

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Ruang Kota (*Urban Space*)

Dalam arsitektur, tidak hanya membayangkan sebuah bangunan sebagai massa padat tetapi juga sebagai ruang-ruang yang dibentuk oleh peletakkan dari bangunan-bangunan yang ada. Ruang pada dasarnya terbentuk karena adanya hubungan antara objek dan manusia yang melihatnya, sebagai salah satu kesatuan bentuk yang terbatas maupun tidak terbatas. Ruang kota sebagai salah satu bagian kota, adalah ruang yang terbentuk akibat penataan jalinan elemen-elemen konkrit kota seperti bangunan, vegetasi, jalan dan sebagainya (Spreiregen, 1965), terbagi atas dua jenis umum:

1. *Formal/Urban Space*, merupakan *space* yang terbentuk oleh muka bangunan/lantai kota
2. *Natural/open Space*, merupakan ruang terbuka yang terbentuk secara alami atau lapangan terbuka yang dibiarkan keasliannya.

Urban space sebagaimana ruang dalam arsitektur dapat berdiri sendiri dan tidak berhubungan dengan ruang di dekatnya dan dimaksudkan untuk memperlihatkan linkage yang menonjolkan bangunan dalam suatu ruang atau menunjukkan sirkulasi utama (Spreiregen, 1969 dalam Pangardjito, 1999).

Urban Space terbentuk dari dinding/*façade* bangunan dan lantai kota yang pada dasarnya dibedakan oleh karakteristik yang menonjol seperti kualitas yang melingkupi, kualitas pengelolaan rinci dan aktivitas yang berlangsung di dalamnya.

Ruang kota adalah ruang-ruang geometris yang dibatasi oleh elevasi-elevasi : sebuah ruang luar yang terbuka, bebas halangan sehingga memungkinkan pengaliran segala macam pergerakan dan bersifat publik.

Menurut Schulz (dalam Mulyandari, 2011), ruang ini pada dasarnya terdiri dari dua macam bentuk yaitu jalan (*street*) dan lapangan (*square*). *Square* merupakan ruang terbuka yang bersifat statis seperti alun-alun, lapangan bermain dan taman kota yang biasanya bersifat memusat dan berorientasi ke dalam. Sedangkan *street* merupakan ruang terbuka kota yang bersifat dinamis seperti

jalan raya, jalur pejalan kaki dan jalur setapak yang biasanya bersifat linear dan berorientasi kedua ujungnya. Ruang terbuka publik (*public open space*) di perkotaan dapat dipahami sebagai bagian dari ruang kota (*urban space*) yang dimanfaatkan oleh warga kota secara tidak terkecuali untuk berinteraksi dan berkomunikasi.

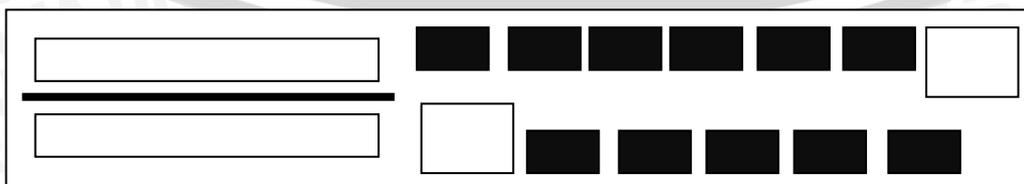
Suatu lingkungan merupakan hubungan saling ketergantungan yang menerus antara elemen-elemen fisik dan manusia yang ada di dalamnya, hubungan ini berjalan rapi dan memiliki pola. Hubungan ini dalam lingkungan fisik membentuk *spasial* (ruang), yang merupakan bagian yang paling mendasar dimana manusia akan saling dihubungkan di dalam ruang dan oleh ruang.

Keragaman jenis pemanfaatan ruang kota bergantung pada fungsi kota tersebut dalam lingkup wilayah yang lebih luas. Dalam struktur tata ruang kota yang paling berpengaruh adalah prasarana transportasi, yakni jaringan jalan (jalur sirkulasi). Dalam perencanaan tata ruang kota, pengembangan jaringan jalan tidak dapat dilepaskan dari pola pemanfaatan ruang yang ada.

Ruang jalan di seputar Alun-alun Kota Pasuruan ini merupakan ruang kota yang berupa *street* karena bersifat linear dan dinamis, pemanfaatan ruangnya digunakan oleh warga kota untuk beraktivitas dan bersosialisasi. *Street* yang dimaksud adalah berupa jalan yang digunakan sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki maupun jalan raya. Jaringan jalan ini dapat menjadi faktor yang mendorong perkembangan kegiatan masyarakat, dan sebaliknya pengembangan dari suatu kegiatan memerlukan dukungan dari pengembangan jaringan jalan yang ada.

2.2 Ruang Koridor Jalan

Koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang (Zahnd, 1999).



Gambar 2.1 Bentuk koridor
 Sumber: Zahnd, 1999

Koridor adalah salah satu bentuk dari *urban open space* yang berbentuk memanjang dan mempunyai batas di sisi-sisinya, misalnya jalan, sungai, dan pedestrian.

Karakteristik geometri dari koridor dan jalan adalah sama, perbedaannya hanya pada dimensi dinding yang membatasi karakteristik pola fungsi dan sirkulasinya (Krier,1979).

Koridor jalan menciptakan suatu *linkage* karena koridor merupakan jalur/jalan yang dapat menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Koridor akan dibatasi oleh dinding koridor yang bisa berupa tanaman pembatas, pagar, dinding, atau ketinggian lantai koridor dengan kanan dan kirinya.

Ruang dinamis atau ruang koridor/jalan berfungsi sebagai tempat untuk pergerakan (sirkulasi) dan parkir yang memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan yaitu kelangsungan aktivitas komersial dan pengaruh visual yang kuat terhadap struktur dan bentuk fisik kota.

Menurut Jacobs (1965), ruang publik utama adalah koridor jalan dan jalur-jalur pejalan kakinya. Jacobs menekankan bahwa kehidupan di koridor jalan yang baik jika jalan koridor tersebut bersifat *self regulating*, yakni kualitas fisik dan sosial terjaga akibat dari kombinasi kontrol sosial warga, perancangan fisik yang baik dan tata guna lahan yang mendukung terjadinya interaksi dan ekspresi sosial.

Koridor adalah bagian dari fragmen sebuah kota, sedangkan fragmen kota tersebut terbentuk dari unsur yang membentuk kota. Adapun unsur-unsur yang membentuk koridor antara lain (Yoga, 2004):

1. Pola massa dalam koridor

Menurut Roger Trancik (dalam Yoga, 2004) bahwa pola massa dalam sebuah koridor adalah suatu *figure ground* yang merupakan pola antara massa yang membentuk dinding koridor dengan ruang terbuka yang mengorganisasi massa tersebut. *Figure ground* dapat membantu dalam mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola ruang, selain itu dapat membantu juga dalam masalah keteraturan massa pembentuk dinding koridor.

2. Bentuk dan tatanan massa bangunan,

Bentuk dan tatanan massa bangunan lebih ditekankan pada ketinggian bangunan yang berada dalam koridor, dalam konteks kawasan ketinggian dari

berbagai bangunan dalam sebuah koridor akan membentuk suatu *skyline*, selain itu bentuk dan massa bangunan akan mempengaruhi kondisi angin dan pengontrolan terhadap cahaya pada jalan-jalan atau ruang-ruang terbuka yang berada di bawahnya.

3. *Linkage* dalam koridor

Hubungan sebuah tempat dengan tempat yang lain dari berbagai aspek sebuah *generator* dalam koridor yang memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan manusia dari tempat yang satu ke tempat yang lain dalam sebuah koridor.

Dalam hal ini, lokasi penelitian merupakan ruang koridor/jalan yang berfungsi sebagai tempat untuk pergerakan (sirkulasi) dan tempat untuk parkir. Ke empat ruang koridor yang menjadi fokus penelitian ini terbentuk dengan adanya bangunan pertokoan serta dinding pagar dan deretan pepohonan dari Alun-alun kota, yang secara visual membentuk suatu ruang, yang membedakan koridor satu dengan koridor yang lain di seputar Alun-alun adalah aktivitas dan sirkulasinya.

2.3 Elemen-elemen *Urban Design* (Perancangan Kota)

Urban Design menurut Hamid Shirvani (1985), *urban design* merupakan bagian dari proses perencanaan dalam bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik dan spatial suatu lingkungan.

Wujud fisik dan kegiatan harus saling melengkapi. Saling ketergantungan antar ruang dan penggunaannya merupakan aspek yang penting dalam perancangan kota (Shirvani, 1985).

Adapun aspek-aspek dalam suatu pembentukan ruang kota di atas melihat pada elemen-elemen fisik *urban design* menurut Hamid Shirvani (1985) :

1. Tata Guna Lahan (*Land Use*)
2. Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)
3. Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)
4. Ruang Terbuka (*Open Space*)
5. Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)
6. Penanda (*Signage*)
7. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)
8. Konservasi (*Conservation*)

Dari ke-8 elemen perancangan kota ini hanya 3 elemen perancangan kota yang akan dikaji, antara lain Sirkulasi dan Parkir, Jalur Pejalan Kaki, serta *Activity Support* sebagai elemen-elemen yang mempengaruhi dan berkaitan dengan pemanfaatan ruang. Elemen-elemen tersebut dipilih karena saling berkaitan dalam fungsinya untuk membentuk ruang yang akan dijelaskan lebih rinci pada subbab selanjutnya.

2.3.1 Sirkulasi dan Parkir

A. Sirkulasi

Sirkulasi adalah sarana penghubung vital yang menghubungkan berbagai kegiatan elemen dan penggunaan di atas lahan dan merupakan salah satu aspek yang kuat dalam membentuk struktur lingkungan perkotaan.

Pengertian lain sirkulasi merupakan elemen perancangan kota yang dapat memberikan kekuatan penting bagi sebuah lingkungan perkotaan. Sirkulasi dapat berupa bentuk, hubungan atau suatu pola yang dapat mengontrol aktivitas kawasan, seperti aktivitas jalan raya, pedestrian, sistem transportasi, dan pergerakan dari pusat-pusat kegiatan (Shirvani, 1985). Di lain sisi, Ching (1979) mengatakan bahwa sirkulasi atau gerak terusan ruang dapat diartikan sebagai tali yang terlihat menghubungkan satu deretan ruang-ruang dalam atau ruang-ruang luar. Sistem sirkulasi erat kaitannya dengan penempatan aktivitas dan penggunaan lahan yang merupakan pergerakan antar ruang. Sirkulasi merupakan pergerakan orang-orang atau benda melalui suatu pengaturan urutan pergerakan yang dapat mendorong perjalanan untuk berlanjut, dipercepat, diperlambat atau berhenti.

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006).

Jalan seharusnya merupakan tempat untuk merasakan apa yang ada di dalamnya dan bukan hanya untuk bergerak melewatinya. Pada saat ini jalan tidak hanya dipakai sebagai jalur lintas untuk menuju suatu tempat, tetapi jalan juga seringkali digunakan sebagai tempat bertemu antar sesama pengguna jalan. Sehingga dapat dikatakan bahwa jalan merupakan salah satu bentuk *public space*

yang penting, bahkan sebuah kota akan terlihat menarik jika jalannya terlihat menarik.

Menurut Shirvani (1985) ada tiga prinsip utama dalam menangani sirkulasi, yaitu:

1. Jalan seharusnya didesain menjadi ruang terbuka yang memiliki pemandangan baik antara lain:
 - a. Bersih dan elemen lansekap yang menarik.
 - b. Persyaratan ketinggian dan garis sempadan bangunan yang berdekatan dengan jalan.
 - c. Pengaturan parkir di pinggir jalan dan tanaman yang berfungsi sebagai penyekat jalan.
 - d. Meningkatkan lingkungan alami yang terlihat dari jalan.
2. Jalan harus dapat memberi petunjuk orientasi bagi para pengendara dan dapat menciptakan lingkungan yang dapat dibaca. Lebih khusus lagi yaitu:
 - a. Menciptakan bentuk lansekap untuk meningkatkan kualitas lingkungan kawasan sepanjang jalan tersebut.
 - b. Mendirikan perabot jalan yang berfungsi pada siang dan malam hari dengan hiasan lampu yang mendukung suasana jalan.
 - c. Perencanaan umum jalan dengan pemandangan kota (*vistas*) dan beberapa visual menarik yang dapat berperan sebagai tetenger (*landmark*).
 - d. Pembedaan susunan dan jalan-jalan penting dengan memberikan perabot jalan (*streetscaping*), trotoar, maju mundurnya batas bangunan (*setback*), penggunaan lahan yang cocok dan sebagainya.
3. Sektor publik dan swasta merupakan partner untuk mencapai tujuan tersebut di atas. Beberapa kecenderungan tujuan dalam perencanaan transportasi meliputi:
 - a. Meningkatkan mobilitas di Kawasan Pusat Bisnis (*Central Business Districts*).
 - b. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
 - c. Mendorong penggunaan transportasi umum.
 - d. Meningkatkan kemudahan pencapaian ke Kawasan Pusat Bisnis.

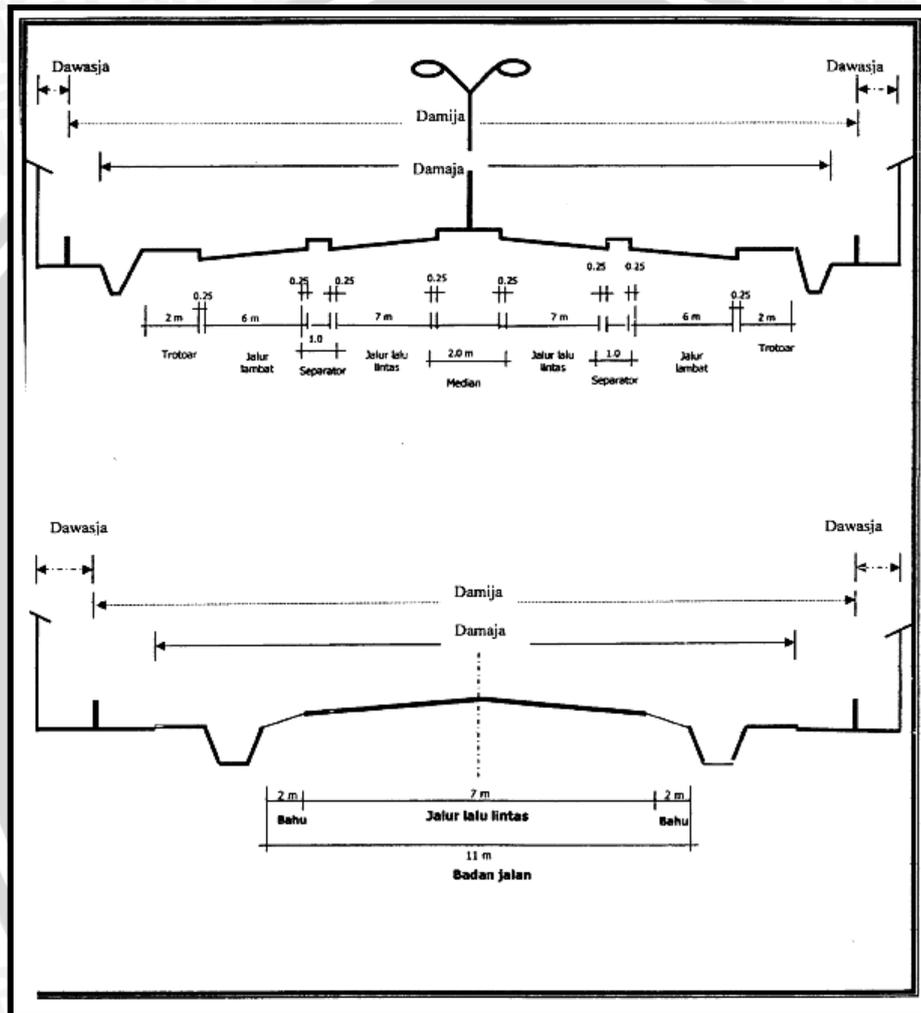
Menurut Undang-undang nomor 38 tahun 2004 tentang fungsi jalan dikategorikan sebagai berikut :

1. Jalan arteri
2. Jalan kolektor
3. Jalan lokal
4. Jalan lingkungan

Dalam penelitian ini Koridor Jalan Wachid Hasyim yang merupakan lingkup penelitian adalah jalan arteri sekunder, penjelasan tentang jalan arteri sekunder sebagai berikut :

1. Jalan arteri sekunder menghubungkan :
 - a. Kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu.
 - b. Antar kawasan sekunder kesatu.
 - c. Kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
 - d. Jalan arteri/kolektor primer dengan kawasan sekunder kesatu.
2. Jalan arteri sekunder dirancang berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) km per jam.
3. Lebar badan jalan tidak kurang dari 11 (sebelas) meter.
4. Lalu lintas cepat pada jalan arteri sekunder tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
5. Akses langsung dibatasi tidak boleh lebih pendek dari 250 meter.
6. Kendaraan angkutan barang ringan dan bus untuk pelayanan kota dapat diizinkan melalui jalan ini.
7. Persimpangan pada jalan arteri sekunder diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintasnya.
8. Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
9. Lokasi berhenti dan parkir pada badan jalan sangat dibatasi dan seharusnya tidak diizinkan pada jam sibuk.
10. Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup seperti rambu, marka, lampu pengatur lalu lintas, lampu jalan dan lain-lain.
11. Besarnya lala lintas harian rata-rata pada umumnya paling besar dari sistem sekunder yang lain.

12. Dianjurkan tersedianya Jalur Khusus yang dapat digunakan untuk sepeda dan kendaraan lambat lainnya.
13. Jarak selang dengan kelas jalan yang sejenis lebih besar dari jarak selang dengan kelas jalan yang lebih rendah.

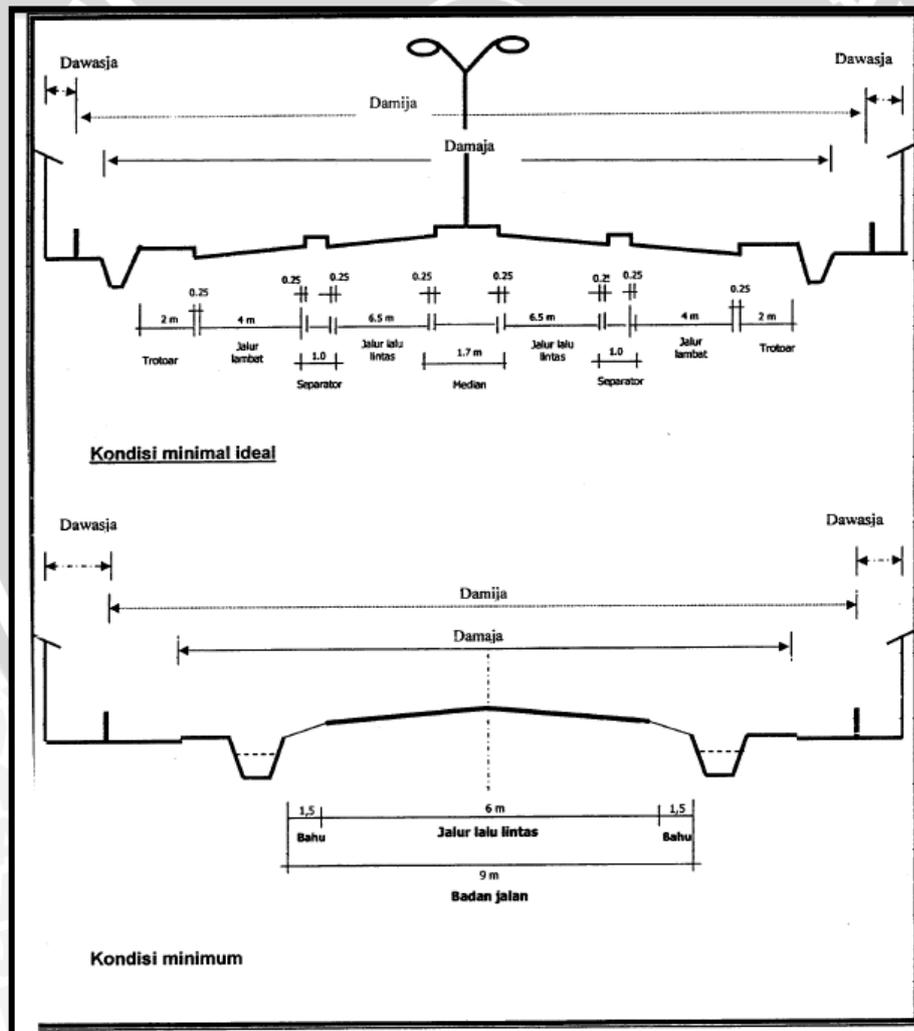


Gambar 2.2 Tipikal penampang melintang jalan arteri sekunder
(Sumber: Pedoman Konstruksi dan Bangunan, Pd T-18-2004 B)

Jalan sebagai ruang publik berkaitan erat dengan masalah hak bagi siapapun yang menggunakan jalan tersebut. Namun harus dipertimbangkan fungsi jalan itu sendiri. Penyediaan fasilitas untuk publik tidak hanya berada pada daerah milik jalan tetapi sampai pada lahan milik perseorangan di kanan kiri damija.

Sedangkan untuk Jalan Alun-alun Utara, Jalan Alun-alun Selatan dan Jalan Alun-alun Timur merupakan jalan kolektor sekunder. Penjelasan tentang Jalan Kolektor Sekunder, adalah

1. Jalan kolektor sekunder menghubungkan antar kawasan sekunder kedua, menghubungkan sekunder kedua sengan kawasan sekunder ketiga
2. Jalan kolektor sekunder dirancang berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam
3. Lebar badan jalan kolektor sekunder tidak kurang dari 9 (sembilan) meter
4. Kendaraan angkutan barang berat tidak diizinkan melalui fungsi jalan ini di daerah permukiman
5. Lokasi pada jalan dibatasi
6. Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup.



Gambar 2.3 Tipikal penampang melintang jalan kolektor sekunder
(Sumber: Pedoman Konstruksi dan Bangunan, Pd T-18-2004 B)

Berikut pengertian dari Damaja, Damija dan Dawasja menurut UU Nomor 38 Tahun 2004 :

1. Daerah manfaat jalan (damaja)

Suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, serta ambang pengamanannya. Badan jalan meliputi jalur lalu lintas, dengan atau tanpa jalur pemisah dan bahu jalan, termasuk jalur pejalan kaki. Ambang pengaman jalan terletak di bagian paling luar, dari daerah manfaat jalan, dan dimaksudkan untuk mengamankan bangunan jalan.

2. Daerah milik jalan (damiya)

Daerah milik jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang dikuasai oleh Pembina Jalan dengan hak tertentu. Biasanya pada jarak tiap 1 km dipasang patok DMJ berwarna kuning. Sejalur tanah tertentu diluar daerah manfaat Jalan tetapi di dalam Daerah Milik Jalan dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan keluasaan keamanan penggunaan jalan antara lain untuk keperluan pelebaran Daerah manfaat jalan di kemudian hari.

3. Daerah pengawasan jalan (dawasja)

Daerah Pengawasan jalan adalah sejalur tanah tertentu yang terletak di luar Milik Jalan, yang penggunaannya diawasi oleh Pembina jalan, dengan maksud agar tidak mengganggu pandangan pengemudi dan konsentrasi bangunan jalan, dalam hal tidak cukup luasnya Daerah Milik Jalan.

Ruang Koridor jalan di seputar Alun-alun kota Pasuruan terdapat deretan pertokoan atau disebut Jalan di Sepanjang Pertokoan (*Shopping Streets*) adalah jalan umum yang salah satu atau keduanya digunakan sebagai daerah aktivitas jual beli barang atau jasa dengan menggunakan bangunan berupa bangunan permanen ataupun non permanen sebagai sarana untuk mengadakan kegiatan jual beli (Nasir, dalam Widyasrini 2011).

Pengertian *shopping* adalah pusat/daerah pertokoan atau pusat berbelanja, sedangkan *street* atau jalan merupakan jalur yang mempunyai hirarki sebagai tempat lintasan serta pergerakan manusia dan kendaraan (Rubbenstein, dalam Widyasrini 2011).

B. Fasilitas Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya; namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang.

Menurut Shirvani (1985:24), elemen parkir mempunyai dua efek langsung terhadap kualitas lingkungan, yaitu :

1. Menghidupkan aktivitas komersial (dimana faktor parkir sangat penting)
2. Mempertajam benturan visual terhadap bentuk fisik kota

Menurut Shirvani (1985) beberapa cara dalam mengendalikan parkir, yaitu:

1. Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktivitas di sekitarnya. Mendukung kegiatan *street level* dan menambah kualitas visual lingkungan, akan lebih baik lagi jika pembangunannya diiringi dengan penegakan peraturan parkir yang resmi sebagai bagian perencanaan
2. Pendekatan program penggunaan berganda dalam arti memaksimalkan penggunaan tempat parkir dengan pelaku dan waktu yang berbeda secara simultan
3. Tempat parkir khusus, dimana suatu perusahaan atau instansi yang memiliki sejumlah besar karyawan dengan kendaraannya, membutuhkan area parkir tersendiri yang memadai
4. Tempat parkir di kawasan pinggir kota yang dibangun oleh swasta dan atau pemerintah.

Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu pada kegiatan komersial di daerah perkotaan dan mempunyai pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit memberi efek visual yang merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.

Dalam perencanaan untuk jaringan sirkulasi dan parkir harus selalu memperhatikan :

1. Jaringan jalan harus merupakan ruang terbuka yang mendukung citra kawasan dan aktivitas pada kawasan.
2. Jaringan jalan harus memberi orientasi pada penggunaan dan membuat lingkungan yang *legible*.
3. Kerjasama dari sektor kepemilikan dan privat dan publik dalam mewujudkan tujuan dari kawasan.

Fasilitas parkir ada yang berada di badan jalan (pinggir jalan) dan di luar badan jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan rencana umum tata ruang daerah, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, dan kemudahan bagi pengguna jasa. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh pemerintah, badan hukum negara atau warga negara. Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan.

Permasalahan yang timbul dengan adanya parkir di pinggir jalan adalah angka kecelakaan lalu-lintas tinggi, khususnya kecelakaan terhadap kendaraan yang keluar dari tempat parkir karena gangguan jarak pandang yang terbatas ataupun kecelakaan yang terjadi dengan pejalan kaki yang keluar dari balok kendaraan yang parkir tanpa memperhatikan situasi lalu lintas.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1996) pengertian fasilitas parkir badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan pinggir/tepi jalan. Fasilitas parkir pada badan jalan areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir, hanya pada kawasan parkir terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.

2.3.2 Pedestrian ways (Jalur Pejalan Kaki)

Pejalan kaki dalam berjalan dari satu tempat ke tempat yang lain membutuhkan suatu tempat yang dinamakan jalur *pedestrian* (*pedestrian ways*). Berikut ini yang termasuk kedalam jalur *pedestrian* yaitu jalan penyeberangan berupa *zebra cross*, jembatan penyeberangan di atas jalan raya dan jalan pejalan

kaki di bawah jalan raya. Dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatannya rendah, sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitar (*Rapoport, 1977 dalam Rukayah 2005:32*).

Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) dalam pengertian umum adalah merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan. Pemisahan sirkulasi pejalan kaki dengan sirkulasi kendaraan diperlukan untuk keselamatan pejalan kaki karena tergesernya pejalan kaki oleh kendaraan yang semakin meningkat jumlah dan kecepatannya.

Menurut Stephen Carr dan Rubbeinstein (dalam Darmawan, 2010) *Pedestrian ways* termasuk dalam salah satu tipe ruang terbuka publik yaitu termasuk dalam tipe *Pedestrian sisi jalan*, karena menurutnya Jalan (*Streets*) merupakan ruang terbuka yang digunakan sebagai prasarana transportasi.

Jalan (*Streets*) dibedakan menjadi :

1. *Pedestrian sisi jalan (Sidewalk Pedestrian)* merupakan Bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusun jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Letaknya berada di kiri dan kanan jalan.
2. *Mal Pedestrian (Pedestrian Mall)* adalah Suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengari asesori kota seperti pagar, tanaman, dan berlokasi di jalan utama pusat kota. Contoh : Harajuku depan stasiun TV NHK Jepang setiap hari Minggu pagi.
3. *Mal Transit (Transit Mall)* merupakan Pengembangan dari pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area.
4. *Jalur Lambat (Traffic Restricted Streets)* merupakan Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lamban, disamping dihiasi dengan tanaman sepanjang jalan tersebut atau jalur jalan sepanjang jalan utama yang khusus untuk pejalan kaki dan kendaraan yang tidak bermotor.

5. Gang Kecil (*Town Trail*) merupakan Gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan elemen kota lain. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan lebih dekat lagi. Contoh : kawasan wisata Brugess di Belgia atau kawasan Menara Kudus.

Dalam melakukan aktivitasnya, pejalan kaki membutuhkan suatu sarana berjalan kaki yang dikenal dengan sebutan jalur pejalan kaki atau jalur *pedestrian*. Jalur *pedestrian* ini menurut Shirvani (1985) adalah elemen yang esensial dalam *urban design*, dan bukan hanya menjadi bagian dari program beutifikasi. Lebih dari itu, jalur *pedestrian* menjadi suatu sistem kenyamanan dan elemen pendukung bagi efektivitas retail dan vitalitas ruang – ruang kota. Selanjutnya, dikatakan bahwa jalur *pedestrian* adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya berada di sepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Jalur pedestrian harus memiliki rasa aman dan nyaman terhadap pejalan kaki, keamanan disini dapat berupa batasan-batasan dengan jalan yang berupa peninggian trotoar, menggunakan pagar pohon, dan menggunakan street furniture. Selain merasa aman, mereka juga harus merasa nyaman dimana jalur pedestrian harus bersifat rekreatif karena hal tersebut sangat menunjang nyaman pejalan kaki saat menggunakan jalur pedestrian sebagai jalur mereka.

Menurut Hamid Shirvani (1985), dalam merencanakan sebuah jalur pedestrian menurut perlu mempertimbangkan adanya :

1. Keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan
2. Faktor keamanan, ruang yang cukup bagi pejalan kaki
3. Fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area pedestrian
4. Tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang.

Berjalan kaki masih merupakan cara bergerak yang paling sering bagi kebanyakan orang. Dengan demikian sistem jalur pedestrian merupakan penghubung penting yang menghubungkan aktivitas – aktivitas yang ada di kawasan suatu kota, elemen ini menjadi sebuah elemen penyusun (*structuring element*), seperti air, pergerakan pejalan kaki akan mengikuti jalur yang paling

mudah, menghindari halangan - halangan, jalan memintas atau terdorong oleh daya tarik visual, perubahan ketinggian, tekstur pergerakan. Namun demikian, tetap menuntut pencapaian yang aman.

Menurut Spreiregen (1965) menyebutkan bahwa pejalan kaki tetap merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan kecepatan rata - rata 3 – 4 km/jam serta daya jangkau yang sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik. Jarak 0,5 km merupakan jarak yang berjalan kaki yang paling nyaman, namun lebih dari itu orang akan memilih berjalan kaki (Unterman,1984).

Jalur pedestrian menurut bentuknya dibedakan menjadi sebagai berikut:

1. *Arcade* atau selasar, suatu jalur pejalan kaki yang beratap tanpa dinding pembatas di salah satu sisinya.
2. *Gallery*, berupa selasar yang lebar digunakan untuk kegiatan tertentu
3. Jalan pejalan kaki tidak terlindungi/ tidak beratap.

Menurut Wood (dalam Shirvani,1985), keseimbangan kepentingan *setting* dapat mengatur jalur *pedestrian*, apabila terjadi permasalahan perlu ditinjau dan dipertimbangkan: aktivitas yang mendukung sepanjang jalan berupa jalur untuk belanja, *street furniture*, vegetasi, *sign* dan lainnya.

Fungsi jalur *pedestrian*, dalam sistem jaringan jalur kendaraan (*vehicular system*) trotoar (*sidewalks*), difungsikan sebagai jalur khusus berjalan kaki. Jalur khusus yang terpisah dari badan jalan akan memberikan keamanan berjalan kaki dalam melakukan aktivitas dan melindunginya dari gangguan kendaraan. Menurut Untermann (1984) jalur *pedestrian* dapat berfungsi sebagai area rekreasi apabila dibuat dalam bentuk mall atau *plaza*, sehingga pejalan kaki bebas beraktivitas, aman dan nyaman. Menurut Shirvani, (1985), jalur pedestrian merupakan fasilitas ruang terbuka publik. Apabila jalur pedestrian berada di antara 2 titik pusat kegiatan, akan berfungsi sebagai ruang penghubung yang mendukung kegiatan kawasan (*activity support*).

Sirkulasi jalur pedestrian merupakan bentuk hubungan aktivitas kolektif kawasan, yang bertujuan untuk kesejahteraan, keamanan, kemudahan, kenyamanan dan keindahan. Pengembangan jalur *pedestrian* prioritas diarahkan terhadap kualitas visual. Dengan demikian jalur pedestrian perlu memperhatikan keindahan lingkungan.

Sedangkan bentuk fisik dan dimensi jalur pedestrian berbeda berdasarkan jenis jalan untuk ditinggali (*for living*), untuk belanja (*for shopping*), untuk berjalan (*for walking*), untuk bersantai (*for leisure*) atau untuk kombinasi aktivitas lainnya.

Kriteria Jalur Pejalan Kaki (Unterman, 1984) :

1. *Safety* (Keamanan)
2. *Convenience* (Menyenangkan)
3. *Comfort* (Kenyamanan)
4. *Attractiveness* (Menarik)

Dimensi lebar ruang yang dibutuhkan jalur pedestrian di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas dua orang minimal 150 cm, sedangkan jalur berkapasitas tiga orang minimal membutuhkan ruang 200 cm. Aktivitas pejalan kaki memiliki lingkup dan pergerakan yang lebih kompleks dari pada jenis transportasi lainnya terutama dikawasan perdagangan. Sehubungan hal tersebut, suatu jalur pedestrian harus berkualitas tinggi dan memberikan keleluasaan ruang gerak atau tempat luas, serta lingkungan yang bebas dari konflik dengan lalu lintas bagi aktivitas pejalan kaki. Keadaan tersebut akan menciptakan pergerakan yang lancar, kegiatan sosialisasi, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

2.3.3 Pendukung Kegiatan (*Activity Support*)

Dukungan aktivitas meliputi semua penggunaan dan kegiatan yang membantu memperkuat ruang-ruang umum diperkotaan, karena aktivitas dan ruang-ruang fisik selalu merupakan pelengkap satu sama lain. Bentuk, lokasi dan karakteristik sebuah daerah tertentu akan mengundang fungsi pemakaian dan aktivitas tertentu pula. Pada gilirannya, sebuah aktivitas cenderung mencari tempat yang paling mampu memenuhi syarat-syarat yang dibutuhkan demi berlangsungnya aktivitas tersebut. Saling ketergantungan antara ruang dan kegunaannya adalah elemen penting dalam perencanaan kota.

Pedagang Kaki Lima adalah salah satu elemen Aktifitas Penunjang yang didefinisikan sebagai elemen / potensi yang mendukung kegiatan tertentu, lebih lanjut lagi dikatakan oleh Shirvani bahwa Aktifitas Penunjang adalah suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada dikawasan pusat kota yang memiliki kosentrasi pelayanan cukup besar.

Dari segi bentuk, Aktifitas Penunjang dapat dibagi dua, yaitu :

1. Aktifitas Penunjang diruang terbuka dapat berupa pedestrian-*activity*, taman rekreasi, taman kota, kawasan pedagang kaki lima, kawasan penjual barang-barang seni dan lain sebagainya.
2. Aktifitas Penunjang diruang tertutup / bangunan, dapat berupa pertokoan eceran, departement store, perpustakaan umum dan lain sebagainya.

Menurut Hariyono (2007) keberadaan fasilitas publik di suatu kawasan yang bersifat ekonomi-komersial biasanya akan diikuti oleh kegiatan lain yang bersifat formal maupun informal. Sethuraman (dalam Hariyono, 2007 : 109) mengatakan, sektor informal biasanya digunakan untuk menunjukkan sejumlah kegiatan ekonomi yang berskala kecil. Di negara yang sedang berkembang sektor informal dianggap sebagai manifestasi dari satu pertumbuhan kesempatan kerja. Fenomena sektor informal merupakan fenomena yang sangat umum terjadi di negara-negara berkembang.

Bentuk sektor informal dapat diklasifikasikan antara sektor informal legal yang biasanya menempati lokasi yang ditentukan oleh pemerintah daerah setempat dan dibuka secara kontinu, dengan sektor informal illegal yang menempati tempat usaha yang tidak ditentukan oleh pemerintah daerah setempat sebagai sektor informal (Hariyono, 2007: 111).

Pedagang Kaki Lima (Sektor Informal) adalah mereka yang melakukan kegiatan usaha dagang perorangan atau kelompok yang dalam menjalankan usahanya menggunakan tempat-tempat fasilitas umum, seperti terotoar, pingir-pingir jalan umum, dan lain sebagainya. Pedagang yang menjalankan kegiatan usahanya dalam jangka tertentu dengan menggunakan sarana atau perlengkapan yang mudah dipindahkan, dibongkar pasang dan mempergunakan lahan fasilitas umum sebagai tempat usaha.

Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan salah satu penunjang aktivitas dalam elemen *urban design*. Kehadiran pedagang kaki lima bisa menjadi potensi apabila pedagang kaki lima ditata dengan baik dan rapi. Sebaliknya, kehadiran pedagang kaki lima menjadi masalah, bila kehadirannya diabaikan karena akan merusak estetika kota. Sebelum melakukan penataan pedagang kaki lima, baiknya mengetahui karakteristik pedagang kaki lima dari berbagai sudut. Beberapa ada yang menetap pada lokasi tertentu ada yang berpindah-pindah dari tempat satu

ketempat lain (menggunakan pikulan, kereta dorong, tempat atau stan yang tidak permanen serta bongkar pasang).

Rustianingsih dalam Carolina (2008) mengungkapkan pengaturan ataupun pengarahan pedagang kaki lima harus mempertimbangkan karakteristik pedagang kaki lima (*setting* perilaku), karakteristik konsumen pedagang kaki lima maupun karakteristik ruang fisik pedagang kaki lima (*setting* fisik). Karakteristik pedagang kaki lima adalah pemahaman terhadap perilaku dari masyarakat pedagang kaki lima dengan indikasi sebagai berikut:

1. Fungsi kegiatan: fungsi pelayanan pedagang eceran, fungsi pelayanan jasa, fungsi hiburan, fungsi sosial ekonomi.
2. Tingkat pendidikan: indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap tingkat pemahaman masyarakat pedagang kaki lima dalam mencerna suatu pola kebijakan yang ditetapkan pemerintah.
3. Jenis dagangan: indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap ada tidaknya mayoritas dan minoritas atau keragaman dari kegiatan pedagang kaki lima, juga memperlihatkan sarana dan prasarana yang dipakai dalam berdagang. Hal ini mempermudah kita untuk pengaturan ruangnya.
4. Lamanya berprofesi: indikasi ini memperlihatkan asal muasal mereka terlibat pada kegiatan pedagang kaki lima.
5. Tingkat pendapatan pedagang kaki lima: indikasi ini memperlihatkan kondisi bahwa semakin tinggi tingkat pendapatan pedagang kaki lima disuatu lokasi maka terjadi kecenderungan kawasan tersebut akan menjadi sasaran utama pedagang kaki lima yang biasanya berdekatan dengan lokasi formal.
6. Model yang diinginkan pedagang kaki lima: indikasi ini memperlihatkan keinginan pedagang kaki lima terhadap model penataan.
7. Interaksi sesama pedagang kaki lima: indikasi yang memperlihatkan tingkat solidaritas sesama pedagang kaki lima.
8. Kebutuhan ruang pedagang kaki lima: indikasi memperlihatkan terhadap kebutuhan lahan untuk masing-masing jenis dagangan.

Karakteristik ruang fisik pedagang kaki lima adalah kebutuhan elemen analisis untuk menentukan syarat-syarat utama yang harus dipenuhi dalam

menyediakan ruang bagi kegiatan pedagang kaki lima. Karakteristik umum yang mempengaruhi kebutuhan ruang bagi pedagang kaki lima adalah:

1. Lokasi yang strategis
2. Aksesibilitas tinggi

Pada dasarnya kegiatan pedagang kaki lima berdasarkan cara melakukan kegiatannya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yakni menetap, berpindah, dan berkeliling tergantung jenis sarana usaha yang digunakan. Menurut McGee dan Young dalam Tsani (2005) sarana usaha pedagang kaki lima dibedakan menjadi tiga yaitu :

1. Non permanen: tipe yang mewakili berbagai bentuk sarana dagang yang mudah dibawa atau bergerak mulai dari sepeda sampai dengan keranjang.
2. Semi permanen: tipe dimana sarana akan digerakkan setelah waktu yang cukup lama.
3. Permanen: tipe dimana sarana dagang didirikan secara pemanen di jalan atau ruang publik.

Dari penjelasan tersebut, Pedagang Kaki Lima yang menggunakan ruang koridor jalan di seputar Alun-alun Kota Pasuruan termasuk dalam elemen *Activity Support* di ruang terbuka pusat kota. Pedagang Kaki Lima juga merupakan Sektor Informal suatu perkotaan.

2.3.4 Fasilitas Pendukung (*street furniture*)

Dalam menunjang dalam pemanfaatan suatu ruang koridor jalan diperlukan adanya fasilitas pendukung pada koridor tersebut. Fasilitas tersebut dapat berupa perabot jalan (*street furniture*). Berikut ini adalah fasilitas perabot jalan yang diperlukan untuk suatu koridor jalan, antara lain:

A. Tempat sampah

Tempat sampah merupakan elemen penting dalam perancangan lansekap, peletakan tempat sampah sebaiknya menyebar diutamakan pada tempat-tempat yang menjadi jalur sirkulasi utama ataupun tempat-tempat dekat dengan daerah peristirahatan. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai dengan kebutuhan (Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan).

Jenis sampah disesuaikan dengan label dan warna tempat sampah seperti pada tabel berikut ini:

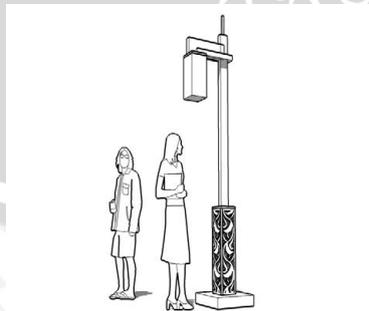
Tabel. 2.1 Label dan warna tempat sampah

| No. | Jenis Sampah | Label | Warna |
|-----|---|---|---------|
| 1. | Sampah yang mengandung bahan berbahaya dan beracun serta limbah bahan berbahaya dan beracun | Sampah B3 (Bahan Beracun Berbahaya) Lampu Neon, Film, Baterai, Kaset, Disket, Racun Serangga dll | Merah |
| 2. | Sampah yang mudah terurai | Sampah Organik Sisa makanan, Tulang, Duri, Daun Kering, Daging dll | Hijau |
| 3. | Sampah yang dapat digunakan kembali | Sampah Guna Ulang Botol kaca atau plastik, kaleng makanan dan minuman dll | Kuning |
| 4. | Sampah yang dapat didaur ulang | Sampah Daur Ulang Kardus, Karton makanan dan minuman, koran bekas, buku bekas | Biru |
| 5. | Sampah lainnya | Sampah Residu Pembalut wanita, popok bayi kertas, puntung rokok, permen karet, dll | Abu-abu |

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03 Tahun 2013

B. Lampu penerangan

Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, lampu penerangan terletak di setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2.4 Contoh fasilitas lampu penerangan

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

Penempatan lampu penerangan untuk perkotaan yang dianjurkan oleh Direktorat Jenderal Pembinaan Jalan Kota Nomor: 12/S/BNKT/1991 tentang spesifikasi lampu Penerangan Jalan Perkotaan adalah sebagai berikut:

Tabel. 2.2 Spesifikasi sistem penempatan lampu penerangan jalan

| Jenis Jalan/Jembatan | Sistem penempatan lampu yang digunakan |
|-----------------------------------|---|
| Jalan arteri | Sistem menerus dan parsial |
| Jalan kolektor | Sistem menerus dan parsial |
| Jalan lokal | Sistem menerus dan parsial |
| Persimpangan, simpang susun, ramp | Sistem menerus |
| Jembatan | Sistem menerus |
| Terowongan | Sistem menerus bergradasi pada ujung-ujung terowongan |

Sumber: Direktorat Jenderal Pembinaan Jalan Kota, 1991

Menurut Dirjen Pembinaan Jalan Kota dalam penataan penempatan lampu penerangan jalan diatur sebagai berikut:

Tabel. 2.3 Penataan letak lampu penerangan jalan

| Tempat | Penataan/pengaturan letak |
|-----------------|---|
| Jalan satu arah | <ul style="list-style-type: none"> - Di kiri atau kanan jalan - Di kiri dan kanan jalan berselang-seling - Di kiri dan kanan jalan berhadapan - Di bagian tengah/separator jalan |
| Jalan dua arah | <ul style="list-style-type: none"> - Di bagian tengah/median jalan - Kombinasi antara di kiri dan kanan berhadapan dengan di bagian tengah/median jalan - Katensi (di bagian tengah jalan dengan sistem digantung) |
| Persimpangan | Dapat dilakukan dengan menggunakan lampu menara dengan beberapa lampu, umumnya ditempatkan di pulau-oula, di median jalan, di luar daerah persimpangan (dalam damija ataupun dalam dawasja) |

Ketentuan-ketentuan yang disarankan

| | |
|--|---------------------|
| Di kiri atau kanan jalan | $L < 1,2 H$ |
| Di kiri dan kanan jalan berselang-seling | $1,2 H < L < 1,0 H$ |
| Di kiri dan kanan jalan berhadapan | $1,6 H < L < 2,4 H$ |
| Di median jalan | $3L < 0,8 H$ |

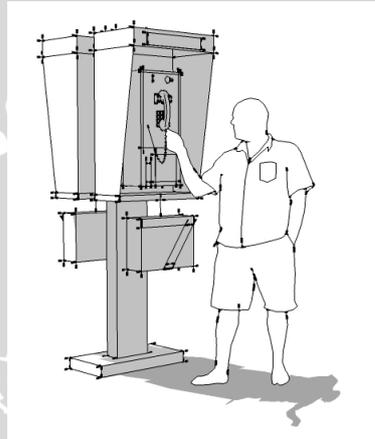
Keterangan: H = tinggi tiang lampu (meter), L = lebar badan jalan (meter)

Sumber: Direktorat Jenderal Pembinaan Jalan Kota, 1991

C. Telepon umum

Hal yang diperlukan dalam penempatan telepon umum adalah pelindung dari hujan dan sebisa mungkin dapat meredam suara lalu lintas.

Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, telepon umum terletak pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 2.5 Contoh telepon umum

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

D. Tanaman peneduh

Tanaman peneduh memiliki peranan penting terhadap aspek kenyamanan pengguna jalan pada suatu koridor jalan. Penempatannya diupayakan tidak terlalu jauh antara satu dengan yang lainnya dan sedapat mungkin tidak banyak memakan ruang jalan.

2.4 Aktivitas Manusia di Ruang Aktivitas

Menurut Jan Gehl (1987) jenis aktivitas yang dilakukan manusia pada ruang terbuka dilihat dari faktor kepentingannya dibagi menjadi 3 kategori yaitu :

1. Aktivitas Utama

Merupakan aktivitas yang dilakukan sehari-hari, dalam berbagai kondisi tetap dapat dilakukan karena untuk memenuhi kebutuhan hidupnya seperti pergi bekerja, menunggu bis atau mengantar surat.

Aktivitas utama yang muncul pada ruang koridor jalan di seputar Alun-alun Kota Pasuruan yang dilakukan setiap hari adalah aktivitas di koridor jalan dengan fungsi perdagangan dan jasa serta fungsi peribadatan.

2. Aktivitas Pilihan

Merupakan aktivitas yang hanya dilakukan apabila berada pada waktu dan tempat yang tepat, seperti berjalan-jalan ditaman, piknik ke pantai.

Pada ruang koridor jalan di seputar Alun-alun Kota Pasuruan terjadi aktivitas pilihan seperti jalan-jalan di seputar Alun-alun dikarenakan terdapat pertokoan-pertokoan yang menjual kebutuhan sehari-hari, beribadah di Masjid Jami' Al Anwar dan berziarah di Makam KH. Abdul Hamid yang merupakan salah satu Wisata Religi Kota Pasuruan.

3. Aktivitas Sosial

Merupakan aktivitas yang membutuhkan kehadiran orang lain disekitarnya untuk terwujudnya aktivitas. Aktivitas ini terjadi sebagai hasil adanya aktivitas utama dan aktivitas pilihan.

Aktivitas yang terbentuk karena adanya aktivitas gabungan yang tidak disengaja terbentuk pada ruang koridor jalan di seputar Alun-alun Kota Pasuruan seperti adanya aktivitas mengobrol antar sesama pengguna ruang koridor jalan.

Kegiatan yang dilakukan sewaktu melakukan aktivitas seperti diatas pada dasarnya sama, yaitu berjalan, berdiri atau berdiam dan duduk. Sehingga ruang yang dibutuhkan untuk kegiatan dasar tersebut bermacam-macam :

1. Berjalan

Berjalan merupakan transportasi paling mudah diadaptasikan dalam lingkungan publik dan dalam kondisi apapun. Ruang yang dibutuhkan pun bervariasi tiap orang maupun kondisi. Meskipun disediakan rute berjalan, namun seseorang lebih suka langsung ke tujuan tanpa melalui rute yang telah dibuat. Hanya rintangan yang jelas seperti lalu lintas yang padat atau penghalang yang tidak memungkinkan untuk dilewati yang bisa menghentikan ini.

2. Berdiri atau berdiam

Berdiri tidak hanya menopangkan tubuh pada kaki, namun dapat diartikan pula sebagai berdiam pada suatu tempat. Hal ini terjadi bila pengguna ruang ingin berhenti sejenak misalnya, menunggu lampu merah, berbicara dengan orang lain,

atau berdiam untuk beberapa saat untuk menunggu seseorang atau mengamati sekitar.

3. Duduk

Merupakan kegiatan yang dapat dikatakan statis dan banyak ditemui di ruang terbuka publik. Banyak hal yang dapat dilakukan selagi duduk seperti membaca, makan, melihat-lihat, berbincang dan lain-lain. Di ruang terbuka biasanya lebih disukai tempat duduk yang terletak dibatas ruang daripada ditengah ruang karenadapat melihat sekitar tanpa merasa diamati oleh orang lain. Jika ada tempat duduk di tengah ruang biasanya digunakan secara berkelompok.

2.5 Teori *Behavioral Mapping* dalam Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan

Sommer dalam Hariyadi (2010) bahwa *behavioral mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan berbagai kegiatannya dengan tujuan untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi pelaku serta menunjukkan kaitan antara perilaku tersebut dengan wujud perancangan yang spesifik.

Behavioral Mapping dibagi menjadi dua jenis yaitu *place centered mapping* dan *person centered mapping* (Hariyadi, 2010).

1. *Place centered mapping* merupakan teknik yang digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan, atau mengakomodasikan perilakunya dalam suatu situasi waktu dan tempat yang tertentu. Pengamatan sengan teknik seperti ini dilakukan untuk memperoleh *setting* tempat yang diamati, sesuai dengan aktivitas pelaku *setting*. Langkah-langkah yang dilakukan dalam teknik ini adalah :

- a. Peneliti membuat dan menggunakan sketsa *setting* atau peta dasar, seluruh unsur yang ada dalam *setting* yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pelaku (pengguna kawasan).
- b. Membuat daftar perilaku yang diamati dan menentukan kode atau tanda untuk setiap jenis perilaku.
- c. Mencatat berbagai perilaku yang terjadi dalam suatu kurun waktu penelitian pada masing-masing tempat.

- d. Data hasil dari pencatatan tersebut kemudian dijelaskan dan didiskripsikan data yang diperoleh saat penelitian.
2. *Person Centered Mapping* merupakan teknik yang lebih menekankan pada pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Pengamatan sengan teknik seperti ini dilakukan untuk memperoleh *setting* tempat yang diamati, sesuai dengan aktivitas pejalan kaki. Langkah-langkah yang dilakukan dalam teknik ini adalah :
 - a. Memilih sampel *person* dan sekelompok pejalan kaki yang sedang melakukan kegiatan.
 - b. Mengikuti aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki atau sekelompok pejalan kaki yang diamati.

Menurut Barker (1968) dalam Laurens (2005: 175), terdapat kriteria sebagai bagian dari uji struktural terhadap sebuah *behavior setting*. *Behavior setting* merupakan suatu kombinasi yang stabil antara aktivitas, tempat dan kriterianya. Sebuah *behavior setting* memiliki kriteria sebagai berikut:

1. Terdapat pelaku yang melakukan aktivitas
Pelaku merupakan objek dalam *behavior setting*. Pelaku menjadi bagian dari *behavior setting* apabila pelaku tersebut masuk dan melakukan kegiatan yang berhubungan dengan *setting* dalam sebuah *behavior setting*.
Pelaku yang memanfaatkan ruang koridor jalan di seputar Alun-alun Kota Pasuruan meliputi pejalan kaki, pedagang kaki lima, dan pengguna fasilitas parkir. Kriteria yang lain adalah batasan waktu yang dilakukan dalam periode tertentu, sehingga hanya pelaku yang masuk dalam periode tertentu tersebut yang dapat disebut pelaku/objek amatan.
2. Terdapat suatu aktivitas yang berulang (*standing pattern of behavior*)
Standing pattern of behavior merupakan aktivitas yang berulang yaitu suatu aktivitas yang selalu dan dilakukan berulang-ulang oleh objek dalam sebuah setting. Sebuah *behavior setting* dapat tercipta bukan hanya bergantung pada seorang objek/manusia, melainkan dapat tercipta apabila terdapat objek lain yang masuk dalam setting dan dapat menggantikan objek yang lain dalam mrlakukan aktivitas.

Standing pattern of behavior di keempat ruang koridor jalan di seputar Alun-alun Kota Pasuruan merupakan aktivitas yang dilakukan oleh pelaku dalam memanfaatkan ruang koridor jalan tersebut dilakukan secara berulang-ulang dengan objek yang berbeda. Objek yang diperoleh tidak hanya satu melainkan banyak, dikarenakan apabila sebuah objek selesai melakukan aktivitas maka akan muncul objek lain yang melakukan aktivitas yang sama.

3. Tata lingkungan tertentu (*milleu*)

Istilah tata lingkungan tertentu merujuk pada batasan fisik dan temporal (waktu) dari sebuah setting. Pada penelitian ini *milleu* yang dimaksud adalah batas lingkungan yang menjadi objek pengamatan.

Milleu yang dipakai dalam penelitian ini berkaitan dengan pemanfaatan ruang koridor jalan. Batas setting adalah keempat koridor jalan yang terdapat pemanfaatan ruang di dalamnya. Batasan waktu dalam pengamatan ini adalah siang dan malam hari yaitu ketika terdapat banyak aktivitas/ banyaknya pelaku. Apabila pelaku telah keluar dari keempat koridor jalan tersebut atau memasuki bangunan dan Alun-alun Kota yang berada di sekitar koridor jalan maka pelaku tidak lagi menjadi bagian dari sebuah *behavior setting* karena telah keluar dari *milleu* yang telah ditentukan.

4. Membentuk suatu hubungan antara pola kegiatan dan *milleu* (*synomorphic*)

Menunjukkan adanya hubungan antara tata lingkungan tertentu (*milleu*) dan perilaku. Terbentuk keselarasan antara pola kegiatan dengan *milleu*, maka dalam menentukan *milleu* harus mempertimbangkan pola kegiatan yang berlangsung. Terbentuk *synomorphic* yang sinergi antara *milleu* dan pola kegiatan.

Pada penelitian ini pola kegiatan yang berlangsung berupa pemanfaatan ruang koridor jalan di sekitar Alun-alun Kota Pasuruan. Aktivitas tersebut berkaitan dengan *milleu* yang terdapat fasilitas-fasilitas yang telah ada di sekitar ruang koridor jalan.

5. Dilakukan pada suatu waktu tertentu (*temporal*)

Behavior setting tidak dapat berlangsung setiap saat, karena diperlukan konfigurasi antara *milleu* dan pola kegiatan yang seimbang.

Dalam penelitian ini waktu yang dipilih untuk melakukan pengamatan yaitu Siang hari (10.00-14.00 WIB), dan malam hari (17.00-22.00 WIB) sedangkan untuk hari khusus yaitu pagi hari (05.00-09.00 WIB) dan malam hari (18.00-22.00 WIB). Dipilihnya rentang waktu tersebut karena adanya perubahan aktivitas, untuk mewakili rentang waktu dari pagi hingga malam hari, dan adanya aktivitas yang disebabkan oleh aktivitas kendaraan, ekonomi (perdagangan dan jasa) dan aktivitas pejalan kaki, serta dapat memudahkan pengamatan.

2.6 Studi Terdahulu

A. Hubungan Keragaman *Activity Support* terhadap terbentuknya *Image Koridor* - Anastasia Carolina, ST (2008)

Penelitian ini dilakukan oleh Anastasia Carolina pada tahun 2008 dengan judul “Hubungan Keragaman *Activity Support* terhadap terbentuknya *Image Koridor* Studi Kasus: Jln. Prof. Sudharto Semarang”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara keragaman *activity support* dengan *image* masyarakat kampus Universitas Diponegoro di koridor Jln. Prof. Sudharto, serta mengetahui serial vision tentang *image* masyarakat kampus yang terbentuk di sepanjang koridor tersebut. Variable yang digunakan untuk tujuan tersebut adalah komponen pembentuk *Image* yaitu Identitas, Struktur, dan Makna.

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah post positivistik rasionalistik yang didasarkan pada paradigma kuantitatif (deduktif) yang bertujuan untuk pembuktian teori. Metode yang digunakan untuk penggalian datanya menggunakan metode observasi dan pengamatan dan metode angket. Analisis datanya menggunakan sample yang telah ditentukan pada masing-masing jenis *activity support*.

Hasil dari studi ini adalah semakin mendekati kampus *image* masyarakat kampus justru makin lemah dikarenakan oleh faktor sirkulasi mahasiswa yang merupakan temuan hipotesis baru, awalnya semakin mendekati kampus *image* masyarakat kampus terbentuk akan semakin kuat.

Studi ini memberikan masukan mengenai karakteristik Activity Support yang ada pada suatu kawasan yang membentuk image suatu kota atau koridor jalan.

B. Pengaruh Sirkulasi – Parkir dan Activity Support (Sektor Informal) Terhadap Fungsi Ruang Dawasja - Nyken Sannityas Novenni, ST (2003)

Penelitian ini dilakukan oleh Nyken pada Koridor Jalan MH. Thamrin, Semarang pada tahun 2003 dengan judul “Pengaruh Sirkulasi – Parkir dan Activity Support (Sektor Informal) Terhadap Fungsi Ruang Dawasja”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji pengaruh fungsi sirkulasi dan parkir terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir pinggir jalan), mengkaji fungsi activity support terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir pinggir jalan).

Metode penelitian yang digunakan pada studi ini adalah metode kuantitatif rasioanalistik, dengan teknik pengumpulan data observasi langsung/pengamatan dan angket tertutup. Analisa datanya menggunakan teknik statistic deskriptif dan analisis korelasi dan regresi berganda.

Hasil dari Studi ini adalah adanya hubungan kuat dan signifikan antara sirkulasi – parkir dan activity support terhadap ruang dawasja.

Studi ini menjadi referensi untuk tugas akhir yang terkait dengan pengaruh sirkulasi dan parkir, serta fungsi activity support terhadap guna ruang Dawasja (jalur pedestrian dan area parkir pinggir jalan).

C. Pemanfaatan Ruang Transisi Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang Ditinjau dari Perilaku Pengguna – Bagus Harjono Judowidjojo, ST (2002)

Penelitian ini dilakukan oleh Bagus. HJ pada koridor jalan Jendral Sudirman yang merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan kawasan Tugu Muda dengan Bundaran Kali Banteng yang sering terjadi kemacetan dikarenakan kurang sesuainya atribut yang diinginkan dalam beraktivitas di sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman Semarang dengan properti yang ada.

Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengetahui perilaku pengendara kendaraan bermotor yang melintas dan beraktivitas di koridor jalan Jenderal

Sudirman Semarang dan ingin mengetahui apakah properti yang ada di koridor Jenderal Sudirman Semarang sudah sesuai dengan tuntutan/atribut yang dibutuhkan oleh pengguna jalan tersebut, dalam hal ini pengendara motor.

Metode yang digunakan adalah pendekatan perilaku yaitu dengan menggunakan teknik *Behavioral Mapping*, cara melakukan *Behavioral Mapping* yaitu *Place Centered Mapping* dan *Person Centered Mapping*.

Hasil penelitiannya adalah pemanfaatan ruang transisi sebagai bagian dari ruang publik belum optimal, karena masih dipakai untuk hal-hal yang kurang dapat dirasakan oleh pengendara kendaraan bermotor, dan tempat parkir sebagai kebutuhan pengendara kendaraan bermotor belum diperhatikan oleh pengelola maupun pemilik lahan toko/penyedia jasa yang ada di koridor jalan Jenderal Sudirman Semarang.

Studi ini memberikan masukan mengenai teori pemanfaatan ruang pada suatu koridor jalan dan juga menjadi gambaran bagi penelitian terkait dengan teori *Behavioral Mapping*, pengumpulan data, analisis data dan hasil pembahasannya.

2.7 Keterkaitan Tinjauan Teori terhadap Penelitian

Elemen sirkulasi dalam perancangan kota merupakan alat yang sangat menentukan struktur lingkungan *urban*, karena dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas dalam kota, termasuk dalam lingkup mikro *urban space*.

Kawasan penelitian merupakan simpul kegiatan. Fungsi ini memiliki keterkaitan yang erat dengan pola sirkulasi transportasi kota. Oleh karenanya kawasan yang memiliki fungsi ini harus memperhatikan aspek aksesibilitas sarana transportasi serta pemberhentiannya (perparkiran), sekaligus memenuhi tuntutan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki pengguna jalan maupun kawasan tersebut.

Perparkiran merupakan unsur pendukung sistem sirkulasi kota, yang menentukan hidup tidaknya suatu kawasan. Perencanaan tempat parkir harus memperhatikan hal-hal berikut:

1. Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktifitas di sekitarnya, mendukung kegiatan *street level* dan menambah kualitas visual lingkungan.
2. Pendekatan program penggunaan berganda dengan cara *time sharing*. Satu

lokasi parkir dapat digunakan secara bergantian untuk beberapa lembaga. Misalnya, pagi untuk parkir karyawan perkantoran, pada malam hari atau pada waktu hari libur area parkir tersebut dapat digunakan oleh pengguna urban space.

3. Lokasi kantong parkir seyogyanya ditempatkan pada jarak jangkauan yang layak bagi para pejalan kaki. Sistem perletakan parkir diharapkan dapat secara maksimal mempersingkat jarak jalan kaki menuju jalur pedestrian.

Pedagang Kaki Lima (PKL) dan lalu lintas jaringan jalan merupakan salah satu pembentuk struktur kota, menjadi aspek penting dalam pembangunan wilayah, ekonomi, sosial dan politik. Melalui fungsinya sebagai sarana transportasi, jaringan jalan memiliki keterkaitan yang erat dengan pola penggunaan lahan perkotaan.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, fungsi jalan terdiri dari jalan arteri, kolektor dan primer. Masing-masing fungsi memiliki karakteristik yang jelas baik ditinjau dari geometri jalan, kecepatan lalu-lintas, jenis kendaraan yang lewat, jumlah jalan masuk dan sebagainya.

Tiap ruas jalan memiliki bagian-bagian jalan, di mana masing-masing memiliki fungsi khusus. Bagian-bagian jalan terdiri dari:

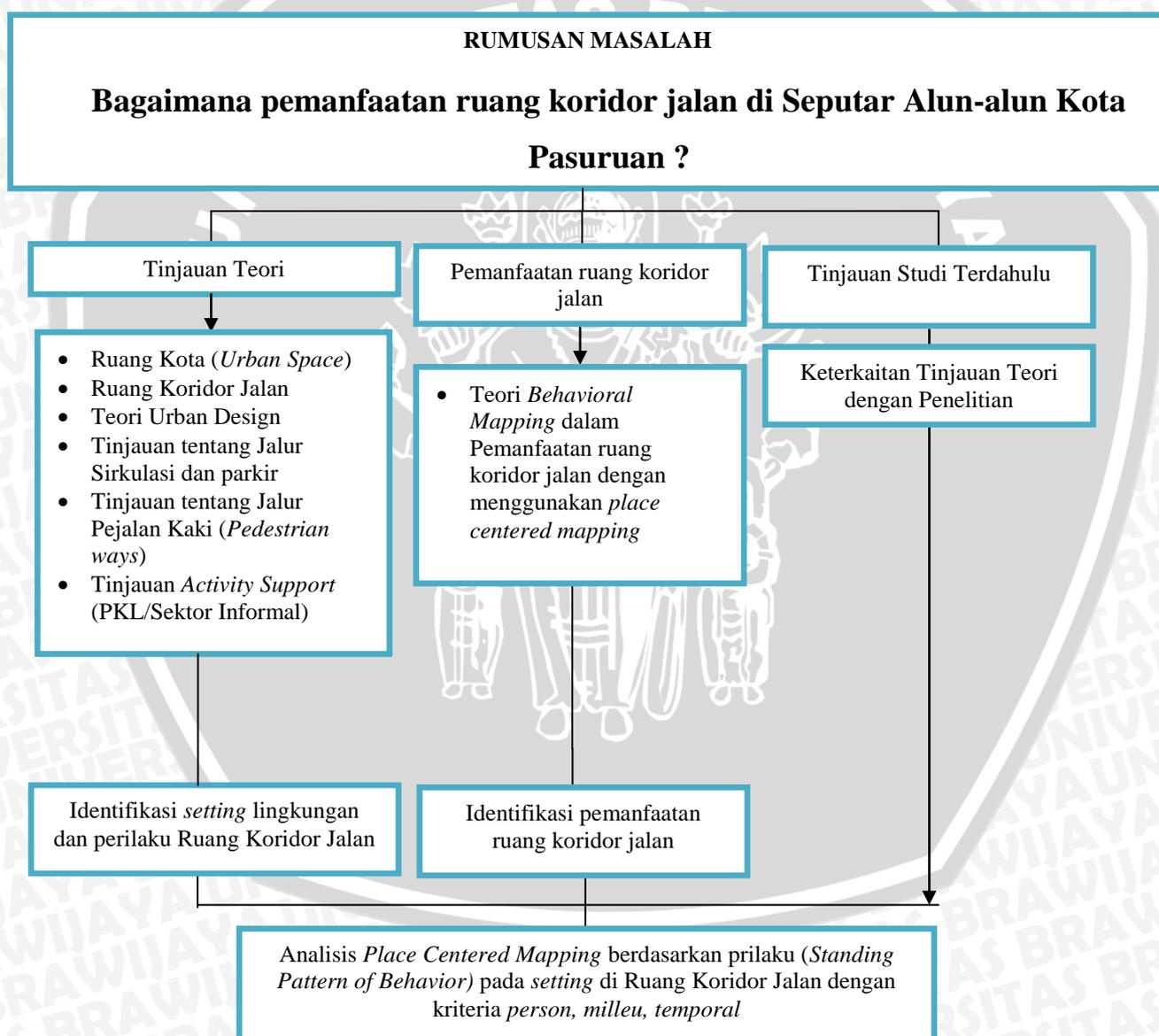
1. Ruang manfaat jalan
2. Ruang milik jalan (*right of way*)

Berdasarkan Permenhub No. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu-lintas di Jalan, beberapa indikator yang harus dipenuhi dalam transportasi antara lain keamanan, ketertiban dan kelancaran. Kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki seyogyanya menempati bagian-bagian yang telah ditentukan. Sebagaimana telah dikemukakan pada bagian depan, jalan merupakan bagian dari *urban space* (tipe koridor). Konsekuensinya, beberapa elemen publik (di luar kegiatan transportasi) juga akan memanfaatkan bagian-bagian jalan ini, termasuk di dalamnya pedagang kaki lima.

Pedagang kaki lima senantiasa mendekati tempat-tempat yang menjadi lalu-lalang orang. Lalu lintas kendaraan bermotor dan pejalan kaki sudah tentu menjadi incaran pasar bagi pedagang kaki lima, sehingga bagian-bagian jalan

berupa trotoar cenderung ditempati oleh pedagang kaki lima. Bahkan jalur lambat, jalur hijau dan bahu jalan tak luput dari incaran pedagang kaki lima.

Jika dicermati lebih lanjut, titik-titik tersebut merupakan kawasan komersial di mana pada bahu jalannya banyak dihuni oleh Pedagang Kaki Lima (PKL). Sangat kecil pedagang kaki lima yang menyisakan trotoar bagi pejalan kaki. Kondisi ini menyebabkan pejalan kaki turun ke badan jalan. Bersama-sama dengan parkir yang ditimbulkannya, pejalan kaki dan pedagang kaki lima menghambat kelancaran lalu-lintas perkotaan.



Gambar 2.6 Diagram Kerangka Teori