

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### 2.1 Pedestrian

Istilah pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa Latin *pedesterpedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki.

Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ketempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa trotoar, *pavement*, *sidewalk*, *pathway*, *plaza* dan *mall*.

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan (Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995).

Jalur pedestrian yang baik harus dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan lancar dan aman. Persyaratan ini perlu dipertimbangkan di dalam perancangan jalur pedestrian. Agar dapat menyediakan jalur pedestrian yang dapat menampung kebutuhan kegiatan-kegiatan tersebut maka perancang perlu

mengetahui kategori perjalanan para pejalan kaki dan jenis-jenis titik simpul yang ada dan menarik bagi pejalan kaki.

Menurut Murtomo dan Aniaty (1991) jalur pedestrian di kota-kota besar mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain adalah:

- a. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas
- b. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik
- c. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya
- d. Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual
- e. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota
- f. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat

Fungsi jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota adalah sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai unsur keindahan kota, sebagai media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota dan sebagai tempat bersantai serta bermain.

Sedangkan kenyamanan dari pejalan kaki dalam berjalan adalah adanya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan berjalan dan dapat dinikmatinya

kegiatan berjalan tersebut tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang menggunakan jalur tersebut.

Fungsi jalur pedestrian yang sesuai dengan kondisi kawasan Jl. Jenderal Sudirman Pekanbaru adalah jalur pedestrian dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas, menguntungkan sebagai sarana promosi dan dapat menarik bagi kegiatan sosial serta pengembangan jiwa dan spiritual.

Shirvani (1985), mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan. Fungsi jalur pejalan kaki adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain.

## **2.2 Karakteristik Pedestrian**

Karakteristik pedestrian terbagi menjadi beberapa bagian antara lain:

### **1. Kebutuhan Pedestrian**

Dalam penciptaan area pedestrian hal yang perlu diperhatikan adalah bahwa area tersebut harus memberi kesempatan bagi pedestrian untuk mengembangkan rasa sosialisai, rekreasi, dan kebebasan. Untuk itu diperlukan adanya rasa aman, nyaman, dan kemudahan akses, sebagai berikut:

#### **a. Rasa Aman**

Pedestrian perlu mendapatkan perlindungan dari kecelakaan lalu lintas kendaraan, ancaman kriminal, dan bahaya ancaman fisik yang lain.

Kecelakaan lalu lintas adalah merupakan ancaman yang perlu diperhatikan secara sungguh-sungguh. Selain itu perlu perlindungan dari kecelakaan jatuh karena tersandung atau adanya perbedaan ketinggian antara permukaan elemen jalan.

b. Rasa Nyaman

Pergerakan pedestrian tidak akan terpisahkan dengan keadaan lingkungannya. Banyak para pejalan kaki berjalan sambil berekreasi. Untuk itu mereka membutuhkan lingkungan yang nyaman. Rasa nyaman akan timbul bila lingkungannya menarik, menyenangkan, terpelihara, dan memberi kesempatan untuk terjadinya *outdoor activities*. Lingkungan akan memberi rasa nyaman bila dilengkapi dengan elemen-elemen yang memungkinkan kegiatan pedestrian untuk berjalan, berdiri, dan duduk secara bebas.

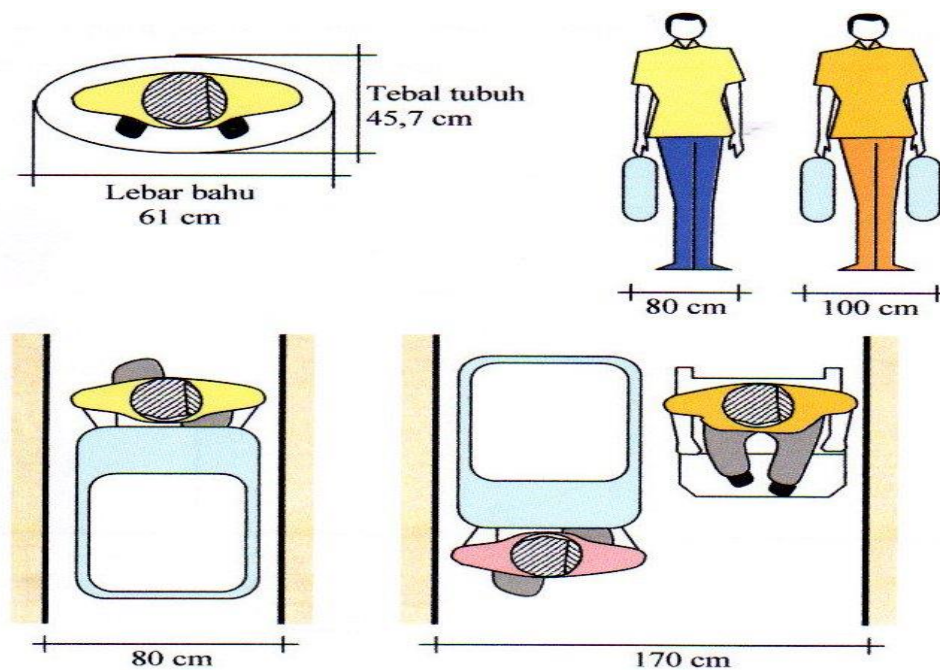
c. Kemudahan Akses

Pedestrian berbeda dengan pengendara mobil. Tanpa tergantung jenis kelamin, umur, dan kemampuan fisik pengendara mobil bisa berjalan dengan kecepatan dan jarak yang sama. Tidak demikian bagi pedestrian, kemampuan mereka berjalan akan tergantung kepada jenis kelamin, umur, dan kondisi fisik. Anak muda akan mampu berjalan lebih cepat dan lebih jauh daripada orang tua. Oleh karena itu lingkungan bagi pedestrian harus dibuat semudah mungkin bagi berbagai golongan dan kondisi pedestrian.

## 2. Dimensi Pedestrian

### a. Dimensi Badan

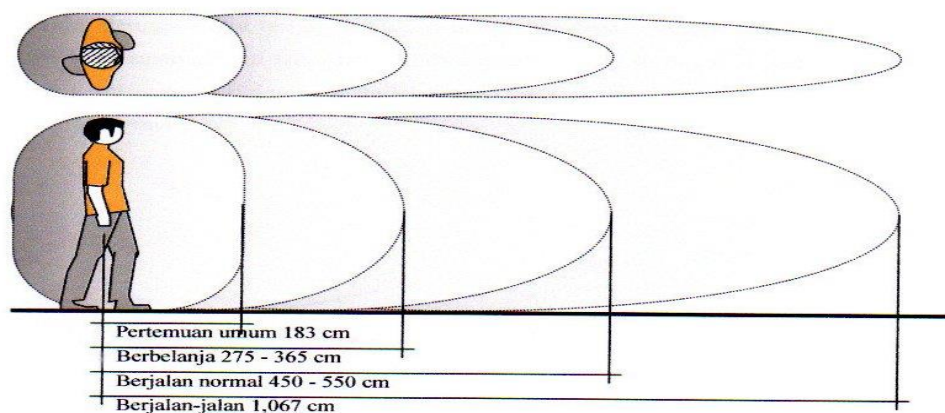
Ukuran badan pedestrian ditentukan oleh lebar bahu dan tebal tubuh. Menurut observasi yang dilakukan oleh Fruin (1971) menyatakan bahwa 99% manusia berukuran lebar bahu sekitar 52,5 cm dengan toleransi 3,8 cm, dan tebal tubuh sekitar 33 cm. selanjutnya ia merekomendasikan untuk memakai ukuran sekitar 45,7 cm x 61 cm atau ekuivalen dengan ellips seluas 0,21 m<sup>2</sup> untuk memberi kesempatan bergerak bebas dengan kondisi membawa bawaan di tangan kanan dan kiri. Untuk orang Indonesia dimensi tersebut mestinya sudah amat memadai.



Gambar 2.1 Ukuran Badan Pedestrian (Fruin, 1971; Neufert, 1980)

b. Teritori Bubbles

Pedestrian mempunyai ruang pribadi yang terbentuk antara seorang pejalan kaki dengan orang lain di depannya di dalam suatu kerumunan orang. Apabila kapasitas rendah dan ruang longgar maka pedestrian bebas memilih ruang yang nyaman untuk menghindari terjadinya kontak dengan orang lain. Bila kapasitas semakin padat maka kebebasan pedestrian untuk berjalan, belok, memperlambat langkah, maupun berhenti semakin berkurang, dan ruang pribadi juga semakin mengecil. Ruang yang terbentuk antara satu pedestrian dengan yang lainnya ini oleh Untermann (1984) disebut sebagai Teritori Bubbles (*Territory Bubbles*). Ruang ini menggelembung dalam bentuk telur dengan sebagian besar ruang berada di dekat si pedestrian yang bersangkutan. Besarnya bervariasi tergantung kepadatan kerumunan orang, yaitu antara jarak pandang ke depan sejauh 183 cm untuk situasi padat seperti berjalan di pusat pertokoan, dan membesar sampai 1.067 cm untuk situasi yang longgar, seperti berjalan-jalan di taman.



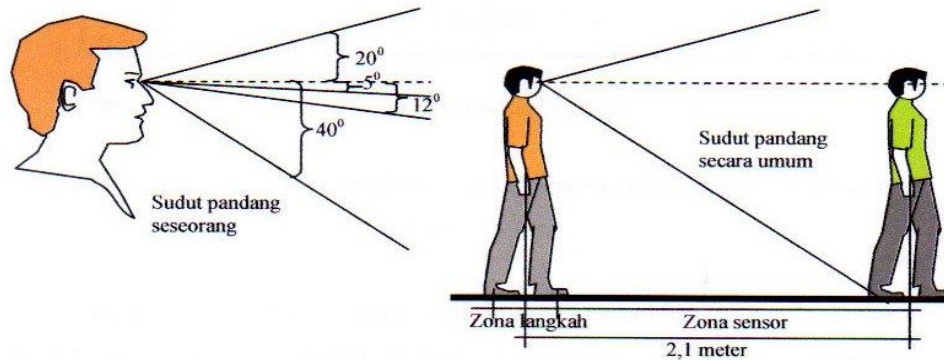
Gambar 2.2 Jarak Pandang ke Depan (Untermann, 1984)

c. Jarak Ruang

Di dalam area pedestrian jarak ruang diperlukan untuk berkomunikasi jika seseorang sedang dalam keadaan duduk atau sedang berdiri. Jarak ruang tersebut akan semakin mengecil seiring dengan meningkatnya intensitas ruang atau meningkatnya *mutual interest* antara seseorang dengan yang lain, dan sebaliknya. Jarak ruang juga bisa dipengaruhi oleh pandangan, pendengaran, bahu/pundak, rasa, dan rabaan yang bervariasi. Secara umum jarak ruang bisa dibagi menurut keperluannya, sebagai berikut: jarak ruang yang diperlukan untuk hubungan intim (0-45 cm), jarak hubungan pribadi (45-130 cm), jarak hubungan sosial (130-375 cm), dan jarak hubungan publik (>375 cm) (Edward T. Hall dalam Gehl, 1987).

d. Ruang Pandang

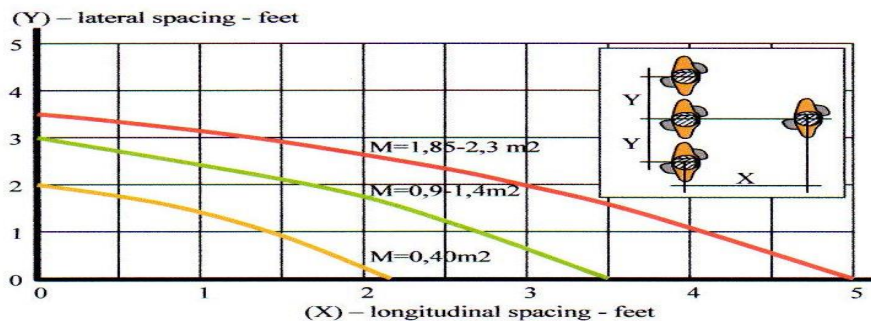
Manusia mempunyai kemampuan pandang dalam memperkirakan kecepatan, jarak, dan arah dari orang lain dalam kegiatan berjalan. Kemampuan ini membuat pedestrian bisa menangkap berbagai informasi visual, termasuk rambu lalu lintas, kemungkinan bertubrukan dengan orang lain yang berpapasan, dan sebagainya. Ruang pandang manusia berbentuk sudut mulai dari 3 derajat sampai dengan 70 derajat dengan sudut tertinggi yang masih dalam batas nyaman sebesar 60 derajat. Untuk mengamati hal-hal yang detail sudut pandang berkisar antara 3-5 derajat. Untuk mengamati orang lain mulai kepala sampai kaki diperlukan jarak pandang sejauh 2,1 meter.



Gambar 2.3 Ruang Pandang Manusia (Fruin, 1971)

e. Ruang Untuk Mendahului dan Bersimpangan

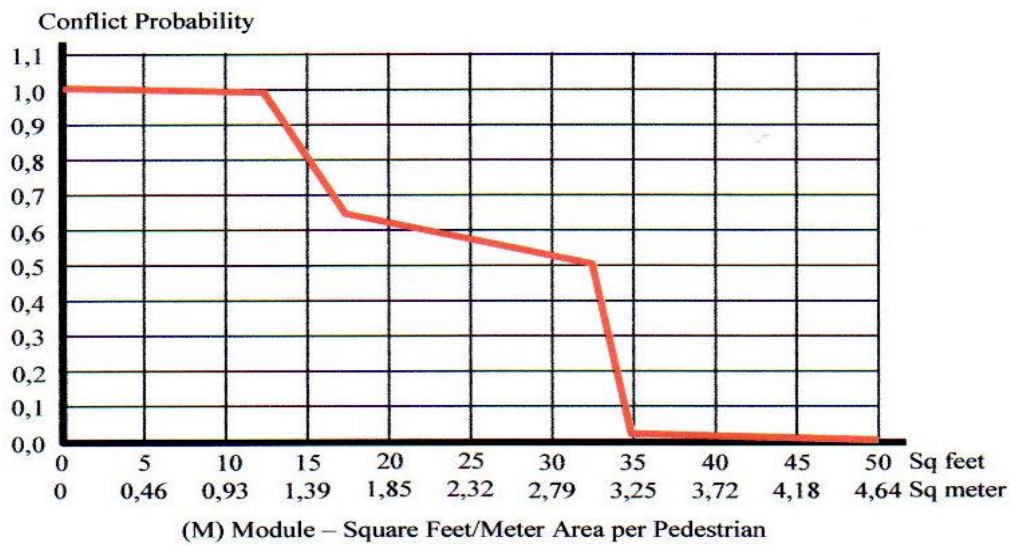
Ruang yang diperlukan bagi pedestrian di dalam arus pejalan kaki adalah fungsi dari kepadatan jumlah pejalan kaki. Bila kepadatan meningkat maka pedestrian dipaksa untuk mempertahankan pola ruang yang telah ada untuk keperluan pergerakan. Agar pergerakan bisa dilakukan dengan baik minimum ruang yang tersedia seluas 2,3 m<sup>2</sup>. Bila kurang dari itu pedestrian harus mengatur kembali posisinya. Pada keadaan yang padat pedestrian cenderung untuk mengurangi *longitudinal spacing* mereka daripada *lateral spacing*nya yang bisa menyebabkan bersenggolan dengan orang disampingnya.



Gambar 2.4 Rata-rata *Longitudinal* dan *Lateral Spacing* Pedesrian di Arus Satu Arah (Fruin, 1971)



Pada arus pertemuan maka papasan akan bertambah sulit bila kecepatan pedestrian meningkat. Menurut Fruin (1971) *probability* untuk saling bertubrukan atau bersenggolan adalah 100% pada situasi luas ruang per pedestrian hanya 1,4 m<sup>2</sup>. Untuk luas selebihnya *probability* menurun tajam sampai 65%, dan pada luas 3,25 m<sup>2</sup> menjadi 50% dan selebihnya kemungkinan menjadi 0%.

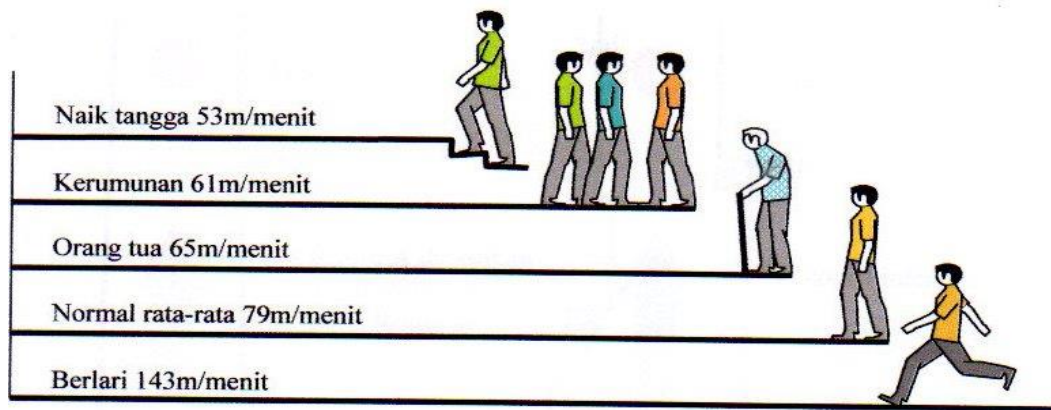


Gambar 2.5 Kemungkinan Arus Pedestrian Saling Berpapasan

### 3. Kegiatan Berjalan

#### a. Kecepatan berjalan

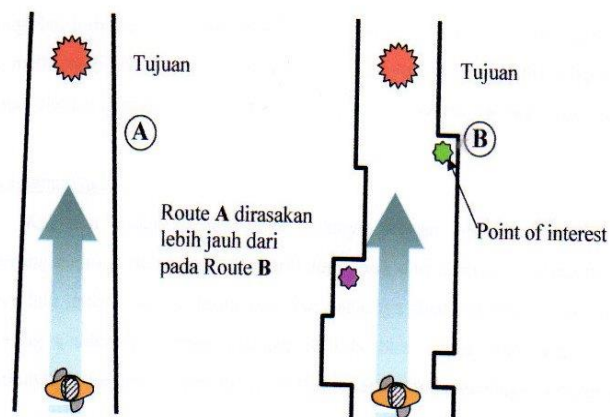
Kecepatan berjalan kaki pada keadaan tidak terhalang normalnya adalah sekitar 4,8 km per jam, atau sekitar 79,25 m per menit, meningkat sedikit untuk laki-laki dan sebaliknya untuk perempuan. Penurunan kecepatan bisa dikarenakan jalannya menanjak atau terhalang oleh kerumunan orang lain, tanda lalu lintas, atau halangan lain. Halangan tersebut bisa memperlambat sekitar 25%.



Gambar 2.6 Kecepatan Berjalan Kaki (Untermann, 1984)

b. Jarak Tempuh

Jarak tempuh pejalan kaki yang masih memadai untuk dilakukan adalah sekitar 400-500 meter. Untuk anak kecil, orang tua, dan orang cacat mempunyai jarak tempuh yang lebih pendek. Gehl (1987) menyatakan bahwa jarak tempuh yang masih memadai untuk dilakukan selain diukur dengan *physical distance* juga dengan *experience distance*. Pada gambar di bawah ini, jarak A yang sebetulnya sama jauhnya dengan jarak B (500 m) akan terasa lebih jauh, karena rutanya lurus tanpa variasi dan absennya titik-titik yang menarik perhatian seperti yang ada pada B.



Gambar 2.7 *Experience Distance*

c. Rute Naik Turun

Secara umum pedestrian tidak menyukai pergantian ketinggian pada rute yang dijalani, karena jalan menanjak dan menurun akan terasa lebih menguras energi dan mengganggu irama langkah. Gehl (1987) menyarankan apabila hal ini harus dilakukan, maka lebih baik dimulai dengan langkah menurun daripada langkah menanjak. Dengan begini paling tidak pedestrian diajak memulai perjalanan dengan tidak usah mengeluarkan tenaga ekstra.

4. Kegiatan Berdiri

Kegiatan berdiri meliputi beberapa hal sebagai berikut:

a. Tempat Untuk Berdiri

Pedestrian pada umumnya suka mengamati orang-orang lain, oleh karena itu mereka cenderung memilih tempat yang terlindung dari pandangan orang lain maupun arus pejalan kaki atau lalu lintas kendaraan agar bisa secara aman melakukan pengamatan. Tempat seperti ini biasanya ada di dekat *street furniture* atau tempat-tempat teduh di sepanjang tembok bangunan.

b. Elemen Pendukung Untuk Berdiri

Secara umum pedestrian cenderung menyukai berdiri di dekat elemen lingkungan seperti kolom, pohon, tiang lampu, dan sebagainya. Hal ini dikarenakan orang tidak mau dirinya terekspose seperti apabila mereka harus berdiri sendirian di tempat yang kosong dan terbuka. Elemen-elemen tersebut mempunyai ruang “*imaginary*” yang bisa

melindunginya. Selain itu tempat yang disukai untuk berdiri adalah yang terdapat elemen penyangga yang bisa digunakan untuk bersandar, bertopang, dan sebagainya.

Selain itu kebutuhan fasilitas pejalan lain yang berdasarkan Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1995, fasilitas pejalan kaki harus direncanakan berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar.
2. Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain.
3. Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (*Zebra Cross*), marka jalan dengan lampu pengatur lalu lintas (*Pelican Cross*), jembatan penyeberangan dan terowongan.
4. Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas-ruas jalan di pertokoan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
5. Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian rupa pada jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin.
6. Dilengkapi dengan rambu atau pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa.

7. Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar atau memotong jalur lalu lintas yang ada.
8. Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa, sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon-pohon peneduh.
9. Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang kerbjalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

Adapun fasilitas pejalan kaki dapat dipasang dengan kriteria sebagai berikut:

1. Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya.
  2. Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai factor dasar dalam pemilihan fasilitas pejalan kaki yang memadai.
  3. Pada lokasi-lokasi/kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.
  4. Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
- Tempat-tempat tersebut antara lain:
- a. Daerah-daerah industri.
  - b. Pusat perbelanjaan

- c. Pusat pertokoan
  - d. Sekolah
  - e. Terminal bus
  - f. Perumahan
  - g. Pusat hiburan
5. Fasilitas pejalan kaki yang formal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut:
- 1) Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari:
    - a) Trotoar
    - b) Penyeberangan
      - (a) Jembatan Penyeberangan
      - (b) *Zebra Cross*
      - (c) *Pelican Cross*
      - (d) Terowongan
    - c) Non Trotoar
  - 2) Pelengkap Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari:
    - a) Lapak Tunggu
    - b) Rambu
    - c) Marka
    - d) Lampu Lalu Lintas
    - e) Bangunan Pelengkap

### 2.3 Pejalan Kaki

Pejalan kaki merupakan orang atau sekelompok orang yang melakukan pergerakan dengan berjalan kaki (termasuk pengguna kursi roda) dengan menggunakan jalur khusus seperti trotoar, selasar, maupun bagian dari badan jalan.

Dirjen Perhubungan Darat (1999 : 205) menyatakan bahwa pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Pejalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selengkap mungkin. Pejalan kaki pada dasarnya lemah, mereka terdiri dari anak-anak, orang tua, dan masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil.

Perjalanan dengan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki. Apabila fasilitas pejalan kaki tidak disediakan dengan baik, maka masyarakat akan kurang berminat menggunakan angkutan umum. Hal yang perlu diperhatikan dalam masalah fasilitas adalah kenyamanan dan keselamatan, serta harus diingat bahwa para pejalan kaki bukan masyarakat kelas dua.

Pejalan kaki sering dijumpai, baik hanya untuk jalan-jalan maupun untuk suatu kebutuhan dengan pertimbangan untuk menghemat biaya transportasi ataupun pertimbangan jarak yang dekat. Pejalan kaki mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan menggunakan jalan, sesuai dengan PP No. 43 Tahun 1993 Bab 1 Pasal 2 Ayat 11, yang menyatakan bahwa hak utama adalah untuk didahulukan sewaktu menggunakan jalan. Oleh karena itu pemerintah membuat prasarana jalan untuk kendaraan bermotor maupun pejalan kaki.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1999:1) pejalan kaki adalah bentuk transportasi yang penting di perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari:

- a. Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan
- b. Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum sebagian besar masih memerlukan kegiatan berjalan kaki
- c. Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer (km), sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki

Melihat pentingnya sarana untuk pejalan kaki, maka perlu disediakan fasilitas untuk keselamatan pejalan kaki. Karena adanya hubungan yang erat ataupun konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, maka fasilitas yang diberikan kepada pejalan kaki terletak di pinggir jalur jalan kendaraan.

Secara umum pejalan kaki memiliki karakter:

- a. Berada pada sisi jalan dengan jalur tertentu.
- b. Pejalan kaki secara perorangan atau berkelompok.
- c. Pejalan kaki bergerak dengan cepat pada jam-jam puncak kegiatan, akan tetapi menjadi pergerakan perlahan cenderung santai pada obyek wisata atau suasana rileks.
- d. Pria umumnya berjalan lebih cepat dari wanita.
- e. Pada kondisi memungkinkan pejalan kaki akan menggunakan jalur pintas.
- f. Pejalan kaki yang membawa barang bawaan akan memiliki keterbatasan dalam pergerakannya.



Pola perjalanan atau pergerakan adalah macam/aneka ragam perjalanan yang dilakukan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas sehari-hari misalnya ke sekolah, ke tempat belanja, kantor dan lain-lain. Pemilihan rute, moda/jenis angkutan, kepentingan perjalanan juga mempengaruhi pola perjalanan penduduk.

Pola perjalanan pejalan kaki di kawasan Sudirman *City Walk* Pekanbaru yang dibahas disini adalah perjalanan yang dilakukan dengan berjalan kaki dengan rute yang bergerak dari zona asal yaitu tempat pejalan kaki turun dari kendaraan umum/pribadi ke zona tujuan di dalam daerah tertentu dan selama periode waktu tertentu.

Pola perjalanan pejalan kaki akan menjadi masalah bila perjalanan itu menumpu pada tujuan yang sama di dalam daerah dan pada waktu yang bersamaan.

Jarak tempuh pejalan kaki terkait dengan waktu berlangsungnya aktifitas pejalan kaki. Jarak tempuh juga terkait dengan kenikmatan berjalan antara lain dengan penyediaan area berjalan kaki yang berkualitas. Juga terkait dengan cuaca. Cuaca semakin buruk memperpendek jarak tempuh. Orang enggan berjalan pada ruang terbuka, terkait waktu siang atau malam hari juga berpengaruh. Dalam suasana normal, pejalan kaki masih nyaman bergerak pada jarak:

- a. Jarak kurang dari 300 meter merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan.
- b. Jarak lebih dari 450 meter pada cuaca tertentu dan suasana arsitektur.
- c. Jarak diatas 450 meter , orang lebih suka menggunakan kendaraan.

Dalam model pemilihan rute pejalan kaki sangat diperlukan untuk mengetahui faktor-faktor yang terdapat didalamnya. Proses pemilihan rute

bertujuan memodel perilaku pelaku pergerakan dalam memilih rute yang menurut pemakai jalan merupakan rute terbaiknya. Proses pemilihan rute atau *Trip Assignment* adalah pergerakan antara dua zona yang didapat dari tahap sebaran pergerakan untuk moda tertentu yang didapat dari pemilihan mode dibebankan ke rute tertentu yang terdiri dari ruas jaringan jalan tertentu.

Faktor-faktor yang mempengaruhi proses pemilihan rute adalah sebagai berikut:

a. Faktor Tata Guna Lahan

Dalam proses pemilihan rute, kondisi tata guna lahan akan sangat berpengaruh dalam menentukan potensi besaran atau jumlah orang yang akan pergi ke suatu zona ataupun yang berasal dari suatu zona.

b. Faktor Perilaku Pengguna Jaringan Jalan

Perilaku pengguna jaringan jalan adalah perilaku umum orang pada saat yang bersangkutan menggunakan jaringan jalan (berupa memilih rute perjalanan) dalam melakukan perjalanannya dari tempat asal dari tempat tujuan. Perilaku orang dalam memilih rute akan sangat tergantung dari persepsi yang bersangkutan tentang perjalanan itu sendiri, yaitu perjalanan tersebut harus mudah dan menyenangkan.

c. Faktor Struktur Jaringan Jalan

Struktur jaringan jalan adalah tata letak ataupun konfigurasi ruas-ruas jalan dalam membentuk jaringan. Makin banyak ruas yang ada untuk membentuk jaringan maka makin kompleks struktur jaringan jalan. Bagi pengguna jalan faktor struktur jaringan jalan sangat mempengaruhi perilaku rute. Makin besar ataupun makin rumit struktur jaringan maka

berarti makin banyak pula alternatif rute yang tersedia bagi pemenuhan perjalannya. Hal ini berarti bahwa perjalanan akan lebih tersebar di banyak ruas, yaitu arus lalu lintas akan tersebar atau arus yang timbul pada masing-masing ruas akan kecil. Demikian juga sebaliknya.

#### d. Faktor Kondisi Fisik Ruas Jalan

Kondisi ruas jalan adalah kondisi fisik objektif dari ruas yang bersangkutan, terutama ditinjau dari seberapa mudah suatu ruas dilewati oleh pengguna jalan seperti kondisi permukaan jalan.

### **2.4 Trotoar**

Trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa *kerb*. *Kerb* adalah batas yang ditinggikan yang terbuat dari bahan yang kaku, terletak antara pinggir jalur lalu lintas dan trotoar yang berpengaruh terhadap dampak hambatan samping pada kapasitas dan kecepatan.

Trotoar adalah bagian dari rekayasa jalan yang disediakan bagi pejalan kaki yang biasanya sejajar dengan jalan dan dipisahkan dari jalur lalu lintas oleh kerib. Lebar trotoar menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 Tahun 1993, seperti terlihat pada tabel 2.1 sebagai berikut :

Tabel 2.1. Lebar Trotoar Menurut Kep. Menhub. No KM. 65/1993

| No | Lokasi Pengadaan Trotoar     | Lebar Trotoar Minimal |
|----|------------------------------|-----------------------|
| 1  | Jalan di daerah perkotaan    | 4,00 meter            |
| 2  | Di wilayah perkantoran utama | 3,00 meter            |
| 3  | Di wilayah industry          |                       |
|    | a. pada jalan primer         | 3,00 meter            |
|    | b. pada jalan akses          | 2,00 meter            |
| 4  | Di wilayah pemukiman         |                       |
|    | a. pada jalan primer         | 2,75 meter            |
|    | b. pada jalan akses          | 2,00 meter            |

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga, 1993

Bila jumlah pejalan kaki yang melalui suatu jalan tinggi, maka lebar trotoar yang dianjurkan adalah menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 Tahun 1993, seperti terlihat pada tabel 2.2 sebagai berikut :

Tabel 2.2 Lebar Trotoar menurut Besarnya Pejalan kaki

| No | Jumlah pejalan kaki/detik/meter | Lebar trotoar (meter) |
|----|---------------------------------|-----------------------|
| 1. | 6 orang                         | 2,3-5,0 meter         |
| 2. | 3 orang                         | 1,5-2,3 meter         |
| 3. | 2 orang                         | 0,9-1,5 meter         |
| 4. | 1 orang                         | 0,6-0,9 meter         |

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga, 1993

Perlu atau tidaknya trotoar disediakan sangat tergantung bagi volume pedestrian dan volume lalu lintas pemakai jalan tersebut. Adapun ketentuan dalam pemasangan trotoar (Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995) adalah sebagai berikut:

1. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas. Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.

2. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau diatas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat.
3. Trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampingan/sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat ditempatkan didepan atau dibelakang halte.

Trotoar dapat juga direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam (jam 06.00-18.00) dan volume lalu lintas lebih dari 1000 kendaraan per 12 jam (jam 06.00-18.00). Ruang bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas tidak kurang dari satu meter dan permukaan trotoar. Kebebasan samping tidak kurang dan 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ruangbebas trotoar juga harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.

Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Lebar minimum trotoar sebaiknya seperti yang tercantum dalam tabel 2 sesuai dengan klasifikasi jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.3.

Tabel 2.3 Lebar Trotoar Minimum

| <b>Klasifikasi Jalan Rencana</b> |           | <b>Standar Minimum (m)</b> | <b>Lebar Minimum (Pengecualian)</b> |
|----------------------------------|-----------|----------------------------|-------------------------------------|
| Tipe II                          | Kelas I   | 3.0                        | 1.5                                 |
|                                  | Kelas II  | 3.0                        | 1.5                                 |
|                                  | Kelas III | 1.5                        | 1.0                                 |

Sumber: Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jendral Bina Marga, 1995

Keterangan:

Lebar minimum digunakan pada jembatan dengan panjang 50 meter atau lebih pada daerah terowongan dimana volume lalu-lintas pejalan kaki (300 - 500 orang per 12 jam).

## 2.5 Lebar Jalur Pejalan Kaki

Adapun langkah-langkah menentukan lebar jalur pejalan kaki sebagai berikut:

- a. Lebar efektif minimum ruang pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total minimal untuk 2 orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi berpapasan menjadi 150 cm.
- b. Dalam keadaan ideal untuk mendapatkan lebar minimum Jalur Pejalan Kaki ( $W$ ) dipakai rumus dari Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1999 sebagai berikut:

$$W = \frac{P}{35} + N \dots\dots\dots(2.8)$$

Keterangan:

$P$  = Volume Pejalan Kaki (orang/menit/meter)

$W$  = Lebar Jalur Pejalan Kaki

$N$  = Lebar Tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter)

dapat dilihat pada tabel 2.4 dibawah ini

Tabel 2.4 Lebar Tambahan sesuai keadaan setempat

| <b>N (meter)</b> | <b>Keadaan</b>                           |
|------------------|--|
| 1,5              | Jalan di daerah pasar                    |
| 1,0              | Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar |
| 0,5              | Jalan di daerah lain                     |

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembina Jalan Kota, 1990

- c. Lebar jalur pejalan kaki harus ditambah, bila pada jalur tersebut terdapat perlengkapan jalan (*road furniture*) seperti patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh atau fasilitas umum lainnya.
- d. Penambahan lebar jalur pejalan kaki apabila dilengkapi fasilitas dapat dilihat seperti pada tabel 2.5 dibawah ini.

Tabel 2.5 Penambahan Lebar Jalur Pejalan Kaki

| <b>No</b> | <b>Jenis Fasilitas</b>  | <b>Lebar Tambahan (cm)</b> |
|-----------|-------------------------|----------------------------|
| 1         | Kursi Roda              | 100 – 120                  |
| 2         | Tiang Lampu Penerang    | 75 – 100                   |
| 3         | Tiang Lampu Lalu Lintas | 100 – 120                  |
| 4         | Rambu Lalu Lintas       | 75 – 100                   |
| 5         | Kotak Surat             | 100 – 120                  |
| 6         | Keranjang Sampah        | 100                        |
| 7         | Tanaman Peneduh         | 60 – 120                   |
| 8         | Pot Bunga               | 150                        |

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik, 1995

- e. Jalur Pejalan Kaki harus diperkeras dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas yang dapat berupa kerb atau batas penghalang.
- f. Perkerasan dapat dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran.
- g. Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-3% supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan, yaitu maksimum 7%.

Lebar trotoar disarankan tidak kurang dari 2 meter. Pada keadaan tertentu Lebar trotoar dapat direncanakan sesuai dengan batasan lebar minimum pada tabel 2.6 dibawah ini.

Tabel 2.6 Lebar minimum trotoar menurut penggunaan lahan sekitarnya

| <b>Penggunaan Lahan Sekitarnya</b> | <b>Lebar Minimum</b> |
|------------------------------------|----------------------|
| - Perumahan                        | 1,5                  |
| - Perkantoran                      | 2,0                  |
| - Industri                         | 2,0                  |
| - Sekolah                          | 2,0                  |
| - Terminal/Stop Bus                | 2,0                  |
| - Pertokoan/Perbelanjaan           | 1,0                  |
| - Jembatan/Terowongan              | 1,0                  |

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembina Jalan Kota, 1990

## 2.6 Pendukung Kegiatan

Pendukung kegiatan (*activity support*) pada dasarnya muncul berupa ruang pada kondisi dimana terdapat dua buah atau lebih pusat kegiatan dan terjadi pergerakan (terutama pejalan kaki) dengan berbagai kelengkapannya diantara dua buah pusat kegiatan tersebut. Pendukung kegiatan ini perlu mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas. Dengan demikian, maka pendukung kegiatan akan menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus dan ramai.

Pendukung kegiatan dapat berbentuk:



- a. Ruang terbuka, berupa: jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, kawasan pedagang kaki lima, area rekreasi, taman, ruang terbuka, plaza-plaza, taman budaya, termasuk kelompok hiburan tradisional/lokal.
- b. Gedung atau bangunan untuk kepentingan umum, bias berupa pertokoan, perkantoran, pusat perbelanjaan, bahkan perpustakaan.

Perancangan pendukung kegiatan harus kontekstual terhadap lingkungan mereka, sehingga serasi dan selaras dengan karakter lingkungan yang dirancang.

Beberapa aspek terkait perancangan pendukung kegiatan dapat berupa:

- a. Pada kawasan yang dirancang perlu menghadirkan keragaman dan memiliki ciri karakter lokal.
- b. Memiliki kesesuaian dengan lingkungan sekitar.
- c. Perancangan memiliki konteks kawasan yang dikembangkan dan aspek cultural kawasan.
- d. Dilengkapi dengan fasilitas yang diperlukan, seperti jalur pejalan kaki, pedagang kaki lima atau kelengkapan perbelanjaan, termasuk peneduh dan tempat istirahat.
- e. Memiliki area yang cukup sehingga memungkinkan interaksi antar pengguna.

## **2.7 Kenyamanan**

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang.

Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003 : 185) kenyamanan adalah segala

sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya.

Suatu hubungan yang harmonis merupakan integralitas dalam keragaman melalui pemenuhan keinginan dan kebutuhan yang harusnya tersedia, sehingga kenyamanan merupakan suatu kepuasan psikis manusia dalam melakukan aktifitasnya. Selain itu, karena kenyamanan pada dasarnya juga sangat terkait dengan faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan diri manusia di dalam suatu ruang.

Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan serta penggunaan fungsi yang tepat, sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri. Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif serta tanpa koordinasi yang menyeluruh dapat mengakibatkan sirkulasi antar ruang yang kurang nyaman bagi penggunanya terutama pada pencapaian atau akses yang tidak terencana dengan baik.

Pola penataan sepotong-potong dan tumpang tindihnya suatu fungsi fasilitas sosial, menyebabkan sirkulasi antar ruang menjadi kurang nyaman sehingga mengakibatkan berjalan kaki dari satu lokasi ke lokasi lain, sungguh sangat terganggu dan bahkan dapat menciptakan pola penataan yang tidak lagi memperhatikan manfaat sosial atau kepentingan masyarakat umum.

Ian Bentley (1988 : 70) menyatakan bahwa hampir semua jalan dirancang untuk penggunaan gabungan dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Jalan

hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor tidak akan mengalahkan pejalan kaki.

Karena fungsi jalan cukup berpengaruh terhadap proses aktifitas pergerakan manusia, maka sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan tersistem demi mendukung kelancaran aktifitas masyarakat pada umumnya. Aktifitas masyarakat yang berjalan akseleratif dan sinergis menuntut efektifitas serta fasilitas-fasilitas pendukung yang terkonsep dengan memperhatikan kenyamanan, sehingga para pejalan kaki bisa melakukan kerja-kerja yang lebih produktif.

Hakim dan Utomo (2003 : 186) mengemukakan bahwa faktor – faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain ;

a. Sirkulasi

Jalan berperan sebagai prasarana lalu lintas dan ruang transisi (*transitional space*), selain itu juga tidak tertutup kemungkinan sebagai ruang beraktivitas (*activity area*) yang merupakan sebagai ruang terbuka untuk kontak sosial, wadah kegiatan, rekreasi, dan bahkan untuk aktifitas perekonomian masyarakat.

Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan sirkulasi, tiadanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (*pedestrian*) dengan sirkulasi kendaraan bermotor (Hakim dan Utomo, 2003 : 186).

Untuk itu diperlukan penataan ruang yang fungsionalis demi terciptanya kelancaran masing-masing aktifitas sirkulasi, baik itu sirkulasi *transitional*

*space* (untuk sirkulasi kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi *activity area* (misalnya, untuk pedagang kaki lima, parkir, dan lain sebagainya).

#### b. Iklim atau Kekuatan Alam

Faktor iklim adalah faktor kendala yang harus mendapat perhatian serius dalam merencanakan sistem jalan yang terkonsep. Salah satu kendala iklim yang muncul adalah curah hujan, faktor ini tidak jarang menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki, terutama di musim penghujan. Oleh karena itu perlu disediakan tempat berteduh apabila terjadi hujan, seperti *shelter* dan *gazebo*.

Trotoar sebagai fasilitas pedestrian tidak akan bermanfaat secara optimal apabila tidak didukung fasilitas penunjang lainnya. Selain faktor keamanan bagi pejalan kaki, juga harus diperhatikan perlunya perlindungan terhadap radiasi sinar matahari. Radiasi ini mampu mengurangi rasa nyaman terutama pada daerah tropis seperti Kota Semarang, untuk itu maka diperlukan adanya sarana peneduh sebagai perlindungan dari terik sinar matahari. Karyono dalam Pamungkas (2003 : 18) menyatakan bahwa bahwa ruas-ruas jalan (yang didominasi oleh perkerasan bahan aspal dan beton) perlu dilindungi dari sengatan radiasi matahari langsung yakni dengan penanaman pohon-pohon sepanjang tepi jalan yang memungkinkan.

#### c. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang, juga menjadi masalah vital yang dapat mengganggu kenyamanan bagi lingkungan sekitar dan pengguna jalan, terutama pejalan kaki. Oleh sebab itu

untuk meminimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, dapat dipakai tanaman dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur. Namun kebisingan yang muncul dari faktor - faktor lain (seperti suara musik dan transaksi perdagangan dari PKL, kebisingan parkir liar, dan sebagainya) akan sulit dihindari, kecuali adanya pengalokasian yang tepat bagi *activity area* yang seperti itu.

#### d. Aroma atau Bau-bauan

Aroma atau bau-bauan yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa sebab, seperti bau yang keluar dari asap knalpot kendaraan, atau bak-bak sampah yang kurang terurus yang tersedia di sepanjang pinggir trotoar. Selain itu, kadang terdapat areal pembuangan sampah yang tidak jauh dari daerah perlintasan jalan, maka bau yang tidak menyenangkan akan tercium oleh para pengguna jalan, baik yang berjalan kaki maupun para pemakai kendaraan bermotor.

Untuk mengurangi gangguan aroma yang kurang sedap tersebut, maka trotoar bisa diberikan sekat penutup tertentu sebagai pandangan visual serta dihalangi oleh tanaman, pepohonan yang cukup tinggi, maupun dengan peninggian muka tanah.

#### e. Bentuk

Bentuk elemen *landscape furniture* harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai rasa nyaman (Hakim dan Utomo, 2003 : 190). Sebagai contoh, misalnya permukaan lantai trotoar mempunyai fungsi yang memberi kemudahan dan sesuai dengan standar kemanfaatan.

Seringkali ditemui bahwa trotoar-trotoar yang telah disediakan tidak mempunyai pembatas yang jelas (*kereb*) dengan jalur kendaraan bermotor. Jalur trotoar dan jalur kendaraan memiliki ketinggian permukaan lantai (dasar) yang sama. Bentuk yang semacam itu akan mengakibatkan, jalur trotoar menjadi dimanfaatkan untuk lahan parker - parkir liar.

f. Keamanan

Tanudjaja dalam Pamungkas (2003 : 19) menyatakan bahwa manusia memiliki jenjang kebutuhan, yang salah satunya adalah *safety need*. Safety need merupakan kebutuhan manusia yang berkaitan dengan keselamatan atau keamanan, supaya dirinya merasa terlindungi dari setiap gangguan. Sedangkan Hakim dan Utomo (2003 : 190) mengemukakan bahwa keamanan merupakan masalah yang mendasar, karena masalah ini dapat menghambat aktivitas yang dilakukan. Pengertian dari keamanan dalam penelitian ini, bukan mencakup dari segi kriminal, tetapi tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya terserempet maupun tertabrak kendaraan bermotor.

Untermann mengemukakan bahwasanya jalan yang tidak terkonsep akan menyebabkan dominasi mobil terhadap pejalan kaki dan mampu menciptakan apa yang disebut dengan *no man's land*. (Pamungkas, 2003 : 19). Keamanan (keselamatan) pejalan kaki serta kendaraan bermotor itu sendiri bisa berkurang akibat sirkulasi yang kurang baik, misal tidak adanya pembagian ruang untuk sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki serta penyalahgunaan fasilitas yang telah disediakan. Maka untuk menghindari hal tersebut

hendaknya diperhatikan mengenai pembagian sirkulasi antara kendaraan dan manusia.

Perencanaan keamanan antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor perlu diutamakan sehingga harus disediakan fasilitas bagi pedestri, yakni jalur trotoar jalan. Sukiman dalam Pamungkas (2003 :19) menyebutkan trotoar merupakan jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang khusus dipergunakan untuk pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa *kereb*. Lebar trotoar yang dibutuhkan oleh volume pejalan kaki, tingkat pelayanan pejalan kaki yang diinginkan, dan fungsi jalan, adalah dengan lebar 1,5 – 3,0 Meter merupakan ukuran yang umum dipergunakan.

Ian Bentley (1988 : 69) mengemukakan bahwa jalur setapak mempunyai peran dalam menunjang penggunaan pejalan kaki terhadap dampak lalu lintas yang menghambat. Lebar zona pejalan kaki harus sesuai bagi tingkat pejalan kaki yang terlibat, di antara zona pejalan kaki dengan ruang kendaraan harus disediakan daerah untuk fasilitas pejalan kaki seperti pohon jalan, tempat duduk, shelter, telepon umum, dan fasilitas-fasilitas lainnya.

Pemanfaatan trotoar sebagaimana fungsinya menjadi sangat penting bagi keamanan pejalan kaki. Banyak dari pengendara bermotor yang mengendarai dengan kecepatan tinggi atau di atas 50 km/jam. Hal ini sangat membahayakan keselamatan para pejalan kaki, jika berjalan di bahu jalan jalur kendaraan bermotor. Hal ini terjadi karena fasilitas trotoar yang sudah ada, ternyata beralih fungsi menjadi berbagai aktifitas lain (seperti transaksi

pedagang kaki lima, parkir) dan tempat-tempat bangunan permanen maupun non permanen (seperti kios dan gerai PKL, pos polisi, kotak atau bis surat, telepon umum, dan sejenisnya) yang sangat mengganggu lalu lintas pejalan kaki, sehingga trotoar tidak bisa di manfaatkan secara optimal, dan pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan jalur kendaraan bermotor.

g. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik. Selain itu pada daerah tertentu yang menuntut terciptanya kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak, agar memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah, dan bunganya.

h. Keindahan

Keindahan suatu ruang perlu diperhatikan secara serius untuk memperoleh suasana kenyamanan. Keindahan harus selalu terkontrol penataannya, meskipun dalam suatu ruang terdapat berbagai ragam aktivitas manusia yang berbeda-beda. Keindahan mencakup persoalan kepuasan bathin dan panca indera manusia. Demikian juga pada eksistensi keindahan di suatu jalur jalan raya (termasuk jalur trotoar), harus selalu terhindar dari ketidakberaturan bentuk, warna, atau pula aktifitas manusia yang ada di dalamnya. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memerhatikan dari berbagai segi, baik itu segi bentuk, warna,



komposisi susunan tanaman dan elemen perkerasan, serta diperhatikan juga faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

## **2.8 Aktivitas di Jalur Pejalan Kaki**

Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari sistem sirkulasi perkotaan secara keseluruhan yang sekaligus merupakan elemen penting dalam perancangan kota. Adanya jalur pedestrian membuat kota tidak hanya berorientasi pada keindahan semata, karena kenyamanan merupakan pertimbangan utama dalam perencanaan jalur pejalan kaki. Di dalam jalur pejalan kaki tidak hanya aktivitas para pejalan kaki yang ditemukan tetapi terdapat aktivitas-aktivitas lain, yaitu:

### **a. Pedagang Kaki Lima**

Secara umum pedagang kaki lima (PKL) adalah orang-orang yang berdagang sebagai kelompok golongan ekonomi lemah, yang berjualan barang kebutuhan sehari-hari, dengan modal yang relatif kecil, yang berjualan di tepi jalan yang lebarnya lima kaki. Lokasi yang dipilih umumnya adalah trotoar, depan toko atau berkelompok pada pusat kegiatan tertentu.

Karakter pedagang kaki lima (PKL) memiliki ciri sebagai berikut:

1. Pedagang dapat menetap maupun berpindah-pindah.
2. Sebagian pedagang juga berfungsi sebagai produsen.
3. Menggunakan perlengkapan yang sederhana, seperti: pikulan, kereta dorong, stand yang tidak permanen serta bongkar pasang, maupun dengan menggelar barang dagangan.

4. Modal relatif kecil terkadang juga merupakan hasil pinjaman atau sekedar tenaga penjual.
5. Tidak memiliki standar kualifikasi barang.
6. Skala usaha kecilsering membentuk usaha keluarga.
7. Barang yang diperjual belikan bias berupa barang baru maupun barang bekas, dan dalam pelaksanaan perdagangan berciri tradisional diikuti tawar menawar harga.
8. Pada kondisi tertentu sering menggunakan fasilitas umum sehingga rawan terkena penertiban.

#### c. Penggunaan Lahan Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996). Fasilitas lahan parkir dibangun bersamaan dengan pembangunan gedung untuk memfasilitasi kendaraan pengguna gedung. Pemilihan lahan parkir yang dibuat menurut penempatannya dikelompokkan sebagai berikut:

##### 1. Parkir di badan jalan (*On street parking*)

Tempat yang biasanya paling jelas dan biasanya paling cocok bagi pengemudi kendaraan bermotor untuk memarkirkan kendaraannya ialah di tepi jalan, akan tetapi parkir seperti ini mempunyai banyak kerugian, pertama arus lalu lintas sepanjang jalan menjadi terhambat yang akhirnya menimbulkan kemacetan dan kelambatan pada seluruh kendaraan. Pada kondisi parkir yang berhimpit akan lebih terlihat penurunan kelancaran lalu lintasnya. Parkir di jalan juga mengakibatkan peningkatan jumlah

kecelakaan akibat gerakan membuka pintu mobil, tingkah pengendara sepeda motor yang tidak menentu, dan pejalan kaki yang muncul diantara kendaraan parkir. Penggunaan jalur pejalan kaki sebagai lahan parkir juga sering terjadi akibat badan jalan yg tidak dapat menampung kendaraan bermotor yang parkir.

## 2. Parkir di luar badan jalan (*Off street parking*)

Dikebanyakan kawasan pusat kota, parkir di pinggir jalan sangat dibatasi sehingga diperlukan penyediaan fasilitas di luar daerah jalan. Ada beberapa klasifikasi parkir di luar daerah jalan yaitu, pelataran parkir dipermukaan tanah, garasi bertingkat, garasi bawah tanah, gabungan, garasi mekanis dan *drive in* (F.D. Hoobs, 1995). Pedoman perencanaan untuk parkir *off street* didasarkan pada ukuran kendaraan rencana, luas lahan parkir, kapasitas parkir, serta tata letak kendaraan untuk memudahkan kendaraan masuk dan keluar parkir.

## 2.9 Konsep *City Walk*

*City walk* secara harfiah terdiri dari 2 (dua) kata, *city* dan *walk*. *City* berarti kota, di dalam kota, sedangkan *walk* berarti jalur, jalan. Jadi secara abstrak, *city walk* berarti jalur pejalan kaki di dalam kota. jalur tersebut dapat terbentuk akibat deretan bangunan ataupun lansekap berupa tanaman, *city walk* merupakan pedestrian dengan sarana perbelanjaan yang lengkap serta dikelola oleh suatu pengembangan usaha sehingga dapat bertahan dan berkembang (Astarie, 2004).

Menurut Fitrianto (2006) dalam artikel IAI (Ikatan Akuntan Indonesia) *city walk* sebenarnya tak lebih dari koridor jalan yang dikhususkan untuk deretan toko. Bedanya, jalan-jalan ini berada di lahan property milik pengembang privat atau

pengelolaannya dapat dikatakan berada dalam satu atap dan jalan-jalan tersebut diperuntukkan sebagai ruang public. *City walk* hadir berupa koridor untuk pejalan kaki yang menghubungkan beberapa fungsi komersial dan ritel yang ada. Koridor ini bersifat terbuka (tanpa AC) dan cukup lebar, berkisar 6 (enam) hingga 12 (dua belas) meter, tergantung jenis kegiatan yang diciptakan. Selain itu, beliau juga mengemukakan *city walk* sebagai koridor komersial seharusnya dapat memberikan rasa nyaman dari iklim tropis yang ada di Indonesia seperti panas dan hujan.

*City walk* pada dasarnya dapat diklarifikasikan sebagai ruang terbuka, dengan berbagai fungsinya, terutama untuk pejalan kaki secara fungsional maupun rekreatif, muncul dalam bentuk area khusus maupun trotoar yang menghubungkan kawasan fungsional tertentu, dirancang untuk dapat digunakan secara nyaman oleh pejalan kaki dan dengan berbagai pendukungnya.

Keberadaan *city walk* memiliki arti penting dalam perencanaan kota diantaranya berfungsi sebagai:

- a. Kelengkapan dan fasilitas bagi pejalan kaki dengan fungsi rekreatif maupun penghubung antar zona,
- b. Area yang digunakan untuk saling berinteraksi antar pengguna mengingat kecepatan pejalan kaki umumnya lambat dan berkelompok,
- c. Pendukung kegiatan perkotaan yang memiliki nilai ekonomis seperti halnya penunjang keindahan dan kenyamanan.

Dalam pengembangan elemen ruang kota, *city walk* berfungsi juga sebagai:

- a. Koridor ruang terbuka kota non hijau, yang juga berfungsi sebagai pelengkap perdagangan dan perbelanjaan.

- b. Sebagai fungsi komersial guna mewadahi kegiatan perniagaan, pembelian atau penjualan barang dan jasa.
- c. Sebagai fungsi rekreasi dalam konteks fisik, mental, maupun emosional.
- d. Sebagai area pedestrian.

*City walk* dapat dikatakan merupakan bagian ruang publik dalam pengertian sebagai ruang atau lahan untuk umum, dimana didalamnya masyarakat dapat melakukan berbagai kegiatan dalam bentuk suatu komunitas. Pada dasarnya ruang publik dapat dikelompokkan menjadi:

- a. Ruang terbuka publik milik pribadi atau non pribadi (swasta-pemerintah) yang dipergunakan secara terbatas oleh masyarakat seperti penggunaan lapangann olahraga di perkantoran, sekolah, dan sebagainya.
- b. Ruang terbuka publik dimiliki oleh publik dan digunakan oleh masyarakat secara umum, seperti area bermain jalur pejalan kaki, taman kota.

Konsep *city walk*, juga dapat diturunkan dari konsep perencanaan kota melalui *linkage theory*:

- a. Penggunaan kawasan sebagai bagian penting dari sistem kota serta memiliki karakter pembentuk citra kota.
- b. Penggunaan kawasan sebagai bagian dari jalur pejalan kaki kota yang memiliki fungsi rekreatif.
- c. Kawasan dirancang yang memiliki kaitan dengan elemen kota yang lain, sehingga memiliki satu kesatuan system yang utuh.

*City walk* memiliki beberapa fungsi di kawasan perkotaan, antara lain sebagai:

- a. Koridor ruang terbuka kota, yang dapat dicapai oleh masyarakat secara mudah serta kondisi alamiah masih terasa.
- b. Fungsi komersial, baik bagi sektor formal maupun informal pendukung kegiatan kota.
- c. Fungsi rekreasi kota, secara fisik, mental, maupun emosional, termasuk bermain musik di area terbuka.
- d. Sebagai kawasan pedestrian termasuk kaum penyandang cacat, olahraga ringan, dan sebagainya.

## **2.10 Pedestrian di Luar Negeri**

Negara-negara maju memasuki tahapan yang lebih maju disektor perencanaan dan pemodelan jalur pejalan kaki. hal ini disebabkan karena pesatnya perkembangan pengetahuan mengenai elektronika dan peralatan komputer yang membuat hadirnya konsep-konsep dan tatanan baru dalam prasarana transportasi, sistem pergerakan, dan perancangan perencanaan transportasi yang berkelanjutan untuk masa depan.

Melihat jalur pedestrian di luar negeri yang sangat efektif tentunya membuat kita tertarik untuk menggunakan sistem tersebut di Indonesia, karena bisa mengurangi kemacetan dan polusi udara yang ada. Di Jerman kota Munich dan Stuttgart membuat transportasi umum dan jalur pedestrian berjalan beriringan. Di *Orchard Road* Singapura, jalur pedestrian didesain dan dimodifikasi sedemikian rupa supaya dapat menarik orang-orang agar memanfaatkan jalur pedestrian. Di

Jepang para pejalan kaki bahkan bisa berjalan di jalur pedestrian sambil mendengarkan lagu di earphone tanpa harus khawatir terhadap mobil yang tiba-tiba melesat dari sisi samping dengan kecepatan tinggi. Gambar dapat dilihat sebagai berikut.



(a)



(b)



(c)



(d)

Gambar 2.9 Jalur Pedestrian di Luar Negeri (a) Munich, Jerman (b) Stuttgart, German (c) *Orchad Road*, Singapura (d) *Shibuya Crossing*, Jepang (Sumber:

Google Search)

## 2.11 Pedestrian di Dalam Negeri

Indonesia sebagai salah satu negara berkembang mulai menerapkan jalur pedestrian seperti yang ada di luar negeri. Beberapa kota besar di Indonesia yang sudah menerapkan jalur pedestrian adalah kota Surabaya yang jalur pedestriannya menjadi nomor satu dari seluruh kota di Indonesia pada tahun 2009, Jakarta, Bandung dan termasuk salah satunya kota Pekanbaru. Akan tetapi jalur pedestrian yang ada di Indonesia sangat berbeda dengan yang ada di luar negeri, dikarenakan jalur pedestrian yang dialih fungsikan sebagai lahan berjualan pedagang kaki lima (PKL), kendaraan roda dua yang bebas melewati jalur pedestrian dan sebagai lahan parkir kendaraan bermotor, sehingga membuat para pejalan kaki merasa kurang aman dan nyaman. Gambar dapat dilihat sebagai berikut.



(a)



(b)



(c)



(d)

Gambar 2.10 Jalur Pedestrian di Dalam Negeri (a) Surabaya (b) Jakarta

(c) Bandung (d) Pekanbaru (Sumber: Google Search dan Survei)



## 2.12 Pedestrian Jalur Khusus (Penyandang Cacat)

Jumlah penyandang cacat di Indosenia menurut survey WHO (*World Health Organisation*) sekitar 7% - 10% dari total populasi. Aksesibilitas fisik untuk penyandang cacat terbagi dua yaitu, aksesibilitas pada bangunan umum dan lingkungan serta aksesibilitas pada sarana transportasi. Jalur pedestrian merupakan salah satu akses sarana transportasi pada penyandang cacat, seperti cacat fisik yang menggunakan kursi roda dan tongkat yang memerlukan jalan yang lebih lebar untuk menggunakan kursi roda mereka. Di Jepang jalur pedestrian dan *zebra cross* dilengkapi dengan jalur-jalur timbul memanjang yang dikhususkan untuk penyandang tuna netra. Jadi jalur pedestrian juga harus dilengkapi dengan kebutuhan para penyandang cacat untuk memudahkan mereka melakukan pergerakan.

Menurut Joseph De Chiara dan Lee E. Koppelman dalam Standar Perencanaan Tapak ramp tepi jalan merupakan perubahan pada permukaan jalan ke trotoar dan trotoar ke jalan masuk menuju bangunan akan menimbulkan persoalan paling banyak pada para penyandang cacat. Untuk memudahkan pergerakan diatas penyangga yang rendah sebuah ramp tepi harus dipasang. permukaannya tidak boleh licin tetapi tidak boleh dibuat alur, karena alur ini dapat terisi air yang menjadikan ramp tersebut licin. Pembuatan ramp tepi jalan harus mempertimbangkan:

- a. Pembuatan tepi tidak boleh menghasilkan penyangga yang tidak perlu terhadap para penyandang cacat, apabila dibuat penyangga maka tepi jalan yang sudah dibangun sebelumnya harus dibongkar atau diberi ramp.

- b. Pembuatan tepi tidak boleh tinggi dari tinggi maksimum satu anak tangga atau 6½ inci. Hal ini penting, terutama apabila terdapat lalu lintas pejalan kaki yang melaluinya atau kendaraan yang parkir didekatnya.
- c. Tepi yang berundak menyulitkan bagi para penyandang cacat untuk menjalaninya dan ketika gelap akan membahayakan semua pejalan kaki.

Ramp berundak memungkinkan bahaya terpeleset seperti halnya tangga. Karena itu permukaannya harus diberi bahan anti-peleset, baik yang alamiah maupun buatan. Untuk keamanan dalam perubahan ketinggian yang diterapkan di luar ruangan, maka rancangan untuk ramp dan ramp berundak harus mencakup sifat-sifat sebagai berikut:

- a. Ramp, kemiringan yang diinginkan adalah antara 7 sampai 15 derajat dan maksimum 20 derajat.
- b. Ramp berundak
  - Ketinggian bagian naik maksimum 5 inci,
  - Lebar bagian datar minimum 5 inci,
  - Kemiringan ramp maksimum 1 derajat ( $\frac{1}{4}$  inci per kaki atau 2%); minimum  $\frac{1}{2}$  derajat,
  - Panjang ramp satu atau tiga putaran roda (diusulkan 3 atau 6 kaki),
  - Kemiringan keseluruhan 15 derajat ( $3\frac{1}{4}$  inci perkaki atau 27,1 persen) atau serendah 10 derajat dengan bagian naik 4 inci dan bagian datar 1 persen.

### 2.13 *Street Furniture*

Harris dan Dines (1988) menyatakan bahwa *street furniture* atau perabot jalan adalah semua elemen yang ditempatkan secara kolektif pada suatu lanskap

jalan untuk kenyamanan, kesenangan, informasi, control sirkulasi perlindungan dan kenikmatan pengguna jalan. Elemen ini harus merefleksikan karakter dari lingkungan setempat dan menyatu dengan keadaan sekitar. Menurut Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1995 *street furniture/* perabot jalan adalah fasilitas yang ditempatkan sepanjang jalan yang merupakan pelengkap atau pendukung bagi jalur pejalan kaki. Penyediaannya disesuaikan dengan jenis kawasan yang menggunakan jalur pejalan kaki.

Kriteria elemen yang digunakan meliputi bahan yang mudah didapat, kuat terhadap cuaca, mudah dalam perawatan, mudah dalam perbaikan, kuat dan aman bagi pengguna jalan maupun lingkungan sekitarnya (Harris dan Dines, 1998). Sarana pelengkap jalan ini sangat dibutuhkan untuk memenuhi fungsi sebagai berikut:

- a. Fungsi keamanan dan kenyamanan adalah lampu, halte, jalan penyebrangan, rambu-rambu lalu lintas, unsure tanaman sebagai peneduh, *fire hydran*, gardu polisi dan jalur pejalan kaki.
- b. Fungsi pelengkap adalah tempat duduk, tempat sampah, telepon, kotak surat, wadah tanaman, informasi dan lain-lain.
- c. Fungsi estetik dapat diperoleh dari jenis elemen yang digunakan baik *soft material* maupun *hard material* dilihat dari bentuk tekstur dan warnanya.

#### 2.13.1 Rambu Jalan

Menurut Dirjen Bina Marga tahun 1990 rambu merupakan alat utama yang mengatur, member peringatan, dan mengarahkan terhadap pengguna jalan agar pengguna jalan dapat dengan mudah terarah pada suatu tempat yang dituju.

Rambu yang efektif yakni memenuhi ketentuan yang dapat dipenuhi oleh pengguna. rambu yang efektif yakni memenuhi kebutuhan, menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan, memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti, dan juga menyediakan waktu yang cukup bagi pengguna jalan dalam memberikan respon (Dirjen Bina Marga, 1990).

Berdasarkan Dirjen Bina Marga tahun 1990 untuk memenuhi kebutuhan tersebut, pertimbangan-pertimbangan yang perlu diperhatikan dalam pembuatan konsep dan pemasangan rambu adalah:

- Keseragaman bentuk dan ukuran rambu; untuk mempermudah tugas pengemudi mengenal, memahami dan memberikan respon. Konsisten dalam penerapan bentuk dan ukuran rambu akan menghasilkan konsistensi persepsi dan respon pengemudi.
- Desain rambu: warna, bentuk, ukuran dan tingkat retrorefleksi yang memenuhi standar akan menarik perhatian pengguna jalan.
- Lokasi rambu; penempatan rambu harus disesuaikan dengan jarak pengguna jalan.
- Pemeliharaan rambu; diperlukan agar dapat berfungsi dengan baik.

### 2.13.2 Halte

Harris dan Denis (1988) mengemukakan bahwa persyaratan untuk halte bis adalah memiliki kebebasan pandangan ke arah kedatangan kendaraan baik dalam posisi berdiri maupun duduk di halte dan zona perhentian bis harus merupakan bagian dari jaringan akses pejalan kaki. Di dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 juga menyebutkan bahwa fasilitas halte

harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Halte dapat ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1 meter dari tepi jalur lalu lintas. Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter dan tinggi bagian atap yang paling bawah minimal 2,5 meter dari lantai.

### 2.13.3 Lampu Jalan

Menurut Harris dan Dines (1988), penerangan jalan bertujuan untuk mengakomodasikan pergerakan yang aman bagi pejalan kaki dan kendaraan. Dalam pergerakan, pemakai jalan dapat dibantu orientasinya untuk mengenai zona yang berbeda dari penggunaan suatu tapak melalui hirarki efek penerangan yang tepat. Hirarki penerangan terlihat dari perbedaaan jarak, ketinggian dan warna cahaya lampu yang digunakan. Penerangan juga harus cocok secara fungsional dan dalam skala yang sesuai baik bagi pejalan kaki maupun jalur kendaraan. Untuk penerangan jalur pejalan kaki dapat digunakan lampu dengan ketinggian yang relatif rendah agar memberikan skala manusia dan menerangi kanopi bawah dari pohon tepi jalan. Sifat penerangan untuk pedestrian walk sebaiknya tidak seragam sepanjang jalan, sebaliknya untuk jalur kendaraan harus seragam secara keseluruhan. Lampu penerangan jalan rata-rata memiliki ketinggian 6 - 15,2 meter, sedangkan untuk jalur pejalan kaki, distribusi pencahayaan vertikal harus mencapai 2 meter agar penglihatan ke arah pejalan kaki lain tetap jelas. Fasilitas penerangan jalan sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Perhubungan No KM 65 Tahun 1993 Pasal 2 huruf e, harus memenuhi persyaratan:

- a. Ditempatkan ditepi sebelah kiri jalur lalu lintas menurut arah lalu lintas,
- b. Jarak tiang penerangan jalan sekurang- kurangnya 0,60 meter dari tepi jalur lalu lintas,
- c. Tinggi bagian yang paling bawah dari lampu penerangan jalan sekurangkurangnya 5,00 meter dari permukaan jalan.

#### 2.13.4 Bangku Jalan

Bangku jalan adalah bangku yang ditempatkan dipinggir jalan sebagai bagian dari perabot jalan, yang ditempatkan di kawasan pejalan kaki khususnya di kawasan wisata atau pertokoan, maupun taman kota. Jenis bangku dapat dikelompokkan menjadi bangku duduk untuk sendiri dan bangku duduk untuk berkelompok. Pemilihan bentuk, bahan, dan warna disesuaikan dengan ketersediaan, fungsi dan suasana lingkungan. Pertimbangan dalam perencanaan bangku adalah memenuhi kriteria nyaman, bentuknya sederhana, mudah pemeliharaannya, tahan terhadap vandalisme dan memiliki ketahanan yang tinggi. Penempatan bangku harus mempertimbangkan beberapa hal antara lain, letaknya terlindung dari angin, posisinya strategis, dan ditempatkan di luar jalur jalan (Harris dan Dines, 1988). Bangku taman yang nyaman juga mempertimbangkan standar dimensi, yaitu tinggi bangku dari permukaan tanah +37,5 cm, lebar bangku antara 37,5 – 45 cm, dan panjang bangku bervariasi tergantung kebutuhan. Bangku dapat dilengkapi juga dengan sandaran tangan dan sandaran belakang yang bentuk dan ukurannya dapat divariasikan sesuai kebutuhan (Harris dan Dines 1988).

### 2.13.5 Tempat Sampah

Tempat sampah (*waste container*) adalah tempat untuk menampung sampah secara sementara, yang biasanya terbuat dari logam atau plastik. Untuk menjaga lingkungan sebaiknya tempat sampah ditempatkan dalam jumlah yang banyak. Pertimbangan merencanakan tempat sampah adalah mudah di lihat, bentuknya mudah dikenali, terjangkau, ditempatkan lebih banyak pada titik-titik yang terdapat banyak aktivitas manusia. Tempat untuk menampung sampah juga sebaiknya memiliki ukuran yang cukup lebar untuk menampung jumlah sampah, bahan yang langsung menyentuh sampah hendaknya tahan air dan dilengkapi dengan penutup. Ukuran untuk satu tempat sampah adalah tinggi +91,5 cm dan diameter maksimal 76 cm (Harris dan Dines, 1988).

### 2.13.6 Papan Penunjuk Jalan dan Informasi

Papan petunjuk jalan dan informasi adalah papan yang memberikan petunjuk kepada pemakai jalan mengenai arah, tempat dan informasi, yang meliputi rambu pendahuluan, rambu jurusan (arah), tempat dan informasi, yang meliputi rambu penegasan, rambu petunjuk batas wilayah dan rambu lain yang memberikan keterangan dan fasilitas yang bermanfaat bagi pemakai jalan (Ditjen Binamarga dan Direktorat Pembinaan Jalan Kota, 1991). Papan informasi (signage) diletakan pada jalur amenities, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang memiliki durabilitas tinggi, dan tidak menimbulkan efek silau (Direktorat Penataan Ruang Nasional, 1993).

## 2.14 Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian merupakan salah satu syarat keabsahan suatu karya tulis ilmiah yang dapat ditinjau dari ide dasar penelitian dan perbandingan penelitian dengan penelitian lain yang sejenis. Adapun keaslian penelitian, dapat dilihat pada tabel 2.7 berikut ini:

| No | Nama Peneliti   | Judul Penelitian  | Lokasi Penelitian | Metode Penelitian   | Hasil Penelitian   |
|----|---|---|-------------------|---|--|
| 1  | Ibnu Sasongko   | Pengembangan Ruang Pejalan Kaki Dalam Menunjang Malang <i>City Walk</i> | Kota Malang       | Deskriptif kualitatif   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan trotoar untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki</li> <li>• Penataan PKL dan lahan parkir</li> <li>• Perancangan perabot jalan</li> </ul>  |
| 2  | Pranantyo Harwanto                                    | <i>City Walk</i> di Pusat Kota Yogyakarta                               | Kota Yogyakarta   | Analisis dan sintesis serta wawancara   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsep rancangan desain yang tepat bagi pengguna bangunan <i>city walk</i> yang bertema <i>heritage</i>.</li> </ul>   |
| 3  | Sonny Sulaksono Wibowo dan Farainy Adinda Gitawardani | Ruang Pejalan Kaki yang Nyaman untuk Kawasan Perkotaan                  | Kota Bandung      | Deskriptif kualitatif, teknik pengumpulan data observasi/survey lapangan, dan wawancara | <ul style="list-style-type: none"> <li>• kriteria kenyamanan, terkait dengan ruang pejalan kaki minimum, sifatnya sangat relatif dan tergantung pada karakteristik pejalan kaki dan dimensi trotoar yang disediakan</li> <li>• kelompok yang relatif lebih mapan dari sisi usia, pendidikan dan ekonomi (memiliki pekerjaan dan kendaraan) cenderung merasa nyaman dengan</li> </ul> |



|   |                 |  |                |   |  |
|---|-----------------|--|----------------|---|--|
|   |                 |  |                |   | ruang yang lebih luas dibandingkan dengan kelompok lainnya.  |
| 4 | Danarti Karsono | Peran <i>City Walk</i> Sebagai Ruang Terbuka Publik Dalam Mendukung Keindahan dan Kenyamanan Kota              | Surakarta      | Deskriptif Kualitatif   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan kenyamanan pejalan kaki</li> <li>• Keindahan <i>city walk</i> ditingkatkan dengan adanya <i>street furniture</i></li> <li>• Dapat menjadi salah satu ciri khas kota solo</li> </ul>   |
| 5 | Sanggra Zahadi  | Aktivitas Pedagang Kaki Lima di Kota Pekanbaru Studi Kasus Jalan Hangtuah                                      | Kota Pekanbaru | Pendekatan Deduktif dan Accidental Sampling   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relokasi keberadaan/ tempat berdagang pedagang kaki lima</li> </ul>   |
| 6 | Rianda Prawira  | Peran Pedagang Kaki Lima Terhadap Aktivitas Perekonomian Kota Pekanbaru Studi Kasus PKL di Jalan Imam Munandar | Kota Pekanbaru | Deskriptif kuantitatif, teknik pengumpulan data observasi/ survey dilapangan, kuesioner dan dokumentasi | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keberadaan PKL yang dapat membuka lapangan pekerjaan, memenuhi kebutuhan hidup masyarakat kalangan menengah kebawah, dan menyumbang pendapatan</li> <li>• Ruang aktivitas PKL sebaiknya ditempatkan pada ruang aktivitas PKL sendiri, tanpa mengganggu ketertiban kota</li> </ul> |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

### **1. Pengembangan Ruang Pejalan Kaki Dalam Menunjang Malang *City Walk***

Penelitian ini dilakukan oleh Sonny Sulaksono Wibowo dan Farainy Adinda Gitawardani dengan lokasi penelitian di Kota Bandung. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif disertai dengan penggunaan standar kebutuhan ruang untuk pejalan kaki dan aktivitas penunjangannya. Hasil dari penelitian ini adalah (1) Penataan trotoar untuk meningkatkan kenyamanan para pejalan kaki (2) Penataan pedagang kaki lima (PKL) dan penggunaan lahan parkir di lokasi penelitian (3) Perancangan perabot jalan.

### **2. *City Walk* di Kota Yogyakarta Revitalisasi Kawasan Heritage Ke Dalam Bangunan *City Walk***

Penelitian ini dilakukan oleh Pranantyo Harwanto dengan lokasi penelitian di Yogyakarta. Metode penelitian yang digunakan adalah metode analisis disertai dengan metode sintesis. Hasil dari penelitian ini adalah konsep perancangan kawasan heritage yang bertema *city walk* di pusat Kota Yogyakarta.

### **3. Ruang Pejalan Kaki Yang Nyaman Untuk Kawasan Perkotaan**

Penelitian ini dilakukan oleh Sonny Sulaksono Wibowo dan Farainy Adinda Gitawardani dengan lokasi penelitian di Yogyakarta. Metode penelitian yang digunakan adalah survey dan wawancara yang dilakukan kepada sejumlah responden di Kota Bandung. Hasil dari penelitian ini adalah (1) Kriteria kenyamanan terkait dengan ruang pejalan kaki minimum, sifatnya sangat relatif dan tergantung pada karakteristik pejalan kaki dan dimensi trotoar yang disediakan (2) Kelompok yang relatif lebih mapan dari sisi usia, pendidikan dan ekonomi

(memiliki pekerjaan dan kendaraan) cenderung merasa nyaman dengan ruang yang lebih luas dibandingkan dengan kelompok lainnya.

#### **4. Peran *City Walk* Sebagai Ruang Terbuka Publik Dalam Mendukung Keindahan dan Kenyamanan.**

Penelitian ini dilakukan oleh Danarti Karsono dengan lokasi penelitian di Surakarta. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah (1) Peningkatan kenyamanan pejalan kaki (2) Keindahan *city walk* ditingkatkan dengan adanya *street furniture* (3) Dapat menjadi salah satu ciri khas Kota Solo sehingga dapat menarik para wisatawan.

#### **5. Aktivitas Pedagang Kaki Lima di Kota Pekanbaru**

Penelitian ini dilakukan oleh Sanggra Zahadi dengan lokasi penelitian di Kota Pekanbaru. Metode penelitian yang digunakan adalah deduktif dan *accidental sampling*. Hasil dari penelitian ini adalah relokasi keberadaan/ tempat berdagang pedagang kaki lima (PKL).

#### **6. Peran Pedagang Kaki Lima Terhadap Aktivitas Perekonomian di Kota Pekanbaru**

Penelitian ini dilakukan oleh Rianda Prawira dengan lokasi penelitian di Kota Pekanbaru. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif. Hasil dari penelitian ini adalah (1) Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) yang dapat membuka lapangan pekerjaan, memenuhi kebutuhan hidup masyarakat kalangan menengah kebawah, dan menyumbang pendapatan (2) Ruang aktivitas pedagang kaki lima (PKL) sebaiknya ditempatkan pada ruang aktivitas PKL sendiri, tanpa mengganggu ketertiban kota.