

**SKRIPSI**

**KONSEP *LIVABLE STREET* DALAM PENATAAN KORIDOR  
JALAN TUANKU TAMBUSAI KOTA PEKANBARU**



**DISUSUN OLEH :**

**ADNI SYAIFULLAH PESA**

**153410446**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

**PEKANBARU**

**2022**

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>x</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Sasaran Penelitian.....	6
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
1.6 Ruang Lingkup Penelitian .....	7
1.6.1 Ruang Lingkup Pembahasan .....	7
1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	7
1.7 Sistematika Penulisan .....	11
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>13</b>
2.1 Koridor <i>Street</i> .....	14
2.1.1 Fungsi Koridor <i>Street</i> .....	18
2.1.2 Tipe Bentuk Koridor <i>Street</i> .....	19
2.1.3 Kesatuan Dalam Desain Koridor/ <i>Street</i> .....	20
2.1.4 Koridor <i>Street</i> Sebagai Ruang Publik.....	21
2.2 <i>Livable Street</i> .....	26
2.2.1 Definisi <i>Livable Street</i> .....	27
2.2.2 Indikator Keberhasilan <i>Livable Street</i> .....	28
2.3 <i>Streetscape</i> .....	31

2.3.1 Definisi <i>Streetscape</i> .....	31
2.3.2 Elemen-elemen <i>Streetscapei</i> .....	32
2.4 <i>Design Based On Communities</i> .....	46
2.5 Penataan Kota Menurut Agama Islam.....	47
2.6 Konsep <i>Livable Street</i> Dalam Penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru Dalam Peraturan dan Perundang Undangan.....	49
2.6.1 Kriteria Desain Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan SNI 03-1733-2004.....	51
2.6.2 Kriteria Desain Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan PermenPU No.03/PRT/M/2004 .....	55
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>66</b>
3.1 Pendekatan Metodologi Penelitian .....	66
3.2 Alat Penelitian .....	67
3.3 Langkah Penelitian .....	67
3.4 Sumber dan Jenis Data.....	68
3.4.1 Sumber Data .....	68
3.4.2 Jenis Data.....	71
3.5 Populasi dan Teknik Sampling .....	71
3.5.1 Populasi .....	71
3.5.2 Teknik Sampling .....	71
3.6 Variabel Penelitian.....	73
3.7 Teknik Analisis Data .....	74
3.7.1 <i>Walk-through Analysis</i> .....	74
3.7.2 <i>Mapping</i> .....	76
3.7.3 <i>Community Meeting</i> .....	77

3.8 Mengidentifikasi Kondisi Ruang Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru (Simpang Nangka-Simpang SKA).....	77
3.9 Menganalisis Kriteria Umum dan Desain Dalam Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai Dengan Model <i>Livable Street</i> .....	79
3.10 Pengimplementasian Desain Yang Sudah Dibuat Berdasarkan Analisis Dan Penetapan Kriteria Secara Umum Dari Teori-Teori Serta Berdasarkan Kondisi Eksisting Yang Ada di Koridor Jalan Tuanku Tambusai .....	80
3.11 Desain Penelitian .....	82
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH.....</b>	<b>86</b>
4.1 Gambaran Umum Kota Pekanbaru .....	86
4.2 Letak Geografis dan Batas Administrasi .....	87
4.3 Kependudukan .....	90
4.4 Gambaran Umum Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.....	91
4.5 Isu-Isu Strategis Transportasi di Kota Pekanbaru .....	91
4.6 Strategi Rencana Transportasi di Kota Pekanbaru .....	92
4.7 Kondisi Wilayah Penelitian .....	93
4.7.1 Kondisi Pedestrian.....	93
4.7.2 Kondisi Lalu Lintas Jalan .....	94
4.7.3 Penggunaan Lahan dan Kegiatan .....	95
4.7.4 Kondisi Jalur Pedestrian .....	98
4.7.5 Permasalahan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.....	103
<b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN .....</b>	<b>106</b>
5.1 Hasil Penelitian .....	106
5.1.1 Identifikasi Kondisi Eksisting Jalan Tuanku Tambusai	

Kota Pekanbaru .....	106
5.2 Analisis Kriteria Khusus dan Arahana Rencana Desain Dalam Penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai dengan Konsep <i>Livable Street</i> .....	117
5.2.1 Analisis Kriteria Khusus dan Desain Penataan .....	118
5.3 Penerapan Desain <i>Livable Street</i> dalam penataan Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru .....	160
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>168</b>
6.1 Kesimpulan .....	168
6.2 Saran .....	169
<b>DAFTAS PUSTAKA.....</b>	<b>171</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki .....	56
Tabel 2.2 Sintesa Teori .....	60
Tabel 2.3 Penelitian Terdahulu .....	61
Tabel 3.1 Variabel Penelitian .....	74
Tabel 3.2 Penilaian Kondisi Eksisting Koridor dan Jalur Pedestrian .....	78
Tabel 3.3 Kriteria dan Desain Dalam Penataan Ruang Jalan.....	79
Tabel 3.4 Penilaian Kondisi Eksisting Koridor dan Jalur Pedestrian .....	83
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Pekanbaru Tahun 2018 .....	87
Tabel 4.2 Pertumbuhan Penduduk Kota Pekanbaru tahun 2009-2018 .....	90
Tabel 4.3 Permasalahan Pada Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai .....	104
Tabel 5.1 Identifikasi Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian .....	109
Tabel 5.2 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Segmen I .....	113
Tabel 5.3 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Segmen II .....	115
Tabel 5.4 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Segmen II .....	116
Tabel 5.5 Dimensi Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai .....	129
Tabel 5.6 Jenis Permukaan Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai .....	131
Tabel 5.7 Jenis Drainase Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai.....	132
Tabel 5.8 Kriteria Khusus Konsep <i>Livable Street</i> Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai .....	139
Tabel 5.9 Kuesioner Jalur Pedestrian Jalan Tuanku TAmбусai .....	148
Tabel 5.10 Hasil Desain Penataan Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru .....	150

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Administrai dan Segmen Jl.Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru .....	9
Gambar 1.2 Kerangka Fikir Penelitian.....	10
Gambar 2.1 Diagram Konsep <i>Livable Street</i> .....	14
Gambar 2.2 Pendefinisian Ruang Jalan .....	23
Gambar 2.3 Lingkup Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik .....	25
Gambar 2.4 Pembagian Area Perancangan Koridor Ruang Jalan.....	26
Gambar 2.5 Elemen <i>Streetscape</i> .....	27
Gambar 2.6 Contoh Trotoar Jalan Protokol .....	38
Gambar 2.7 Contoh <i>Curbs</i> atau Tepian Trotoar.....	39
Gambar 2.8 Contoh Sudut Jalan/ <i>Street corner</i> .....	39
Gambar 2.9 Elemen Desain Yang Baik Pada <i>Rain Garden</i> .....	40
Gambar 2.10 Contoh Penanaman atau <i>Planters</i> .....	42
Gambar 2.11 Perabot Jalan .....	44
Gambar 2.12 Contoh Persimpangan atau <i>Crossing</i> .....	45
Gambar 2.13 Seni Publik Berupa Mural Dinding.....	46
Gambar 2.14 Kebutuhan Ruang Per Orang Secara Individu,Membawa Barang Dan Berjalan Berkelompok .....	57
Gambar 2.15 Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan .....	61
Gambar 3.1 Tahapan Metode Merancang Kota .....	74
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Pekanbaru.....	89
Gambar 4.2 Kondisi Eksisting Penggunaan Lahan Segmen I.....	96
Gambar 4.3 Kondisi Eksisting Penggunaan Lahan Segmen II .....	97
Gambar 4.4 Kondisi Eksisting Penggunaan Lahan Segmen III.....	98
Gambar 4.5 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kiri Segmen I.....	99

Gambar 4.6 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kanan Segmen I.....	100
Gambar 4.7 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kanan Segmen II .....	101
Gambar 4.8 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kiri Segmen II .....	101
Gambar 4.9 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kanan Segmen III .....	102
Gambar 4.10 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kiri Segmen III .....	103
Gambar 5.1 Kondisi Jalur Pedestrian Segmen I.....	119
Gambar 5.2 Peta Kriteria Jalur Pedestrian Segmen I.....	121
Gambar 5.3 Kondisi Jalur Pedestrian Segmen II .....	122
Gambar 5.4 Peta Kriteria Jalur Pedestrian Segmen II.....	124
Gambar 5.5 Kondisi Jalur Pedestrian Segmen III.....	126
Gambar 5.6 Peta Kriteria Jalur Pedestrian Segmen III .....	127
Gambar 5.7 Jenis Jalur Pedestrian .....	130
Gambar 5.8 Arahan Penataan Jalur Hijau .....	133

# KONSEP *LIVABLE STREET* DALAM PENATAAN KORIDOR JALAN TUANKU TAMBUSAI KOTA PEKANBARU

Oleh :

Adni Syaifullah Pesa

153410446

**Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Universitas Islam Riau**

## ABSTRAK

Penyalahgunaan pemanfaatan ruang Jalan Tuanku Tambusai seperti untuk berdagang oleh pedagang kaki lima menyebabkan sirkulasi jalan menjadi terhambat serta di perparah oleh minimnya pedestrian bagi pejalan kaki serta pada jam jam tertentu terjadi kemacetan. Hal ini di sebabkan oleh banyaknya parkir liar di sepanjang koridor jalan Tuanku Tambusai dan di perparah oleh *Loading Dock* atau bongkar muat barang dimana pada ruas jalan ini banyak terdapat pusat pusat perdagangan jasa di segala bidang, maka berdasarkan latar belakang, lokasi dan pemanfaatan ruas jalan Tuanku Tambusai dapat dikatakan banyak terjadinya konflik antar pengguna jalan yang disebabkan oleh terhambatnya sirkulasi di jalan ini.

Metode Penelitian yang digunakan adalah Deskriptif Kualitatif dengan pendekatan penelitian Deduktif. Sedangkan untuk menganalisis fasilitas dan kriteria khusus pedestrian berdasarkan standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014.

Berdasarkan hasil observasi lapangan dan analisis diidentifikasi bahwa jalur pedestrian yang ada pada koridor jalan Tuanku Tambusai masih belum baik, secara umum kondisi jalur pedestrian dalam kondisi yang tidak layak digunakan bagi pejalan kaki dan minimnya elemen pendukung pada jalur pedestrian (*Street Furniture*) dari hasil analisis menunjukkan bahwa jalur pedestrian yang memiliki lebar yang tidak merata dan dimanfaatkan oleh PKL serta parkir liar mengurangi kenyamanan dan keamanan pada jalur pedestrian, dari hasil analisis tersebut dirumuskan penataan jalur pedestrian dengan konsep *Livable Street* yang meliputi : (1) jalan yang aman dan nyaman (2) memiliki lingkungan yang sehat (3) sebagai ruang komunitas (4) jalur yang memiliki teritori yang ramah (5) jalur hijau yang menyenangkan (6) jalur yang memiliki identitas. Penataan yang dilakukan berupa penyediaan (*Street Furniture*) serta penambahan dan pemanfaatan beberapa jalur pedestrian dan jalur hijau yang belum ada pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai.

Kata Kunci : *Livable Street*, Pedestrian, Fasilitas Pejalan Kaki

# THE CONCEPT OF LIVABLE STREET IN STRUCTURING THE STREET CORRIDOR OF TUANKU TAMBUSAI PEKANBARU CITY

By :

Adni Syaifullah Pesa

153410446

**Urban and Regional Planning Study Program  
Faculty of Engineering, Islamic University of Riau**

## ABSTRACT

*Misuse of the space utilization of Jalan Tuanku Tambusai such as for trading by street vendors causes road circulation to be hampered and is exacerbated by the lack of pedestrians for pedestrians and at certain hours traffic jams occur. This is caused by the large number of illegal parking along the corridor of Tuanku Tambusai road and exacerbated by the Loading Dock or loading and unloading of goods where on this road there are many service trading centers in all fields, so based on the background, location and utilization of the Tuanku road section Tambusai can be said that there are many conflicts between road users caused by the obstruction of circulation on this road.*

*The research method used is descriptive qualitative with a deductive research approach. Seand to analyze the facilities and special criteria for pedestrians based on the standards of the Minister of Public Works Number: 03/PRT/M/2014.*

*Based on the results of field observations and analysis, it was identified that the pedestrian path in the Tuanku Tambusai road corridor is still not good, in general the condition of the pedestrian path is in a condition that is not suitable for use for pedestrians and the lack of supporting elements on the pedestrian path (Street Furniture). that pedestrian paths that have uneven widths and are used by street vendors and illegal parking reduce comfort and safety on pedestrian paths, from the results of the analysis formulated the arrangement of pedestrian paths with the Livable Street concept which includes: (1) safe and comfortable roads (2) have a healthy environment (3) as a community space (4) a path that has friendly territory (5) a pleasant green lane (6) a path that has an identity. The arrangement is in the form of providing (Street Furniture) as well as adding and utilizing several pedestrian and green lanes that do not yet exist in the Jalan Tuanku Tambusai Corridor.*

*Keywords :Livable Street, Pedestrians, Pedestrian Facilities*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Koridor Jalan memiliki peran penting dalam keberadaan individu yang tinggal dan melakukan aktivitas di sekitar wilayah. pengguna jalan yang berbeda meminta gaya hidup atau kesopanan bagian jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan semua pengguna jalan (pengemudi kendaraan motor, pengendara sepeda, pejalan kaki) dalam ( M imam,2016) . Penelitian di Jl.Tuanku Tambusai atau yg biasa di sebut jl.nangka merupakan jalan yang vital perannya bagi kegiatan di Kota Pekanbaru . hal ini karena letak nya berada di tengah kota dan menghubungkan antara sub sub wilayah/ sub sub urban kota, dalam beberapa tahun kebelakang aktivitas di sekitar koridor jl.Tuanku Tambusai bertambah dan mengalami perkembangan yang cukup pesat dimana koridor jalan ini berubah menjadi fungsi komersial dengan aneka kegiatan dimana kegiatan yang ada di Jl.Tuanku Tambusai mulai dari kegiatan pendidikan,perdagangan dan jasa serta wisata kota seperti mall.

Kecenderungan perencanaan wilayah yang berfokus pada penggunaan jalan kendaraan bermotor membuat ketidakseimbangan terhadap pengguna jalanan non kendaraan yang diabaikan. Tindakan yang tidak terfokus pada hubungan dengan ruang di sekitar kapasitas privat seperti yang dilakukan perencanaan pada jalan-jalan lingkungan menyebabkan sebagian dari batas jalan tidak seimbangan dalam aktivitas koridor jalan itu sendiri.

Jalan Tuanku Tambusai merupakan jalan yang ada di Kota Pekanbaru yang sebagian besar wilayahnya berkembang menjadi wilayah komersil disini

dapat dilihat disepanjang Jalan Tuanku Tambusai terdapat pusat pusat perdagangan jasa, café, pasar, mall, hotel dan lainnya apabila kita ingin menuju pusat maupun keluar dari wilayah kota pekanbaru kita melewati salah satunya jalan ini hal inilah yang menyebabkan Koridor jalan Tuanku Tambusai berpotensi terjadinya kemacetan berdasarkan kondisi lapangan di beberapa titik terdapat jalan yg berlubang dan tergenang dan di perparah adanya beberapa putaran balik ( *U Turn* ) dijaga oleh preman/pak ogah yang meminta imbalan setelah menolong mengatur lalu lintas kita untuk putar balik hal ini menambah kompleks nya permasalahan di jalan ini dimana pada jam jam sibuk seperti jam pagi pergi kerja dan pulang kantor sering terjadinya kemacetan di ruas jalan Tuanku Tambusai.

Kemacetan yang terjadi tidak terkoordinasi oleh kondisi Jalan Tuanku Tambusai. Minimnya jalur pedestrian serta vegetasi sisi jalan yang tidak terlihat, kondisi bangunan yang tidak teratur di salah satu sisi jalan, tidak dapat diaksesnya tempat parkir yang memenuhi jumlah kendaraan yang tersisa, dan lain-lain. Hal ini merupakan perbedaan yang mencolok dengan keadaan jalanan di tengah kota Pekanbaru yang kondisi jalanannya sangat lengkap dan dapat diterima, terutama di jalan-jalan primer seperti Jalan Jend Sudirman, Jalan Diponegoro, Jalan ini memiliki jalur umum yang lebar, penerangan jalan yang memuaskan, dan vegetasi yang benar-benar tertutup. Meski Jalan Tuanku Tambusai tidak mirip dengan jalan di tengah kota Pekanbaru, Jalan Tuanku Tambusai diharapkan juga bisa menjadi jalan dengan (*Livable Street*) di Kota Pekanbaru.

Persoalan aktual yang dimiliki ruas Jalan Tuanku Tambusai tersebut juga mempengaruhi perspektif sosial yang terjadi di jalan tersebut, misalnya pejalan kaki tidak merasa nyaman saat melewati jalan atau mengunjungi bangunan di

sekitar jalan tersebut. Selain stres karena takut tertabrak kendaraan bermotor, orang yang berjalan kaki juga tidak bisa melakukan aktifitas lain disaat melewati jalan ini, mereka akan mengalami kesulitan berkunjung saat bertemu teman, tidak layak menikmati istirahat saat lelah berjalan, karena minimnya bangku atau tempat bagi pejalan kaki untuk beristirahat.

Meski memiliki persoalan yang kompleks berdasarkan RTRW Provinsi Riau tahun 2018-2038 Jalan Tuanku Tambusai merupakan sebagai Jalan Arteri Primer yang meliputi fungsi sebagai a. Pusat pusat kegiatan b. Sistem jaringan prasarana utama dan c. Sistem jaringan prasarana lainnya, tentunya hal ini menjadi alasan kenapa pemilihan jalan tuanku tambusai menjadi lokasi studi kasus dimana diharapkan jalan ini bisa menjadi jalan yang sesuai dengan peraturan yang ada dan menjadi jalan yang *Livable Street* dimana berdasarkan hasil pra survey ditemukan beberapa masalah yang paling mencolok yaitu kesemrawutan jalan dan pedestrian jalan,serta kurangnya lahan parkir yang menyebabkan gesekan antar pengguna jalan seperti pengguna bermotor dan non bermotor, dan sebagai jalan utama atau arteri di Kota Pekanbaru jalan tuanku tambusai juga diharapkan bisa menjadi jalan yang menunjukkan ciri khas melayu dari kota Pekanbaru itu sendiri dimana sangat minim di temukan di sepanjang koridor ini corak melayu mulai dari fasilitas/prasarana hingga bangunan bangunan yang ada namun ruas jalan Tuanku Tambusai juga memiliki potensi yang cukup menjanjikan. Seperti yang sudah di bahas pada latar belakang diatas ruas jalan ini dipenuhi oleh pusat pusat perbelanjaan dan perdangan jasa, dan biasanya pusat perdangan jasa itu melayani juga untuk kebutuhan dari luas daerah di sekitar Provinsi Riau hal inilah yang menjadi potensi bagi pengembangan ruas jalan ini

memiliki ciri khas nya sendiri diantara jalan primer yang ada di Kota Pekanbaru. Pada siang dan malam hari, ruas jalan ini dipadati aktifitas masyarakat dan di perparah dari kurang teratur nya keberadaan PKL serta tempat parkir yang minim di ruas jalan ini menyebabkan kemacetan yang bisa menghambat sirkulasi jalan tersebut. Maka potensi yang dimiliki jalan ini adalah potensi sosial dan ekonomi yang berupa kegiatan dari pusat jual beli di perdagangan dan jasa serta aktifitas masyarakat pada fasilitas wisata seperti Mall yang ada pada ruas jalan ini.

*Livable Street* adalah gagasan yang menyatakan bahwa jalan ideal harus dilindungi, memberi kesejahteraan hijau, dan memiliki udara yang sehat, juga harus menjadi kawasan alami yang mencakup lingkungan setempat, menjadi tempat anak-anak bermain dan belajar, dan lebih jauh lagi memiliki ciri-ciri khusus bagi jalan itu sendiri (Appleyard, Donald, 1981, dalam M Imam 2016). Ide jalan ini juga diterapkan di beberapa Kota Besar di Indonesia.

Dalam RTRW Kota Pekanbaru tahun 2014-2034 jalan Tuanku Tambusai merupakan ruas jalan arteri ya merupakan jalan yang diperuntukkan bagi perdagangan jasa serta tempat penginapan daerah setempat, jalan ini seharusnya memiliki porsi yang sangat besar untuk akses kendaraan dan orang yang nyaman dengan berjalan kaki karena ruang jalan ini merupakan jalan yang ramai. Sebagai ruang jalan yang ramai, Jalan Tuanku Tambusai seharusnya bisa memenuhi semua kebutuhan dari masyarakat seperti kebutuhan parkir, pedestrian yang luas dan nyaman, kualitas jalan yang layak namun pada nyatanya koridor jalan ini belum mampu berfungsi pada beberapa kegiatan masyarakat/pengguna jalan serta perlu dilakukan perbaikan guna kenyamanan masyarakat.

Dengan dasar latar belakang diatas lah yang menjadikan peneliti memilih judul “**Konsep *Livable Street* Dalam Penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru**”

### **1.2 Rumusan Masalah**

Penyalahgunaan pemanfaatan ruang Jalan Tuanku Tambusai seperti untuk berdagang oleh pedagang kaki lima menyebabkan sirkulasi jalan menjadi terhambat serta di perparah oleh minimnya pedestrian bagi pejalan kaki serta pada jam jam tertentu terjadi kemacetan. Hal ini di sebabkan oleh banyaknya parkir liar di sepanjang koridor jalan Tuanku Tambusai dan di perparah oleh *Loading Dock* dimana pada ruas jalan ini banyak terdapat pusat pusat perdagangan jasa di segala bidang, maka berdasarkan latar belakang, lokasi dan pemanfaatan ruas jalan Tuanku Tambusai dapat dikatakan banyak terjadinya konflik antar pengguna jalan yang disebabkan oleh terhambatnya sirkulasi di jalan ini dari fenomena tersebut maka dalam penelitian ini dirumuskan beberapa point penting dalam mengatasi permasalahan yang akan diteliti yaitu :

1. Bagaimana Kondisi Ruang Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru (Simpang Nangka – Simpang SKA )
2. Bagaimana Kriteria Khusus dan desain untuk Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai yang dikaitkan dengan model *Livable Street* ?
3. Bagaimana Penerapan Konsep *Livable Street* di dalam Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai.

### 1.3 Tujuan Penelitian

Dalam Penelitian ini bertujuan untuk mewujudkan Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street* sehingga dalam perencanaan serta implementasinya bisa menjadi ruas jalan yang berhasil perencanaanya baik secara fisik maupun sosial.

### 1.4 Sasaran Penelitian

1. Teridentifikasinya kondisi eksisting serta permasalahan fisik dan sosial di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.
2. Teridentifikasinya Kriteria Khusus dan Desain dalam penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street*.
3. Pengimplementasian Desain yang sudah dibuat berdasarkan analisis dan penetapan kriteria secara khusus dari teori teori serta berdasarkan kondisi eksisting yang ada di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.

### 1.5 Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi Pemerintah serta Pengguna Jalan Tuanku Tambusai sebagai berikut :

1. Pemerintah

Diharapkan penelitian ini memberi manfaat dalam perencanaan Ruang Jalan kedepannya agar ruang jalan bisa berfungsi dan bermanfaat secara maksimal serta suatu jalan bisa menjadi jalan yang layak bagi pengguna kendaraan bermotor dan pejalan kaki, penelitian ini semoga bisa bermanfaat untuk menjadi referensi pemerintah dalam penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai maupun Kota Pekanbaru.

## 2. Pengguna Jalan

Sebagai arahan agar pengguna jalan bisa menjaga serta bersama sama melestarikan fasilitas yang ada di jalan supaya kualitas jalan tetap baik dan mengurangi konflik antar aktifitas pada suatu ruang jalan.

## 3. Bagi Penulis

Penelitian ini menjadi sarana dalam menambah pengetahuan serta wawasan dalam teori teori yang sudah didapatkan dalam perkuliahan khususnya perencanaan wilayah dan kota.

### **1.6 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup burguna membatasi sebuah penelitian sehingga penelitian tersebut tetap fokus sesuai dengan pertanyaan penelitian. Dalam penelitian ini, terdapat dua ruang lingkup, yaitu ruang lingkup wilayah, ruang lingkup bahasan.

#### **1.6.1 Ruang Lingkup Pembahasan**

Penelitian ini memfokuskan pada Penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru, karena Koridor jalan ini memiliki potensi yang dapat dikembangkan akan tetapi memiliki beberapa permasalahan, sehingga diperlukannya pendekatan yang relevan yaitu salah satunya konsep *Livable Street* agar dapat menyelesaikan permasalahan yang ada secara fisik maupun secara sosial sekaligus menjadikan koridor jalan ini menjadi lebih tertata.

#### **1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah**

Lingkup wilayah studi dalam penelitian ini adalah di Kota Pekanbaru Provinsi Riau. Kota Pekanbaru memiliki luas wilayah 632,26 Km<sup>2</sup> terdiri dari 12 (dua belas) kecamatan dan 83 (delapan puluh tiga) kelurahan dengan batas wilayah administrasi sebagai berikut:

1. Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
2. Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
3. Sebelah Barat : Kabupaten Kampar
4. Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan

Lingkup wilayah penelitian ini berada pada Ruas Jalan Tuanku Tambusai dimana pada batas timur lingkup wilayah di batasi oleh Jl.Jend Sudirman/Simpang Nangka serta batas wilayah Barat dibatasi oleh Jl.Soekarno-Hatta/Simpang SKA . Ruang Lingkup Wilayah ini meliputi persebaran bangunan bangunan yang memiliki aktifitas yang beragam di Jalan Tuanku Tambusai.

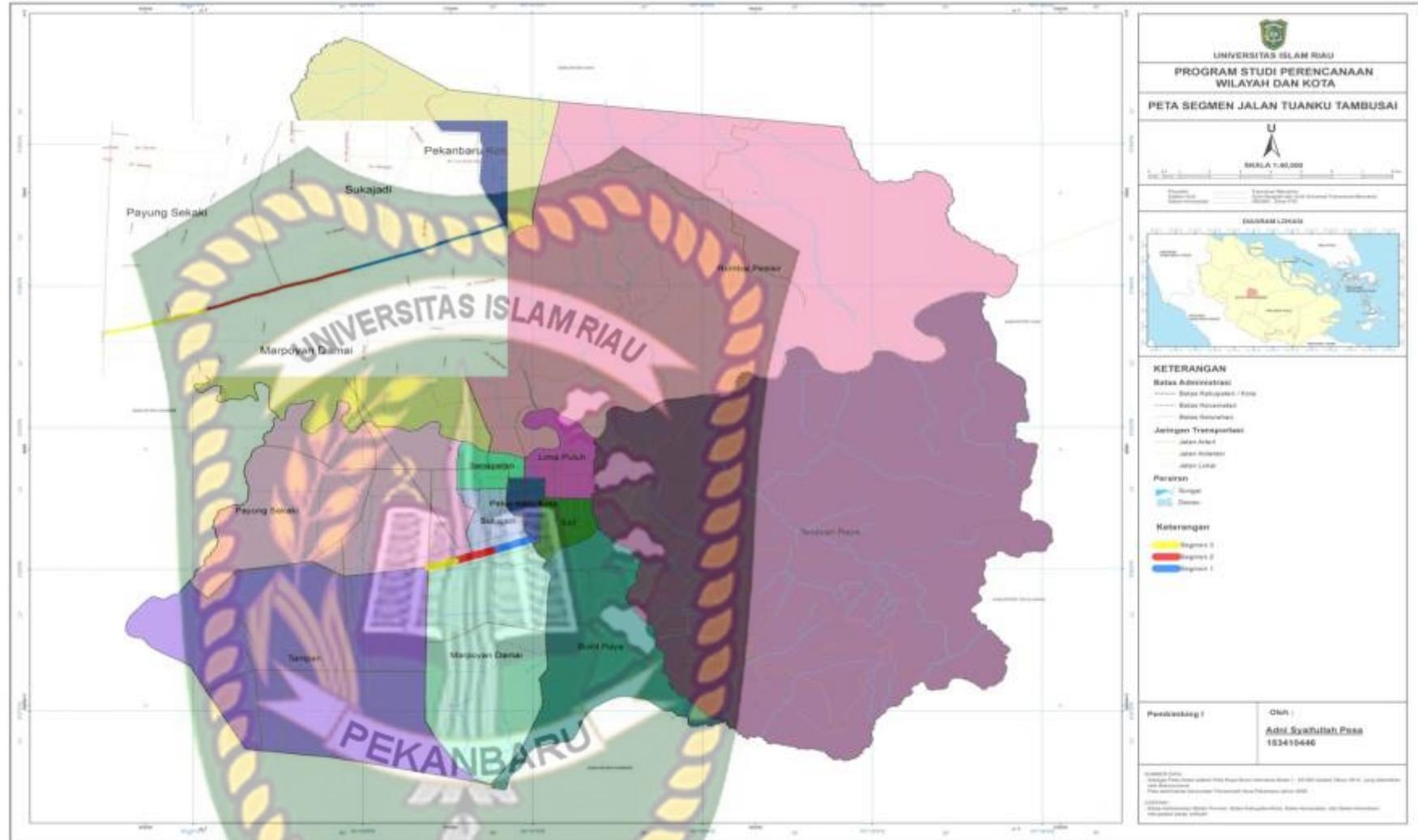
Batasan Ruang Lingkup wilayah dalam penataan koridor jalan Tuanku Tambusai dengan konsep *Livable Street* sebagai berikut :

1. Ruas Jalan dalam penelitian ini meliputi 3 wilayah kecamatan yaitu Kecamatan Marpoyan Damai,Kecamatan Sukajadi dan Kecamatan Payung Sekaki.
2. Penataan Koridor Jalan dilakukan sepanjang jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru, yang dibagi atas 3 segmen.

Adapun Jalan Tuanku Tambusai di bagi menjadi 3 segemen sebagai berikut :

1. Segmen 1 : Simpang Nangka – Simpang Jalan Paus
2. Segmen 2 : Simpang Jalan Paus – Simpang Jalan Todak
3. Segmen 3 : Simpang Jalan Todak – Simpang SKA

Gambar 1.1 Peta Administrasi dan Segmen Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru



## 1.1 KERANGKA FIKIR PENELITIAN

### LATAR BELAKANG

Jalan Tuanku Tambusai merupakan jalan yang ada di Kota Pekanbaru yang sebagian besar wilayahnya berkembang menjadi wilayah komersil disini dapat dilihat disepanjang Jalan Tuanku Tambusai terdapat pusat pusat perdagangan jasa, café, pasar, mall, hotel danlainnya apabila kita ingin menuju pusat maupun keluar dari wilayah kota pekanbaru kita melewati salah satunya jalan ini hal inilah yang menyebabkan Koridor jalan Tuanku Tambusai berpotensi terjadinya kemacetan yang disebabkan oleh faktor fisik dan sosial,selain itu Jalan Tuanku Tambusai juga memiliki potensi untuk dikembangkan maka dari itu dibutuhkannya Penataan Ruang jalan koridor Jalan Tuanku Tambusia dengan konsep *Street Livable*.

### RUMUSAN MASALAH

Penyalahgunaan pemanfaatan ruang Jalan Tuanku Tambusai seperti untuk berdagang oleh pedagang kaki lima menyebabkan sirkulasi jalan menjadi terhambat serta di perparah oleh minimnya pedestrian bagi pejalan kaki serta pada jam jam tertentu terjadi kemacetan. Hal ini di sebabkan oleh banyaknya parkir liar di sepanjang koridor jalan Tuanku Tambusai dan di perparah oleh *Loading Dock* dimana pada ruas jalan ini banyak terdapat pusat pusat perdagangan jasa di segala bidang menyebabkan kurangnya kenyamanan bagi penggunaan jalan tersebut.

### TUJUAN PENELITIAN

Dalam Pentlitian ini bertujuan untuk mewujudkan Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street* sehingga dalam perencanaan serta implementasinya bisa menjadi ruas jalan yang berhasil perencanaanya baik secara fisik maupun sosial

1. Teridentifikasinya kondisi eksisting serta permasalahan fisik dan sosial di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.
2. Teridentifikasinya Kriteria khusus dan Desain dalam penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street*.
3. Pengimplementasian Desain yang sudah dibuat berdasarkan analisis dan penetapan kriteria secara khusus dari teori teori serta berdasarkan kondisi eksisting yang ada di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.

Analisis Kriteria khusus berdasarkan teori teori dalam penataan dengan model *Livabel Street*

### OUTPUT

Penataan Koridor Jalan dengan Konsep *Livable Street* dengan memperhatikan aspek fisik dan sosial pada Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

Gambar 1.2 Kerangka Fikir Penelitian

Sumber : analisis,2021

## 1.7 Sistematika Penulisan

Penelitian yang berjudul “*Konsep Livable Street Dalam Penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru*” disusun secara sistematis dan dibagi kedalam enam bagian yaitu pendahuluan, tinjauan pustaka, metodologi penelitian, gambaran umum wilayah penelitian, analisis serta penutup dengan uraian sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab pertama ini akan membahas latar belakang secara singkat sebagai dasar penelitian ini dilakukan. Selain itu pada bab ini akan membahas hal yang mencakup rumusan masalah, tujuan, sasaran, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka pemikiran, dan terakhir adalah sistematika penulisan dari penelitian ini.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Untuk bab kedua ini akan menguraikan kajian teoritis yang terdiri dari Ruang Jalan, Kriteria Jalan yang baik , Fungsi Jalan, Pedestrian Jalan, Konsep *Livable Street*, sintesa teori dan penelitian terdahulu.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini akan dibahas pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, pengumpulan data, metode analisis data untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti dan kerangka pembahasan yang akan diteliti.

#### **BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN**

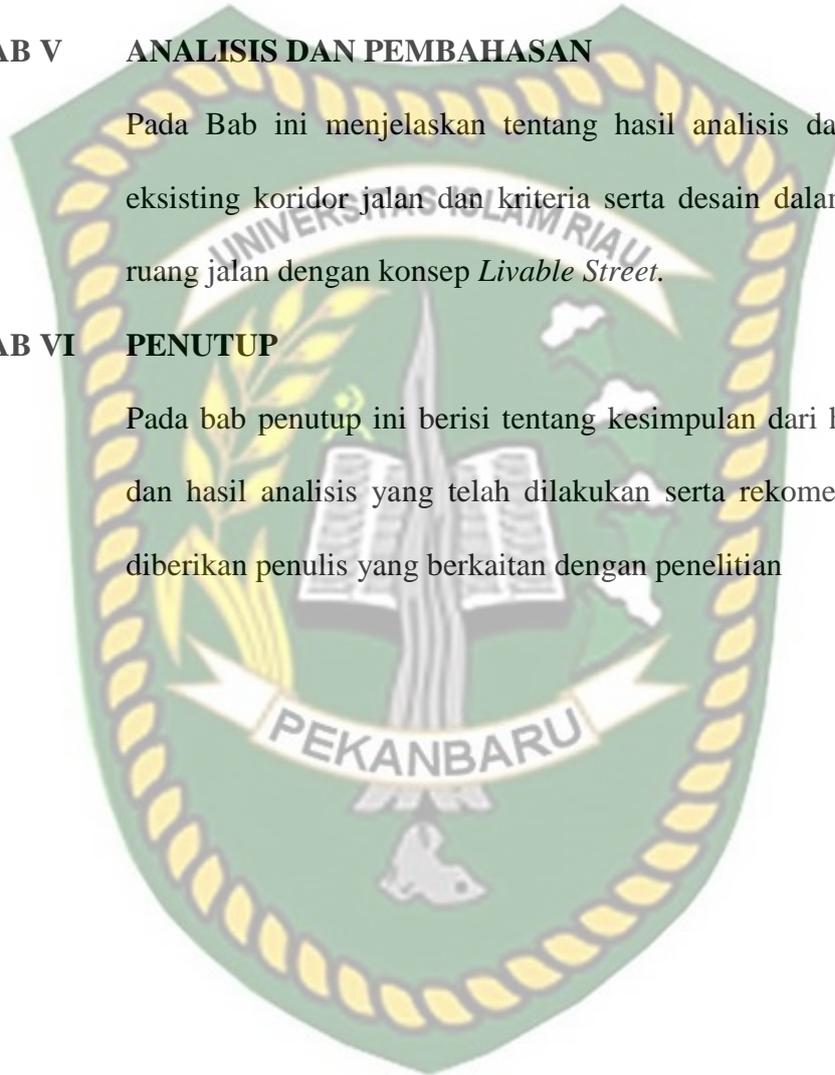
Pada bab ini akan dibahas dan dijelaskan gambaran umum Kota Pekanbaru dan gambaran umum Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

#### **BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Pada Bab ini menjelaskan tentang hasil analisis dari kondisi eksisting koridor jalan dan kriteria serta desain dalam penataan ruang jalan dengan konsep *Livable Street*.

#### **BAB VI PENUTUP**

Pada bab penutup ini berisi tentang kesimpulan dari hasil kajian dan hasil analisis yang telah dilakukan serta rekomendasi yang diberikan penulis yang berkaitan dengan penelitian



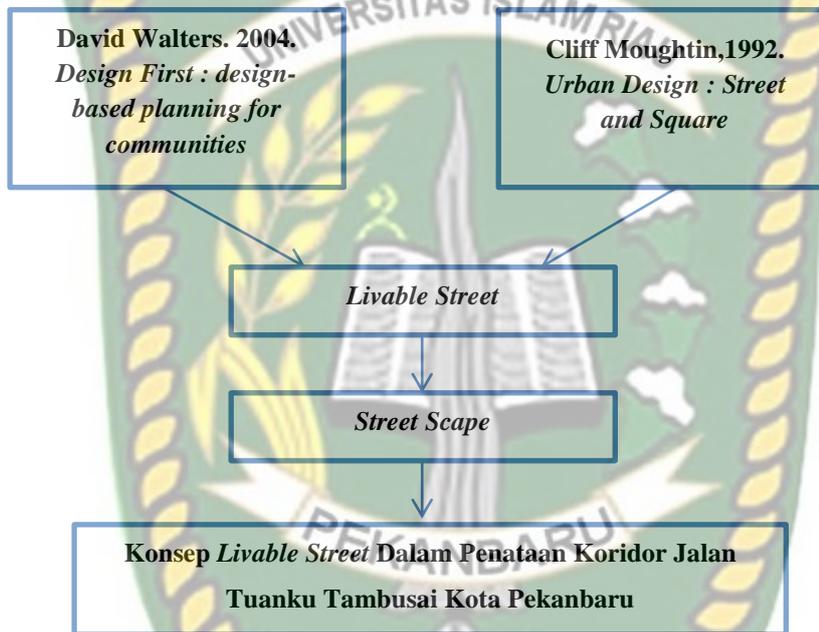
## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

Kajian ini bermaksud untuk membenahi bagian jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru yang nyaman dan aman bagi pengguna jalannya. Jika dilihat dari perspektifnya, terdapat tiga pokok pembahasan yang akan di bahas dalam penelitian ini dimana pokok pembahasan yang dimaksud adalah kumpulan dari teori dari berbagai sumber dan daftar pustaka yang relevan dengan penelitian ini yang digunakan sebagai dasar-dasar dan acuan dalam mencapai tujuan dalam penelitian ini, setelah teori diketahui dan disusun dengan baik maka langkah selanjutnya pengkajian dan sintesa teori yang berguna sebagai penentu kriteria umum penelitian dengan cara mengidentifikasi poin-poin teori yang sudah dirangkum sebelumnya. Konsep walkable city menekankan pada kota dengan nilai walkability yang tinggi, walkability didefinisikan sebagai sejauh mana lingkungan dapat ramah terhadap pejalan kaki, dengan harapan konsep walkable city dinilai mampu meningkatkan keinginan masyarakat untuk berjalan kaki sehingga menjadikan lingkungan lebih humanis (M Sofwan,2020)

Sebelum melakukan kajian teori, ada baiknya untuk terlebih dahulu merencanakan bagaimana dasar-dasar spekulasi agar dapat terlihat dengan jelas pengelompokan hipotesis yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Ini berencana untuk membatasi sejauh mana hipotesis yang lebih terkonsentrasi dan berada di jalurnya. Selain itu, juga untuk menghindari terjadinya hipotesa yang tidak sesuai dengan tema eksplorasi. Untuk mencapai tujuan tersebut, sangat baik dapat diselesaikan dengan membuat kerangka fikir hipotesis, yaitu suatu bagan yang memberikan gambaran susunan spekulasi yang digunakan untuk

memperoleh tempat-tempat tujuan penelitian. Dari garis besar tersebut akan diketahui awal dari hipotesis yang digunakan. Kemudian, pada titik itu, dari akar hipotetis, akan diperoleh beberapa spekulasi pendukung yang signifikan yang berguna dan penting dalam mencapai target penelitian. Dalam tinjauan ini, diperoleh dari penguraian (*break down*) topik penelitian, yaitu seperti yang tertera pada diagram dibawah ini.



**Gambar 2.1 Diagram Konsep Livable Street**

## 2.1 Koridor Street

Pemahaman jalanan/koridor dimulai dari Vitruvius yang menggambarkan tiga macam jalanan yang ada di balik layar dalam sebuah pameran yang dramatis, khususnya penggambaran jalanan dengan suasana yang tidak menyenangkan, komik (lucu/bahagia), dan satir (parodi). Kemudian, pada saat itu, dalam kerangka waktu gaya lama perjanjian ini dibuat, Alberti dan Palladio membedakan jalan menjadi dua jenis, secara spesifik (Moughtin, 1992):

1. Jalan yang menghubungkan antar kota

Jalan ini merupakan jalan dimana penggunanya dapat menikmati keindahan yang dimiliki oleh kota-kota yang dihubungkannya, misalnya keindahan suasana pedesaan, perumahan, laut, bukit, dan lain sebagainya. Selain itu, jalan ini harus lebar dan memberikan kenyamanan bagi penggunanya, seperti harus terdapat pepohonan yang dapat melindungi pengguna dari teriknya sinar matahari, harus dapat memberikan efek rekreasional bagi pengguna, dan lain-lain.

2. Jalan yang berada di dalam kota

Jika suatu kota terkesan kuat dan besar, jalan yang sesuai merupakan jalan yang lurus dan lebar sehingga kesan kekuatan dan kehebatan kota tersebut tersampaikan dengan baik. Sedangkan, jika suatu kota tergolong kota kecil, maka desain jalan yang ada lebih baik berupa jalan yang lurus yang dapat dilalui angin. Selain itu, lebih baik lagi apabila terdapat kelokan dan perpotongan di bagian jalannya sehingga dapat dilalui angin dari beberapa arah yang berbeda.

Pada masa selanjutnya, jalan dalam bahasa inggris mempunyai dua definisi utama, yaitu roads dan streets (Moughtin, 1992) :

1. *Roads*

Merupakan jalan yang menghubungkan antar tempat atau kota sebagai sarana komunikasi para pengguna yang bepergian dengan kuda, berjalan kaki, dan naik kendaraan. Biasanya dihubungkan oleh jembatan, terowongan dan lain-lain.

## 2. *Streets*

Merupakan jalan yang ada di dalam kota atau pedesaan. Jalan ini menghubungkan antar rumah, pertokoan yang berdekatan. Selain itu, juga dapat dikatakan sebagai ruang tiga dimensional yang terbentuk diantara bangunan-bangunan di sisi kanan dan kirinya.

Koridor adalah suatu ruang atau space yang memanjang secara linier membentuk semacam lorong yang terbentuk bila-mana ada suatu ruangan yang memanjang dan dibatasi oleh lahan di kedua sisi ruang tersebut. Koridor ada yang bersifat alami seperti sungai-sungai yang membelah sebuah kota dan ada juga yang terbentuk karena karya manusia. Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur kota adalah jalan atau jalur transportasi di dalam kota (Wiharnanto, 2000: Yahya, 2015)

Menurut Spreiregen (1965) dalam Faqihuddin 2016, koridor adalah salah satu komponen dari urban yang berbentuk linear yang tertutup di kedua sisinya tetapi dipersatukan oleh dinding dinding di sekitarnya. Sedangkan menurut Jacobs (1995) dalam Faqihuddin 2016, kriteria sebuah koridor adalah :

- 1) Adanya perbandingan proporsi antara tinggi bangunan dengan lebar jalan.
- 2) Mempunyai fungsi.
- 3) Bangunan di sekitar koridor memiliki kesatuan yang saling melengkapi.

Apabila di negara bagian barat memiliki istilah *roads* dan *streets*, maka Indonesia memiliki klasifikasi tersendiri terkait jalan. Berikut adalah klasifikasi jalan berdasarkan fungsinya yang bersumber dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan :

1) Arteri Primer

Jalan arteri primer merupakan jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.

2) Arteri Sekunder

Jalan arteri sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

3) Kolektor Primer

Jalan kolektor primer merupakan jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.

4) Kolektor Sekunder

Jalan kolektor sekunder merupakan jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

5) Lokal Primer

Jalan lokal primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antar pusat kegiatan lingkungan.

## 6) Lokal Sekunder

Jalan lokal sekunder merupakan jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

### 2.1.1 Fungsi Koridor *Street*

Jalan adalah sebagai pembentuk dan penentu wajah (citra, imaji) kota. Jika berkunjung pada suatu kota, hal yang paling dapat diingat adalah jalan-jalan yang ada di kota tersebut. Jika kondisi jalan pada suatu kota buruk, maka wajah kota yang terkesan juga buruk (Jane Jacobs). Pada umumnya, koridor jalan terbagi menjadi dua fungsi, yaitu *street as link* atau jalan sebagai penghubung bagi kendaraan bermotor ataupun bagi para pejalan kaki, maupun *Street as place* yang merupakan koridor jalan yang berfungsi sebagai tempat bagi para pejalan kaki menghabiskan waktunya untuk berkegiatan pada koridor jalan tersebut (Jones & Boujenko, 2005). Jalan tidak akan terasa nyaman dan hidup apabila tidak ada aspek sosial di dalamnya. Salah satu aspek sosial yang dimaksud adalah komunitas masyarakat. Walaupun di tepi jalan terdapat pedestrian, di sepanjang jalan terdapat ruang publik, tetapi tetap tidak akan terasa ramah dan nyaman jika tidak ada komunitas masyarakat yang mengunjungi atau menggunakannya. Jadi, elemen sosial menjadi sangat penting dalam menentukan fungsi jalan karena masyarakatlah yang secara otomatis memilikinya, menggunakannya, dan sekaligus mengontrolnya.

Jalan sebagai sebuah tempat (*Place*) diartikan sebagai jalan yang tidak hanya menjadi sarana untuk sirkulasi kendaraan bermotor saja, namun menjadi suatu tempat tujuan dari jalan itu sendiri, atau dapat dikatakan *Street as place* berfungsi sebagai tempat aktivitas yang terjadi pada ruang-ruang di dekat jalan tersebut. Para pengguna fungsi jalan sebagai suatu tempat pada umumnya menggunakan fasilitas yang disediakan disepanjang jalan tersebut dan dapat diakses dengan berjalan kaki (Jones dan Boujenko, 2005). Jalan bukan hanya sebagai jalur pergerakan tetapi juga sebagai area dimana para pengguna dapat berhenti sejenak di tengah-tengah pergerakan tersebut. Selain sebagai jalur lalu lalang kendaraan, jalan juga harus memperhatikan aspek sosial yang terjadi di sekitarnya, misalnya interaksi antar pejalan kaki, memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, dan sebagainya. Jadi, hal pertama yang seharusnya diperhatikan adalah kenyamanan sosial (*social peace*), masyarakat sebagai pengguna jalannya, mengontrolnya, dan memilikinya.

### **2.1.2 Tipe Bentuk Koridor *Streets***

Tidak ada standar baku yang membagi tipe jalan secara pasti. Banyak jalan yang sudah didesain dan dibangun yang akhirnya disukai, dijadikan sebagai bahan tulisan, dan diabadikan (difoto), tetapi analisa mengenai bentuk jalan masih sedikit dihasilkan (Moughtin, 1992). Secara fisik, ada dua tipe jalan, yaitu:

- 1) Jalan yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan disekitarnya (*blocks*).

2) Jalan yang terbentuk sebagai dampak tiga dimensional bangunan yang ada disekitarnya dan di dalamnya terdapat ruang terbuka dan lanskap.

Menurut Moughtin dalam bukunya *Urban Design : Green Dimension*

terdapat tiga unsur utama yang diperhatikan dalam mendesain jalan, yaitu:

- 1) Fungsi sosial dan ekonomi jalan
- 2) Peran fisik dan visual jalan
- 3) Kemampuan jalan dalam mengakomodasi teknologi, seperti *lighting* dan sebagainya.

Selain itu, jalan juga dapat dibedakan berdasarkan :

- |                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| a. Lurus atau berkelok   | f. Skala        |
| b. Panjang atau pendek   | g. Proporsi     |
| c. Lebar atau sempit     | h. Kontras      |
| d. Terbuka atau tertutup | i. Ritme/Irama  |
| e. Informal atau formal  | j. Konektivitas |

Dari berbagai bentuk dan tipe koridor tersebut, koridor Jalan Tuanku Tambusai ini termasuk dalam koridor yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan di sekitarnya. Koridor ini juga termasuk koridor yang panjang yang menghubungkan jalan utama, yaitu Jalan H. Ir. Soekarno Hatta dan Jalan Jend.Sudirman.

### 2.1.3 Kesatuan dalam Desain Koridor/*Streets*

Gibbers menyatakan "*The street is not building frontage but a space about which dwellings are grouped to form a series of street pictures; or alternatively the street is a space that may be expanded into wider spaces such as*

*closes or squares*”. Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa jalan bukanlah merupakan halaman depan dari bangunan tetapi bagaimana membentuk keharmonisan antara jalan itu sendiri dan bangunan-bangunan di sekitarnya.

Banyak faktor yang mempengaruhi terbentuknya kesatuan dalam desain jalan, salah satu faktor yang penting adalah bentuk bangunan harus muncul sebagai elemen permukaan bukan sebagai suatu bentuk massa bangunan. Jika bangunan memiliki kesan tiga dimensional yang kuat dan sangat mendominasi maka jalan yang ada di depannya akan kehilangan peran pentingnya. Jika bangunan-bangunan yang ada di sepanjang jalan memiliki variasi bentuk dan langgam, maka jalan yang ada di depannya akan kehilangan identitas (Moughtin,1992).

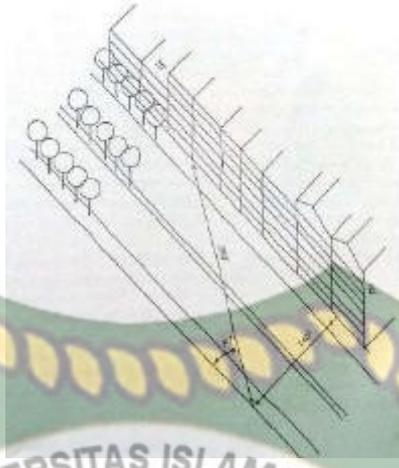
Masalah utama yang dihadapi dalam mengkombinasikan dan menyatukan desain bangunan-bangunan individual yang ada di suatu koridor adalah adanya perbedaan selera desain sehingga pada umumnya yang terjadi adalah ketidakharmisan yang akan berujung pada hilangnya identitas kawasan tersebut. Lain lagi halnya apabila suatu koridor didesain oleh satu orang arsitek dan pemilik koridor tersebut adalah perseorangan. Dalam mendesain koridor, hal utama yang ditekankan adalah bagaimana lebih memperhatikan estetika kawasan secara keseluruhan dari pada estetika setiap bangunannya.

#### **2.1.4 Koridor/Street Sebagai Ruang Publik**

Ruang publik yang ada pada sebuah kota bertransformasi ke dalam berbagai bentuk, seperti taman, *plaza*, *pedestrian mall*, ataupun taman bermain (Carr dkk, 1992). Salah satu bentuk ruang publik utama perkotaan adalah street atau ruang jalan. *Department for Transport of UK*

*Government* (2007) membedakan perspektif antara *road* dan *street* pada ruang perkotaan. *Road* didefinisikan sebagai jalan raya yang memiliki fungsi untuk mengakomodasi pergerakan dari lalu lintas kendaraan. *Street* didefinisikan sebagai ruang jalan yang dibatasi oleh bangunan dan ruang publik disisinya, dengan pergerakan sebagai fungsi kunci dan didukung fungsi penting lainnya, yakni jalan sebagai sebuah tempat. Jacobs (1996) dalam Putri (2017) menyatakan bahwa ruang jalan pada ruang perkotaan dapat didefinisikan oleh bangunan-bangunan yang membatasinya, sehingga memperlihatkan secara tepat bagian yang menjadi area tepi dan badan jalan, yang dapat membentuk fokus ruang jalan sebagai sebuah tempat.

Batasan dari ruang jalan dapat dijelaskan dengan dua cara, yakni secara vertikal dan horizontal (Jacobs, 1996: Putri, 2017). Secara vertikal ruang jalan dapat didefinisikan dengan tinggi bangunan atau keberadaan dinding atau pohon yang berada sepanjang jalan tersebut, sedangkan secara horizontal ruang jalan didefinisikan dengan panjang dan ruang antara apapun yang menjadi batasan vertikal dari ruang jalan tersebut. Elemen-elemen yang digunakan untuk mendefinisikan batasan ruang jalan, antara lain bangunan, pepohonan, atau keduanya secara bersamaan.



**Gambar 2.2 Pendefinisian Ruang Jalan**

*Sumber: Google Source,2021*

Dalam sejarah perkembangan kota, ruang jalan menjadi elemen penting yang berperan dalam keberhasilan pembangunan perkotaan. Pembangunan kota tidak dapat terjadi tanpa tatanan fisik yang terencana dan interkoneksi sistem jaringan jalan dari kota tersebut. Secara historis, kota-kota yang ada pada saat ini diorganisir atau didesain di sekitar ruang jalan utama yang ada. Hal ini erat kaitannya dengan tipe fungsi utama ruang jalan pada saat itu, yakni memfasilitasi perdagangan, tempat interaksi sosial, dan jalur mobilitas perkotaan (Carr dkk.,1992). Sedangkan pada saat ini, ruang jalan pada sebuah kota dapat memiliki luasan hingga sepertiga dari luas total ruang perkotaan. Hal ini menjadikan ruang jalan tidak hanya berfungsi sebagai utilitas publik yang menghubungkan kegiatan perekonomian kotanya atau sekedar jalur yang menghubungkan antara satu tujuan dengan tujuan lainnya, namun juga berfungsi sebagai ruang publik yang memfasilitasi pertukaran sosial dan ekonomi dari masyarakat kota (Jacobs, 1996: Putri 2017). Sebagai sebuah ruang publik, di ruang jalan masyarakat melakukan interaksi sosial dan membangun

kehidupan sosial bermasyarakat (Carr dkk., 1992).

Fungsi ruang jalan sebagai ruang publik ditandai dengan rancangan bangunan yang menghadap langsung ke jalan, sehingga aktivitas masyarakat yang terjadi akan secara langsung bersinggungan dengan ruang jalan yang ada. Selain itu, ruang jalan juga menyediakan setting yang dapat digunakan untuk memenuhi berbagai kebutuhan masyarakat, seperti pejalan kaki, sepeda, pengguna transportasi umum, maupun pengguna kendaraan pribadi, sehingga dapat mengakomodasi berbagai aktivitas yang dibawa oleh masing-masing masyarakat (*Department for Transport of UK Government, 2007*). Berdasarkan hal tersebut, maka ruang jalan menggambarkan 80% dari ruang publik yang terdapat di sebuah kota (Boujuenko, 2011) sehingga dapat dikatakan bahwa sebagian besar aktivitas perkotaan sangat terkait erat dengan keberadaan jaringan jalannya.

Berdasarkan penjelasan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa ruang jalan memiliki dua fungsi utama bagi perkotaan, yakni sebagai *link* dan *place*. Sebagai *link* atau penghubung, ruang jalan berfungsi bagi pergerakan dan didesain agar masyarakat sebagai pengguna dapat melewatinya secepat dan semudah mungkin. Sedangkan sebagai *place* atau tempat, jalan menjadi tujuan bagi masyarakatnya untuk berbagai tujuan, sehingga masyarakat dapat menghabiskan waktu dengan menjadi bagian dari berbagai kegiatan yang ada (Jones dan Boujenko, 2011). Berdasarkan kedua fungsi utama ruang jalan tersebut, maka perancangan ruang jalan pada sebuah kota menjadi sesuatu yang vital untuk diperhatikan.

Perancangan ruang jalan sebagai ruang publik perkotaan, menurut

Jones dkk. (2008) memiliki cakupan area perancangan yang tidak hanya sekedar ruang jalan tradisional atau rencana tata guna lahannya saja, namun mencakup segala sesuatu yang terjadi di sekitar area jalan. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka bentuk ruang jalan yang dapat berfungsi sebagai ruang publik di perkotaan adalah koridor jalan. Koridor jalan dapat didefenisikan sebagai ruang jalan yang dibatasi oleh bangunan yang berderet memanjang di sisi kiri-kanannya dengan fungsi penggabungan antara retail, perdagangan dan perkantoran. Secara umum, koridor jalan berfungsi untuk menghubungkan dua kawasan dan mengarahkan (orientasi) pergerakan yang ada (Moughtin, 1992; *Urban Hamilton Officieal Plan*, 2011).



**Gambar 2.3 Lingkup Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik**

Sumber: Google Source, 2021

Berdasarkan defenisi di atas, secara spesifik koridor jalan yang dapat dirancang sebagai ruang publik adalah koridor komersial. Koridor komersial dapat ditemui pada sebagian besar ruang perkotaan, termasuk di dalamnya adalah ruang-ruang jalan utama yang melewati pusat kota. Koridor komersial diruang perkotaan terbentuk pada area ruang jalan yang menuju pusat kota dengan barisan kompleks perkantoran dan pusat pelayanan perdagangan dan jasa (Bishop, 1989). Area

perancangan koridor komersial mencakup jalur pejalan kaki untuk aktivitas dan pergerakan masyarakat, dan jalan untuk transportasi utama kendaraan yang melintasi ruang perkotaan.

Area perancangan koridor jalan sebagai ruang publik dibagi menjadi dua, yakni *traveledway* dan *streetside*. *Traveledway* didefinisikan sebagai jalur sentral dari koridor jalan perkotaan yang berfungsi sebagai jalur pergerakan bagi seluruh kendaraan yang melintas. Bagian ruang jalan yang termasuk dalam *traveledway* adalah badan jalan yang berbeda antara *curbs* dan berbatasan dengan *Streetside*. *Streetside* didefinisikan sebagai jalur yang berada diantara *curbs* dan batas garis bangunan, dimana fungsi dan dimensi dari *streetside* sangat bervariasi bergantung pada zona dan tata guna lahan yang ada di sekitarnya (ITE, 2010: Putri 2017).



**Gambar 2.4** Pembagian Area Perancangan Koridor Ruang Jalan

Sumber: (ITE, 2010: Putri, 2017)

## 2.2 *Livable Street*

*Livable street* sangat erat kaitannya dalam hal pengembangan sebuah jalan atau koridor. Banyak aspek-aspek yang perlu diperhatikan dalam mewujudkan

jalan atau koridor yang *livable*. Pada subbab ini, akan dijelaskan sedetil mungkin tentang *livable street*.

### 2.2.1 Definisi *Livable Street*

Jika jalan, unsur fisik di sekitarnya (jalur pedestrian, ruang publik, dan lain-lain), dan elemen sosial dikaitkan, kemudian diketahui dapat menentukan baik buruknya wajah sebuah kota, maka akan mengarah pada konsep *livable street*. Dilihat dari pengertiannya, *livable street* secara general adalah jalan yang didesain untuk memenuhi semua kebutuhan dari setiap individu (Flositz, 2010). Sedangkan secara fisik, *livable street* adalah menyediakan jalur pedestrian yang menerus dan aman bagi pejalan kaki, mempertimbangkan *street furniture* sebagai elemen pembentuk estetika jalan, tersedianya vegetasi, dan parkir (Dumbaugh, 2005). Dari dua definisi tersebut, elemen fisik jalan dan elemen sosial menjadi dua unsur utama dalam membentuk *livable street*.

Konsep *livable street* sudah mulai merubah beberapa kota di dunia. Kota-kota tersebut mendedikasikan ruang publik kepada para pejalan kaki, pesepeda, dan para pengguna kendaraan umum sehingga sangat mendorong meningkatnya minat masyarakat untuk berjalan kaki, bersepeda dan menggunakan transportasi umum (Lindsay, 2008).

*Livable street* muncul dilatarbelakangi oleh permasalahan jalan yang didominasi oleh para pengendara kendaraan, sedangkan para pejalan kaki, pesepeda tidak mendapatkan hak yang sama atau justru bahkan tidak diperhatikan sama sekali. Oleh karena itu, diharapkan dengan memperlebar jalur pedestrian, menanam pohon, menyediakan tempat

duduk, menyediakan jalur sepeda, dan lain sebagainya dapat mengurangi dominasi kendaraan sehingga para pejalan kaki dan pesepeda memperoleh hak yang sama. Selain itu, dengan mempersempit jalur kendaraan dan meningkatkan pelayanan transportasi umum diharapkan dapat mendukung terwujudnya *livable street*. *Livable street* juga disebut sebagai “*self-enforcing process*”, maksudnya adalah dengan adanya peningkatan pada transportasi publik dan lingkungan pedestrian, ketika itu juga kepadatan lalu lintas juga akan otomatis berkurang (Lindsay, 2008).

### 2.2.2 Indikator Keberhasilan *Livable Street*

Keberhasilan *livable street* tidak dapat dilihat dari salah satu desain saja atau kebijakan pemerintah tertentu, tetapi dilihat dari dampak apa yang dihasilkan (*outcomes*), bagaimana dapat meningkatkan kesehatan masyarakat dan lingkungan yang berkelanjutan di masa depan. Walaupun desain suatu jalan dan kebijakannya dapat mewujudkan *livable street* tetapi hal tersebut bukanlah jaminan (Lindsay, 2008). Lebih jelasnya, *livable street* harus mampu memberikan dampak positif kepada masyarakat, misalnya dominasi kendaraan yang menurun menunjukkan bahwa penyempitan jalur kendaraan, pelebaran jalur pedestrian, penanaman pohon, penyediaan jalur sepeda, dan lain sebagainya berhasil dilakukan. Berikut merupakan indikator-indikator dalam menentukan keberhasilan *livable street* (Lindsay, 2008) :

#### 1) *Street Life*

Tolak ukur yang paling mendasar dalam menentukan keberhasilan

*livable street* adalah meningkatnya aktivitas yang terjadi pada jalan tersebut, dan dampak positif yang paling sederhana yang ditimbulkan adalah meningkatnya jumlah pedestrian. Jan Gehl mengembangkan indikator yang menentukan keberhasilan terwujudnya *street life*, yaitu :

a. *Pedestrian Volume*

Meningkatnya jumlah pejalan kaki merupakan salah satu indikator keberhasilan *street life* tetapi juga harus diimbangi dengan jalur pejalan kaki yang sesuai.

b. *Stationary Activities*

Ketika para pejalan kaki sedang menghabiskan waktu di jalan, mereka akan melakukan berbagai aktivitas, misalnya duduk-duduk, membaca buku, menunggu transportasi umum, bermain, dan lain-lain. Oleh karena itu, area jalan sebaiknya mampu mengakomodasi semua aktivitas tersebut.

c. *Pedestrian Diversity*

Para pejalan kaki juga harus nyaman dalam berjalan. Desain jalan harus benar-benar membedakan antara jalur kendaraan, jalur sepeda, dan jalur pejalan kaki sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan aman dan nyaman.

2) *Social Interaction*

Ketika pejalan kaki menghabiskan waktu di jalan, mereka mempunyai kesempatan untuk berinteraksi. Interaksi antar individu merupakan kontribusi penting untuk mewujudkan kepribadian yang baik.

Selain itu, juga dapat meningkatkan rasa percaya satu sama lain. Terdapat dua indikator utama dalam menentukan keberhasilan *social interaction* :

a. *Social Contacts*

Kontak sosial dalam setiap interaksi yang terjadi merupakan faktor penting dalam mewujudkan *livable street*, salah satunya adalah dapat meningkatkan keharmonisan antar individu masyarakat.

b. *Ownership*

Jika interaksi sosial sudah terjalin, maka akan mewujudkan rasa kepemilikan yang tinggi terhadap lingkungannya. Hal ini sangat berguna bagi keberlanjutan semua fasilitas publik yang ada karena masyarakat ikut merawat dan menjaganya.

3) *Public Health*

*Livable street* memberikan pengaruh terhadap kesehatan masyarakat, yaitu dengan mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas, mengurangi kebisingan mengurangi polusi udara, dan lain sebagainya. Terdapat beberapa indikator yang menunjukkan keberhasilan dalam meningkatkan kesehatan masyarakat :

a. *Traffic Injuries*

Jika jumlah pedestrian dan pesepeda meningkat, maka secara otomatis resiko kecelakaan lalu lintas akan menurun.

b. *Obesity*

Masyarakat akan cenderung melakukan gerak aktif dalam melakukan pergerakan. Jalan kaki, bersepeda membuat mereka lebih sehat dan menurunkan tingkat obesitas masyarakat.

c. *Noise dan Air Pollution*

Kebisingan dan polusi udara juga akan menurun seiring dengan meningkatnya minat masyarakat terhadap berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan transportasi publik

d. *Vehicle Speeds*

Dengan semakin lebarnya jalur pedestrian dan semakin sempitnya jalur kendaraan, maka kecepatan jalur kendaraan yang melintas akan menurun dan para pengemudi akan lebih hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya.

e. *Traffic Volume*

Volume lalu lintas juga akan menurun apabila jumlah pedestrian dan pesepeda meningkat.

### 2.3 *Streetscape*

Selain *livable street*, *streetscape* juga erat kaitannya dengan jalan atau koridor. Walaupun keduanya mempunyai kesamaan, yaitu sama-sama berhubungan dengan jalan atau koridor, tetapi keduanya memiliki peran masing- masing. Berikut akan dijelaskan tentang *streetscape* sehingga akan dapat dipahami bagaimana perbedaan antara *livable street* dan *streetscape*.

#### 2.3.1 *Definisi Streetscape*

Karakter suatu jalan ditentukan oleh elemen-elemen lingkungan sekitarnya. Membahas *streetscape* tidak hanya membahas elemen jalannya saja tetapi mencakup semua elemen yang ada di sekitar jalan tersebut, misalnya *street furniture*, jalur pedestrian, jalur tanaman, pertokoan, bangunan, dan lain sebagainya.

Semua elemen tersebut bertujuan untuk memberikan manfaat bagi masyarakat berupa (Kapiti Coast District Council, 2008).

- 1) *Health benefits*
- 2) *Social benefits*
- 3) *Economic benefits*
- 4) *Property value benefits*
- 5) *Environmental benefits*

Jika dilihat dari definisinya, *streetscape* mempunyai prinsip yang sama dengan *livable street*, yaitu sama-sama bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat. Tetapi *streetscape* lebih condong kepada pendetailan semua elemen- elemen fisik yang ada dan berhubungan dengan jalan. Sedangkan *livable street* fokus pada pengguna jalannya. Tetapi keduanya saling berhubungan dan terikat satu sama lain. Jadi, apabila elemen-elemen *streetscape* sudah terpenuhi dan terlengkapi, maka *livable street* akan dapat terwujud. Hal ini dapat diketahui dari indikator keberhasilan *livable street* dan manfaat dari *streetscape*, keduanya sama, sama-sama memberikan dampak yang positif terhadap aspek sosial, ekonomi, kesehatan, dan lingkungan.

### **2.3.2 Elemen-elemen *Streetscape***

Elemen-elemen *streetscape* meliputi semua elemen fisik yang ada di sekitar jalan tersebut. Jadi, jika membahas tentang *streetscape* tidak bisa dengan hanya melihat elemen jalannya saja tetapi juga semua elemen fisik yang ada di kiri kanan jalan, meliputi bangunan, vegetasi, ruang sosial, dan lain-lain. Berikut gambaran tentang *streetscape*.



**Gambar 2.5 Elemen Streetscape**  
(Sumber : Kapiti Coast District Council, 2008)

1. Ruang Luar Pribadi (*Private Outdoor living space*)

Ruang luar pribadi berkaitan dengan penyediaan ruang tamu luar ruang pribadi yang sesuai dan dapat digunakan untuk penghuni, biasanya paling baik terletak jauh dan terlindung dari tepi jalan. Lokasi yang sesuai dari ruang tamu luar ruangan memungkinkan penggunaan lahan untuk berinteraksi dengan jalan secara positif terletak jauh dan terlindung dari tepi jalan. Lokasi yang sesuai dari ruang tamu luar ruangan memungkinkan penggunaan lahan untuk berinteraksi dengan jalan secara positif.

2. Tataguna Lahan (*Land Use*)

Tataguna lahan ini terkait dengan persyaratan koneksi dan akses yang dimiliki oleh berbagai aktivitas penggunaan lahan dengan tipe jalan yang berbeda. Desain penggunaan lahan terkait berdampak pada tingkat kenyamanan dan cara fungsi jalan.

3. *Green Infrastructure*

Hal ini berhubungan dengan penghindaran yang diinginkan dari

permukaan besar yang kedap air seperti yang biasanya ditemukan di lingkungan jalan raya dan keinginan untuk secara berkelanjutan menangani limpasan air hujan dengan menggunakan teknik desain lingkungan berdampak rendah. Tingkat kenyamanan dipertahankan saat dipertahankan dan diintegrasikan ke dalam jaringan jalan.

4. Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Path*)

Jalur pejalan kaki berkaitan dengan penyediaan infrastruktur berorientasi pejalan kaki yang berkualitas dan bervariasi yang terdapat di lingkungan jalan raya yang bertujuan untuk mempromosikan dan mendorong peningkatan penggunaan fasilitas dan jaringan pejalan kaki.

5. Pohon dan Lanskap (*Street Trees and Landscaping*)

Hal ini berkaitan dengan pelunakan lingkungan yang seringkali keras dan hambar yang berdekatan dengan jalan yang ada dengan memanfaatkan tanggul jalan sebagai lokasi yang layak untuk membangun pepohonan dan lansekap jalan Selain itu, ini terlihat pada peningkatan karakter dan kemudahan yang terkait dengan pohon jalanan yang berkualitas.

6. Lajur Sepeda (*Cycle Lanes*)

Hal ini terutama terkait dengan penyediaan moda pergerakan alternatif di sepanjang jalan yang ada yang berkelanjutan, berdampak rendah, dan meningkatkan kesejahteraan sosial jika dimasukkan dengan aman ke dalam jalan. Desainnya dapat bervariasi dan menggabungkan tepi berkualitas yang meningkatkan kenyamanan lingkungan jalan raya.

7. Jalan Raya (*Carriageway*)

Angkutan jalan berkaitan dengan penyediaan berbagai jenis jalan, dengan

maksud untuk memindahkan sejumlah besar kendaraan, secara historis mengabaikan moda transportasi alternatif selama proses desain. Jalur lalu lintas yang berbeda menghasilkan efek positif atau negatif tergantung pada sejumlah faktor termasuk lokasi, ukuran dan volume lalu lintas yang terkait dengan penggunaannya.

8. Parkir Pinggir Jalan dan Pemberhentian bus (*On Road Parking Space and Bus Stop*)

Hal ini berkaitan dengan aksesibilitas, daya tarik dan kelangsungan penggunaan lahan yang terletak di sepanjang jalan dengan maksud untuk memungkinkan akses yang lebih besar dan lebih baik bagi semua kelompok populasi dalam lingkungan yang berbeda. Jika ditempatkan dengan benar, dibentuk dan ditampilkan akan menghasilkan lingkungan jalan yang lebih aman.

9. Fasilitas Pejalan Kaki (*Pedestrian Amenities*)

Fasilitas pejalan kaki atau *pedestrian path* ini berkaitan dengan penyediaan lingkungan pejalan kaki yang bervariasi dan menarik secara visual yang dapat dirancang khusus untuk lingkungan tertentu atau dengan tema yang diinginkan. Ini juga dapat digunakan untuk membantu pergerakan pejalan kaki melintasi jaringan jalan, terutama saat kesulitan untuk menyeberang.

10. Penanda Tempat dan Identitas Lokal (*Landmarks and Local Identity*)

Penanda tempat dan identifikasi lokasi relevan dengan bentangan jalan karena penyediaan fitur landmark tertentu dapat menciptakan kesan tempat, lokasi, dan bantuan interpretatif saat orang menjadi terbiasa dengan lokasi tertentu yang terlihat dari jalan. Titik-titik penekanan

memperkuat identitas lokal dan menciptakan rasa karakter dalam suatu lokalitas.

#### 11. Iklan dan Rambu (*Advertising and Signage*)

Hal ini berhubungan dengan jalan dalam arti bahwa mereka sering kali berorientasi langsung ke lingkungan jalan, seringkali tanpa sepenuhnya mempertimbangkan implikasi lalu lintas atau keselamatan. Namun, iklan yang sesuai dapat meningkatkan karakter visual jalan, dengan memberikan variasi dan semangat.

#### 12. Pola Perjalanan dan Kesejahteraan Bisnis (*Travel Patterns and Business Prosperity*)

Hal terkait dengan “pergerakan ekonomi” yang menjadi andalan banyak bisnis lokal untuk menjadi makmur. Konsep ini mengidentifikasi pola perjalanan terkait dengan jenis bisnis yang berbeda dan ketergantungan mereka pada kelanjutan akses yang baik dan ketersediaan parkir.

#### 13. Pemuatan, Pelayanan dan Limbah (*Loading, Serving and Waste*)

*Loading, serving* dan *Waste* ini berkaitan dengan penyediaan layanan, fasilitas, dan persyaratan akses khusus yang biasanya dikaitkan dengan situs bisnis untuk memungkinkan fungsi penggunaannya yang efisien dan efektif. Jika dibentuk dan ditempatkan dengan tepat, pastikan jalan yang lebih ramai berfungsi secara efisien.

#### 14. Parkir di Luar Jalan (*Off Road Parking*)

Hal ini berkaitan dengan penyediaan area parkir yang memadai yang tidak hanya menjamin kemakmuran bisnis tetapi juga memberikan manfaat keselamatan yang signifikan. Jika disediakan dengan cara yang

memenuhi permintaan tanpa mendominasi lingkungan perumahan dan bisnis, berbagai macam pilihan desain memungkinkan pengaturan yang positif untuk dibangun

#### 15. Layanan dan Infrastruktur (*Services and Infrastructure*)

Layanan dan Infrastruktur berkaitan dengan layanan yang seringkali tersembunyi yang biasanya terletak di bawah jalan yang ada atau di dalam tanggul jalan. Implikasi sering muncul ketika perubahan atau peningkatan diperlukan untuk layanan ini, seringkali berdampak pada fungsi jaringan jalan.

#### 16. Penenangan Lalulintas (*Traffic Calming*)

Hal ini terkait dengan penyediaan lingkungan jalan yang lebih aman dan lebih lambat, terutama di daerah pemukiman yang dekat dengan penggunaan lahan yang populer dan sibuk, mis. sekolah. Penenangan lalu lintas juga membantu, melalui pilihan desain yang berbeda, lingkungan jalan yang lebih bervariasi yang dapat memberikan kontribusi positif terhadap fasilitas lokal.

Selanjutnya yaitu menurut Rehan (2013) Elemen-elemen streetscape dapat dibagi atau dikelompokkan menjadi :

##### 1. Trotoar (*Sidewalks*)

Trotoar adalah komponen penting dari pemandangan jalan manapun. Trotoar harus dirancang untuk menyediakan ruang yang aman, menarik, dan nyaman bagi pejalan kaki dengan menyediakan penanaman pohon, penerangan dan perabotan jalan yang dirancang dan terkoordinasi. Untuk mencapai pemandangan jalan yang berkelanjutan, bahan pengerasan jalan harus dipilih

untuk reflektifitas,manufaktur ramah lingkungan, sumber lokal, dan permeabilitas.

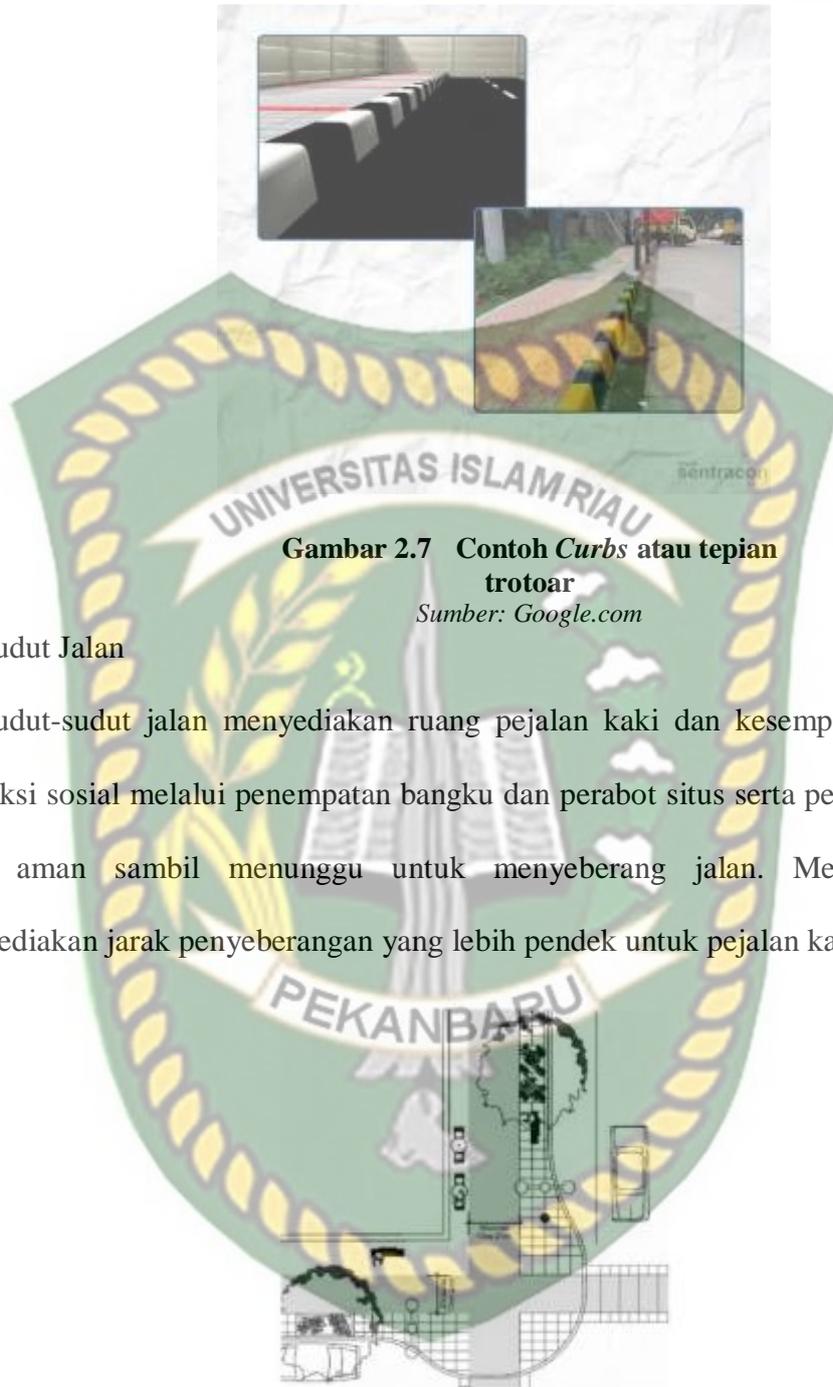


**Gambar 2.6 Contoh trotoar jalan protokol**

*Sumber.Google source,2021*

*a. Curbs*

Pinggir jalan didefinisikan sebagai tepi trotoar di mana mereka bertemu dengan jalan dan bertindak sebagai penghalang untuk mencegah lalu lintas kendaraan naik ke trotoar. Trotoar landai menyediakan koneksi dari trotoar ke jalan untuk orang-orang dengan kursi roda, orang yang mendorong kereta bayi, anak-anak dengan sepeda, dan layanan pengiriman. Jalan landai harus ada di semua persimpangan dan penyeberangan, termasuk penyeberangan di tengah blok.



**Gambar 2.7 Contoh Curbs atau tepian trotoar**

Sumber: Google.com

2. Sudut Jalan

Sudut-sudut jalan menyediakan ruang pejalan kaki dan kesempatan untuk interaksi sosial melalui penempatan bangku dan perabot situs serta perlindungan yang aman sambil menunggu untuk menyeberang jalan. Mereka juga menyediakan jarak penyeberangan yang lebih pendek untuk pejalan kaki.

**Gambar 2.8 Contoh Sudut Jalan/Street Corner**

Sumber: Google.com

3. Pohon dan Garis Lanskap (*Trees and landscape strips*)

Garis lanskap adalah penanganan yang efektif antara trotoar dan jalan untuk menciptakan penyangga dari kendaraan yang bergerak dan kebisingan

jalan, dan membantu pejalan kaki merasa lebih nyaman berjalan di sepanjang jalan. Mereka membantu lanskap jalanan agar berkelanjutan dengan membentuk *rain garden*.

a. Taman Hujan (*Raingarden*)

*Raingarden* adalah tempat tidur taman yang dirancang untuk menangani air hujan. Saat air jatuh dan masuk ke taman, air dialirkan melalui media filter yang ditanami tanaman. Air hujan yang diolah kemudian diumpungkan kembali ke sistem drainase atau dibiarkan menyusup ke tanah di bawahnya. Saat diintegrasikan ke dalam bentangan jalan, *raingardens* dapat memberikan solusi yang lebih ramah lingkungan untuk menangani air hujan dan mengurangi permintaan air minum untuk menyirami tanaman.



**Gambar 2.9** Elemen desain yang baik pada *Raingarden*

Sumber: Rehan (2013)

b. Tanaman (*Planters*)

Penanam menambahkan warna, tekstur, dan minat pada bentangan jalan dan dapat membantu menentukan dan memisahkan ruang.

Mereka membantu menentukan pintu masuk gedung utama, dan meningkatkan nilai estetika. Planters ditempatkan di trotoar seharusnya tidak membuat kemacetan atau memblokir lalu lintas pejalan kaki, dan penempatan di sudut-sudut jalan tidak harus menghalangi pandangan pengemudi. Mereka dapat dipasang di area tempat duduk, di sepanjang tepi tempat parkir, di alun-alun pejalan kaki, dan di area perabotan berkerumun. pekebun stormwater juga memainkan peran penting dalam desain perkotaan yang berkelanjutan dengan meminimalkan limpasan stormwater, mengurangi pencemaran air, dan menciptakan lebih hijau dan sehat penampilan lingkungan binaan dengan menyediakan ruang untuk tanaman dan pohon- pohon di dekat bangunan dan sepanjang jalan-jalan.



**Gambar 2.10 Contoh Penanaman atau Planters**

*Sumber: Google.com*

#### 4. Perabot Jalan (*Street Furnishing*)

Perabot jalan harus konsisten dan terkoordinasi dalam desain, bahan, warna dan gaya yang akan melengkapi gaya arsitektur. Penempatan dan desain elemen harus dikoordinasikan untuk menghindari kekacauan visual. Elemen- elemen ini mungkin termasuk Perlengkapan Pencahayaan, Wadah

Sampah, Bangku, Papan Tanda, dan Rak Sepeda.

a. Bangku (*Benches*)

Bangku adalah sumber daya publik penting yang berkontribusi untuk menjadikan kota tempat yang menyenangkan bagi pejalan kaki. Tujuan dari tempat duduk adalah untuk menunggu dan istirahat dan area di sepanjang jalan setapak memberikan kelegaan bagi pejalan kaki, dan tempat untuk duduk bersama, berinteraksi, dan mengamati. Tempat duduk di sudut jalan tidak boleh menghalangi pandangan pengemudi. Bangku biasanya ditempatkan di halte bus '. Lebih disukai dibuat dari bahan berkelanjutan atau bahan daur ulang untuk mencapai efisiensi ekonomi dan pemandangan jalan yang berkelanjutan

b. Pencahayaan (*Lighting*)

Hal ini berkaitan dengan penyediaan infrastruktur berorientasi pejalan kaki yang berkualitas dan bervariasi yang terdapat di lingkungan jalan raya yang bertujuan untuk mempromosikan dan mendorong peningkatan penggunaan fasilitas dan jaringan pejalan kaki.

c. Tempat Sampah

Wadah sampah mungkin merupakan elemen pemandangan jalan yang paling banyak digunakan dan harus ditempatkan dengan nyaman untuk lalu lintas pejalan kaki di dekat bangku, halte bus, dan simpul aktivitas lainnya. Minimal satu tempat sampah harus diletakkan di setiap sudut. Bahan yang digunakan di tempat sampah harus berkelanjutan, atau bahan daur ulang untuk mencapai kelestarian di bentangan jalan.

d. *Signage*/Rambu

*Signage* atau papan tanda memainkan peran penting dalam menciptakan lingkungan perkotaan yang nyaman dengan membuat panduan visual dan alat orientasi untuk pejalan kaki dan pengemudi. Gaya papan nama harus jelas, abadi, dan fleksibel. Tanda surya harus digunakan di lanskap jalan, karena memiliki masa pakai yang lama, dan menyebarkan informasi dengan lebih efektif. Papan tanda akan menjelaskan teknologi dan praktik berkelanjutan dalam bentangan jalan dan meningkatkan kesadaran akan manfaat lingkungan yang terkait. Sistem papan tanda harus dirancang untuk memanfaatkan bahan yang ramah lingkungan dan metode konstruksi sederhana.



**Gambar 2.11 Perabot Jalan**

*Sumber: Google Source,2021*

5. Halte Bus

Halte bus adalah bangunan yang terletak di beberapa halte bus untuk melindungi penumpang dari cuaca. Semua halte bus harus ditandai dengan tanda halte bus dan dilengkapi dengan bangku dan tempat sampah. Pendekatan lanskap jalan yang berkelanjutan mendorong penambahan atap

hijau ke setiap halte bus untuk memberikan efek yang lebih besar pada kualitas lingkungan, dan membuatnya dengan bahan daur ulang.

#### 6. Median Jalan

Hal ini terutama terkait dengan penyediaan moda pergerakan alternatif di sepanjang jalan yang ada yang berkelanjutan, berdampak rendah, dan meningkatkan kesejahteraan sosial jika dimasukkan dengan aman ke dalam jalan. Desainnya dapat bervariasi dan menggabungkan tepi berkualitas yang meningkatkan kenyamanan lingkungan jalan raya.

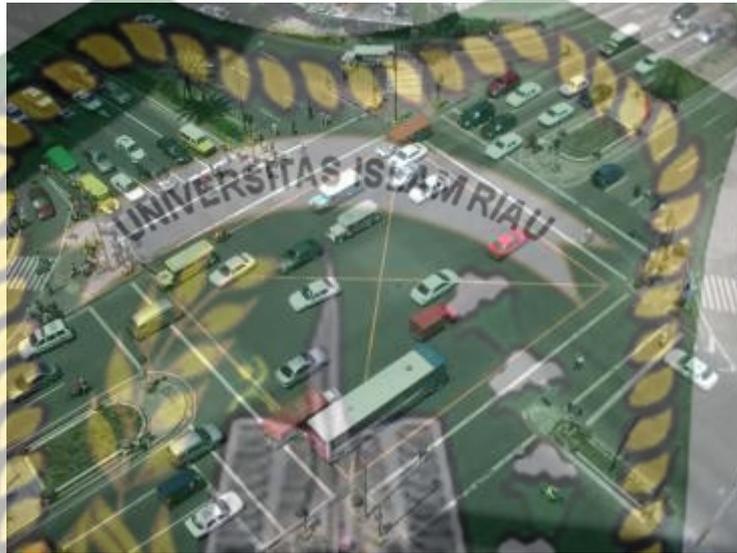
#### 7. Merancang jalan yang berkelanjutan harus mencakup mengidentifikasi kebutuhan dan mengakomodasi sepeda seperti untuk kendaraan lain dalam campuran lalu lintas. Jalan harus dirancang dan dibangun untuk mengakomodasi yang diketahui dan mendorong penggunaan sepeda dengan aman. Kebutuhan mendasar pengendara sepeda ada dua: keselamatan saat bergerak dalam lalu lintas dan tempat parkir yang nyaman, aman, dan terjamin. Fasilitas sepeda dapat ditentukan sebagai berikut :

- 1) Jalur sepeda yang dapat memberikan pengalaman pemandangan jalan antara trotoar dan jalur parkir. Dampak jalur sepeda di lingkungan mungkin mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi.
- 2) Rak sepeda adalah fasilitas penting yang akan mendorong pengendara sepeda dan mempromosikan moda transportasi alternatif. Rak sepeda harus dipasang di lokasi yang nyaman di sepanjang koridor jalan.

#### 8. Persimpangan (*Crossing*)

Penyeberangan adalah bagian penting dari jaringan pejalan kaki

Pengerasan jalan penyeberangan yang ditingkatkan dapat membuat pengendara lebih waspada terhadap aktivitas pejalan kaki. Bentangan jalan harus ditingkatkan dengan pengerasan jalan khusus pada penyeberangan untuk menunjukkan sirkulasi pejalan kaki yang aman.



**Gambar 2.12** Contoh Persimpangan/ *Crossing*  
Sumber : *Google Source, 2021*

#### 9. Seni Publik

Seni publik dapat memberikan kontribusi yang tak ternilai bagi identitas lokal, dan menyediakan ekspresi ganda dan berlapis. Hal ini dapat menjadi landmark lokal, atau hanya menambahkan kekayaan ke sebuah bangunan atau lanskap. Seni publik dapat menceritakan kisah kompleks tentang komunitas dan sejarahnya. Ini memperkuat identitas komunitas, dan memberikan dasar untuk kebanggaan dan kepemilikan komunitas. Salah satu cara untuk memperluas peluang seni adalah dengan membawanya melampaui elemen dekoratif ke elemen fungsional. Elemen pemandangan jalan, seperti tiang lampu, penutup lubang got, trotoar, kisi-kisi pohon, pelindung pohon, dan furniture jalan semuanya merupakan elemen yang

sesuai untuk ekspresi artistik.



**Gambar 2.13 Seni Publik berupa mural di dinding**

Sumber : Google Source, 2021

#### 10. Ruang Kafe / Ruang Toko (*Café Space*)

Kafe luar ruangan menyediakan bagian depan jalan yang aktif dan lokasi alami untuk interaksi sosial yang teratur dan spontan. Trotoar yang sempit pun dapat menampung tempat duduk bergaya kafe. Kafe sudut harus ditempatkan di tepi bangunan, bukan di tepi luar trotoar, untuk menjaga jarak pandang di persimpangan.

#### 2.4 *Design Based on Communities*

Desain yang melibatkan komunitas masyarakat berawal dari hasil deklarasi yang diselenggarakan pada tahun 1992. UNCED (*United Nations Conference on Environment and Development*) menyelenggarakan konferensi di Rio De Janeiro, Brazil untuk menguatkan dan mempertegas konferensi sebelumnya. Tujuannya adalah mewujudkan hubungan global yang baik dengan menjadikan masyarakat sebagai sektor utama. Hal ini sesuai dengan hasil deklarasinya yang berjumlah 27 butir yang menekankan pentingnya keterlibatan masyarakat dalam proses mewujudkan konsep *sustainable development* untuk mengurangi perbedaan

standar kualitas hidup dan untuk mengetahui kebutuhan masyarakat secara tepat (<http://www.un.org/>).

Jadi, saat ini masyarakat merupakan elemen penting dalam suatu proses design. Dengan melibatkan komunitas masyarakat, proses desain yang dilakukan akan tepat sasaran dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat sehingga resiko terjadinya peristiwa penolakan dari masyarakat terhadap suatu proyek dapat dihindari karena sudah dikomunikasikan dengan baik dengan mereka. Terdapat tiga pertanyaan pokok jika melibatkan masyarakat dalam suatu proses desain, yaitu :

- 1) Apa yang masyarakat suka?
- 2) Apa yang masyarakat tidak suka?
- 3) Apa yang diusulkan oleh masyarakat?

Dari pertanyaan-pertanyaan tersebut akan diketahui secara pasti bagaimana keinginan dan aspirasi masyarakat yang sesungguhnya Komunitas masyarakat mempunyai berbagai macam karakter tersendiri bergantung pada lingkungan dimana mereka tinggal

## **2.5 Penataan Kota Menurut Agama Islam**

Perkembangan kota di barengi dengan penambahan penduduk yang terjadi selama ini menjadikan semakin sempitnya lahan di perkotaan, berharap pembangunan dan perkembangan kota menuju Button Up Top Down yaitu perkembangan kota mengarah kepada masyarakat lapisan bawah, harapannya perkembangan kota merupakan investasi masa depan yang diperuntukkan untuk generasi 10-30 tahun ke depan, tetapi terkadang hal itu menjadi sebuah konsep onani belaka, artinya hangat-hangat tai ayam. Kebijakan Pembangunan kota yang

tidak didasari dengan hati nurani dan tidak berpedomana pada ajaran Islam terkadang akan menimbulkan suatu permasalahan yang lebih besar, sudah banyak kasus-kasus Tata Ruang kota yang perencanaannya tidak berpedomana pada nilai-nilai islam, akhirnya yang terjadi adalah kerusakan, bencana .

Konsep perencanaan Tata ruang didalam Islam sudah lama terkonsep dengan baik terbukti bahwa adanya kerajaan-kerajaan Islam dengan arsitekturnya, bangunan Masjid, Gerbang, gedung-gdung pertemuan bernuansa Islam misalnya di Iskandariah, Madinah, Andalusia ( Spayol), Basrah, Kufah, Baitul Maqdis, Baitul Laham(Bethelam), Darussalam(Yerussalem), artinya hasil karya Islam tersebut telah menjadi sejarah dunia (Drs Dyayadi MT, Tata Ruang kota menurut Islam). Di Indonesia konsep penataan ruang dengan nilai Islamnya dapat kita lihat wewaktu kita masuk di kota Serang ( Ibu kota Provinsi Banten) Provinsi yang bermotto “Iman dan Taqwa” ini menghiasi sepanjang median jalannya dengan 99 asmaul Khusna(nama-nama Allah yang baik)sehingga kota Serang terkesan Islami (relegius) dan menentramkan jiwa bagi yang membaca aslamul khusna tersebut. Selama ini di Indonesia lebih banyak menghiasi kota dengan Patung-patung di setiap bundaran maupun patung dalam rangka menghormati momen sejarah tempo dulu, padahal dalam islam pembuatan patug dilarang oleh Allah, sebagai Hadist Rosullullah”barang siapa membuat patung maka sesungguhnya allah akan menyiksanya sehingga ia memberi nyawa pada patung untuk selamanya(HR. Al Bukhari) selanjutnya dijelaskan dalam QS.Al.Hajj:45 sebagai berikut :

مَشِيدٍ وَقَصْرِ مُعَطَّلَةٍ وَبُنْرِ عُرُوشِهَا عَلَىٰ خَاوِيَةٍ فَهِيَ ظَالِمَةٌ وَهِيَ أَهْلَكُنَّهَا قَرْيَةٌ مِّنْ فَكَايِنٍ

*Artinya: “Berapalah banyaknya kota yang kami telah membinasakannya, yang penduduknya dalam keadaan Zalim, maka (tembok-tembok) kota roboh menutupi atap-atapnya dan (beberapa banyak pula) sumur yang telah ditinggalkan dan Istana yang tinggi tidak ada penghuninya (QS. Al-Hajj:45).*

Selain itu, Allah telah berfirman dalam surat Al-A’raf ayat 56 yang berbunyi “dan janganlah kamu membuat kerusakan dimuka bumi sesudah (Allah) memperbaikinya dan berdoalah kepada-Nya dengan rasa takut (tidak akan diterima) dan harapan (akan dikabulkan). Sesungguhnya rahmat Allah sangat dekat kepada orang-orang yang berbuat baik.” Artinya yaitu kita sebagai manusia harus paham bagaimana cara untuk merawat lingkungan sekitar agar tidak terjadi kerusakan dengan membuat sebuah perencanaan tata ruang yang baik dan benar. Sehingga permasalahan tata ruang kota dapat teratasi.

## **2.6 Konsep *Livable Street* Dalam Penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru dalam peraturan dan perundang undangan**

Agar pengguna pedestrian lebih leluasa, aman serta nyaman dalam mengerjakan aktivitas didalamnya, pedestrian haruslah memenuhi syarat- syarat dalam perancangannya. Menurut Iswanto (2003), syarat- syarat rancangan yang harus dimiliki jalur pedestrian agar terciptanya jalur pejalan kaki yang baik adalah sebagai berikut :

1. Kondisi permukaan bidang pedestrian:
  - a. Haruslah kuat, stabil, datar dan tidak licin
  - b. Material yang biasanya digunakan adalah paving block, batubata, beton, batako, batu alam, atau kombinasi- kombinasi dari yang telah disebutkan

2. Kondisi daerah- daerah peristirahatan :
  - a. Sebaiknya dibuat pada jarak- jarak tertentu dan disesuaikan dengan skala jarak kenyamanan berjalan kaki,
  - b. Biasanya berjarak sekitar 180 meter
3. Ukuran tanjakan (ramp) :
  - a. Ramp dengan kelandaian di bawah 5% untuk pedestrian umum.
  - b. Ramp dengan kelandaian mencapai 3% penggunaannya lebih praktis. - Ramp dengan kelandaian 4% sampai dengan 5% harus memiliki jarak sekitar 165 cm.
  - c. Ramp dengan kelandaian di atas 5% dibutuhkan desain khusus
4. Dimensi pedestrian :

Dimensi pedestrian berdasarkan jumlah arah jalan :

  - a. Lebar minimal sekitar 122 cm untuk jalan satu arah
  - b. Lebar minimal sekitar 165 cm untuk jalan dua arah

Dimensi pedestrian berdasarkan kelas jalan

  - a. Jalan kelas 1, lebar jalan 20 meter, lebar pedestrian 7 meter
  - b. Jalan kelas 2, lebar jalan 15 meter, lebar pedestrian 3,5 meter
  - c. Jalan kelas 3, lebar jalan 10 meter, lebar pedestrian 2 meter

Dimensi pedestrian berdasarkan daerah atau lingkungannya

  - a. Lingkungan pertokoan, lebar pedestrian 5 meter
  - b. Lingkungan perkantoran, lebar pedestrian 3,5 meter
  - c. Lingkungan perumahan. Lebar pedestrian 3 meter
5. Sistem penerangan dan perlindungan terhadap sinar matahari :
  - a. Penerangan pada malam hari di sepanjang jalur pedestrian daya

minimal yang digunakan adalah sebesar 75 Watt.

- b. Perlindungan terhadap sinar matahari dapat dilakukan dengan menanam pepohonan peneduh pada jarak tertentu.
6. Sistem pemeliharaan:
  - a. Pembersihan pedestrian dan elemen- elemen didalamnya.
  - b. Pengangkutan sampah.
  - c. Penggantian material dan elemen yang sudah tidak layak pakai.
  - d. Penyiraman tanaman.
  - e. Pemupukan tanaman.
  - f. Pemangkasan tanaman.
7. Tepi jalan  
Tepi jalan disyaratkan tidak boleh melebihi ukuran tinggi maksimal satu langkah kaki, yaitu sekitar 15 cm sampai dengan 16,5 cm.
8. Persimpangan jalan
  - a. Perlu dilengkapi signage untuk membantu pengguna pedestrian melakukan aktivitasnya, seperti menyeberang.
  - b. Signage, khususnya tanda- tanda lalu lintas sebaiknya didesain tidak menyilaukan, mudah dilihat dan diletakkan pada ketinggian sekitar 2 meter.

### **2.6.1 Kriteria Desain Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan SNI 03-1733-2004**

Berdasarkan SNI 03-1733-2004 tentang tata cara perencanaan lingkungan perumahan di perkotaan, jalur pedestrian termasuk dalam persyaratan, kriteria

dan kebutuhan lingkungan perumahan. Beberapa prinsip dan kriteria yang harus dipenuhi pada perencanaan jalur pedestrian berdasarkan SNI 03-1733-2004 adalah sebagai berikut:

1. Penyediaan jaringan sirkulasi pedestrian
  - a. asas keterkaitan/ keterhubungan (*connections*), yaitu bagaimana membuat jalinan jejaring sirkulasi pedestrian yang saling menghubungkan berbagai area yang dapat dijangkau pejalan kaki;
  - b. asas kemudahan pencapaian (*convenience*), yaitu bagaimana membuat kemudahan sirkulasi yang dapat secara langsung dicapai dan dipergunakan oleh publik secara umum dengan mudah;
  - c. asas keselamatan/keamanan dan atraktif (*convivial*), yaitu bagaimana membentuk lingkungan yang menjamin pejalan kaki bergerak dengan terlindungi dan aman terutama terhadap sirkulasi kendaraan bermotor di sekitarnya sekaligus aman terhadap kemungkinan gangguan kriminalitas, serta bagaimana berjalan kaki dengan menggunakan jaringan sirkulasi pedestrian yang disediakan akibat penyelesaian lingkungan sekitar jaringan sirkulasi ini yang menarik bagi pejalan kaki;
  - d. asas kenyamanan (*comfortable*), yaitu bagaimana membentuk lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki dikaitkan dengan penciptaan dimensi besaran ruang gerak yang memenuhi standar kenyamanan pejalan kaki ketika melewatinya; dan
  - e. asas kejelasan / kemudahan pengenalan (*conspicuousness*), yaitu bagaimana menyelesaikan lingkungan

pedestrian dengan sistem pergerakan yang mudah diamati dan diikuti, baik rute dan arahnya, serta mudah dikenali keberadaannya di antara jejaring sirkulasi lain.

## 2. Bentuk Dan Besaran Jalur Pedestrian (Pejalan Kaki)

Diperhitungkan Atas Dasar :

- a. proyeksi kebutuhan disesuaikan dengan dimensi standar (minimal) dari trotoar;
- b. pembentukan jaringan penghubung di dalam area pusat lingkungan (antara berbagai sarana lingkungan) ataupun antar area pusat lingkungan dengan lingkungan hunian;
- c. setting lingkungan dan lokasi terkait dengan pembentukan karakter / konteks khas setempat;
- d. faktor keamanan pejalan kaki terkait dengan arus kendaraan yang melewati jalur jalan utamanya; dan
- e. aktor kenyamanan pejalan kaki dengan pertimbangan iklim regional dan cuaca setempat

## 3. Kriteria Dalam Penyelesaian Jalur Pedestrian

- a. Jalur pejalan kaki diletakkan menyatu secara bersisian dengan jalur jalan pada kedua sisi jalan pada area daerah milik jalan / damija.
- b. Dalam kondisi tertentu, jika memang terpaksa jalur pedestrian ini dapat hanya pada satu sisi saja. Salah satu kondisi khusus tersebut adalah kondisi topografi atau keadaan vegetasi di sepanjang jalur jalan yang tidak memungkinkan menampung

volume kendaraan pada jalur jalan yang relatif sempit. Perletakkan jalur yang hanya satu sisi ini memiliki konsekuensi dimana pejalan kaki akan menggunakan jalur jalan sebagai lintasannya. Hal tersebut dimungkinkan dengan persyaratan bahwa kecepatan kendaraan yang melalui jalur jalan relatif rendah (sekitar 15 km/ jam) dan kondisi perkerasan jalan yang tidak terlampau licin. Untuk itu kemungkinan penyelesaian perkerasan adalah menggunakan bahan bukan aspal (misalnya *paving block*) pada klasifikasi jalan setingkat jalan lokal primer atau jalan lokal sekunder. Tambahan yang perlu diperhatikan pada kasus khusus ini adalah dianjurkan adanya elemen pembatas sebagai pengaman bagi pejalan kaki sehingga keamanan pejalan kaki dapat terjamin.

- c. Permukaan perkerasan jalur pejalan kaki secara umum terbuat dari bahan anti slip.
- d. Perkerasan jalur pejalan kaki ini harus menerus dan tidak terputus terutama ketika menemui titik-titik konflik antara jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain seperti jalur masuk kapling, halte, dan lain sebagainya
- e. Penyelesaian pada titik-titik konflik ini harus diselesaikan dengan pendekatan kenyamanan sirkulasi pejalan kaki sebagai prioritas utamanya.
- f. Lebar jalur untuk pejalan kaki saja minimal 1,20 m.
- g. Jika terdapat jalur sepeda, maka lebar jalur untuk pejalan kaki dan sepeda minimal 2,00 mn

- h. Kemiringan jalur pedestrian (trotoar) memiliki rasio 1:2
- i. Tata hijau pada sisi jalur pedestrian mutlak diperlukan sebagai elemen pembatas dan pengaman (*barrier*) bagi pejalan kaki, sebagai peneduh yang memberi kenyamanan, serta turut membentuk karakter wajah jalan dari koridor jalan secara keseluruhan.
- j. Pembatas fisik lain yang bersifat ringan, seperti penggunaan bollards diperlukan sebagai elemen pengaman dan pembatas antara sirkulasi manusia pejalan kaki dengan sirkulasi kendaraan.
- k. Harus dihindari bentukan jalur pejalan kaki yang membentuk labirin yang tertutup dan terisolasi dengan lingkungan sekitarnya karena dapat memicu terjadinya kejahatan.
- l. Ukuran lebar jalur pejalan kaki sesuai dengan hirarki jalan yang bersangkutan

#### **2.6.2 Kriteria Desain Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan PermenPU No 03/PRT/M/2014**

Dalam menerapkan perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki perlu memperhatikan kebutuhan ruang jalur pejalan kaki, berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 antara lain yaitu dimensi tubuh manusia, ruang jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus, ruang bebas jalur pejalan kaki, jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan, dan kemiringan jalur pejalan kaki.

##### **1. Kebutuhan Pedestrian Berdasarkan Dimensi Tubuh**

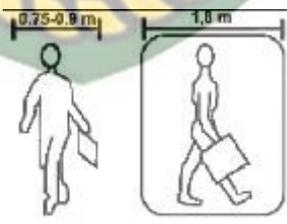
Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan

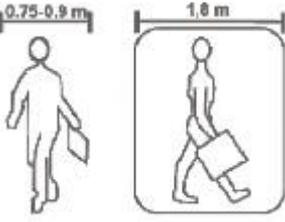
dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

- a. tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m<sup>2</sup>
- b. tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m<sup>2</sup>
- c. membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m<sup>2</sup> - 1,62 m<sup>2</sup>.

Kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut :

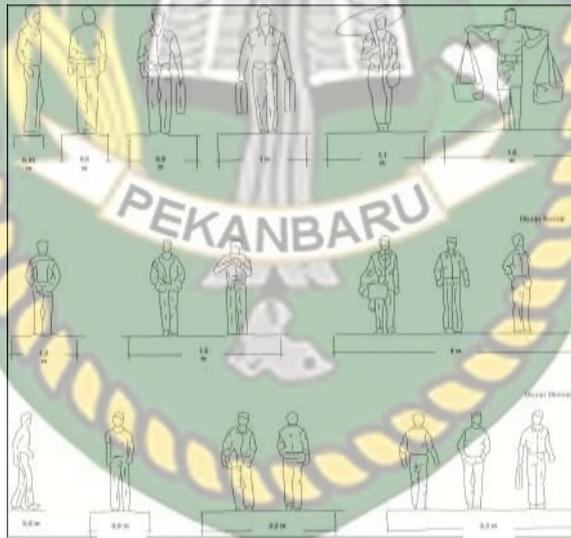
**Tabel 2.1 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki**

Posisi	Kebutuhan Ruang	
	Lebar	Luas
1. Diam		0,27 m <sup>2</sup>
2. Bergerak		1,08 m <sup>2</sup>

3. Bergerak Membawa Barang		1,35 – 1,62 m <sup>2</sup>
----------------------------	--	----------------------------

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

Kebutuhan ruang gerak minimum tersebut di atas harus memperhatikan kondisi perilaku pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, baik pada saat membawa barang, maupun berjalan bersama (berombongan) dengan pelaku pejalan kaki lainnya, dalam kondisi diam maupun bergerak sebagaimana gambar berikut ini :



**Gambar 2.14**  
**Kebutuhan Ruang Per Orang secara Individu, Membawa Barang,**  
**dan Berjalan Berkelompok**

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

## 2. Pedestrian dengan Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus

Persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (*difabel*) yaitu sebagai berikut :

- a. jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m<sup>2</sup>
- b. alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus
- c. menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang
- d. tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan
- e. dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar
- f. permukaan jalan tidak licin
- g. jalur pejalan kaki dengan ketentuan kelandaian yaitu sebagai berikut :
  - 1) tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (1 banding 12);
  - 2) jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi). Pada akhir landai setidaknya panjang pegangan tangan mempunyai kelebihan sekitar 0,3 meter;
  - 3) pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir
  - 4) seluruh pegangan tangan tidak diwajibkan memiliki permukaan yang licin; dan
  - 5) area landai harus memiliki penerangan yang cukup.

Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus yaitu

sebagai berikut :

- a. *ramp* diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling, dan titik-titik penyeberangan dengan derajat kemiringan  $7^0$
- b. jalur *difabel* diletakkan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki
- c. pemandu atau tanda-tanda bagi pejalan kaki yang antara lain meliputi: tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.

Ketentuan mengenai standar penyediaan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus secara lebih rinci mengacu pada pedoman mengenai teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan.

### 3. Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan

Jaringan pejalan kaki di perkotaan dapat berfungsi untuk berbagai tujuan yang beragam. Gambar 2. menunjukkan bahwa secara umum ruas pejalan kaki di depan gedung terdiri dari jalur bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, dan jalur perabot jalan. Jaringan pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian baik dengan jalur kendaraan bermotor ataupun dengan jalur perabot jalan. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 0,2 meter sementara perbedaan ketinggian dengan jalur hijau 0,15 meter dapat dilihat pada gambar 2.4 berikut :



**Gambar 2.15**  
**Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan**

## 2.7 Sintesa Teori

Sintesa Teori merupakan salah satu komponen penting dalam menyusun karya tulis ilmiah. Komponen ini merupakan tahap terakhir yang harus dilakukan penulis dan dapat menjadi penentu kelengkapan dalam karya tulis ilmiah. Berikut merupakan sintesa teori dalam penelitian ini .

**Tabel 2.2 Sintesa Teori**

No	Kajian Teori	Keterangan	Sumber
1	Ruang Publik	Ruang publik secara singkat merupakan suatu ruang yang berfungsi untuk kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan sosial, ekonomi, dan budaya.	Ninieck (2010)
2	Ruang Jalan	ruang jalan pada ruang perkotaan dapat didefenisikan oleh bangunan-bangunan yang membatasinya, sehingga memperlihatkan secara tepat bagian yang menjadi area tepi dan badan jalan, yang dapat membentuk fokus ruang jalan sebagai sebuah tempat.	Jacobs (1996)
3	<i>Street</i>	didefenisikan sebagai ruang jalan yang di batasi oleh bangunan dan ruang publik di sisinya, dengan pergerakan sebagai fungsi kunci dan didukung fungsi penting lainnya, yakni jalan sebagai sebuah tempat.	Departement for Transport of UK Government (2007)

4	Koridor	Koridor adalah suatu ruang atau space yang memanjang secara linier membentuk semacam lorong yang terbentuk bila-mana ada suatu ruangan yang memanjang dan dibatasi oleh lahan di kedua seisi ruang tersebut. Koridor ada yang bersifat alami seperti sungai-sungai yang membelah sebuah Kota dan ada juga yang terbentuk karena karya manusia. Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur Kota adalah jalan atau jalur transportasi di dalam kota	Wiharnanto (2000)
5	<i>Street Scape</i>	Streetscape adalah kesatuan elemen yang menciptakan pengalaman visual menarik. Elemen-elemen tersebut antara lain, struktur keseluruhan jalan yang dapat termasuk bangunan, jalan, dan juga instalasi didalamnya	(Charlwood, 2004)
6	<i>Liveble Street</i>	Secara general adalah jalan yang didesain untuk memenuhi semua kebutuhan dari setiap individu.	Flositz (2010)
		Secara fisik, livable street adalah menyediakan jalur pedestrian yang menerus dan aman bagi pejalan kaki, mempertimbangkan street furniture sebagai elemen pembentuk estetika jalan, tersedianya vegetasi, dan parkir.	Dumbaugh (2005)

Sumber: Hasil Analisis 2021

## 2.8 Penelitian Terdahulu

Penelitian terkait dengan Konsep *Livable Street* Dalam Penataan Koridor Jalan sudah dilakukan di beberapa daerah dan oleh beberapa peneliti yang berbeda adapun judul penelitian, pembahasan serta nama peneliti dapat dilihat dari tabel dibawah ini.

**Tabel 2.3 Penelitian Terdahulu**

no	Judul dan Peneliti	Tujuan	Metode dan Pendekatan Penelitian	Teknik Analisis	Hasil
1	Penataan ruang jalan di kawasan ampel dengan konsep <i>livable street</i> , 2013, koridor Jalan Nyamplungan dan Pegirian, Surabaya, Vinca	1. Mengetahui konflik apa saja dan faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya konflik di ruang jalan 2. Mendapatkan arahan pemanfaatan ruang jalan yang <i>livable</i>	Pendekatan dengan metode kualitatif (dengan pengamatan di lapangan menggunakan <i>place center mapping</i> dan penyebaran kuesioner) dilakukan	Pemetaan masalah, <i>behavior mapping</i>	karakteristik <i>setting</i> fisik dan non fisik (aktivitas) di kawasan penelitian yang menjadi faktor penyebab konflik penggunaan

	Yulintania.		untuk mendapatkan peta sebaran aktivitas yang terjadi di kawasan		ruang jalan.
2	Peningkatan Kualitas Ruang Jalan Pada Fungsi Komersial Di Kawasan Candi Borobudur, 2012, Yogyakarta, Nicolaus Nino Ardhiansyh	Mendapatkan gambaran sejauh mana pengaruh setting fisik terhadap setting aktivitas.	Penelitian ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif,	Proses analisis dalam penelitian ini menggunakan proses deduktif dimana hasil penelitian pada <i>matriks setting</i> fisik dan <i>matriks setting</i> aktivitas akan saling dikaitkan untuk menarik suatu kesimpulan	Rekomendasi desain
3	Gaya hidup komunitas dan ekspresi spasial Di ruang jalan, 2011, Jakarta, siti nur jannah	Menganalisa kebutuhan komunitas	Observasi, Interview	Pemetaan masalah, <i>behavior mapping</i>	Menggambarkan ekspresi penggunaan ruang oleh komunitas
4	Analisa Ruang Jalan dengan Konsep <i>Livable Street</i> (Studi Kasus Jalan Jamin Ginting), 2015, Medan, Thesya Yulanda.	1. Mengetahui Kualitas ruang jalan pada setiap segmen. 2. Mengetahui bagaimana perilaku masyarakat terhadap ruang jalan yang mereka gunakan. 3. Mendapatkan arahan pemanfaatan ruang jalan yang <i>livable</i> dan dapat menampung kebutuhan pengguna jalan	Metode Penelitian: Deskriptif Kualitatif, Pendekatan Studi: Observasi, Interview, Kuisioner	Pemetaan masalah, <i>behavior mapping</i>	Mengetahui pengaruh fisik ruang jalan terhadap perilaku masyarakat dan dikaitkan dengan karakter karakter <i>livable street</i> .
5	KONDISI LIVABILITAS KORIDOR JALAN Studi Kasus:	1. Mengetahui perkembangan dan kecenderungan penataan	metode kuantitatif	Tahap analisis dilakukan dengan pengolahan hasil observasi,	hasil temuan tentang kondisi livabilitas terhadap koridor Jalan

	Koridor Jalan Selokan Mataram pada Penggal Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya, Yogyakarta, 2017 Yustina Yogyakarta	kawasan yang memprioritaskan pengguna kendaraan.		kuesioner, dan wawancara dengan cara membuat penilaian untuk membandingkan kondisi livabilitas jalan pada kelima penggal jalan berdasarkan tiga variabel livabilitas jalan yaitu (a) fungsi & aktivitas sosial; (b) aksesibilitas & keselamatan; (c) kualitas lingkungan	Selokan Mataram Penggal Jalan Affandi - Seturan Raya, Yogyakarta yang menjadi objek penelitian. Kondisi livabilitas koridor jalan Selokan Mataram Penggal Jalan Affandi – Seturan Raya, Yogyakarta bervariasi pada tiap penggal.
6	Identifikasi Jalur Pedestrian Panglima Besar Sudirman Nganjuk Sebagai Koridor Yang <i>Livable</i> , Stivani Ayuning Suwarlan, 2020	memberikan arahan desain jalur pedestrian Panglima Besar Sudirman Nganjuk untuk menjadikan koridor jalan menjadi <i>livable</i> dan memberikan nilai estetika sehingga mobilitas pejalan kaki meningkat.	metode deskriptif kualitatif	teknik analisis <i>walk through analysis</i> .	Perancangan jalur pedestrian seharusnya memperhatikan kebutuhan pengguna jalan, maka diperlukannya rancangan serta arahan agar jalur pedestrian bisa menjadi lebih baik.
7	The Arrangement of Religious Tourism Corridor in Sekumpul Martapura Based On Liveble Street (Nur Latifah, Bambang Soemardiono dan Muhammad Faqih, 2018. (Jurnal) Journal of Scientific and Research Publication	Merumuskan konsep koridor yang nyaman dan mengakomodasi untuk semua pengguna koridor dan mendukung koridor untuk tujuan wisata religi	Mengidentifikasi kondisi fisik koridor berdasarkan aspek fisik dan non fisik dari keridor. Teknik analisis yang digunakan adalah <i>Walkthrough Analysis</i> yang dirangkum bersama teknik pemetaan dan wawancara semi struktur untuk mengidentifikasi	Pemetaan masalah, <i>behavior mapping</i>	Hasil dari penelitian ini merupakan sebuah konsep penataan koridor wisata religi Sekumpul berbasis <i>Liveble Street</i> yang diantaranya adalah: □ Koridor Sekumpul harus memiliki ruang publik yang aman, nyaman dan mudah diakses untuk semua

	Vol 8)		<p>si masalah koridor, apa yang disukai dan tidak disukai masyarakat sekumpul dan ide responden untuk sekumpul yang lebih baik</p>	<p>pengguna jalan, mengakomodasi peringatan hari jadi guru Sekumpul dan acara Ramadhan, terutama untuk pejalan kaki, cacat, manula, pengendara sepeda dan angkutan umum.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Lebih banyak fasilitas (jalur pejalan kaki, jalur sepeda, dan moda transportasi umum) yang nyaman, aman, menarik dan berkualitas baik dan dapat digunakan untuk acara besar Haul Guru Sekumpul.</li> <li><input type="checkbox"/> Ada kebutuhan akan ruang terbuka yang aman, nyaman dan mudah diakses oleh masyarakat sehingga dapat meningkatkan interaksi sosial masyarakat dan pariwisata Sekumpul.</li> <li><input type="checkbox"/> memperkuat identitas koridor sebagai wisata religi Sekumpul Martapura dengan memberikan unsur nuansa keislaman di sepanjang koridor. Dengan menambahkan</li> </ul>
--	--------	--	--	---

					furnitur jalanan yang bernuansa kaligrafi Islam Al-qur'an dan asmaul husna. Penambahan fasilitas jalan yang memfasilitasi pemeliharaan lingkungan Sekumpul.
--	--	--	--	--	---

Sumber: Hasil Analisis 2021



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

Menurut Wirartha (dalam Normawati,2017) metodologi berasal dari kata *metode* yang berarti cara yang tepat untuk melakukan sesuatu dan *logos* yang berarti ilmu pengetahuan. Jadi metodologi memiliki arti cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan.

Menurut Burhan Bungin (dalam Normawati,2017) metode penelitian adalah teknik atau cara mencari, memperoleh, mengumpulkan dan mencatat data, baik data primer maupun data sekunder yang dapat digunakan untuk keperluan menyusun karya ilmiah yang kemudian menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan pokok-pokok permasalahan sehingga akan didapat suatu kebenaran atau data yang diinginkan. Metodologi penelitian merupakan elemen penting untuk menjaga reabilitas dan validitas hasil penelitian.

#### 3.1 Pendekatan Metodologi Penelitian

Pendekatan metodologi penelitian terbagi menjadi dua yaitu; Pendekatan Deduktif dan Induktif. Pendekatan metodologi dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif. Pendekatan deduktif adalah pendekatan secara teoritik untuk mendapatkan konfirmasi berdasarkan hipotesis dan observasi yang telah dilakukan sebelumnya. Suatu hipotesis dapat lahir dari sebuah teori, lalu hipotesis ini diuji dengan melakukan beberapa observasi. Hasil dari observasi ini akan dapat memberikan konfirmasi tentang sebuah teori yang semula dipakai untuk menghasilkan hipotesis (Sugiyono,2016).

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif kualitatif, metode penelitian kualitatif adalah metode

penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi (Sugiyono, 2017).

### **3.2 Alat Penelitian**

Dalam melaksanakan penelitian diperlukan bahan dan alat sebagai media dalam mengumpulkan data dan informasi yang dibutuhkan serta sebagai pendukung proses penelitian di wilayah penelitian. Adapun alat dan bahan yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Buku literature
2. Alat Tulis
3. Kamera digunakan dalam mendokumentasikan hasil obersvasi wilayah
4. Komputer/laptop yang digunakan dalam mengolah data

### **3.3 Langkah Penelitian**

Secara umum, teknik penelitian yang dilakukan untuk menyusun laporan penelitian agar sesuai dengan tujuan penelitian yang telah ditetapkan adalah menggunakan teknik penelitian kualitatif. Penjabaran terkait teknik penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi Literatur Pustaka Penelitian

Studi literatur pustaka ini digunakan untuk mendapatkan kejelasan konsep dalam penelitian, yaitu sebagai landasan teori yang mendukung penelitian serta sebagai referensi untuk melaksanakan penelitian. Studi literatur pustaka penelitian ini menggunakan buku-

buku yang berisikan dasar teori yang digunakan dalam mengkaji tingkat pelayanan pedestrian. Buku/ dokumen yang digunakan dalam kajian teori penelitian ini seperti Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009, Peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014, Standar Nasional Indonesia (SNI) Nomor 02-1733-2004, Badan Standardisasi Nasional (BSN) No.8 Tahun 2000, Pejalan Kaki Riwayatmu Dulu dan Kini oleh Lasmini Ambarwati tahun terbit:2018; *Pedestrian Ways* dalam Perancangan Kota oleh Niniek Angraini tahun terbit:2009; dan RTRW Kota Pekanbaru.

## 2. Data Primer

Sumber data primer diperoleh melalui survei primer. Survei primer dilakukan dalam penelitian ini bertujuan untuk mengumpulkan data yang berasal dari observasi terhadap kondisi eksisting jalur pedestrian. Observasi tersebut bertujuan untuk mengumpulkan data serta informasi dengan menggunakan indera peneliti, tidak hanya indera penglihatan namun juga menggunakan perhitungan, pemahaman, dan pengolahan informasi dengan didukung oleh kegiatan dokumentasi hasil observasi lapangan atau pengamatan secara langsung di wilayah penelitian.

### 3.4 Sumber dan Jenis Data

#### 3.4.1 Sumber Data

Penelitian ini menggunakan berbagai sumber data yang dibagi menjadi 2 jenis yaitu data primer dan data sekunder.

1. Sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Pengumpulan data primer dalam penelitian ini melalui cara menyebarkan kuesioner dan melakukan wawancara secara langsung dengan pihak-pihak yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan (Sugiyono,2017).
2. Sumber data sekunder adalah sumber data yang diperoleh dengan cara membaca, mempelajari dan memahami melalui media lain yang bersumber dari literatur, buku-buku, serta dokumen perusahaan (Sugiyono,2017).

Untuk tahapan pengumpulan data disesuaikan dengan tiap sasaran. Adapun perolehan data primer dan sekunder dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini yaitu data yang diperoleh dari sumber lain secara tidak langsung. Didapatkan di dinas atau instansi terkait, buku- buku, jurnal-jurnal yang berkaitan dengan judul penelitian, internet, penelitian terdahulu serta peraturan-peraturan yang menyangkut jalur pedestrian di suatu kawasan atau suatu kota. Pengumpulan data dari instansi-instansi terkait diperlukan guna mendukung pembahasan studi yang disesuaikan dengan kebutuhan data yang diperlukan yang dapat diperoleh melalui dokumen- dokumen resmi yang berkaitan dengan objek penelitian baik secara nasional, catatan-catatan penunjang, literatur, buku-buku di perpustakaan, dokumentasi dan keterangan lain yang berhubungan dengan masalah penelitian yang digunakan sebagai pelengkap dan pendukung dari data sekunder.

## 2. Pengumpulan Data Primer

Dalam proses pengumpulan data primer ada beberapa metode pengumpulan yang peneliti lakukan, yaitu :

### 1) Observasi

Proses observasi wilayah studi dilakukan sebelum melakukan survey kuesioner. Hal ini dilakukan untuk melihat kondisi eksisting jalur pedestrian yaitu lebar jalur, permukaan jalur, tekstur lantai, derajat kemiringan (*ramp*), drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, rambu dan marka, halte, telpon umum, tidak ada kerusakan. Kemudian menganalisis tingkat pelayanan jalur pedestrian melalui 4 indikator yaitu arus pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki dan ruang pejalan kaki. Proses observasi dilengkapi dengan alat bantu berupa perekam visual seperti *camera digital*, *tape recorder*, dan buku catatan yang dapat mendokumentasikan seluruh data yang dibutuhkan.

### 2) Kuisisioner

Kuisisioner ditujukan kepada masyarakat yang berada di wilayah studi penelitian. Peneliti harus merancang bentuk kuisisionernya, yaitu pertanyaan yang sifatnya tertutup. Dalam pertanyaan tertutup, responden hanya diberi kesempatan memilih jawaban yang tersedia. Pertanyaan tertutup akan mengurangi variabilitas tanggapan responden sehingga memudahkan analisisnya, penyebaran kuisisioner ditujukan kepada para pejalan kaki, pengguna pedestrian yang melewati koridor jalan.

### **3.4.2 Jenis Data**

Jenis data yang digunakan mempengaruhi hasil dari penelitian ini karena dalam penelitian ini lebih banyak menggunakan metode pengolahan data secara akurat. penelitian ini menggunakan berbagai jenis data yang dibagi menjadi 2 jenis yaitu Kualitatif dan Kuantitatif. Dalam penelitian ini menggunakan data kualitatif.

Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata-kata atau pun huruf dan bukan dalam bentuk angka, tahapan analisa data kualitatif ini diperoleh melalui berbagai macam teknik pengumpulan data misalnya wawancara, analisis dokumen, observasi lapangan dan lain-lain. Analisis ini tidak dilakukan dengan menggunakan rumusan angka melainkan analisis dokumen dan kualitas.

## **3.5 Populasi dan Teknik Sampling**

### **3.5.1 Populasi**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2010).

Pada penelitian ini populasi adalah pejalan kaki yang melintas pada setiap segmen jalur pedestrian ataupun koridor jalan yang meliputi kendaraan bermotor dan non bermotor khususnya lagi perempuan, laki-laki, orang tua, anak-anak, dan penyandang berkebutuhan khusus yang melintasi area jalur pedestrian di Jalan Tuanku Tambusai / Jalan Nangka.

### **3.5.2 Teknik Sampling**

Sedangkan sampel adalah sebagian dari objek atau individu yang mewakili suatu populasi. Adapun penentuan sampel pada penelitian ini

menggunakan teknik purposive sampling, yaitu teknik untuk menentukan sampel penelitian dengan beberapa pertimbangan tertentu yang bertujuan agar data yang diperoleh nantinya bisa lebih representatif (Sugiyono,2010).

Cara pengambilan sampel ini adalah dengan memilih sub grup dari populasi pada masing-masing segmen jalan. Kategori sampel atau responden yang akan diambil pada penelitian ini adalah masyarakat yang melintasi area jalur pedestrian di Jalan Tuanku Tambusai. Sampel yang diambil untuk pejalan kaki yang melintas di jalur pedestrian pada titik-titik pengamatan diambil berdasarkan penetapan hari yang sudah ditentukan dengan tiga kali pengambilan sampel di satu hari nya.

Adapun teknik pengambilan sampel (teknik *sampling*) menurut Sugiyono (2015) terbagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu *probability sampling* dan *nonprobability sampling*. *Probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik ini meliputi *simple random sampling*; *proportionate stratified random sampling*; *proportionate stratified random*; dan *sampling area (cluster) sampling* (*sampling* menurut daerah). Sedangkan *nonprobability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/ kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik sampel ini meliputi *sampling* sistematis, kuota, insidental, *purposive*, jenuh, dan *snowball*. Teknik Pengambilan Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik sampel insidental (*insidental sampling*). menurut Sugiyono (2017) *sampling incidental* yaitu teknik penentuan sampel

berdasarkan kebetulan yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dan dapat digunakan sebagai sampel bila dipandang orang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

### 3.6 Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah apa saja yang menjadi objek dari suatu penelitian atau sesuatu yang diperhatikan . Variabel penelitian merupakan suatu atribut, nilai atau sifat dari suatu objek, individu atau kegiatan yang mempunyai banyak variasi tertentu antara satu dengan lainnya yang telah ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan dicari informasinya serta ditarik kesimpulannya. Variabel penelitian dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel Berikut :

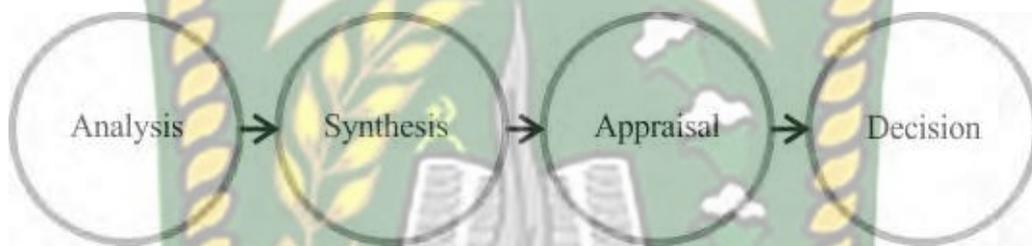
**Tabel 3.1 Variabel Penelitian**

No	Sasaran	Indikator
1.	Bagaimana Kondisi Ruang Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru (Simpang Nangka – Simpang SKA )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedestrian</li> <li>• Sign/Rambu</li> <li>• <i>Street Furniture</i></li> <li>• PKL</li> <li>• Parkir</li> </ul>
2.	Bagaimana Kriteria Khusus dan desain untuk Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai yang dikaitkan dengan model <i>Livable Street</i> ?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lingkungan Sehat</li> <li>2. Kenyamanan</li> <li>3. Ruang Komunitas</li> <li>4. Keramahan</li> <li>5. Jalur Hijau dan menenangkan</li> <li>6. Memiliki identitas</li> </ol>
3.	Bagaimana Penerapan Konsep <i>Livable Street</i> di dalam Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai.	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Arahan Penataan Desain Fasilitas di Koridor jalan</li> </ol>

Sumber : Hasil Analisis,2021

### 3.7 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah alat yang digunakan dalam mengolah data, baik data primer maupun data sekunder. Dalam bidang perancangan kota, terdapat teknik analisis data yang lebih spesifik dan akurat karena memang diperuntukkan bagi bidang perancangan kota. Berikut ini merupakan rangkaian metode dalam merancang sebuah kota.



**Gambar 3.1 Tahapan Metode Merancang Kota**

(Sumber : Moughtin, 1999)

Dari diagram diatas, pada bagian analisis, penelitian ini menggunakan tiga teknik analisis, yaitu *Walk-through Analysis*, *Mapping*, dan *Community Meeting*. Walaupun jenis penelitiannya adalah penelitian kualitatif, tetapi teknik analisis data yang digunakan ini dapat dipertanggungjawabkan kredibilitasnya.

#### 3.7.1 *Walk-through Analysis*

Teknik *Walk-through Analysis* merupakan penilaian terhadap kualitas perkotaan dan isu desain yang diselesaikan dengan cara penelusuran, melakukan observasi, merekam, dan merasakan kesan yang ada di sepanjang jalur/jalan (Urban Design Toolkit, 2006).

Teknik analisis ini bersumber pada teori dari Kevin Lynch dan pernyataan dari Hack yang terdiri dari :

- a) Rancangan kota yang baik akan memenuhi jika dilakukan bersama

masyarakat.

- b) Partisipasi memberikan kesempatan pada penghuni dan rancangan untuk memahami citra dan persepsi lingkungan dimana mereka tinggal dan tempat lain dimana mereka tinggal.
- c) Merefleksikan perilaku penghuni dan pengguna lainnya menentukan sukses tidaknya rancangan.

Teknisnya adalah peneliti menelusuri koridor wilayah penelitian kemudian melakukan rekaman /pemotretan / dokumentasi terkait kondisi fisik yang ada di sisi kanan dan kiri koridor. Kemudian setelah melakukan pemotretan, akan di analisis berdasarkan kriteria 4C, yaitu :

1. Kejelasan (*conspicuous*)
2. Kenyamanan (*comfortable*)
3. Kesesuaian (*convenient*)
4. Keramahan (*convivial*)

Hasil pengamatan peneliti juga akan disinkronisasikan dengan hasil wawancara dengan narasumber berdasarkan kriteria 4C sehingga akan muncul arahan rancang terhadap permasalahan-permasalahan pada koridor yang perlu diperbaiki dan dilakukan penataan.

Selain kondisi fisik jalan, dengan teknik analisis ini juga dapat digunakan untuk mengetahui bagaimana kondisi perabot dan fasilitas jalan yang ada. Tetap dengan menelusuri suatu jalan atau koridor dari satu titik keberangkatan menuju titik tujuan. Dalam proses penelusuran tersebut, peneliti dapat mengidentifikasi perabot dan fasilitas jalan apa saja yang sudah ada atau yang belum ada dengan cara memotret atau merekamnya. Setelah melakukan

penelusuran, peneliti akan memetakan letak perabot dan fasilitas jalan tersebut. Hasilnya adalah berupa arahan apa saja yang perlu ditambahkan sehingga perabot dan fasilitas jalan yang ada disepanjang koridor menjadi lengkap.

### 3.7.2 Mapping

Teknik ini merupakan proses merekam dan menelusuri pergerakan, sirkulasi, dan perilaku sosial masyarakat pada suatu ruang kota (Urban Design Toolkit, 2006). Tujuannya adalah untuk memahami bagaimana lingkungan terbangun/fisik dapat mempengaruhi perilaku manusia, bagaimana manusia menggunakan atau memanfaatkan lingkungan terbangun tersebut. Hal ini dapat membantu dalam mengembangkan sebuah desain sehingga dapat tepat sasaran secara langsung. Teknisnya adalah dengan mencatat apa yang sudah diamati, kemudian memetakannya. Setelah dipetakan, proses selanjutnya adalah mengelompokkan aktivitas/perilaku tersebut, kemudian dihitung. Selain itu, akan lebih baik jika teknik ini dikombinasikan dengan wawancara untuk lebih memperkuat apakah hipotesis yang dibuat tersebut terbukti salah atau benar.

Alat yang dapat digunakan untuk melakukan teknik analisis ini dapat berupa kamera foto atau kamera video. Teknik analisis ini juga disebut *behavior mapping* atau *activity mapping*. Karena erat kaitannya dengan perilaku dan aktivitas maka, elemen masyarakat merupakan hal penting dalam teknik ini.

Jadi, terdapat dua data yang dapat dianalisis dengan menggunakan teknik ini, yaitu alur sirkulasi pengguna dan aktivitas pengguna yang ada di sepanjang koridor. Selain dua data tersebut, terdapat juga data pemetaan para pedagang kaki lima. Pemetaan pedagang kaki lima ini bertujuan untuk mengetahui pola

persebaran pedagang kaki lima di sepanjang koridor Jalan Tuanku Tambusai / Jalan Nangka.

Hasil dari teknik analisis ini adalah berupa penyusunan kriteria dan konsep rancang yang memberikan solusi terhadap permasalahan-permasalahan fisik yang didasarkan pada pola perilaku dan kebutuhan masyarakat sekitar

### **3.7. *Community Meeting***

Teknik analisis *community meeting* ini merupakan teknik yang bertujuan untuk mengetahui pendapat masyarakat sehingga proses keterlibatan masyarakat dalam proses penataan atau desain dapat terwujud. Teknik yang digunakan adalah dengan cara mewawancarai masyarakat untuk mengetahui masukan-masukan dan pendapat-pendapat mereka terkait dengan desain atau penataan (Urban Design Toolkit, 2006). Proses pengumpulan masukan-masukan dan pendapat-pendapat masyarakat tersebut dilakukan baik saat pradesain maupun saat setelah desain tersebut dibuat. Hal ini bertujuan agar desain yang dibuat dapat tepat sasaran karena mendapat *feedback* dari masyarakat.

### **3.8 Mengidentifikasi Kondisi Ruang Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru (Simpang Nangka – Simpang SKA )**

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis Deskriptif Kualitatif, artinya menguraikan data yang diolah secara rinci kedalam bentuk kalimat-kalimat (deskriptif), dimana penelitian ini didapat dari hasil observasi lapangan. Kemudian dijelaskan guna menggambarkan kondisi eksisting yang ada di kawasan penelitian.

Menurut Sugiyono (2016) metode penelitian deskriptif adalah analisis yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas sedangkan

Kualitatif adalah berpola pada investigasi dimana data-data dan pertanyaan diperoleh dari hasil interaksi langsung antara peneliti dan objek yang diteliti.

Kondisi eksisting dinilai berdasarkan berdasarkan persyaratan rancangan jalur pedestrian yang ada pada Permen PU No.03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan prasarana da sarana ruang pejalan kaki di perkotaan. hasil analisis yang dibuat berupa tabel yang berisi tentang kesesuaian yang ada pada pedoman Permen PU No.03/PRT/M/2014 yang disesuaikan dengan kondisi eksisting pada lokasi penelitian. Dalam menentukan analisis dibuat dengan keterangan tanda (√) memiliki arti terpenuhi, sedangkan tanda (X) masih belum terpenuhi. Berikut tabel 3.2 tentang kondisi eksisting jalur pedetrian.

**Tabel 3.2 Penilaian Kondisi Eksisting Koridor dan Jalur Pedestrian**

Kesesuaian	Keterangan	Hasil	
		Sisi Kiri	Sisi Kanan
Lebar Jalur	Minimal 1,8 meter		
Permukaan Jalur	Stabil, kuat, dan rata		
Tekstur Lantai	Halus dan tidak licin		
Derajat Kemiringan (ramp)	Maksimum 7 <sup>0</sup>		
Drainase	Minimal 50x50 cm		
Jalur Hijau	Lebar 150 cm		
Lampu Penerangan	Terletak setiap 10 meter, tinggi maksimal 4 meter		
Tempat Duduk	Terletak setiap 10 meter, lebar 40-50 cm		
Pagar Pengaman	Tinggi 90 cm		
Tempat Sampah	Terletak setiap 20 meter		
Rambu dan Marka	Khusus pejalan kaki		
Halte	Radius 300 meter		

Sumber: Permen PU No.03/PRT/M/2014 dan Hasil Analisis,2021

### 3.9 Menganalisis Kriteria Khusus dan Desain dalam penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street*

Dalam menganalisis kriteria khusus dalam upaya desain penataan ruang jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street* dilakukan menggunakan teknik analisis data dengan cara sebagai berikut, *Walk-through Analysis* (Berguna dalam penilaian terhadap kualitas eksisting) *Mapping* (Tujuannya adalah untuk memahami bagaimana lingkungan terbangun/fisik dapat mempengaruhi perilaku manusia) serta *Community Meeting* (yang bertujuan untuk mengetahui pendapat masyarakat sehingga proses keterlibatan masyarakat dalam proses penataan atau desain dapat terwujud). Dimana kriteria dan desain dalam penataan ruang jalan dapat diuraikan sebagai berikut dapat dilihat dari tabel 3.3 dibawah ini.

**Tabel 3.3 Kriteria dan Desain dalam penataan Ruang Jalan**

No.	Teori	Kriteria
1	<i>Livable street</i> -Lindsay,2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suatu jalan yang dapat memberikan ketertarikan tersendiri bagi pejalan kaki.</li> <li>• Para pejalan kaki dapat berjalan kapan saja di jalan tersebut.</li> <li>• Area jalan sebaiknya mampu mengakomodasi semua aktivitas di jalan, misalnya duduk-duduk, membaca buku, menunggu transportasi umum, bermain, dan lain-lain.</li> <li>• Para pejalan kaki harus nyaman dalam berjalan.</li> <li>• Desain jalan harus benar-benar membedakan antara jalur kendaraan, jalur sepeda, dan jalur pejalan kaki.</li> <li>• Jalan dapat menciptakan interaksi antar individu pengguna jalan.</li> <li>• Jalan dapat membuat para pengguna jalan memiliki rasa peduli dan kepemilikan yang tinggi terhadap jalan tersebut.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lalu lintas kendaraan seimbang dengan aktivitas pejalan kaki.</li> <li>• Lalu lintas kendaraan tidak mengintimidasi pejalan kaki.</li> <li>• Terdapat ruang di jalur pedestrian bagi para pedestrian untuk melakukan aktivitas yang menyenangkan.</li> <li>• Proporsi jalan dan jalur pedestrian yang sesuai, yang menimbulkan kenyamanan bagi pejalan kaki.</li> </ul>
2.	Streetscape – Kapiti Coast District Council, 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak hanya berupa elemen jalannya saja tetapi mencakup semua elemen yang ada di sekitar jalan tersebut, misalnya <i>street furniture</i>, jalur pedestrian, jalur tanaman, pertokoan, bangunan, dan lain sebagainya.</li> </ul>
3.	<i>Design based on communities</i> – <a href="http://www.un.org/">http://www.un.org/</a> – Walters, 2004	<p>Mencakup tentang :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apa yang masyarakat suka?</li> <li>• Apa yang masyarakat tidak suka?</li> <li>• Apa yang diusulkan oleh masyarakat?</li> <li>• Bagaimana persepsi masyarakat tentang bangunan café dan warung di sepanjang koridor?</li> </ul>
<b>Kriteria Khusus</b>		
1	(Urban Design Toolkit, 2006)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kejelasan (conspicuous)</li> <li>• Kenyamanan (comfortable)</li> <li>• Kesesuaian (convenient)</li> <li>• Keramahan (convival)</li> </ul>

Sumber: Hasil Analisis, 2021

### 3.10 Pengimplementasian Desain Yang Sudah Dibuat Berdasarkan Analisis Dan Penetapan Kriteria Secara Khusus Dari Teori Teori Serta Berdasarkan Kondisi Eksisting Yang Ada Di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.

Dalam pengimplementasian Desain yang sudah dibuat berdasarkan rekomendasi menggunakan hasil analisis yang diperoleh dari sasaran 1 dan 2 menggunakan analisis deskriptif kualitatif dalam menjadikan koridor jalan Tuanku Tambusai menjadi jalan yang *Livable Street*.

Metode penelitian deskriptif kualitatif. Djaman Satori (2011)

mengungkapkan bahwa penelitian kualitatif dilakukan karena peneliti ingin mengeksplor fenomena-fenomena yang tidak dapat dikuantifikasikan yang bersifat deskriptif seperti proses suatu langkah kerja, formula suatu resep, pengertian-pengertian tentang suatu konsep yang beragam, karakteristik suatu barang dan jasa, gambar-gambar, gaya-gaya, tata cara suatu budaya, model fisik suatu artifak dan lain sebagainya.

Metode deskriptif kualitatif digunakan oleh peneliti karena dirasa sangat tepat dan sesuai dengan penelitian ini. Hal ini disebabkan karena peneliti berupaya menciptakan Koridor Jalan Tuanku Tambusai agar lebih manusiawi dan ramah akan pejalan kaki dengan model *Livable Street*. Setelah dilakukan identifikasi dan analisis permasalahan pada kondisi eksisting berdasarkan standar maka akan diketahui bagaimana seharusnya penyediaan fasilitas pedestrian yang ideal. Selain itu, Dimana hasil dari sasaran 1 dan sasaran 2 dijelaskan sehingga menghasilkan arahan penataan pedestrian yang sesuai dengan sasaran penelitian. arahan untuk meningkatkan pelayanan fasilitas jalur pedestrian dapat di lihat dari beberapa pedestrian yang baik yang ada di indonesia berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 pemanfaatan dan acuan untuk bisa menjadikan pedestrian yang ada di Kota Pekanbaru terutama di Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru. Penataan fasilitas jalur pedestrian ini di tujukan juga untuk kepada pemerintah agar pemerintah lebih memperhatikan tentang kelengkapan fasilitas pedestrian di Kota Pekanbaru dan rekomendasi fasilitas atau desain. dengan adanya arahan penataan tentang fasilitas dari peneliti ini bisa dijadikan untuk kelengkapan pedestrian yang ada di Kota Pekanbaru atau dengan mendesain beberapa bagian yang kurang di jalur pedestrian.

### 3.11 Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan skema pencapaian tujuan penelitian yang dibuat dalam tabel agar mempermudah peneliti dalam melakukan penelitian.

Berikut tabel 3.4 terkait desain penelitian dalam penelitian ini.



Tabel 3.4 Penilaian Kondisi Eksisting Koridor dan Jalur Pedestrian

No	Sasaran	Variabel	Indikator	Sumber Data	Cara Pengambilan Data	Analisis	Hasil
1.	Mengidentifikasi Kondisi Eksisting Ruang Jalan yang meliputi Pedestrian dan Badan jalan di Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru	Kondisi eksisting jalur pedestrian	a. Lebar Jalur b. Permukaan Jalur c. Tekstur Lantai d. Derajat Kemiringan (ramp) e. Drainase f. Jalur Hijau g. Lampu Penerangan h. Tempat Duduk i. Pagar Pengaman j. Tempat Sampah k. Rambu dan Marka l. Halte	Data Primer	a) Observasi b) Kuisisioner	Analisis Deskriptif-kualitatif	Teridentifikasinya kondisi eksisting serta permasalahan fisik dan sosial di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.
2.	Merumuskan Kriteria secara khusus dari teori-teori yang di peroleh dair kajian teori serta apa saja yang dibutuhkan dalam Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.	Kriteria khusus dalam Penataan Desain Ruang Jalan Tuanku Tambusai	a. <i>Livable street</i> b. <i>Streetscape</i> c. <i>Design based on communities</i>	Data Primer	a) Observasi	<i>Walk-through Analysis, Mapping</i>	Teridentifikasinya Kriteria khusus dan Desain dalam penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai dengan model <i>Livable Street</i>

3.	Pengimplementasian Desain yang sudah dibuat berdasarkan analisis dan penetapan kriteria secara khusus dari teori teori serta berdasarakan kondisi eksisting yang ada di Koridor Jalan Tuanku Tambusai.	Penataan Fasilitas Jalur Pedestrian.	a. Arahan Desain fasilitas	Hasil dari sasaran 1 dan sasaran 2	Hasil dari sasaran 1 dan sasaran 2	Analisis Deskriptif-kualitatif	Dirumuskannya Arahan Fasilitas Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.
----	--	--------------------------------------	----------------------------	------------------------------------	------------------------------------	--------------------------------	---

Sumber : hasil analisis,2021





Dokumen ini adalah Arsip Miik :

**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH

### 4.1 Gambaran Umum Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru adalah ibu kota dan kota terbesar di provinsi Riau, Indonesia. Kota ini merupakan kota perdagangan dan jasa, termasuk sebagai kota dengan tingkat pertumbuhan, migrasi dan urbanisasi yang tinggi.<sup>1</sup> Pekanbaru mempunyai satu bandar udara internasional yaitu Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II dan terminal bus terminal antar kota dan antar provinsi Bandar Raya Payung Sekaki, serta dua pelabuhan di Sungai Siak, yaitu Pelita Pantai dan Sungai Duku. Saat ini Kota Pekanbaru sedang berkembang pesat menjadi kota dagang yang multi-etnik, keberagaman ini telah menjadi kepentingan bersama untuk dimanfaatkan bagi kesejahteraan masyarakatnya.

Kota Pekanbaru dikenal dengan nama “Senapelan” yang pada saat itu dipimpin oleh seorang Kepala Suku disebut Batin. Daerah yang mulanya sebagai ladang, lambat laun menjadi perkampungan. Kemudian perkampungan Senapelan berpindah ke tempat permukiman baru yang kemudian disebut Dusun Payung Sekaki yang terletak di tepi muara Sungai Siak. Nama Payung Sekaki tidak begitu dikenal pada masanya melainkan Senapelan. Perkembangan Senapelan berhubungan erat dengan perkembangan Kerajaan Siak Sri Indrapura. Semenjak Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah menetap di Senapelan, beliau membangun istananya di Kampung Bukit berdekatan dengan perkampungan Senapelan. Diperkirakan istana tersebut terletak di sekitar Masjid Raya sekarang. Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah

mempunyai inisiatif untuk membuat Pekan di Senapelan tetapi tidak berkembang. Usaha yang telah dirintis tersebut kemudian dilanjutkan oleh putranya Raja Muda Muhammad Ali di tempat baru yaitu disekitar pelabuhan sekarang.

#### 4.2 Letak Geografis dan Batas Administrasi

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.9 tahun 1987 tanggal 7 September 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari lebih kurang 62,96 km<sup>2</sup> menjadi lebih kurang 446,50 Km<sup>2</sup>, terdiri dari 8 Kecamatan dan 45 Kelurahan/Desa. Dari hasil pengukuran/pematokan di lapangan oleh BPN Tk.I Riau maka ditetapkan luas wilayah Kota Pekanbaru adalah 532,2 Km<sup>2</sup>.<sup>2</sup> Secara geografis kota Pekanbaru memiliki posisi strategis berada pada jalur Lintas Timur Sumatera, terhubung dengan beberapa kota seperti Medan, Padang dan Jambi, dengan wilayah administratif, diapit oleh Kabupaten Siak pada bagian utara dan timur, sementara bagian barat dan selatan oleh Kabupaten Kampar, Adapun luas wilayah menurut kecamatan yang ada di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut ini.

**Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Pekanbaru Tahun 2018**

No.	Kecamatan	Jumlah Kelurahan	Luas Wilayah	
			Km <sup>2</sup>	%
1.	Tampan	9	59,81	9,46
2.	Payung Sekaki	7	43,24	6,84
3.	Bukit Raya	5	22,05	3,49
4.	Marpoyan Damai	6	29,74	4,70
5.	Tenayan Raya	13	171,27	27,09
6.	Limapuluh	4	4,04	0,64
7.	Sail	3	3,26	0,52
8.	Pekanbaru Kota	6	2,26	0,36
9.	Sukajadi	7	3,76	0,59

10.	Senapelan	6	6,65	1,05
11.	Rumbai	9	128,85	20,38
12.	Rumbai Pesisir	8	157,33	24,88
<b>Jumlah</b>		<b>83</b>	<b>632,26</b>	<b>100,00</b>

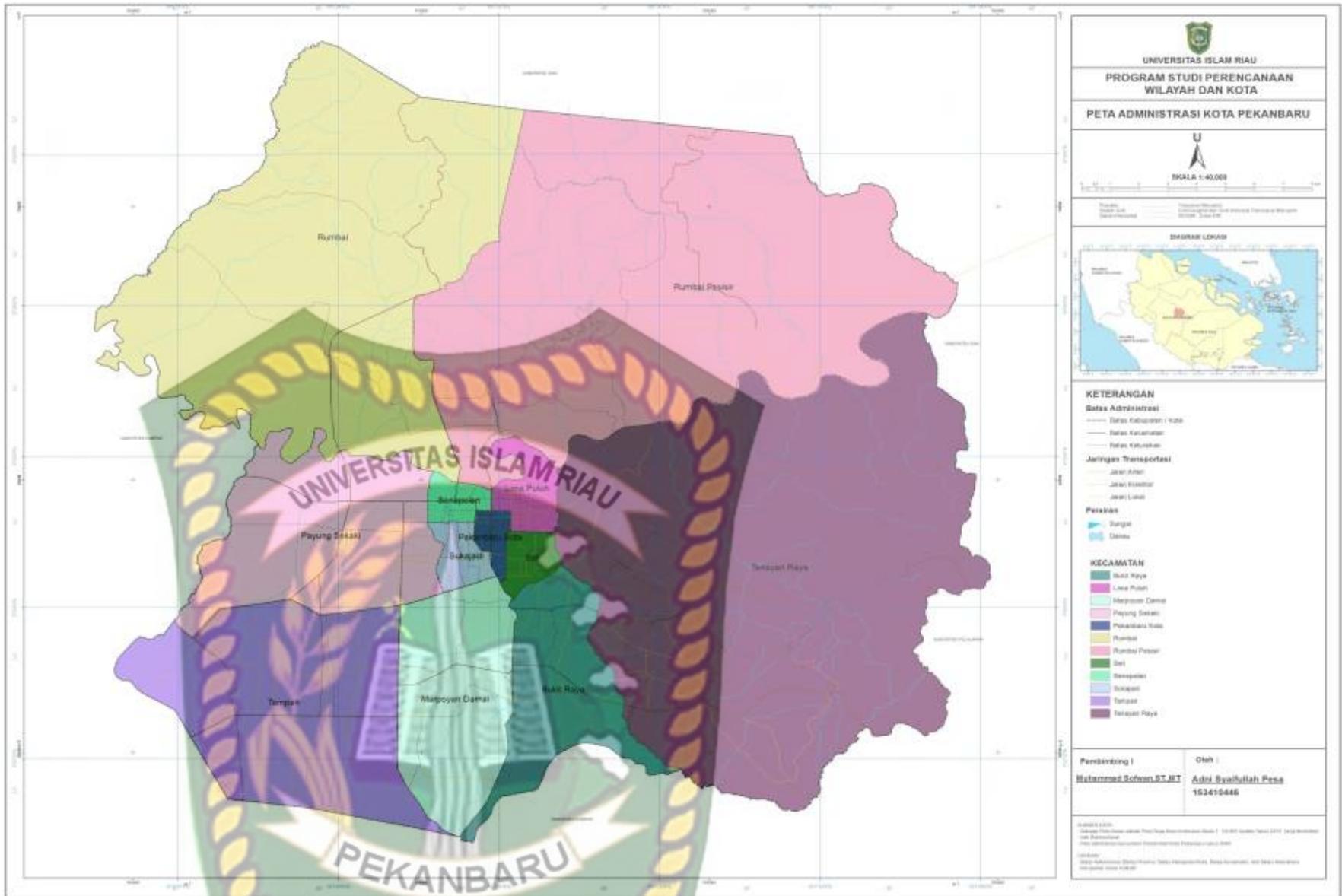
Sumber: Kota Pekanbaru Dalam Angka 2019

Berdasarkan Tabel 4.1 dapat diketahui bahwa kecamatan yang memiliki jumlah kelurahan paling banyak adalah Kecamatan Tenayan Raya yakni sebanyak 13 kelurahan dan merupakan kecamatan yang memiliki luas wilayah terbesar yakni sebesar 171,27 km<sup>2</sup> atau 27,09 persen dari luas wilayah Kota Pekanbaru. Sedangkan kecamatan yang memiliki jumlah kelurahan paling sedikit adalah Kecamatan Sail yakni sebanyak 3 kelurahan. Kecamatan yang memiliki luas wilayah paling kecil adalah Kecamatan Pekanbaru Kota yakni sebesar 2,26 km<sup>2</sup> atau 0,36 persen dari luas wilayah Kota Pekanbaru.

Secara administrasi, Kota Pekanbaru berbatasan langsung dengan beberapa daerah sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- b. Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- c. Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- d. Sebelah Barat : Kabupaten Kampar

Batas administrasi wilayah Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Gambar 4.1 berikut ini :



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Pekanbaru

### 4.3 Kependudukan

Masalah penduduk di kota Pekanbaru sama halnya seperti daerah lainnya di Indonesia. Untuk mencapai manusia yang berkualitas dengan jumlah penduduk yang tidak terkendali akan sulit tercapai. Program kependudukan yang meliputi pengendalian kelahiran, menurunkan tingkat kematian bagi bayi dan anak, perpanjangan usia dan harapan hidup, penyebaran penduduk yang seimbang serta pengembangan potensi penduduk merupakan modal pembangunan yang harus ditingkatkan.

Pertumbuhan penduduk merupakan gambaran perubahan jumlah penduduk setiap tahunnya. Data mengenai pertumbuhan penduduk di Kota Pekanbaru diperoleh melalui data sekunder dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Pekanbaru berupa dokumen Kota Pekanbaru Dalam Angka dari Tahun 2010 hingga Tahun 2020. Berikut Tabel 4.2 tentang pertumbuhan penduduk Kota Pekanbaru dari tahun 2010 hingga tahun 2020.

**Tabel 4.2 Pertumbuhan Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2009-2018**

No.	Tahun	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Pertumbuhan Penduduk (%)	Pertumbuhan Penduduk Rata-Rata
1.	2010	802.788		1,18
2.	2011	897.768	10,58	
3.	2012	937.939	4,28	
4.	2013	964.558	2,76	
5.	2014	999.031	3,45	
6.	2015	1.011.467	1,23	
7.	2016	1.038.118	2,57	
8.	2017	1.064.566	2,48	
9.	2018	1.091.088	2,43	
10.	2019	1.117.359	2,35	

Sumber: Kota Pekanbaru Dalam Angka 2010-2020

Dari Tabel diatas dapat diketahui bahwa pertumbuhan penduduk di Kota Pekanbaru bersifat meningkat setiap tahunnya. Peningkatan pertumbuhan penduduk paling tinggi terjadi pada tahun 2010-2011 yakni sebesar 10,58 persen. Pertumbuhan penduduk rata-rata Kota Pekanbaru dari tahun 2010 hingga tahun 2020 adalah sebesar 1,18 persen per tahun.

#### **4.4 Gambaran Umum Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru**

Koridor jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru merupakan salah satu koridor yang bermula dari jalan Soekarno Hatta (Tugu Songket) sampai dengan Simpang Nangka atau pertemuan antara jalan Nangka dan Jalan Jend Sudirman dengan panjang jalan 7,6 Km dan melewati 2 kecamatan yaitu Sukajadi, dan kecamatan Payung Sekaki dimana Jalan Tuanku Tambusai merupakan salah satu jalan arteri Primer yang dimana diatur pada Perda Kota Pekanbaru No 7 Tahun 2020 tentang RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2020-2040 sebagaimana dimaksud bahwa jalan Tuanku Tambusai meliputi kawasan perdagangan dan jasa, perkantoran pendidikan, peribadatan, kesehatan, olahraga, transportasi dan kawasan ruang terbuka hijau (RTH).

#### **4.5 Isu-isu Strategis Transportasi di Kota Pekanbaru**

Kota Pekanbaru merupakan salah satu kota besar di Provinsi Riau yang menjadi pusat kegiatan perdagangan dan jasa dalam melayani wilayah kota itu sendiri maupun wilayah sekitarnya. Kota Pekanbaru berkembang pesat setiap tahunnya yang dapat dilihat dari tingginya pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya yang ada di dalamnya. Dalam upaya mengendalikan perkembangan yang terjadi di dalam kota, maka diperlukan penataan ruang yang lebih jelas yang dapat

menampung segala aspek kehidupan sehingga terciptanya keseimbangan lingkungan yang nyaman bagi manusia dan makhluk hidup lainnya.

Adapun isu strategis terkait infrastruktur khususnya transportasi di Kota Pekanbaru menurut dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pekanbaru Tahun 2020-2040 adalah sebagai berikut :

Adapun isu strategis terkait infrastruktur khususnya transportasi di Kota Pekanbaru menurut dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pekanbaru Tahun 2013-2033 adalah sebagai berikut:

1. Kemacetan lalu lintas di pusat kota.
2. Akses serta sarana dan prasaran ke wilayah pinggiran terbatas
3. Terbatasnya infrastruktur perkotaan dan prasarana transportasi guna meningkatkan mobilasi ke wilayah perdagangan dan jasa.
4. Terbatasnya kualitas dan kuantitas prasaran jalan
5. Mobilasi antara masyarakat dan infrastruktur perkotaan serta perdagangan dan jasa lebih ditingkatkan

#### **4.6 Strategi Rencana Transportasi di Kota Pekanbaru**

Permasalahan transportasi internal Kota Pekanbaru meliputi pengaturan lalu lintas yang belum baik sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas pada beberapa titik; bercampurnya arus lokal dan regional pada kawasan pusat kota masih dijumpai; adanya kendaraan-kendaraan berat dengan ukuran dimensi besar beroperasi di jalan-jalan kota; masih relatif belum meratanya sarana dan prasarana transportasi (khususnya untuk kawasan pinggiran).

Adapun strategi pengembangan jaringan transportasi Kota Pekanbaru menurut Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pekanbaru Tahun 2020-2040 adalah sebagai berikut :

1. Pengembangan sistem jaringan jalan dan transportasi untuk memperlancar sistem pergerakan internal dan mendukung interaksi dengan wilayah sekitar
2. Mengembangkan sistem jaringan transportasi terpadu yang mengintegrasikan angkutan darat, angkutan air, dan angkutan udara.
3. Mengembangkan jalan lingkar kota
4. Meningkatkan fungsi dan kualitas jaringan jalan dalam kota
5. Mengembangkan sistem jaringan transportasi yang dapat mendukung pengembangan sistem transportasi masal.
6. Mengembangkan koridor jalan-jalan utama untuk kegiatan perdagangan dan jasa

#### **4.7 Kondisi Wilayah Penelitian**

##### **4.7.1 Kondisi Pedestrian**

Pemisahan jalur pejalan kaki dan pembuatan jalur khusus sepeda pada ruas jalan di kawasan sangat dibutuhkan untuk melayani sejumlah pejalan kaki serta meningkatkan keamanan. Hal lain yang perlu dipertimbangkan adalah pembangunan pedestrian yang nyaman dan aman serta dilengkapi dengan penerangan. Saat ini para pejalan kaki bebas melintas jalan raya sehingga sangat membahayakan bagi keselamatan pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Selain itu belum ada pembangunan jembatan penyebrangan orang guna untuk mempermudah akses

pejalan kaki. Hal lain yang juga mesti menjadi perhatian serius, sempitnya jalur pedestrian yang ada, ditambah lagi dengan digunakannya jalur pedestrian sebagai tempat berjualan bagi pedagang kaki lima menambah padatnya jalur pedestrian. Kondisi saat ini pedestrian pada kawasan pada umumnya belum ada yang mempertimbangkan kondisi pejalan kaki. Ruas jalan yang pedesrtiannya ada dan tertata hanya pada ruas Jalan Sudirman dan jalan Diponegoro.

Sirkulasi pejalan kaki sebagai bagian yang penting dalam konsep perencanaan kawasan. Bagian yang yang ramai adalah yang berhadapan dengan lingkaran luar jalan, sedangkan dibagian tengah area pertokoan memiliki suasana yang sepi. Interaksi ini menyebabkan pemanfaatan pedestrian dikawasan sangat dibutuhkan sehingga interaksi yang berlangsung dapat dikelola dengan sebaik- baiknya tanpa menimbulkan masalah baru bagi kawasan ini. Dengan kawasan yang tertata rapi fungsi dari bangunan yang ada dapat dimanfaatkan dengan optimal mungkin.

#### **4.7.2 Kondisi Lalu Lintas Jalan**

Dari hasil observasi yang sudah dilakukan maka dapat diidentifikasi bahwa jalan Tuanku Tambusai memiliki berbagai masalah mulai dari permasalahan jalur pedestrian, trotoar dan sirkulasi lalu lintas jalan dengan masing masing segmen memiliki masalah yang paling umum yaitu permasalahan parkir liar dan tidak adanya jalur pedestrian. Jalan Tuanku Tambusai merupakan salah satu koridor jalan Tersibuk dengan adanya pusat kegiatan perdagangan dan jasa, pada saat jam jam sibuk koridor jalan Tuanku Tambusai sering kali terjadi kemacetan yang disebabkan oleh permasalahan tersebut, hal ini diperparah oleh permasalahan seperti adanya pak ogah

atau tukang parkir liar yang meminta pungli di setiap *U-Turn* di jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

#### **4.7.3 Penggunaan Lahan dan Kegiatan**

Penggunaan lahan pada lokasi penelitian ini bersifat *Mixed Use* dimana penggunaan lahan yang ada pada jalan Tuanku Tambusai meliputi Perkantoran,Perdagangan dan Jasa, Kesehatan, Pendidikan akan tetapi penggunaan yang mendominasi pada koridor jalan Tuanku Tambusai adalah Perdagangan dan Jasa.

##### **1. Segmen 1 (Simpang Jalan Nangka-Paus)**

Dari hasil observasi lapangan diketahui bahwa segmen 1 didominasi oleh perdagangan dan jasa pada segmen ini terdapat pusat pusat perbelanjaan seperti *Mall* dan juga Pasar Tradisional seperti Matahari Department Store dan juga Pasar Locket atau pasar Cik Puan dan beberapa perdagangan dan jasa yang terdapat di segmen 1 seperti Bank, Bengkel mobil dan motor dan juga beberapa toko pakaian dan juga aksesoris



**Gambar 4.2 Kondisi Eksisting Penggunaan Lahan Segmen 1**  
*Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2022*

## 2. Segmen 2 (Simpang Paus- Jalan Todak)

Dari hasil observasi lapangan yang sudah dilakukan diketahui bahwa pada kawasan ini juga masih didominasi oleh perdagangan dan jasa dengan jenis usaha yang beragam seperti : Meubel, Bengkel motor dan mobil, toko barang harian, pakan ternak dan lainnya pada segmen ini juga terdapat pusat perbelanjaan seperti Giant Nangka atau sekarang yang sudah berubah menjadi Pasar Buah Nangka. Segmen II mayoritas penggunaan lahan juga didominasi oleh perdagangan dan jasa sama halnya seperti segmen I yang meliputi dari simpang jalan nangka hingga jalan paus.



**Gambar 4.3 Kondisi Eksisting Penggunaan Lahan Segmen II**

*Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2022*

### 3. Segmen III

Dari hasil observasi yang sudah dilakukan maka diketahui bahwa penggunaan lahan pada segmen III koridor jalan tuanku tambusai merupakan penggunaan kawasan pendidikan, dan perdagangan dan jasa dengan mayoritas perdagangan dan jasa berupa toko toko elektronik serta toko komputer dan ada juga terdapat sekolah atau kawasan pendidikan pada segmen III di jalan Tuanku Tambusai seperti SMP , SMA Tri Bhakti dan SMK Telkom, Keuangan.



**Gambar 4.4 Kondisi Eksisting Penggunaan Lahan Segmen III**

*Sumber : Hasil Observasi Lapangan,2022*

#### **4.7.4 Kondisi Jalur Pedestrian**

Jalur Pedestrian atau Trotoar merupakan kawasan jalan khusus bagi pejalan kaki. Infrastruktur yang satu ini menjadi salah satu fasilitas yang sangat penting bagi masyarakat yang dibuat sebagai bentuk pemenuhan hak bagi para pejalan kaki yang melintas di area yang sering dilewati berbagai kendaraan bermotor. Kondisi jalur pedestrian yang nyaman dan baik akan memberikan kenyamanan bagi para pengguna jalur ini sendiri, akan tetapi pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai mayoritas kondisi Jalur Pedestrian dalam keadaan buruk dan kurang terawat dan mayoritas permasalahan pada jalur pedestrian yang ada di koridor jalan Tuanku Tambusai adalah beralih fungsinya jalur pedestrian menjadi lahan parkir liar, tempat pedagang kaki lima, hingga menjadi tempat sampah sementara dapat dilihat pada gambar dibawah ini kondisi Jalur Pedestrian pada segmen I, II dan III koridor jalan Tuanku Tambusai.

### 1. Kondisi Jalur Pedestrian Segmen I

Jalur pedestrian pada segmen I umumnya pada sisi Kanan dan Kiri Koridor Jalan dalam kondisi tidak terlalu rusak akan tetapi tidak layak dijadikan sebagai jalur pejalan kaki hal ini karena letak jalur pedestrian diatas parit dan di sebagian titik terdapat lubang akibat kurang terawatnya jalur pedestrian pada koridor jalan Tuanku Tambusai ada juga jalur pedestrian yang dijadikan sebagai tempat parkir liar bagi tamu pemilik ruko/toko dapat dilihat pada gambar dibawah ini kondisi jalur pedestrian pada segmen I (simpang Nangka-Simpang Paus) Koridor jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.



**Gambar 4.5 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kiri Segmen I**  
*Sumber : Hasil Observasi Lapangan,2022*



**Gambar 4.6 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kanan Segmen I**  
*Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2022*

## 2. Kondisi Jalur Pedestrian Segmen II

Berdasarkan hasil observasi lapangan yang sudah dilakukan pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai maka diketahui bahwa pada Segmen II kondisi jalur pedestrian mayoritas ada namun dalam keadaan tidak baik dan tidak layak dijadikan jalur bagi pejalan kaki hal ini karena ada di beberapa titik jalur pedestrian yang dijadikan tempat pembuangan sampah sementara hingga jalur pedestrian yang terputus oleh drainase dan permasalahan yang paling kompleks pada koridor jalan tuanku tambusai adalah permasalahan dimana jalur pedestrian dijadikan tempat parkir liar pada jam jam sibuk seringkali terjadi kemacetan akibat parkir liar tersebut, dapat dilihat pada gambar dibawah ini kondisi Jalur Pedestrian pada Segmen II Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.



**Gambar 4.7 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kanan Segmen II**  
*Sumber : Hasil Observasi Lapangan,2022*



**Gambar 4.8 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kiri Segmen II**  
*Sumber : Hasil Observasi Lapangan,2022*

### 3. Kondisi Jalur Pedestrian Segmen III

Dari hasil observasi lapangan yang sudah dilakukan maka diketahui bahwa kondisi jalur pedestrian pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai Segmen

III yang meliputi dari Simpang jalan Todak sampai dengan Simpang SKA bahwa jalur pedestrian yang ada sudah cukup baik hanya saja kurang terawat akan tetapi dibandingkan dengan segmen sebelumnya, segmen III merupakan segmen yang memiliki jalur pedestrian yang sesuai dengan peruntukannya bagi pejalan kaki, hal ini diketahui dari hasil survey dari lebar jalur pedestrian yang cukup bagi pejalan kaki dan tidak ada gangguan maupun hambatan bagi pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian itu sendiri, dapat dilihat pada gambar dibawah ini kondisi jalur pedestrian pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai Segmen III.



**Gambar 4.9 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kanan Segmen III**

*Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2022*



**Gambar 4.10 Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Bagian Kiri Segmen III**  
*Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2022*

#### **4.7.5 Permasalahan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Tuanku Tambusai**

Permasalahan atau hambatan yang terjadi pada jalur Pedestrian di Koridor Jalan Tuanku Tambusai menyebabkan kurangnya tingkat kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan khususnya pejalan kaki dan pejalan kaki perlu lebih berhati-hati karena rawan terserempet oleh kendaraan bermotor hal ini karena di Koridor Jalan Tuanku Tambusai antara Jalur Pedestrian dan Jalur Jalan tidak memiliki pembatas aman. Hal ini diperparah oleh permasalahan jalur pedestrian yang difungsikan tidak sebagaimana mestinya contohnya dijadikan lahan parkir, tempat pembuangan sampah sementara, hingga dijadikan tempat berdagang pedagang kaki lima, berikut adalah kompilasi hambatan dan permasalahan di Jalur Pedestrian Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

**Tabel 4.3 Permasalahan Pada Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai**

No	Segmen	Hambatan
1	Segmen 1	 <p data-bbox="922 697 1253 730"><i>Sumber : Hasil Surver,2022</i></p>
2	Segmen 2	 <p data-bbox="915 1096 1247 1129"><i>Sumber : Hasil Surver,2022</i></p>
3	Segmen 3	 <p data-bbox="915 1495 1247 1528"><i>Sumber : Hasil Surver,2022</i></p>

## BAB V

### HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

#### 5.1 Hasil Penelitian

##### 5.1.1 Identifikasi Kondisi Eksisting Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru

Koridor jalan Tuanku Tambusai merupakan ruas jalan yang berada pada wilayah administrasi Kecamatan Sukajadi yang termasuk kedalam wilayah pengembangan (WP) I Kota Pekanbaru yang berfungsi sebagai wilayah perdagangan dan jasa.

Dalam sistem transportasi Kota Pekanbaru jalan Tuanku Tambusai berperan sebagai sistem jaringan jalan di Kota Pekanbaru yang berfungsi sebagai jalan Arteri Sekunder yang menghubungkan langsung wilayah bagian barata dan bagian timur Kota Pekanbaru. Koridor jalan Tuanku Tambusai juga merupakan salah satu jalan penghubung yang sangat penting perannya yang menghubungkan wilayah Sub Kota menuju Pusat Kota Pekanbaru, selain itu terdapat beberapa angkutan kota dengan rute Panam–Tangkerang dan Tangkerang–Pasar Pusat serta bus kota dengan rute Panam–Pasar Pusat dan Panam–Marpoyan yang semuanya melewati penggal ruas Jalan Tuanku Tambusai.

Koridor Jalan Tuanku Tambusai juga merupakan salah satu jalur penting yang menghubungkan simpul atau pusat aktivitas pendidikan ( UNRI Panam dan UNRI Gobah) pada koridor jalan Tuanku Tambusai berdasarkan hasil observasi lapangan dan RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2020-2040 penggunaan lahan pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai adalah untuk aktivitas perdagangan dan jasa dengan skala pelayanan

lokal maupun regional, adapun aktivitas tersebut merupakan aktivitas utama yang ada di ruas Koridor jalan ini selain aktivitas pendidikan, penginapan, dan juga lainnya. Selain itu pedagang kaki lima (PKL) juga bagian dari aktifitas informal yang berkembang di sepanjang koridor jalan Tuanku Tambusai yang teridentifikasi bahwa para PKL muncul hanya bersifat sementara namun hal ini jika dibiarkan keberadaan PKL dapat memicu masalah hal ini karena para PKL menjajakan dagangan nya menggunakan fasilitas umum seperti Jalur Pedestrian yang menyebabkan terganggunya kenyamanan pejalan kaki dengan demikian pejalan kaki akan beralih menggunakan badan jalan yang nantinya dapat membahayakan pengguna motor maupun pejalan kaki itu sendiri, berdasarkan dari hasil observasi lapangan diidentifikasi beberapa permasalahan transportasi yang terjadi di Koridor Jalan Tuanku Tambusai di sebabkkn oleh beberapa faktor diataranya :

#### **1. Volume Lalu Lintas**

Koridor jalan Tuanku Tambusai yang berada pada pusat Kota Pekanbaru dan berfungsi sebagai jalan penghubung antara bagian wilayah di Kota Pekanbaru serta menjadi jalan masuk dan keluarnya angkutan umum lokal maupun regional serta menjadi salah satu rute jalan kendaraan umum, menyebabkan tingginya volume lalu lintas yang terjadi khususnya pada jam jam sibuk.

Adapun tingginya volume lalu lintas yang terjadi pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai merupakan gabungan arus lokal dan regional, pencampuran arus lalu lintas ini menjadi salah satu konsekuensi dari fungsi Ruas Jalan Tuanku Tambusai sebagai Arteri Sekunder di Kota

Pekanbaru, selain itu tingginya intensitas penggunaan lahan di Ruas Jalan ini karena merupakan salah satu wilayah dengan pusat perdagangan dan jasa yang melayani skala lokal serta regional menambah permasalahan volume lalu lintas di ruas jalan ini terutama pada saat puncak kunjungan konsumen yang berdampak terjadinya kemacetan pada ruas jalan tuanku Tambusai.

## 2. Jalur Pedestrian

Dari hasil observasi lapangan yang sudah dilakukan Ruas Jalan tuanku Tambusai pada penelitian ini dibagi menjadi 3 segmen dimana di setiap segmennya kondisi jalur pedestrian dalam kondisi kurang baik, dimana masalah yang umum ditemui pada ruas jalan ini yaitu jalur pedestrian beralih fungsi menjadi lahan parkir liar hingga menjadi tempat berdagang PKL.

Dari kondisi fisik di lapangan jalur pedestrian secara umum pedestrian tidak layak dijadikan jalur pejalan kaki hal ini karena banyak pedestrian yang berlubang, hingga berbahaya untuk di lintasi belum lagi beberapa pedestrian yang tertutup oleh kendaraan konsumen ruko yang ada di ruas jalan Tuanku Tambusai menjadikan pejalan kaki untuk memilih berjalan di badan jalan ruas Jalan Tuanku Tambusai akan tetapi hal ini bisa menyebabkan bahaya dan juga menghambat lalu lintas pada jalan Tuanku Tambusai.

Selanjutnya kondisi eksisting jalur pedestrian pada ruas jalan tuanku tambusai dapat dilihat pada kompilasi data hasil observasi lapangan pada tabel 5.1 berikut ini :

Tabel 5.1 Identifikasi Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian

No	Jenis Fasilitas	Keadaan Kondisi Eksisting
1	Jalur Pedestrian	 <p style="text-align: center;"> <b>Segmen I</b>                      <b>Segmen II</b>                      <b>Segmen III</b> </p> <p style="text-align: center;"><i>Sumber : Hasil Survey,2022</i></p>
2	Drainase/Parit	 <p style="text-align: center;"> <b>Segmen I</b>                      <b>Segmen II</b>                      <b>Segmen III</b> </p> <p style="text-align: center;"><i>Sumber : Hasil Survey,2022</i></p>

3	Ramp	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <b>Segmen I</b>                      <b>Segmen II</b>                      <b>Segmen III</b>  <i>Sumber: Hasil Survey, 2022</i> </p>
4	Jalur Hijau Pada Pedestrian	Dari masing masing segmen yang ada di Ruas Jalan tuanku Tambusai tidak terdapatnya Jalur Hijau Pada Jalur Pedestrian
5	Tempat Duduk ( <i>Street Furniture</i> )	Berdasarkan hasil observasi lapangan diidentifikasi bahwa pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai tidak terdapatnya tempat duduk ( <i>Strert Furniture</i> ) biasanya pejalan kaki menggunakan tempat duduk yang ada di Halte Bus Trans Pekanbaru
6	Penerangan Jalan ( <i>Street Furniture</i> )	Dari hasil observasi lapangan maka diidentifikasi bahwa koridor jalan Tuanku Tambusai tidak memiliki lampu penerangan yang khusus untuk jalur pedestrian, pada koridor jalan ini lampu penerangan hanya memanfaatkan penerangan dari lampu jalan yang berada di Sabuk Jalan.
7	Tempat Sampah ( <i>Street Furniture</i> )	Dari masing masing segmen yang sudah di lakukan observasi maka diidentifikasi bahwa tidak tersedianya tong sampah pada koridor jalan Tuanku Tambusai hal ini berdampak munculnya titik titik

		<p>timbunan sampah di tepi jalan hingga parit/drainase di sepanjang ruas Jalan Tuanku Tambusai</p>
8	<p>Marka dan Rambu-rambu</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="text-align: center;"> <b>Segmen I</b>                      <b>Segmen II</b>                      <b>Segmen III</b>  <i>Sumber : Hasil Survey,2022</i> </p>
9	<p>Pagar Pembatas</p>	<p>Dari hasil observasi lapangan yang sudah dilakukan pada koridor Jalan Tuanku Tambusai diidentifikasi bahwa jalur pedestrian yang ada tidak memiliki pagar pembatas, dimana antara jalur pedestrian dan badan jalan langsung berdampingan hanya dibatasi oleh <i>Curb</i> jalan dan adapula di beberapa titik pedestrian tidak memiliki <i>Curb</i>.</p>

10	Halte	 <p style="text-align: center;"><b>Segmen I</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>Segmen II</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>Segmen III</b></p>
<i>Sumber : Hasil Survey, 2022</i>				

Dari tabel diatas dapat dilihat secara umum kondisi eksisting Koridor Jalan Tuanku Tambusai dimana pada koridor ini bisa dikatakan tidak layak bagi pejalan kaki jika dibandingkan dengan ruas jalan yang lainnya yang ada di Kota Pekanbaru seperti ruas jalan Jend. Sudirman dan Jalan Diponegoro dimana pada ruas jalan-jalan sangat ramah pejalan kaki dan dengan *Street Furnitur* yang dapat melayani pejalan kaki dengan baik.

### 1. Segmen I

Jalur pedestrian pada Segmen I yang meliputi dari Simpang (Nangka-Simpang Paus) untuk bagian sisi kiri maupun kanannya masing masing terdapat jalur pedestrian yang berbentuk *Side Walk* dan *Portico* atau yang umum diketahui bahwa jalur pedestrian memanfaatkan teras maupun bagian bangunan di tepi ruas jalan. Untuk segmen I jalur pedestrian tidak begitu banyak digunakan oleh pejalan kaki, pejalan kaki yang ada hanya orang orang yang sedang berbelanja dari suatu toko dan akan berpindah ke toko lain, dimana pada ruas jalan Tuanku Tambusai

merupakan salah satu pusat perdagangan dan jasa di Kota Pekanbaru, dan dari hasil observasi lapangan untuk kualitas jalur pedestrian yang ada biasa saja dimana jalur pedestrian hanya berupa semenisasi dan coran beton.

Kondisi Jalur pedestrian dari hasil observasi lapangan dapat dilihat pada Tabel 5.2 berikut ini.

**Tabel 5.2 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Segmen I**

Kesesuaian	Keterangan	Hasil	
		Sisi Kiri	Sisi Kanan
Lebar Jalur	Minimal 1,8 meter	√	√
Permukaan Jalur	Stabil, kuat, dan rata	√	√
Tekstur Lantai	Halus dan tidak licin	x	x
Derajat Kemiringan (ramp)	Maksimum 7 <sup>0</sup>	√	√
Drainase	Minimal 50x50 cm	√	√
Jalur Hijau	Lebar 150 cm	x	x
Lampu Penerangan	Terletak setiap 10 meter, tinggi maksimal 4 meter	x	x
Tempat Duduk	Terletak setiap 10 meter, lebar 40-50 cm	x	x
Pagar Pengaman	Tinggi 90 cm	x	x
Tempat Sampah	Terletak setiap 20 meter	x	x
Rambu dan Marka	Khusus pejalan kaki	x	x
Halte	Radius 300 meter	√	√

*Sumber : Hasil Olahan Data, 2022*

Dari tabel diatas dapat dilihat hasil analisis dari kondisi eksisting jalur pedestrian pada Segmen I ruas jalan Tuanku Tambusai berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa jalur pedestrian ruas jalan Tuanku Tambusai sangat memerlukan perhatian dari pemerintah maupun warga sekitar dimana dari beberapa indikator yang sudah di analisis berdasarkan kondisi eksisting masih banyak yang tidak ada maupun memerlukan perbaikan, hal ini sangat di perlukan mengingat ruas jalan Tuanku Tambusai merupakan wilayah pengembangan (WP) I di Kota Pekanbaru setiap

harinya ruas jalan ini menampung volume yang cukup tinggi yang di hasilkan dari pusat pelayanan perdagangan dan jasa yang melayani skala lokal maupun regional, dengan buruknya kualitas jalur pedestrian di ruas jalan ini maka akan sangat merugikan dan membuat pengguna jalan maupun pejalan kaki akan tidak nyaman ketika melintasi ruas jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

## 2. Segmen II

Jalur pedestrian segmen II pada ruas jalan Tuanku Tambusai meliputi (Simpang Jalan Paus- Jalan Todak) pada segmen ini jalur pedestrian yang ada lebih baik,nyaman dan aman daripada jalur pedestrian yang ada pada segmen I yang sudah di bahas diatas, berdasarkan hasil observasi lapangan pada ruas jalan Tuanku Tambusai diidentifikasi bahwa dari kondisi fisik jalur pedestrian yang ada masih cukup layak untuk dijadikan jalur pejalan kaki hanya saja dari hasil survey di lapangan diketahui ada beberapa hambatan dari jalur pedestrian ini seperti adanya tumpukan sampah, jalur yang berlubang hingga jalur yang di tanami pohon sehingga hal ini bisa menghambat dari perjalanan para pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian ini. Dari hasil observasi lapangan dapat di analisis kondisi eksisting jalur pedestrian pada segmen II ruas jalan Tuanku Tambusai dapat dilihat pada Tabel 5.3 berikut ini .

**Tabel 5.3 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Segmen II**

Kesesuaian	Keterangan	Hasil	
		Sisi Kiri	Sisi Kanan
Lebar Jalur	Minimal 1,8 meter	√	√
Permukaan Jalur	Stabil, kuat, dan rata	√	x
Tekstur Lantai	Halus dan tidak licin	√	√
Derajat Kemiringan (ramp)	Maksimum 7 <sup>0</sup>	√	√
Drainase	Minimal 50x50 cm	√	√
Jalur Hijau	Lebar 150 cm	x	x
Lampu Penerangan	Terletak setiap 10 meter, tinggi maksimal 4 meter	x	x
Tempat Duduk	Terletak setiap 10 meter, lebar 40-50 cm	x	x
Pagar Pengaman	Tinggi 90 cm	x	x
Tempat Sampah	Terletak setiap 20 meter	x	x
Rambu dan Marka	Khusus pejalan kaki	√	√
Halte	Radius 300 meter	√	√

*Sumber : Hasil Olahan Data,2022*

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa permasalahan yang terjadi umum nya pada jalur pedestrian di Ruas Jalan Tuanku Tambusai adalah permasalahan kondisi fisik dimana jalur pedestrian yang ada kurang terawat dan minimnya *Street Furniture* sehingga para pejalan kaki enggan menggunakan jalur pedestrian pada ruas jalan ini, ditambah lagi minimnya jalur hijau dan tempat duduk bagi para pejalan kaki sehingga bisa dikatakan bahwa jalur pedestrian yang ada kurang baik bagi pejalan kak. Tempat duduk pada jalur pedestrian ini hanya memanfaatkan kursi yang tersedia pada halte bus TMP.

### 3. Segmen III

Berdasarkan hasil observasi lapangan maka diidentifikasi bahwa jalur pedestrian pada segmen ini bertipe *Sidewalk* dimana tipe jalur pedestrian ini merupakan tipe

jalur pedestrian yang memanfaatkan sebagian badan jalan, pada segmen ini jalur pedestrian yang tersedia tidak merata dimana di beberapa titik observasi jalur pedestrian hanya berupa lahan depan ruko sebagai akses pejalan kaki dan jalur pedestrian yang cukup baik terlihat pada simpang SKA tepatnya di depan pusat perbelanjaan Living World disini jalur pedestrian sudah tersedia sangat baik, mengingat cukup tingginya aktivitas masyarakat pada daerah ini yang memanfaatkan jalur pedestrian untuk beraktifitas, adapun penggunaan jalur pedestrian pada segmen ini terutama wilayah di depan Living World adalah aktivitas campuran dimana masyarakat yang memanfaatkan jalur pedestrian berupa masyarakat yang pulang kerja dan juga masyarakat yang merupakan tamu dari tempat perbelanjaan tersebut, selanjutnya hasil analisis kondisi eksisting jalur pedestrian pada segmen III ruas jalan Tuanku Tambusai dapat dilihat pada tabel 5.4 berikut.

**Tabel 5.4 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Segmen III**

Kesesuaian	Keterangan	Hasil	
		Sisi Kiri	Sisi Kanan
Lebar Jalur	Minimal 1,8 meter	√	√
Permukaan Jalur	Stabil, kuat, dan rata	√	√
Tekstur Lantai	Halus dan tidak licin	√	√
Derajat Kemiringan (ramp)	Maksimum 7 <sup>0</sup>	√	√
Drainase	Minimal 50x50 cm	√	√
Jalur Hijau	Lebar 150 cm	x	x
Lampu Penerangan	Terletak setiap 10 meter, tinggi maksimal 4 meter	√	√
Tempat Duduk	Terletak setiap 10 meter, lebar 40-50 cm	x	x
Pagar Pengaman	Tinggi 90 cm	x	x
Tempat Sampah	Terletak setiap 20 meter	√	√
Rambu dan Marka	Khusus pejalan kaki	√	√
Halte	Radius 300 meter	√	√

*Sumber : Hasil Olahan Data,2022*

Dari tabel diatas dapat dilihat berdasarkan hasil observasi lapangan yang sudah dilakukan dari 3 segmen yang sudah diidentifikasi, segmen III merupakan salah satu segmen jalur pedestrian yang ada pada ruas jalan Tuanku Tambusai yang memiliki kondisi fisik hingga fungsi yang cukup baik, akan tetapi dari hasil observasi juga perlunya perhatian pemerintah hingga masyarakat yang menggunakan jalur Pedestrian untuk sama sama menjaga kebersihan dan kenyamanan jalur pedestrian yang ada.

## **5.2 Analisis Kriteria Khusus dan Arah Rencana Desain Dalam Penataan**

### **Koridor Jalan Tuanku Tambusai dengan Konsep *Livable Street***

Dalam menganalisis kriteria khusus pada masing masing segmen yang berada pada Ruas Jalan Koridor Tuanku Tambusai dimana setelah dilakukan observasi lapangan dan analisis kualitatif diidentifikasi bahwa masing masing koridor memiliki masalah dan potensinya masing masing untuk dikembangkan agar Koridor Jalan Tuanku Tambusai bisa menjadi lebih baik lagi kedepannya dan menjadi koridor yang *Livable* bagi pejalan kaki dan pengguna jalan, dimana berdasarkan RTRW Kota Pekanbaru ruas jalan Tuanku Tambusai merupakan Wilayah Pengembangan (WP) I yang menjadi pusat perdagangan dan jasa yang melayani skala local maupun regional, selanjutnya dapat dilihat pada pembahasan berikut mengenai analisis kriteria khusus pada koridor jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street* yang menjadi referensi adalah teori *Urban Design Street and Square* oleh Cliff Moughtin dimana sebuah koridor jalan yang *Livable street* harus memiliki :

1. Lingkungan yang sehat
2. Keamanan dan kenyamanan

3. Ruang Komunitas
4. Keramahan
5. Jalur hijau dan menyenangkan
6. Memiliki identitas

### **5.2.1 Analisis Kriteria Khusus dan Desain Dalam Penataan Koridor Jalan**

#### **Tuanku Tambusai Dengan Model *Livable Street***

Lingkungan yang sehat tidak boleh ribut, dan masyarakat yang tinggal tenang berada didalam rumahnya serta semua orang bisa menghirup udara yang segar Donald Appleyard (1981).

Berdasarkan pengamatan lapangan dan hasil analisis pada kondisi eksisting yang sudah dilakukan maka dapat diidentifikasi bahwa kondisi dari jalur pedestrian yang ada pada ruas jalan Tuanku Tambusai termasuk kedalam lingkungan yang tidak sehat hal ini karena polusi udara dan polusi suara yang cukup tinggi terjadi pada ruas jalan Tuanku Tambusai dimana polusi yang terjadi merupakan hasil dari aktivitas masyarakat pada ruas jalan Tuanku Tambusai, dimana setiap harinya ruas jalan ini menjadi salah satu ruas jalan yang cukup tinggi volume kendaraan nya, dari hasil observasi lapangan diketahui bahwa ruas jalan Tuanku Tambusai menjadi Jalana Arteri yang menghubungkan antara kota Pekanbaru dan wilayah di sekitar Kota Pekanbaru. Ditambah lagi minumannya pohon serta jalur hijau pada ruas jalan Tuanku Tambusai membuat polusi udara menjadi semakin tinggi.

#### **1. Segmen I**

Pada segmen I yang meliputi dari (Simpang Nangka-Simpang Paus) memiliki intensitas bangunan dan kegiatan yang paling padat di ruas Jalan Tuanku

Tambusai dimana pada saat jam jam sibuk sering terjadinya kemacetan di beberapa titik ruas jalan Tuanku Tambusai yang disebabkan dari aktivitas pada ruas ini yang mayoritas sebagai pusat perdagangan dan jasa, sedangkan dari ruas jalan Tuanku Tambusai pada Segmen I memiliki jalur pedestrian yang kurang baik, yang menambah masalah pada ruas jalan ini . dapat dilihat pada gambar 5.1 dibawah ini.



**Gambar 5.1 Kondisi Jalur Pedestrian Segmen I**

*Sumber : Hasil Survey,2022*

Dapat dilihat dari gambar 5.1 bahwa jalur pedestrian yang sudah ada memiliki kondisi yang sangat tidak baik, dimana pada jam jam sibuk tidak jarang jalur pedestrian menjadi jalur yang dilalui oleh kendaraan bermotor dan tidak jarang juga jalur pedestrian beralih fungsi menjadi lahan parkir liar bagi pengunjung maupun konsumen dari toko toko yang ada pada ruas jalan Tuanku Tambusai, dari hasil observasi lapangan pada segmen I terdapat nya pusat perbelanjaan seperti Mall, Klinik atau Rumah Sakit serta Pasar Tradisional maka dari itu jalur pedestrian yang

ada seharusnya mengakomodir kebutuhan dari pejalan kaki yang berkegiatan di Koridor Jalan Tuanku Tambusai akan tetapi hal sebaliknya yang terjadi pada wilayah penelitian, para pejalan kaki tidak mendapatkan koridor yang *Livable* dan lingkungan yang sehat sehingga pejalan kaki menjadi tidak nyaman saat beraktivitas pada lokasi penelitian ini tepatnya pada wilayah pengamatan Segmen I Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru. Dapat dilihat dari gambar 5.2 dibawah ini





## 2. Segmen II

Dari hasil observasi lapangan diidentifikasi bahwa penggunaan lahan pada koridor jalan Tuanku Tambusai pada objek amatan segmen II memiliki penggunaan yang cukup bervariasi meliputi wilayah pendidikan, perdagangan dan jasa, kesehatan maka dari itu dibutuhkan nya jalur pedestrian yang mampu menampung kegiatan pejalan kaki dan masyarakat dari pengamatan dilapangan jalur pedestrian terdapat dua jenis yaitu *Sidewalk* dan *Portico* untuk kondisi fisik jalur pedestrian dalam kondisi kurang baik dimana pada jalur pedestrian terdapat banyak hambatan seperti penumpukan sampah, jalur yang tidak rata hingga berlubang, pohon yang tumbuh di tengah tengah jalur pedestrian, hingga jalur pedestrian beralih fungsi menjadi tempat berdagang PKL serta parkir liar, dapat dilihat pada gambar 5.3 kondisi jalur pedestrian pada segmen II koridor jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

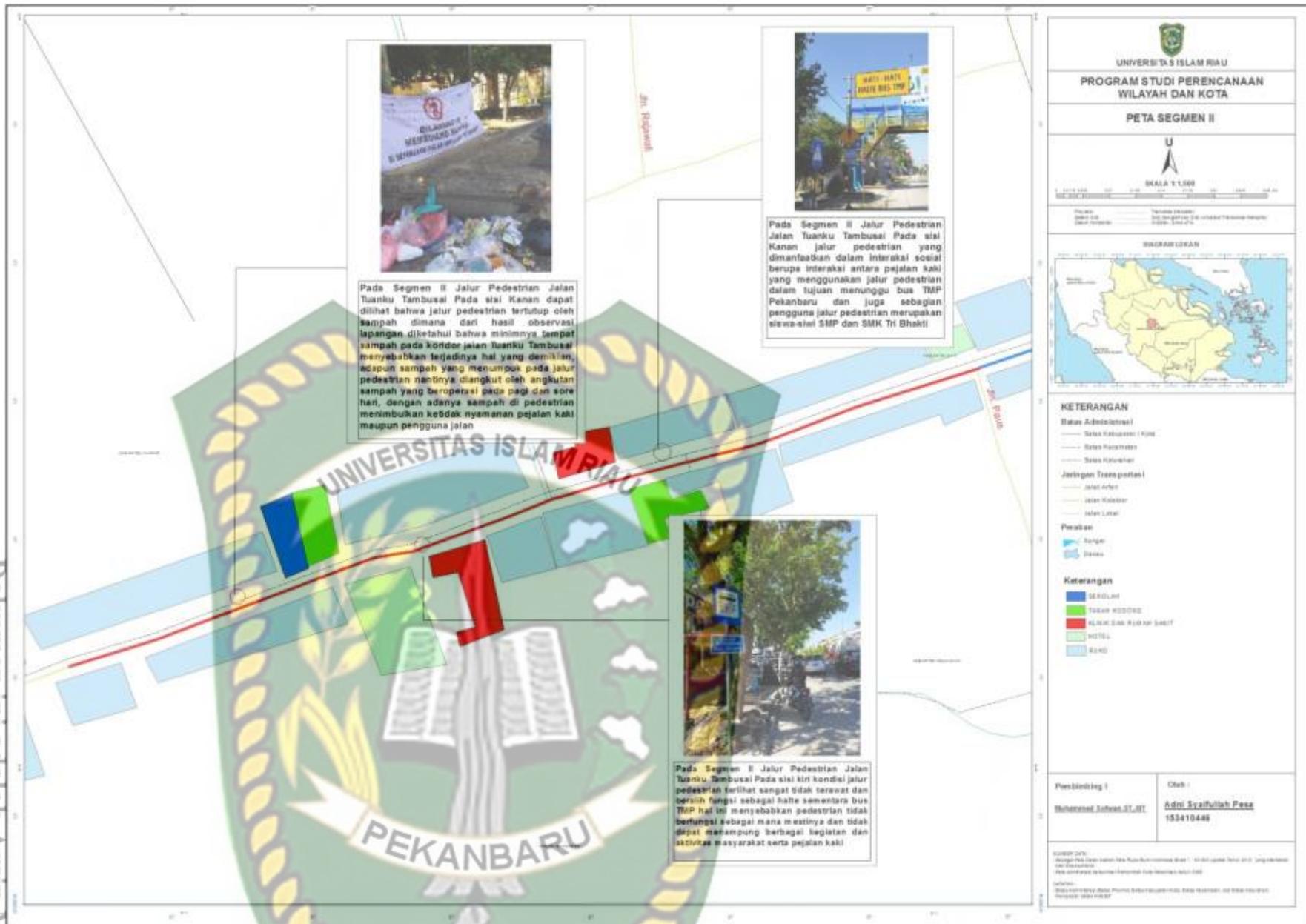


**Gambar 5.3 Kondisi Jalur Pedestrian Segmen II**

*Sumber : Hasil Survey, 2022*

Dapat dilihat dari gambar diatas bahwa jalur pedestrian yang ada tidak memiliki jalur hijau dan minim akan *Furniture Street* untuk pohon peneduh hanya memanfaatkan pohon yang berada pada sabuk jalan dan penerangan hanya ada pada lampu jalan sedangkan untuk jalur pedestrian tidak memiliki lampu penerangan hal tersebut yang menjadikan jalur pedestrian pada koridor jalan Tuanku Tambusai menjadi tidak *livable* bagi pejalan kaki, untuk aktivitas pada jalur pedestrian para pejalan kaki yang menggunakan jalur tersebut hanya sebagai jalur untuk melintasi koridor jalan Tuanku Tambusai dan sangat jarang ditemukan pejalan kaki yang menghabiskan waktu yang lama menggunakan jalur pedestrian ini, hal ini berbanding terbalik jika dibandingkan dengan jalur pedestrian yang ada pada Koridor Jalan Arteri yang ada di Kota Pekanbaru seperti pada jalan Diponegoro dan jalan Jendral Sudirman.





Gambar 5.4 Peta Kriteria Jalur Pedestrian Segment II

### 3. Segmen III

Dilihat dari pengertiannya, *livable street* secara general adalah jalan yang didesain untuk memenuhi semua kebutuhan dari setiap individu (Flositz, 2010). Sedangkan secara fisik, *livable street* adalah menyediakan jalur pedestrian yang menerus dan aman bagi pejalan kaki, mempertimbangkan *street furniture* sebagai elemen pembentuk estetika jalan, tersedianya vegetasi, dan parkir (Dumbaugh,2005).

Namun pada kenyataannya pada kondisi eksisting Koridor Jalan Tuanku Tambusai masih jauh dari kata baik bagi pejalan kaki dimana dari hasil observasi lapangan diidentifikasi bahwa kondisi jalur pedestrian hampir sama atau langsung berdampingan dengan badan jalan hal ini sangat berbahaya bagi pejalan kaki dan pengguna jalan itu sendiri dari pengamatan di lapangan diketahui bahwa jalur pedestrian yang tersedia masih minim akan fasilitas pendukung seperti *Street Furniture* yang meliputi tempat duduk,halte, serta lampu penerangan yang masih mengandalkan penerangan dari lampu jalan. Dapat dilihat dari gambar 5.5 dibawah ini .



**Gambar 5.5 Kondisi Jalur Pedestrian Segmen III**

*Sumber : Hasil Survey,2022*

Dari gambar diatas dapat dilihat bahwa koridor jalan Tuanku Tambusai memiliki jalur pedestrian yang kurang baik dimana jalur pedestrian yang ada tidak dapat memfasilitasi kegiatan pejalan kaki dari observasi di lapangan diidentifikasi bahwa jalur pedestrian yang ada memiliki berbagai masalah mulai dari tumpukan sampah di jalur pedestrian hingga jalur pedestrian yang dimanfaatkan sebagai halte bus TMP menjadikan jalur pedestrian belum menjadi fasilitas yang baik bagi pejalan kaki hingga pengguna jalan .



Dari hasil identifikasi kondisi eksisting pada koridor jalan Tuanku Tambusai dan ditinjau dari Permen PU No.3/PRT/M/2014 banyaknya kondisi pada koridor jalan tuanku Tambusai yang belum sesuai berdasarkan peraturan yang berlaku untuk jalur pedestrian dimana pada peraturan tersebut menjelaskan bahwa sarana dan fasilitas pendukung berguna untuk meningkatkan kenyamanan,keamanan dan keselamatan serta aksesibilitas berikut dapat dilihat pada pembahasan berikut tentang elemen elemen pendukung yang ada dan kesesuaian nya dengan Permen PU No.3/PRT/M/2014.

### **1. Lebar Jalur Pedestrian**

Lebar suatu jalur pedestrian menjadi sangat penting apabila suatu jalur pedestrian bisa dikatakan aman dan nyaman dengan lebar jalur pedestrian yang besar maka akan dapat menampung berbagai aktifitas pejalan kaki serta kaum disabilitas, maka dari itu lebar suatu jalur pedestrian harus dibangun dengan ukurang yang maksimal dengan permukaan yang rata dan kuat guna memfasilitasi kebutuhan pengguna jalur pedestrian itu sendiri nantinya, sehingga orang orang yang menggunakan jalur pedestrian bisa merasakan aman dan nyaman melintasi jalur pedestrian.

Lebar jalur pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai memiliki lebar dan bentuk jalur pedestrian yang berbeda-beda karena penyesuaian lahan serta bangunan yang ada pada jalur tersebut. Dapat dilihat pada tabel berikut ini ukuran dan tinggi jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

**Tabel 5.5 Dimensi Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai**

NO	Lokasi	Standard	Ukuran	Keterangan
1	Segmen I	1,8 meter ( <i>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/Prt/M/2014</i> )	2,5 cm	Sesuai
2	Segmen II	<i>/2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan</i>	3 m	Sesuai
3	Segmen III	<i>Pejalan Kaki Di Kawasan</i>	3,5 m	Sesuai

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2022

Kapasitas jalur pejalan kaki memiliki peran yang penting dalam penggunaan jalan sebagai ruang publik. Lebar dari jalur pejalan kaki akan mempengaruhi kebutuhan ruang untuk melakukan aktivitas. Kebutuhan ruang tersebut harus disesuaikan dengan tipe jalan raya serta fungsi kawasan tersebut. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, menjelaskan bahwa penyediaan jalur pejalan kaki di kawasan pertokoan/perbelanjaan/hiburan dianjurkan selebar 4 meter.

Berdasarkan dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jalur pedestrian yang berada pada jalan Tuanku Tambusai memiliki dimensi atau lebar yang belum merata berdasarkan peraturan yang menjadi acuan hal ini dapat mempengaruhi penggunaan ruang pejalan kaki yang berada pada koridor jalan Tuanku Tambusai. Dari hasil observasi lapangan pada beberapa titik amatan tidak tersedianya lahan untuk dijadikan jalur pedestrian hal ini perlu diperhatikan mengingat rusa Jalan Tuanku

Tambusai berada pada Wilayah Pengembangan (WP) I Kota Pekanbaru, berikut arahan penataan koridor jalan Tuanku Tambusai dengan mengacu Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.



(1) Jalur Pedestrian *Sidewalk*

(2) Jalur Pedestrian *Portico*

**Gambar 5.7 Jenis Jalur Pedestrian**

*Sumber : e-journal widyawati kusnadi,2013*

**2. Permukaan Jalur Pedestrian**

Permukaan Jalur memiliki arti atasan atau lapisan terluar maupun pijakan suatu tempat atau benda dimana permukaan ini terbuat dari bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang keras dan bisa dilalui oleh orang atau kendaraan lalu lintas jalan. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan

Perkotaan, penyediaan prasarana jalur pejalan kaki harus memperhatikan beberapa kriteria, yaitu

1. Kenyamanan, yaitu memiliki fasilitas penunjang dan pelindung dari cuaca.
2. Keamanan, yaitu dapat meminimalisasi tindak kriminal dan mencegah terjadinya kecelakaan dengan kendaraan bermotor.
3. Kemudahan, yaitu dapat diakses oleh seluruh penggunaan, termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik.

**Tabel 5.6 Jenis Permukaan Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai**

No	Lokasi	Jenis
1	Segmen 1	Semenisasi dan Paving Block
2	Segmen 2	Semenisasi
3	Segmen 3	Semenisasi dan Paving Block

*Sumber : Hasil Survey, 2022*

Adapun permukaan jalur pedestrian pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai meliputi semenisasi dan paving blok kan tetapi berdasarkan hasil observasi lapangan diidentifikasi bahwa permukaan jalur pedestrian yang ada dibangun secara tidak merata terdapat jalur permukaan pedestrian yang sudah tertutup pasir ataupun tanah.

### 3. Drainase

Drainase adalah salah satu prasarana penting pada suatu jalur pedestrian maupun ruas jalan dimana fungsi dari drainase adalah sebagai badan aliran air yang mengalir pada permukaan tanah saat hujan maupun ketika terjadinya genangan. Adapun peran drainase pada suatu jalur pedestrian menjadi sangat penting mengingat agar tidak terjadinya genangan pada jalur pedestrian ketika hujan turun.

Berdasarkan hasil identifikasi kondisi di lapangan diketahui bahwa mayoritas drainase yang ada berjenis drainase tertutup hal ini guna mencegah terjadinya hal yang membahayakan bagi pengguna jalan maupun jalur pedestrian yang melintas pada koridor jalan Tuanku Tambusai karena ruas jalan Tuanku Tambusai merupakan salah satu ruas jalan yang memiliki volume kendaraan yang melintas yang cukup padat di Kota Pekanbaru.

**Tabel 5.7 Jenis Drainase Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai**

No	Lokasi	Jenis
1	Segmen 1	Drainase Tertutup
2	Segmen 2	Drainase Tertutup
3	Segmen 3	Drainase Tertutup

*Sumber : Hasil Survey, 2022*

Dari tabel diatas dijelaskan jenis drainase yang ada pada Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai, ruas jalan Tuanku Tambusai merupakan bagian dari WP I Perdagangan dan Jasa Kota Pekanbaru. Akan tetapi drainase yang ada belum bisa berfungsi dengan baik dimana kurang nya *Grill* maupun bak control pada drainase yang ada pada jalur pedestrian hal ini menyebabkan drainase yang mudah tersumbat oleh sampah dan pada saat hujan tidak dapat mengalirkan air dengan baik yang menyebabkan genangan pada bagian jalur pedestrian maupun jalan, yang menyebabkan terganggunya arus lalu lintas jalan serta mengganggu aktivitas pejalan kaki, belum lagi penutup drainase yang hilang hingga semenisasi jalur yang jebol menyebabkan jalur pedestrian menjadi berlubang.

#### 4. Jalur Hijau

Jalur hijau pada jalur pedestrian berfungsi sebagai elemen pendukung yang dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dan juga bisa menambah tingkat estetik suatu jalur pedestrian dimana jalur pedestrian berfungsi sebagai area peneduh pada jalur pedestrian sehingga para pejalan kaki bisa melintas jalur pedestrian dengan nyaman dan mendapatkan udara segar yang lebih layak, dengan adanya jalur hijau juga dapat menyeimbangkan polusi udara yang di hasilkan dari aktivitas kendaraan bermotor.

Berdasarkan hasil observasi lapangan diketahui bahwa jalan tuanku tambusai belum memiliki jalur hijau pada jalur pedestrian nya dimana jalur hijau yang ada hanya berupa *Green Belt* atau sabuk jalan dari pengamatan di lapangan di ketahui bahwa Koridor Jalan Tuanku Tambusai tidak memiliki banyak ruang untuk dimanfaatkan sebagai jalur hijau, tentunya hal ini harusnya menjadi perhatian guna meningkatkan kenyamanan pengguna jalan maupun pejalan kaki, berikut beberapa contoh pemanfaatan jalur hijau pada wilayah ruang jalan yang sempit.



**Gambar 5.8 Arahan Penataan Jalur Hijau**

*Sumber : Google Source,2022*

Dari gambar diatas merupakan jalur hijau di jalan Patimura Kota Batu, Malang dimana jalur hijau yang ada dapat memaksimalkan fungsinya pada jalan yang memiliki jalur pedestrian yang sempit, hal ini juga dapat dilakukan pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru yang nantinya bisa meningkatkan kenyamanan pengguna jalan maupun pejalan kaki yang melintas pada koridor jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

### 5. Halte

Halte adalah fasilitas dalam lalu lintas yang berfungsi sebagai tempat menunggu dan pemberhentian penumpang. Halte harus dibangun dengan bahan yang kokoh dan tahan cuaca agar meminimalisir kerusakan dalam jangka pendek.

Dari hasil observasi lapangan diketahui bahwa Koridor Jalan Tuanku Tambusai sudah memiliki halte di beberapa titik pada tiap segmen yang sudah diidentifikasi, namun kondisi lingkungan dan kurangnya kesadaran masyarakat serta pengguna jalan yang tidak merawat halte menjadikan halte menjadi kurang terawat dan tampak sedikit rusak ada juga beberapa halte yang dibangun diatas jalur pedestrian hal ini menyebabkan kurangnya nilai estetika dari suatu kota dan mengganggu aktifitas pejalan kaki, dimana pejalan kaki harus melewati halte yang dimana halte tersebut sedang ramai pengunjung hal ini dapat mengurangi kenyamanan pejalan kaki yang melintas.

### 6. *Street Furniture*

Merupakan suatu elemen pendukung yang sangat penting keberadaannya

pada suatu jalur pedestrian dimana guna memenuhi kebutuhan kenyamanan, keamanan dan kemudahan pengguna jalur pedestrian tersedianya furniture jalur pedestrian akan menjadikan jalur pedestrian lebih *Livable* atau layak bagi pejalan kaki berikut beberapa elemen jalur pedestrian yang harus ada dan kondisi pada eksisting jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

### 1) Lampu Penerangan

Lampu penerangan berguna untuk pejalan kaki yang beraktivitas saat malam hari selain untuk keamanan pejalan kaki lampu penerangan juga bermanfaat sebagai keindahan suatu kota dengan kecantikan dan penerangannya saat malam hari memberikan kesan indah bagi masyarakat dan pengunjung yang melihatnya.

Dari hasil observasi lapangan diketahui mayoritas jalur pedestrian pada koridor jalan Tuanku Tambusai tidak memiliki lampu penerangan pada jalur pedestrian, lampu penerangan yang ada hanya memanfaatkan penerangan dari lampu jalan dan beberapa lampu pertokoan yang berada di sepanjang jalan Tuanku Tambusai. Hal ini perlu di perhatikan dimana berdasarkan Permen PU No.3/PRT/M/2014 menjadi fasilitas penting pada suatu jalur pedestrian dimana ideal nya suatu jalur pedestrian dilengkapi lampu penerangan dengan jarak 10 meter.

### 2) Pagar Pengaman

Pagar pengaman berguna sebagai pemisah agar pejalan kaki dan arus lalu lintas tidak terpengaruh satu sama lainnya. Pagar pengaman diharuskan ada pada jalur pedestrian terkhusus pada jalan yang memiliki lalu

lintas yang cukup padat seperti halnya pada ruas Jalan Tuanku Tambusai agar tidak mengganggu aktivitas satu sama lain Selain sebagai pengaman, pagar pengaman juga bisa menambah nilai estetika dari jalur pedestrian untuk suatu kota sendiri, menimbulkan kesan rapi dan indah bagi para pengunjung suatu kota, pada koridor Jalan Tuanku Tambusai tidak terdapat sama sekali pagar pengaman yang menjadikan jalur pedestrian kurang aman jika di lalui pejalan kaki, adapun pembatas yang berada pada jalur pedestrian hanya berupa *Crub* jika dilihat dari fungsinya jalan Tuanku Tambusai sangat membutuhkan pagar pengaman pada jalur pedestrian yang ada dengan tinggi maksimal 90 cm serta pagar yang ada seharusnya bisa meningkatkan kenyamanan dan keamanan antar aktivitas pengguna jalan serta bahan dan material yang digunakan dalam membuat pagar pengaman harus kuat dan tidak membahayakan pengguna jalan maupun pejalan kaki.

### 3) Tempat Duduk

Tempat duduk pada jalur pedestrian berfungsi sebagai tempat istirahat untuk pejalan kaki ataupun masyarakat, fasilitas yang diberikan tentunya juga harus dirawat dengan baik, tetapi dari hasil observasi lapangan diketahui bahwa pada jalur pedestrian sangat jarang tersedia tempat duduk, adapun tempat duduk yang ada hanya berada pada halte halte bus TMP dan pejalan kaki jika ingin beristirahat harus berbagi dengan penumpang bus yang sedang menunggu kedatangan bus TMP.

Guna mewujudkan koridor jalan *Livable* fasilitas maupun elemen pendukung pada jalur pedestrian seharusnya bisa lebih di perbaiki dan

ditingkatkan dari hasil tinjauan berdasarkan Permen PU No.3/PRT/M/2014 tempat duduk harus tersedia dengan jarak masing masing 10 m dengan lebar atau dimensi tempat duduk 2-3 meter, adapun tempat duduk yang biasanya di temui pada jalur pedestrian seperti berbentuk memanjang, berkelompok, single dan lainnya dengan perkerasan kayu, beton hingga besi.

#### 4) Tempat Sampah

Suatu Koridor Jalan yang memiliki jalur pedestrian dengan elemen pendukung yang memadai akan menjadikan suatu kota dengan kondisi fasilitas sarana pejalan kaki yang indah, keindahan yang bisa dilihat oleh pengunjung salah satunya ialah kebersihan. Kebersihan suatu kota dipengaruhi oleh perhatian dari pemerintah dan masyarakatnya sendiri, semakin sering merawat dan menjaga kebersihan maka akan semakin indah dan nyaman begitupun sebaliknya jika tidak bisa merawat akan terlihat kotor. Guna mencukupi akan kebutuhan tempat sampah pada jalur pedestrian berdasarkan Permen PU No.3/PRT/M/2014 tempat sampah harus tersedia dengan minimal jarak setiap 20 meter. Hal ini mengingat karena jalur pedestrian akan banyak dilalui oleh pejalan kaki yang dimana para pejalan kaki biasanya sambil membawa makanan atau minuman sehingga dengan tersedianya fasilitas tempat sampah yang memadai akan menjadikan jalur pedestrian itu menjadi bersih dengan tidak adanya sampah yang berserakan, apabila tempat sampah dibentuk sedemikian rupa nantinya juga bisa meningkatkan nilai estetika dari jalur pedestrian itu sendiri, hal yang berbeda terjadi pada jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru

dimana hampir tidak ditemukannya tempat sampah pada jalur ini, hal inilah yang menyebabkan penumpukan sampah di beberapa titik jalur pedestrian sehingga sangat mengganggu pengguna jalan maupun para pejalan kaki.

#### 5) Rambu dan Marka

Rambu dan marka sangat diperlukan dalam lalu lintas dan jalur pejalan kaki guna memudahkan pejalan kaki untuk mencari tanda jalur yang ingin dilalui, rambu atau marka adalah papan informasi yang diletakkan pada titik tertentu berdasarkan Permen PU No.3/PRT/M/2014 marka dan rambu harus berada pada lokasi yang mudah terlihat dan tidak menghalangi jalan atau mengganggu pejalan kaki, pada koridor jalan Tuanku Tambusai rambu dan marka khusus pejalan kaki belum memadai dan rambu yang ada kurang dapat memberikan informasi bagi pejalan kaki.

Dari hasil analisis dan observasi yang sudah dilakukan pada jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai disimpulkan bahwa jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai memiliki jalur pedestrian yang cukup padat hal ini disebabkan dari aktivitas dari kawasan jalan Tuanku Tambusai merupakan wilayah Pengembangan (WP) I di Kota Pekanbaru, merupakan pusat perdagangan dan jasa yang melayani skala lokal maupun regional, akan tetapi jalur pedestrian yang belum mampu melayani berbagai aktivitas dari pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian menjadikan koridor jalan Tuanku Tambusai kurang *Livable* bagi pejalan kaki, dapat dilihat dari tabel kriteria khusus dibawah ini.

Tabel 5.8 Kriteria Khusus *Livable Street* Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai

Kriteria	Indikator	Definisi Operasional	Segmen I	Segmen II	Segmen III
Street Life	Penggunaan Jalur Pedestrian	Meningkatnya jumlah pejalakan kaki merupakan salah satu indikator keberhasilan <i>street life</i> tetapi juga harus diimbangi dengan jalur pejalan kaki yang sesuai	Belum tersedianya jalur hijau sebagai peneduh maupun pelindung bagi pejalan kaki,serta minimnya <i>Street Furniture</i> seperti tempat duduk dan tempat sampah pada jalur pedestrian segmen I	Belum tersedianya jalur hijau sebagai peneduh maupun pelindung bagi pejalan kaki,serta minimnya <i>Street Furniture</i> seperti tempat duduk dan tempat sampah pada jalur pedestrian segmen II	Belum tersedianya jalur hijau sebagai peneduh maupun pelindung bagi pejalan kaki, akan tetapi kualitas jalur pedestrian cukup baik dan lebih lebar di banding segmen I dan II
	Dapat mengakomodir berbagai aktifitas	Ketika para pejalan kaki sedang menghabiskan waktu di jalan, mereka akan melakukan berbagai aktivitas, misalnya duduk-duduk, membaca buku, menunggu transportasi umum, bermain, dan lain-lain	Pada wilayah penelitian jalur pedestrian yang ada masih kurang baik dimana banyaknya permasalahan yang ditemui pada jalur pedestrian yang ada mulai dari kondisi fisik jalur pedestrian yang kurang baik,parkir liar hingga jalur pedestrian yang tertutup sampahh, hal ini sangat bertolak belakang dengan	Pada wilayah penelitian jalur pedestrian yang ada masih kurang baik dimana banyaknya permasalahan yang ditemui pada jalur pedestrian yang ada mulai dari kondisi fisik jalur pedestrian yang kurang baik,parkir liar hingga jalur pedestrian yang tertutup sampahh, hal ini sangat bertolak	Pada wilayah penelitian jalur pedestrian yang ada masih kurang baik dimana banyaknya permasalahan yang ditemui pada jalur pedestrian yang ada mulai dari kondisi fisik jalur pedestrian yang kurang baik,parkir liar hingga jalur pedestrian yang tertutup sampahh, akan tetapi jalur

			konsep <i>livable</i> suatu jalan yang belum mampu mengakomodir berbagai aktivitas kegiatan masyarakat	belakang dengan konsep <i>livable</i> suatu jalan yang belum mampu mengakomodir berbagai aktivitas kegiatan masyarakat	pedestrian yang cukup baik berada pada jalur pedestrian yang ada di depan Living World dimana jalur pedestrian sudah cukup layak dijadikan jalur bagi pejalan kaki hal perlu di perhatikan hanya berupa elemen pendukung pada jalur pedestrian guna meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.
	<i>Pedestrian Diversity</i>	Para pejalan kaki juga harus nyaman dalam berjalan. Desain jalan harus benar-benar membedakan antara jalur kendaraan, jalur sepeda, dan jalur pejalan kaki sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan aman dan nyaman	Dari amatan pada wilayah penelitian antara jalur pedestrian dan jalur kendaraan atau badan jalan tidak memiliki batas maupun fasilitas khusus yang membedakan antara jalur pedestrian, jalur hijau dan badan jalan, jalur pedestrian yang ada langsung berdampingan dengan jalur kendaraan yang	Dari amatan pada wilayah penelitian antara jalur pedestrian dan jalur kendaraan atau badan jalan tidak memiliki batas maupun fasilitas khusus yang membedakan antara jalur pedestrian, jalur hijau dan badan jalan, jalur pedestrian yang ada langsung berdampingan dengan	Dari amatan pada wilayah penelitian antara jalur pedestrian dan jalur kendaraan atau badan jalan tidak memiliki batas maupun fasilitas khusus yang membedakan antara jalur pedestrian, jalur hijau dan badan jalan, jalur pedestrian yang ada langsung berdampingan dengan

			menyebabkan kurangnya kenyamanan dan keamanan para pejalan kaki.	jalur kendaraan yang menyebabkan kurangnya kenyamanan dan keamanan para pejalan kaki.	jalur kendaraan yang menyebabkan kurangnya kenyamanan dan keamanan para pejalan kaki.
<i>Social Interaction</i>	Kontak Sosial	Kontak sosial dalam setiap interaksi yang terjadi merupakan faktor penting dalam mewujudkan <i>livable street</i> , salah satunya adalah dapat meningkatkan keharmonisan antar individu masyarakat	pada objek amatan jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai sangat minim akannya terjadi kontak sosial hal ini disebabkan kurangnya minat masyarakat dan pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian yang ada hal ini diketahui berdasarkan kondisi pedestrian yang kurang <i>livable</i> bagi pejalan kaki serta banyaknya hambatan pada jalur pedestrian yang ada	pada objek amatan jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai sangat minim akannya terjadi kontak sosial adapun kontak sosial yang terjadi antara aktifitas pejalan kaki hanya berupa para pelajar yang sedang menungg angkutan umum hal ini disebabkan kurangnya minat masyarakat dan pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian yang ada hal ini diketahui berdasarkan kondisi pedestrian yang kurang <i>livable</i> bagi pejalan kaki serta banyaknya hambatan	pada objek amatan jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai adapun kontak sosial yang terjadi antara aktifitas pejalan kaki berupa para pelajar yang sedang menungg angkutan umum dan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian sebagai akses untuk menuju ke mall dapat diketahui bahwa segmen 3 terdapat pusat perbelanjaan yang cukup besar dalam hal ini keberadaan jalur pedestrian sangat membantu, kurangnya minat masyarakat dan pejalan kaki

				pada jalur pedestrian yang ada	memanfaatkan jalur pedestrian yang ada hal ini diketahui berdasarkan kondisi pedestrian yang kurang <i>livable</i> bagi pejalan kaki serta banyaknya hambatan pada jalur pedestrian yang ada
	Rasa Kepemilikan	Jika interaksi sosial sudah terjalin, maka akan mewujudkan rasa kepemilikan yang tinggi terhadap lingkungannya	Dari segmen I yang menjadi objek pengamatan secara umum rasa kepemilikan para pejalan kaki hingga masyarakat masih kurang hal ini terlihat dari banyaknya tumpukan sampah di sekitar jalur pedestrian hingga sampah dari tanaman/pohon yang ada di jalur pedestrian.	Dari hasil pengamatan di lapangan secara umum rasa kepemilikan para pejalan kaki hingga masyarakat masih kurang hal ini terlihat dari banyaknya tumpukan sampah di sekitar jalur pedestrian hingga sampah dari tanaman/pohon yang ada di jalur pedestrian	Dari hasil pengamatan di lapangan secara umum rasa kepemilikan para pejalan kaki hingga masyarakat masih kurang hal ini terlihat dari banyaknya tumpukan sampah di sekitar jalur pedestrian hingga sampah dari tanaman/pohon yang ada di jalur pedestrian
<i>Public Health</i>	<i>Traffic Injuries</i>	Jika jumlah pedestrian dan pesepeda meningkat, maka secara otomatis	secara umum pada segmen I tidak memiliki jalur khusus sepeda dan jalur pedestrian sangat	secara umum pada koridor jalan Tuanku Tambusai tidak memiliki jalur khusus sepeda dan jalur	secara umum pada koridor jalan Tuanku Tambusai tidak memiliki jalur khusus sepeda dan jalur

		resiko kecelakaan lalu lintas akan menurun	kurang baik kualitas nya hal ini dapat membahayakan pengguna jalan.	pedestrian sangat kurang baik kualitas nya hal ini dapat membahayakan pengguna jalan.	pedestrian sangat kurang baik kualitas nya hal ini dapat membahayakan pengguna jalan.
	<i>Obesity</i>	Masyarakat akan cenderung melakukan gerak aktif dalam melakukan pergerakan. Jalan kaki, bersepeda membuat mereka lebih sehat dan menurunkan tingkat obesitas masyarakat	Dari hasil obsevasi lapangan diketahui bahwa kegiatan yang dilakukan pada jalur pedestrian Jalan Tuanku Tambusai hanya sebatas pejalan kaki yang menuju halte bus serta konsumen toko toko yang ada pada ruas jalan Tuanku Tambusai, tidak ada pejalan kaki yang secara khusus datang untuk menikmati dan memanfaatkan jalur pedestrian pada ruas Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru	Dari hasil obsevasi lapangan diketahui bahwa kegiatan yang dilakukan pada jalur pedestrian Jalan Tuanku Tambusai hanya sebatas pejalan kaki yang menuju halte bus serta konsumen toko toko yang ada pada ruas jalan Tuanku Tambusai, tidak ada pejalan kaki yang secara khusus datang untuk menikmati dan memanfaatkan jalur pedestrian pada ruas Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru	Dari hasil obsevasi lapangan diketahui bahwa kegiatan yang dilakukan pada jalur pedestrian Jalan Tuanku Tambusai hanya sebatas pejalan kaki yang menuju halte bus serta konsumen toko toko yang ada pada ruas jalan Tuanku Tambusai, tidak ada pejalan kaki yang secara khusus datang untuk menikmati dan memanfaatkan jalur pedestrian pada ruas Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru
	Polusi Udara dan Suara	Kebisingan dan polusi udara juga akan menurun	pada saat jam jam sibuk seperti pada pagi hari dan sore hari jam	pada saat jam jam sibuk seperti pada pagi hari dan sore hari jam	pada saat jam jam sibuk seperti pada pagi hari dan sore hari jam

		<p>seiring dengan meningkatnya minat masyarakat terhadap berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan transportasi publik</p>	<p>pulang pergi kerja, ruas jalan Tuanku Tambusai sangat rentan terjadinya polusi udara dan suara hal ini disebabkan minimnya jalur hijau dan tumbuhan, tanaman atau pohon hanya ada pada sabuk jalan, serta lebar dari jalan itu sendiri tidak terlalu besar jika di bandingkan dengan ruas jalan arteri yang lainnya yang ada di Kota Pekanbaru, sehingga pada saat jam jam sibuk volume lalu lintas yang tinggi tidak dapat di tampung oleh jalan yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan dan terjadinya polusi udara dan suara yang meningkat.</p>	<p>pulang pergi kerja, ruas jalan Tuanku Tambusai sangat rentan terjadinya polusi udara dan suara hal ini disebabkan minimnya jalur hijau dan tumbuhan, tanaman atau pohon hanya ada pada sabuk jalan, serta lebar dari jalan itu sendiri tidak terlalu besar jika di bandingkan dengan ruas jalan arteri yang lainnya yang ada di Kota Pekanbaru, sehingga pada saat jam jam sibuk volume lalu lintas yang tinggi tidak dapat di tampung oleh jalan yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan dan terjadinya polusi udara dan suara yang meningkat.</p>	<p>pulang pergi kerja, ruas jalan Tuanku Tambusai sangat rentan terjadinya polusi udara dan suara hal ini disebabkan minimnya jalur hijau dan tumbuhan, tanaman atau pohon hanya ada pada sabuk jalan, serta lebar dari jalan itu sendiri tidak terlalu besar jika di bandingkan dengan ruas jalan arteri yang lainnya yang ada di Kota Pekanbaru, sehingga pada saat jam jam sibuk volume lalu lintas yang tinggi tidak dapat di tampung oleh jalan yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan dan terjadinya polusi udara dan suara yang meningkat.</p>
--	--	--	---	---	---

Kecepatan Lalu Lintas	Dengan semakin lebarnya jalur pedestrian dan semakin sempitnya jalur kendaraan, maka kecepatan jalur kendaraan yang melintas akan menurun dan para pengemudi akan lebih hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya	Hal ini tidak di temukan pada wilayah amatan ruas jalan Tuanku Tambusai dimana jalur kendaraan yang terdapat di Ruas Jalan Tuanku Tambusai hanya ada 2 Lajur Jalan, sedangkan pedestrian tidak memiliki pembatas dan langsung berdampingan pada badan jalan, di beberapa titik dibatas hanya dengan <i>Curb</i> .	Hal ini tidak di temukan pada wilayah amatan ruas jalan Tuanku Tambusai dimana jalur kendaraan yang terdapat di Ruas Jalan Tuanku Tambusai hanya ada 2 Lajur Jalan, sedangkan pedestrian tidak memiliki pembatas dan langsung berdampingan pada badan jalan, di beberapa titik dibatas hanya dengan <i>Curb</i> dan Pot Bunga	Dari observasi lapangan diketahui bahwa Hal ini tidak di temukan pada wilayah amatan ruas jalan Tuanku Tambusai dimana jalur kendaraan yang terdapat di Ruas Jalan Tuanku Tambusai hanya ada 2 Lajur Jalan, sedangkan pedestrian tidak memiliki pembatas dan langsung berdampingan pada badan jalan, di beberapa titik dibatas hanya dengan <i>Curb</i> dan Pot Bunga
Volume Lalu Lintas	Volume lalu lintas juga akan menurun apabila jumlah pedestrian dan pesepeda meningkat	Berdasarkan hasil observasi lapangan diidentifikasi bahwa tingginya volume lalu lintas kendaraan dan minumannya aktivitas pada jalur pedestrian.	Berdasarkan hasil observasi lapangan diidentifikasi bahwa tingginya volume lalu lintas kendaraan dan minumannya aktivitas pada jalur pedestrian mayoritas aktivitas yang dilakukan pada	Berdasarkan hasil observasi lapangan diidentifikasi bahwa tingginya volume lalu lintas kendaraan dan minumannya aktivitas pada jalur pedestrian mayoritas aktivitas yang dilakukan pada

				jalur pedestrian berupa perparkiran liar, bongkar muat barang yang dilakukan oleh beberapa pusat perdagangan dan jasa yang berada pada koridor jalan Tuanku Tambusai Pekanbaru.	jalur pedestrian berupa perparkiran liar, bongkar muat barang yang dilakukan oleh beberapa pusat perdagangan dan jasa yang berada pada koridor jalan Tuanku Tambusai Pekanbaru.
--	--	--	--	---	---

Sumber : Hasil Analisis,2022



### 5.2.2 Desain *Livable Street* dalam penataan Jalan Tuanku Tambusai

Kondisi jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai sangat tidak layak bagi pejalan kaki jika dibandingkan dengan jalur pedestrian yang lain yang ada di Kota Pekanbaru seperti jalur pedestrian yang berada pada jalan Sudirman dan Diponegoro. Jalan Tuanku Tambusai berada pada Wilayah Pengembangan (WP-1) Kota Pekanbaru sebagai pusat perdagangan dan jasa yang melayani skala lokal dan regional. Jika dilihat berdasarkan kondisi fisik dilapangan jalur pedestrian yang berada pada jalan Tuanku Tambusai tidak layak bagi pejalan kaki dimana mayoritas kondisi jalur pedestrian yang ada tidak terawat dan menghambat bagi pengguna jalan.

Adapun beberapa masalah yang ada pada jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai meliputi :

1. Parkir liar
2. PKL
3. Penggunaan Lahan
4. Elemen pendukung jalur pedestrian yang minim
5. Masalah fisik

Fasilitas pedestrian yang menjadi elemen penting dalam kenyamanan pejalan kaki juga mempengaruhi tingkat keinginan pejalan kaki. Pedestrian yang nyaman dengan fasilitas yang baik akan digunakan sebaik-baiknya oleh pejalan kaki, begitupun jika pedestrian tidak nyaman pejalan kaki juga enggan menggunakan jalur pedestrian dan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Dari hasil kuisioner dalam hasil

survey peneliti diambil satu (1) sampel yang menjelaskan tentang kondisi fasilitas jalur pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Sebagai berikut :

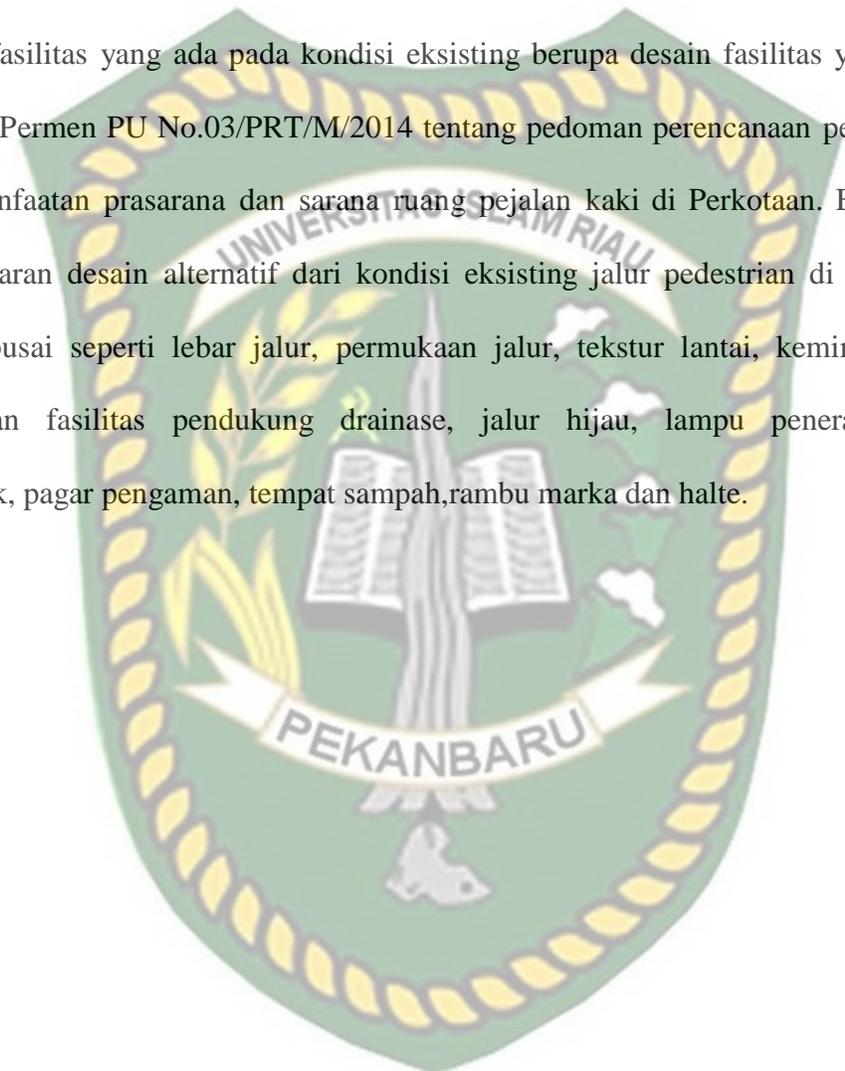
**Tabel 5.9 Kuesioner Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai**

No	Pertanyaan	SB	B	C	BA	SBA	Keterangan
1	Bagaimana pendapat anda tentang fasilitas pada jalan ini, seperti lampu, tempat duduk, tong sampah, dll.		√				Secara umum jalur pedestrian tidak memiliki fasilitas elemen pendukung
2	Bagaimana fungsi Fasilitas yang ada pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai ?			√			Tidak berfungsi secara maksimal
3	Bagaimana penilaian anda bagi PKL yang berjualan di Jalur Pedestrian, apakah mengganggu kegiatan atau aktivitas anda?	√					PKL memanfaatkan jalur pedestrian dan menghambat aktivitas pejalan kaki
4	Bagaimana pendapat anda dengan kualitas jalur pedestrian/trotoar pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru?		√				Mayoritas kualitas jalur pedestrian cukup
5	berikan penilaian anda jika sedang beraktivitas pada jalur pedestrian Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru		√				Tidak nyaman karena minim fasilitas pengaman
6	Bagaimana kondisi <i>street furniture</i> yang ada pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai apakah sangat membantu anda, atau masih kurang ?			√			Jarang dan tidak terawat
7	Berikan tanggapan anda tentang jalur dan kualitas jalan Koridor Jalan Tuanku Tambusai			√			Kurang ramah pejalan kaki
8	Apakah Koridor Jalan Tuanku Tambusai bisa menampung volume kendaraan pada hari sibuk ?		√				Sering terjadinya kemacetan
9	Bagaimana pendapat anda tentang perparkiran pada jalan ini ?	√					Sepanjang jalan sering terjadinya parkir liar
10	Bagaimana penilaian anda tentang kenyamanan dan keamaan jalur pedestrian yang ada ?			√			Kurang nyaman dan aman

**1: Sangat Tidak Baik 2: Tidak Baik 3: Cukup 4: Baik 5: Sangat Baik**

Sumber: Hasil Olahan Data, 2022

Hasil kuisioner menjelaskan bahwa persepsi pejalan kaki memberikan penjelasan yang kurang baik pada fasilitas jalur pedestrian. Berdasarkan kondisi eksisting dan hasil kuisioner sama-sama memberikan penjelasan tentang fasilitas yang ada pada jalur pedestrian, sehingga peneliti memberikan arahan yang lebih baik dari fasilitas yang ada pada kondisi eksisting berupa desain fasilitas yang mengacu pada Permen PU No.03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di Perkotaan. Berikut adalah gambaran desain alternatif dari kondisi eksisting jalur pedestrian di Jalan Tuanku Tambusai seperti lebar jalur, permukaan jalur, tekstur lantai, kemiringan (*ramp*), dengan fasilitas pendukung drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, rambu marka dan halte.



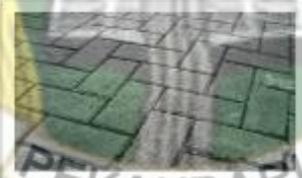
Tabel 5.10 Hasil Desain Penataan Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru

Lebar Jalur dan Permukaan Jalur Pedestrian
<p><b>Kriteria Khusus :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Minimal Lebar Jalur 4m</li> <li>2) Jalan tidak boleh berbatasan langsung dengan bangunan</li> <li>3) Jalan harus mampu mengakomodasi semua pengguna jalan, baik pejalan kaki, pesepeda, penyandang disabilitas, dan pengemudi kendaraan bermotor</li> <li>4) Jalan harus mampu memberikan rasa nyaman dan aman bagi semua pengguna jalan</li> </ol>
<p><b>Konsep :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) struktur jalan yang mengakomodasi semua pengguna jalan dan sekaligus berfungsi sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan, antara jalan dan sungai, diwujudkan dengan cara :</li> <li>2) Struktur jalan yang berbatasan langsung dengan bangunan adalah jalan aspal, <i>on street parking</i> (hanya untuk kendaraan roda empat), jalur sepeda, jalur vegetasi, jalur pedestrian, jalur disabilitas, <i>off street parking</i> (hanya untuk kendaraan roda dua), dan bangunan.</li> <li>3) Struktur jalan yang berbatasan langsung dengan sungai adalah jalan aspal, <i>on street parking</i> (hanya untuk kendaraan roda empat), jalur sepeda, jalur vegetasi, jalur pedestrian, jalur disabilitas, <i>off street parking</i> (hanya untuk kendaraan roda dua), ruang sosial, dan sungai.</li> <li>4) Jalur vegetasi terletak diantara jalur sepeda dan jalur pedestrian.</li> <li>5) Jalur pedestrian dan jalur sepeda sekaligus berfungsi sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.</li> <li>6) Terdapat parkir on street khusus mobil di salah satu sisi jalan.</li> </ol>

Hasil Desain :



**Alternatif 1**  
Paving block /  
conblock tipe hexagon



**Alternatif 2**  
Paving block /  
conblock tipe bata



**Alternatif 3**  
Paving block /  
conblock tipe kubus

## Drainase

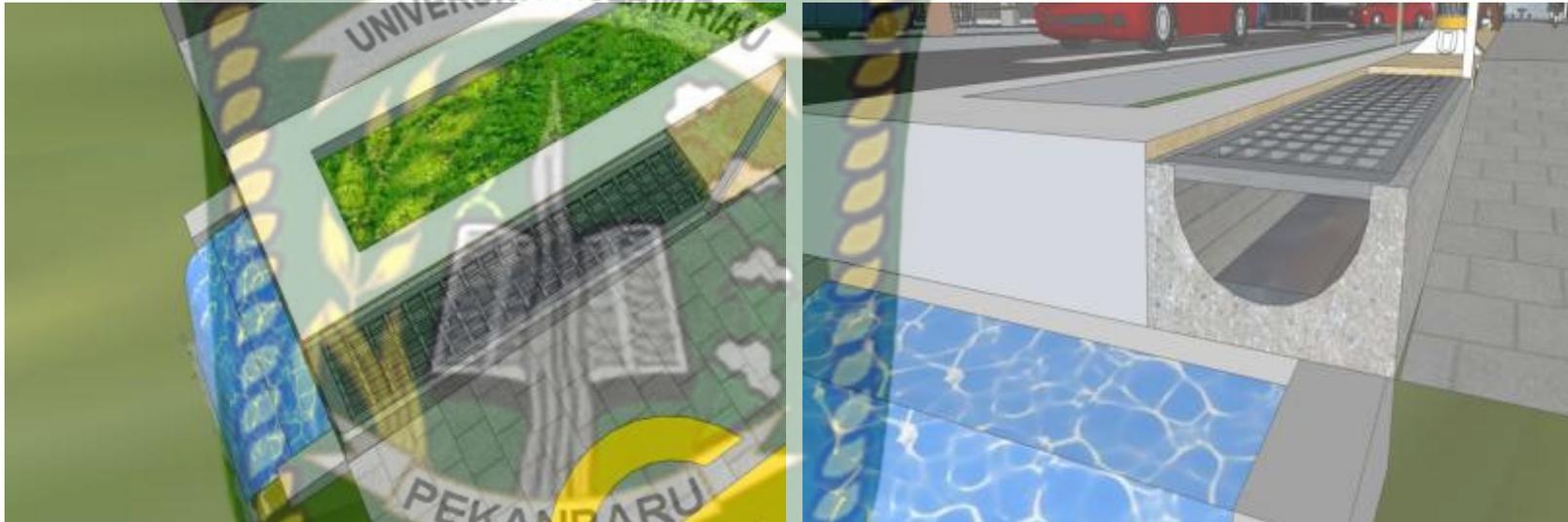
### Kriteria Khusus :

- 1) Drainase harus tertutup
- 2) Tersedianya bak control
- 3) Terdapat gril

### Konsep :

- 1) Material penutup harus terbuat dari bahan yang tidak mudah pecah dan tidak licin
- 2) Jalur pedestrian harus memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki
- 3) Drainase yang ada harus mampu menampung air saat terjadi hujan
- 4) Bangunan drainase harus memiliki elevasi sehingga mampu mengalirkan air dengan baik

### Hasil Desain :



## Jalur Hijau

### Kriteria Khusus :

- 1) Penanaman vegetasi harus merata di sepanjang koridor
- 2) Vegetasi harus bersifat meneduhi, dapat mengurangi polusi dan kebisingan
- 3) Minimal lebar 150 cm

**Konsep :** Vegetasi bertajuk lebar, berdaun banyak, dan bersifat meneduhi, diwujudkan dengan cara :

- 1) Vegetasi yang digunakan adalah pohon Ketapang karena bertajuk lebar sehingga dapat meneduhi pejalan kaki.
- 2) Daun yang banyak dari pohon Ketapang juga dapat menyerap polusi dan mengurangi kebisingan.
- 3) Vegetasi ditanam di kedua sisi jalan.

### Hasil Desain :



## Halte

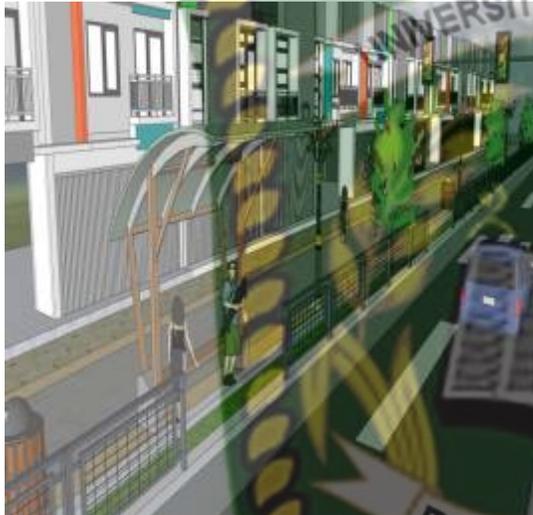
### Kriteria Khusus :

- 1) Halte harus mengakomodasi seluruh pergerakan angkutan umum pulang- pergi
- 2) Halte harus nyaman, teduh, dan informatif

**Konsep :** Tempat menunggu angkutan umum yang nyaman, teduh, terbuka, diwujudkan dengan cara:

- 1) Material halte terbuat dari material yang tahan lama, yaitu besi, kaca, dan aluminium.
- 2) Desain halte harus meneduhi pengguna
- 3) Terdapat papan informasi mengenai jalur/trayek angkutan umum
- 4) Halte terletak di setiap titik yang berdekatan dengan gang-gang di sepanjang koridor

### Hasil Desain :



**Rekomendasi I**  
**Halte Model Shalter Kayu**



**Rekomendasi II**  
**Halte Model Dome**



**Rekomendasi III**  
**Halte Model Standard**

## Lampu Penerangan

### Kriteria Khusus :

- 1) Lampu jalan harus merata di sepanjang koridor
- 2) Lampu jalan harus mampu memberikan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna jalan, terutama pada malam hari
- 3) Lampu jalan harus menjangkau seluruh koridor dan bersifat informatif

**Konsep :** Lampu jalan yang menerangi koridor dengan baik sekaligus sebagai media promosi/iklan , diwujudkan dengan cara:

- 1) Material halte terbuat dari material yang tahan lama, yaitu besi, kaca, dan aluminium.
- 2) Lampu penerangan diletakkan pada setiap jarak 10 meter dan tinggi maksimal 4 meter
- 3) Lampu harus terbuat dari bahan yang tahan lama seperti besi, baja dan aluminium
- 4) Desain lampu jalan disertai dengan banner sebagai media informasi dan promosi
- 5) Lampu penerangan dibuat berdasarkan corak maupun ciri khas daerah

### Hasil Desain :



Lampu Penerangan yang berada pada jalur pedestrian



Lampu Penerangan yang berada pada badan jalan

## Pagar Pengaman

### Kriteria Khusus :

- 1) Menjadi pembatas antara jalur jalan dan jalur pedestrian
- 2) Memberikan kenyamanan dan menambah estetika kota

### Konsep : pagar pengaman yang memberikan keamanan dan kenyamanan, diwujudkan dengan cara:

- 1) Menggunakan bahan yang tahan dan tidak berbahaya
- 2) Minimal tinggil 1 m
- 3) Menjadi pembatas antara jalur kendaraan dan pejalan kaki
- 4) Menambah nilai estetika kota
- 5) Pagar pengaman berada di sisi kiri dan kanan jalur pedestrian

### Hasil Desain :



## Tempat Duduk

### Kriteria Khusus :

- 1) Bangku/Tempat duduk diletakkan di kedua sisi jalan
- 2) Bangku/Tempat duduk dapat mengakomodasi para pejalan kaki dan menjangkau seluruh koridor
- 3) Desain bangku/tempat duduk harus nyaman dan teduh

**Konsep :** Tempat duduk yang mampu mengakomodasi pengguna jalan untuk beristirahat secara nyaman, diwujudkan dengan cara :

- 1) Bangku diletakkan di setiap jarak 10 meter.
- 2) Desain bangku harus terbuat dari material berdurabilitas tinggi, yaitu besi dan kayu
- 3) Bangku harus diteduhi oleh pepohonan/vegetasi.

### Hasil Desain :



Rekomendasi I  
Bangku Double dengan bahan  
kayu dan besi



Rekomendasi II  
Bangku Single dengan bahan  
Batu /Beton



Rekomendasi III  
Bangku Group dengan bahan  
Besi dan Kayu

## Tempat Sampah

### Kriteria Khusus :

- 1) Persebaran tempat sampah harus merata di sepanjang koridor
- 2) Letak tempat sampah harus mudah dijangkau oleh pengguna.
- 3) Tempat sampah harus dapat mengurangi intensitas pengguna untuk membuang sampah sembarangan

**Konsep :** Tempat sampah membedakan sampah organik dan nonorganik serta mudah dijangkau, diwujudkan dengan cara

- 1) Tempat sampah diletakkan di setiap jarak 10 meter.
- 2) Desain dan bahan tempat sampah harus terbuat dari bahan yang tahan dan tidak mudah rusak
- 3) Tempat sampah terdiri dari bak untuk sampah organik dan nonorganik.
- 4) Tempat sampah diletakkan tepat di tepi jalur pedestrian sehingga mudah dijangkau

### Hasil Desain :



## Rambu dan Marka

### Kriteria Khusus :

- 1) Rambu/tanda harus dapat memenuhi semua yang dibutuhkan oleh koridor
- 2) Rambu/tanda bersifat informatif dan dapat dipahami dengan mudah oleh para pengguna jalan.
- 3) Rambu/tanda dapat mengurangi jumlah akan kecelakaan yang ada di koridor

**Konsep :** Rambu-rambu/tanda yang informatif dan terletak di tempat yang strategis dan semestinya, diwujudkan dengan cara :

- 1) Tanda adanya pertigaan dan lampu kuning diletakkan di setiap perpotongan jalan
- 2) Lampu kuning juga diletakkan di setiap *zebra cross*.
- 3) *Zebra cross* disediakan di tempat-tempat yang intensitas menyeberangnya tinggi, yaitu di depan Mall Living World , di depan Pasar Cik Puan, di depan SMP Tri Bakti, dan di setiap perpotongan jalan

### Hasil Desain :



Lampu Lalu Lintas



Rambu Jalur Disabilitas



Rambu Jalur Sepeda

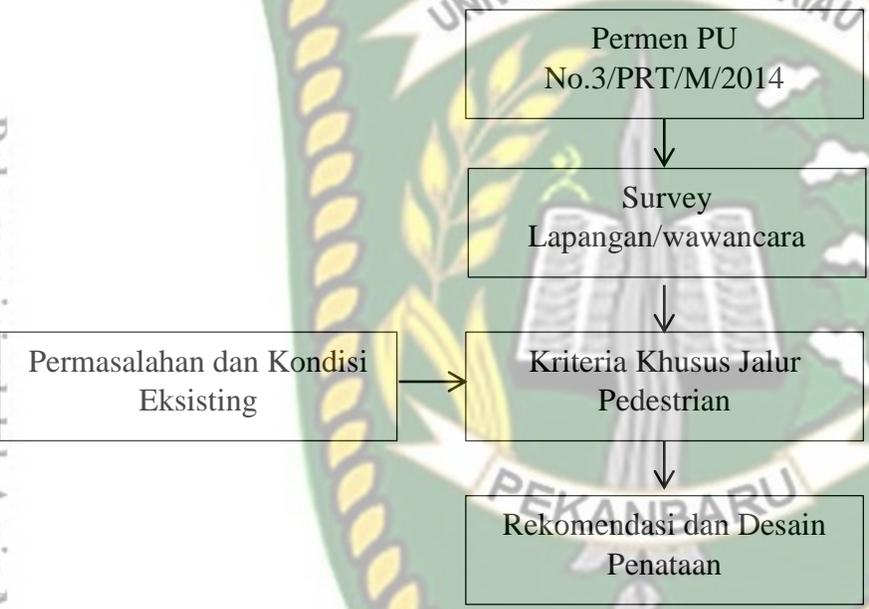


Rambu Jalur Sepeda

### 5.3 Penerapan Konsep *Livable Street* Dalam Penataan Jalur Pedestrian Jalan

#### Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru

Penerapan konsep *Livable Street* dalam penataan jalur pedestrian di jalan Tuanku Tambusai berdasarkan hasil analisis dan survey lapangan yang sudah dilakukan dapat dilihat dari bagan berikut proses penerapan rekomendasi dalam penataan jalur pedestrian di Jalan Tuanku Tambusai Pekanbaru dengan model *Livable Street*.



Dari bagan diatas dapat dilihat proses analisis hingga memperoleh desain penataan dari jalur pedestrian di Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru dimana dalam penelitian ini studi kasus penelitian dibagi menjadi 3 segmen yaitu :

Segmen 1 : Simpang Jalan Nangka – Jalan Paus

Segmen 2 : Simpang Jalan Paus – Jalan Todak

Segmen 3 : Simpang Jalan Todak – Simpang SKA

Dari proses survey di lapangan maka diidentifikasi permasalahan dan kondisi eksisting di setiap segmen nya yg memiliki permasalahan secara umum yaitu jalur pedestrian yang kurang baik bagi pengguna jalan permasalahan secara umum terjadi pada : kurangnya fasilitas jalur pedestrian, jalur pedestrian yang beralih fungsi menjadi lahan parkir hingga *Loading Dock* atau tempat bongkar muat bagi toko ataupun ruko yang ada di Jalan Tuanku Tambusai.

### **1. Penerepan Konsep Dalam Penataan Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Segmen – I**

Penerapan konsep merupakan rekomendasi berdasarkan hasil analisis dan survey lapangan terkait dengan identifikasi jalur pedestrian yang ada di Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru, dari survey lapangan diidentifikasi bahwa Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru pada segmen – I pada penelitian ini dari Simpang Jalan Nangka- Jalan Paus, kondisi eksisting jalur pedestrian masih kurang baik dan perlu dilakukan perbaikan guna meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan jalur pedestrian. Dari hasil analisis dan observasi di lapangan diketahui bahwa sisi kiri atau barat jalan tuanku tambusai terdapat beberapa titik yang tidak memiliki luas lahan untuk dijadikan jalur pedestrian jalan dengan kata lain sempadan bangunan sangat dekat dengan jalan raya dalam hal ini bisa dilakukan dengan jalur pedestrian *Portico* yaitu jalur pedestrian yang memanfaatkan teras ataupun sebagian lahan depan toko. Dapat dilihat pada gambar di bawah ini penerapan konsep *Livable Street* pada Segmen – I jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.



**Gambar 5.9 Arahan Penataan Jalur Hijau Segmen I**

*Sumber : Analisis Data, Observasi Lapangan, 2022*

Dari gambar diatas dapat dilihat bahwa hasil rekomendasi penerapan penataan jalur pedestrian dilakukan berdasarkan hasil analisis, observasi lapangan yang mengacu pada Permen PU No.3/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di Perkotaan. dalam penelitian ini berdasarkan hasil analisis dan observasi lapangan diidentifikasi bahwa terdapat beberapa titik jalur pedestrian yang tidak tersedianya jalur pedestrian dalam hal ini pejalan kaki menggunakan lahan ataupun teras toko sebagai sarana unuk pejalan kaki melewati jalan Tuanku Tambusai akan tetapi dari hasil observasi lapangan diketahui tidak sedikit juga lahan pejalan kaki beralih fungsi menjadi tempat PKL dan lahan parkir liar sehingga memaksa pejalan kaki untuk menggunakan badan jalan sebagai tempat pejalan kaki, hal ini dapat membahayakan pengguna jalan maupun pejalan kaki itu sendiri, diharapkan dari rekomendasi penataan berikut dapat

memberikan kenyamanan dan keamanan bagi Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

## **2. Penerapan Konsep Dalam Penataan Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Segmen – II**

Penerapan konsep merupakan rekomendasi berdasarkan hasil analisis dan survey lapangan terkait dengan identifikasi jalur pedestrian yang ada ada Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru, dari survey lapangan diidentifikasi bahwa Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru pada segmen – II pada penelitian ini dari Simpang Jalan Paus – Jalan Todak yang menjadi wilayah studi kasus segmen II. Dari hasil analisis dan observasi lapangan diidentifikasi bahwa jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai wilayah Segmen II memiliki luas lahan yang cukup untuk dijadikan jalur pedestrian akan tetapi dari hasil observasi lapangan diketahui bahwa kondisi eksisting jalur pedestrian masih kurang baik dan belum mampu memenuhi akan kebutuhan pejalan kaki mulai dari aktifitas pejalan kaki maupun aktifitas lainnya seperti tempat beristirahat, bermain, bersosial dan lainnya. Dari hasil analisis diketahui bahwa penggunaan lahan pada Segmen II cukup beragam dimana pada segmen II terdapat Pusat Pendidikan, Kesehatan, Perdagangan dan jasa serta rumah ibadah. Maka dari itu diperlukannya fasilitas pedestrian yang lebih baik guna mencukupi kebutuhan pejalan kaki sehingga terciptanya jalan yang *Livable Street*. dapat dilihat dari gambar berikut penerapan konsep penataan jalur pedestrian Segmen II Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.



**Gambar 5.10 Arahan Penataan Jalur Hijau Segmen II**

*Sumber : Analisis Data, Observasi Lapangan, 2022*

Dari gambar diatas dapat dilihat bahwa hasil rekomendasi penerapan penataan jalur pedestrian dilakukan berdasarkan hasil analisis, observasi lapangan yang mengacu pada Permen PU No.3/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di Perkotaan. berdasarkan hasil analisis dan observasi lapangan diidentifikasi bahwa jalur pedestrian pada segmen II tidak memiliki masalah pada lahan seperti halnya segmen I hal ini akan lebih baik jika segmen II dilakukan perbaikan jalur pedestrian serta menyediakan kelengkapan segmen jalur pedestrian berdasarkan yang sudah tertuang pada Permen PU No.3/PRT/M/2014 diharapkan dengan adanya rekomendasi penataan jalur pedestrian meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan jalur pedestrian dan menjadikan jalur jalan Tuanku Tambusai menjadi jalan yang layak dan baik bagi pengguna jalan maupun pejalan kaki.

### 3. Penerepan Konsep Dalam Penataan Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Segmen – III

Penerapan konsep merupakan rekomendasi berdasarkan hasil analisis dan survey lapangan terkait dengan identifikasi jalur pedestrian yang ada di Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru, dari survey lapangan diidentifikasi bahwa Jalur Pedestrian Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru pada segmen – III yang meliputi dari Simpang Jalan Todak – Simpang SKA memiliki kualitas yg cukup baik dibandingkan 2 segmen sebelumnya yang sudah dibahas, akan tetapi diperlukan perbaikan pada jalur pedestrian segmen ini hal ini berdasarkan hasil observasi lapangan yang ditemui banyaknya jalur pedestrian yang berlubang hingga sampah yang berserakan, dari observasi lapangan diketahui masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian adalah masyarakat yang sedang menunggu bus di halte hingga masyarakat yang sedang berada di pusat perbelanjaan atau Mall yang ada dan ingin berpindah ke lokasi yang lainnya, guna menciptakan jalur pedestrian yang lebih baik dan *Livable* bagi pejalan maka dapat dilihat pada gambar berikut arahan maupun rekomendasi penataan bagi jalur pedestrian yang ada di jalan Tuanku Tambusai khususnya pada segmen III .



**Gambar 5.11 Arahana Penataan Jalur Hijau Segmen III**

*Sumber : Analisis Data, Observasi Lapangan, 2022*

Dari gambar diatas dapat dilihat rekomendasi penataan jalur pedestrian yang berada pada jalan Tuanku Tambusai pada segmen III dimana dari observasi lapangan diketahui bahwa jalur pedestrian pada segmen ini yang cukup sering digunakan oleh pejalan kaki hal ini disebabkan oleh adanya pusat perbelanjaan pada segmen ini dan beberapa pusat pendidikan, maka dari itu jalur pedestrian cukup sering digunakan oleh para pejalan kaki akan tetapi terdapat beberapa permasalahan seperti kurangnya fasilitas pendukung jalur pedestrian seperti *Street Furniture* : bangku, tempat sampah dan pagar pengaman, dalam mewujudkan jalur pedestrian yang lebih baik dan memberikan keamaan serta kenyamanan bagi pejalan kaki adapun rekomendasi penataan berdasarkan hasil dari observasi lapangan serta analisis yang mengacu pada Permen PU No.3/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di Perkotaan.

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Dari tujuan penelitian yang telah dirumuskan guna mewujudkan Penataan Ruang Jalan Tuanku Tambusai dengan model *Livable Street* sehingga dalam perencanaan serta implementasinya bisa menjadi ruas jalan yang berhasil perencanaannya baik, adapun beberapa kesimpulan yang dapat diambil adalah :

1. Kondisi jalur pedestrian pada koridor jalan Tuanku Tambusai memiliki kondisi yang kurang baik bagi pejalan kaki, hal ini mengakibatkan rendahnya minat masyarakat untuk memanfaatkan dan menggunakan jalur pedestrian yang ada adapun permasalahan yang dijumpai pada kondisi eksisting adalah PKL yang menggunakan jalur pedestrian sebagai tempat berdagang, parkir liar, hingga kondisi fisik jalur pedestrian yang kurang baik dan minimnya fasilitas atau elemen pendukung bagi jalur pedestrian guna memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki berdasarkan standar Permen PU No.3/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan.
2. Adapun penentuan kriteria khusus berdasarkan tinjauan dari Permen PU No.3/PRT/M/2014, observasi lapangan serta persepsi masyarakat dalam menggunakan jalur pedestrian yang ada, diketahui bahwa setiap indikator dan segmen yang sudah ditentukan pada jalur pedestrian diidentifikasi bahwa secara umum kondisi pedestrian memiliki permasalahan dan kondisi fisik yang hampir sama maka dari itu secara umum penentuan kriteria khusus

dalam penataan jalur pedestrian juga sama akan tetapi pada panataan dan pemenuhan fasilitas jalur pedestrian sedikit berbeda hal ini didasari oleh letak dan penggunaan lahan di sekitar jalur pedestrian seperti contohnya pada jalur pedestrian di sekitar Mall Living World dan Pasar tentunya akan digunakan oleh banyak orang nantinya, hal ini harus didukung oleh tersedianya jalur pedestrian yang baik dan kelengkapan elemen pendukung seperti *Street furniture*.

3. Pengimplementasian desain penataan jalur pedestrian berdasarkan hasil analisis dan observasi lapangan pada jalur pedestrian Jalan Tuanku Tambusai merupakan hasil saran dari peneliti hal ini didasari oleh kurang baiknya jalur pedestrian yang ada bagi pejalan kaki dan mengingat jalan Tuanku Tambusai berada pada Wilayah Pengembangan (WP- I) Kota Pekanbaru, hal ini tentunya bisa lebih menjadi perhatian bagi pemerintah dan stake holder terkait.

## 6.2 Saran

1. Diperlukannya penambahan hingga perbaikan jalur pedestrian dan elemen pendukung (*Street Furniture*) pada jalur pedestrian jalan Tuanku Tambusai setelah dilakukan analisis dan observasi lapangan pada jalur jalan Tuanku Tambusai harus lebih mendapat perhatian pemerintah terhadap kondisi jalur pedestrian baik penambahan dan perbaikan yaitu perbaikan jalur pedestrian berupa semenisasi yang lebih baik agar tidak mengalami kerusakan dalam waktu dekat, penanaman pohon yang lebih teratur guna sebagai peneduh di setiap jalur pedestrian. Penambahan dan perbaikan halte agar

pejalan kaki dan masyarakat yang menggunakan lebih nyaman, penambahan lampu penerangan bagi pejalan kaki, penertiban PKL dan parkir liar di sepanjang jalur pedestrian, pelebaran jalur pedestrian yang masih sempit, penambahan tempat pembuangan sampah di setiap jalur pedestrian, penambahan rambu dan marka bagi pengguna jalur pedestrian, penambahan tempat duduk dan jalur hijau agar menjadi kenyamanan bagi para pejalan kaki, menjaga kebersihan di sepanjang jalur pedestrian agar menjadi contoh bagi masyarakat dan pejalan kaki untuk lebih memperhatikan kondisi fasilitas dan keadaan jalur pedestrian.

2. Perlunya perhatian lebih dari Pemerintah setempat terkait penertiban dan teguran untuk PKL, tukang parkir dan pedagang lainnya yang memanfaatkan jalur pedestrian yang mengganggu aktivitas pejalan kaki saat melewati jalur pedestrian.



## DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini Niniek. 2009. *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora.
- Aulia Dwira Nirfalini. 2018. *Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Aktivitas Pengguna Koridor Pada Koridor Sei Rampah*. Jurnal Teknik Arsitektur. Universitas Sumatera. Medan
- Bishop, K. R (1989: *Designing Urban Corridors*. American Planning Association, Chicago
- Dermawan, E (2003). *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota Semarang*, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Flositz, Jeffrey T. 2010. *Livable Street: Establishing Social Place Through a Walkable Intervention*". Graduate theses and dissertation. ([Http://scholarcommons.usf.edu/etd/3432](http://scholarcommons.usf.edu/etd/3432))
- Krier, R. 1984. *Urban Space*. London: Academy Edition
- Lusher, Lindsay, et all. (2008). *Streetscape strategy and guidelines*
- Moughtin, Cliff. 1992. *Urban Design : Method and Techniques*. Architectural Press: Oxford
- Moughtin, Cliff. 1999. *Urban Design : Method and Techniques*. Architectural Press : Oxford
- Moughtin, Cliff. 2005. *Urban Design : Green Dimensions*. Architectural Press : Oxford
- Mirsa, Rinaldi. 2012. *Elemen Tata Ruang Kota*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Natalivan, 2003. *Kriteria-kriteria dalam perancangan fasilitas pedestrian*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009. *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum.*

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014. *Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.*

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru Tahun 2014 – 2034

Rice, Louis. (2009). *Urban Design Toolkit Third Edition.* Ministry for the Environment. Wellington. New Zealand

Sugiyono. 2010 . *Belajar Analisis Data Sampel.* Bandung: Alfabeta

Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif dan R & D.* Alfabeta : Bandung

Shirvani, H. 1985. *The Urban Design Process.* New York: Van Nostrand Reinhold Company

Tjora, Aksel, and Scambler, Graham. 2014. *Café Society.* Basingstoke: Palgrave Macmillan

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Pasal 8 ayat 1

Walters, David, and Luise Brown, Linda. 2004. *Design First : Design-Based Planning For Communities.* Architectural Press : Oxford

## Jurnal dan Skripsi

Bambang Soemardiono dan Muhammad Faqih, 2018. *The Arrangement of Relegious Tourism Corridor in Sekumpul Martapura Based On Liveble Street*. (Jurnal) *Jurnal of Scientific and Research Publication* Vol 8)

Muhammad Sofwan, Mira Hafizah. 2020. *Evaluation Study Of Walkability Index In Central Business District (CBD) Area, Pekanbaru City*. *Journal of Geoscience*, Vol 5 No 3

Nicolaus Nino Ardhiansyah. 2012, *Peningkatan Kualitas Ruang Jalan Pada Fungsi Komersial Di Kawasan Candi Borobudur*, Yogyakarta

Siti Nur Jannah, 2012. *Gaya hidup komunitas dan ekspresi spasial Di ruang jalan*, Jakarta.

Stivani Ayuning Suwarlan. 2020. *Identifikasi Jalur Pedestrian Panglima Besar Sudirman Nganjuk Sebagai Koridor Yang Livable*. Nganjuk

Thesya Yulanda. 2015. *Analisa Ruang Jalan dengan Konsep Livable Street (Studi Kasus Jalan Jamin Ginting)*, Medan

Vinca Yuliana, 2013 *Penataan ruang jalan di kawasan ampel dengan konsep livable street, koridor Jalan Nyamplungan dan Pegirian*, Surabaya, Skripsi

Yustina. 2017. *Kondisi Livabilitas Koridor Jalan Studi Kasus: Koridor Jalan Selokan Mataram Pada Penggal Jalan Affandi Sampai Jalan Seturan Raya*, Yogyakarta.