

TESIS (RA 092388)

**Penataan Kembali Jalan Pejanggik
Sebagai *Walkable Culinary Corridor***

RIANA RIZKI ANINDITA WIGGERS
3212203005

Dosen Pembimbing:
Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD. M.Arch, Ph.D
DR.Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL & PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2015

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Teknik (MT)
di
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

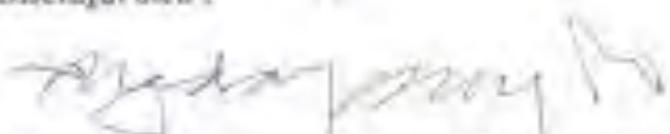
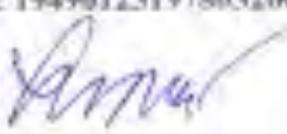
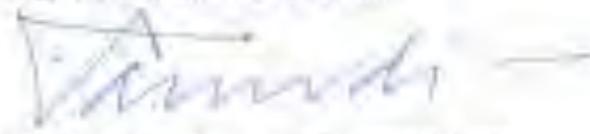
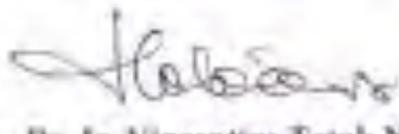
Oleh :

Riana Rizki Anindita Wiggers

Nrp. 3212203005

Tanggal Ujian : 30 Juni 2015
Periode Wisuda : September 2015

Disetujui oleh :

- 
1. Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M.Arch., Ph.D (Pembimbing I)
NIP : 194901251978032002
- 
2. Dr. Ing. Ir. Harvo Sulistvarso (Pembimbing II)
NIP : 195604281983031001
- 
3. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono (Penguji)
NIP : 196105201986011001
- 
4. Dr. Ir. Vincentius Totok N. (Penguji)
NIP : 195512011981031003



HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Saya, yang bertandatangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Riana Rizki Anindita Wiggers
NRP Mahasiswa : 3212203005
Program Studi : Magister (S2)
Jurusan : Arsitektur

Dengan ini saya menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan tesis saya dengan judul:

PENATAAN KEMBALI JALAN PEJANGGIK SEBAGAI
WALKABLE CULINARY CORRIDOR

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah di tulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, Juli 2015
yang membuat pernyataan;



Riana Rizki A. W.
NRP : 3212203005

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan tesis dengan judul “Penataan Kembali Jalan Pejanggik sebagai *Walkable Culinary Corridor*”. Penyusunan tesis ini merupakan persyaratan yang harus dipenuhi dalam menyelesaikan studi program magister arsitektur (S2) pada Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.

Penulis menyampaikan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada :

1. Ibu Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD. M.Arch, Ph., selaku pembimbing I yang selalu memberi arahan, masukan, kritik dan nasihat selama proses penyusunan tesis ini.
2. Bapak DR. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso, selaku pembimbing II yang selalu memberi banyak arahan, masukan, kritik dan saran yang membangun dalam selama proses penyusunan tesis ini.
3. Bapak Dr.Ing.Ir. Bambang Soemardiono dan Bapak Dr. Ir. Vincentius Totok N, M.T, selaku dosen penguji yang memberikan kritik dan saran yang sangat berharga kepada penulis untuk melengkapi tesis ini.
4. Kepada suami, Kresno Sugiharto, orang tua, Ayah Frits Wiggers, dan Ibu Anita Rahman, serta Ayah Jumarno dan Ibu Sri Mayawati, sebagai suami dan orang tua yang selalu menuntun dan selalu ada untuk membantu penulis serta memberikan semangat untuk menyelesaikan tesis ini.
5. Segenap dosen dan karyawan Arsitektur ITS yang telah memberikan ilmu dan bantuan yang sangat berguna bagi penulis.
6. Teman-teman seluruh prodi S2 di Arsitektur berbagi informasi, berdiskusi dan saling memberikan *support* dan teman bercanda sehari-hari

Penulis menyadari bahwa di dalam tesis ini masih terdapat kekurangan. Untuk itu, penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun terhadap tesis ini agar dapat meningkatkan kualitas dari tesis ini. Penulis berharap tesis ini dapat memberikan wawasan bagi pembaca dan kedepannya dapat dikembangkan agar hasil penelitian menjadi lebih sempurna. Semoga tesis ini bermanfaat bagi seluruh pihak.

Surabaya, Juli 2015

Penulis

PENATAAN KEMBALI JALAN PEJANGGIK SEBAGAI SEBUAH *WALKABLE CULINARY CORRIDOR*

Nama Mahasiswa : Riana Rizki Anindita Wiggers
NRP Mahasiswa : 3212203005
Pembimbing : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti D. M.Arch, Ph.D
Co. Pembimbing : DR.Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

ABSTRAK

Koridor Jalan Pejanggik dikenal sebagai kawasan dengan potensi kuliner oleh masyarakat dan pendatang. Sebagai sebuah koridor jalan kolektor primer, koridor Jalan Pejanggik memiliki potensi ruang-ruang parkir dan jalur pejalan kaki yang memadai. Sayangnya potensi-potensi tersebut tidak diiringi dengan penataan koridor yang baik, sehingga terjadi benturan kepentingan antara pejalan kaki dengan pengguna ruang lainnya. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka dirasa perlu adanya penataan kembali koridor sebagai koridor dengan potensi kuliner yang ramah bagi pejalan kaki.

Pendekatan yang dilakukan menggunakan kriteria-kriteria *walkable culinary corridor*, yaitu tata guna lahan, keterhubungan, keindahan, kenyamanan, keamanan, dan kejelasan. Metode analisis yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sebagai implementasi dari metode tersebut, selanjutnya digunakan gabungan teknik analisis *Walkthrough* dengan *Mapping* dan survey. Teknik analisis tersebut membantu dalam menggambarkan kondisi internal serta potensi dan masalah yang ada pada koridor Jalan Pejanggik.

Hasil dalam penelitian ini adalah diperolehnya rancangan skematik koridor Jalan Pejanggik melalui aspek tata guna lahan, keterhubungan, keindahan, keamanan, kenyamanan, dan kejelasan. Keenam aspek tersebut mawadahi kepentingan-kepentingan pengguna ruang koridor, sehingga dapat diwujudkan sebuah koridor kuliner yang ramah bagi pejalan kaki.

Kata kunci: penataan kembali, Jalan Pejanggik, *walkable culinary corridor*.

REDESIGNING PEJANGGIK STREET AS A WALKABLE CULINARY CORRIDOR

Student name : Riana Rizki Anindita Wiggers
Student ID number : 3212203005
Main Supervisor : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti D. M.Arch, Ph.D
Supervisor : DR.Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

ABSTRACT

Pejanggik Street corridor has been known as a potential culinary district by local community or by some tourists. As a primary collector corridor, Pejanggik Street corridor has some potential parking spaces and sidewalks area. Unfortunately, those potencies didn't come along with good corridor design, hence it seems that there were some conflicts between the importance of pedestrian and other users of corridor. Based on the problem, it seems like Pejanggik Street corridor needs a redesign as a potential culinary corridor which also pedestrian-friendly.

The assessment has been done by using some criterias from walkable culinary corridor: land use, connectivity, aesthetic, comfortable, safety, and conspicuous. Analysis method that used in this study is qualitative-descriptive. As an implementation of the method, walkthrough, mapping, and survey were used as an analysis techniques. Those techniques helped in picturing internal condition along with potencies and problems in Pejanggik Street corridor.

The result of this study is the schematic design of Pejanggik Street corridor through some aspects: land use, connectivity, aesthetic, safety, comfortable, and conspicuous. Those six aspects served the importances of corridor's users, to embodying a walkable culinary corridor.

Keywords: *redesigning, Pejanggik Street, walkable culinary corridor*

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR GAMBAR	iv
DAFTAR TABEL	vi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Pertanyaan Penelitian	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	4
1.5 Sasaran penelitian.....	5
1.6 Lingkup Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Tinjauan mengenai pengertian <i>Walkable Culinary Corridor</i>	7
2.1.1 Tinjauan mengenai penataan <i>culinary corridor</i>	8
2.1.2 Tinjauan mengenai penataan <i>walkable corridor</i>	17
2.2 Kajian studi kasus penataan walkable culinary corridor.....	21
2.3 Sintesa teori.....	24
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Penelitian	27
3.2 Jenis Penelitian.....	27
3.3 Metode Analisis	27
3.4 Penentuan Responden	28
3.5 Variabel Penelitian.....	29
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	31
3.7 Teknik Penyajian Data	32
3.8 Skema Penelitian.....	34
BAB IV PEMBAHASAN DAN ANALISIS	
4.1.Pendahuluan	35
4.2.Gambaran umum Kota Mataram.....	35
4.3.Gambaran umum wilayah studi	35
4.4 Identifikasi karakteristik Jalan Pejanggik sebagai <i>walkable culinary corridor</i>	36
4.4.1. Aspek tata guna lahan	36

a. Penggunaan lahan dan jenis usaha formal.....	36
b. Peruntukan lahan pagi dan malam hari	39
c. Lokasi PKL kuliner	42
4.4.2 Aspek keterhubungan.....	42
a. Keterhubungan jalur pejalan kaki	42
b. Standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL	47
c. Kemudahan dalam menyeberang jalan	51
d. Fasilitas parkir yang terhubung dengan PKL kuliner	51
e. Keterhubungan dengan moda transportasi	55
f. Adanya <i>linkage</i> visual	56
4.4.3 Aspek keindahan	57
a. Desain bangunan	57
b. Paving/ perkerasan jalur pejalan kaki	58
c. Standarisasi desain tenda PKL kuliner.....	58
4.4.4 Aspek keamanan	59
a. Elemen pemisah	59
b. Lampu penerangan pejalan kaki dan parkir	59
c. <i>Traffic calming</i>	60
4.4.5 Aspek kenyamanan	62
a. Skala manusia dan keintiman jalur pejalan kaki	62
b. Jalur pejalan kaki bagi semua kebutuhan.....	62
c. Kelengkapan <i>street furniture</i> yang berciri lokal	63
d. Material jalur pejalan kaki	64
e. Elemen peneduh	64
f. Ruang istirahat	65
g. Prasarana PKL kuliner	67
4.4.6 Aspek kejelasan	69
a. Elemen <i>signage</i> sebagai pendukung identitas koridor	69
b. Pengelompokan PKL kuliner	70
4.6 Analisis dan kriteria perancangan koridor Jalan Pejanggik sebagai <i>walkable culinary corridor</i>	73
4.7 Konsep perancangan koridor Jalan Pejanggik sebagai <i>walkable culinary corridor</i>	80
4.8 Visualisasi konsep perancangan.....	93

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan.....	100
5.2 Saran	103

Daftar Pustaka	104
-----------------------------	-----

Lampiran

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Ruang luar pada bagian depan bangunan komersial yang diprioritaskan untuk parkir kendaraan bermotor.....	2
Gambar 1. 2 Letak tenda-tenda PKL yang mengambil tempat di jalur pejalan kaki	4
Gambar 1. 3 Orientasi Jalan Pejanggik terhadap Kota Mataram.....	6
Gambar 1. 4 Koridor Jalan Pejanggik sebagai wilayah studi	6
Gambar 2. 1 Para PKL di sepanjang Solo <i>Citywalk</i>	21
Gambar 2. 2 Solo <i>Citywalk</i> yang juga dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan	21
Gambar 2. 3 Visualisasi <i>Orchard Walk</i> di Nirwana <i>Epicentrum</i>	22
Gambar 2. 4 Jalur pejalan kaki <i>Orchard Walk</i>	22
Gambar 3. 1 Contoh <i>Index Card</i>	37
Gambar 3. 2 Skema Penelitian.....	38
Gambar 4. 1 Wilayah studi	40
Gambar 4. 2 Penggunaan lahan Jalan Pejanggik	41
Gambar 4. 3 Pemetaan jalur pejalan kaki di segmen 1	43
Gambar 4. 4 Signage yang terdapat di segmen 1	44
Gambar 4. 5 Pemetaan jenis pemisah di segmen 1	45
Gambar 4. 6 Pencahayaan malam hari yang bersumber dari penerangan jalan umum (kiri), tenda PKL (tengah), dan billboard (kanan)	46
Gambar 4. 7 Beberapa titik dengan pencahayaan yang kurang	46
Gambar 4. 8 Jalur pejalan kaki pada guna lahan peribadatan (kiri), dan jalur pejalan kaki pada guna lahan pendidikan (kanan) yang berupa paving.....	47
Gambar 4. 9 Vegetasi peneduh berupa Pohon Asam (kiri) dan Pohon Johar (kanan)	48
Gambar 4. 10 <i>Street furniture</i> yang terdapat di segmen 1: bak sampah (kiri), dan bak tanaman (kanan)	48
Gambar 4. 11 Signage yang terdapat di segmen 2	50
Gambar 4. 12 Pemetaan jalur pejalan kaki di segmen 2	51
Gambar 4. 13 Pencahayaan malam hari yang bersumber dari penerangan jalan umum (kiri), tenda PKL (tengah), dan <i>billboard</i> (kanan).....	52
Gambar 4. 14 Beberapa titik dengan pencahayaan yang kurang	53
Gambar 4. 15 Vegetasi peneduh (kanan), dan jalur pejalan kaki segmen 2	53

Gambar 4. 16 <i>Street furniture</i> yang terdapat di segmen 2	54
Gambar 4. 17 Keadaan bagian depan toko pada siang dan malam hari....	56
Gambar 4. 18 Pemetaan Lokasi yang ditempati PKL.....	57
Gambar 4. 19 Sarana berdagang yang ditinggalkan di pinggir.....	58
Gambar 4. 20 Pola ruang memanjang yang digunakan oleh PKL.....	58
Gambar 4. 21 Kendaraan yang parkir <i>on street</i> (kiri dan kanan).....	60
Gambar 4. 22 Kendaraan yang parkir <i>on street</i>	61

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Pola Parkir.....	16
Tabel 2. 2 Pola Tata Letak Areal Parkir.....	17
Tabel 2. 3 Hasil Sintesa Teori.....	21
Tabel 3. 1 Variabel penelitian.....	25
Tabel 4. 1 Kesimpulan permasalahan aspek jalur pejalan kaki	45
Tabel 4. 2 Kesimpulan permasalahan aspek pedagang kaki lima.....	52
Tabel 4. 3 Kesimpulan permasalahan aspek parkir.....	54
Tabel 4.4 Kriteria perancangan penataan koridor Jalan Pejanggik.....	63
Tabel 4. 5 Konsep perancangan penataan koridor Jalan Pejanggik.....	66
Tabel 4.6 Arahan desain.....	69

BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

2.1 Latar Belakang

Perkembangan fisik sebuah kota akan memberikan dampak tidak hanya pada kuantitas dalam ruang kota namun juga dapat berdampak pada kualitas ruang kota tersebut. Perkembangan fisik kota meliputi berbagai kawasan di dalam kota, salah satunya adalah kawasan komersial. Pengembangan kawasan komersial pada sebuah kota pada umumnya hanya berfokus pada fisik bangunan dan cenderung mengesampingkan kepentingan ruang publik.

Ruang publik merupakan ruang milik umum atau masyarakat, sehingga harus mampu memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai penggunanya. Sebagai sebuah ruang publik, koridor jalan harus mampu melayani kebutuhan penggunanya, tidak berpihak hanya pada satu kepentingan. Koridor jalan yang didominasi kegiatan perdagangan dan jasa dan terletak di pusat kota, umumnya menarik munculnya kegiatan informal, berupa pedagang kaki lima. Pedagang kaki lima dapat menjadi sumber permasalahan bagi penataan kota apabila tidak dikelola dengan benar.

Jalan Pejanggik merupakan sebuah koridor perdagangan dan jasa yang berkembang cukup pesat di Kota Mataram. Selain ditunjang dengan fungsinya yang memang sebagai bagian dari pusat pelayanan kegiatan perdagangan dan pusat bisnis (RPJMD Kota Mataram 2011-2015), juga ditunjang oleh lokasi yang strategis dan akses yang dekat pusat pendidikan, pusat kesehatan, pusat pemerintahan, kawasan wisata, dan koridor-koridor perdagangan dan jasa lainnya seperti Jalan AA. Gede Ngurah dan Jalan Selaparang.

Perkembangan koridor Jalan Pejanggik membuat kegiatan sektor informal juga ikut menjamur. Pedagang kaki lima mulai membuka dagangan di beberapa blok jalan. Pedagang kaki lima yang berjualan memiliki kesamaan, yaitu menjual produk kuliner pada malam hari, sehingga Jalan Pejanggik dikenal sebagai destinasi kuliner walaupun belum secara simbolis ditetapkan menjadi destinasi kuliner Kota Mataram.

Munculnya PKL kuliner malam hari ini di satu sisi memberikan dampak positif bagi perkembangan ekonomi masyarakat dan Kota Mataram, namun di satu

sisi memberi dampak negatif bagi penataan kota karena kondisinya yang tidak tertata dengan baik. Kondisi di lapangan memperlihatkan bahwa peruntukan koridor Jalan Pejanggik khususnya di malam hari, hanya berpihak pada PKL. Ruang depan bangunan yang seharusnya digunakan sebagai ruang parkir atau jalur pejalan kaki kini digunakan PKL untuk berjualan, bahkan ada yang tidak menyisakan ruang sama sekali bagi pejalan kaki.

Berbicara mengenai kebutuhan pejalan kaki, maka akan berkaitan dengan tingkat pelayanan sebuah jalur pejalan kaki, atau juga yang disebut tingkat *walkability*. Dalam upaya mendukung perkembangan fisik kota yang berkelanjutan, khususnya dalam kerangka perancangan kota, pendekatan *walkability* merupakan salah satu cara yang dapat ditempuh. *Walkability* akan mengukur tingkat kualitas sebuah jalur pejalan kaki untuk dapat dilalui (*walkable*). Namun dalam upaya memenuhi kebutuhan para pejalan kaki, bukan berarti juga menepiskan kepentingan PKL kuliner di Jalan Pejanggik. Akan lebih baik jika keduanya dapat bersinergi, bersama dengan kepentingan lainnya seperti kebutuhan ruang parkir.

Sebagai sebuah koridor yang memiliki ruang depan bangunan yang lebar (3-10 meter), selain memiliki potensi kuliner yang baik, koridor Jalan Pejanggik memiliki potensi ruang-ruang parkir dan jalur pejalan kaki yang memadai. Namun potensi-potensi tersebut tidak diiringi dengan penataan koridor yang baik. Ruang depan bangunan yang lebar tidak dimanfaatkan dengan maksimal untuk menampung kegiatan yang ada di dalamnya. Hal ini ditunjukkan dengan tidak adanya jalur pejalan kaki hampir di 80% ruas koridor Jalan Pejanggik. Ruang depan bangunan juga lebih diprioritaskan untuk parkir kendaraan, dan khusus sore hingga malam hari, digunakan oleh para PKL untuk berjualan, sehingga menyebabkan pejalan kaki berjalan di badan jalan (Gambar 1.1 dan 1.2).



Gambar 1. 1 Ruang luar pada bagian depan bangunan komersial yang diprioritaskan untuk parkir kendaraan bermotor

Sumber: Dokumen pribadi, November 2013



Gambar 1. 2 Letak tenda-tenda PKL yang mengambil tempat di jalur pejalan kaki

Sumber: Dokumen pribadi, November 2013.

Dapat dikatakan terjadi benturan kepentingan antara PKL kuliner dengan pengguna ruang lainnya, yaitu pejalan kaki dan parkir kendaraan, sedangkan ketiga aspek tersebut sebenarnya merupakan kesatuan yang sulit dipisahkan dari sebuah koridor, khususnya koridor perdagangan dan jasa seperti Jalan Pejangik.

Berdasarkan fenomena perkembangan koridor Jalan Pejangik dan permasalahannya tersebut, maka dirasa perlu adanya studi mengenai Penataan Kembali Jalan Pejangik Sebagai Sebuah *Walkable Culinary Corridor*, sebagai salah satu upaya dalam mewujudkan sebuah kota yang berkelanjutan dengan potensi kuliner yang dimilikinya.

2.2 Rumusan Masalah

Dari hal-hal yang melatarbelakangi studi ini, dapat dirumuskan permasalahan penelitian, yakni sebagai berikut:

1. Belum adanya penataan ruang yang jelas antara penggunaan ruang sebagai jalur pejalan kaki, ruang bagi PKL, serta ruang parkir bagi kendaraan bermotor sebagai kesatuan yang tidak terpisahkan.
2. Adanya potensi kuliner dari para PKL yang belum tertata dengan baik.
3. Kurangnya integrasi dalam penataan aspek jalur pejalan kaki, PKL (potensi kuliner), dan parkir kendaraan bermotor.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimanakah karakteristik eksisting dan permasalahan Jalan Pejanggik sebagai sebuah *walkable culinary corridor*?
2. Bagaimanakah kriteria desain yang tepat dalam mewujudkan *walkable culinary corridor* di Jalan Pejanggik?
3. Bagaimanakah konsep perancangan dan desain skematik *walkable culinary corridor*, yang dapat mewadahi kepentingan bersama pengguna ruang koridor Jalan Pejanggik?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Mengidentifikasi karakteristik eksisting dan permasalahan Jalan Pejanggik sebagai sebuah *walkable culinary corridor*.
2. Mengetahui kriteria desain yang tepat dalam mewujudkan *walkable culinary corridor* di Jalan Pejanggik.
3. Merancang konsep dan desain skematik *walkable culinary corridor*, yang dapat mewadahi kepentingan bersama pengguna ruang koridor Jalan Pejanggik.

1.5 Sasaran Penelitian

1. Teridentifikasinya karakteristik eksisting dan permasalahan Jalan Pejanggik sesuai kriteria *walkable culinary corridor*.
2. Diketuinya kriteria desain yang tepat dalam mewujudkan *walkable culinary corridor* di Jalan Pejanggik.
3. Diperolehnya konsep dan desain skematik *walkable culinary corridor*, yang dapat mewadahi kepentingan bersama pengguna ruang koridor Jalan Pejanggik.

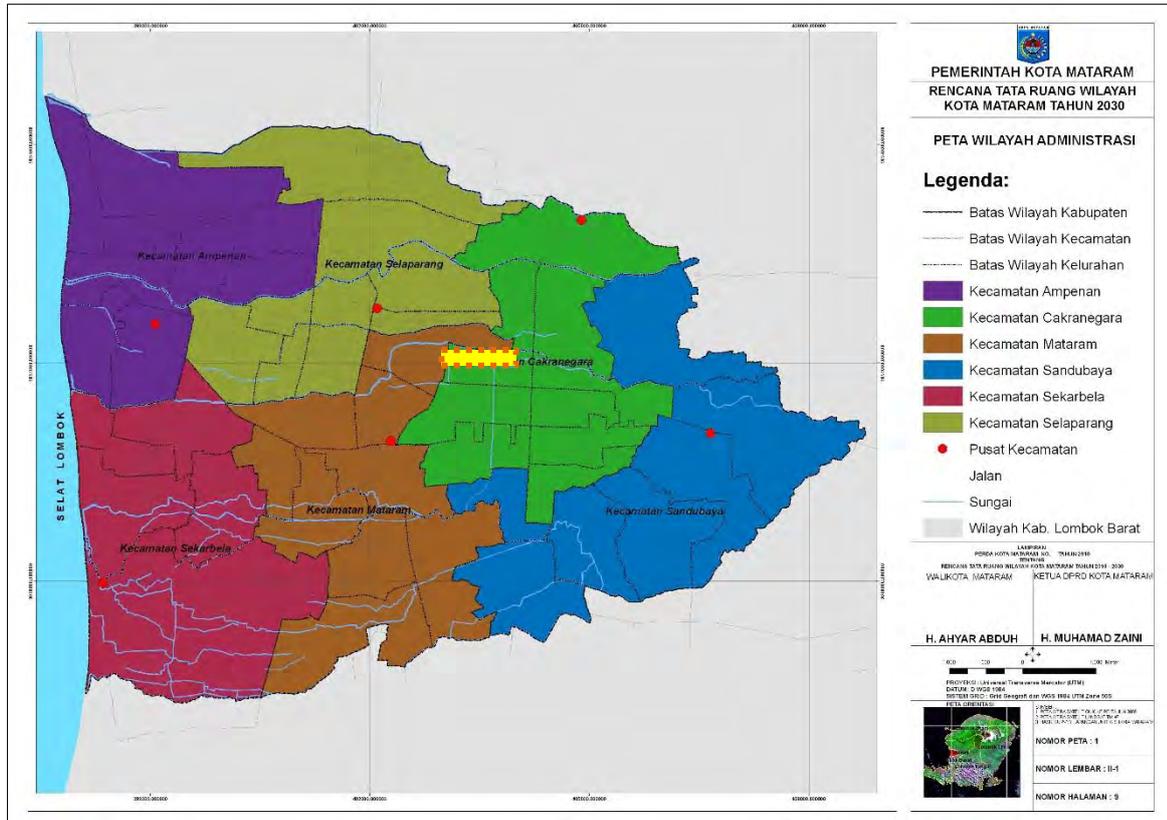
1.6 Lingkup Penelitian

a. Lingkup Wilayah

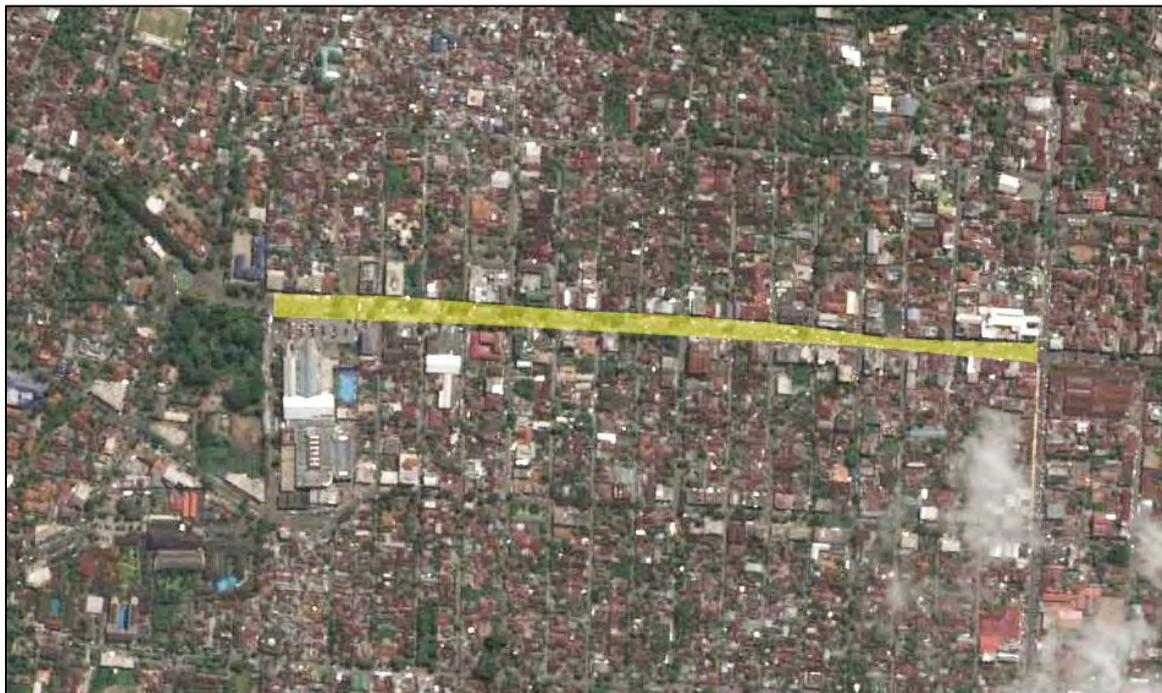
Wilayah studi mencakup koridor pada Jalan Pejanggik (Gambar 1.3 dan 1.4) bagian timur yang berada di Kecamatan Cakranegara, sepanjang $\pm 1,2$ km dengan batasan fisik yang linier dan seragam, dibatasi antara *facade* bangunan ke *facade* bangunan pada seberang jalan (Damija dan Dawasja).

b. Lingkup Bahasan

PKL yang menjadi objek studi adalah pedagang yang memulai aktivitasnya sejak sore hingga malam hari, menjual produk kuliner, dan menempati ruang-ruang luar koridor Jalan Pejanggik.



Gambar 1.4 Orientasi Jalan Pejanggik terhadap Kota Mataram
Sumber: RTRK Kota Mataram 2011-2031



Gambar 1.3 Koridor Jalan Pejanggik sebagai wilayah studi
Sumber: Aplikasi Google Earth, diakses Maret 2014

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Pemahaman mengenai penataan kembali Jalan Pejanggik sebagai *Walkable Culinary Corridor*

Koridor jalan merupakan suatu lorong ataupun penggal jalan yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lain dan mempunyai batasan fisik satu lapis bangunan dari jalan. (Kamus Tata Ruang, 1997). Koridor jalan merupakan sebuah ruang publik yang berfungsi sebagai tempat bertemu, berdagang, dan lalu lintas (Tibbalds dan Gehl *dalam* Hariyono, 2007).

Culinary merupakan kosakata Bahasa Inggris yang dalam Bahasa Indonesia diserap menjadi kuliner. Kuliner sendiri belum termuat dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, namun menurut Alamsyah (2008), kuliner merupakan sesuatu yang berkaitan dengan masakan. Kuliner adalah suatu bagian hidup yang erat kaitannya dengan konsumsi makanan sehari-hari, mulai dari makanan yang sederhana hingga makanan berkelas tinggi dan mewah (Juwana *dalam* Permata, 2011).

Walkable adalah keadaan suatu tempat yang dapat dilalui dengan berjalan kaki dengan memprioritaskan pejalan kaki (Simon *et al.*, 2012), sehingga dapat dikatakan bahwa *walkable* adalah konsep yang mendukung penataan koridor sehingga menjadi kawasan koridor yang berorientasi pejalan kaki.

Penataan lingkungan/ kawasan adalah suatu usaha untuk memperbaiki, mengubah, mengatur kembali lingkungan tertentu sesuai dengan prinsip pemanfaatan ruang secara optimal. Penataan dilakukan saat sebuah lingkungan tidak dapat beroperasi dengan optimal (Resa, 2014)

Dapat disimpulkan bahwa penataan kembali Jalan Pejanggik sebagai *walkable culinary corridor* adalah sebuah usaha untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas sebuah lorong atau penggal jalan dengan potensi kulinernya yang ramah bagi pejalan kaki.

2.2 Tinjauan mengenai koridor sebagai ruang yang mewadahi objek penelitian

Dalam buku *Designing Urban Corridor* (Bishop, 1989) terdapat dua macam urban koridor, yaitu :

- Komersial koridor, koridor komersial kota termasuk di dalamnya jalan untuk kendaraan utama yang melewati kota. Biasanya dimulai dari area-area komersial yang ada di mana-mana menuju pusat sub-urban yang baru di mana padat dengan kompleks perkantoran dan pusat-pusat pelayanan.
- *Scenic* koridor, memang kurang umum jika dibandingkan dengan komersial koridor, tetapi *scenic* koridor memberikan pemandangan yang unik dan terkenal atau pengalaman rekreasi bagi pengendara kendaraan saat mereka melewati jalan tersebut. Walaupun *scenic* koridor kebanyakan terdapat di area pedesaan, beberapa komunitas masyarakat mengenali keunikan urban koridor tersebut karena memberikan kesempatan pemandangan bagi mereka dalam perjalanan dengan kendaraan.

Koridor pada wilayah studi termasuk dalam koridor komersial dengan kegiatan perdagangan dan jasa baik formal maupun informal. Koridor sebagai ruang pergerakan (sirkulasi) dan parkir memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu kelangsungan aktivitas komersial dan kualitas visual yang kuat terhadap struktur dan bentuk fisik kota (Shirvani, 1985). Dari pernyataan Shirvani tersebut dapat dikatakan bahwa koridor berfungsi sebagai wadah bagi kegiatan atau aktivitas di dalamnya, serta berperan dalam memberikan kualitas visual sebuah kota.

Sependapat dengan Shirvani, Jacobs (1995) juga menyatakan bahwa koridor yang disebutnya sebagai *great streets*, merupakan ruang dan tempat publik yang sangat penting dalam membentuk komunitas. Beberapa hal yang harus dipertimbangkan dalam menciptakan sebuah koridor:

1. Dapat memberikan wadah untuk komunitas dalam melakukan kegiatan, berinteraksi dengan komunitas lain. *Street* harus mudah diakses, mudah masuk dan keluar. Di dalam sebuah *street* seharusnya menjadi tempat untuk tinggal, bermain, dan bekerja. Sehingga dalam sebuah kawasan atau kota dalam skala yang lebih besar, *street* dapat hidup.

2. Dapat memberikan kenyamanan dan keamanan. Kenyamanan dapat diciptakan melalui ruang yang teduh (kualitas visual), sedangkan keamanan dapat diciptakan melalui perbedaan ruang antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan.
3. Dapat membangkitkan partisipasi. Orang yang lewat dan mengamati lingkungan akan berhenti lalu berinteraksi dengan orang lain dalam sebuah koridor jalan atau ruang (*street*).
4. Dapat meninggalkan sebuah kenangan dan *image*. Sebuah koridor jalan meninggalkan kesan mendalam bagi pengamat dalam waktu yang panjang. Saat memikirkan tentang satu kota atau sebuah kawasan yang lebih kecil, akan terbayang *image* sebuah koridor jalan tertentu.

Seperti yang telah disebutkan bahwa koridor merupakan wadah yang menampung aktivitas kota, maka koridor harus mampu memenuhi kriteria-kriteria yang diperlukan. Dikaitkan dengan wilayah studi, maka koridor harus mampu memenuhi kriteria sebagai sebuah *culinary corridor*, sesuai dengan jenis kegiatan yang berlangsung di wilayah studi.

Agar kegiatan atau aktivitas di dalam koridor dapat berjalan baik dan aktif, maka sebuah koridor harus memiliki daya tarik bagi penggunanya. Seperti yang diungkapkan Moughtin (2003), bahwa sebuah jalan/ koridor adalah lebih dari sekedar sebuah jalur, tetapi merupakan gabungan dari beberapa tempat yang terhubung dan merupakan sebuah tempat yang dituju, bukan sekedar dilalui. Maka untuk menciptakan daya tarik tempat/ ruang, dibutuhkan strategi *place making* guna mencapai kesuksesan suatu tempat. *Place making* adalah proses mengubah ruang (*space*) menjadi *place* sehingga akan menarik sejumlah besar manusia karena bersifat menyenangkan, menarik dan menawarkan kesempatan untuk bertemu satu sama lain (Schneeklth dan Shibley *dalam* Djailani, 2011)

Koridor yang baik adalah koridor yang mampu melayani kebutuhan pengguna ruangnya, baik pengguna bangunan maupun pengguna ruang luar. Namun seiring perkembangan jaman dan munculnya konsep *sustainable city* (kota yang berkelanjutan), mulai disadari bahwa koridor yang baik tidak sekedar mampu melayani penggunanya, tetapi harus mampu mengutamakan para pejalan kaki. Sehingga muncul pemahaman bahwa koridor yang baik adalah koridor yang

berorientasi pejalan kaki (*walkable*). Koridor yang *walkable* dapat meningkatkan interaksi masyarakat, di mana masyarakat akan cenderung berinteraksi dengan sesama dan berbelanja saat sedang melalui sebuah kawasan/ koridor (*Maine Development Foundation dalam Ryan, 2003*).

Koridor merupakan bentuk elemen visual dari *linkage* perkotaan (Trancik, 1986). Dalam *linkage* yang visual, dua atau lebih fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Secara tidak langsung dapat dikatakan koridor berperan dalam memberikan kualitas visual sebuah kota, seperti yang dinyatakan oleh Shirvani (1985) sebelumnya.

Berdasarkan beberapa teori dari Shirvani, Jacobs, Moughtin, dan kutipan dalam Ryan, maka akan dirumuskan pemahaman dikaitkan dengan wilayah studi. Koridor yang baik dalam hal ini adalah yang mampu mewadahi kegiatan kuliner (*culinary corridor*), mampu berperan sebagai *place* yang menarik minat masyarakat, dan berorientasi pejalan kaki (*walkable*). Pembahasan pada sub bab berikutnya adalah mengenai *culinary corridor*, strategi *place making*, *walkable corridor*, dan *linkage* sebagai elemen pemersatu koridor.

2.2.1 Tinjauan mengenai *culinary corridor*

Produk kuliner disajikan dan disediakan di restoran, yaitu suatu tempat atau bangunan yang diorganisir secara komersial, yang menyelenggarakan pelayanan dengan baik kepada semua tamunya baik berupa makanan maupun minuman (Marsum, 1991). Selain restoran, tempat penjualan makanan dan minuman yang banyak berdiri adalah warung makan, yaitu tempat penjualan makanan pokok dalam skala lebih kecil dan lebih sederhana daripada restoran, dan toko atau pusat jajanan (Saputro dalam Harsana dan Widiyati, 2009).

Salah satu perwujudan dari aktivitas kuliner dengan skala kecil adalah pedagang kaki lima (PKL) yang menjual produk kuliner. PKL secara umum adalah sekelompok orang yang menawarkan barang dan jasa untuk dijual di atas trotoar atau tepi/pinggir jalan, di sekitar pusat perbelanjaan/pertokoan, pasar, pusat rekreasi/hiburan, pusat perkantoran dan pusat pendidikan, baik secara menetap atau setengah menetap, berstatus tidak resmi atau setengah resmi dan dilakukan baik pagi, siang, sore maupun malam hari. (Soedjana *dalam* Widjajanti, 2009).

Lokasi PKL selalu memusat pada pusat-pusat kota dimana kegiatan perekonomian kota berpusat dan pada ruang-ruang publik seperti trotoar, taman kota, atau di atas ruang publik lainnya (Nurmandi, 2008). Keberadaan PKL di satu sisi dapat meningkatkan perekonomian masyarakat sekaligus perekonomian kota, namun terkadang keberadaan mereka juga dinilai mengganggu apabila tidak tertata dengan baik. Seperti yang diungkapkan Winarso dan Budi *dalam* Yudiana (2014), bahwa pedagang kaki lima juga seringkali mengganggu pejalan kaki karena menutupi jalan yang seharusnya dipakai oleh pejalan kaki.

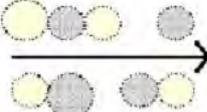
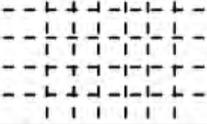
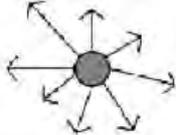
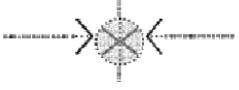
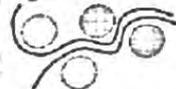
Lokasi PKL atau sektor informal cenderung menempati lokasi yang dekat dengan aktivitas masyarakat dan mempunyai kemudahan pencapaian bagi pengunjung, walaupun tempat tersebut ditegaskan bukan untuk kawasan perdagangan (Sarwadi dan Wibisono, 2013). Bailey *dalam* PPS (2008) menyatakan bahwa ketidakteraturan yang diciptakan oleh PKL di pinggir jalan dapat diminimalisir jika sebuah kawasan dirancang lebih berorientasi pejalan kaki dibandingkan berorientasi pada kendaraan.

Bentuk penanganan PKL sebagai sektor informal sebaiknya tidak dengan menghilangkannya tetapi menatanya berdampingan dengan kegiatan formal. Menurut Rukayah (2005), sektor informal dan formal seharusnya berdampingan dalam kerangka perkotaan yang memiliki nilai sosial dan ekonomi.

Dalam penataannya, PKL perlu ditempatkan berdampingan dengan ruang untuk kegiatan sirkulasi kawasan, yaitu jalur pejalan kaki dan jalan. Fokus penataan melibatkan semua pengguna dari kawasan ruang publik tersebut (Puspitasari, 2009). Sirkulasi adalah elemen yang sangat kuat dalam membentuk struktur lingkungan, 3 prinsip utama dalam pengaturan teknik sirkulasi:

1. Jalan harus menjadi elemen ruang terbuka yang memiliki dampak visual yang positif.
2. Jalan harus dapat memberikan orientasi kepada pengemudi dan membuat lingkungan menjadi jelas terbaca.
3. Sektor publik harus terpadu dan saling bekerjasama untuk mencapai tujuan bersama.

Tabel 2. 1 Pola sirkulasi

Pola sirkulasi	Sifat
<p><i>Linier/ langsung</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Monoton • Kemudahan pencapaian dan orientasi • Kebosanan
<p><i>Grid/ dengan selaan</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelayanan kurang efisien • Monoton
<p><i>Radial/ menyebar</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengguna dapat langsung ke tempat yang dituju • Dapat digunakan pada fungsi-fungsi ruang yang berbeda namun masih berkaitan satu sama lain • Tidak terlalu padat
<p>Terpusat/menghimpun</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Semua pelayanan terpusat pada satu zona • Pelayanan cepat dalam pencapaian
<p><i>Linier organik/ berliku</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya pembagi ruang • Terkesan alami

Sumber: Hakim, 2003.

Brotosunaryo dkk. (2013) menyatakan bahwa penataan PKL memerlukan:

1. Penguatan identitas sebagai ikon kota.

Dibutuhkan sebuah elemen kota yang dapat membantu mengenali kawasan PKL. Salah satu elemen perancangan kota yang merupakan titik penanda yang dapat dijadikan orang sebagai orientasi untuk mengenali suatu daerah adalah *Landmark* (tengeran). *Landmark* adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gunung atau bukit, gedung tinggi, menara, tanda tinggi, tempat ibadah, pohon tinggi. (Lynch dalam Zahnd,1999).



Gambar 2. 1 Visualisasi *landmark*

2. Penataan kapling PKL.

Penataan kapling pedagang kaki lima dilakukan dengan cara konsolidasi lahan untuk menambah luasan lahan berjualan pedagang kaki lima.

3. Pengaturan aktivitas PKL.

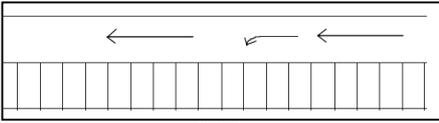
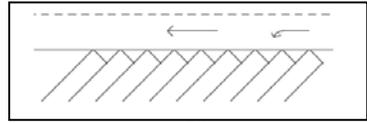
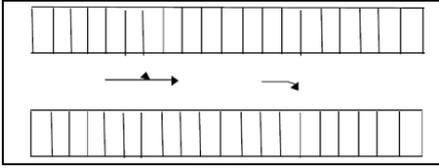
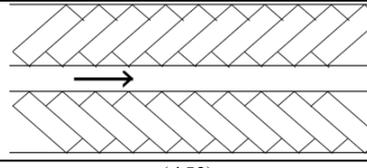
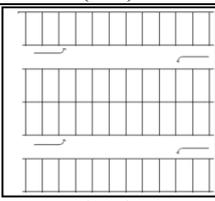
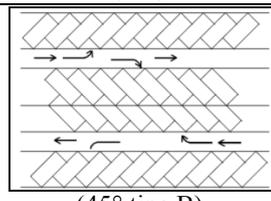
Pengaturan aktivitas pedagang kaki lima dilakukan dengan pengaturan waktu berjualan sore hingga pagi hari.

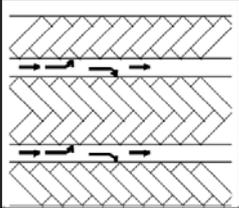
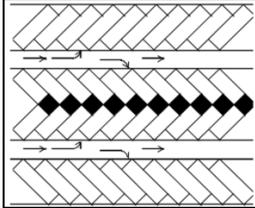
4. Penataan parkir.

Parkir merupakan salah satu komponen penunjang keberlangsungan aktivitas pedagang kaki lima. Dengan penataan parkir diharapkan dapat mengurangi hambatan samping lalu lintas sehingga mengurangi kemacetan. Penataan parkir dibutuhkan hampir di setiap lokasi berjualan pedagang kaki lima karena kondisi eksistingnya, banyak lokasi berjualan pedagang kaki lima tidak memiliki lahan parkir.

Masalah perparkiran, memiliki dua pengaruh langsung terhadap kualitas lingkungan, yang meliputi kelangsungan aktivitas kota, dan dampak visual terhadap bentuk fisik dan struktur kota. Berikut pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir oleh Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996):

Tabel 2. 2 Pola Parkir

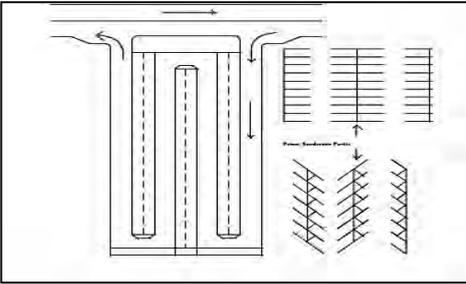
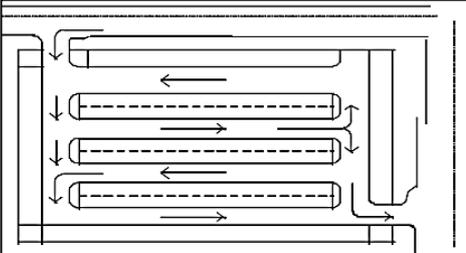
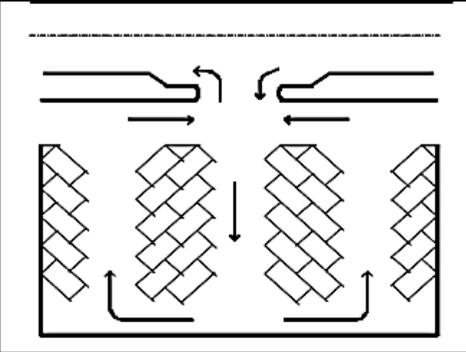
No	Pola Parkir		
1.	Satu sisi (Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit)	 (90°)	 (45°)
2.	Dua sisi (Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai)	 (90°)	 (45°)
3.	Parkir pulau (Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas)	 (90°)	 (45° tipe B)

No	Pola Parkir	
		
	(45° tipe A)	(45° tipe C)

Sumber : Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996

Tata letak areal parkir kendaraan dapat dibuat bervariasi, bergantung pada ketersediaan bentuk dan ukuran tempat serta jumlah dan letak pintu masuk dan keluar. Tata letak area parkir dapat digolongkan menjadi dua, yaitu sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Pola Tata Letak Areal Parkir

No	Tata Leta Parkir
1.	<p>Pintu masuk dan keluar terpisah dan terletak pada satu ruas jalan</p> 
2.	<p>Pintu masuk dan keluar terpisah dan tidak terletak pada satu ruas</p> 
3.	<p>Pintu masuk dan keluar menjadi satu dan terletak pada satu ruas jalan</p> 

Tata Leta Parkir	
4.	Pintu masuk dan keluar yang menjadi satu terletak pada satu ruas berbeda

Sumber: Departemen perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996

5. Peningkatan kualitas PKL.

Peningkatan kualitas PKL dapat dilakukan dengan perbaikan infrastruktur penunjang seperti sarana persampahan, jalan, air bersih, dan penerangan.

6. Relokasi PKL.

Relokasi pedagang kaki lima merupakan salah satu strategi yang digunakan apabila lokasi eksisting yang digunakan untuk berjualan pedagang kaki lima tidak layak untuk digunakan

Budi (2006) dalam penelitiannya mengungkapkan bahwa legalitas merupakan salah satu aspek yang perlu dipertimbangkan dalam penataan PKL, sebagai berikut:

1. Menentukan ukuran yang lebih spesifik bagi ruang kegiatan PKL agar sesuai dengan karakteristiknya seperti jenis dagangan (makanan, non makanan dan jasa), sarana fisik yang dipergunakan (warung/tenda, gerobak, gelaran, kios, dsb.) serta memperhitungkan kebutuhan ruang bagi masyarakat.
2. Dalam penetapan lokasi aktivitas PKL, sarana pendukung kegiatan PKL seperti lahan parkir, air bersih, sanitasi, sampah dan sarana umum lainnya perlu disediakan juga sebagai salah satu alat untuk mengendalikan PKL dan untuk kenyamanan konsumen.
3. Legalitas PKL perlu dijadikan dasar dalam penataan PKL, sehingga memudahkan dalam proses penataannya. Legalitas ini disertai beberapa syarat seperti jenis sarana berjualan dan luas tempat yang diperbolehkan.

Morales dan Kettles (2009) menyatakan bahwa terdapat beberapa hal yang perlu dipertimbangkan oleh perencana kota dalam upaya menata PKL:

1. Lokasi berjualan
Diperlukan sebuah standar penentuan lokasi atau zonasi yang diizinkan untuk ditempati oleh PKL.
2. Kesepakatan dengan lingkungan tempat berjualan
Diperlukan adanya kesepakatan antara PKL dengan lingkungan dan pengguna ruang lainnya mengenai keberadaan PKL di lokasi tersebut.
3. Legalitas
Sebuah legalitas diperlukan dalam penataan PKL.
4. Ruang berjualan
Perencana perlu mengetahui konteks atau jenis barang dagangan yang dijual PKL untuk menentukan konsep yang paling efektif dan efisien mengenai ruang berjualan PKL. Konsep tersebut variatif bergantung pada keadaan eksisting serta kebijakan pemerintah.
5. Jenis barang dagangan
Menentukan jenis barang dagangan PKL diperlukan dalam penataan PKL, yang dalam pembatasan jenisnya lebih mengarah ke pengecualian dibandingkan dengan penentuan jenis barang dagangan.
6. Desain sarana berdagang
Desain sarana berdagang diperlukan untuk meningkatkan kesan atraktif dan rapi.

Menurut Mc Gee dan Yeung *dalam* Widjajanti (2009), komponen penataan ruang sektor informal, antara lain meliputi :

1. Lokasi
PKL biasanya berada pada simpul-simpul pada jalur pejalan yang lebar dan tempat-tempat yang sering dikunjungi orang dalam jumlah besar yang dekat dengan asar publik, terminal, daerah komersial. Para PKL lebih suka berlokasi pada sepanjang pinggir jalan utama dan tempat-tempat yang sering dilalui pejalan kaki.
2. Waktu berdagang

Menurut McGee dan Yeung *dalam* Widjajanti (2009), dari penelitian pada kota-kota Asia Tenggara menunjukkan bahwa pola aktivitas PKL menyesuaikan terhadap irama dari ciri kehidupan masyarakat sehari-hari. Penentuan periode waktu kegiatan PKL didasarkan pula atau sesuai dengan perilaku kegiatan formal, yaitu adanya kecenderungan perilaku kegiatan keduanya sejalan, walaupun pada saat tertentu kaitan aktivitas keduanya lemah atau tidak ada hubungan langsung antara keduanya.

3. Sarana fisik perdagangan dan jenis dagangan

Masing-masing jenis bentuk sarana berdagang, memiliki ukuran yang berbeda-beda, sehingga berbeda pula ukuran ruang yang diperlukan. Besaran ruang mempengaruhi dalam pengaturan dan penataan ruang untuk PKL.

4. Pola penyebaran PKL dan Pola Pelayanan PKL

Pengelompokan PKL juga merupakan salah satu daya tarik bagi konsumen, karena mereka dapat bebas memilih barang atau jasa yang diminati konsumen.

Berdasarkan beberapa teori mengenai PKL yang telah dipaparkan di atas, maka dapat dirumuskan sebuah sintesa mengenai aspek-aspek yang dipertimbangkan beserta kriterianya, yaitu sebagai berikut (Tabel 2.4)

Tabel 2. 4 Aspek yang dipertimbangkan dalam penataan PKL kuliner

No.	Aspek	Kriteria	Sumber
1	Tata guna lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi PKL harus berdampingan dengan kegiatan formal • Lokasi PKL harus berdampingan dengan jalur pejalan kaki dan jalan • Lokasi yang ditempati PKL harus berorientasi pejalan kaki dibanding kendaraan bermotor • Harus mempertimbangkan kepentingan pengguna ruang lain • Harus ada standarisasi ukuran ruang aktivitas/ kapling • Harus dimulai saat kegiatan formal selesai, yaitu sore–dini hari, demi menciptakan penggunaan lahan yang terus aktif 	Rukayah (2005), Puspitasari (2009), Morales dan Kettles (2009), Bailey <i>dalam</i> PPS (2008) Brotosunaryo dkk (2013), Budi (2006), Mc Gee dan Yeung (2009)
2	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Harus memiliki prasarana sampah, sanitasi, dan air bersih 	Brotosunaryo dkk (2013), Budi (2006), Morales dan Kettles (2009)

No.	Aspek	Kriteria	Sumber
3	Kejelasan	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya pengelompokan PKL berdasarkan jenis dagangan • Diperlukan adanya elemen penanda yang menyatakan eksistensi PKL 	Brotosunaryo dkk (2013), Mc Gee dan Yeung (2009), Budi (2006), Morales dan Kettles (2009)
4	Keterhubungan	Harus ada fasilitas parkir yang bersebelahan dengan ruang aktivitas PKL	Brotosunaryo dkk (2013), Budi (2006)
5	Keindahan	Adanya standarisasi ukuran dan desain tenda	Budi (2006), Morales dan Kettles (2009)

Sumber: Hasil rangkuman dari Rukayah (2005), Puspitasari (2009), Morales dan Kettles (2009), Brotosunaryo dkk (2013), Budi (2006), dan Bailey dalam PPS (2008).

2.2.2 Tinjauan mengenai *place making*

Street as place adalah upaya membentuk *place* pada ruang jalan dalam rangka mengembalikan fungsi jalan bagi kepentingan publik yang mempertimbangkan pejalan kaki (PPS, 2009). *Street as places* mengintegrasikan berbagai elemen koridor jalan dengan menciptakan vitalitas tempat dimana orang merasa aman, nyaman, merasa memiliki dan bersosialisasi (Djailani, 2011). Montgomery (1998) menjelaskan indikator kunci dari vitalitas suatu kawasan yakni:

1. Tingkat variasi dalam penggunaan lahan primer, termasuk perumahan.
2. Proporsi bisnis lokal yang dimiliki atau kebebasan jenis usaha/ bisnis, terutama pertokoan.
3. Pola jam buka, dan adanya kegiatan malam hari dan sore.
4. Kehadiran dan kekhususan koridor komersial
5. Ketersediaan bioskop, teater, bar, pub, restoran dan budaya lainnya / tempat pertemuan, menawarkan layanan dari berbagai jenis, harga dan kualitas.
6. Ketersediaan ruang, termasuk taman, lapangan dan ruang sudut, memungkinkan orang menonton dan beraktivitas seperti program animasi budaya.
7. Pola penggunaan lahan campuran memungkinkan perbaikan dan investasi kecil dibidang properti.
8. Ketersediaan unit yang berbeda ukuran dan biaya.
9. Inovasi dalam tampilan arsitektur baru, menyediakan berbagai jenis bangunan, gaya dan desain.
10. Kehidupan jalanan dan bagian depan jalan yang aktif.

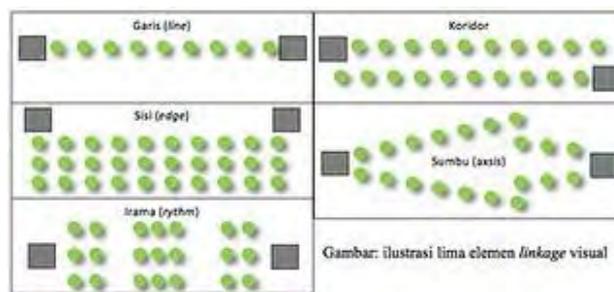
Place making pada kawasan koridor komersial menurut PPS (2009) meliputi elemen-elemen sebagai berikut :

1. Kenyamanan dan identitas (*Comfort and Image*)
 - a. Merefleksikan identitas dan budaya lokal
 - b. Terdapat ruang untuk duduk, elemen pencahayaan yang baik, lansekap dan perabot jalan yang memberikan kemudahan dan kenyamanan.
 - c. Kejelasan dan pembatasan elemen penanda untuk memberikan informasi.
2. Aksesibilitas dan tautan (*Access and Linkages*)
 - a. Kemudahan melintasi dan menyeberang di jalan
 - b. Kemudahan akses, mudah dalam pencapaian, mudah akses masuk menuju kawasan dan mudah mengenali kawasan.
 - c. Menyediakan berbagai pilihan jenis transportasi publik
3. Fungsi dan aktifitas (*Uses & Activities*)
 - a. Pemakai betah beraktifitas pada ruang koridor.
 - b. Keragaman aktifitas seperti restaurant, toko, dan layanan usaha lainnya.
4. Mendukung fungsi sosial (*Sociability*)
 - a. Masyarakat dapat melakukan aktifitas bersama pada ruang koridor.
 - b. Rasa memiliki terhadap ruang koridor
 - c. Representatif untuk mewadahi kegiatan segala jenis usia dan kondisi.

Dapat dikatakan bahwa *linkage* merupakan elemen yang dapat mendukung *place making*. *Linkage* adalah garis semu yang menghubungkan antara elemen yang satu dengan yang lain, *nodes* yang satu dengan *nodes* yang lain, atau distrik yang satu dengan yang lain (Trancik 1986). Garis semu bisa berbentuk jaringan jalan, jalur pedestrian dan ruang terbuka yang berbentuk segaris. Keterkaitan ini melibatkan organisasi dari berbagai garis yang mengaitkan bagian-bagian kota dan desain dari kumpulan ruang (Trancik, 1986). *Linkage* terbagi menjadi tiga:

1. *Linkage* visual menghubungkan dua atau lebih banyak fragmen kota dalam satu kesatuan secara visual. Lima elemen *linkage* visual, merupakan elemen yang memiliki ciri khas dan suasana tertentu yang mampu menghasilkan hubungan secara visual, terdiri dari:
 - a) Garis, menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa (bangunan atau pohon).

- b) Koridor, dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang.
- c) Sisi, menghubungkan dua kawasan dengan satu massa, mirip dengan elemen garis namun sisi bersifat tidak langsung.
- d) Sumbu, mirip dengan elemen koridor, namun dalam menghubungkan dua daerah lebih mengutamakan salah satu daerah saja.
- e) Irama, menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang



Gambar 2. 2 Lima elemen linkage visual (Zahnd, 1999)

Gehl (2010), memberikan beberapa hal yang harus diperhatikan dalam meningkatkan kualitas visual pada sebuah kawasan:

1. Vegetasi.

Pohon dan tanaman memiliki peran penting dalam ruang kota. Pohon menciptakan naungan sehingga dapat menyejukkan kawasan, menyegarkan udara sekitar, mendefinisikan ruang, dan membantu memberikan tanda untuk tempat yang penting. Vegetasi dalam konteks *linkage* pada umumnya berfungsi sebagai pengarah pandangan untuk menciptakan keterkaitan visual. Menurut Kemen PU (2012), tanaman pengarah pandangan harus memenuhi syarat: dapat memberikan arah dan petunjuk bagi pengendara. Contoh: cemara, glodokan tiang, palem.

2. Pencahayaan.

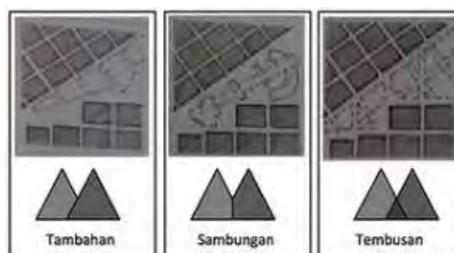
Pencahayaan pada ruang kota memiliki efek besar dalam orientasi, tingkat keamanan, dan kualitas visual khususnya di malam hari. Permainan pencahayaan dapat diaplikasikan pada dinding, kolom, bahkan pada permukaan lantai atau plaza yang luas.

Dengan memperhatikan tekstur, pola, dan warna pada perancangan ruang luar, maka akan memberikan sebuah kesatuan visual (McCluskey, 1992). Berdasarkan pemaparan teori dari Gehl (2010) dan McCluskey (1992), maka dapat disimpulkan bahwa hal-hal yang harus diperhatikan dalam membentuk sebuah *linkage* visual yang baik adalah melalui elemen vegetasi, pencahayaan, tekstur, pola, dan warna.

2. *Linkage* yang struktural

Dalam *linkage* yang struktural dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya, terdapat tiga elemen *linkage* struktural yang mencapai hubungan secara arsitektural, yaitu :

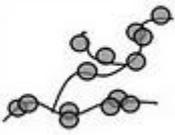
- a) Tambahan, melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya.
- b) Sambungan, memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasan.
- c) Tembusan, terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus didalam suatu kawasan.



Gambar 2. 3 Tiga elemen *linkage* struktural (Zahnd, 1999)

3. *Linkage* bentuk yang kolektif

Trancik (1986) menyatakan kelompok teori *linkage* memperhatikan susunan dan hubungan bagian-bagian kota satu dengan yang lainnya yang digambarkan sebagai dinamikaseperti suatu komposisi musik dengan suatu sistem datum, teori ini terbagi menjadi 3 tipe *linkage urban space* yaitu :

Composition form	Mega form	Group form
		

Gambar 2. 4 Tiga elemen bentuk kolektif (Zahnd, 1999)

- a) *Compositional form*, bentuk ini tercipta dari bangunan yang berdiri sendiri secara 2 dimensi. Dalam tipe ini hubungan ruang jelas walaupun tidak secara langsung
- b) *Megaform*, susunan-susunan yang dihubungkan ke sebuah kerangka berbentuk garis lurus dan hirarkis.
- c) *Groupform*, bentuk ini berupa akumulasi tambahan struktur pada sepanjang ruang terbuka. Kota-kota tua dan bersejarah serta daerah pedesaan menerapkan pola ini.

Kebijakan kota yang dapat dilakukan untuk pendukung *place making* pada kawasan koridor komersial adalah (Bohl, 2002):

1. Pembangunan menekankan skala lingkungan dan manusiawi menciptakan kota yang berskala manusia. Skala manusia adalah dimana penekanan diarahkan pada penggunaan dimensi manusia atau gerak ruang manusia terhadap objek atau benda yang dirancang (Hakim dan Utomo, 2004). Menurut Ashihara (1983), perbandingan antara tinggi bangunan dan jarak antar bangunan adalah sebagai berikut (dimana D = lebar ruang, dan H = tinggi bangunan):
 - a. Jika $D/H < 1$, ruang akan berkesan intim. Wujud bangunan dapat terlihat walaupun tidak keseluruhan.
 - b. Jika $D/H = 1$, keseimbangan dicapai antara bangunan dan jarak antaranya. Ruang yang dihasilkan nyaman.
 - c. Jika $D/H \geq 1$, ruang berkesan luas dan terbuka. Pengamat dapat melihat lebar bangunan. Saat perbandingan antara $D/H = 3$, detail dari bangunan tidak tampak.
 - d. Jika $D/H = 4$, struktur sebuah *plaza* atau *square*.

- e. Jika $D/H=5$ hingga 10, kesan ruang monumental, dan pengamat merasa kecil.
2. Menggunakan analisis pasar untuk menginformasikan perencanaan dan menentukan produk yang diinginkan.
3. Area istirahat di dalam kawasan dan terhubung dengan jalan-jalan dan trotoar.
4. Menciptakan sektor keuangan publik yang dapat membantu pelaksanaan pembangunan, dengan menarik partisipasi sektor swasta.
5. Mendefinisikan gerbang masuk kawasan dimana pengunjung tahu ketika masuk dan meninggalkan kawasan.
6. Kebijakan kota dapat mengendalikan ukuran dan penempatan elemen
7. Membangun jalur pejalan kaki antar kawasan. Kawasan ramah pejalan kaki dihubungkan dengan prasarana publik. Pemerintah merencanakan dan membangun jaringan pejalan kaki antar distrik.
8. Parkir paralel, tidak memerlukan taman parkir, tidak menutup jalan untuk lalu lintas dan mengizinkan truk menarik dan menyerahkan barang di depan toko.
9. Mengatur standar pencahayaan (ukuran, dan tingkat pencahayaan)

Berdasarkan beberapa teori mengenai strategi *place making* yang telah dipaparkan di atas, maka dapat dirumuskan sebuah sintesa mengenai aspek-aspek yang dipertimbangkan beserta kriterianya, yaitu sebagai berikut (Tabel 2.5):

Tabel 2. 5 Aspek yang dipertimbangkan dalam strategi *place making*

No.	Aspek	Kriteria	Sumber
1	Tata guna lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan lahan campuran • Keberagaman jenis usaha formal • Adanya peruntukan lahan untuk kegiatan di malam hari 	Montgomery (1998)
2	Keterhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan melintasi dan menyeberang jalan • Menyediakan berbagai pilihan transportasi publik • Parkir paralel, tidak memerlukan taman parkir, tidak menutup jalan untuk lalu lintas • Area istirahat terhubung dengan jalan dan jalur pejalan kaki • Jalur pejalan kaki antar blok harus terhubung dengan baik • Pola keterhubungan dapat diidentifikasi melalui <i>linkage</i> (visual, struktural, kolektif) • <i>Linkage</i> visual yang baik adalah melalui elemen vegetasi, pencahayaan, tekstur, pola, dan warna 	Montgomery (1998), PPS (2009), Trancik (1986)

No.	Aspek	Kriteria	Sumber
3	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki berskala manusia dan dapat memberi kesan intim dan menyatu dengan bangunan • Jalur pejalan kaki harus nyaman • Tersedianya ruang beristirahat untuk publik • Peletakan <i>signage</i> harus dalam zona yang ditentukan • <i>Street furniture</i> bercirikan budaya lokal dan untuk segala usia dan kebutuhan • Penempatan elemen <i>street furniture</i> sesuai dengan kebijakan dan aturan yang berlaku • Pencahayaan harus memiliki standarisasi 	PPS (2009), Bohl (2002), Ashihara (1983), Heggeman dan Peets (1992)
4	Keindahan	Desain bangunan dengan arsitektur baru, dan mempertahankan bangunan dengan arsitektur lokal yang sudah ada sebagai identitas	Montgomery (1998)

Sumber: Hasil rangkuman dari Montgomery (1998), PPS (2009), Bohl (2002), Heggeman dan Peets (1992)

2.2.3 Tinjauan mengenai *walkable corridor*

Kota yang *walkable* adalah kota yang memprioritaskan para pejalan kakinya dalam melakukan aktivitas di dalam kota (Nozzi, 2000), sehingga dapat dikatakan bahwa jalur pejalan kaki merupakan bagian atau unsur utama dalam kota dalam upaya mewujudkan kota yang *walkable*.

Fasilitas jalur pejalan kaki dibutuhkan pada beberapa kriteria lokasi (Elmanisa, 2008), yaitu:

1. Pada daerah-daerah perkotaan secara umum yang jumlah penduduknya tinggi
2. Pada jalan-jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap
3. Pada daerah-daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi seperti misalnya jalan-jalan pasar dan pertokoan.
4. Pada lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari-hari tertentu, misalnya lapangan/gelanggang olahraga dan fasilitas peribadatan.
5. Pada lokasi-lokasi yang mempunyai permintaan tinggi seperti sekolah, rumah sakit, dan lapangan olahraga

Aspek penting dalam menciptakan dan mempertahankan *walkable corridor* (Nozzi, 2010):

1. Mementingkan pejalan kaki.
2. Kepadatan hunian. Masyarakat hidup dalam jarak berjalan kaki, menyediakan jaringan penghubung antar blok (tiga sampai lima blok).
3. Dimensi berskala manusia.

Indikatornya adalah:

- a. Jalan tidak lebih dari dua atau tiga jalur.
 - b. Bangunan berbatasan dengan jalan dan trotoar.
 - c. Teras depan berhubungan langsung dengan trotoar.
 - d. Tinggi lampu jalan enam sampai sembilan meter.
 - e. Penggunaan fungsi campuran, lantai bawah toko atau kantor lantai atas hunian.
4. Jalan berskala manusia menciptakan perasaan menyenangkan di ruang luar dan menciptakan *sense of place*.
 5. Keaktifan dan keragaman retail.
 6. Lalu lintas yang tenang (*traffic calming*) dengan strategi :
 - a. Menyediakan parkir badan jalan.
 - b. Jalan tidak lebih dari dua atau tiga jalur.
 - c. Lebar jalur lalu lintas tidak lebih dari 3 atau 3,5 m.
 - d. Kanopi pohon yang menonjol ke jalan mengurangi kecepatan kendaraan.
 7. Terlindung dari cuaca.

Kenyamanan terhadap pengaruh iklim panas dan hujan adalah penting dengan:

 - a. Menyediakan *arcade* depan bangunan di sepanjang trotoar.
 - b. Menata kanopi pohon yang tinggi, sejajar, dari spesies jenis pohon yang sama menjorok ke jalan dan trotoar.
 8. Trotoar yang lebar. Indikatornya adalah:
 - a. Lebar trotoar: 1,6 meter sampai 6 meter.
 - b. Lebar trotoar disesuaikan dengan fungsi jalan.
 - c. Menyeimbangkan kenyamanan dan kebutuhan pejalan kaki.
 9. Menata median dan lansekap jalan.
 10. Kawasan koridor yang *walkable* adalah menyediakan ruang tempat berkumpul dan berinteraksi berupa: tempat hiburan, toko bahan makanan, kantor pos dan lain-lain.
 11. Panjang blok jalan singkat, untuk mengurangi jarak berjalan yakni tidak lebih dari 150 meter, lebih disukai berkisar 60 sampai 90 meter.

Beberapa kualitas yang harus dipenuhi pada suatu jalur sirkulasi pejalan kaki (Jacob, 1995), yaitu:

1. Keamanan, mencakup jalur khusus untuk pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan dan trotoar sebagai pembatas yang paling umum, daerah hijau dan pepohonan, dimaksudkan untuk menciptakan zona aman bagi pejalan kaki dan memberikan kenyamanan serta keindahan serta lampu penerangan yang menerangi jalur pejalan kaki pada malam hari, serta menerangi jalur objek khusus supaya tampil menarik.
2. Pencapaian yang mudah, arus pejalan kaki yang biasanya berawal dari pergantian moda transportasi, maka sebaiknya disediakan tempat penerimaan atau penyelesaian khusus untuk memudahkan pencapaian ke jalur dan sepanjang jalur dengan mempersingkat jarak tempuh.
3. Kenyamanan, lingkungan berskala manusia, pemilihan material yang sesuai dengan fungsi pengguna jalan pejalan kaki, fasilitas naungan bagi pejalan kaki, untuk menghindari hujan dan terik matahari, penempatan sistem jaringan utilitas tidak mengganggu pejalan kaki dan pemandangan, penggunaan jenis material yang berbeda sesuai dengan karakteristik pergerakan pemakainya.

Untuk mencapai pelayanan yang optimal maka terdapat beberapa hal yang harus dipertimbangkan dan disesuaikan dengan lingkungan yang digunakan sebagai fasilitas jalur pejalan kaki, yaitu (*The Walking Plan for London*, 2005):

1. Kenyamanan (*Comfortable*), seperti perlindungan terhadap cuaca, *arcade*, dan adanya kelengkapan elemen jalur pejalan kaki.
2. Keterhubungan (*Connectivity*), seperti tidak adanya halangan dalam berjalan kaki.
3. Kejelasan (*Conspicuous*), seperti tanda, petunjuk, dan sebagainya yang membuat perjalanan menjadi lebih menyenangkan dan informatif.
4. Kesesuaian (*Convenient*), seperti pemisahan jalur pejalan kaki dengan kendaraan lalu lintas, misalnya jalur hijau, elevasi, dan lain sebagainya.
5. Keramahan (*Convivial*), yaitu adanya penerangan jalan.

Menurut Rubenstein (1992), elemen jalur pejalan kaki yang harus terpenuhi antara lain:

1. Paving; trotoar atau hamparan yang rata. Dalam hal ini sangat perlu untuk memperhatikan pola, warna, dan tekstur. Material meliputi: beton, batu bata, dan aspal.

a. Warna.

Kualitas visual lingkungan dapat ditingkatkan melalui permainan warna paving. Pemilihan warna dapat berupa komposisi kromatik atau mengacu pada karakter lingkungan.



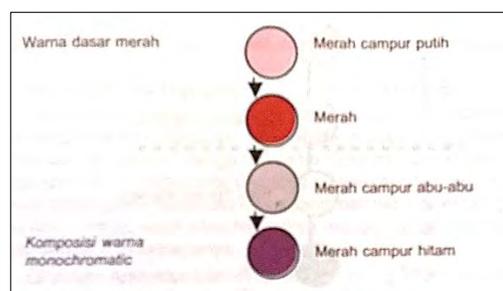
Gambar 2. 5 Permainan warna pada paving dapat meningkatkan ketertarikan pejalan kaki dan meningkatkan kualitas visual

Sumber: Hongkong Highway Department, 2014

Untuk mencapai warna-warna yang harmonis, didapatkan dari keselarasan warna yang berhubungan (Hakim dan Utomo, 2004), yaitu:

1. Monokromatik (satu warna)

Yaitu bilamana dipergunakan hanya satu warna sebagai dasar komposisi yang menghasilkan nada-nada warna, bayangan, dan variasi dari warna-warna tersebut.

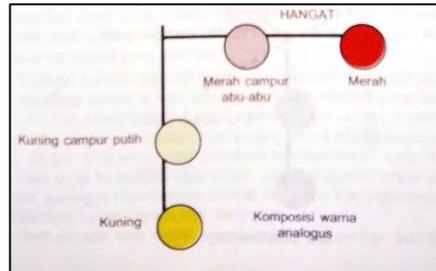


Gambar 2. 6 Keselarasan monokromatik

Sumber: Hakim dan Utomo, 2004

2. Analogus (berurut)

Bilamana mempergunakan dua warna yang letaknya di dalam lingkaran warna yang berurut dan sama sifatnya (misalkan sama-sama bersifat sejuk)



Gambar 2. 7 Keselarasan analogus

Sumber: Hakim dan Utomo, 2004

b. Pola

Dalam menentukan pola perkerasan, penting diperhatikan mengenai arah dan tujuan jalur pejalan kaki agar dapat sekaligus berfungsi sebagai pengarah dan penarik perhatian pejalan kaki.



Gambar 2. 8 Pola melengkung sekaligus sebagai pengarah

Sumber: Hongkong Highway Department, 2014

Fungsi dari pola pada perkerasan antara lain (Hakim dan Utomo, 2004):

1. Memberi kesan batasan ruang maya
2. Memperkecil skala ruang lantai
3. Menambah nilai keindahan lingkungan
4. Membuat lantai tidak terlalu polos
5. Memberikan kesan intim dan atraktif
6. Memberikan pengarahannya menuju suatu objek

Pola dapat terdiri dari bermacam bentuk seperti pola grid, pola kotak, pola sisik ikan, pola bulat, dan pola kombinasi. Berbagai pola akan menimbulkan kesan yang berbeda-beda, misalnya pola kotak akan

memberikan formal dan pengarahan yang jelas, sedangkan pola melengkung akan memberikan kesan dinamis, rang, lembut, dan memberi pengaruh gembira.



Gambar 2. 9 Pola kotak (kiri) dan pola melengkung (kanan)
Sumber: Hakim dan Utomo, 2004, dan Walker, 1996.

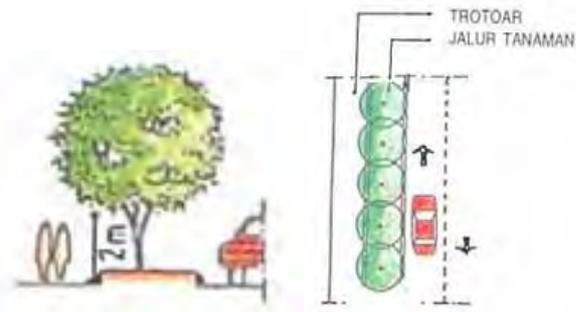
c. Tekstur

Aspal dan beton merupakan tekstur yang paling sering digunakan untuk jalur pejalan kaki, namun demi mencapai tujuan estetis, beberapa jalur pejalan kaki menggunakan material bertekstur dekoratif seperti bata dan kerikil (*cobblestone*). Namun walaupun segi estetis bisa didapat dari bahan bertekstur seperti itu, bata atau kerikil juga dapat menghalangi pergerakan kaum difabel, sehingga beton merupakan pilihan paling tepat dalam memfasilitasi kebutuhan semua pengguna jalur pejalan kaki. Tekstur juga dapat berfungsi untuk menghilangkan kesan monoton dari sebuah tempat, misalkan karena terlalu panjang (Hakim dan Utomo, 2004).

2. Lampu; beberapa tipe lampu (Chearra, 1978), yaitu:

- a. Lampu tingkat rendah, yaitu ketinggian di bawah mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah.
- b. Lampu mall dan jalur pejalan kaki yaitu ketinggian 1-1,5 m, serba guna berpola pencahayaan dan berkemampuan daya kerja cukup.
- c. Lampu dengan maksud khusus, yaitu mempunyai ketinggian rata-rata 2-3 m, yang digunakan untuk daerah rekreasi, komersial perumahan dan industry
- d. Lampu parkir dan jalan raya, yaitu mempunyai ketinggian 3-5 m, digunakan untuk daerah rekreasi, industry, dan komersial jalan raya.

- e. Lampu dengan tiang tinggi, yaitu mempunyai ketinggian antara 6-10 m, digunakan untuk penerangan bagi daerah yang luas, parkir, rekreasi, dan jalan layang.
3. *Signage*; merupakan rambu-rambu yang sifatnya memberikan informasi, identitas, larangan, atau menarik perhatian mata (*vocal point*). Rubenstein (1992) mendefinisikan *signage* sebagai tanda-tanda visual diperkotaan yang berfungsi sebagai sarana informasi atau komunikasi secara arsitektural. Berdasarkan isi pesannya, media *signage* dibedakan atas (Mandelker dalam Pramono, 2006):
 - i. Media komersial, menyangkut media *signage* yang memberikan informasi suatu barang atau jasa untuk kepentingan dagang (*private sign*).
 - ii. Media *signage* non-komersial, merupakan media *signage* yang mengandung informasi pelayanan kepada masyarakat (*public sign*)
 4. *Bollards*; adalah pembatas jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan, biasanya digunakan bersamaan dengan peletakan lampu
 5. Bangku, untuk memberi ruang istirahat bila lelah berjalan, dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Bangku dapat terbuat dari batu, logam, kayu, atau beton.
 6. Tanaman peneduh; untuk pelindung dan penyejuk jalur pejalan kaki. Menurut Hakim (2003), kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pejalan kaki adalah:
 - a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca
 - b. Bermasa daun padat
 - c. Jenis dan bentuk pohon berupa angsa, akasia besar, atau *bougenville*.
 Menurut Dirjen Binamarga PU (2005), persyaratan untuk tanaman peneduh adalah ditempatkan pada jalur tanaman (*planting strip*), percabangan 2 meter di atas tanah, bentuk percabangan tidak merunduk, bermassa daun padat, dan ditanam secara berbaris.



Gambar 2. 10 Persyaratan tanaman peneduh

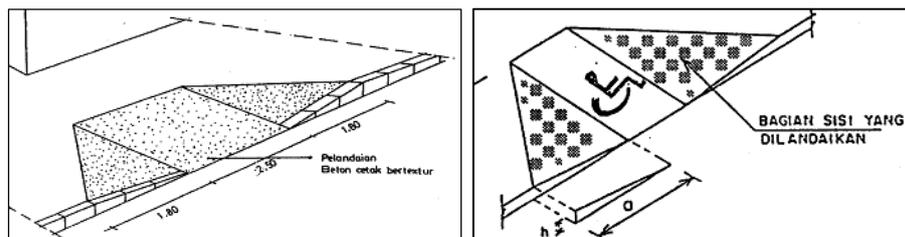
Sumber: PU Binamarga, 2005

Menurut Southworth (2005), beberapa hal yang harus diperhatikan dalam mewujudkan *walkability* yang baik, yaitu:

1. Jalur harus terhubung dengan baik, tanpa halangan.

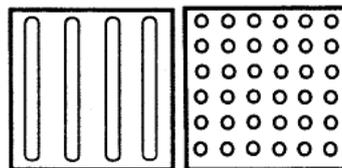
Keterhubungan ini dapat dilihat dari ada tidaknya jalur pejalan kaki yang terhubung dengan baik dan tanpa halangan.

2. Tata guna lahan yang bervariasi.
3. Jalur pejalan kaki harus bisa memuat pejalan kaki dari segala usia dan kebutuhan, serta mampu melindungi dari bahaya lalu lintas, salah satunya dengan “*traffic calming*”.



Gambar 2. 11 Pelandaian trotoar untuk penyandang cacat

Sumber: Dirjen Binamarga PU (2005)



Gambar 2. 12 Bentuk ubin pemandu bagi kaum tuna netra, ubin garis untuk berjalan, ubin dot untuk berhenti pada area tertentu, seperti titik penyeberangan.

Sumber: Dirjen Binamarga PU (2005)

Tabel 2. 6 Kebutuhan penyandang cacat pada jalur pejalan kaki

Jangkauan	Normal/ orang dewasa	Penyandang cacat			
		Pengguna kruk	Tuna netra		Berkursi roda
			Tanpa tongkat	Dengan tongkat	
Ke samping	1, 80	0,95	0,65	0,90	1,80
Ke depan	1,40	1,20	0,55	1,75	1,40
Ke atas	2,10	-	2,10	-	1,80

Sumber: Pedoman teknik persyaratan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan, Dirjen Cipta Karya PU, 2005

Traffic calming adalah sebuah teknik yang bertujuan membuat sebuah jalan lebih berorientasi pejalan kaki dengan cara memperlambat lalu lintas melalui berbagai cara ataupun alat: *chokers* (kerb yang menyempit di tengah-tengah jalan), *chicanes* (jalur lambat yang dipisahkan median), polisi tidur, jalur penyeberangan yang ditinggikan, jalan yang dipersempit, pengalihan lalu lintas, perkerasan yang kasar, bundaran, lansekap (Southworth, 2005).

4. Jalur pejalan kaki harus direncanakan dengan baik.

Kriterianya terdiri dari lebar jalur pejalan kaki, perkerasan, elemen lansekap, *signage*, dan pencahayaan.

5. Desain jalur pejalan kaki harus memperhatikan kualitas visual

Berdasarkan beberapa teori mengenai strategi *walkable corridor* yang telah dipaparkan di atas, maka dapat dirumuskan sebuah sintesa mengenai aspek-aspek yang dipertimbangkan beserta kriterianya, yaitu sebagai berikut (Tabel 2.5):

Tabel 2. 7 Aspek yang dipertimbangkan dalam *walkable corridor*

No.	Aspek	Kriteria	Sumber
1	Keterhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Terhubung dengan moda transportasi • Tidak adanya halangan bagi pejalan kaki • Jalur pejalan kaki terhubung antar blok • Blok jalan tidak lebih dari 150 meter 	Jacobs (1995), (<i>The Walking Plan for London</i> 2005), Southworth (2005), Nozzi (2010)
2	Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki terpisah dari jalan • Tersedia lampu penerangan berskala pejalan kaki dengan tinggi 1-1,5 meter • Lampu penerangan pejalan kakidapat berupa <i>bollard</i> • Tersedia lampu penerangan untuk parkir dengan tinggi 3-5 meter • Mencegah terjadinya bahaya antara pejalan kaki dengan kendaraan dengan "<i>traffic calming</i>" 	Jacobs (1995), (<i>The Walking Plan for London</i> 2005), Rubenstein (1992), Chearra, (1978), Southworth (2005), Nozzi (2010)
3	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Lingkungan berskala manusia • Material jalur pejalan kaki harus rata dan menyerap air • Jalur pejalan kaki yang cukup dan ditujukan untuk segala usia dan kebutuhan (kaum difabel): lebar minimal 2 meter, disertai dengan pelandaian pada awal dan akhir jalur pejalan kaki bagi pengguna kursi roda, disertai dengan ubin pemandu bagi tuna netra. 	Jacobs (1995), Southworth (2005), Dirjen PU Binamarga (2005), Nozzi (2010)

No.	Aspek	Kriteria	Sumber
		<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki dilengkapi <i>street furniture</i> (bangku, tempat sampah, penarangan, <i>signage</i>, <i>bollard</i>, paving) Tersedianya peneduh baik berupa vegetasi ataupun <i>arcade</i>. Ditempatkan pada jalur tanaman (<i>planting strip</i>), percabangan 2 meter di atas tanah, bentuk percabangan tidak merunduk, bermassa daun padat, dan ditanam secara berbaris. 	
4	Kejelasan	<ul style="list-style-type: none"> Adanya elemen <i>signage</i> sebagai media informasi bagi pejalan kaki 	<i>The Walking Plan for London</i> (2005)
5	Keindahan	<ul style="list-style-type: none"> Paving atau perkerasan jalur pejalan kaki yang menarik dilihat dari pola, warna, dan tekstur 	Rubenstein (1992), Southworth (2005)
6	Tata guna lahan	<ul style="list-style-type: none"> Tata guna lahan bervariasi Adanya variasi dagangan toko retail 	Southworth (2005), Nozzi (2010)

Sumber: Hasil rangkuman dari Jacobs (1995), *The Walking Plan for London* (2005), Rubenstein (1992), Southworth (2005).

2.3. Kajian studi kasus penataan *walkable culinary corridor*

Kajian studi kasus didasarkan atas strategi dan prinsip penataan kawasan kuliner yang disimpulkan dari kajian-kajian teori. Studi kasus mengkaji beberapa kawasan kuliner yang akan disimpulkan berdasarkan kesamaan persoalan, konsep, dan prinsip penataan.

2.3.1. Solo *Citywalk*, sebagai sebuah jalur pejalan kaki pada jalur utama kota

Solo *Citywalk* dipilih sebagai studi kasus karena kesamaan karakteristik dengan wilayah studi, yaitu merupakan koridor yang berada pada jalur jalan utama dalam kota yaitu Jalan Slamet Riyadi dan menampung kegiatan PKL dan parkir kendaraan, walaupun di sepanjang Solo *Citywalk* penggunaan lahannya lebih beragam dibandingkan pada wilayah studi Jalan Pejanggik yang didominasi oleh guna lahan perdagangan dan jasa.

Tujuan pembangunan Solo *Citywalk* adalah:

1. Merubah *image* kota menjadi lebih baik
2. Menarik minat masyarakat untuk berjalan
3. Menyediakan ruang publik
4. Mendorong perkembangan ekonomi kota
5. Menyediakan fasilitas bagi kaum difabel agar dapat merasakan manfaat yang sama dengan masyarakat umum dalam menikmati ruang publik
6. Mendukung Solo sebagai “*Eco Cultural City*”



Gambar 2. 13 Para PKL di sepanjang Solo Citywalk
Sumber: Djumiko, 2010



Gambar 2. 14 Solo Citywalk yang juga dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan
Sumber: Djumiko, 2010

Konsep Solo *Citywalk* adalah:

1. Adanya koordinasi antar *stakeholders*
2. Menyediakan kelengkapan jalur pejalan kaki antara lain: bangku, tempat sampah, lampu penerangan, dan *signage*.
3. Meningkatkan ketertarikan masyarakat dengan memanfaatkan *citywalk* sebagai wadah kegiatan misalnya: konser musik, karnaval, kegiatan masyarakat, menyediakan akses internet nirkabel gratis, kuliner, dan kegiatan budaya.
4. Masyarakat lokal dan wisatawan harus dapat menikmati atraksi wisata di sepanjang jalan.
5. Meningkatkan integrasi moda transportasi Batik Solo Trans.
6. Menghadirkan rasa “memiliki” Solo *Citywalk* bagi masyarakat Solo.



Gambar 2. 15 Berbagai kegiatan yang dilakukan di Solo *Citywalk*
Sumber: Wibowo, 2011

Solo *Citywalk* memiliki tata guna lahan yang beragam, dan dibagi dalam beberapa segmen, segmen-segmen tersebut antara lain:

- a. Purwosari-Brengosan, ditujukan sebagai wisata belanja dan kuliner.
- b. Brengosan-Gendengan, difokuskan pada wisata kuliner.
- c. Sriwedari-Ngapeman, ditata sebagai wisata budaya, atraksi seni, dan arsitektur.
- d. Ngapeman-Gladag ditata sebagai wisata budaya dan belanja.



Gambar 2. 16 Solo *Citywalk* segmen Purwosari-Brengosan
Sumber: Adjie, 2014

Berdasarkan pemaparan studi kasus Solo *Citywalk*, dapat disimpulkan beberapa aspek elemen yang ditata adalah:

1. Jalur pejalan kaki dibuat lebih lebar agar dapat menampung berbagai kegiatan dan kepentingan, yaitu kepentingan pejalan kaki, ruang parkir kendaraan, kegiatan kuliner, dan sebagai ruang bagi atraksi budaya di saat-saat tertentu.
2. Lokasi Solo *Citywalk* memanfaatkan koridor yang memiliki tata guna lahan beragam, sehingga pada tiap segmen/blok dapat menghadirkan suasana yang berbeda.
3. Solo *Citywalk* ditata dengan penambahan *street furniture* dan perbaikan kualitas visual berupa peletakan bangku, tempat sampah, penerangan malam hari, serta pola perkerasan paving yang menarik sehingga mampu menarik minat pejalan kaki.

2.3.2. Nirwana Epicentrum, Bogor

Pemilihan Nirwana Epicentrum sebagai salah satu studi kasus adalah karena dalam kawasan ini terdapat sebuah koridor yang berorientasi pejalan kaki yaitu *Orchard Walk Arcade*, yaitu koridor komersial dengan *arcade*, yang dalam sebagian ruas wilayah penelitian juga terdapat koridor yang disertai dengan *arcade*.

Nirwana Epicentrum adalah bagian dari pengembangan Bogor Nirwana Residence yang merupakan kawasan komersial, hiburan, dan bisnis di kota Bogor. Nirwana Epicentrum merupakan pusat kegiatan sosial untuk mewadahi aktivitas *leisure*, entertainment, pendidikan, edutainment, komersial dan bisnis. Fungsi pada kawasan Nirwana Epicentrum terdiri dari: *Orchard Walk Arcade*, *Jungle Mall*, *The Jungle Waterpark*, *Aston Bogor Hotel & Resort*. Pembahasan dalam studi kasus di Nirwana Epicentrum akan fokus pada *Orchard Walk Arcade* sebagai sebuah koridor komersial yang terdapat di dalam kawasan Nirwana Epicentrum.



Gambar 2. 17 Visualisasi Orchard Walk di Nirwana Epicentrum
Sumber: *Skyscrapercity.com*, diakses Agustus 2013

Orchard Walk Arcade adalah koridor sepanjang 500 meter, pada kiri dan kanan terdapat *shop house* dengan *arcade* sebanyak 70 unit tipe 8x12 meter dan 8x14 m, tinggi 2,5 m. *Shop house* menyediakan aneka kebutuhan seperti: *fashion*, kafe, restoran, kuliner, *laundry*, salon, *barber shop*, bank, dan kebutuhan lainnya.



Gambar 2. 18 Jalur pejalan kaki Orchard Walk
Sumber: *rumahbogornirwanaresidence.com*, diakses Maret 2013

Pada bagian atas *arcade* terdapat jembatan melintang yang menghubungkan *arcade* sisi kiri dan sisi kanan jalan. Panggung disediakan di antara *arcade* untuk beragam *event* seperti promosi, peluncuran produk, dan lain-lain. *Orchard Walk Arcade* didesain dengan konsep *walkable*. Indikatornya adalah di depan deretan *arcade*, terdapat jalan besar selebar 9 meter untuk jalanan mobil dan trotoar untuk pejalan kaki. Di pinggir jalan juga akan ada deretan bangku yang dapat digunakan oleh pengunjung untuk bersantai sambil makan, minum ataupun berselancar di internet secara gratis. Teras setiap *arcade* seluas 8 m dan diberi atap untuk mengantisipasi kondisi iklim. Ruang terbuka +17 m disediakan untuk kenyamanan pejalan kaki dan sirkulasi pengunjung.

Lahan parkir *on street*, ruang untuk PKL dengan standar makanan dan gerobak yang ditentukan pengembang, antara lain: jagung bakar, bandrek, roti dan pisang bakar, dan lain-lain. Masyarakat yang akan berkunjung ke area Nirwana Epicentrum yang terletak di belakang perumahan Bogor Nirwana Residence juga tidak perlu khawatir. Pengembang telah menyediakan dua *shuttle bus* yang masing-masing berkapasitas 40 orang untuk mengantar mereka dari jalan masuk di persimpangan jalan Dredet Pahlawan.

Berdasarkan pemaparan studi kasus *Orchard Walk* di Nirwana *Epicentrum*, dapat disimpulkan beberapa aspek elemen yang ditata adalah:

1. Jalur pejalan kaki dengan konsep *walkable* dibuat lebih lebar guna memaksimalkan penggunaan oleh pejalan kaki dan dilengkapi *street furniture*.
2. Parkir *on street* memanfaatkan jalan yang lebar.
3. Menyediakan ruang untuk PKL dengan standarisasi sarana berdagang dan jenis dagangan kuliner.
4. Perencanaan sirkulasi yang baik dengan menyediakan moda transportasi berupa *shuttle bus* menuju lokasi.

2.3.3 Temuan studi kasus

Temuan studi kasus terdiri dari aspek-aspek yang ditata dan kriteria perancangannya masing-masing.

Tabel 2. 8 Aspek yang ditata berdasarkan studi kasus

Solo <i>Citywalk</i>	Nirwana <i>epicentrum</i>
<p>Kenyamanan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki yang lebar dan dapat memwadahi berbagai kegiatan dan kepentingan masyarakat, yaitu kepentingan berjalan kaki, parkir kendaraan bermotor, PKL kuliner, dan atraksi wisata • Menyediakan kelengkapan <i>street furniture</i>: bangku, tempat sampah, lampu penerangan, dan <i>signage</i> • Pola perkerasan paving yang menarik 	<p>Kenyamanan</p> <p>Menganut konsep <i>walkable</i> dengan lebar jalur pejalan kaki yang luas, dilengkapi dengan <i>street furniture</i>.</p>
<p>Keterhubungan</p> <p>Terhubung dengan moda transportasi Batik Solo Trans</p>	<p>Keterhubungan</p> <p>Terhubung dengan moda transportasi <i>shuttle bus</i> menuju lokasi Parkir <i>on street</i> memanfaatkan jalan yang lebar untuk pencapaian yang mudah ke pertokoan</p>

Sumber: Kesimpulan studi kasus, 2015

2.4 Kesimpulan kajian pustaka dan studi kasus

Kesimpulan kajian pustaka dan studi kasus berdasarkan tiga aspek kajian pustaka dan studi kasus yang dilakukan pada sub bab sebelumnya, dan disajikan dalam bentuk tabel. Sintesa dari keduanya akan menghasilkan kriteria umum yang akan menjadi acuan dalam proses analisis selanjutnya.

Tabel 2. 9 Aspek yang ditata berdasarkan tiga aspek kajian dan studi kasus

<i>Place making</i>	<i>Walkable corridor</i>	<i>Culinary corridor</i>	Studi kasus
<p>Tata guna lahan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan lahan campuran • Keberagaman jenis usaha formal • Adanya peruntukan lahan untuk kegiatan di malam hari 	<p>Tata guna lahan</p> <p>Tata guna lahan bervariasi</p>	<p>Tata guna lahan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokasi PKL harus berdampingan dengan kegiatan formal • Lokasi PKL harus berdampingan dengan jalur pejalan kaki dan jalan • Lokasi yang ditempati PKL harus berorientasi pejalan kaki dibanding kendaraan bermotor • Harus mempertimbangkan kepentingan pengguna ruang lain • Harus ada standarisasi ukuran ruang aktivitas/ kapling • Harus dimulai saat kegiatan formal selesai, yaitu sore–dini hari, demi menciptakan penggunaan lahan yang terus aktif 	
<p>Keterhubungan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan melintasi dan menyeberang jalan • Menyediakan berbagai pilihan transportasi publik • Area istirahat terhubung dengan jalan dan jalur pejalan kaki • Parkir paralel, tidak memerlukan taman parkir, tidak menutup jalan untuk lalu lintas 	<p>Keterhubungan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terhubung dengan moda transportasi • Tidak adanya halangan bagi pejalan kaki 	<p>Keterhubungan</p> <p>Harus ada fasilitas parkir yang bersebelahan dengan ruang aktivitas PKL kuliner</p>	<p>Keterhubungan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terhubung dengan moda transportasi • Terhubung dengan parkir kendaraan <i>on street</i> yang berlokasi berbatasan dengan jalur pejalan kaki dan pertokoan

<i>Place making</i>	<i>Walkable corridor</i>	<i>Culinary corridor</i>	Studi kasus
<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki antar blok harus terhubung dengan baik Pola keterhubungan dapat diidentifikasi melalui <i>linkage</i> (visual, struktural, kolektif) <i>Linkage</i> visual yang baik adalah melalui elemen vegetasi, pencahayaan, tekstur, pola, dan warna 			
Keindahan	Keindahan	Keindahan	
Desain bangunan dengan arsitektur baru, dan mempertahankan bangunan dengan arsitektur lokal yang sudah ada sebagai identitas	Paving atau perkerasan jalur pejalan kaki yang menarik dilihat dari pola, warna, dan tekstur	Adanya standarisasi ukuran dan desain tenda PKL kuliner	
	Keamanan		
	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki terpisah dari jalan Tersedia lampu penerangan berskala pejalan kaki dengan tinggi 1-1,5 meter Tersedia lampu penerangan untuk parkir dengan tinggi 3-5 meter Mencegah terjadinya bahaya antara pejalan kaki dengan kendaraan dengan “<i>traffic calming</i>” 		
Kenyamanan	Kenyamanan	Kenyamanan	Kenyamanan
<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki berskala manusia dan dapat memberi kesan intim dan menyatu dengan bangunan Jalur pejalan kaki harus nyaman Tersedianya ruang beristirahat untuk publik 	<ul style="list-style-type: none"> Lingkungan berskala manusia Material jalur pejalan kaki harus rata dan menyerap air Jalur pejalan kaki yang cukup dan ditujukan untuk segala usia dan kebutuhan 	<ul style="list-style-type: none"> PKL kuliner harus memiliki prasarana sampah, sanitasi, dan air bersih 	<ul style="list-style-type: none"> Lebar jalur pejalan kaki yang lebar dan dapat mawadahi berbagai kegiatan dan kepentingan

<i>Place making</i>	<i>Walkable corridor</i>	<i>Culinary corridor</i>	Studi kasus
<ul style="list-style-type: none"> • Peletakan <i>signage</i> harus dalam zona yang ditentukan • <i>Street furniture</i> bercirikan budaya lokal dan untuk segala usia dan kebutuhan • Penempatan elemen <i>street furniture</i> sesuai dengan kebijakan dan aturan yang berlaku • Pencahayaan harus memiliki standarisasi 	<p>(kaum difabel): lebar minimal 2 meter, disertai dengan pelandaian pada awal dan akhir jalur pejalan kaki bagi pengguna kursi roda, disertai dengan ubin pemandu bagi tuna netra.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki dilengkapi <i>street furniture</i> (bangku, tempat sampah, penarangan, <i>signage</i>, <i>bollard</i>, paving) • Tersedianya peneduh baik berupa vegetasi ataupun <i>arcade</i>. Ditempatkan pada jalur tanaman (<i>planting strip</i>), percabangan 2 meter di atas tanah, bentuk percabangan tidak merunduk, bermassa daun padat, dan ditanam secara berbaris. 		<p>masyarakat, yaitu kepentingan berjalan kaki, parkir kendaraan bermotor, PKL kuliner, dan atraksi wisata</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan kelengkapan <i>street furniture</i>: bangku, tempat sampah, lampu penerangan, dan <i>signage</i> • Pola perkerasan paving yang menarik
	Kejelasan	Kejelasan	
	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya elemen <i>signage</i> sebagai media informasi bagi pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya pengelompokan PKL berdasarkan jenis dagangan • Diperlukan adanya elemen <i>signage</i> yang menyatakan eksistensi PKL 	

Sumber: Rangkuman aspek kajian dan studi kasus, 2015

Tabel 2. 10 Sintesa kajian pustaka beserta prinsip normatifnya (kriteria umum)

No	Aspek yang ditata	Kriteria umum
1	Tata guna lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan lahan dan jenis usaha formal harus beragam • Peruntukan lahan harus dimanfaatkan untuk kegiatan pagi dan malam hari demi menciptakan penggunaan lahan yang terus aktif • Lokasi PKL kuliner harus berdampingan dengan bangunan, jalur pejalan kaki, dan jalan.
2	Keterhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Keterhubungan jalur pejalan kaki tanpa halangan. • Harus ada standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL kuliner. • Harus tercapai kemudahan dalam menyeberang jalan. • Harus ada fasilitas parkir <i>on street</i> paralel yang terhubung langsung dengan ruang aktivitas PKL • Harus terhubung dengan moda transportasi • Harus tercipta <i>linkage</i> dalam koridor berupa <i>linkage</i> visual melalui elemen vegetasi, pencahayaan, tekstur, pola, dan warna.
3	Keindahan	<ul style="list-style-type: none"> • Desain bangunan baru sebaiknya mengikuti gaya arsitektur terkini, dengan tetap mempertahankan bangunan lama berarsitektur lokal • Paving atau perkerasan jalur pejalan kaki harus terlihat menarik dilihat dari pola, warna, dan tekstur. • Adanya standarisasi desain tenda PKL kuliner
4	Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya elemen pemisah antara jalur pejalan kaki dan kendaraan • Harus tersedia lampu penerangan pejalan kaki dan lampu untuk parkir • Adanya "<i>traffic calming</i>" untuk mengurangi bentrokan antara pejalan kaki dengan kendaraan
5	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki berskala manusia dan dapat memberi kesan intim dan menyatu dengan bangunan • Jalur pejalan kaki yang ditujukan untuk segala usia dan kebutuhan (kaum difabel) • Adanya kelengkapan <i>street furniture</i> (bangku, tempat sampah, penerangan, paving) yang berciri lokal • Material jalur pejalan kaki harus rata dan menyerap air • Tersedianya elemen peneduh baik berupa vegetasi ataupun <i>arcade</i>. • Tersedianya ruang istirahat untuk publik • Tersedianya prasarana sampah, sanitasi, dan air bersih bagi PKL kuliner
6	Kejelasan	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya elemen <i>signage</i> sebagai pendukung identitas koridor • Adanya pengelompokan PKL berdasarkan jenis dagangan

Sumber: Kajian pustaka dan studi kasus, 2015

BAB III
METODOLOGI
PENELITIAN

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini akan meliputi beberapa pokok, yaitu dengan mengidentifikasi karakteristik penggunaan ruang koridor komersial Jalan Pejangik. Selanjutnya adalah dengan mengevaluasi karakteristik *walkability* dan penggunaan ruang koridor komersial Jalan Pejangik. dari hasil evaluasi tersebut, selanjutnya dilanjutkan merumuskan rancangan yang mampu mengintegrasikan kegiatan perdagangan informal, para pejalan kaki, dan ruang parkir sebagai sebuah kesatuan koridor komersial.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk membuat pencandraan (deskripsi) secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi atau daerah tertentu. Jenis penelitian ini tidak bertujuan mencari hubungan antara dua hal, melakukan tes hipotesis, membuat ramalan, atau mendapatkan makna dan implikasi, melainkan hanya ditujukan untuk mencari informasi faktual yang secara detail mencandra gejala yang ada (Darjosanjoto, 2012:15).

3.3 Teknik Analisis

Teknik menganalisis data merupakan proses untuk mencari dan mengolah secara sistematis terhadap seluruh data yang ada, baik yang diperoleh dari hasil wawancara, kuisisioner terhadap responden, maupun dari observasi dan catatan di lapangan. Semuanya dikumpulkan sebagai bahan untuk dikaji dan dianalisis, sejak awal sampai akhir penelitian.

Metode analisis yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Sebagai implementasi dari metode analisis yang dipilih, yaitu

kualitatif, selanjutnya akan dibutuhkan teknik analisis. Teknik analisis akan merujuk pada model alat analisis penelitian *urban design*:

1. *Walkthrough*

Walkthrough merupakan teknik pengkajian kualitas perkotaan yang dilakukan dengan berjalan ke area yang telah ditetapkan sebagai area observasi (*Urban Design Toolkit*, 2006). Teknik analisa ini digunakan untuk mendapatkan gambaran mengenai masalah kualitas pada wilayah studi dengan metode kualitatif. Hasil analisa ini yaitu temuan pada wilayah studi yang direkam dan ditampilkan secara grafis dalam bentuk sketsa dan foto.

Teknik *walkthrough* digunakan dalam menjawab rumusan permasalahan satu. Seluruh aspek diamati secara langsung oleh peneliti di lokasi penelitian dengan berjalan menyusuri koridor Jalan Pejanggik. Hasil yang didapatkan adalah kondisi eksisting dan permasalahan berdasarkan poin-poin aspek pada sintesa teori (Tabel 2.10).

2. *Mapping*

Mapping adalah teknik penggambaran untuk merekam dan menganalisis kondisi fisik dan pola structural dari sebuah area geografis. Teknik ini berguna untuk memberikan informasi dasar berbagai proyek dan penelitian. *Mapping* dapat digunakan dalam pendekatan komparatif atau mengamati kondisi elemen rancangan secara kuantitatif dan kualitatif pada waktu tertentu (*Urban Design Toolkit*, 2006).

Mapping dalam penelitian ini digunakan dalam proses penggambaran kondisi eksisting beserta permasalahannya. *Mapping* membantu dalam menggambarkan lokasi atau titik-titik permasalahan ataupun potensi pada kondisi eksisting. *Mapping* akan digunakan dalam proses menjawab pertanyaan penelitian pertama dan akan digunakan dalam desain skematik sebagai upaya membantu menggambarkan lokasi atau titik-titik penerapan rancangan.

3. Survey

Sebuah cara sistematis dalam menemukan pandangan atau pendapat sekelompok besar responden mengenai sebuah topik tertentu, melalui pertanyaan-pertanyaan terstruktur atau pertanyaan-pertanyaan yang sudah distandarisasi. Survey dapat membantu dalam pengumpulan data kuantitatif ataupun kualitatif. Pertanyaan terstruktur akan memunculkan data kualitatif menurut penilaian dan persepsi seseorang yang sekaligus dapat menjadi data kuantitatif (*Urban Design Toolkit*, 2006).

Survey dalam penelitian ini berfungsi sebagai opini kedua yang membantu dan mendukung data yang diperoleh peneliti dalam teknik analisis *walkthrough* yang dilakukan sebelumnya. Survey dilakukan agar memperoleh persepsi responden mengenai apa yang diinginkan oleh responden sebagai pengguna koridor yang menjadi objek studi penelitian.

Seperti yang diungkapkan Rabinowitz dalam *Community toolbox* (2014), “*the best way to design a space that fits the needs of the users is to involve them*”, atau dapat diartikan bahwa cara terbaik merancang sebuah tempat yang sesuai dengan apa yang dibutuhkan penggunaanya adalah dengan cara melibatkan mereka. Poin-poin pertanyaan yang diberikan mencakup keseluruhan aspek pada sintesa teori (Tabel 2.10) dan diberikan secara terstruktur. Mengenai jumlah responden dapat dilihat dalam bab ini pada sub bab 3.4, dan mengenai rincian poin-poin pertanyaan dapat dilihat dalam lampiran kuisisioner.

3.4 Penentuan Responden

Penentuan jumlah responden dalam penelitian ini ditentukan berdasarkan pertimbangan terhadap persepsi yang bukan sebagai acuan utama dalam penelitian, dan hanya sebagai penunjang sekaligus jadi *second opinion* yang mengimbangi keobjektifan penelitian. Penelitian ini menggunakan dua teknik penentuan sampel, yaitu sampel insidensial dan sampel jenuh.

Sampel insidental adalah sampel yang didapat secara kebetulan, atau siapa saja yang kebetulan (insidental) bertemu dengan peneliti yang dianggap cocok dengan karakteristik sampel yang ditentukan akan dijadikan sampel. Jumlah sampel ditentukan berdasarkan perhitungan 4 atau 5 kali jumlah aspek yang diamati (Malhotra, 2005), mempertimbangkan jumlah populasi yang tidak diketahui secara pasti. Responden dibagi berdasarkan jenis kepentingannya dalam penggunaan koridor Jalan Pejanggik:

1. Responden pertama adalah para pejalan kaki yang pernah berjalan di koridor Jalan Pejanggik saat siang dan malam hari, dengan jumlah responden 24 orang.
2. Responden kedua adalah konsumen dari pedagang kaki lima sebanyak 16 orang.

Sampel jenuh adalah sampel yang mewakili jumlah populasi, dan dilakukan jika populasi dianggap kecil atau kurang dari 100. Responden dibagi menjadi:

1. Responden adalah pedagang kaki lima sebanyak 27 sampel pemilik warung.
2. Responden adalah pemilik bangunan yang pada lahan bagian depannya digunakan sebagai tempat berjualan oleh PKL (setelah dikurangi jumlah bangunan kosong) sebanyak 12 orang, yang kemudian akan dibagi menjadi dua, yaitu pemilik bangunan dengan jam buka pagi-siang/ pagi-sore sebanyak 10 orang, dan pemilik bangunan dengan jam buka pagi-malam atau 24 jam sebanyak 2 orang.

Seluruh responden yang diambil adalah yang memenuhi ciri-ciri laki-laki dan perempuan dengan usia di atas 15 tahun.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Data-data yang menjadi kebutuhan untuk penelitian ini dikumpulkan dengan menggunakan beberapa cara yaitu:

1. Observasi dan dokumentasi kondisi lapangan menggunakan teknik *Walkthrough*.

Observasi dan dokumentasi dilakukan melalui pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti dengan berjalan ke area yang telah ditetapkan sebagai area observasi (*Urban Design Toolkit*, 2006). Teknik ini dipilih karena dengan turun ke lapangan secara intensif untuk memperoleh data dan informasi dengan cara mengamati secara langsung dan mendokumentasikan segala gejala-gejala yang terjadi maka akan lebih mengenal koridor secara sistematis dan spesifik.

2. Kuisisioner

Selain melakukan observasi yang dilakukan secara subjektif, maka untuk mengumpulkan data/informasi yang bersifat objektif perlu dilakukan pengumpulan data melalui kuisisioner. Adapun data-data yang akan diperoleh adalah kesan dan pendapat pengunjung mengenai koridor yang diteliti dan kebutuhan pengguna koridor.

3. Wawancara

Wawancara dilakukan oleh pewawancara (dalam hal ini yaitu peneliti) untuk memperoleh informasi dari responden (instansi pemerintah dan PKL). Berdasarkan pelaksanaannya dalam penelitian ini, maka metode wawancara yang dipakai adalah metode wawancara semi terstruktur yang berdasarkan daftar pertanyaan namun tidak menutup kemungkinan adanya perkembangan pertanyaan selama wawancara berlangsung.

4. Studi literatur

Studi literatur dilakukan dengan melalui:

- a. Buku-buku dan jurnal yang berhubungan dengan penelitian.
- b. Pengumpulan informasi melalui media cetak maupun *browsing* internet untuk memperoleh informasi yang terkait dengan kawasan yang sesuai dengan tujuan penelitian. Pengumpulan teori-teori mengenai perancangan kota maupun dari disiplin ilmu lain yang disesuaikan dengan perkembangan hasil yang diperoleh dari penelitian, karena desain penelitian masih bersifat sementara dan dapat berkembang sesuai dengan temuan di lapangan.

3.7 Teknik Penyajian Data

Penyajian data dalam penelitian ini akan difokuskan pada visualisasi data lapangan. Sajian data yang dimaksud adalah berupa gambar/diagram/peta/sketsa (Darjosanjoto, 2012:54). Analisis dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. Reduksi data, data-data yang diperoleh dari lapangan perlu dicatat secara teliti dan rinci. Data yang semakin banyak tersebut perlu segera dilakukan reduksi data. Reduksi data dilakukan dengan merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting yang sesuai dengan tujuan penelitian, dicari tema dan polanya. Data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya.
- b. Penyajian data, dilakukan untuk memahami apa yang terjadi pada obyek penelitian dan melakukan rencana selanjutnya berdasarkan apa yang sudah dipahami.
 1. Untuk menyajikan data dari hasil observasi dan dokumentasi, maka perlu dilakukan dengan memetakan situasi yang dialami pada wilayah studi yang terekam dalam pikiran, hasil sketsa maupun dari rekaman foto. Kemudian hasil pengalaman tersebut dituangkan atau dipresentasikan dengan menyusun gambar, peta maupun foto-foto secara situasional untuk menggambarkan kondisi kawasan yang sesungguhnya.
 2. Untuk menyajikan data dari hasil kuesioner menggunakan teknik deskriptif dengan penjabaran dalam sub bab yang terkait.
- c. Penarikan kesimpulan dan verifikasi.
 1. Dari hasil penyajian gambar-gambar yang disusun secara situasional, kemudian dilakukan analisis dengan cara diuraikan dalam bentuk tulisan yang mudah dibaca dan dimengerti oleh pembaca. Uraian yang disajikan tersebut merupakan intisari

hasil pembacaan atau interpretasi tampilan gambar dari data/informasi mengenai kondisi fisik lapangan.

2. Setelah itu, hasil interpretasi tersebut kemudian dikaitkan dengan tujuan, sasaran penelitian, dan kajian teori yang merupakan kebutuhan penelitian untuk mendapatkan kriteria-kriteria desain yang sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

Hasil-hasil analisis tersebut kemudian akan menjadi acuan untuk penataan kembali koridor komersial Jalan Pejanggik sebagai sebuah *walkable culinary corridor*.

3.8 Diagram penelitian



Gambar 3. 1 Skema Penelitian

BAB IV
PEMBAHASAN DAN
ANALISIS

BAB IV

PEMBAHASAN DAN ANALISIS

4.1. Pendahuluan

Pada bab ini akan dibahas mengenai gambaran umum di Kota Mataram dan di wilayah studi yaitu koridor Jalan Pejanggik, serta identifikasi dan analisis karakteristik jalur pejalan kaki dan penggunaan ruang koridor jalan Pejanggik.

4.2. Gambaran umum Kota Mataram

Kota Mataram merupakan ibukota Propinsi NTB. Secara geografis, Kota Mataram terletak di ujung barat Pulau Lombok dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

Utara : Kecamatan Gunung Sari dan Desa Lingsar Kabupaten Lombok Barat;
Timur : Kecamatan Narmada dan Desa Lingsar Kabupaten Lombok Barat;
Selatan: Kecamatan Labuapi Kabupaten Lombok Barat;
Barat : Selat Lombok.

Kota Mataram memiliki luas wilayah daratan sebesar 61,30 km² (6.130 Ha) dan luas wilayah perairan sebesar 56,80 km² (5.680 Ha). Secara administratif Kota Mataram terbagi dalam enam wilayah kecamatan dan 50 kelurahan.

4.3. Gambaran umum wilayah studi

Wilayah studi berada di Kecamatan Cakranegara, Kelurahan Cakranegara Barat, dan dapat dilihat pada gambar 1.3. Secara umum, Kota Mataram terdiri dari tiga hierarki wilayah perencanaan, dengan kelurahan Cakranegara Barat sebagai wilayah studi berada dalam hierarki III, yang berfungsi sebagai kawasan perumahan, perdagangan dan jasa, serta koleksi dan distribusi lokal.

Wilayah studi berupa koridor jalan, yaitu koridor Jalan Pejanggik yang membentang dari barat ke timur sejauh \pm 2 kilometer, memiliki lebar 8 meter, dengan ruang depan bangunan antara 3-10 meter. Berikut batas-batas wilayah studi:

Utara : Bangunan pertokoan bagian utara Jalan Pejanggik

Barat : Kelurahan Pejanggik dan pertigaan Jalan Cilinaya

Selatan: Bangunan pertokoan bagian selatan Jalan Pejanggik

Timur : Jalan Selaparang

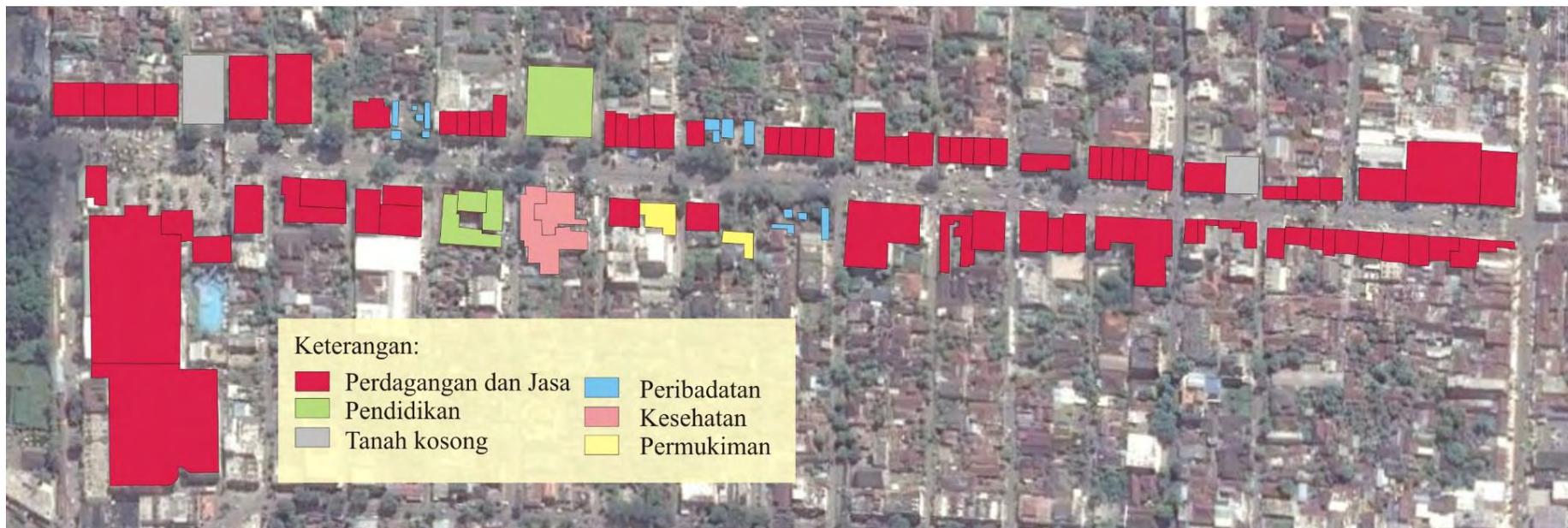
4.4 Identifikasi karakteristik Jalan Pejanggik sebagai *walkable culinary corridor*

Sub bab ini akan membahas mengenai identifikasi karakteristik Jalan Pejanggik sebagai *walkable culinary corridor* melalui aspek PKL kuliner dan aspek sirkulasi. Pembahasan masing-masing aspek terdiri dari variabel-variabel yang diamati di lapangan berdasarkan kriteria umum *walkable culinary corridor* pada Bab II.

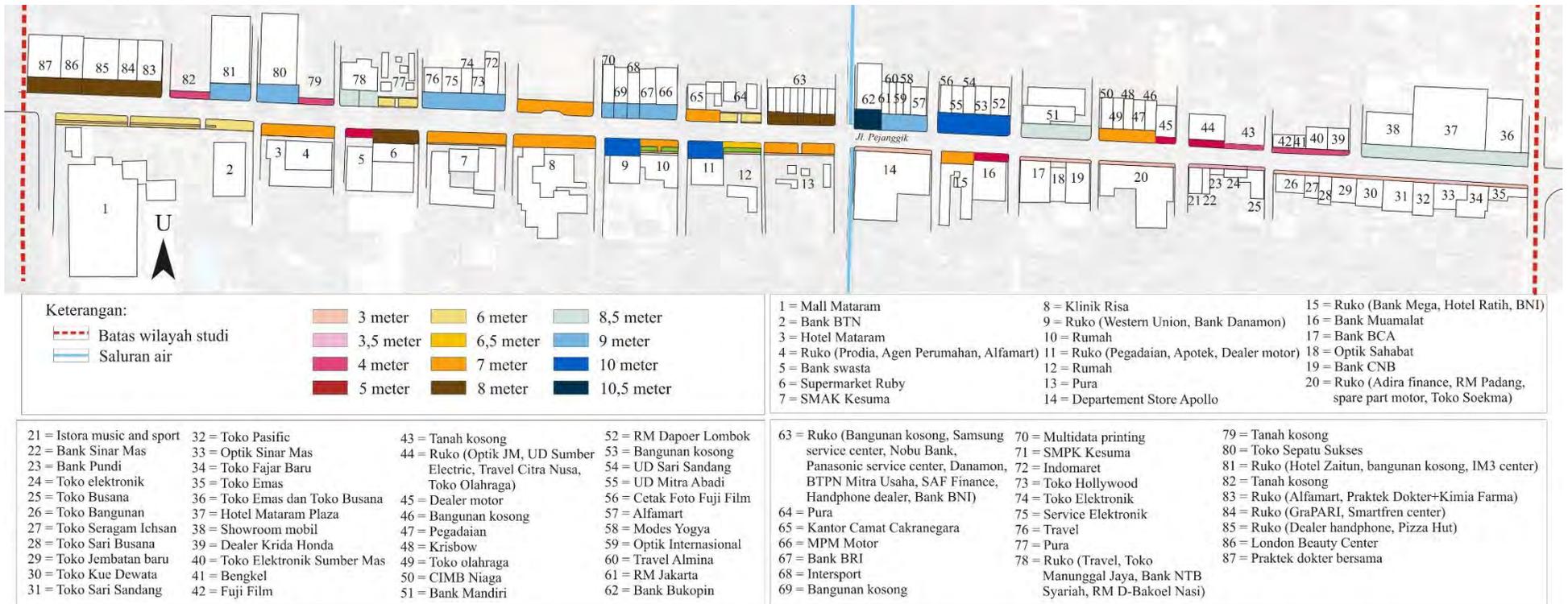
4.4.1. Aspek tata guna lahan

a. Penggunaan lahan dan jenis usaha formal

Penggunaan lahan di koridor Jalan Pejanggik beragam, walaupun masih didominasi oleh penggunaan perdagangan dan jasa, karena memang ditujukan sebagai sebuah koridor perdagangan dan jasa (Gambar 4.1). Penggunaan lahan lainnya adalah berupa pendidikan (menengah pertama dan menengah atas), peribadatan berupa pura, permukiman, dan kesehatan berupa rumah sakit. Penggunaan lahan perdagangan terdiri dari berbagai jenis usaha. Perinciannya dapat dilihat pada Gambar 4.2. Berbagai jenis usahal yang ada membuat Jalan Pejanggik menjadi tempat tujuan masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya.



Gambar 4. 1 Penggunaan lahan Jalan Pejanggik
Sumber: Hasil pengamatan, 2014



Gambar 4. 2 Lebar ruang depan bangunan dan rincian dagangan retail

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

b. Peruntukan lahan pagi dan malam hari

Peruntukan lahan di koridor Jalan Pejanggik didominasi oleh kegiatan perdagangan. Kegiatan ini berlangsung terus sejak pagi hingga malam hari. Pada pagi hari kegiatan perdagangan formal berlangsung hingga sore dan malam hari. Kemudian perdagangan formal yang sudah selesai beraktivitas pada siang atau sore hari digantikan oleh para PKL kuliner yang beraktivitas sejak sore hingga malam atau dini hari atau hingga dagangan habis. Dengan demikian aktivitas yang berlangsung pada koridor Jalan Pejanggik terus berlangsung sejak pagi hingga malam hari.

Pada Gambar 4.4 dan lampiran dapat dilihat bahwa mayoritas PKL menempati ruang depan bangunan yang memiliki jam beroperasi tidak sampai malam hari. Waktu berdagang diambil oleh para PKL karena pada jam tersebut beberapa toko dan kantor sudah tidak beraktivitas, namun berdasarkan pengamatan, masih terdapat beberapa PKL yang sudah membuka dagangannya walaupun bangunan di belakangnya belum benar-benar berhenti beraktivitas.

Pembahasan mengenai waktu berkaitan dengan jam tutup bangunan dan jam buka PKL, dengan responden pemilik bangunan, karena yang memiliki hak penuh terhadap bangunan dan lahan adalah pemilik bangunan, baik sebagai pemilik maupun penyewa yang sah. Sampel responden hanya mengambil bangunan yang buka setengah hari (siang-sore). Mayoritas pemilik bangunan merasa terganggu dengan keberadaan PKL yang dikarenakan jam buka PKL yang bentrok dengan jam tutup bangunan. Waktu yang dirasa paling tepat oleh pemilik bangunan adalah mulai pukul 17.30-18.00 hingga malam hari, karena pemilik bangunan pada umumnya menutup bangunan pada pukul 17.00, sehingga sebaiknya diberi waktu setengah atau satu jam untuk persiapan pemilik bangunan menyelesaikan kegiatannya.



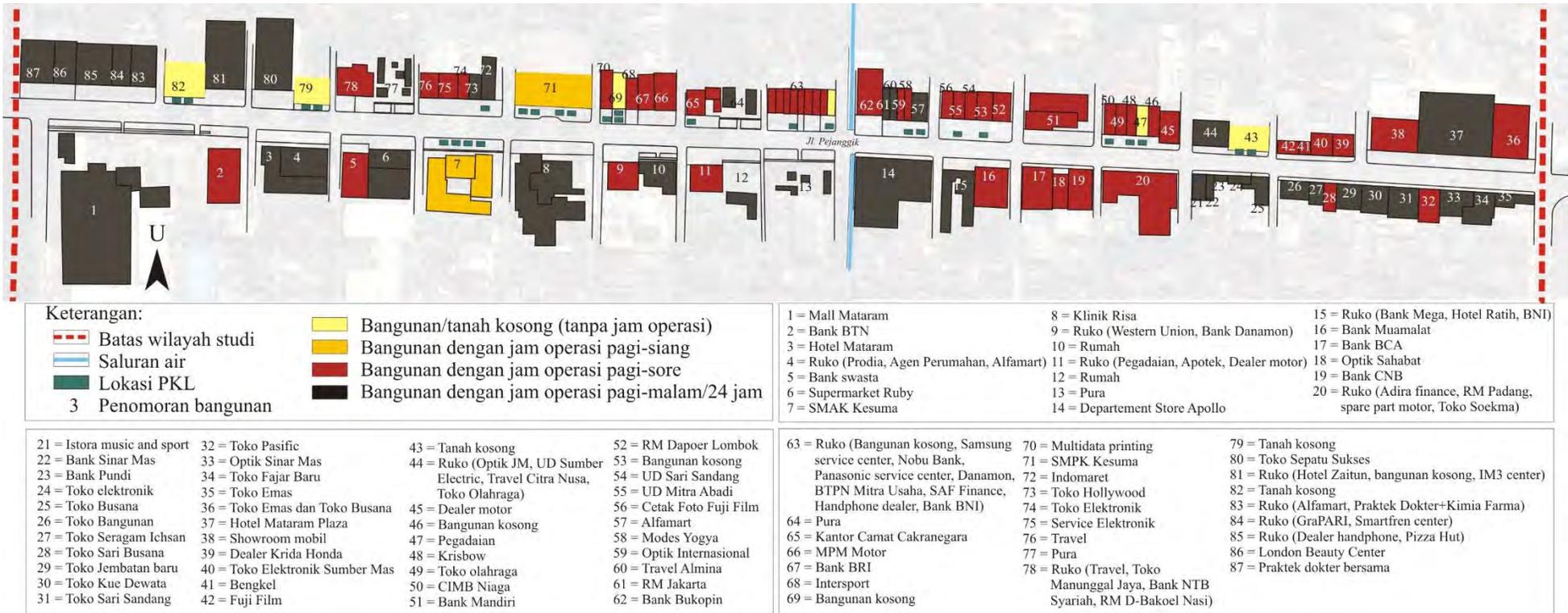
Gambar 4. 3 Keadaan ruang depan sebuah bangunan (*minimarket 24 jam*) pada siang hari (kiri) dan malam hari setelah PKL mulai berjualan (kanan)

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Tabel 4. 1 Waktu beroperasi PKL kuliner dan bangunan formal

No. PKL	Nama warung	Waktu beroperasi PKL kuliner	Waktu beroperasi bangunan
1a	Depot Purnama Sari (Sate Gule Kambing)	Sore-malam	-
1b	Warung Surabaya (Nasi Goreng)	Sore-malam	
2a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	-
2b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	
3a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	24 jam
4a	Warung Pecel Lele	Sore-malam	Pagi-siang
4b	Warung Lalapan	Sore-malam	
4c	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	
4d	Warung Nasi-Mie Goreng-Tahu Tek	Sore-malam	
5a	Warung Soto Ayam Kampung	Sore-malam	Pagi-sore
6a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	-
6b	Warung Martabak <i>Holland</i>	Sore-malam	
7a	Warung <i>Seafood</i>	Sore-malam	Pagi-sore
8a	Warung Rawon Surabaya	Sore-malam	Pagi-siang
8b	Warung Wedang Ronde	Sore-malam	
8c	Warung Martabak <i>Holland</i>	Sore-malam	
8d	Warung Tahu Campur Lamongan-Soto Ayam Kampung	Sore-malam	
9a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	Pagi-sore
10a	Warung Khas Jember	Sore-malam	-
11a	Warung Kue	Sore-malam	Pagi-sore
12a	Warung Padang	Sore-malam	24 jam
13a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	Pagi-sore
14a	Warung Kopi	Sore-malam	Pagi-sore
15a	Warung Bonek (Gado-gado-Rawon)	Sore-malam	Pagi-sore
16a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	Pagi-sore
17a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	-
18a	Warung Nasi-Mie Goreng	Sore-malam	-
18b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Sore-malam	

Sumber: Hasil pengamatan, 2014



Gambar 4. 4 Pemetaan waktu beroperasi bangunan yang ruang depannya ditempati para PKL
Sumber: Hasil pengamatan 2014

c. Lokasi PKL kuliner

Berdasarkan pengamatan, seluruh PKL kuliner mengambil zona berjualan di bagian depan bangunan formal, dan menempati ruang bagian depannya. Ruang bagian depan ini ada yang memiliki fungsi asli sebagai tempat parkir, dan ada yang berfungsi sebagai jalur pejalan kaki. Dalam satu lahan bangunan formal, ada yang ditempati lebih dari satu PKL (Gambar 4.5 dan 4.7).



Gambar 4.5 Beberapa bangunan yang ruang depannya ditempati oleh beberapa PKL sekaligus.

Karena lokasinya yang berada di depan bangunan formal dan di atas jalur pejalan kaki dan ruang parkir, maka dapat dikatakan PKL kuliner hanya berbatasan dengan jalan dan bangunan, namun tidak berbatasan dengan jalur pejalan kaki dan ruang parkir. Walaupun pada kondisi eksisting konsumen parkir di samping lokasi PKL kuliner, tetapi parkir di badan jalan belum tertata dengan baik.

4.4.2 Aspek keterhubungan

a. Keterhubungan jalur pejalan kaki

Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki tidak terdapat di sepanjang jalan, melainkan hanya di beberapa penggal/blok jalan (Gambar 4.8). Ruang depan bangunan yang tidak memiliki jalur pejalan kaki ini dikarenakan lahan di bagian depan bangunan hanya berupa tanah tanpa struktur perkerasan berupa jalur khusus, ataupun dengan perkerasan tetapi ditujukan untuk lahan parkir kendaraan bermotor. Pada ruang depan bangunan yang memiliki jalur

pejalan kaki, pada malam hari akan tertutupi oleh para PKL yang menempati jalur tersebut sebagai lahan berdagang mereka.

Berdasarkan persepsi para pejalan kaki, jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pejanggik yang hanya terdapat di beberapa ruas jalan belum mampu memenuhi kebutuhan mereka dalam berjalan kaki. Mayoritas responden mengatakan jalur pejalan kaki seharusnya berada di sepanjang koridor Jalan Pejanggik.

Selain permasalahan di atas berdasarkan pengamatan dan persepsi responden, permasalahan keterhubungan jalur pejalan kaki juga disebabkan elemen *signage* khususnya *signage* privat. Yaitu letaknya yang berada di tengah-tengah ruang depan masing-masing bangunan sehingga mempersempit ruang depan yang ada, serta terletak pula di bagian pojok tiap penggal/blok jalan yang membuat terputusnya keterhubungan antar tiap penggal jalan/blok (Gambar 4.6 dan 4.9).



Gambar 4. 6 Jenis *Signage* yang terdapat di Jalan Pejanggik

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Dapat disimpulkan bahwa permasalahan mengenai keterhubungan koridor Jalan Pejanggik disebabkan oleh:

1. Tidak meratanya keberadaan jalur pejalan kaki di sepanjang koridor
2. Terhalangnya aktivitas berjalan oleh keberadaan parkir kendaraan bermotor, PKL kuliner di malam hari, dan keberadaan *signage* privat.



Keterangan:

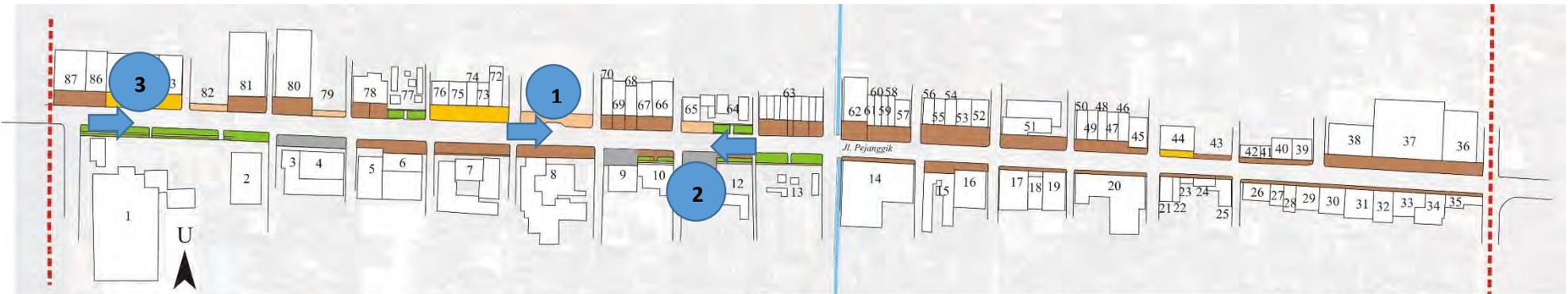
- Batas wilayah studi
- Saluran air
- Lokasi PKL
- 3 Penomoran bangunan (lampiran)
- 3a Penomoran PKL (lampiran)

- | | | |
|---|---|---|
| 1 = Mall Mataram | 8 = Klinik Risa | 15 = Ruko (Bank Mega, Hotel Ratih, BNI) |
| 2 = Bank BTN | 9 = Ruko (Western Union, Bank Danamon) | 16 = Bank Muamalat |
| 3 = Hotel Mataram | 10 = Rumah | 17 = Bank BCA |
| 4 = Ruko (Prodia, Agen Perumahan, Alfamart) | 11 = Ruko (Pegadaian, Apotek, Dealer motor) | 18 = Optik Sahabat |
| 5 = Bank swasta | 12 = Rumah | 19 = Bank CNB |
| 6 = Supermarket Ruby | 13 = Pura | 20 = Ruko (Adira finance, RM Padang, spare part motor, Toko Soekma) |
| 7 = SMAK Kesuma | 14 = Departement Store Apollo | |

- | | | | | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|--|---------------------------|--|---|---|
| 21 = Istora music and sport | 32 = Toko Pasific | 43 = Tanah kosong | 52 = RM Dapoer Lombok | 63 = Ruko (Bangunan kosong, Samsung service center, Nobu Bank, Panasonic service center, Danamon, BTPN Mitra Usaha, SAF Finance, Handphone dealer, Bank BNI) | 70 = Multidata printing | 79 = Tanah kosong |
| 22 = Bank Sinar Mas | 33 = Optik Sinar Mas | 44 = Ruko (Optik JM, UD Sumber Electric, Travel Citra Nusa, Toko Olahraga) | 53 = Bangunan kosong | 64 = Pura | 71 = SMPK Kesuma | 80 = Toko Sepatu Sukses |
| 23 = Bank Pundi | 34 = Toko Fajar Baru | 45 = Dealer motor | 54 = UD Sari Sandang | 65 = Kantor Camat Cakranegara | 72 = Indomaret | 81 = Ruko (Hotel Zaitun, bangunan kosong, IM3 center) |
| 24 = Toko elektronik | 35 = Toko Emas | 46 = Bangunan kosong | 55 = UD Mitra Abadi | 66 = MPM Motor | 73 = Toko Hollywood | 82 = Tanah kosong |
| 25 = Toko Busana | 36 = Toko Emas dan Toko Busana | 47 = Pegadaian | 56 = Cetak Foto Fuji Film | 67 = Bank BRI | 74 = Toko Elektronik | 83 = Ruko (Alfamart, Praktek Dokter+Kimia Farma) |
| 26 = Toko Bangunan | 37 = Hotel Mataram Plaza | 48 = Krisbow | 57 = Alfamart | 68 = Intersport | 75 = Service Elektronik | 84 = Ruko (GraPARI, Smartfren center) |
| 27 = Toko Seragam Ihsan | 38 = Showroom mobil | 49 = Toko olahraga | 58 = Modes Yogya | 69 = Bangunan kosong | 76 = Travel | 85 = Ruko (Dealer handphone, Pizza Hut) |
| 28 = Toko Sari Busana | 39 = Dealer Krida Honda | 50 = CIMB Niaga | 59 = Optik Internasional | | 77 = Pura | 86 = London Beauty Center |
| 29 = Toko Jembatan baru | 40 = Toko Elektronik Sumber Mas | 51 = Bank Mandiri | 60 = Travel Almina | | 78 = Ruko (Travel, Toko Manunggal Jaya, Bank NTB Syariah, RM D-Bakoel Nasi) | 87 = Praktek dokter bersama |
| 30 = Toko Kue Dewata | 41 = Bengkel | | 61 = RM Jakarta | | | |
| 31 = Toko Sari Sandang | 42 = Fuji Film | | 62 = Bank Bukopin | | | |



Gambar 4. 7 Pemetaan lokasi yang ditempati PKL
Sumber: Hasil pengamatan 2014



Keterangan:

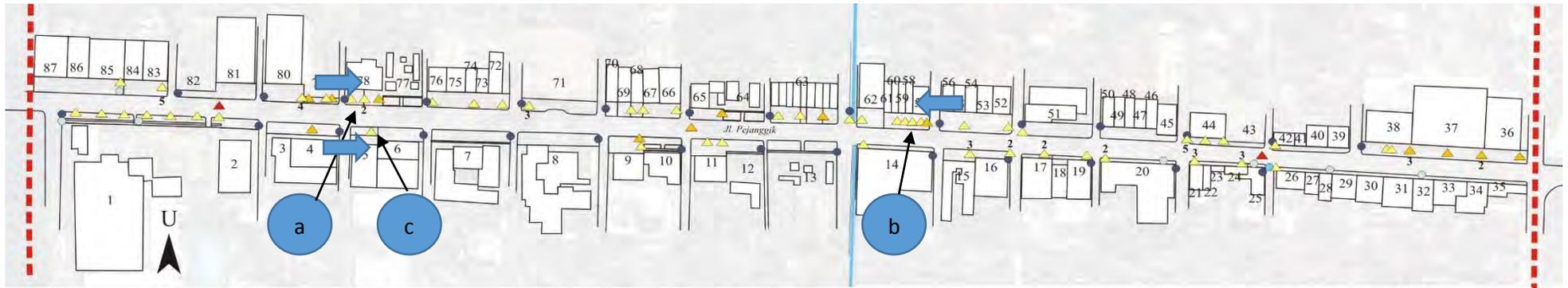
- Batas wilayah studi
- Saluran air
- Ruang depan bangunan tanpa perkerasan (tanah)
- Ruang depan bangunan berupa perkerasan
- Ruang depan bangunan berupa perkerasan dan elevasi
- Ruang depan bangunan berupa jalur pejalan kaki
- Ruang depan bangunan berupa jalur pejalan kaki dan taman

- 1 = Mall Mataram
- 2 = Bank BTN
- 3 = Hotel Mataram
- 4 = Ruko (Prodia, Agen Perumahan, Alfamart)
- 5 = Bank swasta
- 6 = Supermarket Ruby
- 7 = SMAK Kesuma
- 8 = Klinik Risa
- 9 = Ruko (Western Union, Bank Danamon)
- 10 = Rumah
- 11 = Ruko (Pegadaian, Apotek, Dealer motor)
- 12 = Rumah
- 13 = Pura
- 14 = Departement Store Apollo
- 15 = Ruko (Bank Mega, Hotel Ratih, BNI)
- 16 = Bank Muamalat
- 17 = Bank BCA
- 18 = Optik Sahabat
- 19 = Bank CNB
- 20 = Ruko (Adira finance, RM Padang, spare part motor, Toko Soekma)

- 21 = Istorea music and sport
- 22 = Bank Sinar Mas
- 23 = Bank Pundi
- 24 = Toko elektronik
- 25 = Toko Busana
- 26 = Toko Bangunan
- 27 = Toko Seragam Ichsan
- 28 = Toko Sari Busana
- 29 = Toko Jembatan baru
- 30 = Toko Kue Dewata
- 31 = Toko Sari Sandang
- 32 = Toko Pasific
- 33 = Optik Sinar Mas
- 34 = Toko Fajar Baru
- 35 = Toko Emas
- 36 = Toko Emas dan Toko Busana
- 37 = Hotel Mataram Plaza
- 38 = Showroom mobil
- 39 = Dealer Krida Honda
- 40 = Toko Elektronik Sumber Mas
- 41 = Bengkel
- 42 = Fuji Film
- 43 = Tanah kosong
- 44 = Ruko (Optik JM, UD Sumber Electric, Travel Citra Nusa, Toko Olahraga)
- 45 = Dealer motor
- 46 = Bangunan kosong
- 47 = Pegadaian
- 48 = Krisbow
- 49 = Toko olahraga
- 50 = CIMB Niaga
- 51 = Bank Mandiri
- 52 = RM Dapoer Lombok
- 53 = Bangunan kosong
- 54 = UD Sari Sandang
- 55 = UD Mitra Abadi
- 56 = Cetak Foto Fuji Film
- 57 = Alfamart
- 58 = Modes Yogya
- 59 = Optik Internasional
- 60 = Travel Almina
- 61 = RM Jakarta
- 62 = Bank Bukopin
- 63 = Ruko (Bangunan kosong, Samsung service center, Nobu Bank, Panasonic service center, Danamon, BTPN Mitra Usaha, SAF Finance, Handphone dealer, Bank BNI)
- 64 = Pura
- 65 = Kantor Camat Cakranegara
- 66 = MPM Motor
- 67 = Bank BRI
- 68 = Intersport
- 69 = Bangunan kosong
- 70 = Multidata printing
- 71 = SMPK Kesuma
- 72 = Indomaret
- 73 = Toko Hollywood
- 74 = Toko Elektronik
- 75 = Service Elektronik
- 76 = Travel
- 77 = Pura
- 78 = Ruko (Travel, Toko Mantunggal Jaya, Bank NTB Syariah, RM D-Bakoel Nasi)
- 79 = Tanah kosong
- 80 = Toko Sepatu Sukses
- 81 = Ruko (Hotel Zaitun, bangunan kosong, IM3 center)
- 82 = Tanah kosong
- 83 = Ruko (Alfamart, Praktek Dokter+Kimia Farma)
- 84 = Ruko (GraPARI, Smartfren center)
- 85 = Ruko (Dealer handphone, Pizza Hut)
- 86 = London Beauty Center
- 87 = Praktek dokter bersama



Gambar 4. 8 Pemetaan jenis perkerasan ruang depan bangunan
Sumber: Hasil pengamatan, 2014



Keterangan:		Signage publik		Signage privat	
	Batas wilayah studi		Signage publik		Signage privat
	Saluran air		Papan nama jalan		Videotron
2	Jumlah signage lebih dari 1 dalam 1 lokasi		Gapura kawasan khusus		Billboard
			Rambu lalulintas		Free standing sign

1 = Mall Mataram	8 = Klinik Risa	15 = Ruko (Bank Mega, Hotel Ratih, BNI)
2 = Bank BTN	9 = Ruko (Western Union, Bank Danamon)	16 = Bank Muamalat
3 = Hotel Mataram	10 = Rumah	17 = Bank BCA
4 = Ruko (Prodia, Agen Perumahan, Alfamart)	11 = Ruko (Pegadaian, Apotek, Dealer motor)	18 = Optik Sahabat
5 = Bank swasta	12 = Rumah	19 = Bank CNB
6 = Supermarket Ruby	13 = Pura	20 = Ruko (Adira finance, RM Padang, spare part motor, Toko Soekma)
7 = SMAK Kesuma	14 = Departement Store Apollo	

21 = Istora music and sport	32 = Toko Pasific	43 = Tanah kosong	52 = RM Dapoer Lombok	63 = Ruko (Bangunan kosong, Samsung service center, Nobu Bank,	70 = Multidata printing	79 = Tanah kosong
22 = Bank Sinar Mas	33 = Optik Sinar Mas	44 = Ruko (Optik JM, UD Sumber Electric, Travel Citra Nusa, Toko Olahraga)	53 = Bangunan kosong	54 = UD Sari Sandang	71 = SMPK Kesuma	80 = Toko Sepatu Sukses
23 = Bank Pundi	34 = Toko Fajar Baru	45 = Dealer motor	55 = UD Mitra Abadi	56 = Cetak Foto Fuji Film	72 = Indomaret	81 = Ruko (Hotel Zaitun, bangunan kosong, IM3 center)
24 = Toko elektronik	35 = Toko Emas	46 = Bangunan kosong	56 = Cetak Foto Fuji Film	57 = Alfamart	73 = Toko Hollywood	82 = Tanah kosong
25 = Toko Busana	36 = Toko Emas dan Toko Busana	47 = Pegadaian	58 = Modes Yogya	59 = Optik Internasional	74 = Toko Elektronik	83 = Ruko (Alfamart, Praktek Dokter+Kimia Farma)
26 = Toko Bangunan	37 = Hotel Mataram Plaza	48 = Krisbow	60 = Travel Almina	61 = RM Jakarta	75 = Service Elektronik	84 = Ruko (GraPARI, Smartfren center)
27 = Toko Seragam Ichsan	38 = Showroom mobil	49 = Toko olahraga	62 = Bank Bukopin	62 = Bank Bukopin	76 = Travel	85 = Ruko (Dealer handphone, Pizza Hut)
28 = Toko Sari Busana	39 = Dealer Krida Honda	50 = CIMB Niaga			77 = Pura	86 = London Beauty Center
29 = Toko Jembatan baru	40 = Toko Elektronik Sumber Mas	51 = Bank Mandiri			78 = Ruko (Travel, Toko Manunggal Jaya, Bank NTB Syariah, RM D-Bakoel Nasi)	87 = Praktek dokter bersama
30 = Toko Kue Dewata	41 = Bengkel					
31 = Toko Sari Sandang	42 = Fuji Film					



Gambar 4. 9 Pemetaan jenis dan peletakan *signage*
 Sumber: Hasil pengamatan, 2014

b. Standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL

Berdasarkan pengamatan, luas ruang aktivitas PKL kuliner dapat dilihat dari ukuran tenda. Ukuran tenda sangat beragam, dengan lebar 2–5 meter, dan panjang 2–6 meter. Beberapa PKL memiliki lebar tenda yang tidak sesuai dengan lebar ruang depan bangunan yang ditempati, misalnya pada PKL dengan kode 1a dan 1b yang memiliki lebar tenda 4 meter tetapi menempati ruang depan bangunan dengan lebar 4 meter, sehingga ruang yang tersisa adalah 0 meter (Gambar 4.4).

Tabel 4. 2 PKL kuliner, lokasi dagangan dan luas sarana:lebar trotoar

No. PKL	Nama warung	Lokasi dagangan	Luas sarana(px1): lebar trotoar (m)
1a	Depot Purnama Sari (Sate Gule Kambing)	Trotoar	5x4:4
1b	Warung Surabaya (Nasi Goreng)	Trotoar	5x4:4
2a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Trotoar	5x4:4
2b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Trotoar	4x4:4
3a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Trotoar	2x5:9
4a	Warung Pecel Lele	Trotoar	2,5x5:7
4b	Warung Lalapan	Trotoar	3x5:7
4c	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Trotoar	5x2,5:7
4d	Warung Nasi-Mie Goreng-Tahu Tek	Trotoar	3x3:7
5a	Warung Soto Ayam Kampung	Ruang parkir	2x3:9
6a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ruang parkir	5x2,5:9
6b	Warung Martabak <i>Holland</i>	Ruang parkir	3x3:9
7a	Warung <i>Seafood</i>	Trotoar	5x3:7
8a	Warung Rawon Surabaya	Ruang parkir	2,5x2,5:7
8b	Warung Wedang Ronde	Ruang parkir	6x2,5:7
8c	Warung Martabak <i>Holland</i>	Ruang parkir	3,5x2,5:7
8d	Warung Tahu Campur Lamongan-Soto Ayam Kampung	Ruang parkir	6,5x2,5:7
9a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ruang parkir	3x3,5:8
10a	Warung Khas Jember	Ruang parkir	4x3:8
11a	Warung Kue	Ruang parkir	2,5x2,5:9
12a	Warung Padang	Ruang parkir	3,5x3:9
13a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ruang parkir	5x4:10
14a	Warung Kopi	Ruang parkir	3x4:10
15a	Warung Bonek (Gado-gado-Rawon)	Ruang parkir	3x2:7
16a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ruang parkir	3x3:7
17a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ruang parkir	5,5x3:7
18a	Warung Nasi-Mie Goreng	Ruang parkir	3,5x2:4
18b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ruang parkir	3x2,5:4

Sumber: hasil pengamatan, 2014

Setelah dilakukan pengamatan lebih jauh, ukuran tenda PKL bukanlah sebuah tolak ukur pasti luas ruang aktivitas PKL, karena terdapat beberapa PKL yang melakukan aktivitasnya di luar tenda. Pada umumnya mereka menempati ruang selebar 1 meter di bagian depan tenda untuk menaruh perlengkapan memasak berupa kompor atau panggangan, dan bahkan ada yang sampai mengambil bahu.jalan (Gambar 4.5).



Gambar 4. 10 Penggunaan lahan di luar tenda sebagai ruang beraktivitas

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Persepsi responden sebagian besar menganggap bahwa keberadaan PKL mengganggu aktivitas berjalan karena membuat pejalan kaki harus berjalan di badan jalan dan dapat membahayakan keselamatan berjalan. Sisanya menganggap keberadaan mereka mengganggu dan membuat mereka harus berjalan di badan jalan, namun hal itu tidaklah menjadi masalah bagi mereka karena tidak terlalu mengancam keselamatan berjalan.

Responden konsumen menganggap zona PKL kuliner saat ini sudah strategis karena mudah dijangkau, sebagian lagi mengatakan mudah dijangkau namun menyulitkan untuk melakukan pemilihan warung karena di saat mereka menimbang akan memilih PKL yang diinginkan, mereka harus berjalan di badan jalan.

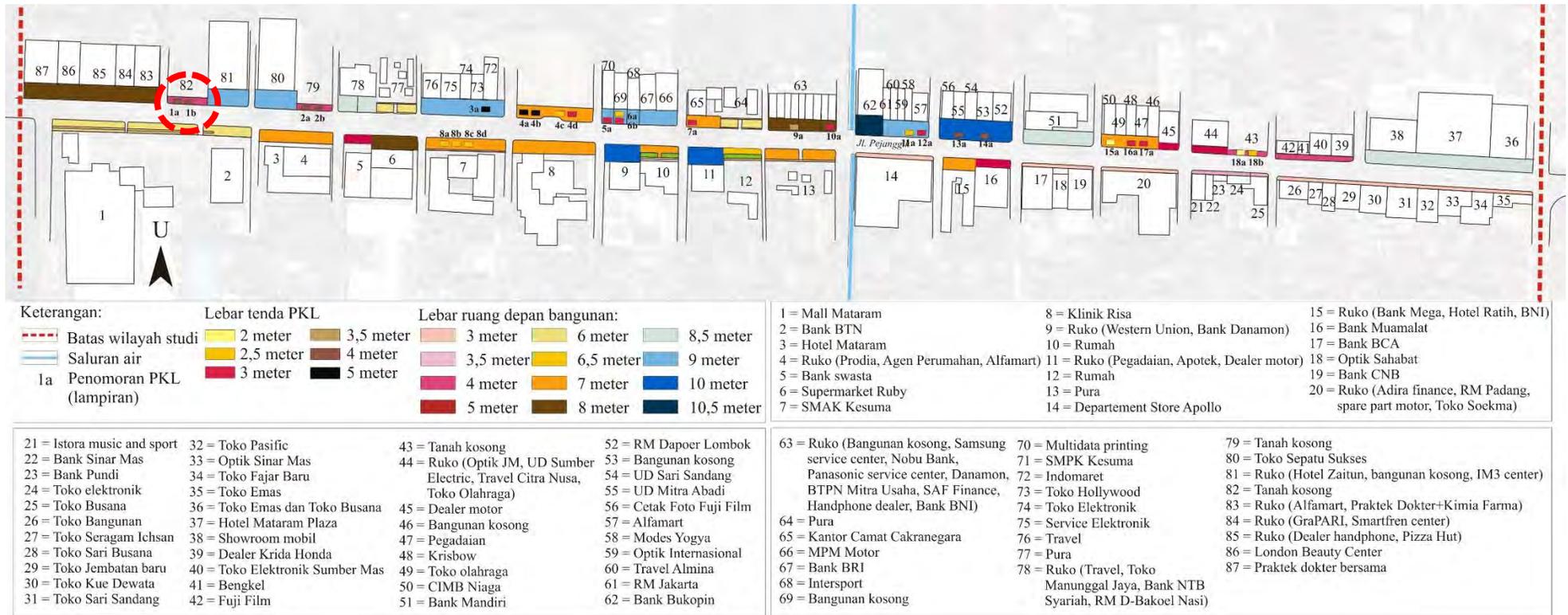
Responden pemilik bangunan yang buka setengah hari (pagi-sore) menganggap bahwa keberadaan PKL kuliner mengganggu aktivitas mereka. Terganggunya aktivitas mereka dikarenakan jam buka atau persiapan berjualan PKL kuliner tidak sesuai dengan jam tutup

bangunan. Di saat bangunan belum benar-benar tutup, PKL kuliner sudah bersiap-siap untuk berjualan. Alasan lainnya adalah beberapa PKL kuliner menyalakan sampah di pagi harinya yang tentunya akan merugikan pihak pemilik bangunan saat mulai beraktivitas. Responden yang menganggap keberadaan PKL kuliner tidak mengganggu adalah karena masih ada PKL yang dengan inisiatifnya tidak mengganggu aktivitas bangunan sebelum bangunan benar-benar tutup dan berhenti beraktivitas, sehingga didapatkan sebuah kerjasama yang baik.

Responden pemilik bangunan yang buka hingga malam hari atau 24 jam mayoritas menganggap keberadaan PKL mengganggu, dikarenakan memberi kesan kumuh/tidak rapi bagi bangunan dan menyalakan sampah di pagi hari.

Responden pemilik warung PKL kuliner sebagian menganggap lokasi yang mereka tempati saat ini, yaitu sempadan depan bangunan merupakan lokasi yang strategis. Mereka menganggap lokasi sekarang memudahkan proses jual beli karena berada di tepi jalan. Sebagian lain pemilik warung PKL juga menganggap lokasi mereka sekarang strategis dengan alasan yang sama, namun masih dilanda rasa khawatir mengenai legalitas lahan yang mereka tempati, walaupun mereka sudah membayar kepada pihak-pihak tertentu yang tentunya bukan merupakan pihak berwenang. Terdapat juga pemilik warung PKL yang sudah tidak lagi merasa nyaman karena masalah legalitas ditambah seringnya terjadi bentrokan dengan pemilik bangunan.

Dapat disimpulkan bahwa ukuran ruang aktivitas PKL yang tidak memiliki standarisasi menyebabkan ketidakteraturan dan dapat mengganggu keterhubungan jalur pejalan kaki dan pengguna ruang lainnya. Diperlukan adanya standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL kuliner agar dapat tetap melakukan kegiatan berjualan namun tetap memperhatikan kepentingan pengguna ruang lainnya.



Tenda PKL yang berukuran 4 meter dengan ruang depan bangunan berukuran 4 meter, sehingga tidak menyisakan ruang untuk elemen koridor lainnya

Gambar 4. 11 Pemetaan overlay ukuran lebar tenda PKL dan lebar ruang depan bangunan

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

c. Kemudahan dalam menyeberang jalan

Di sepanjang koridor Jalan Pejanggik terdapat sarana penyeberangan jalan berupa *zebra cross*. Sarana penyeberangan sebidang ini hanya terdapat pada tiga lokasi, yaitu di depan Mall Mataram, di dekat sarana pendidikan dan kesehatan, dan pada lampu lalu lintas di persimpangan Jalan Pejanggik bagian timur.

Di saat lalu lintas sepi (pengamatan pagi hari \pm pukul 10.00), pejalan kaki dapat dengan mudah menyeberang jalan. Namun pada sore hari yang merupakan waktu bagi masyarakat selesai beraktivitas dan lalu lintas menjadi lebih ramai, pejalan kaki lebih kesulitan untuk menyeberang jalan (Gambar 4.12).



Gambar 4. 12 Pejalan kaki yang menyeberang dengan mudah di saat lalu lintas sepi pada \pm pukul 10.00 (kiri) dan lalu lintas yang ramai pada \pm pukul 16.00 (kanan)

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

d. Fasilitas parkir yang terhubung dengan PKL kuliner

Ruang parkir yang ada pada Jalan Pejanggik ditujukan untuk parkir *off street*, baik siang maupun malam hari. Parkir *off street* berupa parkir di ruang depan bangunan dan parkir dalam bangunan, atau gabungan keduanya (Gambar 4.14). Terdapat juga bangunan yang tidak memiliki ruang parkir yaitu Pura. Mayoritas responden pejalan kaki menyatakan bahwa parkir kendaraan *off street* masih mengganggu aktivitas berjalan kaki. Hal ini dikarenakan lahan parkir seluruh lahan di bagian depan bangunan digunakan sebagai tempat parkir tanpa

menyisakan tempat bagi para pejalan kaki (lihat sub bab keterhubungan jalur pejalan kaki). Lokasi-lokasi parkir *off street* yang dianggap mengganggu adalah di swalayan Ruby dan Klinik Risa.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan, parkir untuk bangunan Pura diijinkan berupa *on street* jika sifatnya insidental pada saat upacara keagamaan tertentu. Pada kenyataannya, berdasarkan pengamatan, banyak pengguna kendaraan khususnya roda empat yang memarkirkan kendaraannya di badan jalan (Gambar 4.13).

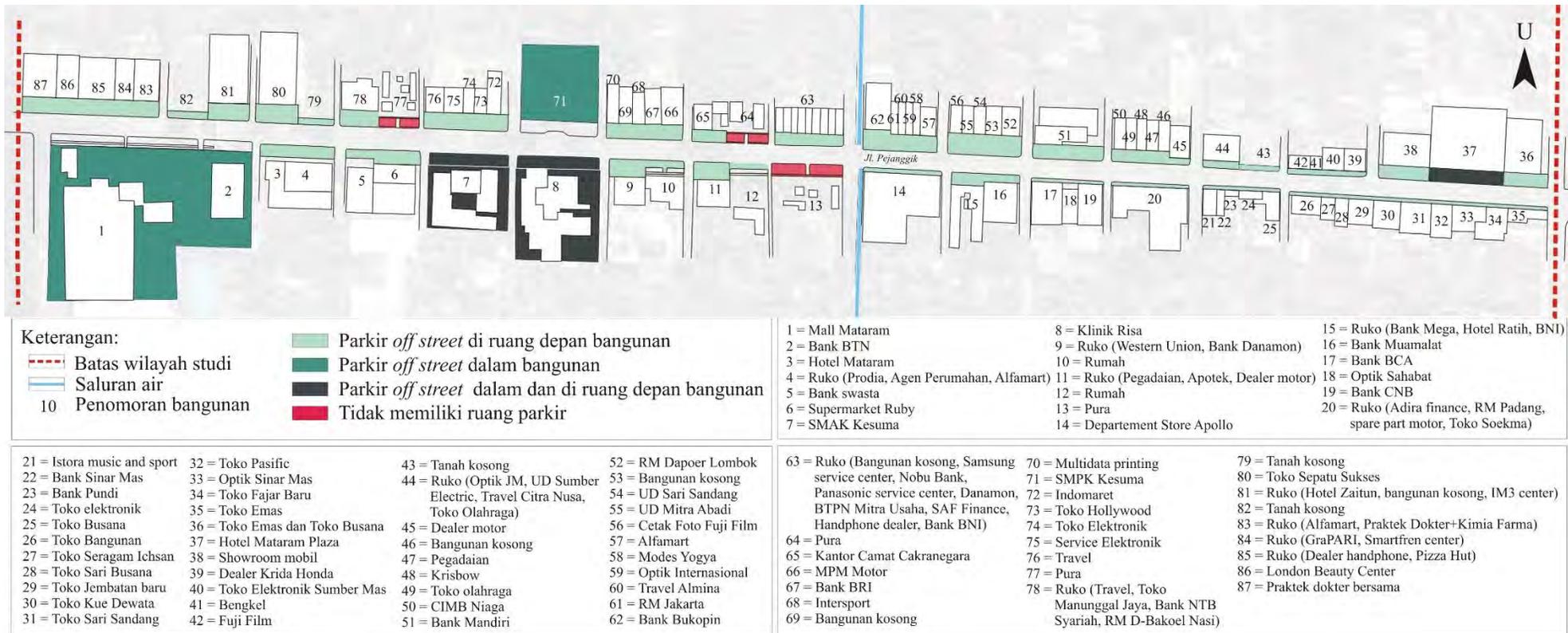


Gambar 4. 13 Kendaraan yang parkir *on street* dan pejalan kaki yang harus berjalan di badan jalan

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Berdasarkan pengamatan di lapangan, salah satu penyebab adanya parkir *on street* yaitu disekatnya ruang depan antar bangunan yang berfungsi sebagai ruang parkir oleh pagar rantai. Hal ini menyebabkan yang dapat menempati ruang parkir yang tersedia tersebut hanya kendaraan roda dua, sehingga menyebabkan kendaraan roda empat parkir di badan jalan. Disekatnya ruang depan antar bangunan tersebut adalah untuk mencegah adanya PKL malam hari yang menempati ruang depan bangunan tersebut.

Penyebab lain adanya parkir *on street* di beberapa lokasi lain di Jalan Pejanggik adalah karena alasan kepraktisan. Hal ini dapat disimpulkan dari adanya beberapa kendaraan roda empat yang parkir di badan jalan sedangkan ruang parkir yang tersedia masih banyak yang belum ditempati kendaraan.



Gambar 4. 14 Pemetaan parkir *off street* di Jalan Pejanggiik

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Seperti pada pagi hari, untuk malam hari, salah satu penyebab adanya parkir *on street* adalah juga karena alasan kepraktisan. Para pengguna kendaraan tersebut adalah para konsumen PKL kuliner malam hari yang memarkirkan kendaraannya di badan jalan bersebelahan dengan warung PKL. Pada beberapa lokasi PKL kuliner juga didapati pengguna kendaraan memarkirkan kendaraannya di badan jalan yang berdampingan dengan warung PKL kuliner. Hal ini terjadi karena pada beberapa lokasi tersebut tidak terdapat cukup ruang parkir untuk kendaraan (Gambar 4.15).



Gambar 4. 15 Pengguna kendaraan yang memarkirkan kendaraan di depan warung PKL kuliner

Parkir *on street* yang melibatkan pengguna kendaraan bermotor dilakukan walaupun pada koridor Jalan Pejanggik sesungguhnya tidak ada perizinan untuk parkir *on street*. Hal ini dikarenakan sebagian besar pengguna kendaraan bermotor memiliki alasan kepraktisan. Dengan memarkirkan kendaraan secara *on street*, maka mereka tidak perlu dengan banyak usaha mengatur posisi dan mencari lahan parkir yang kosong.

Dapat disimpulkan bahwa parkir *off street* pada pagi hari dianggap menghalangi jalur pejalan kaki, sedangkan parkir *on street* pada malam hari juga dianggap mengganggu pejalan kaki. Hal ini dikarenakan pada malam hari, ruang depan bangunan yang digunakan untuk parkir digunakan oleh para PKL kuliner untuk berjualan.

Sehingga pada pagi maupun malam hari, tidak ada kesempatan untuk pejalan kaki berjalan dengan bebas. Namun dalam upaya mendukung aktivitas PKL kuliner malam hari, parkir *on street* di badan jalan dianggap memudahkan konsumen. Maka di sini diperlukan sebuah penataan yang dapat memudahkan semua pengguna ruang tanpa merugikan satu sama lain, dalam hal ini kepentingan antara pejalan kaki, PKL kuliner dan parkir kendaraan.

e. Keterhubungan dengan moda transportasi

Moda transportasi umum yang ada di koridor Jalan Pejangik adalah angkutan umum yang disebut Bemo, taksi dan ojek motor. Moda Bemo hanya melalui koridor Jalan Pejangik untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di sisi kiri jalan tanpa berhenti untuk menunggu penumpang (*ngetem*). Karena tidak adanya fasilitas halte bagi angkutan komuter seperti Bemo ini, maka Bemo akan menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat (Gambar 4.16).



Gambar 4. 16 Bemo yang menurunkan penumpang

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Moda taksi selain menaikkan dan menurunkan penumpang, juga berhenti untuk menunggu datangnya penumpang di beberapa lokasi di sepanjang koridor. Lokasi-lokasi tersebut antara lain di depan pusat perbelanjaan dan guna lahan kesehatan, serta di depan beberapa hotel. Saat menunggu penumpang, taksi memarkirkan kendaraannya di badan jalan.

Moda ojek juga terdapat di koridor Jalan Pejangik. Seperti halnya moda taksi, ojek juga menunggu penumpang di koridor Jalan

Pejanggik, hanya saja yang membedakan adalah lokasinya. Jika taksi menunggu penumpang dengan parkir di badan jalan, maka ojek menunggu penumpang dengan parkir di jalan-jalan kecil di sisi koridor Pejanggik.

Dapat disimpulkan bahwa keterhubungan pengguna ruang koridor Jalan Pejanggik dengan moda transportasi umum tidak memiliki masalah. Masalah yang ada adalah tidak adanya tempat menaikkan dan menurunkan penumpang yang teratur. Untuk Bemo, tidak terdapat halte sehingga menyebabkan Bemo menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Hal ini tentu akan mengganggu lalu lintas yang melintas di koridor Jalan Pejanggik. Untuk Taksi, tidak terdapat tempat menunggu penumpang yang terpisah dari jalan raya, sehingga keberadaan taksi yang menunggu penumpang di badan jalan akan mengganggu lalu lintas.

f. Adanya *linkage* visual

Linkage visual pada koridor Jalan Pejanggik tercipta dari deretan bangunan sepanjang jalan yang didominasi bangunan berlantai dua, serta dari vegetasi peneduh.



Gambar 4. 17 *Linkage* visual yang tercipta dari deretan bangunan (kiri) dan deretan vegetasi peneduh (kanan)
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Linkage visual dalam skala lebih kecil seharusnya dapat diwujudkan oleh adanya keterhubungan jalur pejalan kaki. Dan dapat dimaksimalkan oleh tekstur, pola, dan warna dari jalur pejalan kaki. Sedangkan pada kondisi eksisting, jalur pejalan kaki tidak terdapat di seluruh koridor (pembahasan sub bab keterhubungan jalur pejalan kaki).

Untuk malam hari, *linkage* visual tercipta dari adanya penerangan berupa lampu lalu lintas yang berjajar di sepanjang koridor Jalan Pejangik.



Gambar 4. 18 Jalur pejalan kaki yang belum maksimal berfungsi sebagai *linkage* visual, karena dibatasi pagar (kiri), dan terputus (kanan)

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

4.4.3 Aspek keindahan

a. Desain bangunan

Desain bangunan yang mendominasi pada koridor Jalan Pejangik terdiri dari dua gaya arsitektur, yaitu modern minimalis dan arsitektur tradisional. Arsitektur modern minimalis diterapkan pada ruko yang berjajar di tiap blok, dengan ciri-ciri materialnya yang berupa kaca, dinding plester polos, bentuk dasar ruko yang tidak banyak hiasan, serta pewarnaan yang minim. Arsitektur tradisional terdapat pada bangunan peribadatan berupa pura dan sebuah rumah warga.



Gambar 4. 19 Gaya arsitektur tradisional Bali (kiri) dan gaya arsitektur modern (kanan)

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

b. Paving/ perkerasan jalur pejalan kaki

Material jalur pejalan kaki yang terdapat di beberapa ruas dalam blok adalah berupa *paving stone*. *Paving stone* yang ada sebagian sudah rusak sehingga terlihat kumuh. Untuk pola, warna, dan tekstur, *paving stone* yang ada terlihat kurang menarik karena tidak berpola, hanya memiliki satu warna, dan bertekstur monoton.



Gambar 4. 20 Jalur pejalan kaki yang sebagian sudah rusak (kiri), dan visualisasinya yang kurang menarik (kanan)

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

c. Standarisasi desain tenda PKL kuliner

Tenda yang digunakan PKL kuliner merupakan tenda bongkar pasang/tidak permanen. Tenda di sini berperan sebagai media promosi produk makanan/ minuman yang dijual, sebagai penanda batas ruang beraktivitas PKL itu sendiri, sebagai pelindung dari cuaca apabila musim hujan, dan sebagai pemberi privasi pada konsumen dari kegiatan lain seperti halnya lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki. Seluruh PKL menggunakan tenda atap berbahan anti air, namun tenda pada sisi-sisinya berbahan kanvas. Tidak adanya standarisasi mengenai bahan, jenis, dan warna tenda, membuat PKL kuliner terlihat tidak rapi.



Gambar 4. 21 Tenda PKL yang tidak seragam dan sisinya berbahan kanvas

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Responden konsumen PKL kuliner secara mayoritas menganggap sarana tidak permanen PKL yang berupa tenda kurang tepat, karena bahan dan ukurannya yang pendek dan tidak menutupi seluruh kaki konsumen memberikan rasa tidak nyaman terutama di saat musim penghujan.

4.4.4 Aspek keamanan

a. Elemen pemisah

Elemen pemisah yang terdapat di Jalan Pejanggik adalah berupa perbedaan ketinggian atau *levelling*, taman kecil tanpa pagar, dan taman kecil berpagar. *Levelling* terdapat di sepanjang penggal jalan yang memiliki jalur pejalan kaki, sedangkan pemisah berupa taman kecil dengan pagar dan tanpa pagar terdapat di guna lahan permukiman dan peribadatan (pura) (Gambar 4.24). Bagi responden, keadaan ini dirasa belum mampu memberikan rasa aman bagi para pejalan kaki, sehingga mayoritas responden merasa membutuhkan adanya elemen pemisah di sepanjang koridor Jalan Pejanggik

b. Lampu penerangan pejalan kaki dan parkir

Pencahayaan di malam hari berasal dari penerangan jalan umum yang berada di tiap jarak ± 45 meter. Selain itu, pencahayaan malam hari juga berasal dari *signage* berlampu seperti papan nama toko/perusahaan, *billboard*, dan *videotron*, serta dari warung-warung para PKL malam hari (Gambar 4.22).



Gambar 4. 22 Pencahayaan malam hari yang bersumber dari penerangan jalan umum (kiri), tenda PKL (tengah), dan *billboard* (kanan)

Sumber: Hasil pengamatan, 2014



Gambar 4. 23 Beberapa titik dengan pencahayaan yang kurang
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Karena pencahayaan utama hanya bergantung pada penerangan jalan umum, maka pada beberapa titik masih kurang baik dalam hal pencahayaan (Gambar 4.23). Responden menganggap perlunya penambahan penerangan di ruas-ruas yang memiliki pencahayaan kurang. Ruas-ruas jalan tersebut seperti di tempat peribadatan atau tempat-tempat dengan deretan pohon beringin yang tinggi, berdiameter batang hampir 1 meter, dan berjarak dekat satu sama lain.

c. *Traffic calming*

Pada sub bab sebelumnya tentang sarana penyeberangan jalan, sudah dijabarkan bahwa pada koridor Jalan Pejanggik hanya terdapat penyeberangan sebidang berupa *zebra cross*. Sedangkan Jalan Pejanggik sendiri pada jam-jam sibuk khususnya pagi dan sore hingga malam hari memiliki arus lalu lintas yang padat sehingga membuat penyeberang jalan kesulitan menyeberang. Belum ada upaya *traffic calming* dalam mengatasi permasalahan ini, terutama dalam mendukung potensi kegiatan kuliner di malam hari yang menjadi potensi dari Jalan Pejanggik.



Keterangan:

- Batas wilayah studi
- Pemisah berupa *levelling*
- Saluran air
- Pemisah berupa taman dengan dan tanpa pagar

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 = Mall Mataram 2 = Bank BTN 3 = Hotel Mataram 4 = Ruko (Prodia, Agen Perumahan, Alfamart) 5 = Bank swasta 6 = Supermarket Ruby 7 = SMAK Kesuma | <ul style="list-style-type: none"> 8 = Klinik Risa 9 = Ruko (Western Union, Bank Danamon) 10 = Rumah 11 = Ruko (Pegadaian, Apotek, Dealer motor) 12 = Rumah 13 = Pura 14 = Departement Store Apollo | <ul style="list-style-type: none"> 15 = Ruko (Bank Mega, Hotel Ratih, BNI) 16 = Bank Muamalat 17 = Bank BCA 18 = Optik Sahabat 19 = Bank CNB 20 = Ruko (Adira finance, RM Padang, spare part motor, Toko Soekma) |
|--|--|--|

- | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 21 = Istora music and sport 22 = Bank Sinar Mas 23 = Bank Pundi 24 = Toko elektronik 25 = Toko Busana 26 = Toko Bangunan 27 = Toko Seragam Ichsan 28 = Toko Sari Busana 29 = Toko Jembatan baru 30 = Toko Kue Dewata 31 = Toko Sari Sandang | <ul style="list-style-type: none"> 32 = Toko Pasific 33 = Optik Sinar Mas 34 = Toko Fajar Baru 35 = Toko Emas 36 = Toko Emas dan Toko Busana 37 = Hotel Mataram Plaza 38 = Showroom mobil 39 = Dealer Krida Honda 40 = Toko Elektronik Sumber Mas 41 = Bengkel 42 = Fuji Film | <ul style="list-style-type: none"> 43 = Tanah kosong 44 = Ruko (Optik JM, UD Sumber Electric, Travel Citra Nusa, Toko Olahraga) 45 = Dealer motor 46 = Bangunan kosong 47 = Pegadaian 48 = Krishow 49 = Toko olahraga 50 = CIMB Niaga 51 = Bank Mandiri | <ul style="list-style-type: none"> 52 = RM Dapoer Lombok 53 = Bangunan kosong 54 = UD Sari Sandang 55 = UD Mitra Abadi 56 = Cetak Foto Fuji Film 57 = Alfamart 58 = Modes Yogya 59 = Optik Internasional 60 = Travel Almina 61 = RM Jakarta 62 = Bank Bukopin | <ul style="list-style-type: none"> 63 = Ruko (Bangunan kosong, Samsung service center, Nobu Bank, Panasonic service center, Danamon, BTPN Mitra Usaha, SAF Finance, Handphone dealer, Bank BNI) 64 = Pura 65 = Kantor Camat Cakranegara 66 = MPM Motor 67 = Bank BRI 68 = Intersport 69 = Bangunan kosong | <ul style="list-style-type: none"> 70 = Multidata printing 71 = SMPK Kesuma 72 = Indomaret 73 = Toko Hollywood 74 = Toko Elektronik 75 = Service Elektronik 76 = Travel 77 = Pura 78 = Ruko (Travel, Toko Manunggal Jaya, Bank NTB Syariah, RM D-Bakoel Nasi) | <ul style="list-style-type: none"> 79 = Tanah kosong 80 = Toko Sepatu Sukses 81 = Ruko (Hotel Zaitun, bangunan kosong, IM3 center) 82 = Tanah kosong 83 = Ruko (Alfamart, Praktek Dokter+Kimia Farma) 84 = Ruko (GraPARI, Smartfren center) 85 = Ruko (Dealer handphone, Pizza Hut) 86 = London Beauty Center 87 = Praktek dokter bersama |
|---|--|--|--|--|--|--|



Gambar 4. 24 Elemen pemisah Jalan Pejangik
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

4.4.5 Aspek kenyamanan

a. Skala manusia dan keintiman jalur pejalan kaki

Skala koridor Jalan Pejangik berkisar antara 0,55 – 1,7 yang menyebabkan kesan ruang pun bermacam-macam, antara ruang berkesan intim, ruang berkesan nyaman, dan ruang berkesan luas dan terbuka. Untuk jalur pejalan kaki, kesan ruang yang dirasa pun bermacam-macam disebabkan ruang depan bangunan atau *setback* bangunan yang juga bervariasi. Dengan tinggi bangunan rata-rata 10 meter, maka untuk mencapai ruang pejalan kaki yang berkesan intim ($D/H < 1$), diperlukan jalur pejalan kaki dengan lebar maksimal 9 meter.



Gambar 4. 25 Lebar ruang depan yang berbeda-beda
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

b. Jalur pejalan kaki bagi semua kebutuhan

Jalur pejalan kaki bagi semua kebutuhan membutuhkan adanya fasilitas untuk kaum difabel. Kaum difabel membutuhkan fasilitas pejalan kaki berupa *ramp* dan *tactile paving* atau ubin bertekstur. Pada kondisi eksisting tidak terdapat sama sekali fasilitas bagi para difabel. Jalur pejalan kaki yang berupa trotoar tidak memiliki *ramp* bagi pengguna kursi roda, dan jalur ubin bertekstur untuk tuna netra.



Gambar 4. 26 Ubin bertekstur untuk tuna netra (kiri) dan *ramp* untuk pengguna kursi roda (kanan)
Sumber: blog.easystand.com (kiri) dan rinaldimunir.files.wordpress.com, diakses 2015



Gambar 4. 27 Trotoar tanpa ubin bertekstur (kiri) dan tanpa *ramp* (kanan)
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

c. Kelengkapan *street furniture* yang berciri lokal

Street furniture yang ada adalah berupa bak tanaman dan bak penampungan sampah. Bak penampungan sampah letaknya tidak beraturan dan merupakan milik pribadi bangunan dan bukan merupakan *street furniture* yang ditujukan sebagai elemen penunjang jalur pejalan kaki. Bak tanaman hanya terdapat di beberapa titik sepanjang jalan. Bak tanaman mengambil lebar ruang depan bangunan sebanyak 0,5 meter. Bak tanaman terletak di penggal jalan/blok yang tidak memiliki jalur pejalan kaki dan terletak 0,5 meter dari bahu jalan, sehingga untuk pengembangan ke depannya akan menghalangi upaya terciptanya keterhubungan yang baik.

Sebagian besar responden berpendapat bahwa perlu adanya tambahan *street furniture*, terutama bangku karena kebutuhan pejalan kaki yang paling utama adalah beristirahat setelah lelah berjalan atau beraktivitas lain.



Gambar 4. 28 *Street furniture* yang terdapat di wilayah studi: bak sampah milik pribadi bangunan (kiri), dan bak tanaman (kanan)
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Street furniture pada kondisi eksisting tidak ada yang memiliki ciri kelokalan, namun terdapat beberapa penanda masuk menuju jalan-jalan perkampungan berupa tugu kecil bergaya campuran arsitektur Bali dan Sasak. Hal ini dapat diterapkan pada perencanaan *street furniture* nantinya, karena dapat dengan baik menggambarkan budaya Bali dan Sasak yang kental di Kota Mataram.



Gambar 4. 29 Tugu kecil sebagai penanda jalan masuk perkampungan
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

d. Material jalur pejalan kaki

Material yang berupa *paving stone* sudah dapat memberikan rasa nyaman bagi para pejalan kaki, seluruh responden memberikan jawaban positif. Berdasarkan pengamatan, material memang tidak licin, baik di saat musim kemarau maupun pada musim penghujan karena menyerap air. Namun dalam upaya mendukung kaum difabel, penggunaan *paving stone* dirasa masih kurang tepat karena dapat menghalangi kaum difabel khususnya pengguna kursi roda untuk bergerak.

e. Elemen peneduh

Elemen peneduh pada koridor Jalan Pejanggik adalah berupa *arcade* pada satu blok jalan di bagian timur, dan berupa vegetasi peneduh di ruas jalan lainnya. Jenis vegetasi peneduh beragam, yaitu Pohon Asam, Mahoni, Kasia Emas, Beringin, Angsana, Mangga, dan Tanjung (Gambar 4.32). Pohon Asam merupakan pohon khas Jalan Pejanggik berusia puluhan tahun yang merupakan pohon peninggalan masa kolonial. Vegetasi peneduh ditanam berjajar di pinggir jalan,

namun letaknya tidak teratur dan tidak rapi karena banyak yang telah ditebang seiring perkembangan pembangunan di Jalan Pejangik sebagai sebuah kawasan perdagangan dan jasa.



Gambar 4. 30 Elemen peneduh berupa *arcade* (kiri) dan vegetasi (kanan)
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

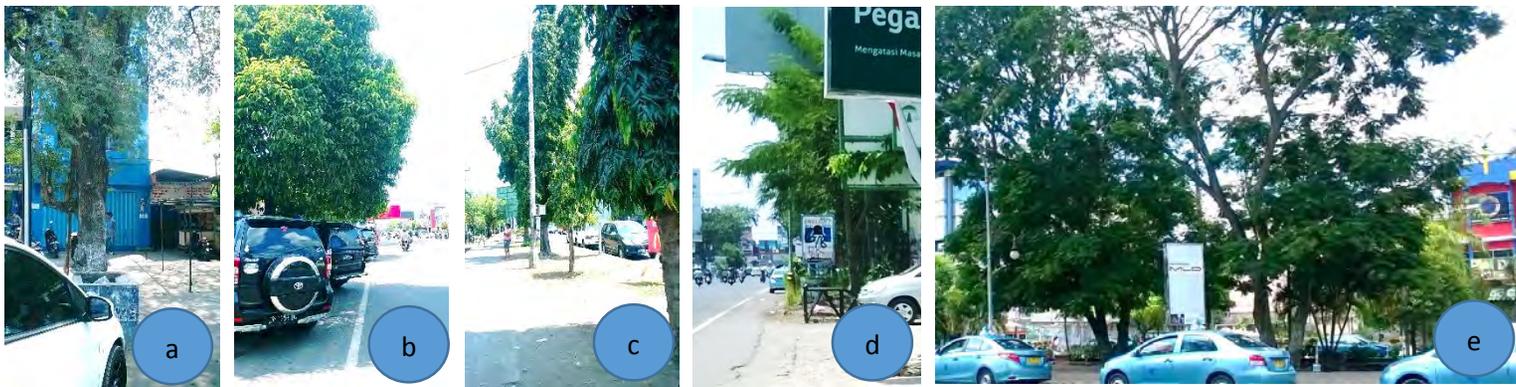
Persepsi responden mengenai vegetasi peneduh di sepanjang koridor Jalan Pejangik cenderung negatif, mayoritas responden menyatakan bahwa kondisi vegetasi peneduh yang jumlahnya sedikit dan letaknya tidak teratur belum dapat memberikan rasa nyaman bagi mereka, khususnya pada siang hari.

f. Ruang istirahat

Berdasarkan pengamatan, tidak terdapat ruang istirahat bagi pejalan kaki di koridor Jalan Pejangik. Tempat istirahat hanyalah berupa bangku panjang yang merupakan milik petugas parkir kendaraan bermotor yang biasanya diletakkan di bawah pohon..



Gambar 4. 31 Bangku istirahat yang merupakan milik petugas parkir kendaraan bermotor
Sumber: Hasil pengamatan, 2014



Gambar 4. 32 Pemetaan vegetasi peneduh
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

g. Prasarana PKL kuliner

Sanitasi PKL kuliner berkaitan dengan pembuangan air kotor sisa dari proses pencucian peralatan makan. Berdasarkan pengamatan, PKL kuliner di Jalan Pejangik tidak memiliki sanitasi yang memadai, karena hanya menggunakan air tampungan dalam ember sebagai wadah proses pencucian. Air tampungan yang sudah benar-benar kotor dan tidak bisa digunakan lagi akan dibuang ke saluran air terdekat. Dampak yang dirasakan adalah menurunnya kualitas lingkungan sekitar. Beberapa masyarakat mengaku tidak memiliki masalah dengan kondisi sanitasi saat ini, yaitu pembuangan sisa air cucian peralatan makan ke saluran air setempat, karena tidak mengganggu mereka. Namun beberapa konsumen mengharapkan sistem sanitasi yang lebih ramah lingkungan dibandingkan dengan membuang langsung ke saluran air setempat.

Prasarana air bersih PKL kuliner di Jalan Pejangik mencakup tiga penggunaan, yaitu dalam proses pencucian peralatan makan, proses pencucian tangan bagi konsumen dan pemilik warung, dan air minum yang dikonsumsi oleh konsumen. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, proses pencucian peralatan makan menggunakan air tampungan dalam bak yang tidak mengalir. Sedangkan untuk pencucian tangan konsumen menggunakan wadah kecil yang berisi air dan diberikan kepada masing-masing konsumen sebelum menikmati makanan, tentunya juga tidak mengalir. Untuk air minum yang dikonsumsi konsumen, pemilik warung menggunakan air minum matang yang ditampung dalam galon.

Menurut responden, fasilitas air bersih diharapkan agar lebih baik dari kondisi saat ini, terutama sistem pencucian tangan konsumen. Mayoritas konsumen mengharapkan sistem pencucian tangan dan pencucian peralatan makan dengan menggunakan air mengalir. Untuk

air minum tidak menjadi masalah bagi konsumen karena air yang digunakan adalah air matang.



Gambar 4. 33 Pencucian peralatan makan berupa air rendaman dalam ember
Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Pembuangan sampah PKL kuliner di sepanjang Jalan Pejanggik belum tertata dengan baik. Hal ini dilihat dari masih bertebarannya sampah di sekitar tenda PKL pada saat PKL kuliner beraktivitas. Namun sampah yang bertebaran tersebut merupakan sampah yang berasal dari konsumen, karena pemilik warung sudah mempunyai tempat penampungan sendiri untuk menampung sampah yang berasal dari proses pengolahan makanan, maupun sampah dari sisa makanan konsumen. Menurut responden, fasilitas persampahan dinilai masih kurang baik karena tidak tersedia penampungan sampah bagi konsumen.

Tabel 4. 3 Data PKL kuliner, sanitasi, dan sarana air bersih

No. PKL	Nama warung	Sanitasi	Air cuci tangan	Air minum
1a	Depot Purnama Sari (Sate Gule Kambing)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
1b	Warung Surabaya (Nasi Goreng)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
2a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
2b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
3a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
4a	Warung Pecel Lele	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
4b	Warung Lalapan	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
4c	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
4d	Warung Nasi-Mie Goreng-Tahu Tek	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
5a	Warung Soto Ayam Kampung	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang

No. PKL	Nama warung	Sanitasi	Air cuci tangan	Air minum
6a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
6b	Warung Martabak <i>Holland</i>	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
7a	Warung <i>Seafood</i>	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
8a	Warung Rawon Surabaya	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
8b	Warung Wedang Ronde	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
8c	Warung Martabak <i>Holland</i>	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
8d	Warung Tahu Campur-Soto	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
9a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
10a	Warung Khas Jember	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
11a	Warung Kue	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
12a	Warung Padang	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
13a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
14a	Warung Kopi	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
15a	Warung Bonek (Gado-gado-Rawon)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
16a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
17a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
18a	Warung Nasi-Mie Goreng	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang
18b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ember tampungan	Wadah mangkuk	Air matang

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

4.4.6 Aspek kejelasan

a. Elemen *signage* sebagai pendukung identitas koridor

Elemen *signage* pada koridor Jalan Pejanggalik terdiri dari *signage* publik (rambu lalu lintas, papan penanda jalan) dan *signage* privat (papan reklame, papan nama toko). Berdasarkan pengamatan, informasi yang diberikan pada pengguna ruang koridor sudah baik, khususnya *signage* publik sebagai media informasi publik. Yang menjadi permasalahan hanyalah peletakkannya (pembahasan dalam sub bab keterhubungan jalur pejalan kaki).

Walaupun elemen *signage* dirasa sudah cukup dalam memberikan informasi khususnya bagi publik, namun belum ada *signage* yang mendukung adanya potensi PKL kuliner malam hari seperti pada Gambar 4.34. Tidak ada *signage* yang memberikan informasi keberadaan PKL kuliner di blok-blok koridor Jalan Pejanggalik.



Gambar 4. 34 *Signage* berupa penanda masuk arena buah pada salah satu jalan percabangan di koridor Jalan Pejanggik
 Sumber: Hasil pengamatan, 2014

b. Pengelompokan PKL kuliner

Jenis dagangan PKL di Jalan Pejanggik adalah berupa makanan dan minuman (Gambar 4.35). Dagangan berupa minuman pada umumnya menjadi produk yang dijual bersama dengan makanan, sehingga tidak banyak terdapat PKL yang menjual dagangan dengan produk khusus minuman kecuali hanya satu tenda PKL yang menjual produk minuman berupa kopi.

Tabel 4. 4 Data PKL kuliner dan jenis dagangan

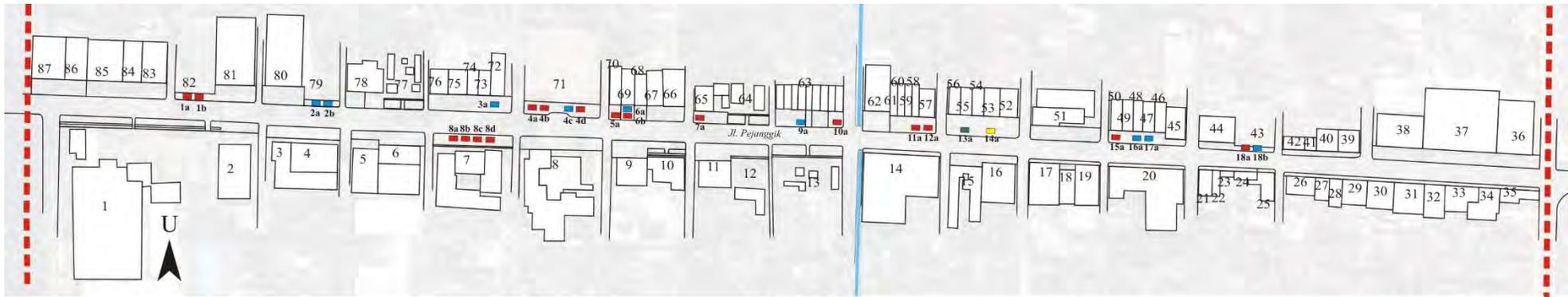
No. PKL	Nama warung	Jenis dagangan
1a	Depot Purnama Sari (Sate Gule Kambing)	Sate-Gulai
1b	Warung Surabaya (Nasi Goreng)	Nasi Goreng
2a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
2b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
3a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
4a	Warung Pecel Lele	Pecel Lele
4b	Warung Lalapan	Lalapan
4c	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
4d	Warung Nasi-Mie Goreng-Tahu Tek	Nasi-Mie goreng
5a	Warung Soto Ayam Kampung	Soto Ayam
6a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
6b	Warung Martabak <i>Holland</i>	Martabak
7a	Warung <i>Seafood</i>	<i>Seafood</i>
8a	Warung Rawon Surabaya	Rawon
8b	Warung Wedang Ronde	Wedang Ronde
8c	Warung Martabak <i>Holland</i>	Martabak
8d	Warung Tahu Campur -Soto Ayam	Tahu Campur-Soto
9a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
10a	Warung Khas Jember	Masakan Jember

No. PKL	Nama warung	Jenis dagangan
11a	Warung Kue	Kue basah
12a	Warung Padang	Masakan Padang
13a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
14a	Warung Kopi	Warung kopi
15a	Warung Bonek (Gado-gado-Rawon)	Gado-gado-Rawon
16a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
17a	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang
18a	Warung Nasi-Mie Goreng	Nasi-Mie goreng
18b	Warung Taliwang (Ayam Bakar)	Ayam Taliwang

Sumber: Hasil pengamatan, 2014

Jenis makanan yang dijual adalah makanan kecil dan makanan utama khas berbagai daerah di Indonesia, namun mayoritas PKL menjual jenis makanan utama daerah NTB, yaitu Ayam Taliwang. Sebanyak 10 dari 27 tenda PKL menjual Ayam Taliwang, sedangkan sisanya menjual makanan khas berbagai daerah di Indonesia. PKL kuliner tidak mengelompok menurut jenis makanan yang dijual, makanan khas daerah NTB beberapa bergabung dengan makanan khas daerah Jawa Timur. Pola seperti ini menyulitkan konsumen dalam memilih warung yang diinginkannya.

Berdasarkan persepsi konsumen PKL kuliner, pengelompokan jenis dagangan dan ditambahkan PKL kuliner yang menjual minuman akan sangat membantu mereka dalam menentukan pilihan. Jenis pengelompokan yang dipilih mayoritas konsumen adalah pengelompokan makanan/ PKL kuliner berdasarkan daerah asalnya, yaitu kelompok makanan khas NTB dan kelompok makanan khas Nusantara lain, dengan masing-masing kelompok memiliki paling tidak satu warung PKL kuliner yang berjualan minuman. Minoritas konsumen berpendapat tidak perlu adanya pengelompokan PKL kuliner berdasarkan jenis dagangannya, asalkan tersedia warung PKL kuliner yang menjual minuman di tiap lokasi yang ditempati PKL kuliner makanan.



Keterangan:

- Batas wilayah studi
- Saluran air
- 3** Penomoran bangunan
- 3a** Penomoran PKL (lampiran)
- PKL Kuliner khas nusantara
- PKL Kuliner khas NTB
- PKL Kuliner minuman

- 1 = Mall Mataram
- 2 = Bank BTN
- 3 = Hotel Mataram
- 4 = Ruko (Prodia, Agen Perumahan, Alfamart)
- 5 = Bank swasta
- 6 = Supermarket Ruby
- 7 = SMAK Kesuma
- 8 = Klinik Risa
- 9 = Ruko (Western Union, Bank Danamon)
- 10 = Rumah
- 11 = Ruko (Pegadaian, Apotek, Dealer motor)
- 12 = Rumah
- 13 = Pura
- 14 = Departement Store Apollo
- 15 = Ruko (Bank Mega, Hotel Ratih, BNI)
- 16 = Bank Muamalat
- 17 = Bank BCA
- 18 = Optik Sahabat
- 19 = Bank CNB
- 20 = Ruko (Adira finance, RM Padang, spare part motor, Toko Soekma)

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 21 = Istora music and sport 22 = Bank Sinar Mas 23 = Bank Pundi 24 = Toko elektronik 25 = Toko Busana 26 = Toko Bangunan 27 = Toko Seragam Ichsan 28 = Toko Sari Busana 29 = Toko Jembatan baru 30 = Toko Kue Dewata 31 = Toko Sari Sandang | <ul style="list-style-type: none"> 32 = Toko Pasific 33 = Optik Sinar Mas 34 = Toko Fajar Baru 35 = Toko Emas 36 = Toko Emas dan Toko Busana 37 = Hotel Mataram Plaza 38 = Showroom mobil 39 = Dealer Krida Honda 40 = Toko Elektronik Sumber Mas 41 = Bengkel 42 = Fuji Film | <ul style="list-style-type: none"> 43 = Tanah kosong 44 = Ruko (Optik JM, UD Sumber Electric, Travel Citra Nusa, Toko Olahraga) 45 = Dealer motor 46 = Bangunan kosong 47 = Pegadaian 48 = Krisbow 49 = Toko olahraga 50 = CIMB Niaga 51 = Bank Mandiri |
| <ul style="list-style-type: none"> 52 = RM Dapoer Lombok 53 = Bangunan kosong 54 = UD Sari Sandang 55 = UD Mitra Abadi 56 = Cetak Foto Fuji Film 57 = Alfamart 58 = Modes Yogya 59 = Optik Internasional 60 = Travel Almira 61 = RM Jakarta 62 = Bank Bukopin | <ul style="list-style-type: none"> 63 = Ruko (Bangunan kosong, Samsung service center, Nobu Bank, Panasonic service center, Danamon, BTPN Mitra Usaha, SAF Finance, Handphone dealer, Bank BNI) 64 = Pura 65 = Kantor Camat Cakranegara 66 = MPM Motor 67 = Bank BRI 68 = Intersport 69 = Bangunan kosong | <ul style="list-style-type: none"> 70 = Multidata printing 71 = SMPK Kesuma 72 = Indomaret 73 = Toko Hollywood 74 = Toko Elektronik 75 = Service Elektronik 76 = Travel 77 = Pura 78 = Ruko (Travel, Toko Manunggal Jaya, Bank NTB Syariah, RM D-Bakoel Nasi) |
| <ul style="list-style-type: none"> 79 = Tanah kosong 80 = Toko Sepatu Sukses 81 = Ruko (Hotel Zaitun, bangunan kosong, IM3 center) 82 = Tanah kosong 83 = Ruko (Alfamart, Praktek Dokter+Kimia Farma) 84 = Ruko (GraPARI, Smartfren center) 85 = Ruko (Dealer handphone, Pizza Hut) 86 = London Beauty Center 87 = Praktek dokter bersama | | |

Gambar 4. 35 Pemetaan jenis dagangan PKL kuliner
Sumber: Hasil pengamatan 2014

4.6 Analisis dan kriteria perancangan koridor Jalan Pejanggik sebagai *walkable culinary corridor*

Berikut akan disajikan tabel yang berisikan aspek dan sub aspek, kemudian kriteria umum yang bersumber dari sintesa kajian pustaka, lalu perbandingannya dengan kondisi eksisting yang tersaji dalam kolom analisis, untuk kemudian akan dirumuskan menjadi sebuah kriteria khusus/ kriteria perancangan koridor Jalan Pejanggik sebagai *walkable culinary corridor*..

Tabel 4. 5 Kriteria perancangan koridor Jalan Pejanggik sebagai *walkable culinary corridor*

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub aspek	Kriteria Umum	Kondisi eksisting	Analisis	Kriteria perancangan
1	Tata guna lahan	Penggunaan lahan dan jenis dagangan retail	Penggunaan lahan dan jenis dagangan retail sebaiknya bervariasi	Penggunaan lahan di koridor Jalan Pejanggik didominasi oleh perdagangan dan jasa, namun juga terdiri dari peribadatan, permukiman, pendidikan dan kesehatan. Jenis dagangan retail yang dijual bervariasi mulai dari kebutuhan sandang, pangan, olahraga, kebutuhan pendidikan, dan kebutuhan rumah tangga	Kondisi eksisting menunjukkan bahwa penggunaan lahan di koridor Jalan Pejanggik sudah sesuai dengan kriteria <i>walkable culinary corridor</i>	Penggunaan lahan yang bervariasi (campuran) sebaiknya dipertahankan
		Kegiatan yang berlangsung	Kegiatan yang berlangsung di koridor sebaiknya sepanjang hari hingga malam hari	Kegiatan yang berlangsung berjalan sejak pagi hingga malam hari, di mana pada pagi hari dilakukan oleh sektor formal, dan sebagian sektor formal yang	Kegiatan di koridor Jalan Pejanggik berlangsung sepanjang hari, dengan pergantian aktivitas antara sektor formal dengan informal.	Kegiatan yang berlangsung sepanjang hari di koridor Jalan Pejanggik sebaiknya dipertahankan.

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub aspek	Kriteria Umum	Kondisi eksisting	Analisis	Kriteria perancangan
				beraktivitas hanya sampai siang/ sore akan digantikan oleh kegiatan sektor informal yaitu PKL kuliner	Hal ini membuat koridor terasa terus hidup	
		Lokasi PKL kuliner	Lokasi PKL kuliner harus berdampingan dengan bangunan, jalur pejalan kaki, dan jalan.	PKL kuliner mengambil tempat berjualan berdampingan dengan bangunan (yang pada umumnya sudah tidak beraktivitas) dan jalan, namun menempati jalur pejalan kaki.	Lokasi PKL kuliner belum sesuai dengan kriteria <i>walkable culinary corridor</i> , karena menempati jalur pejalan kaki, bukan menempati area sendiri yang bersebelahan dengan jalur pejalan kaki.	Diperlukan area atau zonasi sendiri bagi PKL kuliner, yang berdampingan dengan bangunan, jalur pejalan kaki, dan jalan.
2	Keterhubungan	Keterhubungan jalur pejalan kaki	Jalur pejalan kaki antar blok harus terhubung tanpa adanya halangan.	Keterhubungan jalur pejalan kaki masih terganggu karena tidak meratanya keberadaan jalur pejalan kaki, dan terhalangnya aktivitas berjalan oleh adanya parkir kendaraan bermotor, PKL kuliner di malam hari, dan keberadaan <i>signage</i> .	Tidak adanya pembagian ruang yang jelas antara jalur pejalan kaki, parkir, dan PKL kuliner menyebabkan keterhubungan jalur pejalan kaki.	Jalur pejalan kaki harus berada di sepanjang koridor dan mempunyai area sendiri tanpa terganggu oleh parkir kendaraan dan PKL kuliner
		Ukuran ruang aktivitas PKL	Harus ada standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL kuliner.	Belum ada standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL. Banyak PKL mengambil ruang di luar tenda untuk kegiatan memasak dan mencuci peralatan dapur	Ukuran ruang aktivitas PKL yang tidak memiliki standarisasi menyebabkan ketidakteraturan dan dapat mengganggu keterhubungan jalur pejalan kaki dan pengguna ruang lainnya	Harus ada standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL kuliner agar dapat tetap melakukan kegiatan berjualan namun tetap memperhatikan kepentingan pengguna ruang lainnya

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub aspek	Kriteria Umum	Kondisi eksisting	Analisis	Kriteria perancangan
		Sarana penyeberangan jalan	Harus tercapai kemudahan dalam melintasi dan menyeberang jalan.	Pejalan kaki merasa kesulitan menyeberang jalan melalui <i>zebra cross</i> khususnya di sore hingga malam hari di saat lalu lintas lebih padat.	Pejalan kaki belum bisa terfasilitasi secara maksimal dalam menyeberang jalan dengan hanya menggunakan <i>zebra cross</i>	Diperlukan adanya sarana penyeberangan yang lebih aman dibanding <i>zebra cross</i>
		Fasilitas parkir	Harus ada fasilitas parkir yang terhubung langsung dengan ruang aktivitas PKL dengan model paralel tanpa taman parkir, dan tidak menutup jalan untuk lalu lintas	Sistem parkir pada koridor Jalan Pejanggik ditujukan untuk parkir <i>off street</i> . Pada malam hari parkir kendaraan berupa parkir paralel <i>on street</i> dan terhubung dengan baik dengan PKL kuliner.	Parkir <i>on street</i> menyalahi aturan yang berlaku, namun dalam usaha mendukung konsep <i>walkable culinary corridor</i> , parkir paralel <i>on street</i> diperlukan karena memudahkan konsumen	Dalam upaya mendukung <i>walkable culinary corridor</i> , parkir paralel <i>on street</i> sebaiknya diterapkan pada koridor Jalan Pejanggik
		Keterhubungan dengan moda transportasi	Harus terhubung dengan moda transportasi	Moda transportasi di koridor Jalan Pejanggik berupa bemo, taksi, dan ojek, dan tidak sulit untuk ditemui. Namun tidak terdapat tempat untuk menurunkan dan menaikkan penumpang bagi bemo, dan tidak terdapat tempat menunggu penumpang yang terpisah dari jalan raya.	Kondisi eksisting akan mengganggu pergerakan lalu lintas dan dapat membahayakan penumpang	Diperlukan halte bagi bemo moda transportasi komuter (rute), dan tempat menunggu penumpang bagi taksi yang terpisah dari jalan raya
		<i>Linkage</i> visual	Harus tercipta <i>linkage</i> dalam koridor berupa <i>linkage</i> visual melalui elemen vegetasi, pencahayaan, tekstur, pola, dan warna	<i>Linkage</i> visual pada koridor Jalan Pejanggik tercipta dari deretan bangunan sepanjang jalan yang didominasi bangunan berlantai dua, serta dari vegetasi peneduh. Sedangkan <i>linkage</i> visual belum tercipta karena tidak meratanya	<i>Linkage</i> visual kurang dapat diciptakan oleh jalur pejalan kaki karena kondisinya yang terputus-putus di sepanjang koridor	Seharusnya jalur pejalan kaki terhubung dengan baik demi menciptakan <i>linkage</i> visual yang baik.

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub aspek	Kriteria Umum	Kondisi eksisting	Analisis	Kriteria perancangan
				keberadaan jalur pejalan kaki di sepanjang koridor		
3	Keindahan	Desain bangunan	Desain bangunan baru sebaiknya mengikuti gaya arsitektur terkini, dengan tetap mempertahankan bangunan lama berarsitektur lokal	Gaya arsitektur pada koridor Jalan Pejanggik terdiri dari gaya modern dan gaya tradisional. Gaya modern diterapkan pada deretan ruko dan bangunan baru lainnya, sedangkan gaya tradisional Hindu-Bali Nampak dari bangunan peribadatan.	Gaya arsitektur di koridor Jalan Pejanggik sudah memenuhi kriteria <i>walkable culinary corridor</i> yaitu menyeimbangkan antara gaya arsitektur modern pada bangunan baru, dan gaya arsitektur tradisional Hindu-Bali pada bangunan peribadatan	Sebaiknya gaya arsitektur pada bangunan-bangunan di koridor Jalan Pejanggik dipertahankan
		Perkerasan jalur pejalan kaki	Paving atau perkerasan jalan harus terlihat menarik dilihat dari pola, warna, dan tekstur	Untuk pola, warna, dan tekstur, <i>paving stone</i> yang ada terlihat kurang menarik karena tidak berpola, hanya memiliki satu warna, dan bertekstur monoton	Perkerasan jalur pejalan kaki belum mampu mendukung konsep <i>walkable culinary corridor</i> yang juga mengusung unsur keindahan	Diperlukan penataan perkerasan jalur pejalan kaki melalui pola, warna dan tekstur yang menarik.
		Standarisasi desain tenda PKL kuliner	Adanya standarisasi desain tenda PKL kuliner	Tenda PKL kuliner tidak memiliki warna dan ukuran yang seragam, serta masih kurang nyaman karena tidak dapat melindungi konsumen dari hujan karena tenda sisi yang berukuran pendek	Tidak adanya standarisasi ukuran, bentuk dan warna tenda membuat konsep <i>walkable culinary corridor</i> belum dapat terwujud	Diperlukan adanya standarisasi bentuk, ukuran, dan warna tenda PKL kuliner yang dapat memberi kesan rapid an nyaman bagi konsumen.
4	Keamanan	Elemen pemisah	Jalur pejalan kaki harus terpisah dari jalan	Elemen pemisah yang ada berupa perbedaan ketinggian atau <i>levelling</i> , taman kecil tanpa pagar, dan taman kecil berpagar. Tidak	Tidak adanya elemen pemisah di keseluruhan koridor membuat pengguna ruang khususnya pejalan kaki merasa tidak aman	Diperlukan adanya elemen pemisah antara jalur pejalan kaki dengan jallur kendaraan di sepanjang koridor Jalan Pejanggik

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub aspek	Kriteria Umum	Kondisi eksisting	Analisis	Kriteria perancangan
				keseluruhan koridor memiliki elemen pemisah.		
		Lampu penerangan pejalan kaki dan parkir	Harus tersedia lampu penerangan berskala pejalan kaki dan lampu untuk parkir	Lampu penerangan yang ada hanya ditujukan bagi lalu lintas, dan masih bergantung pada pencahayaan dari PKL kuliner dan elemen <i>signage</i> .	Tidak adanya lampu penerangan bagi pejalan kaki dan parkir kendaraan membuat kepentingan sebagian pengguna ruang terabaikan	Diperlukan adanya lampu penerangan bagi pejalan kaki dan parkir kendaraan
		<i>Traffic calming</i>	Bentrok antara pejalan kaki dan kendaraan harus diminimalisir dengan " <i>traffic calming</i> "	Tidak ada <i>traffic calming</i> di sepanjang koridor	Tidak adanya <i>traffic calming</i> menyebabkan kurang optimalnya konsep <i>walkable culinary corridor</i>	Diperlukan adanya <i>traffic calming</i> agar memberi rasa aman bagi penyeberang jalan
5	Kenyamanan	Skala manusia jalur pejalan kaki	Jalur pejalan kaki berskala manusia dan dapat memberi kesan intim dan menyatu dengan bangunan	Kesan ruang yang dirasa bermacam-macam. Hal ini disebabkan ruang depan bangunan atau <i>setback</i> dan tinggi bangunan yang bervariasi.	Lebar ruang depan dan tinggi bangunan yang bervariasi, menyebabkan perlunya standar maksimal lebar jalur pejalan kaki untuk mendapatkan kesan intim	Diperlukan jalur pejalan kaki dengan lebar maksimal 9 meter.
		Jalur pejalan kaki bagi semua kebutuhan	Jalur pejalan kaki yang ditujukan untuk segala usia dan kebutuhan (kaum difabel)	Jalur pejalan kaki yang ada tidak memiliki fasilitas bagi kaum difabel	Jalur pejalan kaki belum mampu memfasilitasi kebutuhan semua pengguna ruang	Diperlukan adanya fasilitas difabel berupa jalur khusus tuna netra dan <i>ramp</i> bagi pengguna kursi roda
		Kelengkapan <i>street furniture</i> yang berciri lokal	Jalur pejalan kaki dilengkapi <i>street furniture</i> (bangku, tempat sampah,	Hanya terdapat bak tanaman yang juga kurang berfungsi karena tanamannya tidak terawat dan letaknya yang tidak teratur	Kelengkapan <i>street furniture</i> masih kurang dalam memfasilitasi pengguna jalur pejalan kaki, serta kurang bisa	Diperlukan <i>street furniture</i> berupa bangku, tempat sampah, penerangan dan paving yang berciri lokal

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub aspek	Kriteria Umum	Kondisi eksisting	Analisis	Kriteria perancangan
			penerangan, paving) yang berciri lokal		menunjukkan ciri kelokalan budaya daerah	
		Material jalur pejalan kaki	Material jalur pejalan kaki harus rata dan menyerap air	Material jalur pejalan kaki berupa paving <i>stone</i> yang mampu menyerap air namun memiliki banyak celah pada sisi-sisi antar sambungannya	Material yang ada belum mampu mendukung <i>walkable culinary corridor</i> karena jenis material yang kurang mendukung kaum difabel	Diperlukan material jalur pejalan kaki yang rata tanpa celah sambungan dan mampu menyerap air dengan baik
		Elemen peneduh	Tersedianya peneduh baik berupa vegetasi ataupun <i>arcade</i>	Terdapat elemen peneduh berupa <i>arcade</i> pada satu blok, dan vegetasi peneduh pada beberapa blok yang letaknya tidak teratur dan jarang	Kurang maksimalnya penataan vegetasi peneduh pada koridor Jalan Pejanggik karena hanya terdapat pada beberapa blok, serta jarak tanam yang tidak beraturan dan jarang	Diperlukan penanaman dan penataan vegetasi peneduh yang letaknya teratur di sepanjang koridor Jalan Pejanggik
		Ruang istirahat	Harus tersedia ruang istirahat untuk publik	Hanya terdapat bangku-bangku milik petugas parkir yang digunakan untuk beristirahat	Pada kondisi eksisting belum ada ruang istirahat untuk publik yang dapat dimanfaatkan pengguna ruang	Seharusnya disediakan ruang yang terdiri dari bangku-bangku sebagai fasilitas istirahat khususnya bagi pejalan kaki
		Prasarana PKL kuliner	PKL kuliner harus memiliki prasarana sampah, sanitasi, dan air bersih	Prasarana PKL kuliner yang ada hanyalah tempat sampah dan air bersih. Sanitasi hanya dibuang begitu saja ke sakuran air terdekat. Air bersih sudah ada namun untuk pencucian tangan dan peralatan makan masih menggunakan air dalam wadah, dan hal ini cukup mengganggu konsumen	Prasarana PKL kuliner masih belum dapat melayani konsumen dengan baik terutama untuk masalah sanitasi dan air bersih	Perlunya sarana air bersih berupa air yang mengalir menggunakan keran, dan sistem sanitasi yang tidak mengganggu lingkungan

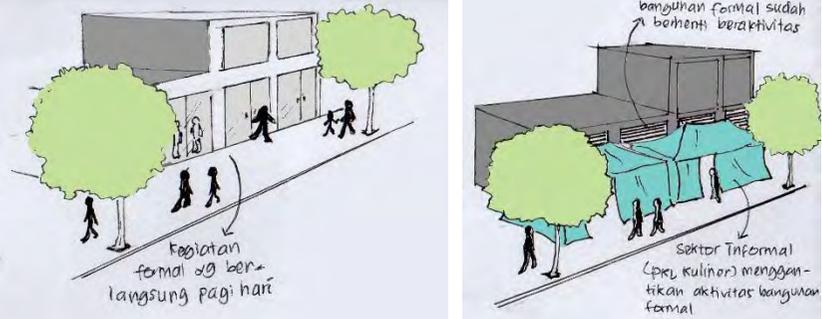
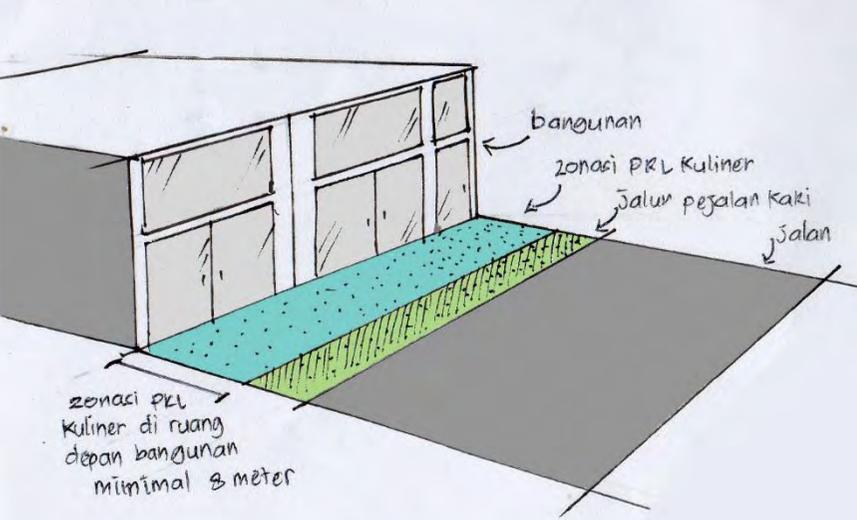
No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub aspek	Kriteria Umum	Kondisi eksisting	Analisis	Kriteria perancangan
6	Kejelasan	<i>Signage</i> sebagai pendukung identitas koridor	Harus ada elemen <i>signage</i> sebagai media informasi bagi pengguna ruang	Elemen <i>signage</i> publik yang ada sudah dapat memberikan informasi yang jelas bagi pengguna ruang, tetapi tidak ada <i>signage</i> yang memberi informasi mengenai potensi PKL kuliner yang dimiliki koridor	<i>Signage</i> belum sepenuhnya mendukung potensi PKL kuliner pada koridor Jalan Pejanggik.	Diperlukan <i>signage</i> yang dapat mendukung eksistensi koridor sebagai sebuah koridor kuliner
		Pengelompokan PKL kuliner	Adanya pengelompokan PKL berdasarkan jenis dagangan	Tidak terdapat pengelompokan PKL kuliner. Sebagian responden konsumen merasa perlu adanya pengelompokan jenis dagangan	Tidak adanya pengelompokan PKL kuliner menyebabkan konsumen sulit menentukan pilihan	Diperlukan adanya pengelompokan jenis dagangan PKL kuliner

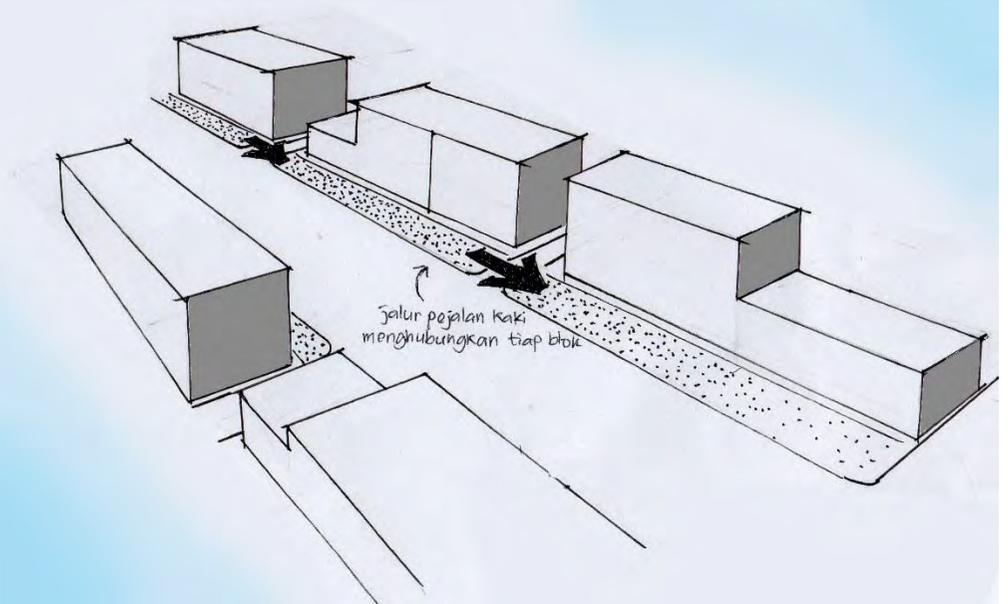
4.7 Konsep perancangan koridor Jalan Pejanggik sebagai *walkable culinary corridor*

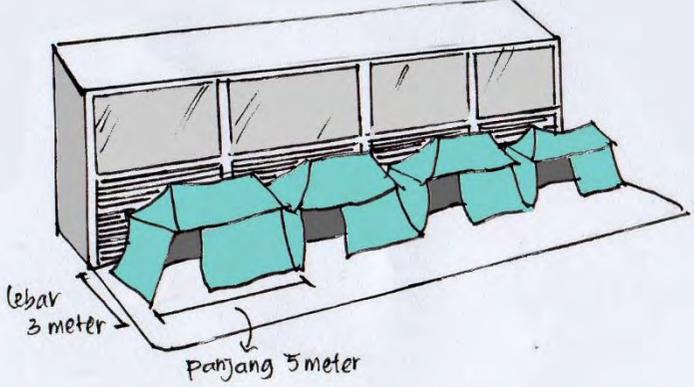
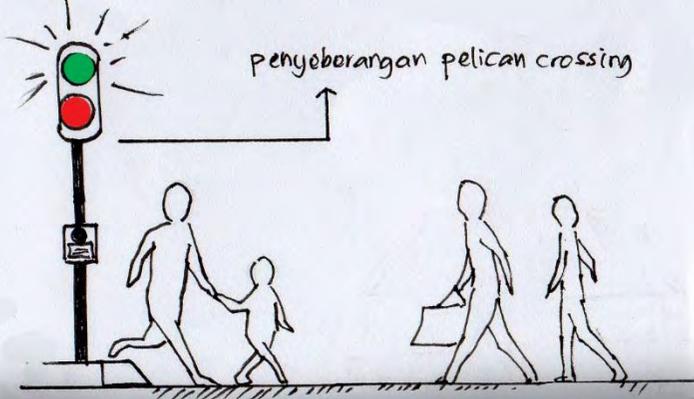
Kriteria perancangan yang didapatkan dari sub bab sebelumnya, akan digunakan untuk merumuskan konsep perancangan.

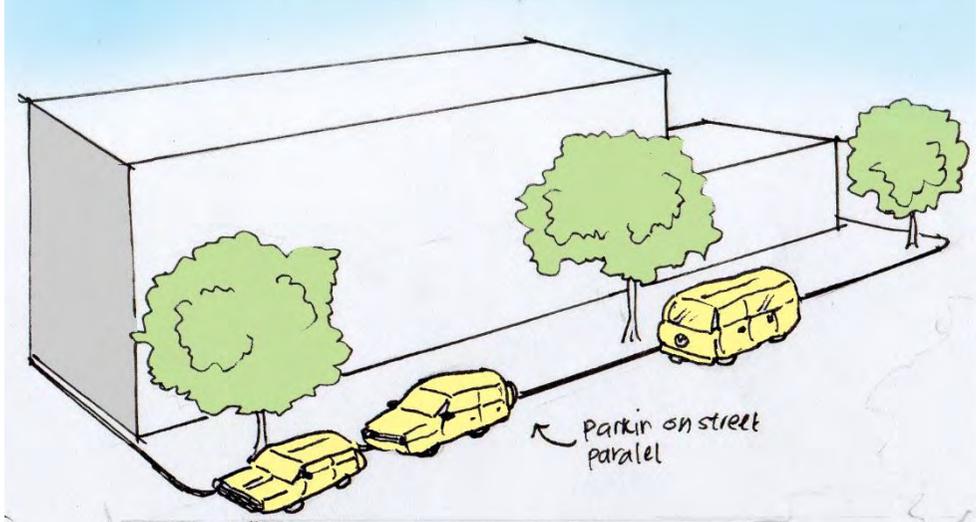
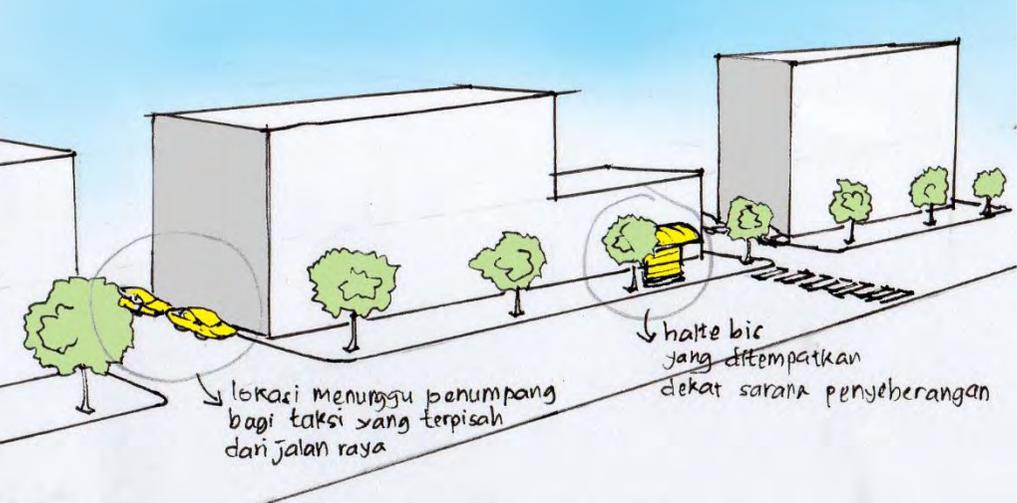
Tabel 4. 6 Konsep perancangan

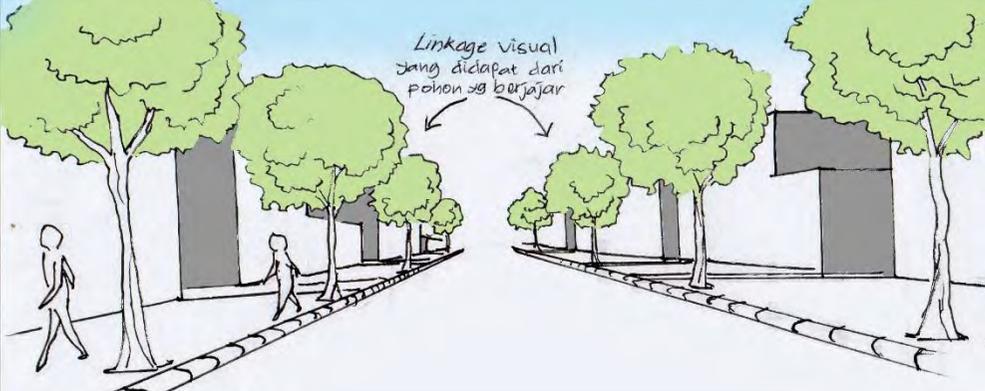
No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
1	Tata guna lahan	Penggunaan lahan dan jenis dagangan retail	Penggunaan lahan yang bervariasi (campuran) sebaiknya dipertahankan	

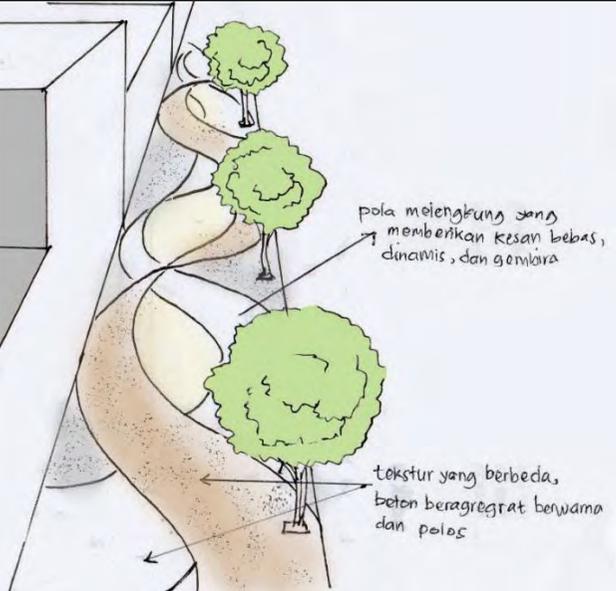
No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Kegiatan yang berlangsung	Kegiatan yang berlangsung sepanjang hari di koridor Jalan Pejanggik sebaiknya dipertahankan.	
		Lokasi PKL kuliner	Diperlukan area atau zonasi sendiri bagi PKL kuliner, yang berdampingan dengan bangunan, jalur pejalan kaki, dan jalan.	

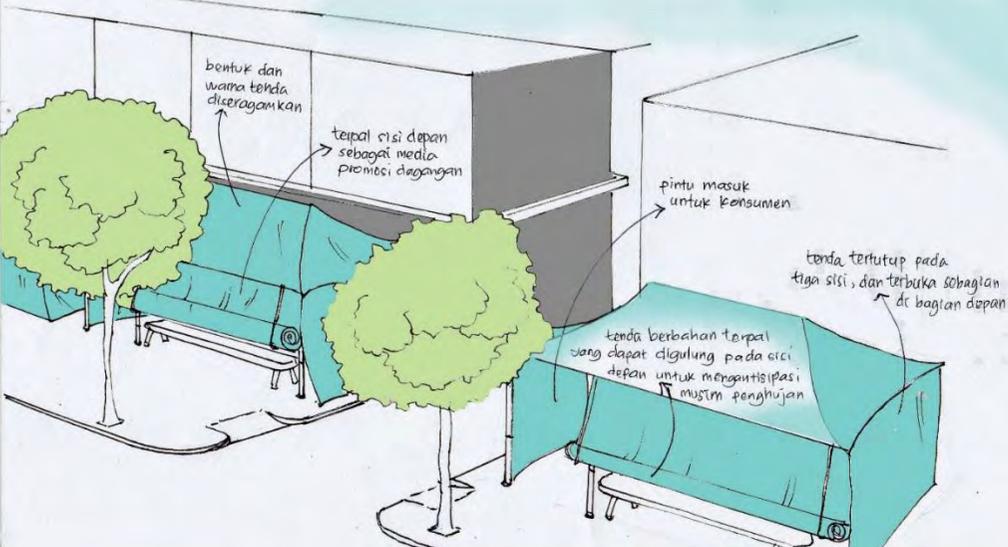
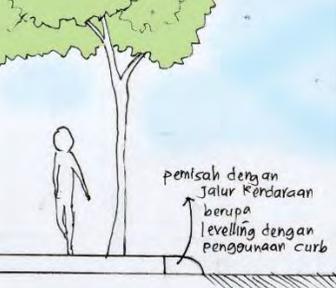
No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
2	Keterhubungan	Keterhubungan jalur pejalan kaki	Jalur pejalan kaki harus berada di sepanjang koridor	

No	Aspek walkable culinary corridor	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Ukuran ruang aktivitas PKL	Harus ada standarisasi ukuran ruang aktivitas PKL kuliner agar dapat tetap melakukan kegiatan berjualan namun tetap memperhatikan kepentingan pengguna ruang lainnya	 <p>Lebar 3 meter Panjang 5 meter</p>
		Sarana penyeberangan jalan	Diperlukan adanya sarana penyeberangan yang lebih aman dibanding zebra cross	 <p>penyeberangan pelican crossing</p>

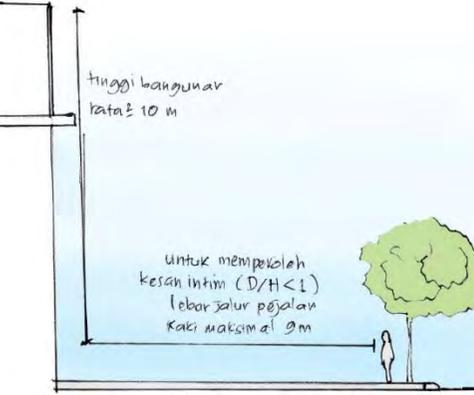
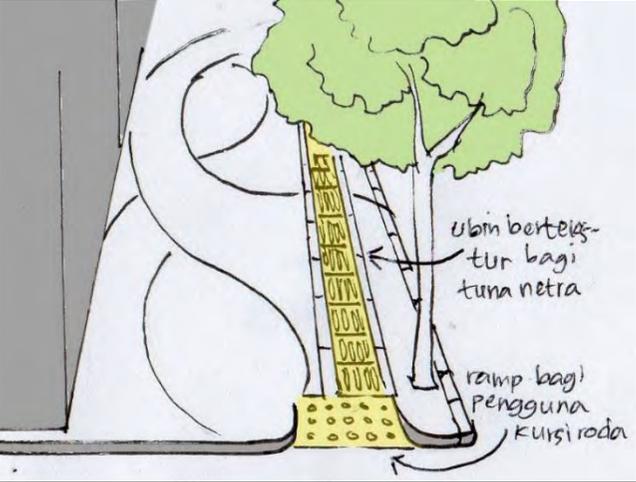
No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Fasilitas parkir	Dalam upaya mendukung <i>walkable culinary corridor</i> , parkir paralel <i>on street</i> sebaiknya diterapkan pada koridor Jalan Pejanggik	
		Keterhubungan dengan moda transportasi	Diperlukan halte bagi bemo moda transportasi komuter (rute), dan tempat menunggu penumpang bagi taksi yang terpisah dari jalan raya	

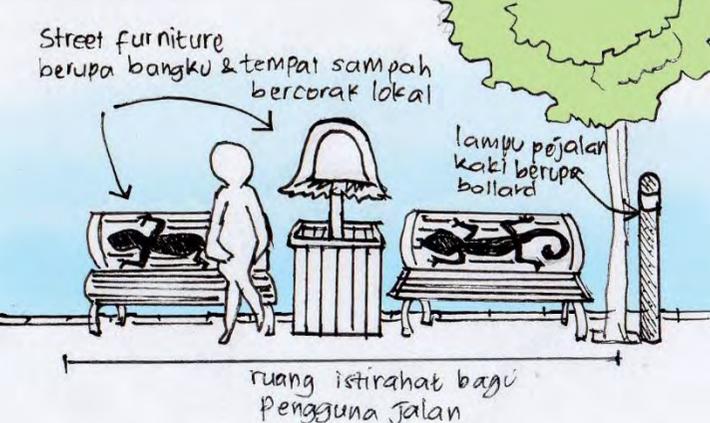
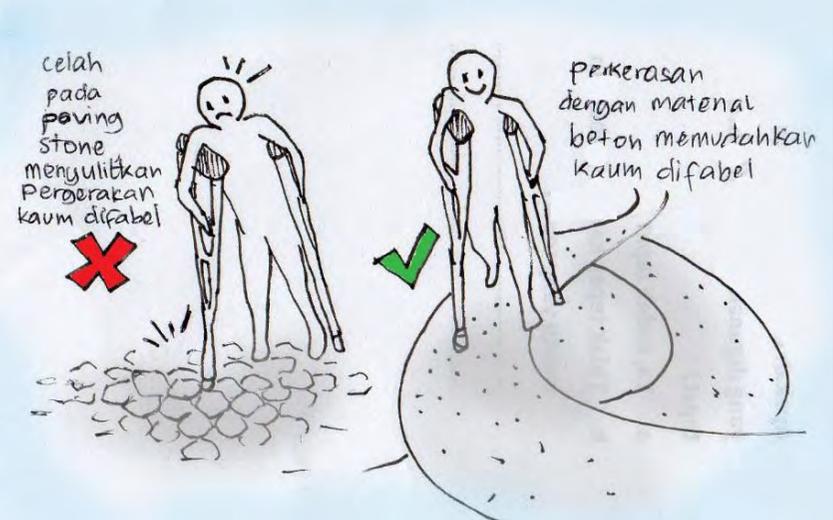
No	Aspek walkable culinary corridor	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Linkage visual	Seharusnya linkage visual dapat tercipta melalui penataan vegetasi yang baik.	
3	Keindahan	Desain bangunan	Sebaiknya gaya arsitektur pada bangunan-bangunan di koridor Jalan Pejanggik dipertahankan (modern dan tradisional berdampingan)	 <p data-bbox="1048 916 1263 979">bangunan dengan desain modern mengikuti perkembangan zaman</p> <p data-bbox="1464 916 1626 979">bangunan dengan arsitektur tradisional dipertahankan</p>

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Perkerasan jalur pejalan kaki	Diperlukan penataan perkerasan jalur pejalan kaki melalui pola, warna dan tekstur yang menarik.	 <p>pola melengkung yang memberikan kesan bebas, dinamis, dan gemilang</p> <p>tekstur yang berbeda, beton beragregat berwarna dan polos</p>

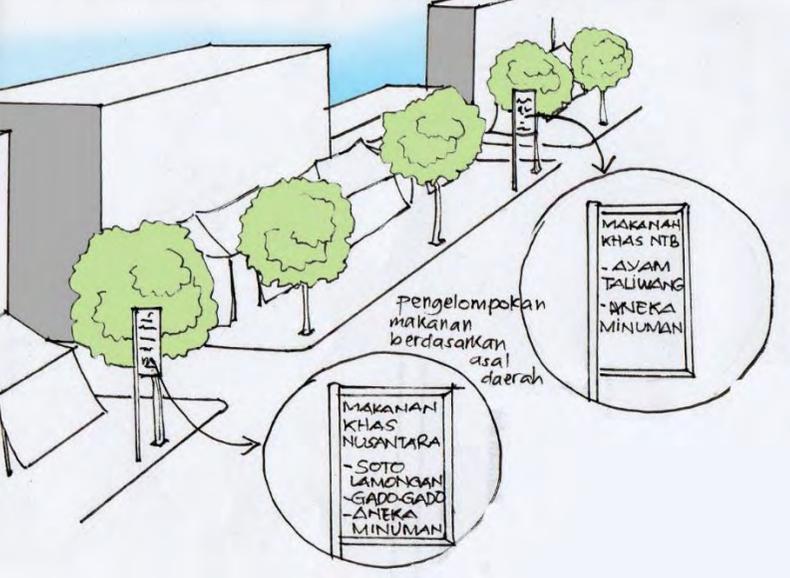
No	Aspek walkable culinary corridor	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Standarisasi desain tenda PKL kuliner	Diperlukan adanya standarisasi bentuk, ukuran, dan warna tenda PKL kuliner yang dapat memberi kesan rapi dan nyaman bagi konsumen.	
4	Keamanan	Elemen pemisah	Diperlukan adanya elemen pemisah antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan di sepanjang koridor Jalan Pejanggik	

No	Aspek walkable culinary corridor	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Traffic calming	Diperlukan adanya traffic calming agar memberi rasa aman bagi penyeberang jalan	<p>traffic calming berupa chicanes dilengkapi pelican crossing (jalur lambat) yg sekaligus berfungsi sbg parkir paralel on street</p> <p>zona pikul kuliner dgn lebar 3 m</p> <p>ukuran lebar (6m)</p> <p>ukuran lebar aspi ruang depan bangunan (8m)</p> <p>chicanes berukuran lebar 3 m</p> <p>lebar jalan (5m) setelah dikurangi untuk penggunaan chicanes</p> <p>lebar jalan (8m) sebelum dikurangi penggunaan chicanes</p> <p>chicanes dengan lebar 3m</p> <p>jalur pejalan kaki minimal 2 m</p>
		Lampu penerangan pejalan kaki dan parkir	Diperlukan adanya lampu penerangan bagi pejalan kaki dan parkir kendaraan	<p>lampu penerangan pejalan kaki berupa bollard</p> <p>lampu penerangan bagi parkir onstreet sekaligus bagi jalan raya</p>

No	Aspek walkable culinary corridor	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
5	Kenyamanan	Skala manusia jalur pejalan kaki	Diperlukan jalur pejalan kaki dengan lebar maksimal 9 meter.	
		Jalur pejalan kaki bagi semua kebutuhan	Diperlukan adanya fasilitas difabel berupa jalur khusus tuna netra dan ramp bagi pengguna kursi roda	

No	Aspek walkable culinary corridor	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Kelengkapan street furniture yang berciri lokal	Diperlukan street furniture berupa bangku, tempat sampah, penerangan dan paving yang berciri lokal	 <p>Street furniture berupa bangku & tempat sampah bercorak lokal</p> <p>lampu pejalan kaki berupa bollard</p> <p>ruang istirahat bagi pengguna jalan</p>
		Material jalur pejalan kaki	Diperlukan material jalur pejalan kaki yang rata tanpa celah sambungan dan mampu menyerap air dengan baik	 <p>celah pada paving stone mengakibatkan Pergerakan kaum difabel</p> <p>Pemkerasan dengan material beton memudahkan kaum difabel</p>

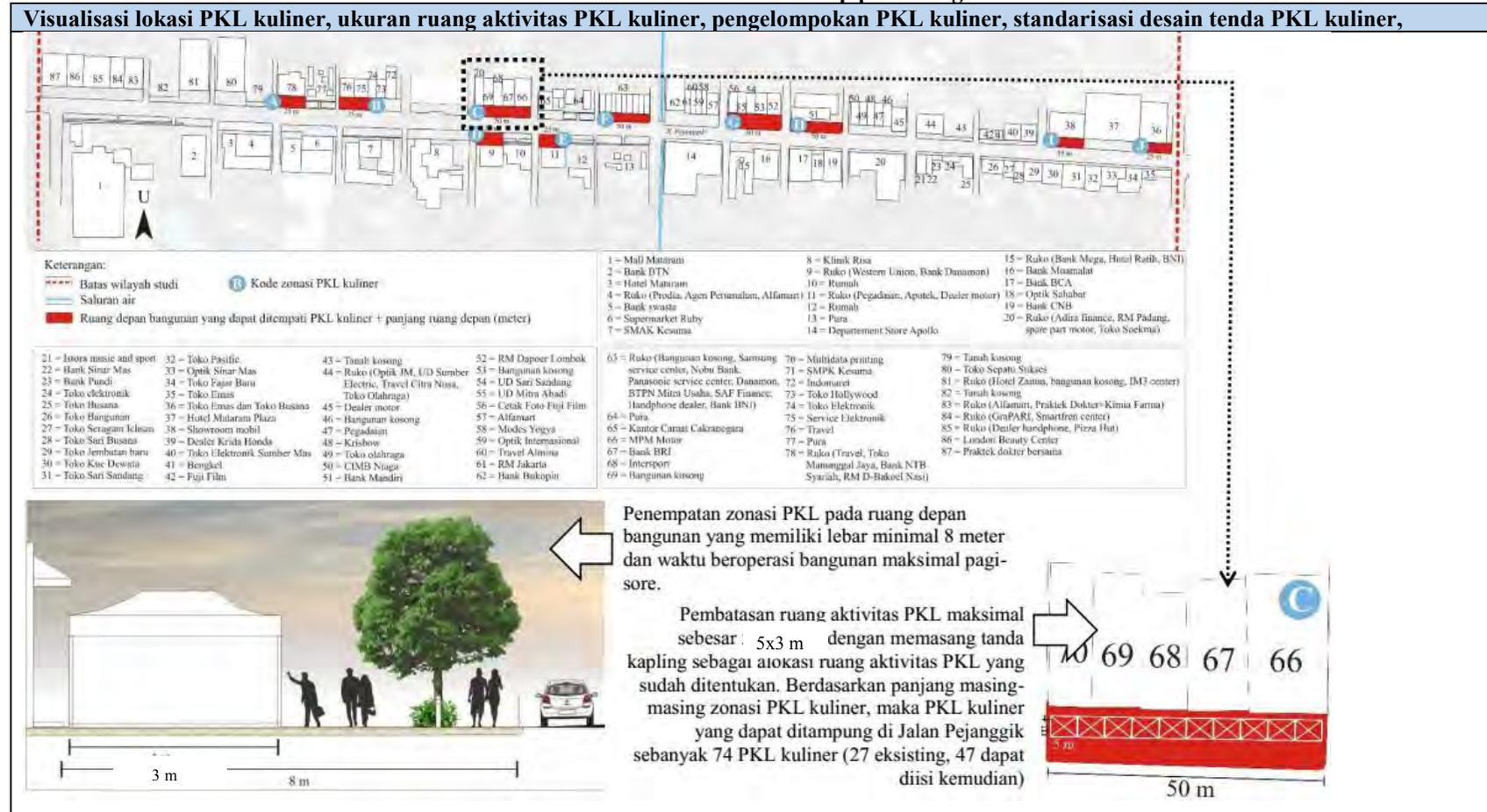
No	Aspek walkable culinary corridor	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
		Ruang istirahat	Seharusnya disediakan ruang yang terdiri dari bangku-bangku sebagai fasilitas istirahat khususnya bagi pejalan kaki	
		Prasarana PKL kuliner	Perlunya prasarana air bersih berupa air yang mengalir menggunakan keran, dan sistem sanitasi yang tidak mengganggu lingkungan	

No	Aspek <i>walkable culinary corridor</i>	Sub Aspek	Kriteria perancangan	Konsep perancangan
6	Kejelasan	Pengelompokan PKL kuliner	Diperlukan adanya pengelompokan jenis dagangan PKL kuliner	
		<i>Signage</i> sebagai pendukung identitas koridor	Diperlukan <i>signage</i> yang dapat mendukung eksistensi koridor sebagai sebuah koridor kuliner	

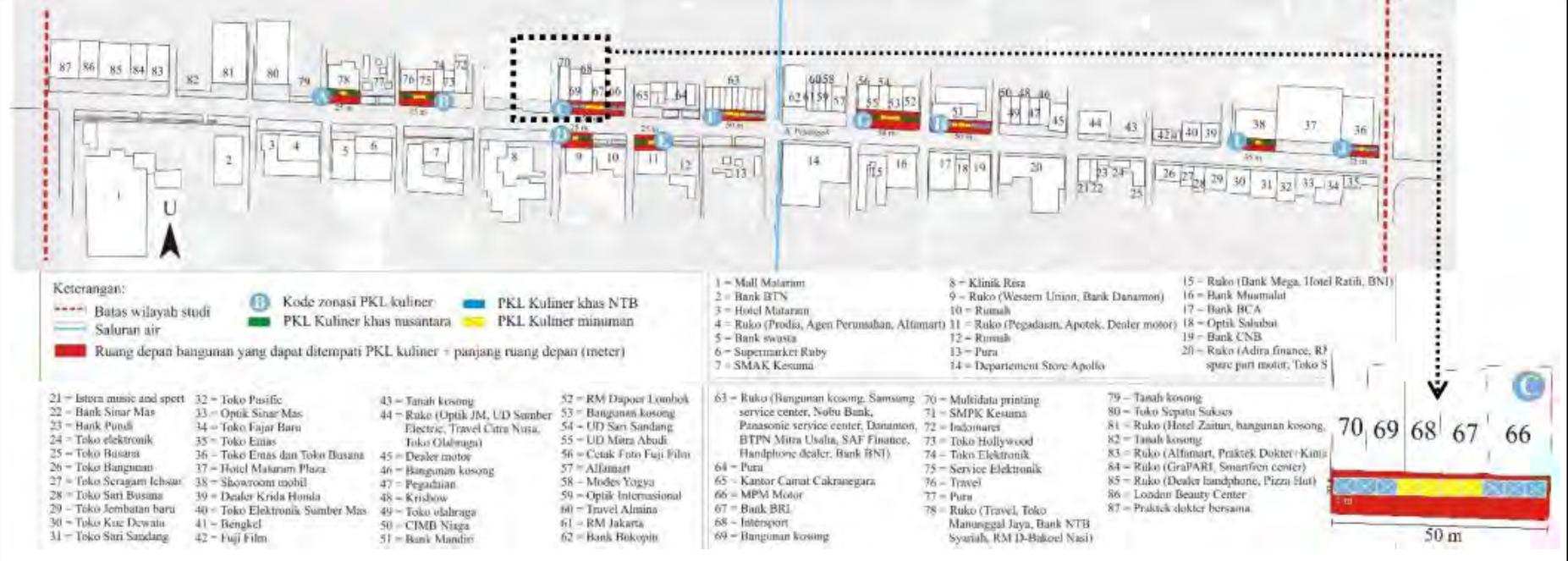
4.8 Visualisasi konsep perancangan

Konsep perancangan yang didapatkan dari sub bab sebelumnya, selanjutnya akan divisualisasikan agar memudahkan perwujudan konsep desain di lapangan. Visualisasi konsep perancangan akan menggambarkan tiap sub aspek pada sub bab sebelumnya (Tabel 4.6)

Tabel 4. 7 Visualisasi konsep perancangan



Visualisasi lokasi PKL kuliner, ukuran ruang aktivitas PKL kuliner, pengelompokan PKL kuliner, standarisasi desain tenda PKL kuliner (...lanjutan)



Visualisasi sub aspek lokasi PKL kuliner, ukuran ruang aktivitas PKL kuliner, pengelompokan PKL kuliner, standarisasi desain tenda PKL kuliner (...lanjutan)

Ukuran ruang aktivitas yang dibatasi dengan ukuran 5x3 meter untuk tiap PKL kuliner

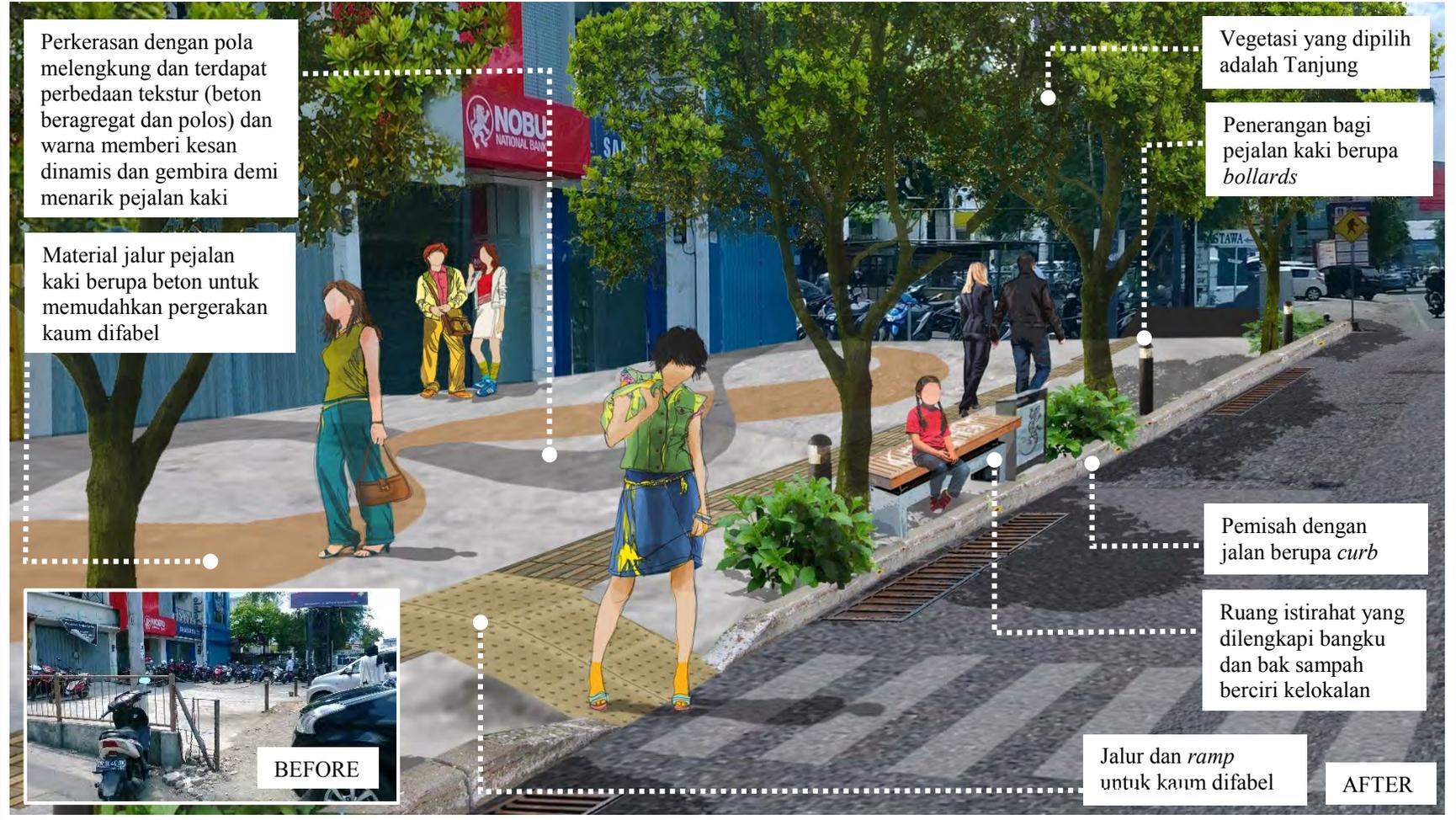


Desain tenda PKL yang seragam dari warna dan bentuknya

Contoh kombinasi pengelompokan PKL kuliner khas Nusantara dengan PKL kuliner minuman di dalamnya (Lalapan+Wedang Ronde+Tahu Tek)

AFTER

Visualisasi sub aspek perkerasan jalur pejalan kaki, penerangan, elemen pemisah, vegetasi, ruang istirahat, jalur khusus kaum difabel



Visualisasi sub aspek pembuatan jalur lambat dan parkir *on street*, penerangan jalan dan parkir, sarana penyeberangan jalan, vegetasi pengarah sebagai *linkage visual*



Visualisasi sub aspek penanda koridor kuliner berupa gerbang masuk

Gerbang masuk sebagai penanda eksistensi koridor kuliner dengan corak kelokalan pada elemen permukaan



Visualisasi sub aspek perkerasan jalur pejalan kaki



BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan pengamatan dan persepsi responden sebagai opini kedua, didapatkan karakteristik koridor Jalan Pejanggik berdasarkan kriteria *walkable culinary corridor*. Dari keenam aspek yang diamati, terdapat elemen-elemen dan penggunaan ruang yang belum memenuhi kriteria *walkable culinary corridor*, antara lain:
 - Keterhubungan koridor belum terpenuhi karena jalur pejalan kaki yang masih terganggu oleh keberadaan PKL kuliner dan parkir kendaraan, tidak adanya sarana penyeberangan yang memudahkan pejalan kaki, belum terdapat tempat pemberhentian transportasi umum, belum terciptanya *linkage* visual pada koridor
 - Keindahan belum sepenuhnya tercipta melalui elemen perkerasan jalur pejalan kaki (pola, warna, dan tekstur), serta belum adanya standarisasi bentuk, ukuran, dan warna tenda PKL kuliner.
 - Keamanan belum terasa sepenuhnya karena belum adanya elemen pemisah antara pejalan kaki dan pengguna kendaraan, belum adanya penerangan khusus pejalan kaki, serta belum adanya upaya *traffic calming* untuk memudahkan pejalan kaki menyeberang jalan.
 - Kenyamanan belum sepenuhnya terasa karena koridor masih belum berkesan intim bagi pejalan kaki, belum mewadahi kepentingan pejalan kaki berkebutuhan khusus, kelengkapan *street furniture* yang belum terpenuhi, kurangnya vegetasi peneduh dan ruang istirahat, serta prasarana PKL kuliner yang belum memfasilitasi konsumen dengan baik.

- Kejelasan yang belum terpenuhi dengan baik, karena belum ada penanda/ *signage* koridor sebagai sebuah tujuan kuliner, dan belum adanya pengelompokan PKL kuliner untuk memudahkan konsumen dalam memilih.
2. Kriteria desain *walkable culinary corridor* untuk Jalan Pejanggik:
- Perlunya penataan tata guna lahan melalui zonasi peruntukan ruang koridor dan keberlangsungan aktivitas koridor sepanjang hari
 - Perlunya menata keterhubungan melalui elemen jalur pejalan kaki, sarana penyeberangan, transit, serta parkir kendaraan.
 - Diperlukannya mempertimbangkan aspek keindahan melalui variasi gaya arsitektur, desain paving dan tenda PKL kuliner.
 - Perlunya segi keamanan bagi pejalan kaki melalui elemen pemisah dengan kendaraan bermotor, lampu penerangan, serta *traffic calming*.
 - Perlunya kenyamanan bagi pengguna ruang koridor termasuk konsumen PKL kuliner melalui penataan *street furniture* untuk semua kebutuhan dan keberadaan prasarana air bersih dan sanitasi.
 - Perlunya kejelasan melalui elemen *signage* yang dapat mendukung potensi kuliner koridor.
3. Konsep perancangan dan desain skematik menggabungkan kriteria-kriteria perancangan yang diperlukan dalam mewujudkan *walkable culinary corridor* melalui aspek tata guna lahan, keterhubungan, keindahan, keamanan, kenyamanan, dan kejelasan.
- Aspek tata guna lahan memiliki konsep mempertahankan penggunaan lahan, mempertahankan keberadaan PKL kuliner khusus di malam hari, serta membuat zonasi khusus PKL kuliner di bagian depan bangunan/ kegiatan formal.
 - Aspek keterhubungan memiliki konsep penataan jalur pejalan kaki di sepanjang koridor tanpa terputus, menentukan ukuran

ruang aktivitas PKL yang tidak mengganggu kegiatan berjalan kaki, membuat sarana penyeberangan jalan sebidang berupa *pelican crossing*, menerapkan parkir *on street* untuk memudahkan konsumen menuju lokasi PKL kuliner, menempatkan halte pada blok dan tempat menunggu penumpang bagi taksi dan ojek di ruas jalan yang membagi tiap blok, serta menciptakan *linkage* visual melalui penanaman vegetasi pengarah di sepanjang koridor.

- Aspek keindahan memiliki konsep mempertahankan desain bangunan modern berdampingan dengan desain bangunan tradisional, penataan perkerasan jalur pejalan kaki yang menarik melalui permainan warna, pola, dan tekstur, serta membuat standarisasi bentuk, ukuran, dan warna tenda PKL kuliner.
- Aspek keamanan memiliki konsep berupa membuat *curb* yang memiliki ketinggian untuk memisahkan jalur pejalan kaki dan kendaraan, membuat sistem *traffic calming* dengan membuat jalur lambat sekaligus berfungsi sebagai tempat parkir di kedua sisi jalan, serta menata lampu penerangan untuk pejalan kaki dan parkir di sepanjang koridor.
- Aspek kenyamanan memiliki konsep berupa menentukan lebar maksimal jalur pejalan kaki untuk memberi kesan intim, menata jalur pejalan kaki serta materialnya bagi semua kebutuhan, memberikan ruang istirahat yang dilengkapi *street furniture* di tiap blok, serta melengkapi prasarana PKL kuliner berupa tempat cuci tangan dan peralatan memasak berbentuk *portable* sehingga lebih higienis dan praktis.
- Aspek kejelasan memiliki konsep berupa penambahan penanda/*signage* yang menguatkan eksistensi koridor sebagai sebuah koridor kuliner, serta mengelompokkan PKL kuliner berdasarkan asal daerahnya.

5.2 Saran

Terdapat beberapa aspek yang menjadi obyek dalam penelitian ini, sehingga diperlukan penentuan prioritas dalam pelaksanaan di lapangan. Aspek tata guna lahan menjadi prioritas pertama, karena menjadi dasar dalam zonasi peruntukan ruang. Prioritas selanjutnya barulah penataan aspek-aspek lain yang menjadi pokok bahasan dalam penelitian ini.

Hasil akhir dari penelitian berupa konsep perancangan penataan kembali Jalan Pejanggik sebagai sebuah *walkable culinary corridor* dapat menjadi referensi bagi koridor jalan lain yang memiliki karakter serupa. Oleh karena itu, rumusan kriteria perancangan dapat dijadikan sebagai contoh atau referensi koridor lain di dalam kawasan Kota Mataram khususnya, seperti koridor Jalan Erlangga, koridor Jalan Yos Sudarso, koridor Jalan A.A. Gde Ngurah, serta koridor lain yang memiliki karakter serupa dengan Jalan Pejanggik.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

Daftar buku

- Alamsyah, Yuyun, (2008), *Bangkitnya Bisnis Kuliner Tradisional*, Elexmedia Komputindo, Kelompok Gramedia, Jakarta.
- Anonim, (1997), *Kamus Tata Ruang*, Dirjen Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum dan IAP, Jakarta.
- Ashihara, Yoshinobu (1983), *Aesthetic Townscape*, MIT Press., Cambridge.
- Bishop, Kirk R. (1989), *Designing Urban Corridors*, American Planning Association, Washington DC.
- Bohl, Charles C. (2002), *Place Making: Developing Town Center, Main Street, and Urban Villages*. Urban Land Institute.
- Chearra, (1978), *Standard Perencanaan Kota*.
- Daftardar dan Barman, (2010). *Planning for Sustainable Pedestrian Infrastructure with upcoming MRTS — An Appraisal of Walkability Conditions in Lucknow*, Institute of Town Planners, India Journal 7 - 3, 64 - 76, July – September, India.
- Darjosanjoto, Endang Titi Sunarti, (2012), *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Permukiman*, ITS Press, Surabaya.
- Djailani, Zuhriati A., (2011), *Penataan Kawasan Koridor Komersial Pada Jalan Arteri Primer*, Tesis Jurusan Arsitektur, ITB, Bandung.
- Djumiko, (2010), *Fungsi City Walk Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta*, Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur – Vol. 13, No. 17.
- Elmanisa, Adisti M. (2008), *Strategi Pentaan Fasilitas Pedestrian (Studi Kasus Kota Bandung)*, Tugas Akhir Prodi PWK, ITB, Bandung.
- Gehl, Jan (2010), *Cities for People*, Island Press.
- Hakim, Rustam Ir. (2003), *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Bumi Aksara, Jakarta.
- Hakim dan Utomo, (2004), *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Penerbit. Bumi Aksara, Jakarta
- Hariyono, Paulus, (2007), *Sosiologi Kota untuk Arsitek*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Jacobs, Allan B. (1995), *Great Streets*, MIT Press, Massachusetts.
- Kent *et al.*, 2006. *Placemaking with Project for Public Spaces*, Project for Public Spaces, New York.
- Kenworthy *et al.* (2010), *Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation*, Washington DC.
- Malhotra, Naresh K. (2005). *Riset Pemasaran: Pendekatan Terapan Jilid 1*, Jakarta: PT Indeks.
- Mayor of London, (2005). *Improving Walkability*, Victoria Street, London.
- Marsum, (1991), *Restoran Dan Segala Permasalahannya*, Andi Offset, Yogyakarta.
- McCluskey, Jim (1992), *Roadform and Townscape*. Architectural Press.

- Ministry for the Environment, (2006), *Urban Design Toolkit*, Wellington, New Zealand.
- Montgomery, J. (1998). *Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design*. *Journal of Urban Design*, 3, 93–116.
- Morales dan Kettles, (2009), *Practice Public Market*, American Planning Association, Issue Number 2, Chicago, Illinois.
- Moughtin, Cliff, (2003), *Urban Design: Street and Square*, Oxford: Elisevier.
- Nurmandi, Achmad, (2008), *Dampak Perubahan Struktur Organisasi Terhadap Manajemen Pengetahuan Pada Pelayanan Perizinan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima oleh Organisasi Pemerintahan Kota Yogyakarta*, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Permata, Yolanda Intan, (2011), *Manajemen Pengembangan Wisata Kuliner di Gladag Langen Bogan Surakarta*, Tugas Akhir Jurusan Sastra dan Seni Rupa, UNS, Solo.
- Pramono , Eddy Djoko (2006), *Persepsi Masyarakat Terhadap Keberadaan Reklame Dan Aspek Legal Hukumnya di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta*, Tesis Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, Semarang.
- Puspitasari, D. Eka (2009), *Penataan Pedagang Kaki Lima Kuliner Untuk Mewujudkan Fungsi Tata Ruang Kota di Kota Yogyakarta, dan Kabupaten Sleman*, Laporan Penelitian Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Rubenstein, Harvey M. (1992) *Pedestrian Malls, Streetcapces, and Urban Spaces*, John Wiley and Sons, USA.
- Rukayah, Siti, (2005) *Simpang Lima Semarang Lapangan Kota Dikepung Ritel*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Ryan, Bill, (2003), “*Economic Benefits of a Walkable Communities*”, Center For Community Economic Development, University of Wisconsin-Extension.
- Sarwadi dan Wibisono, (2013), *Proses Menempati dan Kecenderungan Penggunaan Ruang Pada Area Perdagangan Informal*, *Jurnal Arsitektur & Perencanaan*, Volume 6 NO. 1, Jurusan Teknik Arsitektur dan Perencanaan Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Shirvani, Hamid, (1985), *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Shoutworth, Michael, (2005), *Reclaiming The Walkable City*, Department of City and Regional Planning and Landscape Architecture and Environmental Planning, Berkeley University, California.
- Simon *et al.*, (2012). *Walkable City, Living Streets*, Civic Exchange, Hong Kong.
- Sugiyono, (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*, Alfabeta, Bandung.
- Trancik, Roger (1986), *Finding the Lost Space: Theories of Urban Design*, Willey.

- Walker, Theodore D. (1991), *Perencanaan Tapak dan Detail Konstruksi*, Erlangga, Jakarta.
- Widjajanti, Retno, (2009). *Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima Pada Kawasan Komersial di Pusat Kota*. Jurnal TEKNIK – Vol. 30 No. 3, ISSN 0852-1697.
- Yudiana, I Made, (2014), *Dampak Fisik Pemanfaatan Ruang Publik Kota Oleh Pedagang Kaki Lima di Jalan Gajah Mada Tabanan*, Tesis Teknik Arsitektur, Universitas Udayana, Bali.
- Zahnd. Markus, (2008), *Model Baru Perancangan Kota Yang Kontekstual*, Kanisius Dan Soegijapranata University Press, Semarang Dan Yogyakarta.

Sumber peraturan

- Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 63 Tahun 1993.
- Rencana Teknik Ruang Kota Mataram Tahun 2011-2031.
- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Mataram, 2011-2015.
- Pedoman Penanaman Pohon Pada Sistem Jaringan Jalan 2012.
- Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, Dirjen Cipta Karya PU 2005.

Sumber internet

- Aplikasi Google Earth diakses pada 04 Oktober 2012.
- www.mataramkota.go.id/app/files diakses pada 16 April 2013.
- Dom Nozzi, (2000), *Ingredients of WalkableStreet*.
<http://www.walkablestreets.com/walkingred.htm> diakses 17 April 2013.
- <http://www.skyscrapercity.com>, diakses Agustus 2013.
- <http://www.bnr.co.id/facilities/orchard-walk> , diakses Agustus 2013.
- Resa, Ade Masya (2014), *Penataan Kawasan Permukiman Kumuh*, studioriau.com, diakses pada Mei 2015.
- Harsana, M.A., & Widiyati, M.T. (2009), *Analisa Pasar Ditinjau Dari Persepsi Wisatawan Terhadap Kuliner di Kabupaten Sleman*. Jurnal Universitas Negeri Yogyakarta. www.staff.uny.ac.id diakses pada Mei 2015.
- Budi, Ari Sulistiyo.2006. *Kajian Lokasi Pedagang Kaki lima Berdasarkan Preferensi PKL Serta Persepsi Masyarakat Sekitar Di Kota Pemalang*.
http://eprints.undip.ac.id/16503/1/ARI_SULISTIYO_BUDI.pdf diakses pada 11 Mei 2015.

LAMPIRAN

Pejalan kaki

1. Apakah ***luas ruang aktivitas PKL kuliner** mengganggu pejalan kaki?
***tempat berjualan, tenda, kegiatan memasak**
 - a. Ya, mengganggu aktivitas berjalan
 - b. Tidak, masih bisa berjalan bebas
2. Apakah jalur pejalan kaki sudah tersambung dengan baik di sepanjang Jalan Pejanggalik (tidak terputus-putus)?
 - a. Sudah, tersambung dengan baik
 - b. Belum, masih terputus-putus
3. Apakah mudah dalam menyeberang Jalan Pejanggalik?
 - a. Ya, mudah
 - b. Tidak mudah, lalu lintas terlalu padat
4. Apakah mudah dalam mencari/ menjangkau transportasi umum di Jalan Pejanggalik?
 - a. Ya, mudah
 - b. Tidak, masih sulit menemukan transportasi umum
5. Apakah pola *paving*/ perkerasan sebagai jalur pejalan kaki saat ini terlihat menarik?
 - a. Ya, pola terlihat menarik
 - b. Pola kurang menarik
6. Apakah sudah merasa aman dari jangkauan lalu lintas saat berjalan?
 - a. Ya, sudah aman
 - b. Tidak, belum aman
7. Apakah penerangan di malam hari dirasa sudah memberikan rasa aman saat berjalan?
 - a. Ya, sudah merasa aman dengan penerangan yang ada
 - b. Tidak, penerangan yang ada masih kurang
8. Apakah kelengkapan ***street furniture** sudah cukup?
***bangku, tempat sampah, rambu penanda**
 - a. Ya, kelengkapannya sudah cukup
 - b. Tidak, kelengkapannya masih kurang
9. Apakah material jalur pejalan kaki sudah nyaman untuk dilalui?
 - a. Ya, tidak menyulitkan pergerakan berjalan
 - b. Tidak, masih menyulitkan dalam berjalan
10. Apakah ***signage publik** sudah mampu memberikan informasi yang jelas?
 - a. Ya, sudah mampu memberi informasi yang jelas
 - b. Tidak, belum mampu memberi informasi yang jelas

Pemilik bangunan

1. Apakah jam buka PKL kuliner dirasa sudah tepat?
 - a. Ya, sudah sesuai jam tutup toko
 - b. Tidak, belum sesuai jam tutup toko

2. Apakah lokasi PKL kuliner saat ini (di depan bangunan) sudah tepat?
 - a. Ya, sudah tepat
karena.....
.....
 - b. Tidak tepat,
karena.....
.....

Konsumen PKL kuliner

1. Apakah tenda PKL terlihat rapi ((ukuran, warna, bentuk))?
 - a. Ya, terlihat rapi
 - b. Tidak, terlihat tidak rapi karena tidak seragam (ukuran, warna, bentuk)

2. Apakah mudah dalam memilih PKL kuliner?
 - a. Ya, mudah dalam menentukan pilihan
 - b. Tidak, masih kesulitan dalam menentukan pilihan, karena (tidak berkelompok,dsb).....
.....

3. Perlukah adanya pengelompokan PKL kuliner?
 - a. Ya, perlu agar memudahkan konsumen
 - b. Tidak, tidak perlu

4. Perlukah penanda yang menyatakan eksistensi Jalan Pejangik sebagai koridor kuliner?
 - a. Ya, perlu
karena.....
.....
 - b. Tidak, sudah cukup jelas

Pemilik warung

1. Perlukah penanda yang menyatakan eksistensi Jalan Pejanggik sebagai koridor kuliner?
 - a. Ya, perlu
karena.....
.....
 - b. Tidak, sudah cukup jelas

2. Apakah lokasi PKL kuliner saat ini sudah tepat?
 - c. Ya, mudah dalam menjangkau konsumen (strategis)
 - d. Tidak, masih kesulitan dalam menjangkau konsumen (kurang strategis)



Riana Rizki A. W., lahir di Mataram 3 Maret 1988. Penulis menyelesaikan pendidikan sarjananya pada tahun 2011 di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya, Malang. Setelah menyelesaikan studi sarjana, penulis langsung melanjutkan studi pada program Pascasarjana pada Alur Perancangan Kota di Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya. Penulis memiliki perhatian dan minat pada bidang *urban design*, *historical preservation*, dan *landscape design*. Selain ketiga bidang tersebut, penulis juga memiliki ketertarikan pada desain dua dimensi dengan media manual berupa sketsa dan gambar maupun digital melalui rekayasa foto.