

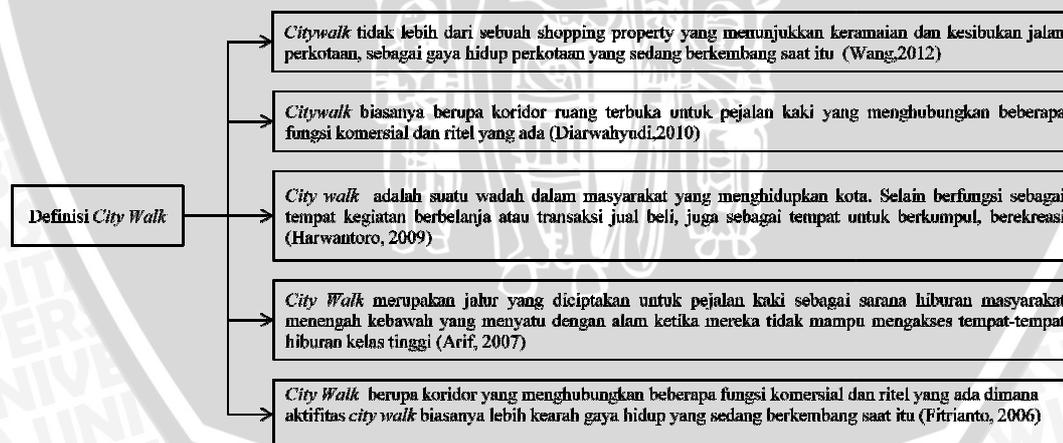
BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *City Walk*

2.1.1 Definisi *City Walk*

Secara umum definisi *City Walk* tergantung dari konsep dan karakteristik kawasan yang akan dikembangkan. Gambar 2.1 merupakan definisi *City Walk* yang diperoleh dari beberapa sumber.

Berdasarkan definisi tersebut maka pada koridor Jalan Panglima Sudirman Kota Probolinggo *City Walk* didefinisikan sebagai jalur pejalan kaki yang diperuntukan untuk ruang publik guna menunjang aktivitasnya sebagai kawasan komersial dan rekreasi. Kecenderungan yang berkembang saat ini, munculnya citywalk lebih difokuskan pada penyediaan ruang terbuka yang semakin berkurang keberadaan dan mengalami penurunan fungsi dimana hingga saat ini ruang publik yang tersedia di Kota Probolinggo hanya terdapat pada Alun-alun kota. Sehingga *City Walk* yang ada tidak hanya difokuskan pada penyediaan ruang komersial dan ritel semata akan tetapi yang terpenting adalah penyediaan ruang interaksi antar masyarakat.



Gambar 2. 1 Definisi *City Walk*

2.1.2 Konsep *City Walk*

Konsep pengembangan *City Walk* sangat tergantung dari kondisi eksisting yang sedang berkembang pada masing-masing kawasan. Secara umum terdapat beberapa konsep *City Walk* antara lain (Harwantoro, 2009:30-45):

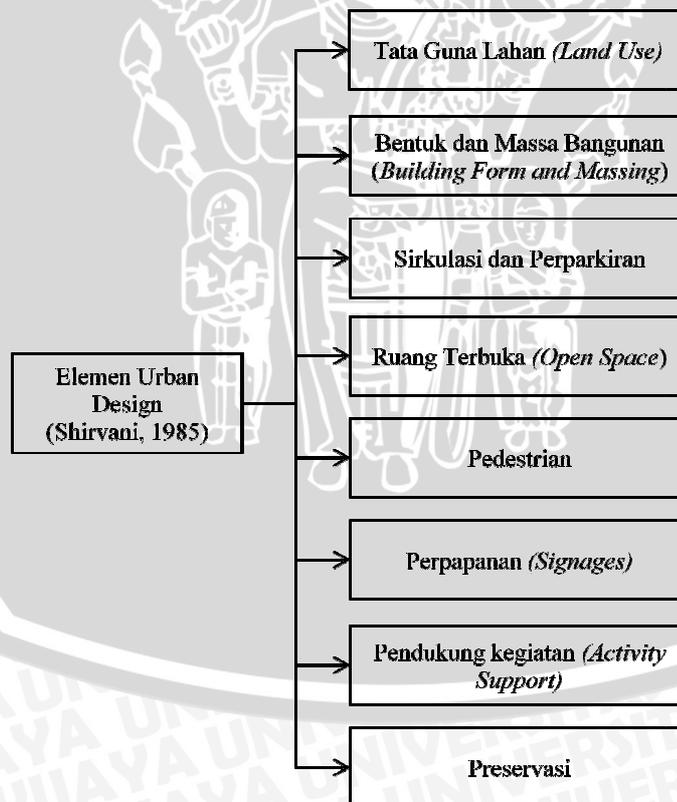
- a. *City Walk* sebagai koridor ruang terbuka kota
Kecenderungan yang berkembang saat ini, *City Walk* hadir sebagai upaya menyediakan ruang terbuka kota yang semakin berkurang keberadaannya. Ruang terbuka yang ada pada umumnya berupa taman kota mengalami penurunan kualitas akibat kurangnya perawatan dan pemeliharaan.
- b. *City Walk* sebagai fungsi komersial
Konsep awal yang berkembang dari adanya *City Walk* adalah menghadirkan kawasan komersial dimana diperuntukan sebagai kawasan CBD yang menyediakan sarana dan prasarana yang cukup lengkap sebagai kawasan perniagaan dan pusat bisnis yang memungkinkan masyarakat pada kelas sosial tersebut berinteraksi.
- c. *City Walk* sebagai pusat perbelanjaan
City Walk tidak lebih dari koridor yang dikhususkan untuk deretan toko (Afrianto, 2006). Kawasan perbelanjaan yang dihasilkan tidak hanya berupa *shopping mall* dengan skala regional akan tetapi juga *shopping street* skala distrik yang memungkinkan masyarakat melakukan interaksi sosial didalamnya.
- d. *City Walk* sebagai fungsi rekreasi
Fungsi rekreasi pada konsep *City Walk* merupakan fungsi turunan dari keberadaan ruang publik. *Activity support* yang terbentuk pada masing-masing kawasan sesuai dengan potensinya akan menghasilkan fungsi rekreasi bagi para pejalan kaki yang berinteraksi di kawasan *City Walk*.
- e. *City Walk* sebagai area pejalan kaki
Dalam *urban design city walk* ini sering dimasukkan dalam kategori path yakni salah satu unsur penting dalam *urban design* (Kusumastuti, 2008). Sebagai path, maka *City Walk* menjadi bagian dari pembentukan identitas kawasan. Jalur pejalan kaki yang akan dikembangkan pada konsep city walk hendaknya menyesuaikan prinsip 5C yaitu *connected, convivial, conspicuos, comfortable, convenient*. Dimana prinsip 5C tersebut mengedepankan aspek keselamatan terhadap para pejalan kaki (Manaugh, 2011).

Tujuan utama dari pengembangan *City Walk* adalah sebagai ruang interaksi antar masyarakat dengan konsep yang disesuaikan oleh potensi masing-masing kawasan. Sehingga agar keberadaan *City Walk* dapat dinikmati oleh seluruh kalangan masyarakat perlu dilakukan skenario segmentasi konsep sesuai dengan golongan usia, antara lain (Susanto dan Sunaryo, 2012):

- a. Karakter Anak-Anak, tujuan : *entertainment, education*
- b. Karakter Anak Muda, tujuan : *hang out, entertainment, culinary*
- c. Karakter Pegawai, tujuan : *culinary, meeting point*
- d. Karakter Keluarga, tujuan : *leisure, culinary, shopping*

2.1.3 Elemen Urban Design

Perancangan kota mencakup ruang-ruang antar bangunan, ruang yang diciptakan untuk masyarakat, yang berkaitan dengan kualitas fisik lingkungan. Shirvani menetapkan delapan elemen fisik dalam perancangan kota. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.2 (Shirvani, 1985)



Gambar 2. 2 Elemen-elemen Urban Design

Dari delapan elemen *urban design* tersebut, pada penelitian terkait konsep *City Walk* ini akan menggunakan tujuh elemen *urban design* yaitu tata guna lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*), ruang terbuka (*open Space*), pejalan kaki, perpapanan (*signages*), dan pendukung kegiatan (*activity support*).

A. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Prinsip Land Use adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga kawasan tersebut berfungsi dengan seharusnya.

Tata Guna Lahan merupakan rancangan dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kota. Ruang-ruang tiga dimensi (bangunan) akan dibangun di tempat-tempat sesuai dengan fungsi bangunan tersebut. Sebagai contoh, di dalam sebuah kawasan industri akan terdapat berbagai macam bangunan industri atau di dalam kawasan perekonomian akan terdapat berbagai macam pertokoan atau pula di dalam kawasan pemerintahan akan memiliki bangunan perkantoran pemerintah. Kebijakan tata guna lahan juga membentuk hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan aktivitas/penggunaan individual.

Terdapat perbedaan kapasitas (besaran) dan pengaturan dalam penataan ruang kota, termasuk di dalamnya adalah aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual. Pada prinsipnya, pengertian *land use* (tata guna lahan) adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

B. Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Bentuk dan massa bangunan ditentukan oleh tinggi dan besarnya bangunan, KDB, KLB, sempadan, skala, material, warna, dan sebagainya.

Prinsip-prinsip dan teknik *Urban Design* yang berkaitan dengan bentuk dan massa bangunan meliputi:

- *Scale*, berkaitan dengan sudut pandang manusia, sirkulasi, dan dimensi bangunan sekitar.

- *Urban Space*, sirkulasi ruang yang disebabkan bentuk kota, batas, dan tipe-tipe ruang.
- *Urban Mass*, meliputi bangunan, permukaan tanah dan obyek dalam ruang yang dapat tersusun untuk membentuk urban space dan pola aktifitas dalam skala besar dan kecil.

Building form and massing membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar-massa (banyak bangunan) yang ada. Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antar-massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar-bangunan, bentuk bangunan, fasad bangunan, dan sebagainya harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk menjadi teratur, mempunyai garis langit – horizon (skyline) yang dinamis serta menghindari adanya lost space (ruang tidak terpakai).

Building form and massing dapat meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu : ketinggian bangunan, kepejalan bangunan, KLB, KDB, garis sempadan bangunan, langgam, skala, material, tekstur, warna.

C. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Open space selalu berhubungan dengan lansekap. Lansekap terdiri dari elemen keras dan elemen lunak. *Open space* biasanya berupa lapangan, jalan, sempadan, sungai, taman, makam, dan sebagainya.

Berbicara tentang ruang terbuka (open space) selalu menyangkut lansekap. Elemen lansekap terdiri dari elemen keras (hardscape seperti : jalan, trotoar, patung, bebatuan dan sebagainya) serta elemen lunak (softscape) berupa tanaman dan air. Ruang terbuka biasa berupa lapangan, jalan, sempadan sungai, green belt, taman dan sebagainya.

Dalam perencanaan *open space* akan senantiasa terkait dengan perabot taman/jalan (*street furniture*). *Street furniture* ini bisa berupa lampu, tempat sampah, papan nama, bangku taman dan sebagainya.

D. Pejalan kaki

Sistem pejalan kaki yang baik adalah:

- a. Mengurangi ketergantungan dari kendaraan bermotor dalam areal kota.
- b. Meningkatkan kualitas lingkungan dengan memprioritaskan skala manusia.

- c. Lebih mengekspresikan aktifitas PKL dan mampu menyajikan kualitas udara.

Elemen pejalan kaki harus dibantu dengan interaksinya pada elemen-elemen dasar desain tata kota dan harus berkaitan dengan lingkungan kota dan pola-pola aktivitas serta sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik kota di masa mendatang.

Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- a. Pendukung aktivitas di sepanjang jalan, adanya sarana komersial.
- b. *Street furniture*

E. Perpapanan (*Signages*)

Penandaan digunakan untuk petunjuk jalan, arah ke suatu kawasan tertentu pada jalan tol atau di jalan kawasan kota. Tanda yang didesain dengan baik menyumbangkan karakter pada fasade bangunan dan menghidupkan street space dan memberikan informasi bisnis.

Penandaan yang dimaksud adalah petunjuk arah jalan, rambu lalu lintas, media iklan, dan berbagai bentuk penandaan lain. Keberadaan penandaan akan sangat mempengaruhi visualisasi kota, baik secara makro maupun mikro, jika jumlahnya cukup banyak dan memiliki karakter yang berbeda. Sebagai contoh, jika banyak terdapat penandaan dan tidak diatur perletakkannya, maka akan dapat menutupi fasad bangunan di belakangnya. Dengan begitu, visual bangunan tersebut akan terganggu. Namun, jika dilakukan penataan dengan baik, ada kemungkinan penandaan tersebut dapat menambah keindahan visual bangunan di belakangnya.

F. Pendukung Kegiatan (*activity support*)

Pendukung kegiatan adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang public suatu kawasan kota. Bentuk activity support antara lain taman kota, taman rekreasi, pusat perbelanjaan, taman budaya, perpustakaan, pusat perkantoran, kawasan PKL dan pejalan kaki, dan sebagainya.

Aktivitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter

suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Aktivitas pendukung tidak hanya menyediakan jalan pejalan kaki atau plaza tetapi juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas.

Meliputi segala fungsi dan aktivitas yang memperkuat ruang terbuka publik, karena aktivitas dan ruang fisik saling melengkapi satu sama lain. Pendukung aktivitas tidak hanya berupa sarana pendukung jalur pejalan kaki atau plaza tapi juga pertimbangankan guna dan fungsi elemen kota yang dapat membangkitkan aktivitas seperti pusat perbelanjaan, taman rekreasi, alun-alun, dan sebagainya.

G. Sirkulasi dan Perparkiran

Sirkulasi kota meliputi prasarana jalan yang tersedia, bentuk struktur kota, fasilitas pelayanan umum, dan jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat. Semakin meningkatnya transportasi maka area parkir sangat dibutuhkan terutama di pusat-pusat kegiatan kota (CBD).

Sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pejalan kaki way, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan). Sirkulasi di dalam kota merupakan salah satu alat yang paling kuat untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan karena dapat membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola aktivitas dalam suatu kota. Selain itu sirkulasi dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas dan lain sebagainya.

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.

2.2 Tinjauan Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka menyangkut semua lansekap, elemen keras (*hardscape*) seperti jalur pejalan kaki dan jalan, taman dan ruang rekreasi di kawasan kota. Elemen-elemen ruang terbuka juga menyangkut lapangan hijau, ruang hijau kota, pepohonan, pagar, tanaman, air, penerangan, paving, kios-kios, tempat sampah, air minum, *sculpture*, jam dan semua yang ada di dalamnya. Jalur pejalan kaki, rambu dan unsur kenyamanan juga dapat termasuk dalam elemen ruang terbuka (Shirvani, 1985).

Terdapat tiga prinsip pemahaman ruang terbuka (*open space*). Pertama, *open space* dipahami sebagai ruang terbuka yang lebih daripada sesuatu yang kosong saja. Kedua, *open space* dibentuk secara organis atau teknis oleh benda-benda yang membatasinya. Dan ketiga, *open space* dibagi dalam tiga aspek fungsional, yaitu: *public space*, *semipublic and semi private space* dan *private space*. Khusus untuk *private space*, pemahamannya lebih terfokus pada rumah, sedangkan *public space* dan *semipublic and semi private space* pemahamannya terfokus pada kota (Zahnd, 1999).

Ruang terbuka dapat diklasifikasikan dalam dua bentuk, yaitu (Krier, 1970):

- a. Lorong (*corridor*) atau jalur yang berfungsi sebagai sirkulasi kendaraan atau pejalan kaki.
- b. Kantong (*cluster*) atau plasa (*square*) dan persimpangan (*node*), berfungsi sebagai rekreatif dan sirkulasi.

Fungsi ruang publik kota antara lain (Darmawan, 2005):

- a. Sebagai pusat interaksi komunikasi, masyarakat baik formal seperti upacara bendera, sholat idul fitri, dan peringatan-peringatan lain; informal seperti pertemuan-pertemuan individual, kelompok masyarakat dalam acara santai dan rekreatif atau juga dimanfaatkan untuk melakukan unjuk rasa (demonstrasi) sebagai bagian dari negara demokrasi.
- b. Sebagai ruang terbuka yang menampung koridor-koridor jalan yang menuju kearah ruang publik tersebut dan sebagai ruang pengikat dilihat dari struktur kota, sekaligus sebagai pembagi ruang fungsi bangunan di

sekitarnya serta ruang transit bagi masyarakat yang akan pindah ke arah tujuan lain.

- c. Sebagai tempat pedagang kaki lima (PKL) yang menjajakan makanan dan minuman, pakaian, souvenir dan jasa hiburan seperti tukang sulap, tarian kera (topeng monyet) terutama pada malam hari.
- d. Sebagai paru-paru kota yang semakin padat, sehingga masyarakat banyak yang memanfaatkan sebagai tempat berolahraga, bermain, dan santai bersama keluarga.

Konsep *City Walk* sebagai ruang terbuka pada koridor Jalan Panglima Sudirman Kota Probolinggo lebih ditekankan pada ruang publik sebagai ruang interaksi masyarakat dengan elemen-elemen pendukung berupa aktivitas perdagangan, jalur pejalan kaki, dan ketersediaan *street furniture*.

2.3 Tinjauan Activity Support

Activity support termasuk didalamnya semua fungsi dan kegiatan yang memperkuat ruang-ruang publik kota, antara aktivitas dan ruang fisik selalu saling melengkapi (Shirvani, 1985). Bentuk, lokasi dan karakter suatu tempat spesifik akan menarik munculnya fungsi, penggunaan, ruang dan aktivitas yang spesifik pula. Sebaliknya suatu kegiatan cenderung memperhatikan lokasi yang layak dan baik untuk mendukung kegiatan itu sendiri.

Dalam hubungannya dengan *City Walk*, *activity support* ini berarti suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada dikawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar. Ruang terbuka di area pertokoan dapat menjadi pendukung kegiatan (*activity support*) bila terletak pada minimum dua pusat kegiatan yang menjadi pemicu pola pergerakan massa. Pada koridor Jalan Panglima Sudirman *activity support* yang ada dihasilkan oleh keberadaan Pasar Baru Probolinggo dan Pasar Gotong Royong dimana letaknya saling berdekatan.

Activity Support pada prinsipnya adalah kegiatan-kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang berada di kota, misalnya berupa (Winarto, 2007):

- a. Taman

- b. *Food service*
- c. Hiburan
- d. Penjual-penjual barang
- e. Tempat perbelanjaan
- f. Departement Store
- g. Perpustakaan umum
- h. Selain itu dapat berupa fasilitas tempat duduk-duduk, tempat berteduh ataupun tempat bergerak/beraktivitas

Bentuk fisik *activity support* tidak terbatas pada jalur pejalan kaki atau plaza, namun juga dapat berupa bangunan-bangunan seperti perpustakaan umum, tempat rekreasi, taman, dan shopping mall. Dengan adanya *activity support* kawasan kota menjadi hidup, kota tidak hanya dipandang sebagai benda mati, tetapi dapat dipandang sebagai interaksi kegiatan manusia dalam kehidupannya sehari-hari dan menjadi wadah aktivitas manusia (masyarakat kota). Tujuan dari *activity support* adalah untuk menciptakan kehidupan kota yang lebih baik, yang dengan mudah mengakomodasikan kehidupan sehari-hari masyarakat kota dan memberikan pengalaman yang memperkaya keberadaan pengguna melalui intensitas penggunaan yang beragam dari kegiatan yang diciptakan.

2.4 Tinjauan *Street Furniture*

Fasilitas penunjang diperlukan agar pengguna jalur pejalan kaki dapat memenuhi fasilitas kebutuhan pejalan yang beragam. Berdasarkan Pedoman Perencanaan Jalur pejalan kaki pada Jalan Umum oleh Direktorat Jenderal Bina Marga No. 32/T/BM/1999 kriteria fasilitas penunjang bagi pejalan kaki yang harus dipenuhi antara lain:

- a. Jalur pejalan kaki/ trotoar
 - o Pada lokasi yang dapat memberikan manfaat baik dari segi keselamatan, keamanan, kenyamanan dan kelancaran.
 - o Jika berpotongan dengan jalur lalu lintas kendaraan harus dilengkapi rambu dan marka atau lampu yang menyatakan peringatan/petunjuk bagi pengguna jalan.

- Koridor Jalur pejalan kaki (selain terowongan) mempunyai jarak pandang yang bebas ke semua arah.
 - Dalam merencanakan lebar lajur dan spesifikasi teknik harus memperhatikan peruntukan bagi penyandang cacat.
- b. Halte
- Disediakan pada median jalan.
 - Disediakan pada pergantian roda, yaitu dari pejalan kaki ke roda kendaraan umum.
- Untuk lebih lengkapnya, Keputusan Menteri Perhubungan No.65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menerangkan bahwa fasilitas halte harus memenuhi persyaratan:
- Dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas dan penyeberangan pejalan
 - Memiliki lebar sekurang-kurangnya 2 m, panjang sekurang-kurangnya 4 m dan tinggi badan atap yang paling bawah sekurang-kurangnya 2,5 m dari lantai halte.
 - Ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1 m dari tepi lalu lintas.
- c. Lampu Penerangan
- Ditempatkan pada jalur penyeberangan jalan.
 - Pemasangan bersifat tetap dan bernilai struktur.
 - Cahaya lampu cukup terang sehingga apabila pejalan kaki melakukan penyeberangan bisa terlihat pengguna jalan baik di waktu gelap/malam hari.
 - Cahaya lampu tidak membuat silau pengguna jalan lalu lintas kendaraan.
- d. Rambu-rambu Lalu Lintas
- Penempatan dan dimensi rambu sesuai dengan spesifikasi rambu
 - Jenis rambu sesuai dengan kebutuhan dan sesuai dengan keadaan medan.

- Rancangan dan penempatan rambu atau papan informasi untuk pejalan harus mempertimbangkan keadaan visual, vokal dan proporsi huruf. kekontrasan antara huruf dan latar belakangnya paling tidak memenuhi beberapa ketentuan seperti sudut pandang sekitar 60°, jarak pandang sekitar 1,7 m ketika berdiri dan 1,3 m ketika duduk.
- e. Pagar Pembatas
 - Apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah > 450 orang/jam/lebar efektif (dalam meter).
 - Apabila volume kendaraan sudah > 500 kendaraan/jam.
 - Kecepatan kendaraan > 40 km/jam.
 - Kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan.
 - Bahan pagar bisa terbuat dari konstruksi bangunan atau tanaman.
- f. Marka Jalan
 - Marka hanya ditempatkan pada Jalur pejalan kaki penyeberangan sebidang.
 - Keberadaan marka mudah terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan baik di siang hari maupun malam hari.
 - Pemasangan marka harus bersifat tetap dan tidak berdampak licin bagi pengguna jalan.
- g. Peneduh/Pelindung

Jenis peneduh disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki, dapat berupa pohon pelindung, atap (mengikuti pedoman teknik lansekap), dll.

Fasilitas bangku istirahat dapat terpisah dari fasilitas lain atau dapat disatukan (bersebelahan) dengan tanaman atau peneduh, untuk penyediaan tempat duduk sebaiknya setiap jarak 200-250 meter serta dapat diletakkan saja sepanjang tidak mengganggu sirkulasi pejalan dan aman. Diperhatikan titik-titik dimana seseorang dapat berhenti dan beristirahat sejenak dan penataan lingkungan yang baik dan menarik (Rubenstein, 1992: 57 – 87). Penyediaan tempat duduk bisa disertai dengan penyediaan telepon umum dan tempat sampah (interval dari tiap

titik lokasi tempat sampah dapat diletakkan sejauh 30 m) sedangkan ukuran bangku bebas menurut kebutuhan. Fasilitas telepon umum dari tempat sampah sedapat mungkin tidak memakan ruang untuk pejalan.

2.5 Tinjauan Vegetasi

Tanaman tidak hanya mempunyai nilai estetis saja, tapi juga berfungsi untuk meningkatkan kualitas lingkungan. Fungsi vegetasi dapat dikategorikan sebagai berikut: (*Carpenter, Phillip L., Theodore D. Walker, Lanphear F., 1975*)

a. Kontrol pandangan (*Visual control*)

Menahan suara yang ditimbulkan oleh sinar matahari, lampu jalan, dan sinar lampu kendaraan pada:

1) Jalan raya

Dengan peletakan tanaman di sisi jalan atau di jalur tengah jalan. Sebaiknya dipilih pohon atau perdu yang padat. Pada jalur jalan raya bebas hambatan, penanaman pohon tidak dibenarkan pada jalur median jalan. Sebaiknya pada jalur median ditanami tanaman semak, agar sinar lampu kendaraan dari arah yang berlawanan dapat dikurangi.

2) Bangunan

Peletakan pohon, perdu, semak, *ground cover*, dan rumput dapat menahan pantulan sinar dari perkerasan, hampasan air hujan, dan menahan jatuhnya sinar matahari ke daerah yang membutuhkan keteduhan.

3) Kontrol pandangan terhadap ruang luar

Tanaman dapat dipakai untuk komponen pembentuk ruang sebagai dinding, atap, dan lantai. Dinding dapat dibentuk oleh tanaman semak sebagai border. Atap dibentuk oleh tajuk pohon yang membentuk kanopi atau tanaman merambat pada pergola. Sedangkan sebagai lantai dapat dipergunakan tanaman rumput atau penutup tanah (*ground covers*).

4) Kontrol pandangan untuk mendapatkan ruang pribadi (*privacy space*)

Tanaman dapat dipergunakan untuk membatasi pandangan dari arah luar dalam usaha untuk menciptakan ruang pribadi. Memerlukan penempatan tanaman pembatas pandangan setinggi 1,50 - 2,00 meter.

5) Kontrol pandangan terhadap hal yang tidak menyenangkan

Tanaman dapat pula dimanfaatkan sebagai penghalang pandangan terhadap hal-hal yang tidak menyenangkan untuk ditampilkan atau dilihat seperti timbunan sampah, tempat pembuangan sampah, dan galian tanah.

b. Pembatas fisik (*Physical barriers*)

Tanaman dapat dipakai sebagai penghalang pergerakan manusia dan hewan. Selain itu juga dapat beriongsi mengarahkan pergerakan.

c. Pengendali iklim (*Climate control*)

Tanaman berfungsi sebagai pengendali iklim untuk kenyamanan manusia. Faktor iklim yang mempengaruhi kenyamanan manusia adalah suhu, radiasi sinar matahari, angin, kelembapan, suara, dan aroma.

1) Kontrol radiasi sinar matahari dan suhu

Tanaman menyerap pancaran sinar matahari dan memantulkannya sehingga menurunkan suhu dan iklim mikro.

2) Kontrol pengendali angin

Tanaman berguna sebagai penahan, penyerap, dan mengalirkan tiupan angin sehingga menimbulkan iklim mikro. Jenis tanaman yang dipakai harus diperhatikan tinggi pohon, bentuk tajuk, janis, kepadatan tajuk tanaman, serta lebartajuk.

3) Pengendali suara

Tanaman dapat menyerap suara kebisingan bagi daerah yang membutuhkan ketenangan. Pemilihan janis tanaman tergantung dari tinggi pohon, lebar tajuk, dan komposisi tanaman

4) Penyaring udara

Tanaman sebagai filter atau penyaring debu, bau, dan memberikan udara segar.

d. Pencegah erosi (*Erosion control*)

Tanaman mampu berfungsi untuk menahan air hujan yang jatuh secara tidak langsung ke permukaan tanah. Misal dalam pembentukan muka

tanah, pemotongan dan penambahan muka tanah (*cut and fill*), penggalan tanah untuk danau buatan.

e. Nilai estetis (*Aesthetic values*)

Nilai estetika dari tanaman diperoleh dari perpaduan antara warna (daun, batang, bunga) bentuk fisik tanaman (batang, percabangan, dan tajuk), tekstur tanaman, skala tanaman dan komposisi tanaman.

1) Memberikan Nilai Estetika dan Meningkatkan Kualitas Lingkungan.

Nilai estetis dari tanaman dapat diperoleh dari satu tanaman, sekelompok tanaman yang sejenis, kombinasi tanaman berbagai jenis ataupun kombinasi antara tanaman dengan element lansekap lainnya. Dalam konteks lingkungan, kesan estetis itu menyebabkan nilai kualitasnya akan bertambah.

2) Warna

Warna dari suatu tanaman dapat menimbulkan efek visual tergantung pada refleksi cahaya yang jatuh pada tanaman tersebut. Efek psikologis yang ditimbulkan dari warna yaitu warna cerah memberikan rasa senang, gembira serta hangat. Sedangkan warna lembut memberikan kesan tenang dan sejuk. Dan bila beberapa jenis tanaman dengan berbagai warna dipadukan dan dikomposisikan akan menimbulkan nilai estetis.

3) Bentuk

Bentuk tanaman dapat digunakan untuk menunjukkan bentuk 2 atau 3 dimensi, memberikan kesan dinamis, indah, sebagi aksentuasi, kesan lebar/luas, dan sebagainya.

4) Tekstur

Tekstur suatu tanaman ditentukan oleh: cabang batang, ranting, daun, tunas dan jarak pandang terhadap tanaman tersebut.

5) Skala

Skala/proposisi tanaman adalah perbandingan tanaman dengan tanaman lain atau perbandingan tanaman lain atau perbandingan tanaman dengan lingkungan sekitarnya.

2.6 Tinjauan Signage

Signage menurut *Oxford Advance Learner Dictionary of Current English* adalah sebuah kata-kata, desai dan lain-lain pada sebuah papan atau lempengan untuk memberikan peringatan atau untuk mengarahkan seseorang menuju sesuatu.

Tujuan *signage* adalah untuk menghadirkan informasi secara konsisten sehingga individu akan belajar untuk melihat pada beberapa tempat tertentu, untuk mengenalinya dengan mudah.

Signage memiliki beberapa fungsi penting bagi manusia, yaitu diantaranya:

- a. Sebagai alat untuk membantu manusia dengan cara mengarahkan, mengidentifikasi ruang atau struktur dan memberi informasi manusia dalam melakukan kegiatan dalam suatu ruang.
- b. Memperkuat kualitas lingkungan secara visual
- c. Melindungi kepentingan umum

Berdasarkan jenis isi atau informasi yang disampaikan, signage secara umum dapat dikategorikan menjadi:

- a. Pemberi Orientasi (*Orientalional Sign*)

Berfungsi untuk memberi tahu kedudukan atau posisi tepat seseorang dalam suatu kawasan agar manusia tahu arah selanjutnya untuk menuju ke tempat yang diinginkan.

- b. Pemberi Informasi (*Information Sign*)

Berisi informasi mengenai segala sesuatu di lingkungan tempat *signage* berada, misalnya keterangan rute perjalanan kaki di suatu kawasan.

- c. Pemberi Identitas (*Identificational Sign*)

Berfungsi mengenalkan identitas suatu tempat atau ruang di suatu kawasan agar masyarakat dapat membedakan tempat tersebut dengan tempat lainnya.

- d. Penunjuk Arah (*Directional Sign*)

Berfungsi untuk member arah atau navigasi kepada pengguna secara eksplisit, untuk pengguna jalan ataupun kendaraan. Contohnya rambu-rambu lalu lintas.

- e. Pemberi Peringatan (*Statutory Regulatory Sign*)

Berfungsi untuk memebritahukan peraturan-peraturan mengenai kegiatan yang boleh atau tidak boleh dilakukan di daerah tersebut, biasanya diberikan oleh pihak yang berwenang, contohkan pemberitahuan tulisan “*No Smoking Area*”

f. Pemberi Dekorasi (*Ornamental Sign*)

Berfungsi untuk memeperindah atau meningkatkan penampilan suatu bangunan baik secara umum atau khusus, contohnya bendera dan spanduk.

2.7 Tinjauan Pejalan kaki

Berdasarkan tinjauan etimologi, istilah pejalan kaki berasal dari bahasa Yunani, pedos yang berarti kaki, sedangkan pejalan kaki berarti orang yang berjalan kaki. Namun dalam perkembangannya istilah pejalan kaki diartikan sebagai jalur pejalan kaki, yang keberadaannya tidak lepas dari seluruh pergerakan manusia. (Darmawan: 2004). Hal ini disebabkan karena pejalan kaki atau jalur pejalan kaki dapat memberi karakter pada lingkungan dan ruang publik apabila selaras dengan struktur dan fungsi kawasan serta bangunannya.

2.7.1 Kriteria Jalur Pejalan Kaki

Menurut Direktorat Jenderal Bina Marga dalam Pedoman Perencanaan Jalur pejalan kaki pada Jalan Umum tahun 1997, ketentuan-ketentuan dalam penyediaan jalur pejalan kaki adalah sebagai berikut:

1. Pada hakekatnya pejalan kaki untuk mencapai tujuannya ingin menggunakan lintasan sedekat mungkin, dengan nyaman, lancar dan aman dari gangguan.
2. Adanya kontinuitas jalur pejalan kaki, yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan begitu juga sebaliknya.
3. Jalur pejalan kaki harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya seperti: rambu-rambu, penerangan, marka, dan perlengkapan jalan lainnya, sehingga pejalan kaki lebih mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat.
4. Fasilitas pejalan kaki tidak dikaitkan dengan fungsi jalan.

5. Jalur pejalan kaki harus diperkeras dan dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air, serta disarankan untuk dilengkapi dengan peneduh.
6. Untuk menjaga keselamatan dan keleluasaan pejalan kaki, sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan.
7. Pertemuan antara jenis jalur pejalan kaki yang menjadi satu kesatuan harus dibuat sedemikian rupa sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki

Selain itu, Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan (1997:2) persyaratan umum yang harus diperhatikan dalam merencanakan fasilitas jalur pejalan kaki adalah:

1. Menerus, fasilitas pejalan kaki harus menerus, langsung dan lurus ke tujuan
2. Aman, pejalan kaki harus merasa aman selama berjalan kaki, baik pada jurnya sendiri maupun dalam hubungannya dengan suatu sistem jaringan lalu lintas lainnya.
3. Nyaman, permukaan fasilitas pejalan kaki harus rata, kering dan tidak licin pada waktu hujan, cukup lebar, kemiringan sekecil mungkin, jika diperlukan boleh diberi tangga yang nyaman.
4. Mudah dan jelas, fasilitas pejalan kaki harus mudah dan cepat dikenali.

2.7.2 Tinjauan Pejalan kaki

A. Jenis-jenis Pejalan kaki

Pejalan kaki berdasarkan moda perjalanannya dapat dikategorikan sebagai berikut (Rochadi dkk. 1991: III-13):

1. Pejalan kaki penuh

Pejalan kaki yang termasuk pada kriteria ini adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.

2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum

Dalam kriteria ini pejalan kaki menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda antara, biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum

atau dari tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan parkir.

3. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi

Pejalan kaki dalam kriteria ini adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.

4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi

Pada kriteria yang terakhir ini adalah pejalan kaki menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

B. Karakteristik kemampuan jarak berjalan

Kemampuan fisik pejalan berhubungan dengan jarak tempuh yang sanggup dijalani. Hal-hal yang mempengaruhi jauh jaraknya berjalan antara lain (Unterman, 1984:24):

1. Waktu

Berjalan pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang mampu di tempuh. Misalnya berjalan dengan motif rekreasi mempunyai jarak yang relatif pendek, sedangkan untuk berbelanja terkadang dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari oleh pejalan.

2. Kenyamanan

Kenyamanan orang berjalan dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia kurang lebih 400 meter sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang diharapkan tidak lebih dari 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil rekreasi, maka faktor kenyamanan berjalan sangat berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

3. Ketersediaan kendaraan bermotor/umum

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah

berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata. Termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran serta pola penggunaan lahan campuran.

4. Pola Guna Lahan/Kegiatan

Pusat kota merupakan lokasi tampaknya penggunaan lahan campuran. Perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibandingkan dengan kendaraan bermotor karena sulitnya untuk berhenti setiap saat. Berjalan di pusat perbelanjaan terasa masih menyenangkan sampai dengan jarak 500 m. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah orang berjalan. Misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman. Selain itu adanya aktivitas lain seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki dan adanya kegiatan campuran akan lebih menarik untuk orang berjalan.

C. Pergerakan pejalan kaki

Pergerakan pejalan kaki dapat dilihat dari tujuannya, yaitu perjalanan fungsional, perjalanan rekreasional, dan perjalanan akhir. Penjelasannya sebagai berikut (Rubenstein, 1978:13):

1. Perjalanan Fungsional

Perjalanan ini terjadi dengan membawa suatu fungsi spesifik tertentu seperti perjalanan dari kesibukan seseorang yang berhubungan dengan pekerjaannya atau hal-hal pribadi yang menyangkut antara lain berbelanja, makan malam, atau ke dokter.

2. Perjalanan Rekreasional

Perjalanan ini terjadi karena adanya maksud yang berhubungan dengan waktu senggang/santai atau bersenang-senang, seperti perjalanan ke teater, konser, gelanggang olah raga ataupun aktivitas sosial dimana berjalan kaki merupakan tujuan utama.

3. Perjalanan Akhir

Perjalanan ini terjadi dari dan ke rumah atau lokasi tertentu yang diadakan dengan moda transportasi ke area tertentu seperti pelataran parkir, tempat pemberhentian angkutan umum, terminal maupun stasiun.

2.7.3 Kebutuhan Pejalan Kaki

Pejalan membutuhkan beberapa hal, yaitu ruang untuk bergerak, membutuhkan faktor psikis akan keselamatan, kenyamanan, kesenangan dan keamanan dalam berjalan serta memerlukan fasilitas yang mengakomodasi pergerakannya.

A. Kebutuhan Ruang

Setiap orang membutuhkan ruangan untuk berdiri dan berjalan. Kebutuhan ruang minimum ketika berdiri disebut elips tubuh. Karakteristik bentuk tubuh dan gerak manusia digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia. Selama berjalan, tubuh manusia bergoyang ke depan dan ke belakang beberapa sentimeter. Selain itu, ada beberapa alasan khusus lain yang menyebabkan ruang perencanaan untuk pejalan bertambah. Alasan tersebut terutama disebabkan adanya kebiasaan-kebiasaan tertentu seperti membawa payung, keranjang belanja bagi wanita ataupun kebiasaan untuk berjalan bersama-sama sambil berbincang-bincang dalam jalur berjalan. Kemungkinan lain adalah adanya benda yang memakan ruang seperti pedagang keliling yang membawa pikulan atau gerobak. Berbagai keadaan tersebut menyebabkan ruang yang dibutuhkan lebih luas. Pada penjelasan tabel 2.1 dapat dilihat karakteristik yang kemungkinan timbul dengan dihubungkan dengan keadaan ruang yang ada.

Tabel 2. 1 Karakteristik Pejalan kaki Dihubungkan dengan Keadaan Ruangnya

| Perkiraan Rata-rata Ruang/Area per pejalan kaki (m ²) | Karakteristik |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,2-0,5 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Arus : tak menentu, pada ambang batas samapi pejalan kaki terhenti seluruhnya ○ Kecepatan rata-rata : berjalan dengan kecepatan menyeret ○ Pilihan untuk kecepatan : tidak ada ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : tidak mungkin ○ Konflik : Kontak fisi tidak terhindarkan |

| Perkiraan Rata-rata Ruang/Area per pejalan kaki (m ²) | Karakteristik |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,5 – 0,7 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Mendahului : tidak mungkin ○ Arus : mencapai tingkat maksimum pada arus yang mengalami tekanan ○ Kecepatan rata-rata : kebanyakan pelan sekali ○ Pilihan untuk kecepatan : tidak ada, bergerak seiring dengan kepadatan ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : sangat sulit ○ Konflik : kemungkinan besar terjadi kontak fisik, konflik tidak dihindarkan ○ Mendahului : tidak mungkin |
| 0,7 – 1,0 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Arus : meik tidak terhindarkan mencapai tingkat maksimum pada kondisi arus yang lebih rendah dari kondisi sebelumnya ○ Kecepatan rata-rata : sekitar 70% dari arus bebas ○ Pilihan untuk kecepatan : secara nyata jampir tidak dapat untuk memilih ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : sangat terbatas dengan benturan ○ Konflik : fisik kontak mungkin masih ada, konflik ○ Mendahului : tidak mungkin |
| 1,0 – 1,4 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Arus : 65-80% dari kapasitas maksimum ○ Kecepatan rata-rata : sekitar 75% dari arus bebas ○ Pilihan untuk kecepatan : terbatas, penyesuaian yang konstan dengan sedikit kebebasan bergerak ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : terbatas dengan adanya konflik ○ Konflik : tidak dihindarkan ○ Mendahului : tanpa bersentuhan |
| 1,4 – 1,7 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Arus : 56-70% dari kapasitas maksimum ○ Kecepatan rata-rata : sekitar 80% dari arus bebas ○ Pilihan untuk kecepatan : terbatas kecuali untuk pejalan kaki dengan kecepatan rendah ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : terbatas dengan adanya konflik ○ Konflik : kemungkinan tinggi ○ Mendahului : dapat dimungkinkan dengan bersentuhan |
| 1,7 – 2,3 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Arus : kira-kira 50% dari kapasitas maksimum ○ Kecepatan rata-rata : lebih dari 80% dari arus bebas ○ Pilihan untuk kecepatan : sebagian mengalami keterbatasan ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : dimungkinkan dengan tetap adanya konflik ○ Konflik : kemungkinan ada yang tinggi ○ Mendahului : sulit tanpa manuver yang tiba-tiba |
| 2,3 – 3,7 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Arus : kira-kira 33% dari kapasitas maksimum ○ Kecepatan rata-rata : mendekati arus bebas ○ Pilihan untuk kecepatan : kadang-kadang terbatas ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : data dimungkinkan dengan kadang-kadang adanya konflik ○ Konflik : sekitar 50% kemungkinan adanya konflik |

| Perkiraan Rata-rata Ruang/Area per pejalan kaki (m ²) | Karakteristik |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| > 3,7 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Mendahului : mungkin dengan gangguan ○ Arus : 20% dari kapasitas maksimum atau kurang ○ Kecepatan rata-rata : dapat melakukan pilihan secara bebas ○ Pilihan untuk kecepatan : bebas tidak adanya hambatan ○ Pergerakan Lawan Arah/Memotong : bebas ○ Konflik : maneuver-maneuver dibutuhkan untuk menghindari konflik ○ Mendahului : bebas, dengan kemudahan manuver |

Sumber: Pushkarev dan Zupan, 1975 : 87.

B. Kebutuhan Psikologis Pejalan kaki

Selain membutuhkan ruang untuk bergerak, pejalan pun membutuhkan sesuatu yang dapat memberinya rasa aman, nyaman, keselamatan, dan kesenangan tanpa banyak gangguan yang menghalangi pergerakannya. Pejalan kaki membutuhkan :

- Keselamatan dalam berjalan menurut berhubungan dengan besar kecilnya konflik antara pejalan dan antara kendaraan yang menggunakan jalan yang sama. Konflik dengan kendaraan bermotor merupakan masalah yang paling banyak ditemui dalam berjalan, terutama pada saat menyeberang di persimpangan jalan. Bagi orang tua dan penyandang cacat menyeberang jalan menjadi hal yang cukup sulit karena ketidakmampuan mereka menyesuaikan kecepatan berjalan dengan kecepatan kendaraan yang melalui jalan tersebut. Aspek keselamatan ini meliputi pemisahan yang jelas antara pejalan kaki dengan pengguna ruas jalan lainnya
- Keamanan (*security*) berarti terbebas dari lingkungan yang dapat menimbulkan tindak kriminal yang menimpa pejalan ketika berjalan. Penerangan yang cukup dan pandangan yang tak terhalangi dapat mengurangi kemungkinan terjadinya tindak kriminal. median pemisah, dan beberapa sarana penunjang bagi keamanan pejalan kaki.
- Kenyamanan pejalan berhubungan dengan kepadatan pejalan yang disebabkan banyaknya pengguna jalan tersebut. Jika terlalu banyak pejalan, maka kenyamanan akan berkurang, artinya tingkat pelayanan

dari fasilitas tersebut (trotoar) menjadi berkurang. Kenyamanan berhubungan dengan keselamatan dan persepsi pejalan akan kemudahan bergerak. Bentuk fisik trotoar pun mempengaruhi kenyamanan berjalan. Trotoar yang tidak terputus dan landai akan memberi rasa nyaman pada penggunanya. Kebebasan bergerak pun dibutuhkan pejalan, oleh sebab itu mereka membutuhkan ruang yang tidak terhalangi oleh benda-benda yang biasanya mengambil ruang yang disediakan untuk trotoar.

- Kesenangan (*pleasure*) dapat dicapai dengan menyediakan perlindungan dari pengaruh cuaca, keterpaduan dari hal-hal yang menarik misalnya barang-barang yang dipajang di toko-toko dan tampak muka toko-toko yang beragam. Untuk mewujudkan kesenangan ini lebih banyak ditekankan pada detail dan pengalaman visual (Unterman, 1984:26).

2.7.4 Tingkat Pelayanan Jalur pejalan kaki

Terdapat beberapa pengertian yang berhubungan dengan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki yang bersumber dari *Highway Capacity Manual* (1985:13-3), yaitu:

1. Kecepatan berjalan (*pejalan kaki speed*), yaitu rata-rata kecepatan berjalan pejalan kaki, biasanya dinyatakan dalam meter per menit (S = kecepatan berjalan [meter/detik]).
2. Satuan lebar arus (*unit width flow*), yaitu rata-rata kecepatan berjalan per satuan lebar trotoar efektif yang dinyatakan dalam pejalan kaki/meter/menit (v = arus [orang/menit/m]).
3. Rombongan/kelompok (*platoon*), yaitu sejumlah pejalan kaki yang berjalan bersama-sama dalam satu kelompok, biasanya tidak sengaja akibat dari pengendalian lalu lintas seperti lampu merah dan faktor lain .
4. Kepadatan Jalan (pejalan kaki density), yaitu jumlah pejalan kaki per satuan ruas yang dinyatakan dalam pejalan kaki per meter persegi (D = kepadatan pejalan [orang/m²]).
5. Ruang/ tempat berjalan (pejalan kaki space), yaitu daerah yang tersedia untuk tiap pejalan dalam suatu trotoar yang dinyatakan dalam meter

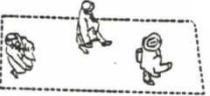
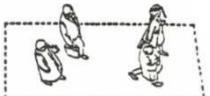
persegi per orang ($C = \text{ruang/tempat berjalan [m}^2/\text{orang]}$). Ini merupakan kebalikan dari kepadatan dan merupakan satuan yang lebih praktis untuk menganalisis fasilitas pejalan.

Terdapat beberapa faktor lingkungan yang berperan dalam aktivitas pejalan kaki dan tingkat pelayanan yaitu (*Highway Capacity Manual*, 1985), yaitu:

1. Faktor kenyamanan (*comfort*), misalnya perlindungan terhadap cuaca, halte angkutan umum dan sebagainya.
2. Faktor kenikmatan (*convenience*), misalnya jarak berjalan kaki, tanda-tanda petunjuk dan sebagainya yang dapat membuat perjalanan lebih menyenangkan.
3. Faktor Keselamatan (*safety*), yaitu pemisahan jalur pejalan kaki dan kendaraan.
4. Faktor keamanan (*security*), misalnya lampu-lampu lalu lintas, pandangan yang tidak terhalang ketika menyebrang.
5. Aspek ekonomi berhubungan dengan biaya pengguna, tundaan perjalanan dan ketidaknyamanan.

Parameter dalam menentukan nilai tingkat pelayanan adalah ruang pejalan kaki (*pejalan kaki space*), dan tingkat arus (*flow rate*). Adapun batasan-batasan untuk menentukan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menurut Direktorat Penataan Ruang Nasional Tahun 2009 dapat dilihat pada Tabel 2.2

Tabel 2. 2 Tingkat Pelayanan Jalur pejalan kaki

| Tingkat Pelayanan | Ruang Pejalan kaki(m ² /org) | Arus (org/m/menit) | Ilustrasi |
|-------------------|-----------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| A | > 5,6 | < 16 |  |
| B | 5,6 | > 16-23 |  |
| C | > 2,2-3,7 | > 23-33 |  |
| D | >1,1-2,2 | > 33-49 |  |

| Tingkat Pelayanan | Ruang Pejalan kaki(m ² /org) | Arus (org/m/menit) | Ilustrasi |
|-------------------|-----------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| E | > 0,75-1,4 | > 49-75 |  |
| F | < 0,75 | > 75 |  |

Sumber: Direktorat Penataan Ruang Nasional 2009

2.8 Tinjauan Bangunan

2.8.1 Fungsi Bangunan

Pengertian dari fungsi bangunan itu sendiri adalah cara bangunan itu dapat melayani pemakainya dalam suatu kegiatan yang mengandung proses. Bangunan berfungsi dengan baik jika semua unsur diatur dengan baik sehingga tidak terjadi hambatan dalam operasinya.

Sedangkan untuk jenis fungsi bangunan itu sendiri terbagi menjadi empat jenis, antara lain (UU No 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, Bab III Pasal 5):

- a. Kelompok Bangunan Wisma
Fungsi bangunan untuk rumah tinggal
- b. Kelompok Bangunan Karya
Fungsi bangunan untuk tempat bekerja seperti kantor, industri, dan pasar
- c. Kelompok Bangunan Suka
Fungsi bangunan untuk tempat hiburan seperti bioskop, restoran, pertokoan, dan tempat bermain
- d. Kelompok Bangunan Tempat Ibadah
Fungsi bangunan untuk tempat ibadah seperti masjid, musholla, gereja, vihara, klenteng, dan pura

2.8.2 Skyline

Skyline atau garis langit di kawasan perkotaan merupakan lokasi penting yang perlu diperhatikan sebagai suatu estetika kota. Sebaiknya garis langit dan pemandangan atap bangunan dapat dinikmati dari berbagai sudut pandang di suatu kota. Ketika dipandang dari jauh, profil kota dapat dilihat sebagai sebuah siluet. Profil kota sering kelihatan dengan jelas bila dilihat dari titik kedatangan untuk

memasuki kota tersebut, yaitu berupa gerbang kota atau portal. Seperti halnya jika pengamat bergerak di sekitar kota, garis atap bangunan-bangunan melingkupi ruang jalan atau lapangan sehingga menghadirkan suatu bayangan hitam yang berbatasan dengan kaki langit.

Garis langit perkotaan merupakan suatu pembahasan yang tidak dapat dikatakan baru. Sampai pertengahan abad ke-19, kata garis langit perkotaan adalah suatu sinonim untuk cakrawala (horizon), yang digunakan pada litelatur yang berhubungan dengan pertemuan langit dan daratan (Attoe,1981).

Penggunaan kata garis langit secara langsung dihubungkan dengan suatu tipe bangunan baru pada saat itu, yaitu pencakar langit. Sementara setiap tapak yang unik dan berkarakteristik akan mempunyai efek bagi garis langitnya, namun hubungan antara garis langit dengan topografi tidak pernah dengan mudah dikenali secara langsung.

2.8.3 Fascade

Dalam bahasa arsitektur, eksterior bangunan atau tampak muka atau wajah bangunan itu disebut *fasade*. Sebagai wajah, bentuk eksterior mewakili penampilan bangunan dari luar yang bisa dinikmati oleh siapapun yang melewati bangunan tersebut. Fasade atau tampak bangunan yang baik terbentuk dari olahan program ruang yang ada dalam bangunan tersebut.

A. Komponen Fasade

Fasade merupakan elemen arsitektur terpenting yang mampu menyuarakan fungsi dan makna sebuah bangunan (Krier, 1988: 122). Fasade tidaklah semata-mata mengenai persyaratan alami yang ditentukan oleh organisasi dan ruang di baliknya. Fasade menyampaikan keadaan budaya saat bangunan itu dibangun dan mengungkap kriteria tatanan dan penataan serta berjasa memberikan kemungkinan dan kreativitas dalam ornamentasi dan dekorasi.

Komponen Fasade merupakan representasi atau ekspresi dari berbagai aspek yang muncul dan dapat diamati secara visual. Dalam konteks arsitektur, fasade bangunan tidak hanya bersifat dua dimensi saja akan tetapi bersifat tiga dimensi yang dapat merepresentasikan masing-masing bangunan, untuk itu komponen fasade bangunan yang diamati meliputi (Krier, 1988):

a. Pintu Masuk (*Entrance*)

Saat memasuki sebuah bangunan dari arah jalan, kita akan melewati berbagai gradasi dari sesuatu yang disebut publik. Posisi jalan masuk dan arsitektonis yang dimilikinya menunjukkan peran dan fungsi bangunan tersebut. Pintu masuk menjadi transisi dari bagian publik (eksterior) ke bagian privat (interior). Pintu masuk merupakan elemen pernyataan diri dari penghuni bangunan. Terkadang posisi *entrance* memberi peran dan fungsi penting terhadap bangunan. Lintasan dari gerbang ke arah bangunan membentuk garis maya yang menjadi titik pusat dari bangunan. Disini dapat diamati apakah keseimbangan yang terjadi merupakan simetri mutlak atau seimbang secara geometri saja.

b. Lantai Dasar

Zona lantai dasar merupakan elemen urban penting dari fasade. Alas dari sebuah bangunan yaitu lantai dasarnya merupakan elemen terpenting dari suatu fasade, karena berkaitan dengan transisi ke tanah, sehingga pemakaian material untuk daerah ini harus lebih tahan lama dibandingkan dengan daerah lainnya. Lantai dasar mempunyai suatu makna tertentu dalam sebuah bangunan, karena daerah ini langsung berhubungan dan diterima oleh manusia.

c. Jendela dan Pintu Masuk ke Bangunan

Jendela dan pintu dilihat sebagai unit spasial yang bebas. Elemen ini memberikan pemandangan kehidupan urban yang lebih baik, yaitu adanya bukaan dari dalam bangunan keluar bangunan. Fungsi jendela sebagai sumber cahaya bagi ruang dalam sebuah bangunan, yaitu efek penetrasi cahaya pada ruang interior. Jendela juga merupakan bukaan bangunan yang memungkinkan kita dapat melihat pemandangan yang ada disekitar bangunan. Selain memenuhi kebutuhan fungsional, jendela juga dapat menjadi elemen dekoratif pada bidang dinding. Pintu memainkan peran yang menentukan dalam konteks sebuah bangunan, karena pintu merupakan batas antara ruang publik dengan ruang privat dari sebuah bangunan. Karena itu makna pintu harus dipertimbangkan dari berbagai sudut pandang (Krier, 1988 :96). Posisi

pintu pada sebuah bangunan sangat penting yaitu mempertegas fungsi pembatas antara ruang luar dan ruang dalam bangunan. Letak atau posisi sebuah pintu sangat erat hubungannya dengan bentuk ruang yang dimasuki, dimana akan menentukan konfigurasi jalur dan pola aktifitas dalam ruang.

d. Atap dan Akhiran Bangunan

Terdapat dua macam tipe atap yang dikenal yaitu tipe atap mendatar (*face style*) dan tipe atap menggunung (*alpine style*). Atap merupakan bagian atas dari sebuah bangunan. Akhiran atap dalam konteks fasade disini dilihat sebagai batas bangunan dengan langit. Garis batas langit (*skyline*) yang terbentuk oleh deretan fasade dan bentuk bangunannya dapat dilihat sebagai pembatas.

B. Prinsip-prinsip Desain dalam Fasade Bangunan

Elemen arsitektur yang ingin dikaji dalam penelitian diseleksi melalui telaah deskripsi lapangan dan studi pustaka. Elemen-elemen itu terdiri dari bentuk bangunan, yaitu bagian fasade bangunan yang terdiri dari atap, dinding, bukaan jendela dan pintu, kolom atau tiang, arkade serta unsur-unsur lainnya yang terdiri dari (Ching, 1979: 179-185)

a. Keselarasan (*harmony*)

Keselarasan atau harmoni merupakan perpaduan antara unsur-unsur yang memiliki sedikit perbedaan. Apabila unsur-unsur tersebut dipadukan secara berdampingan akan menimbulkan apa yang disebut dengan selaras.

b. Kontras (*contrast*)

Kontras merupakan perpaduan unsur-unsur yang memiliki perbedaan tajam yang menjadi pusat perhatian dan mampu memberikan ciri tertentu yang mengandung ide, tujuan dan isi. Perhatian utama ini ditandai dengan tampilan bentuk yang paling menonjol pada bagian elemen bangunan dan juga sebagai pusat obyek yang paling jelas dilihat mata (*eye catching*)

c. Kesatuan (*unity*)

Kesatuan (*unity*) merupakan suatu hubungan unsur-unsur yang bermakna yang bukan menjadi suatu penggaungan biasa melainkan hubungan yang menjadikan keterkaitan antara unsur-unsur tersebut. Untuk dapat memperoleh karya desain yang memiliki kesan suatu kesatuan (*unity*) perlu diperhatikan beberapa faktor antara lain : penggunaan bahan, bentuk, komposisi, hubungan irama dan prinsip-prinsip yang terkoordinasi akan menghasilkan sebuah kesatuan yang utuh.

d. Irama (*rhythm*)

Irama merupakan pengulangan dari elemen-elemen bentuk, dalam hal ini irama dapat diartikan sebagai pengulangan garis, bidang, unsur dan warna secara teratur dan harmonis. Ritme atau irama merupakan kondisi yang menunjukkan kehadiran sesuatu yang terjadi berulang secara teratur. Hampir semua jenis bangunan memasukan unsur-unsur yang sifatnya berulang.

e. Komposisi (*composition*)

Komposisi merupakan suatu pengolahan unsur dan prinsip dalam usaha untuk menciptakan kesatuan (*unity*) baik kontras maupun selaras. Terciptanya sebuah komposisi yang baik merupakan kunci kesuksesan tercapainya sebuah kesatuan (*unity*) terhadap keanekaragaman berbagai bentuk pada bidang bangunan. Untuk menciptakan susunan komposisi desain yang baik maka diperlukan prinsip-prinsip aturan sebagai alat visual yang memungkinkan bentuk-bentuk dan ruang-ruang yang beraneka ragam dapat bersama-sama secara konsep dan persepsi menjadi kesatuan yang utuh.

f. Proporsi dan Skala

Proporsi dan skala merupakan hubungan antara bagian dengan keseluruhan. Skala dan proporsi yang tepat dapat menimbulkan keselarasan dan keselarasan dapat menimbulkan rasa indah pada manusia. Proporsi dapat menimbulkan keindahan dengan mempertimbangkan peruntukan suatu elemen bangunan yang cukup

teratur dan sesuai dengan fungsinya. Sementara itu skala bertitik tolak dari bagaimana kita memandang besarnya unsur sebuah bangunan atau ruang secara relatif terhadap benda-benda lainnya. Skala pada dasarnya merupakan sebuah perbandingan antara sesuatu dengan sesuatu yang lainnya. Dalam mengukur besarnya suatu unsur visual dapat digunakan alat pengukur yang dikenal sebagai unsur-unsur pemberi skala yaitu :

- Skala Umum, yaitu ukuran relatif sebuah unsur bangunan terhadap bentuk lain dalam lingkungannya.
- Skala Manusia, yaitu ukuran relatif sebuah unsur bangunan ruang terhadap dimensi dan proporsi manusia.

2.8.4 Sempadan dan Setback

A. Garis Sempadan Bangunan

Berdasarkan Permen PU No 6/ PRT/M/2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan, garis sempadan bangunan (GSB) adalah garis batas pekarangan terdepan. GSJ merupakan batas terdepan pagar halaman yang boleh didirikan. Oleh karena itu biasanya di muka GSJ terdapat jalur untuk instalasi air, listrik, gas, serta saluran-saluran pembuangan.

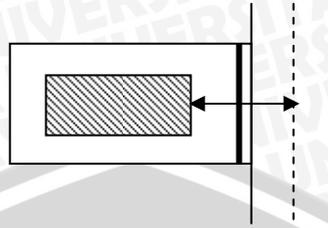
Pada GSB tidak boleh didirikan bangunan rumah, terkecuali jika GSB berimpit dengan garis muka bangunan (GMB).

GSB dimaksudkan mengatur lingkungan hunian memiliki kualitas visual yang baik, selain itu juga mengatur jarak pandang yang cukup antara lalu lintas di jalan dan bangunan. Metode yang digunakan adalah metode analisis evaluatif untuk mengetahui bangunan-bangunan yang melampaui garis sempadan. Umumnya pengaturan sempadan ini merupakan 0,5 dari Ruang Milik Jalan (Rumija), namun untuk wilayah perencanaan yang masih tersedia lahan belum terbangun, idealnya menggunakan rumus:

$$D = \frac{1}{2} L + 1 m \dots\dots\dots (2.1)$$

L = lebar jalan

D = jarak pagar bangunan



Gambar 2. 3Garis Sempadan Bangunan

B. *Setback* Bangunan

Pengertian *setback* bangunan dapat ditelusuri dari arti kata *setback*. Pengertian *setback* menurut kamus bahasa Inggris adalah kemunduran.

Sedangkan pengertian *setback* bangunan dapat dikaitkan dengan perletakan massa bangunan pada lahan yang dimiliki atau diartikan menjadi seberapa jauh kemunduran bangunan yang terjadi pada suatu kawasan.

Gejala perkembangan perancangan kota dapat kita inikasikan bahwa pertumbuhan kawasan sudah mengabaikan faktor – faktor perancangan kota, hal ini terlihat pada beberapa pertumbuhan kawasan yang ada di beberapa tempat di Indonesia pada umumnya dengan pelanggaran Garis Sempadan Bangunan (*Setback* Bangunan). Kemungkinan hal itu disebabkan karena ketidaktahuan ataupun ketidakpedulian mereka terhadap fungsi dari *setback* bangunan itu sendiri.

Setback bangunan merupakan salah satu alat atau pengendali fisik spasial dan *policy power perspectives* pembangunan kota yang bertujuan untuk menjamin kesehatan, keselamatan, dan kesejahteraan umum bagi penghuni kota.

Fungsi *setback* bangunan adalah (Anwar, 2003: 16-17):

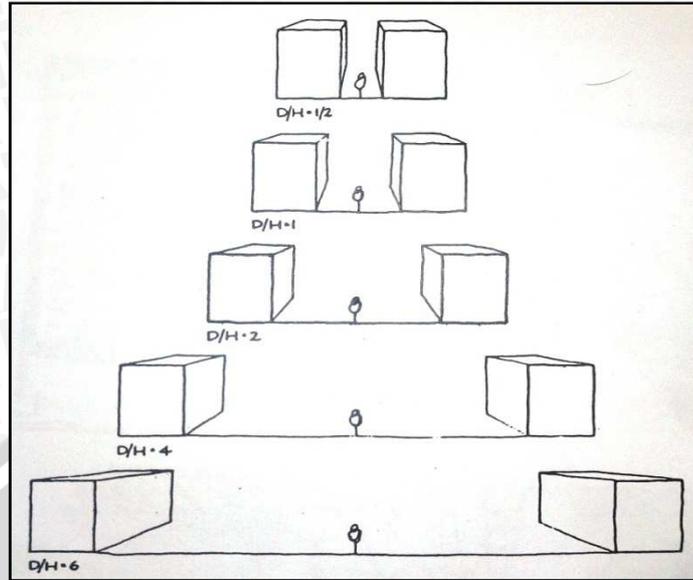
- Meningkatkan kualitas visual lingkungan kota, dengan terciptanya koridor visualnya. Hal ini terintegrasi dengan jalur – jalur bukaan jalan melalui ruang terbuka yang tercipta.

- Memelihara kualitas lingkungan baru, terutama apabila dikaitkan dengan peletakan bangunan baru yang integral dengan tata letak bangunan yang telah ada sebelumnya.
- Menciptakan kesan lega dalam mengimbangi ketinggian bangunan, kepadatan bangunan dan intensitas kegiatan disuatu wilayah atau kota.
- Dapat membantu mendefinisikan ruang jalan dan skala bangunan, sehingga mendukung orientasi dan kenyamanan pejalan kaki dan pemakai jalan.
- Mengubah massa bangunan terhadap letaknya serta sistem *lingkage* suatu wilayah (sudut bangunan pada persimpangan jalan).

2.8.5 Skala Ruang

Menurut Kim W. Todd (1987), orang – orang memperoleh suatu rasa kenyamanan dan keamanan dari lingkungan jika perhubungan fisik mereka terhadap lingkungan berada dalam skala menurut persepsi mereka sendiri. Suatu ruang yang terbuka lebar membangkitkan pada pengamat suatu rasa akan kekecilan mereka sendiri atau mungkin suatu rasa kecanggungan. Suatu ruang yang kecil menciptakan suatu perasaan akan kedominanan manusia, keakraban, atau penuh sesak. Ruang -ruang yang besar dapat dibuat untuk terasa lebih kecil, dan ruang kecil diperluas, dengan derajat pewadahan atau keterlingkungan yang digunakan di dalam menciptakan ruang-ruang itu. Elemen kunci di dalam membentk skala pada rancangan ruang adalah lingkungan (*enclosure*).

Kunci kearah berhasilnya mengubah derajat keterlingkungan terletak pada rasio jarak – ketinggian diantara elemen-elemen pelikung. Suatu rasio dari satu banding satu, tinggi pelikung sama dengan jarak ruang terbuka adalah angka yang penting, apabila ketinggian tersebut melampaui jarak ruang terbuka, elemen pelikung menjadi terlalu kuat (dengan hasilnya bahwa pemakai lebih sadar akan mereka ketimbang akan ruang itu sendiri), dan vertical mengisi kepentingan yang berlebihan seperti bidang atas. Tipe ruang ini dapat membuat pemakai merasa berada di jurang atau dasar sumur, seakan lebih rendah dari lingkungan sekitarnya. Ruang-ruang demikian dapat terlihat manusiawi, akan tetapi tergantung kepada bagaimana elemen-elemen berskala manusia dan ruang tersebut diatur.



Gambar 2. 4Skala ruang yang diciptakan oleh rasio jarak – ketinggian
(Sumber: Todd, 1987: 41-44)

Jika keanekaragaman dan perbedaan diberikan pada ketinggian visual, dan untuk suatu jarak pendek diatas dan dibawah ketinggian mata, maka perhatian akan memusat pada zona itu, dan kelompok bidang vertikal yang timbul keatasnya akan ditiadakan. Suatu ruang yang berskala sama yang diolah dengan memalingkan dinding yang kosong, seragam, dan monoton kearah pemakai, maka akan terlihat menakutkan dan gelap, dan orang-orang akan menggunakan ruang tersebut hanya seperlunya untuk menuju tempat yang lain lagi.

Angka genting lainnya terjadi pada rasio empat (jarak ruang terbuka) banding satu (ketinggian bidang pelikung). Diatas rasio ini derajat keterlingkungan telah menghilang ke suatu titik dimana ia tidak ada lagi dan pemakai harus mencari elemen di tempat lain dengan mana untuk membentuk skala ruang.

Ruang eksterior yang paling nyaman, dan dapat dikerjakan adalah ruang-ruang dimana rasio dari jarak ruang terbuka diantara elemen-elemen vertikal terhadap ketinggian elemen-elemen vertikal adalah antara empat banding satu. Plasa dan ruang terbuka yang paling baik dirancang, paling dinamik di dunia mempunyai rasio jarak – ketinggian dua atau tiga berbanding satu.

Rasio perhubungan yang sama berjalan dalam kaitan terhadap pembukaan pada elemen pelikung seperti dinding, pagar, dan tanaman. Jika pembukaan lebih

lebar daipada ketinggian, efek dari suatu gerbang atau jalan terusan akan hilang. Sebuah pembukaan yang sempit dengan rasio jarak ke ketinggian yaitu dibawah satu berbanding satu, akan mengurangi pentingnya pembukaan tersebut.

Untuk menghasilkan efek psikologis bagi pengguna dalam koridor yang nyaman, perbandingan skala ruang yang diperoleh dari lebar jalan dibanding ketinggian bangunan yang mengapit adalah 2-3. Jika kurang dari 2 maka efek psikologis yang ditimbulkan bagi pengguna jalan adalah seperti terjebak dalam jurang dan manusia yang berada diruang tersebut merasa terlalu dominan. Namun jika lebih dari 3 atau terlalu lebar, maka efek psikologis yang ditimbulkan adalah manusia yang berada diruang tersebut merasa dikerdilkan karena skala ruang yang ditimbulkan terlalu lebar.

2.9 Importance Performance Analysis (IPA)

Pengukuran terhadap kinerja suatu pelayanan dapat dilakukan dengan cara membandingkan antara harapan terhadap pelayanan dengan hasil kinerja pelayanan yang dicapai, tetapi saat ini terjadi kecenderungan untuk menggunakan suatu ukuran yang subjektif (soft measure) sebagai indikator mutu (Supranto, 1997). Data yang digunakan untuk analisis ini, adalah hasil kuisisioner persepsi masyarakat terhadap kinerja suatu pelayanan berdasarkan indikator penilaian yang telah ditetapkan.

Dalam analisis ini akan digunakan variabel x untuk kinerja dan variabel y untuk kepentingan. Indikator tingkat kesesuaian adalah hasil perbandingan skor kinerja dengan skor kepentingan. Tingkat kesesuaian inilah yang menentukan urutan prioritas peningkatan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan (Supranto, 1997)

Rumus yang digunakan:

$$Tki = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\% \dots\dots\dots (2.2)$$

Dimana: Tki : kesesuaian Responden

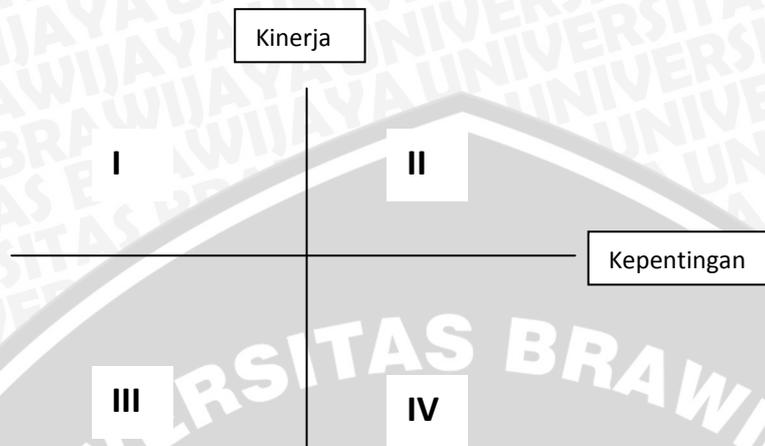
Xi : Skor Penilaian Kinerja

Yi : Skor Penilaian Kepentingan

Skor rata-rata penilaian kinerja dari responden ini selanjutnya akan



ditempatkan pada diagram kartesian dengan sumbu x merupakan skor rata-rata penilaian kinerja (x) dan sumbu y adalah skor rata-rata penilaian kepentingan indikator (y).



Gambar 2. 5 Diagram Kartesius *Importance Performance Analysis*

Penjelasan dari kuadran diatas adalah (Supranto, 1997):

Kuadran I : merupakan indikator yang dapat mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna terhadap kinerja yang kondisinya tidak memuaskan perlu mendapatkan prioritas peningkatan

Kuadran II : merupakan indikator yang mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna terhadap kinerja yang kondisinya telah memenuhi harapan dan perlu dipertahankan.

Kuadran III : merupakan indikator yang tidak begitu penting dalam pemenuhan tingkat kepuasan pengguna terhadap kinerja yang pelaksanaannya dianggap cukup atau biasa saja.

Kuadran IV : merupakan indikator yang tidak begitu penting dalam pemenuhan tingkat kepuasan pengguna terhadap kinerja yang pelaksanaannya dilakukan dengan baik.

2.10 Penelitian Terdahulu

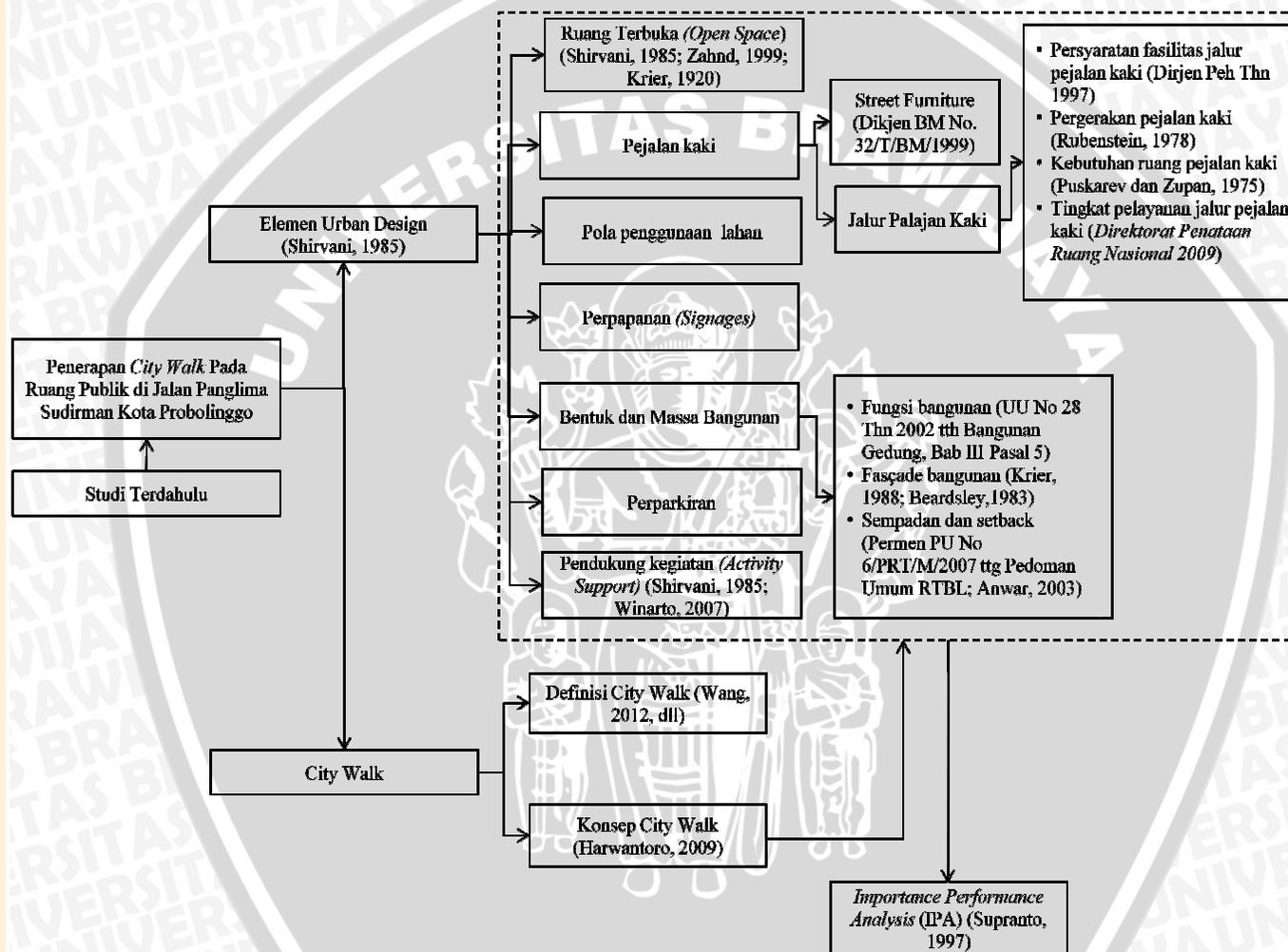
Tabel 2. 3 Hasil-hasil Penelitian Terdahulu

| No | Judul | Tujuan | Variabel | Sub Variabel | Metode Analisis | Hasil | Persamaan dan Perbedaan |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Walk Shopping Center sebagai Pusat Perbelanjaan dengan Menggunakan Konsep Pejalan kaki di Kota Malang (2007) | <ul style="list-style-type: none"> Perancangan pusat perbelanjaan yang menggunakan "walk" pada site berkotur yang nantinya dapat memberikan kenyamanan bagi pengunjungnya. Perancangan bangunan pusat perbelanjaan beserta fasilitas-fasilitasnya berupa tatanan massa, sirkulasi dan ruang luar yang sesuai dengan kebutuhan ruang yang ada sehingga menghadirkan desain yang menarik tanpa meninggalkan unsur lokal Kota Malang | <p>Manusia</p> <p>Bangunan</p> <p>Kondisi eksisting tapak</p> <p>Zoning, tata massa, dan raung luar</p> | <ul style="list-style-type: none"> Aktivitas pelaku Besaran ruang Jenis, tututan dan persyaratan ruang Organisasi dan hubungan luar Pola sirkulasi ruang Tampilan bangunan Ruang dalam Struktur Sistem Utilitas - - | <ul style="list-style-type: none"> Analisis Fungsi Analisis pelaku dan aktifitas Analisis Ruang Analisis Bangunan Analisis Tapak Analisis Tata massa dan ruang luar Analisis Utilitas | <ul style="list-style-type: none"> Konsep tatanan Massa dan Ruang Luar Konsep Bangunan Konsep Zoning Konsep Aksesibilitas Konsep Sirkulasi Konsep Utilitas Konsep Lingkungan Kontekstual Desain | <p>Persamaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Konsep dasar yang digunakan sama-sama menggunakan kawasan perdagangan. Menggunakan variabel bangunan dalam mendukung konsep penelitian <p>Perbedaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lokasi studi pada penelitian berada di Jl. Dr. Soetomo Kota Probolinggo Titik amatan terkonsentrasi pada satu koridor jalan sedangkan pada studi terdahulu pada suatu bangunan |

| No | Judul | Tujuan | Variabel | Sub Variabel | Metode Analisis | Hasil | Persamaan dan Perbedaan |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | Pengaruh Karakteristik Walkability terhadap Perilaku Pejalan kaki pada Bulan Ramadhan 1428 H di Cihampelas Walk (2008) | <ul style="list-style-type: none"> Menganalisis karakteristik walkability terhadap perilaku pengunjung pada Bulan Ramadhan 1428 H. | <ul style="list-style-type: none"> Perilaku Pengunjung | <ul style="list-style-type: none"> Kegiatan berjalan Kegiatan Berhenti | Metode kualitatif (obsevasi) dengan teknik <i>secret out sider</i> : <ul style="list-style-type: none"> Analisis Domain Analisis Taksonomi Analisis Komponensial | <ul style="list-style-type: none"> Elemen pendukung kegiatan tidak berfungsi sesuai dengan fungsi awalnya. Pejalan kaki merasa kurang nyaman untuk melakukan aktivitas berjalan di kawasan Cihampelas. | Persamaan: <ul style="list-style-type: none"> Sama-sama mengkaji aspek kenyamanan pada pejalan kaki pada kawasan perdagangan Perbedaan: <ul style="list-style-type: none"> Metode Analisis yang digunakan pada penelitian terdahulu cenderung ke analisis evaluatif sedangkan pada penelitian hingga development (rencana desain) Perbedaan lokasi studi |
| 3 | Kajian pola pemanfaatan ruang terbuka publik Kawasan bundaran simpang lima semarang | <ul style="list-style-type: none"> Mengkaji mengenai kecenderungan pemanfaatan-pemanfaatan ruang terbuka publik kawasan untuk mengetahui pola pemanfaatan ruang terbuka publik kawasan sebagai dasar dalam arah pengembangan ruang-ruang terbuka publik di Kawasan Bundaran Simpang Lima. | <ul style="list-style-type: none"> Tinjauan makro kawasan | <ul style="list-style-type: none"> - | Kualitatif deskriptif | <ul style="list-style-type: none"> Kawasan Simpang Lima merupakan kutub pertumbuhan pada Kota Semarang Fungsi kawasan berdasarkan RDTRK merupakan kawasan perdagangan jasa ditandai dengan lima jalur yang melintasi. | Persamaan: <ul style="list-style-type: none"> Sama-sama mengkaji ruang terbuka publik Perbedaan: <ul style="list-style-type: none"> Ruang terbuka publik yang dikaji berupa pemanfaatan RTH dengan multi fungsi. Analisis yang digunakan berupa analisis kualitatif deskriptif dan rasionalistik. |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> Tipologi ruang terbuka kawasan | <ul style="list-style-type: none"> Aktivitas pada ruang terbuka publik Ruang terbuka hijau kawasan Ruang jalur lambat | Kualitatif deskriptif | <ul style="list-style-type: none"> Lapangan Pancasila menempati kedudukannya sebagai wadah berlangsungnya aktivitas-aktivitas seperti politik, sosial-budaya, olah raga, rekreasi dan hiburan. Trotoar dan Lapangan Pancasila menempati fungsi sebagai wadah | |

| No | Judul | Tujuan | Variabel | Sub Variabel | Metode Analisis | Hasil | Persamaan dan Perbedaan |
|----|-------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • Pola pemanfaatan ruang terbuka publik kawasan | kawasan <ul style="list-style-type: none"> • Pola pemanfaatan ruang dan aktivitas • Pola pemanfaatan ruang terbuka hijau kawasan • Pola pemanfaatan sirkulasi jalur pejalan kaki • Pola pemanfaatan ruang jalur lambat | Kualitatif rasionalistik | berlangsungnya transaksi jual-beli tradisional atau aktivitas perdagangan dan jasa retail/eceran kawasan yang identik disebut dengan nama PKL <ul style="list-style-type: none"> • Lapangan pancasila sebagai satu-satunya ruang terbuka publik kota yang menjadi wadah interaksi sosial masyarakatnya. • Keberadaan ruang terbuka hijau kota, dalam hal ini Lapangan Pancasila dimaksudkan untuk mempertahankan jalur hijau di sepanjang jalur jalan utama kota yang berfungsi sebagai peneduh dan paru-paru kota. • Pola pemanfaatan ruang terbuka publik Kawasan Bundaran Simpang Lima sebagai ruang sirkulasi pejalan kaki dibentuk oleh arah pergerakan pejalan yang dipengaruhi oleh tujuan dalam melakukan perjalanannya | |

2.11 Kerangka Teori



Gambar 2. 6 Kerangka Teori

