



## **JURNAL ARSITEKTUR UBL**

Terbit dua kali setahun pada bulan Oktober dan April. Diterbitkan oleh Universitas Bandar Lampung. JA! UBL merupakan media pendokumentasian, sharing, dan publikasi karya ilmiah yang berisi karya-karya riset ilmiah mengenai bidang ilmu perancangan arsitektur dan bidang ilmu lain yang sangat erat kaitannya seperti perencanaan kota dan daerah, desain interior, perancangan lansekap, dan sebagainya.

ISSN: 2087-2739

### **PELINDUNG**

Dr. Ir. H. M. Yusuf Barusman, M. B. A. (Universitas Bandar Lampung)

### **PENASEHAT**

Dekan Fakultas Teknik. (Universitas Bandar Lampung)

### **PENANGGUNG JAWAB**

Ardiansyah. ST., MT. (Universitas Bandar Lampung)

### **DEWAN REDAKSI**

Prof. Dr. Julaihi Wahid (Universitas Sains Malaysia)  
Prof. Dr. Ir. H. Slamet Tri Sutomo, M.S. (Universitas Hasanuddin)  
Prof. Ir. Totok Rusmanto, M.Eng. (Universitas Diponegoro)  
Prof. Dr. Ing. Ir Gagoek Hardiman. (Universitas Diponegoro)  
Dr. Ir. Hery Riyanto, M.T. (Universitas Bandar Lampung)  
David Hutama, ST., M.Eng (Universitas Pelita Harapan)

### **MITRA BESTARI**

Dr. Ir. Budi Prayitno, M.Eng. (Universitas Gajah Mada)  
Dr. Eng. Ir Ahmad Sarwadi, M. Eng. (Universitas Gajah Mada)  
Prof. Dr. T. Yoyok Wahyu Subroto, M.Eng.Ph. D. (Universitas Gajah Mada)  
Prof. Ir. Liliany Sigit Arifin, M.Sc., Ph. D. (Universitas Petra)  
Dr. Budi Faisal (Institut Teknologi Bandung)

### **REDAKSI PELAKSANA**

Ardiansyah. ST., MT.

### **TIM GRAFIS DESAIN**

Jamaluddin

### **ALAMAT REDAKSI DAN DISTRIBUSI**

Alamat: Program Studi Arsitektur  
Fakultas Teknik  
Gedung E, Universitas Bandar Lampung  
Jl. ZA Pagar Alam No. 26 Labuhan Ratu, Bandar Lampung, Lampung-Indonesia

Kontak: **T** +62 721 701463, 701979 **F** +62 721 701467 **M** +62 82162893228  
**E** [ardiansyah.mt@gmail.com](mailto:ardiansyah.mt@gmail.com), [ardiansyah@ubl.ac.id](mailto:ardiansyah@ubl.ac.id), [psaubl@gmail.com](mailto:psaubl@gmail.com)  
**W** [www.ubl.ac.id](http://www.ubl.ac.id), [www.arsitekubl.wordpress.com](http://www.arsitekubl.wordpress.com)

Penyuntingan menerima sumbangan tulisan yang belum pernah diterbitkan dalam media cetak lain. Naskah diketik dengan spasi rangkap pada kertas HVS A4. Panjang 10-20 halaman. Font yang dipakai adalah Times New Roman dengan ukuran 14 (judul), 11 (abstrak), 9 (kata kunci), 10.5 (Isi), dan 8 (daftar pustaka). Naskah yang masuk dievaluasi oleh Dewan Redaksi. Penyuntingan dapat melakukan perubahan pada tulisan yang dimuat untuk keseragaman format, tanpa mengubah maksud dan isinya.

## DAFTAR ISI

SUSUNAN TIM REDAKSI	i
DAFTAR ISI	ii
DARI REDAKSI	iii
The Improvement of Architecture Studio Classroom with Daylighting <i>(Diptya Anggita)</i>	1
Alih Fungsi Jalur Pedestrian (Studi Kasus Jalan Raden Ajeng Kartini Bandar Lampung) <i>(Muthiara Shintya, Ardiansyah)</i>	9
Studi pada Lay-out Fasilitas RPTRA berdasarkan Kenyamanan dan Pedoman Teknis <i>(Monica Basri, Firmansyah Bachtiar, Satria Pinanggih)</i>	19
Pembacaan Wujud Fisik Arsitektur Nusantara Sebagai Perwujudan Perilaku Bermukim <i>Overt</i> dan <i>Covert</i> (Studi Kasus: Arsitektur Toraja dan Batak Karo) <i>(Josephine Roosandriantini)</i>	23
Desain Fasad Bangunan Terkait Kenyamanan Termal (Studi Kasus: The Green Kosambi Trade Mall and Apartment) <i>(Nur Laela Latifah, M. Irsyad Zhafari, Cindy Maygift Patricia Tamunu, Risna Mediana Padillah, Nabila Khairunnisa Bahar)</i>	33
Museum Lampung Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan Museum Lampung dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual (Anisa Sutra Dewangga, Ardiansyah, Diana Lisa)	45
PEDOMAN PENULISAN	65
FORMULIR BERLANGGANAN	67

## DARI REDAKSI

Puji sukur kepada Allah SWT, atas terbitnya kembali Jurnal Arsitektur Universitas Bandar Lampung (*JA! UBL*), Volume 8, Nomor 2, Edisi Juni 2018. Pada terbitan ini, Redaksi semakin mengedepankan usaha untuk mencapai standar akreditasi jurnal ilmiah dengan cara menyesuaikan format penulisan sesuai dengan standar jurnal internasional. Redaksi juga memperkuat barisan reviewer dalam Dewan Redaksi kami dengan mengundang para pakar dan akademisi level nasional dan mancanegara yang lebih kompeten di bidang-bidang yang sesuai dengan jurnal ini. Cita-cita Redaksi adalah menjadi jurnal ilmiah arsitektur yang terakreditasi dan oleh karena itu, Redaksi mengucapkan banyak terimakasih kepada semua pihak yang telah memotivasi dan membantu keberlanjutan terbitnya *JA! UBL* ini.

Redaksi kali ini memuat 6 (enam) judul jurnal / karya ilmiah yang telah melalui proses review yang cukup panjang. 4 (empat) judul ditulis oleh para peneliti yang berasal dari berbagai universitas di Indonesia dan berasal dari peneliti di lingkungan Program Studi Arsitektur, Universitas Bandar Lampung selaku penerbit dan pengelola dari *JA! UBL* ini.

Kami mengundang para peneliti, dosen dan praktisi yang mempunyai ketertarikan di bidang arsitektur seluas-luasnya untuk mengirimkan tulisannya dengan syarat dan cara yang termuat di halaman terakhir *JA! UBL* ini. Kritik dan saran untuk meningkatkan kualitas pengelolaan jurnal maupun isi jurnal ini, sangat kami harapkan.

Salam Arsitektur!

# ALIH FUNGSI JALUR PEDESTRIAN

## (Studi Kasus Jalan Raden Ajeng Kartini Bandar Lampung)

Muthiara Shintya<sup>1</sup>, Ardiansyah, ST., MT<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa, Program Studi, Universitas

<sup>2</sup>Dosen Mahasiswa, Program Studi Arsitektur, Universitas Bandar Lampung

---

### Abstract

*Bandar Lampung city is a city that exist in Lampung province. In this city there are also problems related to the pedestrian path, as is common in cities throughout Indonesia. as in the road Raden Ajeng Kartini Bandar Lampung. this is a commercial area where many buildings such as shopping area, shop with a distance that is not far apart. Road R A Kartini is quite strategic because it can be reached by all walks of life of various transportation media. Various community activities such as walking activities. However, on Jl. R A Kartini pedestrian path has already transformed into a trading place for street vendors and as a parking area.*

*Keywords: Over Function Pedestrian Path.*

### Abstrak

Kota Bandar Lampung merupakan kota Madya yang ada di provinsi Lampung. Di kota ini juga masih terdapat masalah-masalah terkait dengan jalur pejalan kaki (pedestrian), seperti umumnya terjadi di kota-kota di seluruh Indonesia. Seperti pada Jalan Raden Ajeng Kartini Bandar Lampung ini merupakan kawasan komersil dimana banyak bangunan-bangunan seperti area perbelanjaan, ruko-ruko dengan jarak yang tidak berjauhan. Jalan R A Kartini cukup strategis karena bisa dijangkau oleh semua lapisan masyarakat berbagai media transportasi. Berbagai aktivitas masyarakat seperti aktivitas berjalan kaki. Namun, pada Jl. R A Kartini jalur pejalan kaki (pedestrian) sudah beralih fungsi menjadi tempat perdagangan Pedagang Kaki Lima dan sebagai area parkir.

Kata Kunci : Alih Fungsi Jalur Pedestrian.

---

### Introduction

Ruang publik adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan berjalan-jalan, melepas lelah, duduk santai dapat juga untuk kampanye, upacara resmi, atau kadang-kadang untuk tempat berdagang. Ruang publik dapat diartikan sebagai ruang milik bersama yaitu tempat masyarakat melakukan aktivitas fungsional dan ritual dalam suatu ikatan komunitas, baik dalam kehidupan rutin sehari-hari, maupun dalam perayaan berkala. Ruang publik dapat digunakan untuk

kepentingan pribadi, untuk jual beli, untuk berteman dan berolah raga. Fungsi kawasan ruang publik antara lain untuk meletakkan bangunan-bangunan penting milik pemerintah, sebagai ruang terbuka kota, sebagai kawasan pejalan kaki, sebagai kawasan komersil, atau sebagai penghubung transportasi. Sarana dan prasarana (*infrastructure*) sering diartikan sebagai bangunan fisik untuk kesejahteraan dan keselamatan umum (seperti jalan, pelabuhan, bandara, tenaga listrik, telekomunikasi, irigasi, air bersih, dan sanitasi), merupakan prasyarat agar berbagai aktivitas masyarakat dapat berlangsung. Infrastruktur memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan masyarakat, pertumbuhan ekonomi, dan bahkan sosial-politik. Menurut Yeang (1986), ruang terbuka kota berfungsi sebagai tempat aktivitas manusia, sebagai

---

Kontak Penulis

Nama : Muthiara Shintya

Tel : 082281877173

E - mail : [muthiara.14331032@student.ubl.ac.id](mailto:muthiara.14331032@student.ubl.ac.id)

ruang transisi untuk bergerak dari bangunan satu ke bangunan yang lain atau dari satu tempat ke tempat yang lain. Ruang terbuka kota juga berfungsi sebagai tempat interaksi sosial masyarakat kota dan lain-lain. Interaksi ini tidak dapat terjadi pada orang-orang yang berada didalam kendaraan bermotor tetapi pada pejalan kaki. Denyut kehidupan kota dan vitalitas kota terlihat dari adanya aktifitas pejalan kaki di ruang kota. Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota (*linkage system*) yang cukup penting. Karena dengan berjalan kaki dapat dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan bermotor. Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang dengan berjalan kaki. Semua orang adalah pejalan kaki, bahkan pengendara kendaraan bermotor pun termasuk pejalan kaki untuk dapat berpindah dari kendaraan lainnya, untuk menuju ke tempat lain atau sebaliknya. Jalur pejalan kaki mempunyai kaitan antara asal dan tujuan pergerakan orang. Adanya hubungan antara fungsi jalur pejalan kaki dengan fungsi lainnya. Perilaku pejalan kaki dalam suatu ruang publik antar lain bergerak dari satu tempat menuju ke tempat lain, berinteraksi sosial, dll. Namun dari itu yang utama adalah sirkulasi pejalan kaki atau pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain.

Lang (1994) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki mempunyai kaitan antara asal dan tujuan pergerakan orang. Adanya hubungan antara fungsi jalur pejalan kaki dengan fungsi lainnya. Perilaku pejalan kaki dalam suatu ruang publik antar lain bergerak dari satu tempat menuju ke tempat lain, berinteraksi sosial, dll. Namun dari itu yang utama adalah sirkulasi pejalan kaki atau pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain. Akan tetapi masih ada saja masalah yang umum terjadi di Indonesia terkait dengan pengguna ruang pejalan kaki tidak mendapatkan perhatian yang baik oleh pemerintah untuk menciptakan fasilitas pejalan kaki yang nyaman untuk dilalui, masih banyak saja kasus pedestrian yang disalahgunakan oleh segelintir oknum untuk memenuhi kebutuhan pribadinya. Masalah yang sering terjadi di lapangan adalah penggunaan pedestrian sebagai lapak berjualan, parkir liar, akses kendaraan bermotor, tempat membuang sampah dan masalah lainnya terkait dengan keadaan fisik pedestrian yaitu banyaknya pedestrian yang rusak dan tidak digunakan. Seperti di Bandar Lampung sebagaimana pedestrian yang fungsinya sebagai tempat pejalan kaki yang beralih fungsi menjadi tempat

berniaga maupun tempat parkir. Salah satu contohnya adalah yang berada di Jalan R.A. KARTINI Bandar Lampung. Aktifitas komersil di kawasan Jl. R. A Kartini mengundang pelaku-pelaku aktivitas di ruang publik lain yang memanfaatkan hilir mudik pejalan kaki. Aktor pengguna ruang publik tersebut menempati sebagian badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan dan pedagang kaki lima. Jalur pedestrian Jl. R. A Kartini selain digunakan sebagai wadah sirkulasi pejalan kaki juga digunakan sebagai tempat pedagang kaki lima berjualan, dan parkir kendaraan bermotor, sebagian besar kegiatan pedagang kaki lima ini berlangsung dari mulai sore hingga larut malam. Kawasan ini berpotensi untuk berkembang. Tetapi perkembangan tersebut dapat berdampak negatif terhadap berjalannya fungsi ruang publik dalam hal ini adalah fungsi jalur pedestrian sebagai wadah aktivitas pejalan kaki dapat berjalan dengan baik, ditinjau dari tuntutan atribut kenyamanan. Hal ini penting untuk menjaga agar ruang publik dapat memberikan pelayanan yang baik terhadap kegiatan sehari-hari masyarakat kota Bandar Lampung.

### **Kajian Teori**

A. Menurut Rubenstein (1987 / 1992)

Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki.

B. Menurut Giovany Gideon ( 1977 )

Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan an-tara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

C. Penyediaan Fasilitas-Fasilitas Pendukung (Termasuk Pedestrian) Diselenggarakan oleh pihak pemerintah bergantung pada jenis jalan tempat pedestrian itu dibangun [Pasal 45 ayat (2) UU LLAJ] :

1. Untuk jalan nasional, diselenggarakan oleh pemerintah pusat
2. Untuk jalan provinsi, diselenggarakan oleh pemerintah provinsi
3. Untuk jalan kabupaten dan jalan desa, diselenggarakan oleh pemerintah kabupaten



4. Untuk jalan kota, diselenggarakan oleh pemerintah kota
5. Untuk jalan tol, diselenggarakan oleh badan usaha jalan tol.

D. Berdasarkan Pasal 28 Ayat (2) UU LLAJ, Setiap Orang Dilarang Melakukan Perbuatan Yang Mengakibatkan Gangguan Pada Fungsi Perlengkapan Jalan.

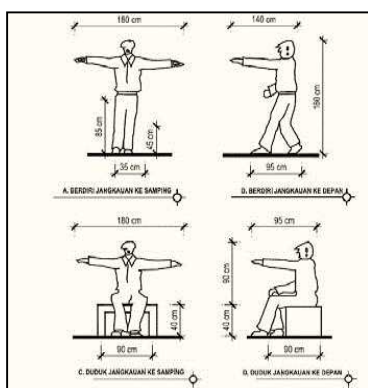
Ada 2 (dua) macam sanksi yang dapat dikenakan pada orang yang menggunakan Pedestrian sebagai milik pribadi dan mengganggu pejalan kaki :

1. yang menggunakan Pedestrian sebagai milik pribadi dan mengganggu pejalan kaki ancaman pidana bagi setiap orang yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan adalah dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah) (Pasal 274 ayat (2) UU LLAJ).
2. Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) (Pasal 275 ayat (1) UU LLAJ).

### Praserana Ruang Pejalan Kaki

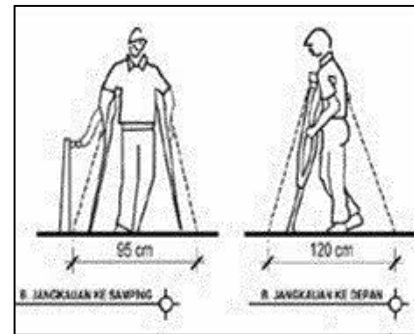
Prinsip-prinsip dan ukuran untuk perencanaan jalur pedestrian. Standart umum yang baik, yang digunakan dalam perencanaan :

1. ketentuan ukuran secara umum untuk orang dewasa, yang digunakan dalam perencanaan pembuatan lebar jalan di jalur pedestrian.



Gambar 1 : Dimensi Standar Orang Dewasa

Sumber : ASCE (American Society Of Civil Engineers) 1981



Gambar 2 : Dimensi Umum Untuk Penyandang Cacat.

Sumber : ASCE (American Society of Civil Engineers) 1981

### Jenis Jalur Pedestrian

Menurut Utermann (1984) mendefinisikan berbagai macam jalur pejalan kaki diruang luar bangunan menurut fungsi dan bentuk.

A. Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (Sidewalk atau trotoar) biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa jalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
2. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyebrang untuk menghindari konflik dengan moda transportasi lain, untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.
3. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku – bangku yang disediakan fasilitas ini berupa palaza pada taman – taman kota.
4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai

aktivitas untuk berjalan, duduk santai, dan sekaligus melihat pertokoan ataupun mall.

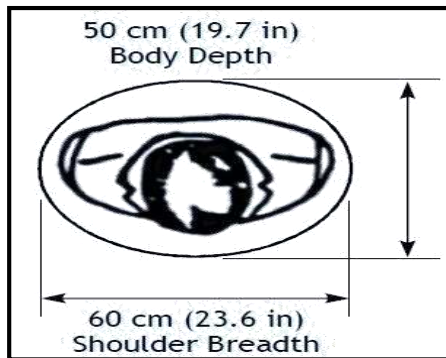
5. Jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.
6. *Pathways* (gang) adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama yang terbentuk oleh kepadatan bangunan khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

B. Sedangkan menurut bentuk adalah sebagai berikut:

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

### Kebutuhan Ruang

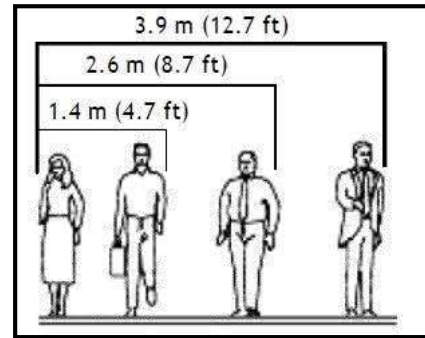
Pada penelitian yang dilakukan oleh *Federal Highway Administration University Course* menghasilkan karakteristik pejalan kaki yang berhubungan dengan kebutuhan ruang yang dibutuhkan oleh pejalan kaki. Adapun kebutuhan ruang didasarkan ada *body ellipse* dengan ukuran tebal 50 cm (19,7 inci) dan lebar 59,9 cm  $\approx$  60 cm (23,6 inci) ketika seseorang berdiri tegak, sehingga total luas untuk seseorang ketika berdiri tegak ialah 0,3 m<sup>2</sup> seperti yang tampak pada gambar 2.1



Gambar 3 : Syarat Minimum Ruang Ketika Seseorang Berdiri Tegak.

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum 03/PRT/2014

Dalam buku panduan *Pedestrian Facilities Guidebook* menyatakan bahwa ruang rata-rata yang diperlukan untuk dua pejalan kaki yang berdampingan atau melewati satu sama lain (berlawanan arah) adalah 1,4 m dengan daerah bebas yang memadai di kedua sisi. Dapat dilihat pada gambar 2.2.

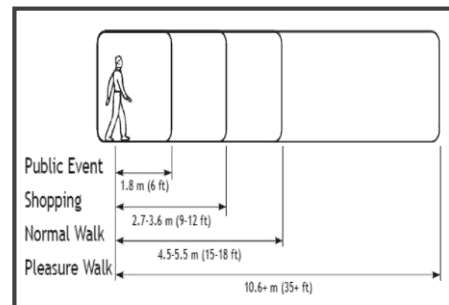


Gambar 4 : Ukuran Ruang Untuk Pejalan Kaki

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum 03/PRT/2014

Lebar minimum yang paling nyaman untuk melayani 2 (dua) pejalan kaki baik berjalan berdampingan atau yang melewati satu sama lain adalah 1,8 m. ruang tambahan diperlukan selebar 2,7 – 3,9 m untuk mengakomodir situasi dimana tiga atau lebih pejalan kaki berjalan secara bersama-sama (berdampingan).

Dalam buku panduan *Pedestrian Facilities Guidebook* juga menyatakan ruang bebas berjalan oleh pejalan kaki tergantung pada tujuan pejalan kaki tersebut. Adapun tujuan berjalan kaki berjalan kaki menurut buku panduan terbagi atas : berjalan kaki menghadiri acara publik (pesta, seminar dan sebagainya), berjalan kaki untuk berbelanja, berjalan kaki untuk aktivitas normal (aktivitas sehari-hari) dan berjalan kaki untuk kesenangan (jalan-jalan). Adapun ruang bebas yang telah di tentukan dapat dilihat pada gambar 2.3 berikut.



Gambar 5 Ruang bebas yang dibutuhkan pejalan kaki.

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum 03/PRT/2014

### Ruang Bebas Pedestrian

Tinggi bebas pedestrian tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas pedestrian tidak kurang dari 1 meter dari permukaan Pedestrian. Kebebasan samping pedestrian tidak kurang dari 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ketentuan



ruang bebas pedestrian, harus juga memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.

### Lebar Pedestrian

Lebar pedestrian harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Pedestrian yang sudah ada perlu ditinjau kapasitas (lebar), keadaan dan penggunaannya apabila terdapat pejalan kaki yang menggunakan jalur lalu lintas kendaraan. Pedestrian disarankan untuk direncanakan dengan tingkat pelayanan serendah-rendahnya C.

Pada keadaan tertentu yang tidak memungkinkan pedestrian dapat direncanakan sampai dengan tingkat pelayanan E.

Tabel 1 Tingkat Pelayanan Pedestrian

Penggunaan lahan sekitarnya	Lebar min (m)	Lebar yang Diajukan (m)
Perumahan	1,5	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3
Sekolah	2	3
Terminal/Stop Bus	2	3
Pertokoan/Perbelanjaan	2	4
Jembatan/Terowongan	1	1

Sumber: Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan Direktorat Jendral bina marga- Departemen Pekerjaan Umum (1988)

Tabel 2 Lebar minimum pedestrian menurut

Tingkat Pelayanan	Modul (m <sup>2</sup> /orang)	Volume (orang/meter/menit)
A	≥ 3,25	≤ 23
B	2,30 - 3,25	23 - 33
C	1,40 - 2,30	33 - 50
D	0,90 - 1,40	50 - 66
E	0,45 - 0,90	66 - 82
F	≥ 0,45	≥ 82

Sumber: Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan Direktorat Jendral bina marga Departemen Pekerjaan Umum (1988)

Tabel 3 Ketentuan lebar trotoar untuk jalan tipe 2

KLASIFIKASI RENCANA	STANDAR MINIMUM	LEBAR MINIMUM (PENGENCUALIAN)
TIPE II	KLS 1	3,0
	KLS 2	3,0
	KLS 3	1,5

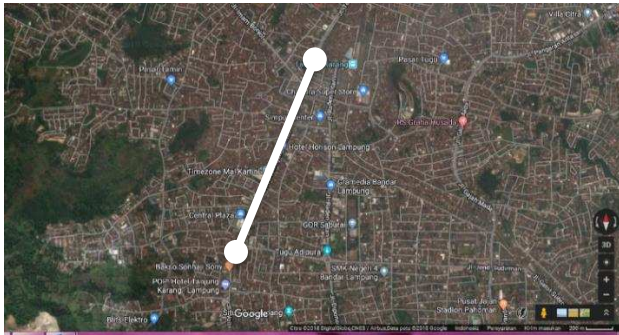
Sumber: Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan, Direktorat jendral bina marga Departemen Pekerjaan Umum (1988)

## 2. Methods

Metode penelitian Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif karena peneliti ingin menggambarkan atau melukiskan fakta-fakta atau keadaan yang terjadi di daerah penelitian. Penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang menggambarkan atau melukiskan objek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.

Menurut Nazir (1988), metode deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Sedangkan menurut Sugiyono (2005) menyatakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Menurut Whitney (1960), metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat.

### 3. Studi Kasus



Gambar 6 : Lokasi Penelitian  
Sumber : Google Earth (2017)

#### Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian berada di sepanjang jalan R.A Kartini Bandar Lampung yang terhingga dari depan SPBU Pertamina sampai dengan Tugu Juang yang memiliki jarak jalan dan pedestrian sepanjang 1.43 km.

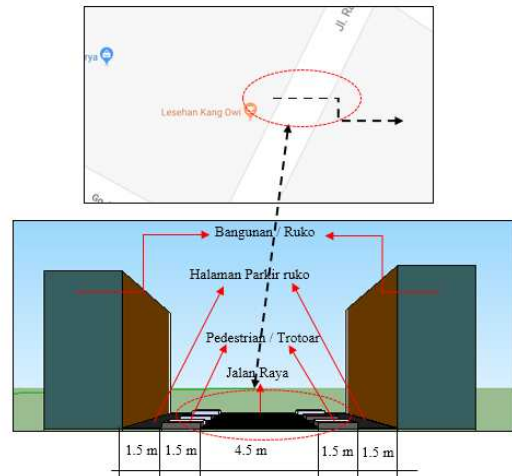
#### Kondisi Jl. Raden Ajeng Kartini

Jalan Raden Ajeng Kartini merupakan jalan yang termasuk padat dan juga pada area ini adalah area komersil seperti yang kita ketahui area tersebut area komersil terdapat bangunan-bangunan mall, bank, hotel dan ruko-ruko tempat orang berniaga / berdagang dan dengan jarak yang tidak berjauhan.

Pada jalan Raden Ajeng Kartini juga merupakan salah satu jalan yang ada di Bandar Lampung yang Pedestriannya di salah fungsikan sehingga tidak banyak dari masyarakat yang enggan berjalan kaki sehingga disepanjang jalan tersebut menguntungkan bagi Pedagang Kaki Lima dan sebagai lahan parkir untuk kepentingan.

#### Kondisi Fisik

- a. Lebar Jalan : 4.5 m
- b. Lebar Pedestrian (kanan) : 1.5 m
- c. Lebar Pedestrian (kiri) : 1.5 m



Gambar 7 : Potongan Jalur Pedestrian  
Sumber : dokumen Peneliti (2017)

#### Kondisi Non- Fisik

Kegiatan yang dilakukan oleh pengguna ruang publik, khususnya pejalan kaki pada kawasan Jl. Kartini ini sebagian besar orang berkunjung / berpergian ke area perbelanjaan karena kawasan ini merupakan kawasan komersil sehingga kawasan ini cukup ramai pada jam-jam tertentu.

1. Di pagi hari ini pada jalan ini banyak ditemukan anak-anak sekolahan yang hendak pergi bersekolah, banyak juga dijumpai karyawan-karyawati yang hendak pergi bekerja pada area tersebut. Dan banyak juga sebagian masyarakat yang hendak pergi bekerja.
2. Siang hari pada jalan ini mulai ramai, banyaknya pengunjung yang hendak berkunjung pada area perbelanjaan dan juga café pada area tersebut.
3. Titik keramaian pada jalan ini yaitu pada sore hari dimana banyaknya masyarakat yang melakukan aktifitas seperti pedagang kaki lima mulai menata dan
4. menyusun warungnya dan banyak masyarakat yang hendak pulang kerumah maupun yang menggunakan kendaraan dan berjalan kaki.

#### Pembahasan / Analisis

##### Deskripsi Jalur Pedestrian Jl. R A Kartini

Jalur pedestrian akan dilihat pada kondisi fisik dan non lingkungan serta fungsi jalur pedestrian yang diperkirakan dapat mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Jalur pedestrian Jl. R A Kartini selain digunakan sebagai wadah sirkulasi pejalan kaki juga digunakan sebagai tempat pedagang kaki lima berjualan, parkir kendaraan, pangkalan taxi.

## **Fungsi Jalur Pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan penggunaannya**

Berkembangnya aktifitas kota yang cukup pesat berpengaruh pada meningkatnya arus lalu lintas yang pada akhirnya akan mengurangi keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki baik yang melintasi maupun yang berada di tepi Jl. R A Kartini Bandar Lampung. Oleh karena itu diperlukan kajian maupun pengamatan yang berupa suatu program untuk menyediakan fasilitas pedestrian agar tercapai rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki khususnya disekitar Jl. R A Kartini. Salah satu implementasi program ini melalui kegiatan revitalisasi pedestrian area, peningkatan kesadaran masyarakat pengguna jalan operasi penertiban pedestrian.

Aktivitas berdagang menggunakan sebagian ataupun seluruh jalur pedestrian akan mengganggu kenyamanan pejalan kaki untuk menikmati kawasan tersebut. Jalur pedestrian memang dibuat untuk aktivitas berjalan kaki sambil menikmati situasi kawasan, apabila jalur pedestrian tersebut ramai oleh aktivitas lain maka pejalan kaki lebih memilih berjalan di bahu jalan. Dari tingkat kenyamanan perilaku pejalan kaki akan berubah secara psikologis mereka lebih memilih jalur yang luas dan lapang untuk berjalan. Pemanfaatan ruang terbuka di jalur pedestrian untuk aktivitas lain dapat dialihkan dengan menempatkan pedagang atau tempat berkumpul para komunitas pada satu titik yang lebih luas di kawasan Jl. R A Kartini tersebut.

Selain itu, di kawasan Jl. R A Kartini juga harus diatur lagi mengenai infrastruktur bagi pedestrian yang manusiawi. Selama ini hampir tak ada lagi Pedestrian yang nyaman bagi pejalan kaki. Di tepi Jl. R A Kartini saat ini sebenarnya sudah tidak memungkinkan untuk dijadikan lahan parkir. Walaupun di beberapa tempat sudah dipasang rambu larangan, namun pelanggaran tetap terjadi. Bahkan sering terjadi alih fungsi jalur lambat dan trotoar jadi tempat parkir.

Adapun kapasitas jalur pejalan kaki dipengaruhi oleh lebar jalur pedestrian, ruang pejalan kaki, volume, tingkat pelayanan, harapan pemakai dan jarak berjalan. Jarak yang pantas dilakukan dalam perjalanan dari satu tempat ke tempat lain adalah berkisar antara 5 sampai 30 menit, sedangkan kecepatan dan jarak tempuh per 10 menit untuk pekerja sampai 800 meter, orang dewasa 670 meter, orang tua dan anak-anak menempuh jarak 400 meter.

Selama ini pejalan kaki sudah tidak dapat lagi memakai jalur pedestrian sebagai tempat untuk melakukan aktivitasnya (berjalan) dikarenakan banyaknya aktivitas-aktivitas lain yang juga menggunakan jalur pedestrian untuk kepentingannya sendiri-sendiri. Apabila ditinjau dari aspek kenyamanan pengguna, pejalan kaki merupakan pihak yang dikalahkan dengan adanya aktivitas berdagang dan tempat parkir kendaraan memanfaatkan jalur pedestrian tersebut.

## **Pembahasan**

Dari pembahasan hasil jumlah presentase yang didapat dari setiap pertanyaan yang berada pada kuesioner. Diakui atau tindak kemajuan fisik kota tak lagi memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. Pedestrian makin menyempit tersita oleh tempat dasaran pedagang kaki lima (PKL). Maka kawasan yang dijadikan *city walk* yang memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki sekarang ini menjadi sebuah kebutuhan. Aktivitas yang terjadi disepanjang Jl. R. A Kartini di pagi hari, siang hari maupun malam hari baik dari sisi pertama maupun sisi kedua maka jalur pedestrian yang seharusnya digunakan sebagai tempat berjalan bagi pejalan kaki berubah fungsi menjadi daerah tempat berdagangnya kaki lima dan area parkir. Kondisi dalam pemanfaatan jalur pedestrian yang kurang baik ini apabila ditinjau dari teori teori tentang pedestrian maka hal ini sudah tidak sesuai. Menurut teori pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari satu tempat asal tanpa kendaraan untuk mencapai tujuan atau tempat lain. Kemudian dari pengertian tersebut pejalan kaki dalam penelitian ini adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan. Selanjutnya Shirvani (1985) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan. Fungsi jalur pejalan kaki adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari suatu tempat ke tempat lain. Dari teori Weisman (1981) kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai dengan panca indera disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya. Tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas, kondisi ruang pejalan.

Hal ini akan mengubah perilaku pejalan kaki di sepanjang Jl. R A Kartini dalam menggunakan jalur

pedestrian tersebut. Keadaan jalur pedestrian di sepanjang Jl. R A Kartini yang sudah berubah fungsi tersebut seharusnya dicarikan jalan keluar agar jalur pedestrian tersebut dapat digunakan sebagaimana mestinya untuk pejalan kaki bukan untuk aktivitas berdagang dan area parkir.

Dalam menangani permasalahan mengenai jalur pedestrian yang sudah berubah fungsinya untuk memanfaatkan jalur pedestrian di Jl. R A Kartini tersebut maka diperlukan adanya campur tangan pemerintah dalam revitalisasi kota yang dapat ditinjau dari tata ruang perkotaan

Menurut Perda No 11 tahun 2000 tentang pengaturan PKL (Pedagang Kaki Lima) dan dikuatkan dengan Perda No 16 tahun 2003 tentang rencana tata bangunan dan lingkungan sebaiknya kawasan pedestrian menjadi bagian dari konsep sirkulasi kota secara keseluruhan dan membentuk sistem yang mencakup pola jaringan, model serta bentuknya. Sebagai sebuah sistem faktor-faktor yang penting untuk diperhatikan adalah mencakup faktor sejarah, faktor alam, faktor sosial ekonomi, faktor politik, faktor pendanaan dan legalitas.

Dalam konteks revitalisasi, sekaligus terbuka peluang untuk menata jalur bagi pedestrian (pejalan kaki) dengan pembukaan ruang-ruang khusus bagi mereka. Selama ini, apresiasi penataan kota yang pejalan kaki masih terasa lemah. Sementara itu, pembudayaan penggunaan pedestrian sebagai bentuk keberpihakan kepada pedestrian juga selalu kalah dari mobilitas menjamurnya PKL di jalur-jalur yang semestinya untuk pejalan kaki. Pengaturan jalur pedestrian Jl. R A Kartini sebaiknya dilakukan dengan menertibkan para pedagang yang menggunakan jalur pedestrian sebagai tempat berdagang agar kenyamanan pejalan kaki dapat dirasakan dalam menggunakan jalur pedestrian.

#### **4. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

##### **Kesimpulan**

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Hasil penelitian menurut data melalui pengamatan jalur pedestrian Jl. R A Kartini untuk elemen

material masih banyak yang kurang memadai seperti :

- a. Tidak tersedianya bangku duduk pada jalur pedestrian.
  - b. Tidak tersedianya Ramp tepi jalan untuk memudahkan bagi penyandang cacat.
  - c. Kurang memadainya kotak sampah.
  - d. Kurang banyak vegetasi sebagai perindang jalur pedestrian.
2. Hasil penelitian yang diperoleh melalui pengamatan jalur pedestrian Jl. R A Kartini adalah jalur pedestrian di Jl. R A Kartini sudah tidak sesuai lagi dengan fungsinya. Hal tersebut juga tidak sesuai dengan teori mengenai jalur pedestrian dan teori mengenai kenyamanan pejalan kaki. Jalur pedestrian Jl. R A Kartini banyak digunakan untuk aktivitas-aktivitas lain selain untuk berjalan.
  3. Akibat dari pedagang kaki lima dan area parkir berdampak sangat buruk bagi lingkungan dan pengguna jalur pedestrian. Jalur pedestrian yang harusnya digunakan untuk jalur pejalan kaki sudah berubah fungsi menjadi tempat berdagang pedagang kaki lima dan area parkir.

##### **Rekomendasi**

Adapun rekomendasi yang dapat diberikan untuk lebih memanfaatkan jalur pedestrian sebagaimana mestinya adalah sebagai berikut:

1. Bagi masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian sepanjang Jl. R A Kartini sebagai tempat untuk berdagang dan lahan parkir sebaiknya tidak menggunakan jalur pedestrian sepenuhnya karena hal ini tidak sesuai dengan tujuan adanya jalur pedestrian. Memberikan ruang bagi pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian tersebut untuk berjalan dengan nyaman.
2. Bagi pemerintah dan pihak yang terkait, sebaiknya melakukan revitalisasi terhadap jalur pedestrian di sepanjang Jl. R A Kartini dengan menertibkan pedagang dan menertibkan tempat parkir yang dapat mengganggu pejalan kaki di jalur pedestrian. Membagi ruang publik yang sesuai dengan aktivitas dan fungsi kegiatannya masing-masing.

## 5. Daftar Pustaka

- 1) Fruin, John. 1979. *Pedestrian Planning and Design Metropolitan and Association of Urban Designers and Enviromental Planners*. Inc. New York.
- 2) Rapoport, Amos. 1977. *Humas Aspects of Urban Form Towards a Man Environmet Approach to Urban Form and Design*. Perhamon Press. New York.
- 3) Rapoport & Mouden, Anne. 1987. *Public Streets for Public Use Van Nostrand einhold Company*.
- 4) Perhamon Press. New York. Rubenstein. 1987. *A Guide to Site and Environment Planning*. Inc. New York.
- 5) Rubenstein. 1992. *Pedestrian Malls Sreetscape and Urban Spaces*. Inc. New York.
- 6) Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process Van Nostrand Reinhold Company*. Trade Paperback. New York.
- 7) Umarwanto. 2012. *Pengaruh Pedagang Kaki Lima Terhadap Keceriasan dan Ruang Publik Kota di Semarang*. Serat Acitya UNTAG. Semarang.
- 8) Unterman, Richard. 1984. *The Pedestrian And The Bicyclist*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- 9) Sudianto, Barnabas Untung. 1997. *Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki Dipusat Pertokoan (Studi Kasus di Salatiga)*. (Tesis). Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.
- 10) Chearra. 1978. *Standard Perencanaan Kota*. Universitas Diponegoro. Semarang.
- 11) Amalia, Listiati. 2005. *Penyebrangan Pejalan Kaki Pada Pusat Perdagangan Kota Semarang* (Tesis). Universitas Gajah Mada. Yogyakarta
- 12) Kementerian Pekerjaan Umum 03/PRT. 2014. *Pedoman, Penyediaan Dan Pemanfaatan Praserana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*. Jakarta.
- 13) Direktorat Jendral Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.
- 14) Direktorat Jendral Bina Marga. 1995. *Tata Cara Perencanaan Jembatan Penyeberangan Untuk Pejalan Kaki di Perkotaan*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.
- 15) Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1997. *Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota*. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- 16) Pemerintah Republik Indonesia. 1993. *PP No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Sekretariat Kabinet RI. Jakarta.
- 17) Direktorat Jendral Penataan Ruang. 2000. *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta



[www.ubl.ac.id](http://www.ubl.ac.id)



[www.facebook.com/informasi.UBL](https://www.facebook.com/informasi.UBL)



@prodiarsitekturubl

#### **ALAMAT REDAKSI DAN DISTRIBUSI**

Program Studi Arsitektur  
Fakultas Teknik,  
Gedung E, Universitas Bandar Lampung  
Jalan Zainal Abidin Pagar Alam No.26  
Labuhan Ratu, Bandar Lampung  
Lampung, 35142