

Kajian Pemanfaatan Ruang Terhadap Sistem Transportasi (Studi Kasus: Jl Pahlawan Revolusi Kel Pondok Bambu Jakarta)

Bayu Triwicaksono¹⁾ Irwan Prasetyo²⁾ Zefri³⁾

^{1,2,3}Prodi Kajian Pembangunan Perkotaan dan Wilayah, Universitas Krisnadwipayana, email:
priyanto27@mail.ugm.ac.id, prasmoeedomo@unkris.ac.id

Abstrak

Pertambahan penduduk Kota Administrasi Jakarta Timur sangat pesat sejak tahun 2000 sebesar 1.959.022 jiwa dan tahun 2017 mencapai 2.892.783 jiwa dengan tingkat pertumbuhan penduduk sebesar 2.4 % per tahun. Dengan perkembangan penduduk ini akan menuntut suatu aktifitas pelayanan pemenuhan kebutuhan dan alokasi ruang seperti : perdagangan dan jasa, permukiman dan perumahan, zona industri, perkantoran, pendidikan, kesehatan, transportasi, ruang terbuka hijau dan lain – lain. Selain itu munculnya pusat – pusat kegiatan di wilayah Jakarta Timur diantaranya Pusat Grosir Cililitan (PGC), perdagangan dan jasa Jatinegara/Rawamangun/Perumnas Klender/Pasar Rebo, pusat pemerintahan di kecamatan Cakung, Perkampungan Industri Kecil Cakung, pergudangan dan industri Pulau Gadung, pusat furniture Klender, pertahanan dan keamanan di Cikeas, pusat pariwisata budaya (TMII). Pengaturan peruntukan ruang dan peraturan zonasi secara umum dan khususnya di koridor Jalan Pahlawan Revolusi Kelurahan Pondok Bambu telah diatur dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 1 tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang kota dan Peraturan Zonasi 2014 – 2034. Berdasarkan fakta lapangan saat ini yang terkait implementasi pemanfaatan ruang di koridor jalan Pahlawan Revolusi Kelurahan Pondok Bambu disandingkan dengan ketentuan dalam Perda RDTR dan PZ DKI Jakarta tersebut menunjukkan bahwa : terjadi perubahan penggunaan lahan dan kegiatan, ketidaksesuaian pola ruang, ketidaksesuaian intensitas pemanfaatan ruang (KDB, KDH, GSB), minimnya terhadap izin pemanfaatan ruang (IMB). Dari kejadian pemanfaatan ruang ini berdampak terhadap sistem transportasi seperti (bangkitan lalu lintas, kemacetan lalu lintas, moda transportasi). Selain itu juga belum optimalnya implementasi pemanfaatan ruang juga disebabkan kurangnya pengawasan dan pengendalian pemanfaatan ruang yang dilakukan oleh pemerintah daerah beserta partisipasi masyarakat dan dunia usaha, atau bisa juga kualitas dari RDTR dan PZ belum operasional dalam menghadapi dinamika pembangunan yang sangat cepat di lapangan

Kata Kunci : Pemanfaatan Ruang, Sistem Transportasi, Koridor Jalan Pahlawan Revolusi

Abstract

Population growth in East Jakarta City Administration has been very rapid since 2000 of 1,959,022 people and in 2017 reached 2,892,783 people with a population growth rate of 2.4% per year. With this population development will demand a service activity to fulfill the needs and allocation of space such as: trade and services, housing and housing, industrial zones, offices, education, health, transportation, green open space and others. In addition, the emergence of activities centers in East Jakarta including the Cililitan Wholesale Center (PGC), Jatinegara trade / services / Rawamangun / Klender / Housing Rebo market, government center in Cakung sub-district, Cakung Small Industrial Village, Pulau Gadung industry and warehousing center, center Klender, defense and security furniture at Cikeas, the center of cultural tourism (TMII). Arrangement of spatial allocation and zoning regulations in general and specifically in the corridor of Jalan Pahlawan Revolusi, Pondok Bambu Urban Village has been regulated in DKI Jakarta Regional Regulation No. 1 of 2014 concerning Detailed Spatial Planning for the city and Zoning Regulations 2014 – 2034. Based on current field facts related to the implementation of spatial use in the Heroes of the Revolutionary Road in the Pondok Bambu Kelurahan, the juxtaposition with the provisions in the DKI Jakarta RDTR and PZ Regional Regulation shows that: changes in land use and activities, discrepancies in spatial patterns, discrepancies in intensity of spatial use (KDB, KDH, GSB), the lack of space utilization permit (IMB). From this incident the use of space impacts on transportation systems such as (traffic generation, traffic congestion, modes of transportation). In addition, the implementation of spatial utilization is not yet optimal due to the lack of supervision and control of spatial use carried out by local

governments along with community participation and the business world, or it could be that the quality of RDTR and PZ has not been operational in facing the very rapid development dynamics in the field.

Keywords : *Spatial Use, Transportation Systems, Revolutionary Heroes' Road Corridors*

1. Pendahuluan

Pertumbuhan penduduk Kota Administrasi Jakarta Timur sangat pesat dari tahun ke tahun pada tahun 2000 sebanyak 1.959.022 jiwa dan tahun 2017 mencapai 2.892.783 jiwa dengan tingkat pertumbuhan penduduk sebesar 2.4 %. Dengan jumlah penduduk sebanyak itu (luas wilayah Jakarta Timur 188,03 km²) merupakan jumlah penduduk terbanyak di DKI Jakarta dan di beberapa kecamatan sangat padat sehingga menyebabkan memaksa penduduk untuk bergerak ke daerah pinggiran berdekatan dengan kota Bekasi.

Bertambahnya penduduk yang terjadi pada suatu wilayah tersebut menuntut suatu aktivitas pelayanan pemenuhan kebutuhan hidup. Terkait dengan hal tersebut, aktivitas perdagangan dan jasa, permukiman dan perumahan, zona industri dibutuhkan oleh masyarakat dalam pelayanan pemenuhan sehari-hari dan membutuhkan dukungan lain seperti transportasi, komunikasi, perbankan dan sebagainya. Alokasi pemanfaatan ruang tersebut juga telah diatur oleh peraturan daerah DKI Jakarta Nomor 1 tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang kota dan Peraturan Zonasi 2014 – 2034. Oleh karena itu, dibutuhkan alokasi ruang dan pengembangan bagi aktivitas perdagangan dan jasa, permukiman dan zona industri yang sesuai dengan ketentuan sehingga mampu terintegrasi secara baik dengan aktivitas lainnya.

Kota Jakarta Timur terdapat aktivitas pusat – pusat kegiatan yang tersebar merata sesuai dengan fungsinya seperti kawasan Jatinegara sebagai pusat bisnis, kawasan Cililitan dikenal dengan Pusat Grosir Cililitan (PGC), kawasan pemerintahan kota Jakarta Timur di Cakung, kawasan pergudangan dan industri

Pulau gadung, kawasan perdagangan Rawamangun, kawasan perdagangan di Perumnas Klender, dan lain –lain. Seiring dengan perkembangan pusat – pusat pertumbuhan yang bersifat mengelompok juga telah tersebar pusat pertumbuhan perdagangan dan jasa yang telah tumbuh dan berkembang mengikuti sistem jaringan jalan salah satunya di sepanjang jalan Pahlawan Revolusi Kelurahan Pondok Bambu. Jalan Pahlawan Revolusi ini dalam amanah Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi (RDTR dan PZ) Daerah Khusus Ibukota Jakarta diarahkan sebagai fungsi jalan kolektor primer yang menghubungkan ke pusat - pusat kota Jakarta dan sekitarnya, sehingga perkembangan pemanfaatan ruang akan berdampak terhadap transportasi.

Sebelum adanya aktivitas perdagangan dan jasa pada koridor Jalan Pahlawan Revolusi, maka kawasan Pondok Bambu masih didominasi oleh aktivitas permukiman, khususnya kelas permukiman menengah ke bawah. Hal ini dapat dilihat dari penggunaan lahan wilayah Pondok Bambu yaitu sebagai kawasan permukiman, dan zona industri meubel atau furniture. Seiring dengan perkembangan jumlah penduduk yang membutuhkan suatu aktivitas pelayanan pemenuhan kebutuhan hidup, penggunaan lahan sedikit demi sedikit telah mengalami perubahan fungsi dari permukiman menjadi perdagangan dan jasa, serta mengalami perubahan kegiatan dan penggunaan lahan (bengkel mobil dan motor, alfamart, warung, rumah makan dan restoran, shorum mobil dan motor, toko mebel, toko bahan bangunan, dan lain-lain) di tepi jalan Pahlawan Revolusi. Salah satu contoh nyata bahwa pembangunan apartemen casablanka residences sejak tahun 2012 yang

berlokasi RW 02 tepi jalan Pahlawan Revolusi dengan 4 tower masing-masing terdiri atas 16 lantai menempati lahan eks pabrik handuk PT. Wonderful. Hal ini disebabkan karena jalan tersebut merupakan salah satu akses yang mudah dijangkau untuk menghubungkan wilayah pinggir Jakarta bagian Timur menuju pusat Jakarta.

Intensitas pemanfaatan ruang eksisting terutama garis sempadan bangunan di sepanjang jalan Pahlawan Revolusi secara umum tidak sesuai dengan ketentuan GSB (10 meter) dalam rencana detail tata ruang dan peraturan zonasi DKI Jakarta, termasuk KDB dan KDH, kecuali bagi bangunan – bangunan baru berupa (pertokoan, perkantoran, perbankan, apartemen Casablanka Resident, restoran/rumah makan) yang memiliki IMB. Pada dasarnya tujuan ditetapkan garis sempadan jalan untuk menunjang terciptanya lingkungan yang teratur, dalam upaya tertib pemanfaatan lahan dari kegiatan mendirikan bangunan – bangunan. Serta fungsi garis sempadan jalan adalah agar bangunan-bangunan tidak mengganggu fungsi jalan.

Perubahan pemanfaatan ruang terhadap sistem transportasi, kinerja intensitas pemanfaatan ruang (Garis Sempadan Bangunan/GSB dan KDB), di koridor jalan Pahlawan Revolusi Kelurahan Pondok Bambu yang terjadi karena kurangnya pengawasan dan pengendalian pemanfaatan ruang yang dilakukan oleh pihak – pihak terkait (pemerintah daerah, masyarakat, dunia usaha). Disisi lain dengan adanya perubahan pemanfaatan ruang terhadap sistem transportasi tersebut, berpengaruh terhadap sistem transportasi di Koridor Jalan Pahlawan Revolusi seperti : bangkitan dan tarikan lalu lintas, menambah kemacetan lalu lintas, pola pergerakan/rute angkutan umum atau moda transportasi.

2. Kajian Literatur

2.1. Keterkaitan Pemanfaatan Ruang dengan Sistem Transportasi

A. Definisi Pemanfaatan Ruang

Pemanfaatan ruang adalah rangkaian program kegiatan pembangunan yang memanfaatkan ruang menurut jangka waktu yang ditetapkan di dalam tata ruang. Pembiayaan program pemanfaatan ruang merupakan mobilisasi, prioritas, dan alokasi pendanaan yang diperlukan untuk pelaksanaan pembangunan. Dalam pelaksanaannya, pemanfaatan ruang dilakukan dengan cara: penyusunan program beserta pembiayaan pembangunannya, serta pemanfaatan ruang didasarkan atas rencana tata ruang.

Penyelenggaraan pemanfaatan ruang dilakukan secara bertahap melalui penyiapan program kegiatan pembangunan yang berkaitan dengan pemanfaatan ruang yang akan dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat baik secara sendiri-sendiri maupun secara bersama sesuai dengan rencana tata ruang yang telah ditetapkan.

Disamping itu diselenggarakan melalui tahapan pembangunan dengan memperhatikan sumber dan mobilisasi dana serta alokasi pembiayaan program pemanfaatan ruang sesuai dengan rencana tata ruang. Proses dan prosedur pelaksanaan tata ruang akan dilakukan secara hierarkhis di tingkat nasional, propinsi, kabupaten ataupun kota, secara umum meliputi hal-hal berikut :

- a. Prioritas wilayah, program, dan pembiayaan pembangunan,
- b. Kebijakan pola pengelolaan tata guna lahan, tata guna air, tata guna udara, tata guna sumberdaya alam lainnya, sesuai dengan azas penataan ruang, untuk tingkat nasional dan daerah propinsi berupa kebijaksanaan, sedangkan untuk daerah kabupaten maupun kota berupa penguasaan, penggunaan dan

pengendalian terhadap tanah, air, dan udara, serta sumberdaya lainnya,

- c. Kemampuan aparat pelaksana,
- d. Partisipasi pemerintah, swasta, dan masyarakat, dan
- e. Jangka waktu lima tahun.

Hal lain yang perlu dikembangkan dalam pemanfaatan ruang adalah adanya perangkat yang bersifat insentif dan disinsentif dengan menghormati hak penduduk sebagai warga Negara. Perangkat insentif merupakan pengaturan yang bertujuan memberi rangsangan terhadap kegiatan yang seiringan dengan tujuan rencana tata ruang. Misalnya dengan pemberian kompensasi, imbalan, dan tata cara penyelenggaraan sewa ruang dan usun saham (bidang ekonomi) serta pembangunan dan pengadaan prasarana dan sarana untuk melayani pengembangan kawasan sesuai dengan rencana tata ruang (bidang fisik). Adapun perangkat disinsentif merupakan pengaturan yang bertujuan membatasi pertumbuhan atau mengurangi kegiatan yang tidak sejalan dengan rencana tata ruang kota. Pengenaan disinsentif ini misalnya berbentuk pengenaan pajak yang tinggi atau ketidaktersediaan prasarana dan sarana.

Pemanfaatan ruang adalah upaya untuk mewujudkan struktur ruang dan pola ruang sesuai dengan rencana tata ruang melalui penyusunan dan pelaksanaan program beserta pembiayaannya. Ketentuan umum tentang pemanfaatan ruang ditegaskan dalam Pasal 32 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagai berikut:

1. Pemanfaatan ruang dilakukan melalui pelaksanaan program pemanfaatan ruang beserta pembiayaannya.
2. Pemanfaatan ruang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan dengan pemanfaatan ruang, baik pemanfaatan ruang secara vertikal maupun pemanfaatan ruang di dalam bumi.

3. Program pemanfaatan ruang beserta pembiayaannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) termasuk jabaran dari indikasi program utama yang termuat di dalam rencana tata ruang wilayah.
4. Pemanfaatan ruang diselenggarakan secara bertahap sesuai dengan jangka waktu indikasi program utama pemanfaatan ruang yang ditetapkan dalam rencana tata ruang.
5. Pelaksanaan pemanfaatan ruang di wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disinkronisasikan dengan pelaksanaan pemanfaatan ruang wilayah administratif sekitarnya.
6. Pemanfaatan ruang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan memperhatikan standar pelayanan minimal dalam penyediaan sarana dan prasarana.
7. Mengenai ketentuan apa saja yang harus dilakukan dalam Pemanfaatan Ruang Wilayah Nasional, Provinsi, dan Kabupaten/Kota dinyatakan sebagai berikut:
 - a. Dalam pemanfaatan ruang wilayah nasional, provinsi, dan kabupaten/kota dilakukan:
 1. Perumusan kebijakan strategis operasionalisasi rencana tata ruang wilayah dan rencana tata ruang kawasan strategis.
 2. Perumusan program sektoral dalam rangka perwujudan struktur ruang dan pola ruang wilayah dan kawasan strategis.
 3. Pelaksanaan pembangunan sesuai dengan program pemanfaatan ruang wilayah dan kawasan strategis.
 - b. Dalam rangka pelaksanaan kebijakan strategis operasionalisasi rencana tata ruang wilayah dan rencana tata ruang kawasan strategis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a ditetapkan kawasan budi daya yang dikendalikan dan kawasan budi daya yang didorong pengembangannya.

- c. Pelaksanaan pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dilaksanakan melalui pengembangan kawasan secara terpadu.
- d. Pemanfaatan ruang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan:
 1. Standar pelayanan minimal bidang penataan ruang.
 2. Standar kualitas lingkungan.
 3. Daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup.

B. Pengertian Sistem Transportasi

Sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi sistem perubahan pada satu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya. Dalam sistem mekanis komponen berhubungan secara „mekanis“, misalnya komponen dalam mesin mobil. Dalam sistem „tidak mekanis“, misalnya dalam interaksi sistem tata guna lahan dengan sistem jaringan transportasi, komponen yang ada tidak dapat berhubungan secara mekanis, akan tetapi perubahan pada salah satu komponen (sistem dan kegiatan) dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (sistem dan jaringan dan sistem pergerakan). Pada dasarnya, prinsip sistem Mekanis sama saja dengan sistem tidak mekanis (Tamin,2000). Sedangkan transportasi menurut Miro (2012) secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain yang bisa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Dari pengertian ini transportasi mempunyai beberapa *dimension* seperti:

- Lokasi (asal dan tujuan)
- Alat (teknologi)
- Keperluan tertentu di lokasi tujuan seperti ekonomi sosial dan lain-lain

Kalau salah satu dari ketiga dimensi tersebut terlepas ataupun tidak ada, hal

demikian tidak dapat disebut transportasi. Transportasi ini perlu untuk diperhatikan perencanaan. Tidak diperhatikannya perencanaan transportasi dapat mengakibatkan permasalahan pada transportasi di kemudian hari seperti kemacetan lalu linta kecelakaan dan lain-lain. Inti dari permasalahan transportasi adalah pemakaian jalan yang *over-capacity* atau dengan kata lain adalah terlalu banyaknya kendaraan yang menggunakan jalan yang sama dalam waktu yang sama pula, oleh karena itu, menurut Tamin (2000) campur tangan manusia pada sistem transportasi (perencanaan transportasi sangat dibutuhkan) seperti:

- mengubah teknologi transportasi
- mengubah teknologi informasi
- mengubah ciri kendaraan
- mengubah ciri ruas jalan
- mengubah konfigurasi jaringan transportasi
- mengubah kebijakan operasional dan organisasi
- mengubah kebijakan kelembagaan
- mengubah perilaku perjalanan
- mengubah pilihan kegiatan

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005, sistem transportasi adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

3. Metode Penelitian

Metode Kualitatif

1. Analisis Perubahan dan ketidak sesuaian pemanfaatan ruang :

- a. Analisis perubahan pemanfaatan ruang : Tabel sandingan kegiatan tahun 2008 dengan kegiatan tahun 2019, tabel sandingan penggunaan lahan tahun rencana tahun 2014 dengan penggunaan lahan tahun 2019.
- b. Analisis ketidak sesuaian pemanfaatan ruang : overlay peta penggunaan lahan tahun 2019 dengan peta rencana pola ruang kecamatan Duren Sawit tahun 2034

2. Analisis ketentuan pemanfaatan ruang menurut RDTR dan PZ Kecamatan Duren Sawit Tahun 2034.

- a. Sandingan GSB eksisting (tahun 2019) dengan ketentuan GSB jalan Pahlawan Revolusi 10 meter (RDTR dan PZ Kecamatan Duren Sawit 2034).
- b. Sandingan KDB eksisting (tahun 2019) dengan ketentuan KDB 40 – 60 %
- c. Sandingan ketinggian bangunan tahun 2019 dengan ketentuan ketinggian bangunan 2- 4 lantai.

3. Analisis SWOT melakukan pembobotan terhadap kajian pemanfaatan ruang terhadap sistem transportasi

Metode Kuantitatif

Analisis faktor pengaruh pemanfaatan ruang terhadap sistem transportasi

- a. LHR : perhitungan laju kendaraan dengan visualisasi lapangan
- b. Tingkat pelayanan jalan dengan menggunakan Analisis Level Of Service dengan rumus V/C rasio
- c. Moda transportasi : menerapkan pemilihan moda untuk menjangkau pelayanan transportasi umum yang belum terlayani

4. Hasil Pembahasan

4.1. Analisis Kegiatan dan Penggunaan Lahan

4.1.1. Analisis Kegiatan

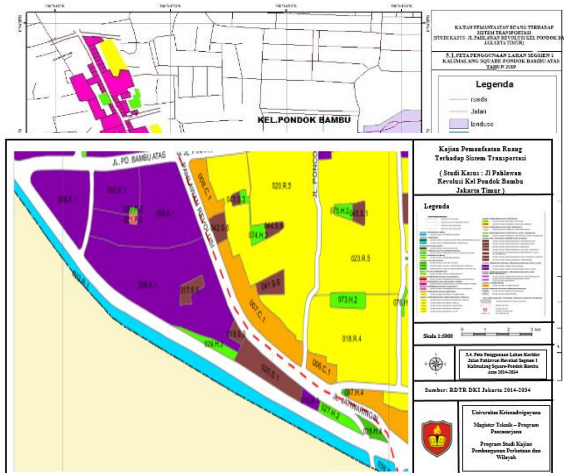
di koridor jalan Pahlawan Revolusi yang dibagi kedalam 3 (tiga) segmen dapat disimpulkan bahwa secara umum telah terjadi perubahan fungsi kegiatan yang semula perdagangan furniture menjadi kegiatan restoran/kuliner, permukiman menjadi perdagangan dan jasa

4.1.2. Analisis Penggunaan Lahan

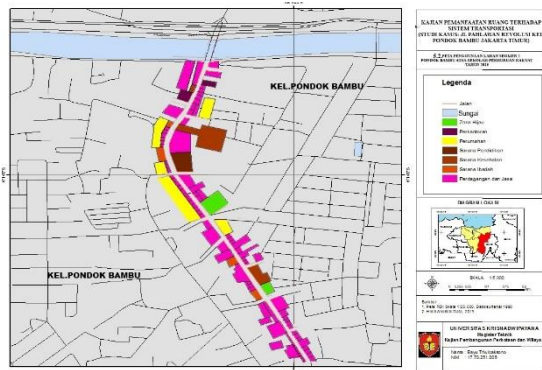
Analisis penggunaan telah terjadi perbedaan luasan penggunaan lahan antara tahun 2019 dengan penggunaan lahan tahun 2014-2034 dengan hasil sebagai berikut

- Segmen 1 Tahun 2014-2034 tertinggi yaitu perkantoran sebesar 38,16 % dan terendah sarana ibadah 1,21 %
- Segmen 1 Tahun 2019 tertinggi perdagangan dan jasa 54,73 % dan terendah perumahan 10,41 %
- Segmen 2 Tahun 2014-2034 tertinggi perkantoran 51,50 % dan terendah pendidikan 1,30 %
- Segmen 2 Tahun 2019 tertinggi perdagangan dan jasa 55,51 % dan terendah perkantoran 2,73 %
- Segmen 3 Tahun 2014-2034 tertinggi perkantoran 85,13 % dan terendah pendidikan 5,13 %
- Segmen 3 Tahun 2019 tertinggi perdagangan dan jasa 50,34 % dan terendah sarana pendidikan 1,43 %

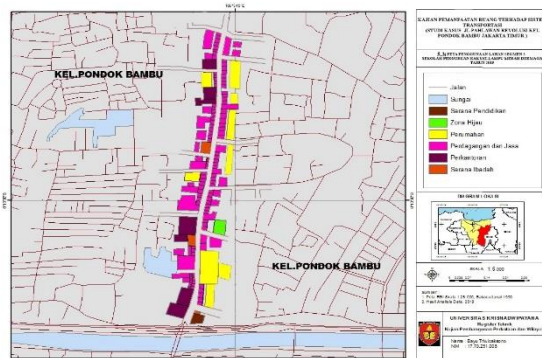
4.1. Peta Penggunaan Lahan Segmen 1
Kalimalang Square-Pondok Bambu Atas
Tahun 2019



4.2. **Peta Penggunaan Lahan Segmen 2 Pondok Bambu Atas-Sekolah Perguruan Rakyat Tahun 2019**

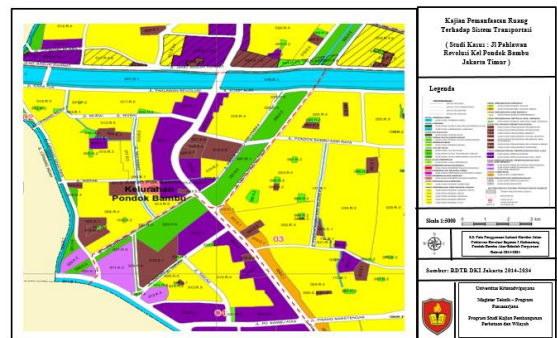


4.3. **Peta Penggunaan Lahan Segmen 3 Sekolah Perguruan Rakyat-Lampu Merah Dermaga Tahun 2019**

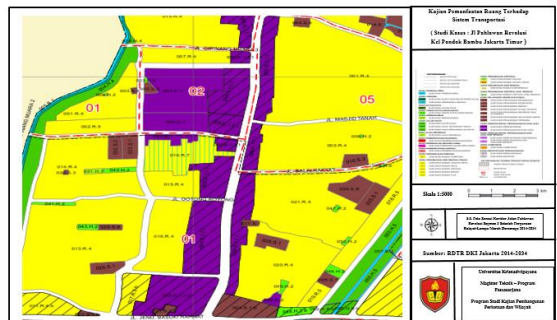


4.4. **Peta Penggunaan Lahan Segmen 1 Kalimalang Square-Pondok Bambu Atas Tahun 2014-2034**

4.5. **Peta Penggunaan Lahan Segmen 2 Pondok Bambu Atas-Sekolah Perguruan Rakyat Tahun 2014-2034**



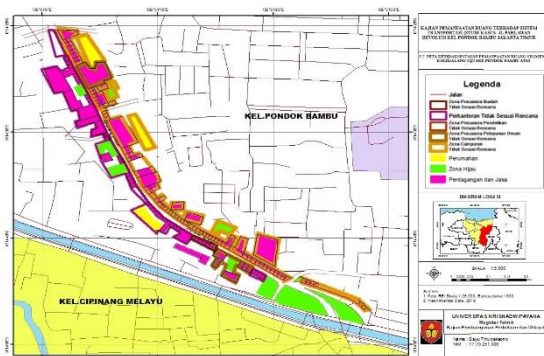
4.6. **Peta Penggunaan Lahan Segmen 3 Sekolah Perguruan Rakyat-Lampu Merah Dermaga Tahun 2014-2034**



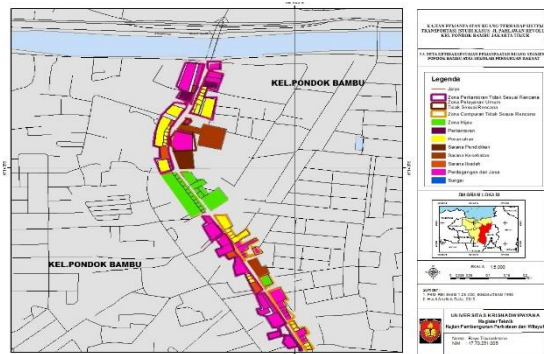
4.2. Analisis Ketidaksesuaian Pemanfaatan Ruang

hasil overlay penggunaan lahan eksisting tahun 2019 dengan rencana zonasi Kecamatan Duren Sawit di dapatkan di segmen 1 ketidaksesuaian yang tebsesar terdapat pada zona campuran sebsesar 57,79 % dan terendah zona prasarana ibadah sebesar 1,61 %, segmen 2 zona campuran sebesar 70,60 % dan terendah zona pelayanan umum sebesar 7,01 dan segmen 3 ialah zona perkantiran sebesar 100 %

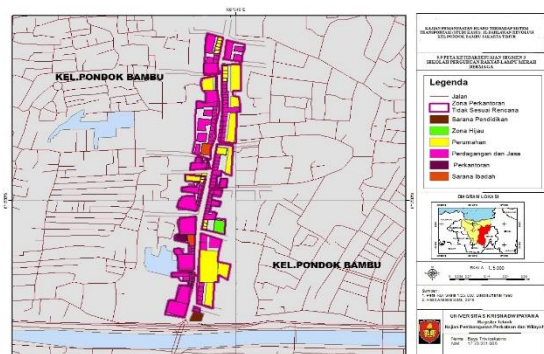
4.7. **Peta Ketidaksesuaian Pemanfaatan Ruang Segmen 1 Kalimalang Square-Pondok Bambu Atas Tahun 2019**



4.8 Peta Ketidaksesuaian Pemanfaatan Ruang Segmen 2 Pondok Bambu Atas-Sekolah Perguruan Rakyat Tahun 2019



4.9 Peta Ketidaksesuaian Pemanfaatan Ruang Segmen 3 Sekolah Peguruan Rakyat-Lampu Merah Dermaga Tahun 2019



4.3. Analisis Pergerakan Lalu Lintas

4.3.1. Analisis Lalu Lintas Harian Rata-Rata

Lalu lintas harian rata-rata pada koridor jalan Pahlawan Revolusi pada segmen 1 Smp tertinggi hari Kamis pukul 06.00 -08.00 wib

yaitu 6.610 Smp/jam, siang hari pukul 12.00 – 14.00 wib sebesar 6,368 Smp/jam, sore hari pukul 16.00-18.00 wib hari Jumat sebesar 7.351 Smp. Pada segmen 2 Smp tertinggi pada hari Kamis pukul 06.00 – 08.00 wib sebesar 7.087 Smp/jam, siang hari Smp tertinggi 5.282 Smp, dan sore hari Smp tertinggi 8.735 Smp/jam hari Jumat. Pada segmen 3 Smp tertinggi pagi hari sebesar 7.870 Smp/jam di hari Jumat, siang hari sebesar 4.987 Smp/jam di hari Jumat, dan sore hari sebesar 7.086 Smp/jam di hari Jumat

4.3.2. Analisis Level Off Servis

Terjadi tingkat pelayanan jalan pada katagori LOS F terjadi kemacetan di setiap segmen di Jalan Pahlawan Revolusi

4.3.3. Analisis Moda Transportasi

- Mempertahankan angkutan umum perkotaan yang ada dan penambahan rute angkutan lingkungan yang belum terlayani lingkungan permukiman yang terintegrasi dengan minitransjakarta..
- Pengadaan dan peningkatan sarana dan prasarana transportasi yang memadai di koridor Jalan Pahlawan Revolusi.
- Melakukan pengawasan dan pengendalian pemanfaatan ruang milik jalan agar tidak dimanfaatkan sebagai lahan parkir kendaraan dan pedagang kaki lima.
- Pembatasan dan larangan terhadap truk besar melawati Jalan Pahlawan Revolusi sepanjang kondisi lebar jalan masih 8 meter untuk mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas.
- Mengembangkan angkutan umum minitransjakarta ke beberapa tujuan antara lain :
 - Minitransjakarta jurusan perumnas Klender -Jalan Pahlawan Revolusi - Kampung Melayu.
 - Minitransjakarta jurusan Pulo Gadung- Jalan Pahlawan Revolusi - Pondok Kopi.
 - Minitransjakarta jurusan Rawamangun - Jalan Pahlawan Revolusi – Duren Sawit

4.4. Analisis Ketentuan Intensitas Pemanfaatan Ruang

GSB (68 kegiatan tidak sesuai, 6 kegiatan kurang sesuai, dan 15 kegiatan sesuai), KDB (63 kegiatan tidak sesuai, 26 kegiatan kurang sesuai, dan 7 kegiatan sesuai), KB/lantai bangunan 100 masih sesuai dengan ketentuan lantai bangunan 2 – 4 lantai.

4.5. Analisis SWOT

Matriks Ifas: Nilai bobot 3,75 artinya perlu peningkatan terhadap kelemahan yang terjadi di jalan pahlawan revolusi dengan memanfaatkan kekuatan yang ada sebagai dasar pembenahan pemanfaatan ruang dengan melaksanakan rencana zonasi RDTR DKI Jakarta tahun 2014-2034

Matriks Efast: Nilai bobot 3,05 perlu peningkatan terhadap untuk mengatasi ancaman yang disebabkan faktor-faktor eksternal di luar jalan pahlawan revolusi dengan memanfaatkan peluang yang membuat jalan pahlawan revolusi sesuai dengan arahan pemanfaatan ruang RDTR DKI Jakarta Tahun 2014-2034

Kuadran: di perlukan adanya upaya dalam penanganan pemanfaatan ruang di Jl Pahlawan Revolusi dengan mengacu terhadap RDTR PZ Dki Jakarta Tahun 2014-2034 serta pemilihan bentuk moda transportasi agar dampak dari pemanfaatan ruang dalam lingkup transportasi kemacetan bisa berkurang dengan pengalihan kendaraan pribadi terhadap kendaraan umum

5. Kesimpulan

Mendorong keberlangsungan keseimbangan antara pemanfaatan ruang dengan sistem transportasi di Jl Pahlawan Revolusi guna menciptakan suasana koridor Jl Pahlawan Revolusi yang harmonis antara pemanfaatan ruang dengan sistem transportasi dengan penataan kembali terhadap bangunan-bangunan

yang belum standar KDB 40-60 %, KB 2-4 Lantai, dan GSB 10 Meter

6.Saran

1. Perlunya mendorong Pemerintah DKI Jakarta untuk mengambil kebijakan penerapan pemilihan-pemilihan moda angkutan umum minitransjakarta yang terintergrasi dengan sistem pelayanan lingkungan permukiman di sekitar Jl Pahlawan Revolusi, dan meningkatkan sarana dan prasarana transportasi
2. Perlu melakukan audit pemanfaatan ruang lebih lanjut terhadap ketidaksesuaian Intensitas Pemanfaatan ruang (GSB, KDB, dan KB) sesuai dengan ketentuan intensitas pemanfaatan ruang dalam RDTR (GSB 10 M, KDB 40 %-60%, dan KB 2-4 Lantai).

7. Daftar Pustaka

Buku

UU No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Pasal 32 ayat 1 dan 3

UU No 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung

UU No 34 Tahun 2006 tentang Jalan

PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan

A.B, Jacobs, 1993, *Bentuk dan Pola Jalan di Dalam Kota*

Gruen, 1973, *Karakteristik Perdagangan dan Jasa*

Indrawanto, Berry 1996, *Karakteristik Kawasan Pusat Kota*

JICA, 1987, *Permodelan Bangkitan Lalu Lintas*

Ofyar Z, Tamin, 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*

Rizka, 2008, *Bentuk Trafic di Dalam Kota*

Warpani, 1990, *Perencanaan Sistem Transportasi*

Tesis/Disertasi

Yuditrinurcahyo, Moh 2005. *Kajian Persepsi Masyarakat Terhadap Rencana Umum Tata Kota Kendal*

Setia Budi, Irawan 2007. *Pengaruh Penggunaan Lahan Terhadap Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Di Sepanjang Jalan Gajah Mada Kota Batan*

Jurnal

Triharto Wiyoga, 2016. *Kajian Keberadaan Ruang Aktifitas Masyarakat Terhadap Koridor Jalan Mochammad Toha*

Yuliana Katiandagho Magdalena, 2017. *Analisis Konflik Pemanfaatan Ruang Pada Jalur Transportasi di Kawasan Kota Manado*

Wibowo Awal, 2013. *Studi Tentang Struktur Kota dan sistem Transportasi Di Perkotaan Purwokerto*

Rakhmawati Kushidayati, 2017. *Arahan Pengendalian Penggunaan Lahan di Koridor Jalan Raya Juanda Sidoarjo*

Haryanto Ragil, 2016. *Kajian Pemanfaatan Ruang Kegiatan Komersil Koridor Jalan Taman Siswa Kota Semarang*

Munardi, 2017, *Pengaruh Pemanfaatan Tata Guna Lahan Pada Koridor Pase Kota Lhokseumawe Terhadap Sistem Transportasi*