *Berburu di Pasar Baru (Passer Baroe) Jakarta*. Retrieved from <https://thetravelearn.com/2014/06/02/berburu-di-pasar-baru-passer-baroe-jakarta/>
- Pasar Baru Sejarah Kawasan Belanja Peninggalan Belanda*. (n.d.). Retrieved from <https://infojakarta.net/pasar-baru-sejarah-kawasan-belanja-peninggalan-belanda/>, diakses online pada 1 November 2018
- Pengertian infrastruktur, sistem dan juga komponennya* (n.d). Retrieved from
- Prabowo, D. (2017, 16 September) Plaza Blok M mulai ditinggalkan pengunjung. Retrieved from <https://properti.kompas.com/read/2017/09/16/225451021/plaza-blok-m-mulai-ditinggalkan-pengunjung> diakses online pada 15 Oktober 2018
- Setiawan, Budi. (2010). *Preservasi, Konservasi, dan Renovasi Kawasan Kota Tua Jakarta*. *Jurnal Humaniora* Vol. 1(2) No. 2 Oktober 2010: P.699-704
- Takeshita Dori Street. (n.d.) Retrieved from <https://japandaily.jp/>, diakses online pada 1 Desember 2018
- Undang-undang No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang* [2018, November]. Retrieved from <http://www.atrbpn.go.id/Publikasi/Peraturan-Perundangan/Undang->

Undang/undang-undang-nomor-26-
tahun-2007-184