

Kajian Elemen Rancang Kota Koridor Joglo Raya Jakarta Barat

¹Pizza Agradiana, ²Wahyu Aji Syahputra, ³M.Azharvi Jumawan, ⁴M.Dzaky Darajat,
⁵Alexandra Murtiningrum

¹Program Studi Arsitektur, Fakultas Desain Keselamatan Kerja dan Arsitektur Universitas Matana
Jl. CBD Barat No.Kav. 1, Curug Sangereng, Kecamatan Kelapa Dua, Kab. Tangerang, Banten 15810

²Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

³Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Esa Unggul

⁴Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknologi Infrastruktur dan Kewilayahan,
Institut Teknologi Sumatera

⁵Suku Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Kota Administrasi Jakarta Barat

e-mail: 1pizza.agradiana@matanauniversity.ac.id, 2aji88syahputra@gmail.com,
3muhammadazharvij@gmail.com, 4dzakydarajat17@gmail.com.

Abstrak

Penataan koridor utama perkotaan merupakan aspek krusial dalam mendukung transformasi Jakarta menuju kota global yang berorientasi transit, berketahanan, dan berkelanjutan. Koridor Joglo Raya di Jakarta Barat memiliki peran strategis sebagai arteri sekunder yang menghubungkan Jakarta-Tangerang dan sebagai Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) skala kecamatan. Namun, koridor ini menghadapi beberapa permasalahan, seperti degradasi kualitas visual, ketidakseimbangan peruntukan lahan, penyempitan jalan (bottleneck), dan keterbatasan fasilitas pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan mengkaji delapan elemen rancang kota yang terdapat pada Koridor Joglo Raya dengan menggunakan pendekatan kualitatif-kuantitatif spasial dalam wilayah kajian sepanjang 1,4 km. Data primer didapatkan melalui observasi lapangan, pemetaan spasial berbasis GIS, dokumentasi visual, serta identifikasi kondisi fisik koridor. Pengolahan data dilakukan melalui digitasi dan klasifikasi spasial, perhitungan luas serta proporsi penggunaan lahan, pemetaan distribusi elemen koridor, dan penyusunan matriks evaluasi kesenjangan (gap analysis) antara kondisi eksisting dan kriteria perancangan. Hasil kajian menunjukkan penggunaan lahan didominasi oleh permukiman (31%), area hijau (29%) dan perdagangan jasa (20%). Permasalahan utama ditemukan pada ketidakteraturan garis sempadan dan massa bangunan, titik penyempitan jalan dari 20 m menjadi 7 m, parkir yang mengokupasi ruang pejalan kaki, keterputusan jalur pedestrian, serta dominasi ruang hijau pasif. Hasil evaluasi mengarah pada strategi penataan berbasis Complete Street, konsolidasi ruang terbuka, pengendalian parkir, peningkatan konektivitas pedestrian, dan integrasi transportasi publik.

Kata kunci: *Elemen Rancang Kota, Koridor Joglo Raya, Sustainable Urban Street, Complete Street, Kota Global.*

Abstract

The planning of major urban corridors is a crucial aspect in supporting Jakarta's transformation into a transit-oriented, resilient, and sustainable global city. The Joglo Raya Corridor in West Jakarta plays a strategic role as a secondary arterial connecting Jakarta and Tangerang and as a sub-district-scale Local Service Center (Pusat Pelayanan Lingkungan/PPL). However, the corridor faces several challenges, including visual quality degradation, imbalanced land-use allocation, road bottlenecks, and inadequate pedestrian facilities. This study aims to examine eight urban design elements along the Joglo Raya Corridor using a spatial qualitative-quantitative approach within a 1.4-km study area. Primary data were collected through field observations, GIS-based spatial mapping, visual documentation, and identification of the corridor's physical conditions. Data processing involved spatial digitization and classification, calculation of land-use areas and proportions, mapping of corridor element distributions, and the development of a gap analysis matrix comparing existing conditions with design criteria. The results show that land use is dominated by residential areas (31%), green areas (29%), and commercial and service activities (20%). The main problems include

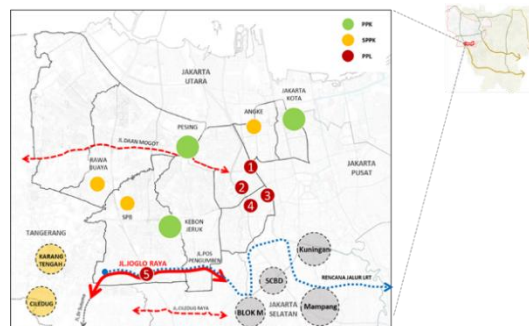
inconsistent building setbacks and massing, road bottlenecks where the road width narrows from 20 m to 7 m, parking occupying pedestrian space, discontinuous pedestrian paths, and the dominance of passive green spaces. The evaluation results lead to planning strategies based on the Complete Street approach, open-space consolidation, parking management, improved pedestrian connectivity, and public transport integration.

Keywords: *Urban Design Elements, Joglo Raya Corridor, Sustainable Urban Street, Complete Street, Global City.*

1. Pendahuluan

Penyelenggaraan penataan ruang perkotaan di Indonesia mengalami transformasi fundamental seiring diberlakukannya Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang serta pembaruan regulasi melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023. Pembentukan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta (DKJ) secara eksplisit menetapkan Jakarta sebagai pusat perekonomian nasional dan kota global yang terintegrasi dalam kawasan aglomerasi Jabodetabekjur. Penetapan fungsi strategis ini menuntut peningkatan kualitas ruang kota melalui regenerasi kawasan yang berketahanan, inklusif, dan berorientasi transit. Dalam konteks *Transit Oriented Development* (TOD) keberagaman guna lahan, kualitas ruang publik, dan orientasi terhadap pejalan kaki menjadi faktor penting dalam membentuk lingkungan yang dapat dilalui dengan berjalan kaki (Lamour et al., 2019).

Sesuai dengan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 279 Tahun 2016 serta Keputusan Kepala Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Nomor 8 Tahun 2019, pemerintah daerah mengamanatkan penyusunan kajian teknis dan perancangan kota pada koridor strategis. Salah satunya, Koridor Joglo Raya di Kecamatan Kembangan, Jakarta Barat, ditetapkan berdasarkan Keputusan Walikota Jakarta Barat Nomor e-0143/PU.12.01 sebagai kawasan prioritas penataan jangka pendek (2025–2027).



Gambar 1. Konstelasi Koridor Joglo terhadap Jakarta Barat

Gambar 1 menunjukkan posisi / peran koridor Joglo dalam struktur ruang Jakarta Barat. Posisi tersebut menjelaskan keterkaitan koridor dengan jaringan pergerakan metropolitan dan mendukung pemilihan koridor sebagai lokasi kajian. Dimana, koridor ini berfungsi sebagai arteri sekunder penghubung antarprovinsi (DKI Jakarta dan Banten), serta ditetapkan dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Pergub No. 31 Tahun 2022 sebagai Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) berbasis transit (Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Barat, 2024).

Namun demikian, dinamika spasial Koridor Joglo Raya menghadapi permasalahan pelik pasca pembukaan Pintu Tol JORR W2 dan pelebaran dimensi jalan dari 7 meter menjadi 20 meter (Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Barat, 2024). Terjadi komersialisasi masif yang mengubah tata guna lahan layer pertama dari permukiman menjadi kegiatan komersial dan ritel *food & beverage* (F&B) skala besar. Perubahan yang pesat ini tidak diimbangi oleh keterpaduan elemen perancangan kota. Fenomena titik penyempitan jalan (*bottleneck*), perparkiran liar di bahu jalan (*on-street parking*), terputusnya jalur pejalan kaki, serta minimnya keberadaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) aktif memicu penurunan kualitas

keselamatan, estetika visual, dan kenyamanan lingkungan perkotaan.

Penelitian terdahulu mengenai perancangan koridor komersial dan transportasi urban telah digagas oleh Shirvani (1985) yang merumuskan delapan elemen utama rancang kota, yaitu tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan perparkiran, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, penandaan, aktivitas pendukung, serta preservasi (Shirvani, 1985). Carmona (2010) dan Jacobs (1961) juga menekankan pentingnya dimensi publik dan interaksi sosial dalam ruang jalan. Konsep *Complete Street* dan *Sustainable Urban Street* juga memberikan kerangka kerja untuk mengintegrasikan kebutuhan multimoda secara seimbang (Litman, 2015). Di Indonesia, penelitian Bintarto (1989) dan Zahnd (1999) juga menggaris bawahi dampak perubahan guna lahan koridor jalan arteri terhadap kinerja lalu lintas. Penelitian ini bertujuan menganalisis secara komprehensif delapan elemen rancang kota pada Koridor Joglo Raya serta merumuskan arahan rekomendasi penataan yang adaptif dan berkelanjutan.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif-spasial dan kualitatif untuk mengevaluasi kondisi eksisting Koridor Joglo Raya berdasarkan delapan elemen rancang kota Shirvani. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengukur karakteristik spasial koridor, sedangkan pendekatan kualitatif digunakan untuk menginterpretasikan kualitas fisik, fungsi, dan permasalahan ruang.

Wilayah penelitian mencakup Koridor Joglo Raya sepanjang 1,4 km dengan luas sekitar 64 ha. Koridor membentang dari Gerbang Tol JORR W2 di Kelurahan Joglo hingga Simpang Srengseng–Swadarma di Kelurahan Srengseng, Kecamatan Kembangan, Jakarta Barat. Delineasi ini mengikuti dokumen penataan Koridor Joglo Raya yang menjadi sumber data utama penelitian.



Gambar 2. Peta Deliniasi Wilayah Kajian

Gambar 2 memperlihatkan batas wilayah kajian. Batas ini menjadi dasar untuk menghitung proporsi penggunaan lahan dan memetakan distribusi delapan elemen rancang kota.

Data primer diperoleh melalui observasi lapangan, pemetaan spasial berbasis GIS dengan skala 1:1.000, dan dokumentasi visual kondisi koridor. Data sekunder diperoleh dari dokumen RDTR DKI Jakarta 2022, data statistik BPS Kecamatan Kembangan 2023-2024, dokumen penataan Koridor Joglo Raya, serta regulasi teknis terkait perancangan fasilitas pejalan kaki dan *Complete Street*. Metode pengolahan data dilakukan dalam dua tahap. Pertama, data spasial didigitasi dan diklasifikasikan berdasarkan guna lahan, massa bangunan, jaringan jalan, ruang terbuka, jalur pedestrian, penandaan, aktivitas pendukung, dan objek preservasi. Kedua, luas dan proporsi setiap kategori dihitung untuk memperoleh gambaran kuantitatif kondisi koridor.

Analisis spasial menggunakan *Geographic Information System (GIS)* untuk mengidentifikasi pola distribusi dan hubungan antar-elemen. Pendekatan ini sejalan dengan penelitian yang menggunakan *GIS* untuk mengukur kualitas desain jalan secara objektif (Yin, 2017). Sintesis rumusan masalah dan potensi menjadi dasar perumusan kerangka konsep penataan koridor.

3. Hasil dan Pembahasan

Hasil evaluasi disusun berdasarkan delapan elemen rancang kota Shirvani dan dipadukan dengan prinsip keselamatan,

mobilitas, ekologis, dan kualitas ruang publik. Pembahasan tidak hanya mendeskripsikan kondisi setiap elemen, tetapi juga mengidentifikasi hubungan antarelemen yang membentuk kinerja koridor.

3.1. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Hasil digitasi penggunaan lahan pada kawasan kajian menunjukkan dominasi fungsi permukiman sebesar 19,71 Ha (31%) dan area hijau/lahan kosong sebesar 18,46 Ha (29%). Fungsi perdagangan dan jasa mencakup 12,77 Ha (20%), badan jalan 6,59 Ha (10%), fasilitas pendidikan 3,00 Ha (5%), perkantoran 1,76 Ha (3%), sarana olahraga 1,28 Ha (2%), serta fasilitas peribadatan 0,42 Ha (1%). Komposisi ini menunjukkan karakter koridor campuran antara hunian, aktivitas komersial, dan ruang terbuka.

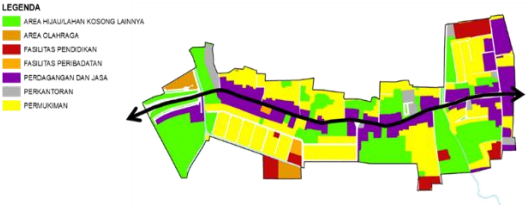
Tabel 1. Distribusi Penggunaan Lahan Wilayah Kajian Koridor Joglo Raya

Pengguna an Lahan	Luas (Hekta r)	Propor si (%)	Karakteris tik Dominan
Permukim an	19,71	31%	Perumaha n Taman Alfa Indah & Permukim an Organik
Area Hijau / Lahan Kosong	18,46	29%	Lahan Kosong, TPU Joglo, Pulau Jalan
Perdagang an dan Jasa	12,77	20%	Ritel F&B, Ruko Otomotif, Supermar ket Hero
Badan Jalan & Infrastruk tur	6,59	10%	Jalan Arteri Sekunder (ROW 20 m)

Fasilitas Pendidikan	3,00	5%	SDN 04/01 Srengseng, High Scope, Petra Alpha
Perkantoran & Perbankan	1,76	3%	Kantor Pemasara n, KCP Bank Swasta
Fasilitas Olahraga & Peribadata n	1,70	2%	Kolam Renang Alfa Indah, Masjid Al-Mubarak
Total	64,00	100%	Pusat Pelayanan Lingkunga n (PPL)

Sumber: Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Barat (2024)

Tabel 1 menunjukkan bahwa permukiman merupakan fungsi lahan terbesar dalam wilayah kajian, diikuti area hijau/lahan kosong dan perdagangan serta jasa. Komposisi tersebut mengindikasikan karakter koridor campuran yang mengalami tekanan komersialisasi pada lapisan pertama koridor. Data ini menjadi dasar untuk membaca hubungan antara perubahan guna lahan, intensitas aktivitas, kebutuhan parkir, dan kualitas ruang pedestrian.



Gambar 3. Peta Sebaran Penggunaan Lahan Dalam Wilayah Kajian

Gambar 3 memperlihatkan distribusi fungsi lahan dalam wilayah kajian. Konsentrasi area perdagangan dan jasa pada sisi jalan utama menunjukkan proses komersialisasi lapisan pertama koridor, sedangkan permukiman dan ruang terbuka lebih banyak berada di bagian belakang koridor.

Perubahan kavling permukiman menjadi ruko dan gerai *F&B* menunjukkan bahwa peningkatan aksesibilitas mendorong intensifikasi fungsi komersial. Kondisi tersebut berpotensi meningkatkan bangkitan perjalanan dan kebutuhan parkir. Kashef (2022) menunjukkan bahwa kombinasi keragaman guna lahan, kepadatan, dan konfigurasi jaringan jalan berhubungan dengan aktivitas pedestrian. Karena itu, perubahan guna lahan pada Joglo Raya perlu diikuti dengan peningkatan kualitas ruang berjalan kaki.

3.2 Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form & Massing*)

Tata massa bangunan di sepanjang koridor terbagi menjadi dua tipologi utama, yaitu bangunan tradisional atau organik pada permukiman warga, dan bangunan modern minimalis berupa ruko komersial 2–4 lantai. Garis Sempadan Bangunan (GSB) pun tidak seragam akibat perbedaan periode pembangunan dan pembebasan lahannya.

Sebagian area ruko komersial baru telah memundurkan massa bangunan sekitar 5–8 m untuk menyediakan pelataran parkir, sementara bangunan lama langsung berbatasan dengan bahu jalan. Perbedaan ini menghasilkan *street wall* yang tidak kontinu dan memperkuat fragmentasi visual koridor.



Gambar 4. Peta Sebaran Massa Bangunan Dalam Wilayah Kajian

Gambar 4 menunjukkan variasi distribusi massa bangunan pada wilayah kajian. Variasi kepadatan dan garis sempadan membentuk karakter ruang jalan yang tidak seragam.

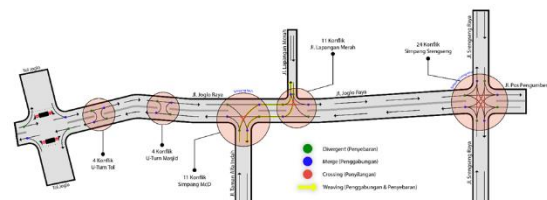


Gambar 5. Peta Sebaran dan ilustrasi bentuk langgam bangunan Dalam Wilayah Kajian

Gambar 5 memperlihatkan perbedaan karakter bangunan modern dan tradisional. Perbedaan tersebut tidak harus dihilangkan, tetapi perlu diarahkan melalui pengendalian sempadan, ketinggian, proporsi fasad, dan elemen visual agar identitas koridor tetap terbaca.

3.3 Sirkulasi dan Perparkiran (*Circulation & Parking*)

Koridor jalan Joglo Raya berfungsi sebagai jalan arteri sekunder dengan volume lalu lintas padat pada jam puncak pagi dan sore. Tingginya bangkitan perjalanan menuju kawasan komersial *F&B* tidak diimbangi oleh kantong parkir *off-street* yang memadai, sehingga bahu jalan dan trotoar sering diokupasi menjadi lahan parkir kendaraan bermotor secara liar.



Gambar 6. Peta Arus Kendaraan di Koridor Joglo Raya

Gambar 6 menunjukkan pola arus kendaraan pada koridor dan lokasi simpul pergerakan. Peta tersebut menjadi dasar untuk membaca hubungan antara fungsi jalan, aktivitas komersial, dan titik konflik lalu lintas.

Masalah utama sirkulasi terletak pada beberapa titik penyempitan jalan (*bottleneck*) akibat bidang tanah yang belum dibebaskan, sehingga mengubah lebar ruang jalan dari 20 meter menjadi 7 meter. Titik tersebut ditemukan di sekitar

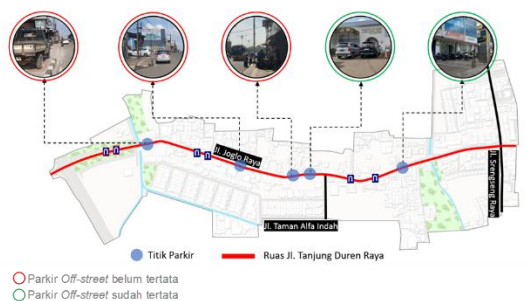
Masjid Al-Mubarak, pipa air Perumahan Intercon, dan simpang McDonald's. Penyempitan ini menjadi kendala kapasitas dan berpotensi meningkatkan konflik antar-pengguna jalan.



Gambar 7. Lokasi Titik Penyempitan Jalan Dalam Wilayah Kajian

Gambar 7 memperlihatkan kondisi fisik pada lokasi titik penyempitan jalan. Perbedaan lebar ruang jalan dan keberadaan aktivitas tepi jalan memperlihatkan bahwa masalah kapasitas tidak hanya bersifat geometrik, tetapi juga dipengaruhi oleh aktivitas dan penggunaan ruang sisi jalan.

Berdasarkan Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2012, Parkir diartikan sebagai keadaan kendaraan yang berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat baik ditinggalkan atau tidak ditinggalkan oleh pengemudinya.



Gambar 8. Peta Sebaran Perpustakaan di Koridor Joglo Raya

Gambar 8 menunjukkan distribusi area parkir dan memperlihatkan bahwa fasilitas *off-street parking* telah tersedia pada sejumlah area kegiatan perdagangan dan jasa. Namun, parkir pada badan jalan dan trotoar masih ditemukan dan mengurangi kapasitas ruang pedestrian.

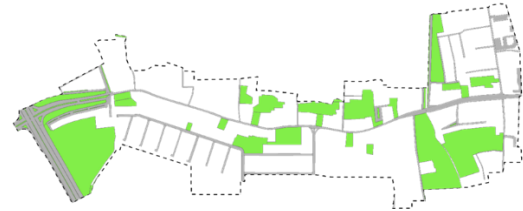
Temuan ini menunjukkan adanya hubungan antara guna lahan komersial, parkir, dan pedestrian. Penanganan parkir perlu diarahkan pada pengelolaan akses, konsolidasi kantong parkir, dan pengendalian parkir pada ruang publik. Dalam pendekatan *Complete Street*

menekankan bahwa ruang jalan perlu dibagi secara seimbang untuk berbagai pengguna, bukan hanya untuk kendaraan bermotor (MacLeod et al., 2018).

3.4 Ruang Terbuka (*Open Space*)

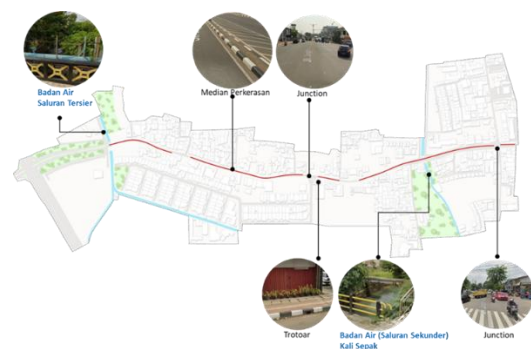
Area hijau/lahan kosong mencakup 29% wilayah kajian. Namun, kategori tersebut terdiri atas lahan kosong pasif milik swasta / perorangan, area TPU, dan pulau jalan, sehingga tidak seluruhnya dapat diperlakukan sebagai ruang terbuka hijau publik yang aktif.

Sedangkan RTH aktif publik yang dapat diakses oleh masyarakat sangatlah terbatas, diwakili oleh taman kompleks Alfa Indah seluas 3.231 m² (0,005% dari total area).



Gambar 9. Peta Sebaran Ruang Terbuka Hijau Dalam Wilayah Kajian

Gambar 9 menunjukkan distribusi area hijau dan lahan kosong. Distribusinya belum membentuk sistem ruang terbuka yang saling terhubung dan sebagian besar berfungsi pasif.



Gambar 10. Peta Sebaran Ruang Terbuka Non-Hijau Dalam Wilayah Kajian

Gambar 10 memperlihatkan ruang terbuka non-hijau berupa plaza simpang dan median jalan. Elemen tersebut masih memiliki peluang untuk ditingkatkan sebagai ruang publik yang mendukung aktivitas sosial dan kenyamanan koridor.

3.5 Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)

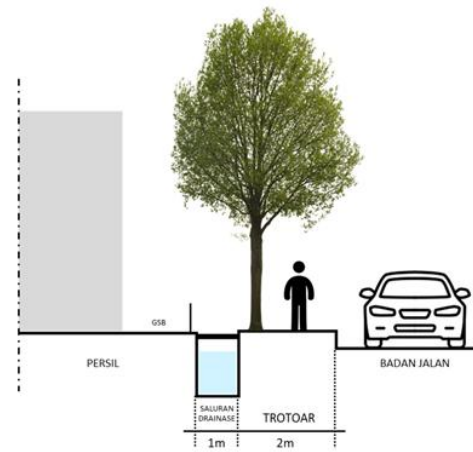
Jalur pedestrian yang baik dapat mengurangi ketergantungan manusia terhadap pemakaian kendaraan bermotor dan meningkatkan kualitas lingkungan sekitarnya (Agradiana, 2020). Jalur pejalan kaki di Koridor Joglo Raya sudah tersedia dan tertata, namun jalur trotoar tidak terintegrasi secara kontinu, banyak terputus oleh akses jalan masuk kendaraan ke ruko. Penempatan tiang utilitas penerangan, papan reklame, dan alokasi tempat berdagang sektor informal (PKL) memakan ruang bebas pejalan kaki, sehingga tidak memenuhi standar aksesibilitas difabel maupun keselamatan fasilitas pejalan kaki sesuai SE PUPR No. 18/2023.



Gambar 11. Peta Sebaran Jalur Pejalan Kaki Dalam Wilayah Kajian

Gambar 11 menunjukkan distribusi jalur pedestrian di sepanjang koridor jalan. Pemetaan memperlihatkan bahwa keberadaan trotoar belum otomatis menghasilkan jaringan pedestrian yang kontinu.

Kondisi eksisting pada jalur pejalan kaki di sepanjang wilayah kajian menggunakan beton cetak (*concrete stamp*) sebagai material, dengan variasi lebar jalur sebesar 200 - 300 cm termasuk saluran drainase tertutup (*U-Ditch*), hal ini menandakan bahwa lebar efektif jalur pejalan kaki sudah memenuhi standar, sesuai dengan Pergub DKI Jakarta No 58 Tahun 2022 Tentang Pembangunan dan Peningkatan Kualitas *Complete Street* Secara Terpadu minimal lebar efektif jalur pejalan kaki sekurang-kurangnya 150 cm



Gambar 12. Ilustrasi Potongan Jalur Pejalan Kaki Dalam Wilayah Kajian

Gambar 12 memperlihatkan potongan tipikal jalur pedestrian. Lebar fisik sekitar 200–300 cm, termasuk elemen drainase tertutup, menunjukkan bahwa dimensi dasar pada beberapa segmen telah mencukupi, tetapi kualitas jaringan dipengaruhi oleh hambatan dan putusnya konektivitas antar jalur pejalan kakinya.

Selanjutnya, aspek atribut pelengkap pada Jalur pejalan kaki dalam wilayah kajian seperti bangku taman maupun tempat sampah belum ada yang terpasang di sepanjang jalur pejalan kaki. Namun sudah terdapat halte dan lampu jalan dengan ciri khas bentuk atap Joglo pada bagian atapnya.



Gambar 13. Kondisi Eksisting Atribut Pelengkap Jalan Dalam Wilayah Kajian Koridor Joglo Raya

Gambar 13 menunjukkan kondisi atribut pelengkap pedestrian. Bangku dan tempat sampah belum tersedia secara memadai, sedangkan halte dan lampu jalan telah tersedia pada beberapa titik. Temuan ini menunjukkan bahwa kualitas pedestrian perlu dinilai tidak hanya dari lebar, tetapi juga dari kontinuitas, aksesibilitas, kenyamanan, dan kelengkapan fasilitas.

Gerike et al. (2021) menekankan bahwa fasilitas pedestrian harus memenuhi fungsi pergerakan sekaligus fungsi tempat. Karena itu, peningkatan kualitas Koridor Joglo Raya tidak cukup dilakukan dengan menambah lebar trotoar, tetapi perlu menghilangkan hambatan, memperbaiki penyeberangan, menyediakan fasilitas pendukung, dan menghubungkan pedestrian dengan aktivitas serta transportasi publik.

3.6 Penandaan (*Signage*)

Signage atau papan informasi merupakan suatu penanda dari beberapa variasi simbol dan teks yang diposisikan pada suatu daerah atau kawasan bertujuan untuk membantu pengguna jalan mengenali Kawasan tersebut. (Ramdhan, 2021).

Elemen penandaan sepanjang koridor didominasi oleh papan reklame komersial, neon box pertokoan, dan spanduk promosi. Penempatan *signage* yang tidak teratur menimbulkan polusi visual (*visual clutter*) yang dapat mengurangi keterbacaan karakter arsitektur koridor.



Gambar 14. Beberapa penanda bangunan dan jalan di sepanjang koridor Jalan Joglo Raya.

Gambar 14 menunjukkan variasi bentuk dan ukuran penanda komersial. Kondisi tersebut mengindikasikan perlunya pedoman zonasi, ukuran, posisi, dan hirarki penandaan agar informasi komersial tidak mendominasi ruang visual koridor jalan.

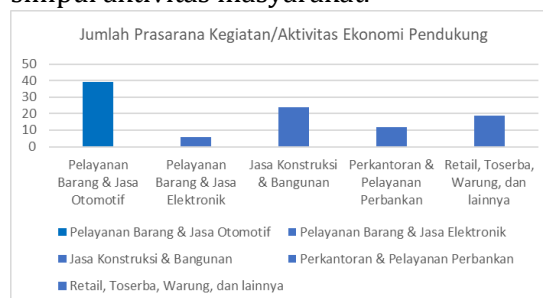


Gambar 15. Beberapa landmark yang terdapat di sepanjang koridor Jalan Joglo Raya.

Gambar 15 memperlihatkan beberapa objek yang dikenal sebagai penanda lokal. Diantaranya bangunan Mc'Donalds Joglo, Pos Polisi Taman Alfa, gerbang perumahan Taman Alfa, dan Masjid Al-Mubarak yang dipertahankan sebagai *landmark* lokal karena dapat meningkatkan keterhubungan *wayfinding* dan informasi kawasan.

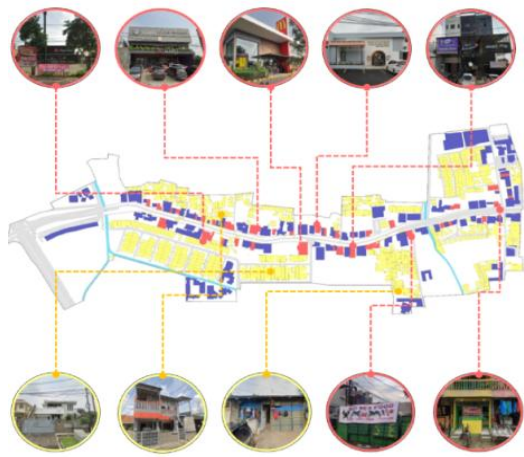
3.7 Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

Koridor Joglo Raya kaya akan aktivitas pendukung, baik formal maupun informal. Terdapat 68 sarana ekonomi formal pendukung (39 usaha otomotif, 24 toko bangunan, 19 ritel/minimarket) serta 13 gerai restoran F&B skala nasional/internasional (McDonald's, J.CO, Pizza Hut, Mako, Fore, Kopi Kenangan). Di sisi lain, sektor informal ditandai oleh 10 kluster pedagang kaki lima (PKL) makanan warung tenda dan gerobak yang beroperasi aktif pada sore hingga malam hari. Fasilitas pelayanan sosial meliputi 12 sarana pendidikan, 5 fasilitas kesehatan, dan 4 sarana peribadatan yang menjadi simpul aktivitas masyarakat.



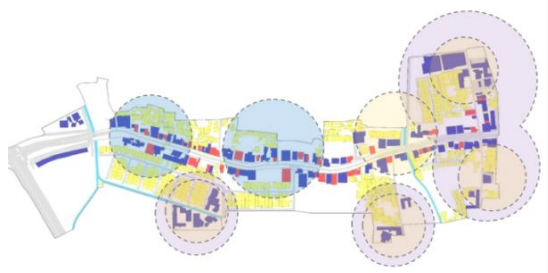
Gambar 16. Grafik Sarana Ekonomi Dalam Wilayah Kajian

Gambar 16 memperlihatkan distribusi kategori sarana ekonomi yang dicatat dalam survei. Grafik digunakan untuk menunjukkan kecenderungan aktivitas komersial yang terjadi di sepanjang koridor Joglo Raya.



Gambar 17. Peta Sebaran kegiatan ekonomi Dalam Wilayah Kajian

Gambar 17 menunjukkan konsentrasi kegiatan ekonomi pada beberapa segmen koridor. Konsentrasi tersebut dapat menjadi titik prioritas untuk pengelolaan parkir, akses pedestrian, dan penataan muka bangunan.



Gambar 18. Peta Sebaran Pusat Aktivitas Masyarakat Dalam Wilayah Kajian

Gambar 18 menunjukkan beberapa simpul aktivitas masyarakat. Penguatan simpul tersebut perlu diarahkan agar aktivitas sosial tidak mengambil ruang bebas pedestrian dan tetap mendukung keterhubungan antarmoda.

3.8 Preservasi (*Preservation*)

Preservasi jika diartikan secara luas adalah kegiatan perlindungan /pemeliharaan bentukan fisik suatu tempat dalam kondisi eksisting dan memperlambat bentukan fisik tersebut dari proses kerusakan (UNESCO). Selanjutnya jika diartikan dalam prinsip ruang perkotaan, preservasi ialah bentuk perlindungan lingkungan (*ecological*: sempadan sungai hutan, taman, mangrove) dan ruang perkotaan/urban place yang ada serta bangunan dan tempat bersejarah/ *historical* (Shirvani, 1985).

Pada wilayah kajian Koridor Joglo, terdapat beberapa bangunan dan ruang perkotaan yang harus dipertahankan kegiatan dan bentuk fisik. Terdapat jalur hijau yang berada di dekat kolong TOL JORR, dimana jalur hijau tersebut harus dipertahankan dan dimanfaatkan sebagai ruang terbuka hijau pasif. Selanjutnya terdapat aliran Kali Sepak yang harus dipertahankan fungsinya dan kelestariannya. Serta terdapat bangunan Gereja Kristen Jawa Alfa Indah yang memiliki nilai sejarah. GKJ Alfa Indah berfungsi untuk melayani banyaknya umat Kristen Jawa.



Gambar 19. Peta Sebaran Titik Preservasi Dalam Wilayah Kajian

Gambar 19 menunjukkan lokasi elemen yang perlu dipertahankan. Preservasi tidak hanya diarahkan pada bentuk fisik, tetapi juga pada fungsi ruang dan hubungan elemen tersebut dengan identitas lokal.

4. Kesimpulan

Penelitian ini berhasil menjawab tujuan utama kajian dengan mengidentifikasi serta mengevaluasi secara menyeluruh delapan elemen rancang kota pada Koridor Joglo Raya, Jakarta Barat, dalam konteks persiapannya sebagai Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) berbasis transit dan pendukung Jakarta menjadi Kota Global.

Hasil evaluasi menunjukkan bahwa permasalahan Koridor Joglo Raya tidak

berdiri sendiri. Perubahan guna lahan menjadi fungsi komersial meningkatkan intensitas aktivitas, bangkitan perjalanan, dan kebutuhan parkir. Keterbatasan ruang jalan kemudian mendorong konflik antara kendaraan, parkir, aktivitas informal, dan pedestrian.

Kesenjangan paling kritis ditemukan pada terputusnya kontinuitas jalur pejalan kaki, hilangnya ruang bebas akibat okupasi parkir liar dan pedagang informal, terabaikannya RTH aktif publik, serta timbulnya kemacetan lalu lintas kronis pada titik-titik penyempitan jalan (*bottleneck*). Sehingga rekomendasi penataan koridor ini dapat kemudian dirumuskan melalui pendekatan rekayasa koridor terpadu berbasis konsep *Complete Street*, serta perlunya penyelesaian pembebasan lahan jalan, konsolidasi lahan untuk ruang terbuka hijau aktif dan kantong parkir terpusat, penataan penandaan koridor yang tertib, serta pengintegrasian titik transit rencana LRT Joglo–Pulo Gebang. Temuan baru dalam penelitian ini mengonfirmasi bahwa regenerasi koridor arteri sekunder di kawasan pinggiran metropolitan (seperti koridor Joglo Raya ini) membutuhkan model penataan spasial terintegrasi yang mampu menyelaraskan dinamika komersialisasi masif dengan pemenuhan standar keselamatan pejalan kaki dan kelestarian identitas sosial-budaya lokal. Pernyataan penguat simpulan ini membuktikan secara signifikan bahwa penerapan elemen rancang kota yang adaptif mampu meningkatkan tingkat livabilitas dan keteraturan fungsi koridor dibandingkan pola penataan parsial konvensional yang dievaluasi pada penelitian-penelitian terdahulu.

Dari perspektif pedestrian, kualitas koridor juga perlu dibaca pada skala segmen. Stutz et al. (2025) menunjukkan bahwa evaluasi berbasis indikator dapat digunakan untuk membandingkan kondisi segmen jalan, sedangkan Maragkotidou et al. (2026) menunjukkan manfaat menggabungkan data spasial objektif dengan persepsi pengguna. Penelitian ini

belum memiliki data persepsi yang dapat dianalisis secara statistik, sehingga sintesis difokuskan pada bukti fisik-spasial yang tersedia.

Sehingga perlu adanya penelitian lanjutan untuk mengembangkan evaluasi berbasis indikator yang lebih terukur, termasuk volume pedestrian dan kendaraan, tingkat pelayanan jalan, kualitas penyeberangan, aksesibilitas difabel, persepsi pengguna, serta evaluasi sebelum dan sesudah intervensi. Pengembangan tersebut akan memungkinkan pengujian empiris terhadap dampak strategi penataan terhadap *walkability*, keselamatan, dan kualitas ruang publik.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Suku Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Kota Administrasi Jakarta Barat atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk melakukan kajian melalui Dokumen Penataan Koridor Joglo. Selain itu, apresiasi dan terima kasih kami haturkan kepada Tim *Asisstant Professional Staff* SDCKTRP Jakarta Barat seksi P2R dan seluruh staff ASN SDCKTRP Jakarta Barat atas bantuan teknis, fasilitas, serta masukan yang sangat berharga selama proses penelitian hingga penyusunan makalah ini.

Daftar Pustaka

- Agradiana, P. (2020), Tingkat Preferensi Pedestrian dan Walkability Koridor Jalan di Kota Tua Jakarta. Jurnal Ilmiah Penelitian MarKa, Volume 3 Nomor 2 Februari 2020. p-ISSN: 2580-8745, e-ISSN: 2685-4201, DOI: 10.33510/marka
- Agustin, E., Santosa, H. R., & Soemardiono, B. (2014), The Application Of Sustainable Urban Street Concept In A. Yani Surabaya Street Corridor Arrangement To Improve The Quality Of Corridor Environment. International Journal of Education and Research, 2(2), 1-16.

- Alhamid, T. (2019)**, Instrumen Pengumpulan Data. Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Sorong.
- Asha, F. (2017)**, Karakteristik Koridor Jalan Ditinjau Dari Fisik Ruang. Jurnal Planologi Vol.14, No.1, April. 2017.
- Bintarto, R. (1989)**. Interaksi Kota Desa dan Permasalahannya. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Carmona, M. (2010)**. Public Spaces Urban Spaces The Dimension of Urban Design. Kidlington,: Elsevier Ltd.
- Gerike, R., Koszowski, C., Schröter, B., Buehler, R., Schepers, P., Weber, J., Wittwer, R., & Jones, P. (2021)**. Built environment determinants of pedestrian activities and their consideration in urban street design. Sustainability, 13(16), 9362. <https://doi.org/10.3390/su13169362>.
- Greenberg, E. J. (2009)**, Sustainable Streets, Transportation Research Board, USA.
- El-Shimy, H. G., & Ragheb, R. A. (2017)**, Sustainable urban street design: evaluation of el-moaz street in Cairo, Egypt. Procedia Environmental Sciences, 37, 689-698.
- ITDP Indonesia (2019)**, Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki : DKI Jakarta 2017 – 2022 Versi 2.0.
- Jacobs, J. (1961)**. The death and life of great American cities. Random House.
- Kashef, M. (2022)**. The building blocks of walkability: Pedestrian activity in Abu Dhabi city center. Frontiers of Architectural Research, 11(2), 203–223. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2021.10.003>.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2023)**, Surat Edaran PUPR Nomor 18/SE/M/2023 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Jakarta.
- Lamour, Q., Morelli, A. M., & Marins, K. R. C. (2019)**. Improving walkability in a TOD context: Spatial strategies that enhance walking in the Belém neighbourhood, in São Paulo, Brazil. Case Studies on Transport Policy, 7(2), 280–292. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.03.005>.
- Litman, T. (2015)**, Evaluating Transportation Land Use Impacts. Victoria Transport Policy Institute.
- MacLeod, K. E., Sanders, R. L., Griffin, A., Cooper, J. F., & Ragland, D. R. (2018)**. Latent analysis of Complete Streets and traffic safety along an urban corridor. Journal of Transport & Health, 8, 15–29. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.05.001>.
- Maragkotidou, A., Lakakis, K., & Kyriakou, K. (2026)**. Integrating objective spatial data and route perceptions through GIS-supported citizen science for a holistic urban walkability assessment. Urban Design International. <https://doi.org/10.1057/s41289-026-00316-8>.
- Nasehudin, T. & Gozali, N. (2012)**, Metode Penelitian Kuantitatif.
- Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Barat (2024)**, Laporan Penataan Kawasan (Koridor Joglo Raya). Suku Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Kota Administrasi Jakarta Barat.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (2022)**, Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi DKI Jakarta. Jakarta.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (2022)**, Peraturan Gubernur DKI Jakarta No 58 Tahun 2022 Tentang Pembangunan dan Peningkatan Kualitas *Complete Street* Secara Terpadu.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (2012)**, Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia (2024)**, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Ramadhan, F. (2021)**, Analisis Penempatan Dan Design Bentuk Tata Informasi Di Kawasan Pasar Bawah Kec, Senapelan

- Kota Pekanbaru. SENKIM: Seminar Nasional Karya Ilmiah Multidisiplin Vol. 1, No. 1 Agustus 2021, Hal. 78-84.
- Rehan, R. M. (2013)**, Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design. Hbrc Journal, 9(2), 173-186.
- Samsu, S. (2013)**, Analisis Pengakuan Dan Pengukuran Pendapatan Berdasarkan Psak No. 23 Pada Pt. Misa Utara Manado. Jurnal Emba, 1, 567–575.
- Shirvani, H. (1985)**, The Urban Design Process. Michigan: Van Nostrand Reinhold.
- Stutz, P., Kazyeva, D., Traun, C., Werner, C., & Loidl, M. (2025)**. Walkability at street level: An indicator-based assessment model. Sustainability, 17(8), 3634. <https://doi.org/10.3390/su17083634>.
- Teja, M. (2012)**, Dialog Paradigma Metodologi Penelitian Sosial. Jurnal Aspirasi, 3(2), 223-228.
- Yin, L. (2017)**. Street level urban design qualities for walkability: Combining 2D and 3D GIS measures. Computers, Environment and Urban Systems, 64, 288–296. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2017.04.001>.
- Zahnd, M. (1999)**, Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya. Yogyakarta: Kanisius.