



Tesis-RA 142531

**PENATAAN KORIDOR JALAN ARIF RAHMAN HAKIM
SURABAYA BERBASIS *LIVABLE STREET* DAN
*CAFÉ SOCIETY***

**MUHAMMAD IMAM FAQIHUDDIN
3214203004**

**DOSEN PEMBIMBING
Prof. Ir. Endang T. S. B. Darjosanjoto, M. Arch, Ph. D
Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso**

**PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2016**



Theses-RA 142531

**STRUCTURING THE ARIF RAHMAN HAKIM CORRIDOR
SURABAYA BASED ON *LIVABLE STREET* AND
*CAFÉ SOCIETY***

**MUHAMMAD IMAM FAQIHUDDIN
3214203004**

1st SUPERVISOR

Prof. Ir. Endang T. S. B. Darjosanjoto, M. Arch, Ph. D

2nd SUPERVISOR

Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

MASTER PROGRAM

FIELD STUDY OF URBAN DESIGN

DEPARTMENT OF ARCHITECTURE

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

SURABAYA

2016

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

**Oleh :
Muhammad Imam Faqihuddin
NRP. 3214203004**

**Tanggal Ujian : 29 Juni 2016
Periode Wisuda : September 2016**

Disetujui oleh :

.....
1. Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D, M.Arch, Ph.D (Pembimbing I)
NIP. 194901251978032002

.....
2. Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso (Pembimbing II)
NIP. 195504281983031001

.....
3. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono (Penguji)
NIP. 196105201986011001.

.....
4. Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc, Ph.D (Penguji)
NIP. 195904271985032001

Direktur Program Pascasarjana,



Prof. Ir. Dianhar Manfaat, M.Sc, Ph.D
NIP. 196012021987011001

PENATAAN KORIDOR JALAN ARIF RAHMAN HAKIM SURABAYA BERBASIS *LIVABLE STREET* DAN *CAFÉ SOCIETY*

Nama : Muhammad Imam Faqihuddin
NRP : 3214203004
Pembimbing : Prof. Ir. Endang Titi S. B. D., M.Arch, Ph.D
Co. Pembimbing : Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

ABSTRAK

Koridor Jalan Arif Rahman Hakim yang terletak di Surabaya bagian timur merupakan salah satu koridor yang memiliki karakter khas. Berdasarkan pengamatan, koridor ini berkembang karena dampak dari keberadaan kampus-kampus dan institusi pendidikan yang ada di sekitar koridor. Pada awalnya, koridor ini merupakan sebuah perkampungan yang berkembang menjadi pusat tempat kos bagi mahasiswa-mahasiswa yang studi di beberapa kampus di area tersebut. Karena keberadaan tempat kos tersebut, koridor ini kemudian didominasi oleh bangunan warung, kafé, dan tempat makan. Selain itu juga terdapat kios laundry, tempat fotokopi, percetakan, pasar, toko dan warnet sebagai sarana pemenuh kebutuhan para mahasiswa. Koridor ini sangat padat tetapi tidak diimbangi dengan kondisi fisik yang baik, masih banyak ketidakteraturan di beberapa titik, misalnya masih banyak pedagang kaki lima yang menempati bahu jalan, tidak adanya kelengkapan perabot jalan, dan bangunan di sepanjang koridor yang tidak harmonis. Walaupun demikian, dengan adanya dominasi bangunan kafé dan tempat makan tersebut, tentu dapat dijadikan potensi untuk mewujudkan koridor Jalan Arif Rahman Hakim sebagai koridor yang memiliki karakter tersendiri.

Teori *livable street* dan *café society* sangat sesuai dalam menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang ada di koridor. *Livable street* dijadikan dasar untuk memecahkan permasalahan fisik dan memperkaya aktivitas sosial di koridor. Sedangkan *Café Society* digunakan untuk mengoptimalkan potensi koridor yang berupa bangunan kafe dan tempat makan.

Permasalahan-permasalahan tersebut dianalisis menggunakan teknik *walk-through analysis* dan *mapping*, yaitu teknik yang berfungsi untuk mengidentifikasi permasalahan fisik dan sosial yang khusus dimiliki oleh koridor. Selain itu juga menggunakan teknik *community meeting* untuk menjangkau pendapat masyarakat dan sekaligus melibatkan masyarakat dalam proses penataan koridor.

Hasil dari penelitian ini adalah penataan koridor Jalan Arif Rahman Hakim yang khas dengan kawasan kafé dan sebagai pusat wisata kuliner yang diimbangi dengan kondisi fisik yang *livable*, yaitu elemen fisik koridor yang dapat mewujudkan beragam aktivitas di sepanjang koridor.

Kata kunci: *kafé, livable, walkthrough, mapping*

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

STRUCTURING THE ARIF RAHMAN HAKIM CORRIDOR SURABAYA BASED ON LIVABLE STREET AND CAFÉ SOCIETY

Name : Muhammad Imam Faqihuddin
Student ID : 3214203004
Supervisor : Prof. Ir. Endang Titi S. B. D., M.Arch, Ph.D
Co. Supervisor : Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

ABSTRACT

Arif Rahman Hakim corridor is one of the corridors that has special characteristic in Surabaya. This corridor developed as a result of the presence of colleges and educational institutions around the corridor. Firstly, this corridor serves main street for the settlement. It developed into the center of boarding house for students who study at several colleges in this area. Thus, this corridor is dominated by stalls, cafes, mini restaurants, and shops. There are also student facilities, such as laundry kiosks, photo copy shops, printings, and internet shops for fulfilling the needs of the students. The existing condition of the corridor is very dense but not accompanied by good physical condition, for example, there are many street vendors who occupy the sidewalk of the corridor, the street furnitures that are not complete, and buildings along the corridor that are not harmonious. However, the dominance of stalls, cafes, mini restaurants, and shops themselves certainly can be used as potency to realize the Rahman Hakim street corridor as a corridor which has its own character.

Livable street and Café Society theory are appropriate to solve the problems. Livable street is used to cope with the physical problems and enrich the social activities on the corridor. While the Café Society is used to optimize the potency of the café buildings and other buildings which serve foods.

The problems will be analyzed using walk-through analysis and mapping to identify the physical and social problems of corridor. This analysis technique is considered as the most appropriate techniques because the research object is a corridor and able to identify the physical and social problem. In addition, community meeting technique is also used to compile the opinions of the society and to involve them in the design process at once.

The result is structuring Arif Rahman Hakim corridor so it can develop as a corridor that has special characteristic, especially for café and culinary area that has livable physical condition. It means the physical elements of the corridor can create many types of activity along the corridor.

Keywords : *café, livable, walktrough, mapping*

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS.....	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR DIAGRAM	xix
DAFTAR LAMPIRAN	xxi

BAB I

PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan	4
1.4 Sasaran	4
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.6 Ruang Lingkup.....	5
1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah	5
1.5.2 Ruang Lingkup Bahasan	6
1.5.3 Ruang Lingkup Jangkauan Pengamatan Koridor.....	6

BAB II

KAJIAN PUSTAKA.....	7
2.1 Introduksi	7
2.2 Koridor/<i>Streets</i>	8
2.2.1 Definisi Koridor/ <i>Streets</i>	9
2.2.2 Fungsi Koridor/ <i>Streets</i>	11
2.2.3 Tipe Bentuk Koridor/ <i>Streets</i>	13
2.2.4 Kesatuan dalam Desain Koridor/ <i>Streets</i>	14
2.3 <i>Livable Street</i>.....	15
2.3.1 Definisi <i>Livable Street</i>	15
2.3.2 Indikator Keberhasilan <i>Livable Street</i>	16
2.4 <i>Streetscape</i>.....	18
2.4.1 Definisi <i>Streetscape</i>	18
2.4.2 Elemen-Elemen <i>Streetscape</i>	19
2.5 <i>Design Based on Communities</i>.....	20
2.5.1 <i>Café Society</i>	21
2.6 Kajian Pengembangan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya Berdasarkan Rencana Detil Tata Ruang Kota Surabaya UP. Kertajaya Tahun 2015-2020	23
2.7 Studi Kasus.....	26
2.7.1 Jalan Alor Food Street, Malaysia.....	26
2.7.2 Wisata Kuliner Deles	27
2.8 Sintesa Kajian Pustaka.....	28

BAB III

METODE PENELITIAN	33
3.1 Paradigma Penelitian	33
3.2 Jenis, Metode, dan Variabel Penelitian	33
3.2.1 Jenis Penelitian	33
3.2.2 Metode Penelitian	34
3.2.3 Aspek Penelitian	36
3.3 Pengambilan Sampel Penelitian dan Pengumpulan Data	38
3.3.1 Teknik Pengambilan Sampel Penelitian	38
3.3.2 Teknik Pengumpulan Data	38
3.3.3 Tahapan Pengumpulan Data	43
3.4 Teknik Penyajian Data	45
3.4.1 Data Fisik	45
3.4.2 Data Nonfisik	48
3.5 Teknik Analisa Data	51
3.5.1 Walk-through Analysis	51
3.5.2 Mapping	53
3.5.3 Community Meeting	54
3.5.4 Character Apraisal	54
3.6 Skema Alur Penelitian	55

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN	57
4.1 Gambaran Umum Koridor	57
4.2 Identifikasi Masalah	60
4.2.1 Masalah Fisik	61

4.2.2	Masalah Nonfisik.....	67
4.3	Analisis.....	71
4.3.1	Analisis Permasalahan Fisik.....	71
4.3.2	Analisis Permasalahan Nonfisik.....	102
4.3.3	Analisis Keterlibatan Masyarakat dalam Proses Penataan Koridor	106

BAB V

	HASIL PENELITIAN.....	131
5.1	Hasil Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim	131
5.2	Hasil Desain Penataan Bangunan Kafe dan Tempat Makan	140
5.3	Hasil Desain Penataan Pedagang Kaki Lima.....	150
5.3	Tipologi Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim.....	152

BAB VI

	KESIMPULAN DAN SARAN.....	159
6.1	Kesimpulan.....	159
6.2	Saran	161

	DAFTAR PUSTAKA	163
--	-----------------------------	------------

	LAMPIRAN	165
--	-----------------------	------------

	BIOGRAFI PENULIS.....	169
--	------------------------------	------------

DAFTAR GAMBAR

Gambar	1.1	Peta Batasan Wilayah Penelitian.....	5
Gambar	1.2.	Gambaran Ruang Lingkup Jangkauan Pengamatan Koridor	6
Gambar	2.1	Elemen Streetscape	20
Gambar	2.2	Suasana di Jalan Alor, Malaysia	26
Gambar	2.3	Lokasi PKL Deles dan Relokasinya.....	27
Gambar	2.4	Suasana Wisata Kuliner Deles, Surabaya	28
Gambar	3.1	Batas Wilayah Penentuan Narasumber	41
Gambar	3.2	Teknik Penyajian Data Fisik Koridor	46
Gambar	3.3	Teknik Penyajian Data Perabot Jalan.....	46
Gambar	3.4	Teknik Penyajian Data Visual Bangunan Kafe/Tempat Makan .	47
Gambar	3.5	Teknik Penyajian Data Pedagang Kaki Lima	48
Gambar	3.6	Index Card Mengenai Kondisi Koridor.....	49
Gambar	3.7	Index Card Mengenai Bangunan Kafe/Tempat Makan	50
Gambar	4.1	Lokasi Penelitian.....	57
Gambar	4.2	Suasana Koridor	58
Gambar	4.3	Titik-Titik Persebaran Bangunan Kafe dan Tempat Makan	59
Gambar	4.4	Pedagang Kaki Lima di Sepanjang Koridor.....	60
Gambar	4.5	Kondisi Penggal Jalan Bagian Timur dan Barat	61
Gambar	4.6	Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Tanpa Trotoar	62
Gambar	4.7	Halte di Depan Universitas Hang Tuah	62
Gambar	4.8	Perbedaan Kondisi di Penggal Bagian Barat dan Timur Dikaitkan dengan Vegetasi	63
Gambar	4.9	Kondisi Ruang Parkir di Koridor Jalan Arif Rahman Hakim	63
Gambar	4.10	Suasana Lalu Lintas yang Ramai di Koridor	64
Gambar	4.11	Bangku yang Terdapat di Koridor	65
Gambar	4.12	Keberadaan Tempat Sampah di Koridor.....	65
Gambar	4.13	Lampu Jalan yang Hanya Berada di Sebelah Selatan Jalan.....	65

Gambar 4.14	Akses Menuju Bangunan Kafe dan Tempat Makan yang Tidak Nyaman	66
Gambar 4.15	Tampak Bangunan Kafe dan Tempat Makan	67
Gambar 4.16	Pedagang Kaki Lima yang Berada di Koridor	67
Gambar 4.17	Jalan Aspal yang Digunakan oleh Semua Jenis Pengguna Jalan	68
Gambar 4.18	Pejalan Kaki yang Mengakses Koridor	68
Gambar 4.19	Kualitas Kesehatan dan Kebersihan Koridor.....	69
Gambar 4.20	Kesimpulan Hasil Analisis Kondisi Fisik Koridor	75
Gambar 4.21	Dua Alternatif Lahan yang Memungkinkan Dijadikan sebagai Tempat Relokasi PKL.....	100
Gambar 4.22	Alur Sirkulasi Pengguna di Koridor	103
Gambar 4.23	Persebaran Interaksi Sosial yang Ada di Koridor.....	104
Gambar 4.24	Titik-Titik Persebaran dan Desain Tempat Sampah.....	105
Gambar 5.1	Desain Kafe/Tempat Makan Secara Kawasan.....	148
Gambar 5.2	Suasana Kawasan Bangunan Kafe dan Tempat Makan Ketika Malam Hari	149
Gambar 5.3	Suasana Kawasan Relokasi PKL Ketika Malam Hari.....	152

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Cafe Design Guide.....	22
Tabel 2.2	Sintesis Kajian Pustaka.....	29
Tabel 3.1	Aspek Penelitian	36
Tabel 3.2	Elements of Conversation.....	41
Tabel 4.1	Fungsi dan Jumlah Bangunan Penunjang	59
Tabel 4.2	Rangkuman Hasil Identifikasi Permasalahan	69
Tabel 4.3	Analisis Kondisi Fisik Jalan Menggunakan Teknik <i>Serial View</i>	71
Tabel 4.4	Analisis Perabot dan Fasilitas Jalan.....	77
Tabel 4.5	Pemetaan Elemen <i>Streetscape</i> pada Koridor Jalan Arif Rahman Hakim.....	84
Tabel 4.6	Analisis Kondisi Fisik Bangunan Kafe dan Tempat Makan.....	88
Tabel 4.7	Pemetaan Titik-Titik Keberadaan PKL	98
Tabel 4.8	Site Selection Analysis	101
Tabel 4.9	Analisis Pendapat Masyarakat terhadap Koridor Jalan Arif Rahman Hakim.....	107
Tabel 4.10	Pengelompokan Bangunan Kafe dan Tempat Makan.....	110
Tabel 4.11	Penentuan Sampel Bangunan Kafe dan Tempat Makan.....	111
Tabel 4.12	Analisis Pendapat Masyarakat terhadap Bangunan Kafe dan Tempat Makan.....	113
Tabel 4.13	Rangkuman Hasil Analisis.....	123
Tabel 5.1	Hasil Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim.....	131
Tabel 5.2	Hasil Desain Penataan Bangunan Kafe dan Tempat Makan	140
Tabel 5.3	Hasil Desain Penataan Pedagang Kaki Lima.....	150
Tabel 5.4	Tipologi Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim	153

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 2.1 Family Tree of Theory.....	8
Diagram 3.1 Tahapan Perolehan Data.....	43
Diagram 3.2 Tahapan Proses Merancang Kota	51
Diagram 3.3 Diagram Alur Berpikir Penelitian	55

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Surat Ijin Pengambilan Data Penelitian	165
Lampiran Kuisisioner Terkait Kondisi Fisik Koridor	166
Lampiran Kuisisioner Terkait Pemilik Kafe dan Tempat Makan	167
Lampiran Kuisisioner Terkait Pengunjung Kafe dan Tempat Makan.....	168

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan merupakan salah satu elemen utama perkotaan. Berbagai karakter, morfologi dan bentuk kota dapat dilihat dari bentuk jalannya. Salah satu fungsi jalan adalah sebagai pembentuk dan penentu wajah (citra, imaji) kota. Jika kondisi jalan adalah sebagai pembentuk dan penentu wajah (citra, imaji) kota. Jika kondisi jalan tersebut buruk, maka wajah kota yang terkesan juga buruk. Selain menentukan wajah kota secara keseluruhan, jalan juga dapat memberikan karakter dan identitas yang khas pada kawasan di sekitarnya. Di Surabaya misalnya, banyak jalan-jalan atau koridor-koridor yang mempunyai karakter dan identitas khas tersendiri, contohnya Jalan Kembang Jepun yang terkenal dengan kawasan pecinan dan pertokoan yang dimiliki oleh orang-orang Cina, Jalan Kedung Doro yang terkenal dengan bengkel mobil dan pertokoan yang menjual suku cadang mobil, Jalan Tunjungan yang khas dengan bangunan tua bergaya kolonial yang dimanfaatkan sebagai bangunan komersial, Jalan Praban yang khas dengan pertokoan-pertokoan yang menjual sepatu dan alat musik, dan masih banyak jalan-jalan lain yang memiliki karakter khasnya tersendiri.

Jalan Arif Rahman Hakim merupakan salah satu jalan di Surabaya bagian timur yang juga memiliki karakter tersendiri. Kawasan Jalan Arif Rahman Hakim ini berkembang sebagai dampak adanya beberapa institusi pendidikan tinggi yang ada di sekitarnya, misalnya Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Universitas Hang Tuah, dan Universitas WR. Supratman. Kawasan ini didominasi oleh bangunan-bangunan pendidikan, perkampungan, dan bangunan komersial. Tetapi, faktor kepadatan lebih banyak disebabkan oleh perkampungan yang berkembang menjadi pusat tempat kos bagi mahasiswa yang studi di beberapa kampus di daerah tersebut. Karena adanya pusat tempat kos tersebut, koridor ini berkembang menjadi koridor yang didominasi oleh warung-warung, kafe, pedangan kaki lima, tempat makan, toko, kios laundry, tempat fotokopi, percetakan, warnet, dan lain-lain sebagai sarana pemenuh kebutuhan sehari-hari para mahasiswa.

Kepadatan yang terjadi tersebut tidak diimbangi dengan adanya kondisi fisik jalan Arif Rahman Hakim yang baik. Tidak adanya jalur pedestrian, vegetasi

di tepi jalan yang minim, kondisi fasad bangunan di kanan kiri jalan yang kurang tertata, lampu penerangan jalan yang tidak menyeluruh, tidak tersedianya tempat parkir yang menampung jumlah kendaraan yang parkir, dan lain sebagainya. Hal ini sangat kontras dengan kondisi fisik jalan-jalan yang ada di pusat Kota Surabaya, kondisi fisik jalan sudah cukup bagus dan lengkap, terutama di jalan-jalan utama seperti jalan Raya Gubeng, Jalan Pemuda, dan Jalan Raya Darmo. Di jalan-jalan tersebut sudah terdapat jalur pedestrian yang lebar, lampu penerangan jalan yang memadai, dan vegetasi yang cukup rindang. Meskipun Jalan Arif Rahman Hakim tingkatannya tidak setara dengan jalan-jalan yang ada di pusat Kota Surabaya, tetapi Jalan Arif Rahman Hakim seharusnya juga dapat mengadaptasi kondisi fisik jalan-jalan yang ada di pusat Kota Surabaya tersebut.

Permasalahan fisik yang dimiliki koridor Jalan Arif Rahman Hakim tersebut juga berdampak pada aspek sosial yang terjadi di koridor, misalnya pejalan kaki tidak merasa nyaman ketika mengakses koridor atau mengunjungi bangunan-bangunan yang ada di sekitar koridor. Selain khawatir terserempet kendaraan bermotor, pejalan kaki juga tidak bisa melakukan aktivitas lain di sela-sela aktivitas berjalan mereka, mereka akan kesulitan mengobrol dengan nyaman ketika bertemu dengan teman-teman mereka, mereka tidak dapat beristirahat sejenak ketika kelelahan berjalan, dan sebagainya. Intinya, kondisi fisik yang ada tidak dapat memperkaya aktivitas sosial di jalan.

Walaupun mempunyai permasalahan fisik yang kompleks, koridor jalan Arif Rahmah Hakim ini mempunyai potensi yang cukup besar. Koridor ini didominasi oleh bangunan kafe dan tempat makan yang menjual berbagai macam kuliner sebagai pemenuh memenuhi kebutuhan makanan para mahasiswa sehari-hari. Selain bangunan-bangunan yang permanen, juga terdapat para pedagang kaki lima yang juga menjual berbagai macam kuliner. Usaha dalam hal kuliner ini menjadi sarana utama pertumbuhan ekonomi penduduk sekitar. Sepanjang siang dan malam bangunan-bangunan tersebut ramai dikunjungi terutama oleh mahasiswa sebagai pusat interaksi sosial sekaligus sebagai pusat pemenuhan kebutuhan perut. Meskipun demikian, bangunan-bangunan tersebut secara fisik masih kurang tertata dan tidak harmonis sehingga terkesan tidak teratur dan berantakan, keberadaan pedagang-pedagang kaki lima juga sering kali menyebabkan

kemacetan dan menghambat sirkulasi para pengguna jalan. Jadi, potensi yang dimiliki oleh koridor ini adalah potensi sosial yang berupa aktivitas mahasiswa dan pemilik bangunan yang ada di dalam bangunan kafe dan tempat makan tersebut. Selain itu, juga terdapat potensi fisik yang berupa bangunan kafe dan tempat makan serta pedagang kaki lima yang mendominasi koridor ini.

Potensi fisik dan sosial ini seharusnya dapat dijadikan sebagai elemen utama dalam menghidupkan dan memberikan karakter tersendiri pada koridor jalan Arif Rahman Hakim ini. Tentu hal tersebut perlu didukung dengan adanya kondisi fisik yang baik dan memadai sehingga potensi fisik dan sosial tersebut dapat dimanfaatkan secara optimal. Oleh karena itu, perlu dilakukan penataan terhadap Jalan Arif Rahman Hakim ini dengan menggunakan konsep yang relevan, yaitu konsep yang berperan sebagai solusi dari berbagai masalah yang ada di koridor, baik masalah fisik maupun sosial, serta dapat memanfaatkan potensi fisik dan sosial yang dimiliki koridor.

1.2 Rumusan Masalah

Terdapat dua poin utama yang akan dibahas pada penelitian ini, yaitu permasalahan fisik koridor dan nonfisik/sosial yang sebenarnya sekaligus dapat dimanfaatkan dalam melakukan penataan pada koridor ini. Jadi, untuk mewujudkan penataan tersebut terdapat tiga pertanyaan penelitian, yaitu:

1. Bagaimana kriteria khusus penataan yang diperoleh dari hasil identifikasi dan analisis permasalahan fisik dan sosial pada koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya?
2. Bagaimana konsep desain untuk menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya sehingga memiliki karakter tersendiri?
3. Bagaimana penerapan konsep desain untuk menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya sehingga memiliki karakter tersendiri?

1.3 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk menata koridor jalan Arif Rahman Hakim sehingga menjadi koridor yang berhasil perencanaannya baik secara fisik, maupun secara sosial sekaligus menjadi koridor yang khas dengan karakternya sendiri. Untuk mencapai tujuan tersebut, diperlukan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Merumuskan kriteria khusus penataan yang diperoleh dari mengidentifikasi permasalahan fisik dan sosial pada koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya.
2. Merumuskan konsep desain untuk menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya sehingga memiliki karakter tersendiri.
3. Menerapkan konsep desain untuk menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya sehingga memiliki karakter tersendiri.

1.4 Sasaran

Langkah-langkah yang dilakukan untuk mencapai tujuan penelitian memerlukan sasaran-sasaran yang lebih mendetil, sehingga dapat mempermudah pelaksanaan langkah-langkah tersebut. Sasaran-sasarannya adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan fisik dan sosial di koridor Jalan Arif Rahman Hakim dengan menggunakan teknik analisis yang ditentukan.
2. Merumuskan kriteria umum dari teori-teori yang diperoleh dari kajian teori kemudian merumuskan kriteria khusus berdasarkan hasil analisis permasalahan dan kriteria umum.
3. Merumuskan dan menerapkan konsep desain dalam menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dapat dijadikan sebagai alternatif pengetahuan tambahan mengenai konsep pengembangan koridor jalan pada sebuah kota.

2. Manfaat Praktis

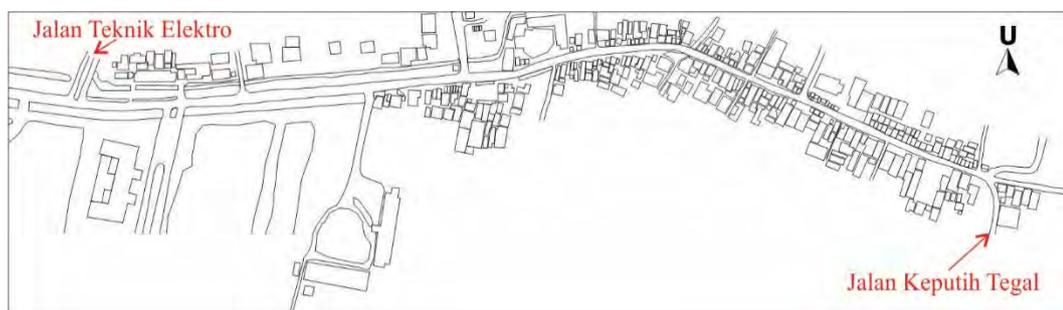
- a. Dapat digunakan sebagai alternatif referensi bagi Pemerintah Kota Surabaya dalam menata koridor-koridor sejenis lainnya yang ada di Surabaya.
- b. Memberikan gambaran mengenai desain yang berbasis masyarakat kepada para perancang kota.

1.6 Ruang Lingkup

Ruang lingkup bertujuan membatasi sebuah penelitian sehingga penelitian tersebut dapat tetap fokus sesuai dengan pertanyaan penelitian. Dalam penelitian ini, terdapat tiga ruang lingkup, yaitu ruang lingkup wilayah, ruang lingkup bahasan, dan ruang lingkup jangkauan pengamatan koridor.

1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah penelitian ini bukanlah seluruh koridor jalan Arif Rahman Hakim, Keputih, Surabaya. Wilayah penelitian difokuskan pada penggal koridor sebelah timur. Koridor ini membujur dari arah timur ke barat. Sebelah timur dibatasi oleh Jalan Keputih Tegal, sebelah barat dibatasi oleh Jalan Teknik Elektro (pintu gerbang kampus ITS sebelah barat). Ruang lingkup wilayah ini ditentukan sesuai dengan persebaran bangunan-bangunan kafe yang memang hanya tersebar di penggal koridor bagian timur. Sedangkan pada penggal koridor sebelah barat tidak dijumpai bangunan-bangunan sejenis kafe lagi, hanya terdapat supermarket, sekolah, kantor, dan perumahan.



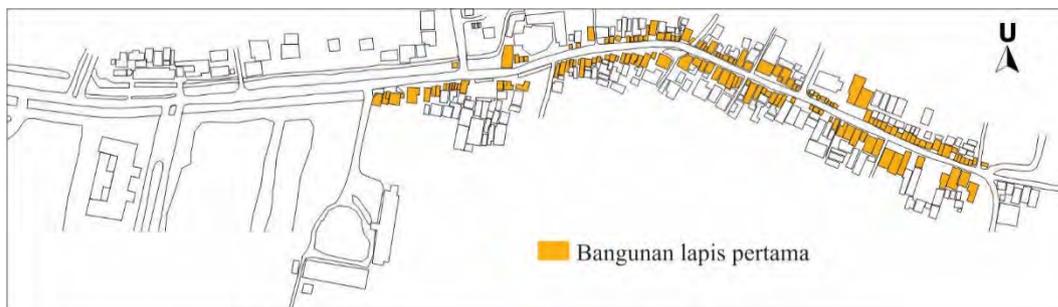
Gambar 1.1 Peta Batasan Wilayah Penelitian
(Sumber : Google Earth, 2016)

1.6.2 Ruang Lingkup Bahasan

Penelitian ini menitik beratkan pada penataan penggal koridor kota, dalam hal ini adalah Jalan Arif Rahman Hakim, Keputih, Surabaya. Koridor ini dapat ditata dengan menggunakan pendekatan yang relevan, diantaranya adalah *livable street* dan *café society* untuk menyelesaikan masalah fisik dan sosialnya sehingga menjadi koridor yang berhasil perencananya baik secara fisik, maupun secara sosial sekaligus menjadi koridor yang khas dengan karakternya sendiri.

1.6.3 Ruang Lingkup Jangkauan Pengamatan

Ruang lingkup jangkauan pengamatan koridor ini berguna untuk membatasi wilayah penelitian yang diukur dari perimeter jalan. Pada penelitian ini, batasannya adalah dimulai dari as jalan hingga bangunan yang tepat berada di tepi jalan Arif Rahman Hakim (bangunan lapis pertama). Batasan ini berlaku pada sisi kiri dan kanan jalan tersebut. Batasan tersebut ditentukan berdasarkan pada keefektifan perolehan data dan agar jangkauan penelitiannya dapat lebih fokus.



Gambar 1.2 Gambaran Ruang Lingkup Jangkauan Pengamatan Koridor
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 **Introduksi**

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan penataan kembali koridor jalan Arif Rahman Hakim Keputih yang berdasarkan pada konsep *livable street* dan *café society*. Jika dilihat dari tujuannya, terdapat tiga kata kunci utama, yaitu koridor sebagai obyek yang diteliti, *livable street* dan *café society* sebagai konsep atau pendekatan yang relevan yang dilakukan dalam penelitian ini. Ketiga kata kunci tersebut merupakan pokok bahasan yang akan muncul pada bab kajian pustaka ini. Pokok bahasan yang dimaksud adalah berupa kumpulan-kumpulan teori yang diperoleh dari berbagai sumber yang berhubungan dan relevan dengan ketiga kata kunci tersebut. Teori-teori tersebut akan digunakan sebagai dasar dan acuan untuk mencapai tujuan penelitian. Kemudian setelah teori-teori terkumpul dan tersusun dengan baik, akan dilakukan pengkajian dan sintesa teori sehingga akan terkumpul poin-poin teori yang nantinya dirangkum untuk memunculkan kriteria umum penelitian.

Sebelum melakukan kajian teori, sebaiknya dirumuskan terlebih dahulu bagaimana dasar perolehan teori-teori tersebut sehingga dapat diketahui dengan jelas runtutan teori-teori yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Hal ini bertujuan untuk membatasi ruang lingkup teori yang dikaji sehingga lebih efektif dan tepat sasaran. Selain itu, juga untuk menghindari terjadinya penumpukan teori-teori yang tidak relevan dengan topik penelitian. Untuk mencapai tujuan tersebut, dapat dilakukan dengan membuat diagram *family tree of theory*, yaitu diagram yang memberikan gambaran tentang susunan teori-teori yang digunakan untuk memperoleh tujuan penelitian tersebut. Dari diagram tersebut, akan diketahui awal mula akar teori yang digunakan. Kemudian dari akar teori tersebut akan diperoleh beberapa teori-teori penting pendukung yang berguna dan relevan dalam mencapai tujuan penelitian. Dalam penelitian ini, diagram *family tree of theory* yang diperoleh merupakan hasil dari penguraian (*break down*) topik penelitian, yaitu seperti yang tertera pada diagram dibawah ini :

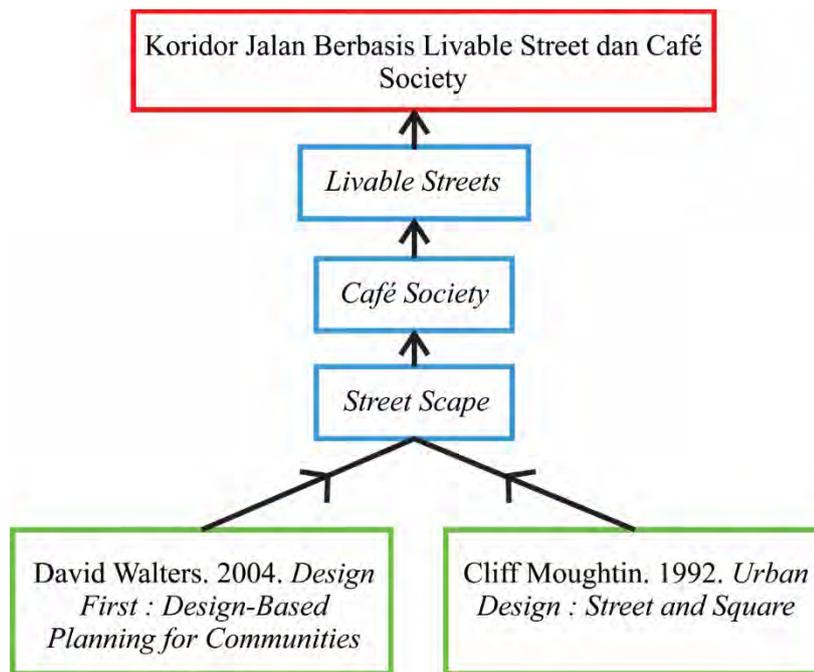


Diagram 2.1 Family Tree of Theory
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari diagram *family tree of theory* diatas, dapat diketahui bahwa terdapat dua akar teori yang dijadikan sebagai pijakan awal (*point of departure*), yaitu teori tentang desain berbasis komunitas masyarakat dan teori tentang koridor (*streets*). Kemudian terdapat beberapa teori penting sebagai pendukung dalam mencapai tujuan penelitian, yaitu teori tentang *café society*, *livable street*, dan *streetscape*. Jadi, beberapa teori inilah yang akan dibahas lebih lanjut dan diuraikan satu persatu secara mendetail untuk memperoleh pemahaman mengenai topik penelitian dan juga untuk mencapai tujuan penelitian.

2.2 Koridor/*Streets*

Dalam subbab ini, terdapat beberapa poin yang akan dibahas satu persatu, yaitu definisi, fungsi, tipe bentuk, dan kesatuan dalam desain koridor/*streets*.

2.2.1 Definisi Koridor/*Streets*

Pemahaman tentang jalan/koridor berawal dari Vitruvius yang mendiskripsikan tiga jenis jalan yang ada pada latar belakang (*background*) dalam sebuah pertunjukan teater, yaitu gambaran jalan yang bersuasana *tragic* (tragis), *comic* (lucu/gembira), dan *satyric* (sindiran). Kemudian pada masa klasik

pemahaman ini berkembang, Alberti dan Palladio membedakan jalan menjadi dua jenis, yaitu (Moughtin, 1992) :

1) Jalan yang berada di dalam kota

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

2) Jalan yang menghubungkan antar kota

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

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

1) *Roads*

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

2) *Streets*

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

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

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

Jika di negara bagian barat mempunyai istilah *roads* dan *streets*, Indonesia memiliki klasifikasi tersendiri mengenai jalan. Berikut adalah klasifikasi jalan berdasarkan fungsinya yang bersumber dari www.ilmusipil.com :

1) Arteri Primer

Jalan Arteri Primer adalah ruas jalan yang menghubungkan antar kota jenjang kesatu yang berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

2) Arteri Sekunder

Jalan Arteri Sekunder adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder lainnya atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Selain itu juga menghubungkan jalan arteri/kolektor primer dengan kawasan sekunder.

3) Kolektor Primer

Jalan Kolektor Primer adalah ruas jalan yang menghubungkan antar kota kedua dengan kota jenjang kedua, atau kota jenjang kesatu dengan kota jenjang ketiga.

4) Kolektor Sekunder

Jalan Kolektor Sekunder adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder lainnya atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

5) Lokal Primer

Jalan Lokal Primer adalah ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil, kota jenjang kedua dengan persil, kota jenjang ketiga

dengan kota jenjang ketiga lainnya, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya.

6) Lokal Sekunder

Jalan Lokal Sekunder adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, atau kawasan sekunder kedua dengan perumahan, atau kawasan sekunder ketiga dan seterusnya dengan perumahan.

Jika Jalan Arif Rahman Hakim dikaitkan dengan klasifikasi jalan yang dimiliki oleh negara bagian barat, maka Jalan Arif Rahman Hakim adalah *streets* karena terletak di dalam kota dan menghubungkan antar rumah atau pertokoan yang berdekatan. Sedangkan, jika dikaitkan dengan klasifikasi jalan yang dimiliki Indonesia, maka Jalan Arif Rahman Hakim merupakan jalan arteri sekunder karena menghubungkan jalan arteri primer (Jalan H. Ir. Soekarno) dan kawasan sekunder (kawasan perdagangan dan jasa sekunder yang berada di sepanjang Jalan Arif Rahman Hakim). Selain itu, Jalan Arif Rahman Hakim bisa disebut sebagai koridor karena koridor ini memiliki fungsi yang jelas, yaitu sebagai koridor yang memenuhi kebutuhan mahasiswa terutama kebutuhan makanan. Jalan ini juga didominasi oleh bangunan kafe dan tempat makan yang saling melengkapi satu sama lain.

2.2.2 Fungsi Koridor/*Streets*

“Streets and their sidewalks, the main public places of a city, are its most vital organs. Think of a city and what comes to mind? Its streets. If a city’s streets look interesting, the city looks interesting, if they look dull, the city looks dull” (Jane Jacobs). Jika berkunjung pada suatu kota, hal yang paling dapat diingat adalah jalan-jalan yang ada di kota tersebut. Pernyataan beliau menunjukkan bahwa jalan adalah sebagai pembentuk dan penentu wajah (citra, imaji) kota. Jika kondisi jalan tersebut buruk, maka wajah kota yang terkesan juga buruk. Tetapi tidak hanya jalan, jalur pedestrian di tepi jalan, dan ruang publik di sepanjang jalan juga turut mengambil peran dalam membentuk wajah kota. Jalan tidak akan berfungsi dengan baik tanpa adanya pedestrian dan ruang publik di sepanjang jalan tersebut karena jalan tidak hanya berfungsi sebagai akses tetapi juga sebagai sarana ekspresi sosial (Moughtin, 1992). Jalan tidak akan terasa nyaman dan

hidup apabila tidak ada aspek sosial di dalamnya. Salah satu aspek sosial yang dimaksud adalah komunitas masyarakat. Walaupun di tepi jalan terdapat pedestrian, di sepanjang jalan terdapat ruang publik, tetapi tetap tidak akan terasa ramah dan nyaman jika tidak ada komunitas masyarakat yang mengunjungi atau menggunakannya. Jadi, elemen sosial menjadi sangat penting dalam menentukan fungsi jalan karena masyarakatlah yang secara otomatis memilikinya, menggunakannya, dan sekaligus mengontrolnya.

Pada dasarnya, jalan tidak hanya sebagai akses tetapi juga sebagai sarana ekspresi sosial (Moughtin, 1992). Alexander juga menambahkan, “*Streets should be for staying in, and not just for moving through, the way they are today*”. Jalan bukan hanya sebagai jalur pergerakan tetapi juga sebagai area dimana para pengguna dapat berhenti sejenak di tengah-tengah pergerakan tersebut. Selain sebagai jalur lalu lalang kendaraan, jalan juga harus memperhatikan aspek sosial yang terjadi di sekitarnya, misalnya interaksi antar pejalan kaki, memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, dan sebagainya. Jadi, hal pertama yang seharusnya diperhatikan adalah kenyamanan sosial (*social peace*), masyarakat sebagai pengguna jalannya, mengontrolnya, dan memilikinya.

Pada masa 10-20 tahun ke depan, kendaraan akan menjadi sarana transportasi utama (Moughtin, 1992). Oleh karena itu, perencanaan di masa depan harus mampu menyediakan desain jalan dimana para pejalan kaki terbebas dari ancaman bahaya kecelakaan (*traffic accident*). Selain itu, jalan akan berfungsi dengan baik apabila terdapat berbagai bentuk aktivitas yang dilakukan oleh para pejalan kaki dengan memanfaatkan keberadaan jalan tersebut. Jadi keberhasilan perencanaan suatu jalan bergantung bagaimana jalur pedestrian di sekitarnya dapat menampung berbagai macam aktivitas sosial.

Le Corbusier menyatakan “*Our streets no longer work. Streets are obsolete notion.... No pedestrian will ever again meet a high-speed vehicle*” (Moughtin, 1992). Dari pernyataan beliau tersebut dapat diketahui bahwa keberadaan jalur pedestrian sangatlah penting. Dengan adanya jalur pedestrian, laju kendaraan yang melintas akan terkontrol dan akan lebih berhati-hati. Hal ini bisa dilihat pada perbedaan jalan-jalan di dalam kota dengan jalan-jalan yang ada di jalur tol (jalur bebas hambatan), laju kendaraan di jalur tol jauh lebih cepat

karena tidak ada jalur pedestrian dan pejalan kaki yang melintas sehingga para pengemudi kendaraan tidak ada keraguan untuk memacu kendaraannya lebih cepat. Sedangkan pada jalan-jalan perkotaan yang dilengkapi adanya jalur pedestrian, para pengemudi kendaraan akan lebih berhati-hati dan membatasi kecepatan kendaraannya karena banyak pejalan kaki yang melintas di area jalan tersebut.

Dari beberapa pemahaman diatas, dapat disimpulkan bahwa Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Keputih ini memiliki permasalahan yang sama. Koridor ini dilalui oleh berbagai moda transportasi setiap hari tetapi tidak layak secara fisik dan tidak layak secara sosial. Jadi, walaupun mampu mengakomodasi berbagai moda transportasi dan baik secara fisik tetapi tidak memanusiakan pejalan kaki dan tidak menghidupkan aktivitas sosial di sepanjang koridor maka koridor ini masih belum berhasil perencanaannya.

2.2.3 Tipe Bentuk Koridor/*Streets*

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

Secara fisik, ada dua tipe jalan, yaitu :

- 1) Jalan yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan disekitarnya (*blocks*).
- 2) Jalan yang terbentuk sebagai dampak tiga dimensional bangunan yang ada disekitarnya dan di dalamnya terdapat ruang terbuka dan lansekap.

Selain itu, jalan juga dapat dibedakan berdasarkan :

- | | |
|--------------------------|------------------|
| 1) Lurus atau berkelok | 6) Skala |
| 2) Panjang atau pendek | 7) Proporsi |
| 3) Lebar atau sempit | 8) Kontras |
| 4) Terbuka atau tertutup | 9) Ritme/Irama |
| 5) Informal atau formal | 10) Konektivitas |

Menurut Moughtin dalam bukunya *Urban Design : Green Dimension*, terdapat tiga unsur utama yang diperhatikan dalam mendesain jalan, yaitu

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

Dari berbagai bentuk dan tipe koridor tersebut, koridor Jalan Arif Rahman Hakim Keputih ini termasuk dalam koridor yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan di sekitarnya. Koridor ini juga termasuk koridor yang panjang dan berkelok yang menghubungkan jalan utama, yaitu Jalan H. Ir. Soekarno (MERR) dan Jalan Keputih Tegal.

2.2.4 Kesatuan dalam Desain Koridor/Streets

Gibbers menyatakan “*The street is not building frontage but a space about which dwellings are grouped to form a series of street pictures; or alternatively the street is a space that may be expanded into wider spaces such as closes or squares*”. Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa jalan bukanlah merupakan halaman depan dari bangunan tetapi bagaimana membentuk keharmonisan antara jalan itu sendiri dan bangunan-bangunan di sekitarnya.

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

Masalah utama yang dihadapi dalam mengkombinasikan dan menyatukan desain bangunan-bangunan individual yang ada di suatu koridor adalah adanya perbedaan selera desain sehingga pada umumnya yang terjadi adalah ketidakharmonisan yang akan berujung pada hilangnya identitas kawasan tersebut. Lain lagi halnya apabila suatu koridor didesain oleh satu orang arsitek dan pemilik koridor tersebut adalah perseorangan. Dalam mendesain koridor, hal

utama yang ditekankan adalah bagaimana lebih memperhatikan estetika kawasan secara keseluruhan dari pada estetika setiap bangunannya.

Beberapa faktor yang berpengaruh dalam mendesain suatu koridor adalah (Moughtin, 1992) :

- 1) Kegunaan lahan
- 2) Aturan pengembangan kawasan
- 3) Pengembangan lingkungan sekitar kawasan
- 4) Perubahan strata sosial
- 5) Pola distribusi populasi

2.3 *Livable Street*

Livable street sangat erat kaitannya dalam hal pengembangan sebuah jalan atau koridor. Banyak aspek-aspek yang perlu diperhatikan dalam mewujudkan jalan atau koridor yang *livable*. Pada subbab ini, akan dijelaskan sedetil mungkin tentang *livable street*.

2.3.1 Definisi Livable Street

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

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

Livable street muncul dilatarbelakangi oleh permasalahan jalan yang didominasi oleh para pengendara kendaraan, sedangkan para pejalan kaki, pesepeda tidak mendapatkan hak yang sama atau justru bahkan tidak diperhatikan sama sekali. Oleh karena itu, diharapkan dengan memperlebar jalur pedestrian, menanam pohon, menyediakan tempat duduk, menyediakan jalur sepeda, dan lain sebagainya dapat mengurangi dominasi kendaraan sehingga para pejalan kaki dan pesepeda memperoleh hak yang sama. Selain itu, dengan mempersempit jalur kendaraan dan meningkatkan pelayanan transportasi umum diharapkan dapat mendukung terwujudnya *livable street*.

Livable street juga disebut sebagai “*self-enforcing process*”, maksudnya adalah dengan adanya peningkatan pada transportasi publik dan lingkungan pedestrian, ketika itu juga kepadatan lalu lintas juga akan otomatis berkurang (Lindsay, 2008).

2.3.2 Indikator Keberhasilan *Livable Street*

Keberhasilan *livable street* tidak dapat dilihat dari salah satu desain saja atau kebijakan pemerintah tertentu, tetapi dilihat dari dampak apa yang dihasilkan (*outcomes*), bagaimana dapat meningkatkan kesehatan masyarakat dan lingkungan yang berkelanjutan di masa depan. Walaupun desain suatu jalan dan kebijakannya dapat mewujudkan *livable street* tetapi hal tersebut bukanlah jaminan (Lindsay, 2008).

Lebih jelasnya, *livable street* harus mampu memberikan dampak positif kepada masyarakat, misalnya dominasi kendaraan yang menurun menunjukkan bahwa penyempitan jalur kendaraan, pelebaran jalur pedestrian, penanaman pohon, penyediaan jalur sepeda, dan lain sebagainya berhasil dilakukan. Berikut merupakan indikator-indikator dalam menentukan keberhasilan *livable street* (Lindsay, 2008) :

1) *Street Life*

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

a) *Pedestrian Volume*

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

b) *Stationary Activities*

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

c) *Pedestrian Diversity*

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

2) *Social Interaction*

Ketika pejalan kaki menghabiskan waktu di jalan, mereka mempunyai kesempatan untuk berinteraksi. Interaksi antar individu merupakan kontribusi penting untuk mewujudkan kepribadian yang baik. Selain itu, juga dapat meningkatkan rasa percaya satu sama lain. Terdapat dua indikator utama dalam menentukan keberhasilan *social interaction* :

a) *Social Contacts*

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

b) *Ownership*

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

3) *Public Health*

Livable street memberikan pengaruh terhadap kesehatan masyarakat, yaitu dengan mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas, mengurangi kebisingan,

mengurangi polusi udara, dan lain sebagainya. Terdapat beberapa indikator yang menunjukkan keberhasilan dalam meningkatkan kesehatan masyarakat :

a) *Traffic Injuries*

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

b) *Obesity*

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

c) *Noise dan Air Pollution*

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

d) *Vehicle Speeds*

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

e) *Traffic Volume*

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

2.4 *Streetscape*

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

2.4.1 *Definisi Streetscape*

Karakter suatu jalan ditentukan oleh elemen-elemen lingkungan sekitarnya. Membahas *streetscape* tidak hanya membahas elemen jalannya saja tetapi mencakup semua elemen yang ada di sekitar jalan tersebut, misalnya *street*

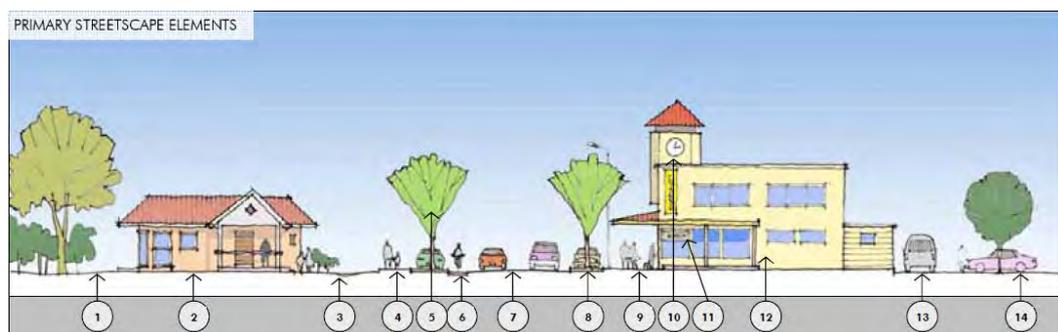
furniture, jalur pedestrian, jalur tanaman, pertokoan, bangunan, dan lain sebagainya. Semua elemen tersebut bertujuan untuk memberikan manfaat bagi masyarakat berupa (Kapiti Coast District Council, 2008) :

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

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

2.4.2 Elemen-Elemen *Streetscape*

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



- | | |
|--|--|
| 1 - private outdoor living spaces | 10 - landmarks and local identity |
| 2 - land uses | 11 - advertising and signage |
| 3 - green infrastructure | 12 - travel patterns and business prosperity |
| 4 - pedestrian paths, furniture, lighting and street quality | 13 - loading, servicing and waste |
| 5 - street trees and landscaping | 14 - off road parking |
| 6 - cycle lanes | |
| 7 - carriageway | <u>Not shown but also relevant:</u> |
| 8 - on road parking spaces and bus stops. | 15 - services and infrastructure |
| 9 - pedestrian amenities | 16 - traffic calming. |

Gambar 2.1 Elemen Streetscape
(Sumber : Kapiti Coast District Council, 2008)

2.5 *Design Based on Communities*

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

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

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

Dari pertanyaan-pertanyaan tersebut akan diketahui secara pasti bagaimana keinginan dan aspirasi masyarakat yang sesungguhnya.

Komunitas masyarakat mempunyai berbagai macam karakter tersendiri bergantung pada lingkungan dimana mereka tinggal. Salah satunya adalah komunitas masyarakat kafe (*café society*).

2.5.1 *Café Society*

Sebelum menuju ke pembahasan *café society*, akan dibahas mengenai pengertian kafe/*cafe* dari berbagai sumber, yaitu

- 1) *Oxford Dictionaries* : A small restaurant selling light meals and drinks.
- 2) *Cambridge Dictionary* : a restaurant where simple and usually quite cheap meals are served.
- 3) Kamus Besar Bahasa Indonesia : tempat minum yg pengunjungnya dapat memesan minuman, seperti kopi, teh, bir, dan kue-kue; kedai kopi.

Dari beberapa sumber diatas, dapat disimpulkan bahwa kafe adalah restoran/restoran kecil tempat memesan minuman dan makanan ringan yang cukup murah.

Pada mulanya, istilah kafe muncul di Eropa sebagai tempat yang hanya memperjualbelikan kopi (*coffe shop/coffe house*). Kemudian kafe berkembang menjual minuman lainnya selain kopi, misalnya minuman beralkohol, minuman yang tanpa alkohol, dan sebagainya. Seiring berkembangnya jaman, kafe juga berkembang sebagai sarana sosial (Grafe and Bollerey, 2007). Begitu juga menurut Aksel Tjora (2014), kafé pada masyarakat modern sekarang ini merupakan sebagai wadah aktifitas sosial. Keberadaan kafé sudah menjamur dimana-mana, sudah menjadi gaya hidup tersendiri bagi masyarakat kota. Beliau menjadikan kafé sebagai tempat ketiga bagi masyarakat untuk berinteraksi. Tempat pertama adalah rumah, tempat kedua adalah lingkungan pekerjaan, dan tempat ketiga adalah kafé. Selain sebagai sarana interaksi sosial, kafé juga berperan sebagai sarana untuk membentuk jaringan kerjasama, hiburan, dan lain-lain. Oleh karena itu, muncullah istilah *café society*.

Café society ini merupakan konsep pengembangan kawasan yang didominasi oleh bangunan-bangunan tempat makan di kanan kirinya, dimana bangunan tempat makan tersebut dijadikan sebagai pusat interaksi sosial pegunjungnya. Konsep ini bertujuan untuk membentuk kawasan yang khas dengan adanya bangunan-bangunan tempat makan yang dimiliki koridor tersebut

sekaligus memenuhi gaya hidup para penggunanya (Walters, 2004). Dengan adanya komunitas masyarakat yang bersosialisasi di area kafe tentunya akan dapat menghidupkan dan memberikan suasana tersendiri sehingga fungsi sosial pada koridor tersebut terwujud dengan baik. Selain itu, juga sebagai pemanfaatan potensi bangunan-bangunan tempat makan secara maksimal disepanjang koridor.

Jika dikaitkan dengan koridor Jalan Arif Rahman Hakim, istilah *café society* tentu sangat sesuai karena memang koridor ini didominasi oleh bangunan kafe dan bangunan tempat makan, misalnya tempat makan, warung makan, warung tegal, warung kopi, rumah makan Padang, dan pujasera. Walaupun bangunan kafe dan bangunan tempat makan (tempat makan) sebenarnya merupakan dua hal yang berbeda, tetapi seiring berkembangnya jaman, perbedaan tersebut sudah tidak begitu terlihat. Sekarang banyak kafe yang tidak hanya menyediakan minuman dan makanan ringan, tetapi juga menyediakan makanan-makanan berat, seperti nasi goreng, mi goreng, dan lain-lain. Begitu juga dengan tempat makan, banyak tempat makan yang didesain seunik kafe sehingga walaupun pengunjungnya memesan makanan-makanan berat, mereka tetap bisa berinteraksi dan bercengkrama dengan nyaman seperti berada di dalam kafe. Meskipun demikian, semua bangunan kafe dan bangunan tempat makan tersebut memiliki kesamaan, yaitu selain sebagai tempat makan, bangunan tersebut juga sebagai tempat sosial, sarana untuk berinteraksi sosial. Potensi sosial yang berasal dari *café society* inilah yang nanti akan mendukung terwujudnya koridor Jalan Arif Rahman Hakim yang *livable*.

Dalam mewujudkan konsep *café society*, perlu adanya arahan. Berikut adalah arahan dalam mendesain kafe (City of Melbourne, 2003) :

Tabel 2.1 Cafe Design Guide

No.	Aspek	Prinsip
1.	Akses dan ruang publik	<ul style="list-style-type: none"> – Kondisi ruang publik dan jalan yang baik – Terdapat jalur pedestrian yang nyaman dan dapat diakses oleh semua orang
2.	Desain	<ul style="list-style-type: none"> – Tampilan desain yang mempunyai kualitas tinggi – Bersifat atraktif dan inovatif

(Sumber : City of Melbourne, 2003)

Dari arahan desain tersebut, dapat dilihat bahwa tidak ada hal-hal yang bertentangan dengan desain kafe yang sudah ada di Indonesia, khususnya di koridor Jalan Arif Rahman Hakim. Justru bangunan-bangunan kafe yang ada di koridor ini sangat membutuhkan arahan desain tersebut agar dapat lebih mewujudkan aspek kenyamanan bagi para pengguna.

2.6 Kajian Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya Berdasarkan Rencana Detil Tata Ruang Kota Surabaya UP. Kertajaya Tahun 2015-2020

Setelah dilakukan peninjauan terhadap Rencana Detil Tata Ruang Kota (RDTRK) Surabaya UP. Kertajaya Tahun 2015-2020, terdapat beberapa hal sebagai berikut :

- 1) Pengembangan kawasan perdagangan, perniagaan dan jasa komersial untuk skala pelayanan lokal sampai regional dengan blok sistem diarahkan pada jalan arteri sekunder seperti Jalan Ir. Soekarno (Lingkar Dalam Timur), Jalan Mulyosari, Jalan Arif Rahman Hakim, Jalan Klampis, Jalan Semolowaru.
- 2) Jalan Arif Rahman Hakim merupakan termasuk jalan arteri sekunder dengan ruang milik jalan (rumija) selebar 10 meter. Bahan perkerasan berupa aspal yang hanya selebar 6 meter.
- 3) Jalan Arif Rahman Hakim termasuk jalan dengan intentitas kepadatan yang tinggi tetapi belum ditemukan adanya trotoar yang termasuk dalam ruang milik jalan (rumija). Berikut adalah standar lebar trotoar berdasarkan kegunaan lahan di sekitarnya :
 - a) Perumahan : 1.50 meter
 - b) Perkantoran : 2.0 meter
 - c) Industri : 2.00 meter
 - d) Sekolah : 2.00 meter
 - e) Terminal/pemberhentian bus : 2.00 meter
 - f) Pertokoan/perbelanjaan : 2.00 meter
 - g) Jembatan/terowongan : 1.00 meter

- 4) Jalan Arif Rahman Hakim sebagai tempat pemusatan kegiatan pendidikan tinggi, misalnya ITS, Hang Tuah, dan STESIA. Kemudian juga sebagai tempat kegiatan perdagangan dan jasa yang tumbuh pesat sebagai pendukung aktifitas pendidikan tinggi tersebut.
- 5) Jalan Arif Rahman Hakim termasuk jalan yang mempunyai bangkitan dan beban yang tinggi karena keberadaan fasilitas perdagangan jasa dan fasilitas pendidikan mulai dari SD hingga perguruan tinggi.
- 6) Jalan Arif Rahman Hakim merupakan jalan pergerakan menuju tempat perdagangan jasa dan pendidikan.
- 7) Persebaran perdagangan dan jasa yang terkait dengan kegiatan di perguruan tinggi, seperti warnet, fotokopi, warung, konter pulsa dan rental komputer tersebar di jalan-jalan di sekitar kampus dan daerah sekitar tempat kost mahasiswa. Salah satu lokasinya adalah di Jalan Arif Rahman Hakim.
- 8) Pembangunan halte akan di lakukan di sepanjang koridor Jalan Arif Rahman Hakim karena koridor ini merupakan koridor pusat pendidikan. Ketentuan pembangunan halte adalah sebagai berikut :
 - a) Berada di sepanjang rute angkutan umum.
 - b) Terletak pada jalur pejalan kaki dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki.
 - c) Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman.
 - d) Tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas.
- 9) Fungsi jalan di UP. Kertajaya akan diarahkan sebagai berikut :
 - a) Jalan arteri sekunder berubah menjadi arteri primer yakni Jalan Ir. Soekarno (MERR). Perubahan jalan ini salah satu fungsi jalan Ir. Soekarno sebagai Rencana Jalan Lingkar Timur Tengah yang akan menghubungkan Jalan Tol dengan Jembatan Suramadu.
 - b) Fungsi jalan lainnya tetap dipertahankan.
- 10) Penataan jaringan jalan di wilayah perencanaan UP Kertajaya menganut prinsip sebagai berikut :
 - a) Hirarki jalan ditentukan oleh peran dan fungsinya yang pada akhirnya merupakan dasar dalam menentukan dimensi jalan.

- b) Akses jaringan jalan arteri dibatasi.
- c) Jalan kolektor terhubung dengan jalan arteri. Dengan demikian jalan arteri memiliki akses terbatas terhadap jalan lokal.

11) Jalan Arif Rahman Hakim akan dikembangkan sebagai pusat pelayanan Regional yang berfungsi sebagai pusat pendidikan, perumahan, dan perdagangan jasa pendukungnya. Konsep yang diusulkan adalah sebagai berikut :

- a) Peningkatan sarana dan prasarana pendukung seperti infrastruktur jalan, drainase, air bersih, listrik dan telekomunikasi
- b) Penataan kawasan perdagangan dan jasa serta kegiatan rumah kos/kontrak melalui penataan intensitas bangunan (KDB, KLB, GSB dan Tinggi Bangunan)
- c) Penataan kawasan perumahan vertikal dengan penyediaan lahan parkir dan ANDALIN dalam usaha menghindari macet lalu lintas karena adanya bangkitan dan tarikan tinggi
- d) Pembukaan akses pada kawasan perumahan sehingga meminimalkan hambatan lalu lintas.
- e) Penyediaan sarana dan prasarana angkutan umum massal yang menghubungkan antar kawasan pendidikan tinggi dan kawasan pendidikan tinggi dengan kawasan lain sekitarnya dalam Kota Surabaya.

Berdasarkan penjelasan diatas, secara keseluruhan, poin-poin tersebut sudah sesuai dengan arah tujuan penelitian. Fungsi dan guna lahan di sepanjang koridor ini juga sudah sesuai dengan arah pengembangan yang direncanakan oleh pemerintah Kota Surabaya. Sedangkan, kondisi lebar jalan, fasilitas penunjang, dan bangunan di sepanjang koridor jalan masih belum sesuai sehingga perlu dilakukan penataan kembali sesuai dengan tujuan penelitian dan berdasarkan pada arahan pengembangan dari Pemerintah Kota Surabaya tersebut.

2.7 Studi Kasus

2.7.1 Jalan Alor Food Street, Malaysia

Jalan Alor terletak di jantung ibu kota Malaysia, Kuala Lumpur. Jalan ini memberikan suasana yang kontras dengan suasana yang sering dijumpai di kawasan pusat kota. Setelah melihat gedung-gedung tinggi, perkantoran, dan mall, jalan ini akan memberikan suasana tersendiri. Pengunjung akan disambut banyak stan-stan penjual makanan. Memang jalan ini terkenal sebagai kawasan kuliner di Kuala Lumpur. Kawasan ini mulai ramai ketika menjelang sore hari, para pedagang menjual kuliner khas Malaysia, India, dan Cina.

Kondisi Jalan Alor ini sangat padat, didominasi aktivitas para pedagang dan pejalan kaki. Lebar Jalan Alor hanya terdiri dari dua lajur kendaraan, masing-masing satu lajur untuk setiap arah. Tersedia jalur pedestrian yang sangat lebar, kurang lebih 4-5 meter. Tetapi jalur pedestrian tersebut dipenuhi oleh stan-stan penjual makanan, mereka menyediakan tempat makan *outdoor*. Pejalan kaki dapat berjalan sekaligus dapat beristirahat sambil menikmati berbagai macam kuliner. Mobil-mobil disediakan parkir *on street*, tidak terdapat lahan parkir khusus untuk mobil dan kendaraan bermotor lainnya.



Gambar 2.2 Suasana di Jalan Alor, Malaysia
(Sumber : www.wonderfulmalaysia.com, 2016)

Dari studi kasus tersebut dapat disimpulkan bahwa Jalan Alor kaya akan aktivitas sosial dan sangat mengistimewakan pejalan kaki. Para pejalan kaki disediakan trotoar yang sangat lebar kemudian juga terdapat stan-stan penjual makanan yang dapat berfungsi sebagai tempat istirahat. Aktivitas yang dapat dilakukan di jalan tidak hanya berkendara dan berjalan kaki tetapi juga dapat duduk-duduk, berbincang-bincang santai, istirahat, dan menikmati kuliner. Hal ini

merupakan salah satu indikator keberhasilan penerapan *livable street*, yaitu dapat memperkaya aktivitas di jalan.

Meskipun demikian, aktivitas pedagang dan keberadaan stan-stan makanan juga sangat mengganggu pejalan kaki yang berjalan karena letaknya hampir memenuhi seluruh badan trotoar sehingga alur pejalan kaki dapat terhambat.

2.7.2 Wisata Kuliner Deles, Surabaya

Wisata Kuliner Deles merupakan salah satu bukti keberhasilan Pemerintah Kota Surabaya dalam merelokasi PKL-PKL yang ada di sekitar daerah Deles. PKL-PKL tersebut berjualan di perpotongan Jalan H. Ir. Soekarno (depan SMPN 19 Surabaya) dan Jalan Arif Rahman Hakim (depan lahan bekas Universitas Putra Bangsa). Para PKL berjualan berbagai macam makanan, misalnya penyetan, nasi goreng, *seafood*, dan lain-lain.



Gambar 2.3 Lokasi PKL Deles dan Relokasinya
(Sumber : Google Earth, 2016)

Karena menempati lahan yang tidak semestinya, kemudian mereka tidak digusur tetapi dipindahkan ke tempat yang tidak jauh dari tempat mereka berdagang sebelumnya yang sekarang bernama Wisata Kuliner Deles. Lahan

tersebut juga masih berada di Jalan Arif Rahman Hakim sehingga sangat mudah diakses dan strategis. Hingga sekarang, tempat tersebut masih ramai dikunjungi. Kuncinya disini adalah mereka tidak kehilangan pelanggan mereka karena mereka pindah tidak jauh dari lokasi sebelumnya, para pelanggan mereka tidak kesulitan mencari PKL langganannya tersebut. Jadi, yang dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam merelokasi PKL adalah lahan sebagai tempat relokasi tidak jauh dari tempat mereka berdagang sebelumnya dan lahan relokasi tersebut tentu harus strategis serta mudah diakses.



Gambar 2.4 Suasana Wisata Kuliner Deles, Surabaya
(Sumber : www.google.com, 2016)

Jadi, yang dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam merelokasi PKL adalah lahan sebagai tempat relokasi tidak jauh dari tempat mereka berdagang sebelumnya dan lahan relokasi tersebut tentu harus strategis serta mudah diakses.

2.8 Sintesa Kajian Pustaka

Sintesa teori atau sintesa kajian pustaka ini digunakan sebagai arahan penelitian dan strategi untuk melakukan pendekatan penelitian sehingga dapat memunculkan hipotesa atau tanpa memunculkan hipotesa. Selain itu, juga sebagai pertimbangan untuk mendapatkan kemudahan dalam menjawab pertanyaan penelitian yang akan dicapai. Hasil dari sintesa kajian pustaka ini adalah berupa poin-poin teori yang kemudian akan dirangkum untuk memunculkan kriteria umum penelitian. Berikut adalah hasil dari sintesis kajian pustaka.

Tabel 2.2 Sintesis Kajian Pustaka

No. (1)	Teori (2)	Definisi/Pemahaman (3)	Kriteria Umum (4)
1.	<p><i>Livable street</i> –Lindsay, 2008</p>	<p>– Mendedikasikan ruang publik kepada para pejalan kaki, pesepeda, dan para pengguna kendaraan umum yang bertujuan untuk mewujudkan <i>street life, social interaction, public health</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Suatu jalan yang dapat memberikan ketertarikan tersendiri bagi pejalan kaki. – Para pejalan kaki dapat berjalan kapan saja di jalan tersebut. – Area jalan sebaiknya mampu mengakomodasi semua aktivitas di jalan, misalnya duduk-duduk, membaca buku, menunggu transportasi umum, bermain, dan lain-lain. – Para pejalan kaki harus nyaman dalam berjalan. – Desain jalan harus benar-benar membedakan antara jalur kendaraan, jalur sepeda, dan jalur pejalan kaki. – Jalan dapat menciptakan interaksi antar individu pengguna jalan. – Jalan dapat membuat para pengguna jalan memiliki rasa peduli dan kepemilikan yang tinggi terhadap jalan tersebut. – Lalu lintas kendaraan seimbang dengan aktivitas pejalan kaki. – Lalu lintas kendaraan tidak mengintimidasi pejalan kaki. – Terdapat ruang di jalur pedestrian bagi para pedestrian untuk melakukan aktivitas yang menyenangkan. – Proporsi jalan dan jalur pedestrian yang sesuai, yang menimbulkan kenyamanan bagi pejalan kaki.
2.	<p>Streetscape –Kapiti Coast District Council, 2008</p>	<p>– Tidak hanya berupa elemen jalannya saja tetapi mencakup semua elemen yang ada di sekitar jalan tersebut, misalnya <i>street furniture</i>, jalur pedestrian, jalur tanaman, pertokoan, bangunan, dan lain sebagainya.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Suatu koridor harus memiliki semua elemen-elemen streetscape. – Elemen-elemen streetscape tersebut dapat memenuhi semua kebutuhan para penggunanya.

No. (1)	Teori (2)	Definisi/Pemahaman (3)	Kriteria Umum (4)
3.	<i>Design based on communities</i> – http://www.un.org/ –Walters, 2004	–Melibatkan komunitas masyarakat, proses desain yang dilakukan akan tepat sasaran dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.	Mencakup tentang : – Apa yang masyarakat suka? – Apa yang masyarakat tidak suka? – Apa yang diusulkan oleh masyarakat? – Bagaimana persepsi masyarakat tentang bangunan café dan warung di sepanjang koridor?
4.	<i>Café Society</i> –Tjora, 2014 –City of Melbourne, 2003	– Kafé pada masyarakat modern sekarang ini merupakan sebagai wadah aktifitas sosial. – Selain sebagai sarana interaksi sosial, kafé juga berperan sebagai sarana untuk membentuk jaringan kerjasama, hiburan, dan lain-lain.	– Kondisi ruang publik dan jalan yang baik. – Terdapat jalur pedestrian yang nyaman dan dapat diakses oleh semua orang. – Tampilan desain yang mempunyai kualitas tinggi. – Bersifat atraktif dan inovatif. – Memberikan kontribusi yang positif bagi keberlanjutan lingkungan. – Harus turut memelihara semua fasilitas yang ada dilingkungan permukiman. – Aman, bersih, dan terawat dengan baik. – Meminimalisasi kebisingan dan gangguan.
5.	Studi Kasus		
	Jalan Alor, Malaysia	Jalan di Kuala Lumpur, Malaysia yang terkenal sebagai kawasan kuliner.	– Menyediakan jalur pejalan kaki yang sangat lebar. – Jalur pedestrian tidak hanya berfungsi untuk berjalan kaki tetapi juga berfungsi sebagai tempat istirahat, berbincang-bincang, duduk-duduk, dan makan. – Walaupun terdapat banyak aktivitas di jalur pedestrian, tetapi tidak mengganggu fungsi utamanya, yaitu sebagai jalur untuk berjalan kaki.
	Wisata Kuliner Deles Surabaya	Lahan tempat relokasi PKL yang ada di Jalan Arif Rahman Hakim dan Jalan H. Ir. Soekarno.	– Untuk mengatasi permasalahan PKL, salah satu caranya adalah dengan melakukan relokasi. – Lahan tempat relokasi harus

No. (1)	Teori (2)	Definisi/Pemahaman (3)	Kriteria Umum (4)
			berada tidak jauh dari tempat PKL berdagang sebelumnya. – Lahan tempat relokasi harus strategis dan mudah diakses.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Paradigma Penelitian

Setiap penelitian membutuhkan paradigma. Paradigma inilah yang akan digunakan bagi setiap peneliti sebagai dasar untuk mengungkapkan fakta – fakta yang ada melalui kegiatan penelitian yang dilakukannya. Penelitian ini menggunakan paradigma naturalistik, yaitu pendekatan yang menyusun kesimpulan dari kondisi yang ada di lapangan sesuai dengan kenyataan yang ada sehingga peneliti ikut terlibat secara langsung bersama obyek yang diteliti pada saat survei dan observasi di lapangan. Peneliti melakukan observasi dan pengambilan berbagai sumber data untuk mencapai kebenaran. Keterlibatan peneliti terhadap obyek secara langsung seperti demikian membutuhkan eksplorasi obyek secara jelas dengan laporan yang terperinci, pandangan dari responden, serta melakukan studi langsung (Creswell, 1998).

Paradigma ini merupakan cara berpikir yang memungkinkan peneliti untuk menentukan nilai-nilai dalam penelitian dengan obyektifitas tinggi. Pencapaian keobyektivitasan yang tinggi tersebut dapat diperoleh dengan melakukan interaksi secara langsung dengan masyarakat atau obyek yang diteliti kemudian didukung oleh banyaknya data-data dan teori-teori yang didapatkan. Jadi, tidak mungkin jika peneliti dan obyek yang diteliti berdiri sendiri-sendiri, justru perlu adanya interaksi secara langsung antara peneliti dan obyek yang diteliti.

Demikian juga dalam penelitian ini, diperlukan interaksi langsung antara peneliti, kondisi eksisting di Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, dan masyarakat di sekitarnya. Sehingga dalam melakukan penataan pada koridor tersebut, peneliti dapat merasakan secara langsung kondisi yang ada kemudian mewujudkan konsep perancangan yang sesuai kebutuhan dan tepat sasaran.

3.2 Jenis, Metode, dan Aspek Penelitian

3.2.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan sebagai prosedur

pemecahan masalah yang diteliti dengan cara menggambarkan atau melukiskan keadaan objek penelitian berdasarkan fakta yang ditempuh dan apa adanya (Nawawi, 1996). Jenis penelitian ini memberikan gambaran yang sangat detail tentang obyek yang diteliti, misalnya menggambarkan kondisi eksisting, mengidentifikasi potensi dan kelemahan kawasan yang diteliti, menjelaskan kembali hasil wawancara dengan masyarakat sekitar, dan lain sebagainya. Semua penggambaran tersebut dapat didukung oleh hasil dokumentasi penelitian baik berupa foto-foto, maupun teori-teori dan data-data sekunder yang dikumpulkan oleh peneliti.

Jadi, *output* yang dihasilkan adalah berupa deskripsi gambaran yang mendetail mengenai penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, baik penjelasan tentang konsep, maupun penjelasan mengenai hasil rancangannya. Tetapi deskripsi tersebut telah melalui proses analisa dan perumusan kriteria dengan menggunakan teknik analisis data khusus untuk bidang keahlian perancangan kota. Sehingga deskripsi yang dihasilkan merupakan kesimpulan yang akurat.

3.2.2 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian multimetode yang berfokus pada interpretasi, pendekatan naturalistik pada obyek penelitian. Ini berarti para peneliti meneliti obyek yang diteliti dalam *setting* alami, berfokus pada interpretasi dan makna, berfokus pada bagaimana responden memahami keadaan mereka sendiri, dan menggunakan multitaktik (Groat and Wang, 2002). Jadi terdapat empat karakteristik yang dimiliki oleh penelitian kualitatif, yaitu :

- 1) Penekanan pada setting alami

Setting alami berarti obyek berada pada kondisi aslinya. Peneliti menggunakan berbagai taktik penelitian yang ditempatkan sesuai dengan konteks yang diteliti.

- 2) Fokus pada interpretasi dan makna

Peneliti tidak hanya mengandalkan dari kenyataan empiris dari hasil wawancara dan observasi secara langsung, tetapi juga melakukan interpretasi dan memaknai data yang diperoleh.

3) Fokus pada bagaimana responden memahami keadaan mereka sendiri
Peneliti mempresentasikan gambaran menyeluruh dari setting atau fenomena studi yang sesuai dengan pemahan dari responden itu sendiri.

4) Penggunaan multitaktik

Tidak dapat mengandalkan taktik tunggal dalam meneliti sehingga diperlukan perpaduan dari berbagai macam taktik penelitian yang disesuaikan dengan kondisi lapangan.

Metode ini dipilih karena metode ini memandang obyek yang diteliti sebagai sesuai yang dinamis dan utuh, obyek yang diteliti merupakan obyek yang tidak bisa dipisahkan satu sama lain. Selain itu, perlu adanya interaksi langsung antara peneliti dan obyek yang diteliti tetapi peneliti dalam meneliti tidak boleh memiliki kecenderungan tertentu.

Menurut Groat dan Wang, metode penelitian kualitatif memiliki kekurangan dan kelebihan, yaitu :

Kelebihan :

- a) Lebih kaya dan lebih mendalam dalam menggali suatu fenomena.
- b) Desainnya lebih fleksibel sehingga dapat berkembang sesuai kebutuhan di lapangan.
- c) Lebih peka terhadap makna dan proses dari aktivitas pengguna kawasan maupun segala artefak yang terdapat pada kawasan yang diteliti.

Kekurangan :

- a) Data yang diperoleh cakupannya sangat luas.
- b) Prosedurnya dilakukan secara bertahap sehingga waktunya lebih lama.
- c) Kredibilitasnya diragukan jika dipandang dari paradigma positivistik.

Untuk mengatasi kekurangan tersebut, dalam penelitian ini, penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, data yang diperoleh cakupannya memang sangat luas sehingga telah dilakukan pembatasan wilayah penelitian sehingga lebih fokus dan tepat sasaran. Kemudian untuk mempercepat dan mempersingkat waktu penelitian, diperlukan ketepatan dalam menjangkau informan-informan yang ada. Informan awal harus mampu memberikan informasi yang mendalam dan dapat menyarankan ke informan lain yang juga tepat untuk mendapatkan informasi-informasi yang lebih lengkap. Sedangkan untuk menguji

kredibilitas penelitian, dapat dilakukan dengan cara menggunakan teknik analisis data yang khusus untuk bidang perancangan kota. Teknik ini mempunyai *back-up* data yang dapat dijamin keakuratannya sehingga apabila keakuratan dan ketepatan hasil penelitian yang diperoleh dipertanyakan, akan dapat dipertanggungjawabkan.

3.2.3 Aspek Penelitian

Dalam penelitian ini, terdapat dua jenis aspek penelitian yang akan dikaji secara mendalam, yaitu aspek fisik dan nonfisik. Aspek fisik merupakan obyek penelitian yang berupa jalan, perabot jalan, fasilitas jalan, dan bangunan. Sedangkan aspek nonfisik adalah obyek penelitian yang berkaitan dengan manusia, misalnya pengguna jalan, penghuni bangunan, dan pengunjung. Aspek penelitian ini berupa poin-poin yang dijadikan acuan dalam mengkaji obyek yang diteliti. Tujuan adanya aspek penelitian adalah untuk menentukan kualitas hasil penelitian, semakin rinci aspek-aspeknya maka semakin fokus dan semakin terarah hasil penelitiannya. Berikut adalah rincian dari aspek fisik dan nonfisik:

Tabel 3.1 Aspek Penelitian

FISIK			
No. (1)	Sasaran (2)	Aspek Penelitian (3)	Definisi/Pemahaman (4)
1.	<i>Streetscape</i>	– Jalan	Memberikan gambaran secara detail mengenai kondisi fisik jalan, meliputi kondisi material penutup jalan, drainase, dan batas-batas jalan.
		– Perabot Jalan	Kualitas jalan juga ditentukan dengan kelengkapan perabot yang ada. Perabot-perabot tersebut harus mampu memenuhi kebutuhan penggunaannya.
		– Fasilitas Di Sekitar Jalan	Selain berfungsi sebagai jalan, disekitar jalan tersebut juga terdapat berbagai fasilitas lain yang mendukung keberlangsungan jalan, misalnya parkir, pertokoan, café, permukiman, dan lain-lain.

(1)	(2)	(3)	(4)
2.	<i>Café Society</i>	– Tampilan Bangunan Kafe dan Tempat Makan	Bentuk-bentuk atau komponen-komponen bangunan café yang spesifik, hal ini erat kaitannya dengan desain café yang dapat menarik perhatian pengguna sehingga pengguna ingin memasukinya, misalnya warna, bentuk atap, ornamen-ornamen, dan lain-lain.
		– Pedagang Kaki Lima	Pedagang yang berdagang di tepi jalan sepanjang koridor. Mereka memanfaatkan ruang manfaat jalan.
NONFISIK			
No. (1)	Sasaran (2)	Aspek Penelitian (3)	Definisi/Pemahaman (4)
1.	<i>Livable street</i>	– Alur Sirkulasi Pengguna	Jalan harus mampu menyediakan jalur bagi masing-masing pengguna jalan, baik pejalan kaki, pesepeda, pengemudi kendaraan, dan penyandang disabilitas.
		– Interaksi Sosial	Suatu jalan yang dapat menimbulkan interaksi sosial yang positif dan menumbuhkan rasa kepemilikan bersama sehingga satu sama lain saling menjaga dan saling memelihara.
		– Kesehatan Publik	Keberadaan jalan dapat menciptakan kondisi lingkungan yang sehat, misalnya mengurangi polusi, mengurangi angka kecelakaan, dan lain-lain.
(1)	(2)	(3)	(4)
3.	<i>Design based on communities</i>	– Keterlibatan Masyarakat dalam Proses Penataan Koridor	Bagaimana masyarakat mendeskripsikan tentang sesuatu yang tidak mereka sukai, yang mereka sukai, dan yang mereka usulkan terhadap suatu koridor, kafe, dan tempat makan.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

3.3 Pengambilan Sampel Penelitian dan Pengumpulan Data

3.3.1 Teknik Pengambilan Sampel Penelitian

Teknik *sampling* merupakan teknik pengambilan sampel. Sedangkan, sampel merupakan sebagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2012). Dalam penelitian ini, terdapat dua jenis sampel, yaitu sampel fisik dan nonfisik.

1) Sampel Fisik

Sampel fisik diambil atas dasar keterwakilan dari aspek yang diteliti. Dalam penelitian ini, sampel fisik terdiri dari bangunan kafe, tempat makan, jalan, perabot jalan, dan fasilitas jalan yang meliputi jalur pedestrian, jalur sepeda, jalur disabilitas, halte, lampu jalan, tempat sampah, vegetasi, rambu-rambu, *on/off street parking*, dan ruang sosial. Teknik ini mengelompokkan sampel fisik dalam kategori tertentu kemudian mengambil sampel dari masing-masing kelompok sesuai dengan perbandingan jumlahnya. Jika kelompok A berjumlah 10 sedangkan kelompok B berjumlah 20, maka perbandingan yang didapatkan adalah 1:2. Sehingga jumlah sampel kelompok A dapat berjumlah minimal 1 dan maksimal 8. Sedangkan jumlah sampel kelompok B dapat berjumlah minimal 2 dan maksimal 18. Sampel dapat dikatakan cukup jika sudah mampu mewakili setiap kelompok.

2) Sampel Nonfisik

Teknik pengambilan sampel nonfisik yang digunakan adalah juga teknik keterwakilan. Sasaran dari sampel nonfisik ini meliputi pemilik dan pengunjung kafé/tempat makan. Jumlah sampel nonfisik ditentukan sesuai dengan jumlah sampel fisik. Jika jumlah sampel fisik adalah 8, maka jumlah sampel nonfisik adalah 16 karena terdiri dari pemilik dan pengunjung kafe/tempat makan.

3.3.2 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian kualitatif, yang berperan sebagai instrumennya adalah peneliti itu sendiri (Groat dan Wang, 2008). Bagaimana peneliti tersebut dapat berkomunikasi dengan baik sehingga dapat memperoleh data sebanyak-banyaknya. Karena peneliti tersebut merupakan instrumennya, maka peneliti tersebut harus siap dalam melakukan penelitian. Selain itu, pengetahuannya terkait

dengan bidang yang diteliti dan metode penelitian yang diambil juga menentukan keberhasilan penelitian.

Peneliti dalam melakukan penelitian membutuhkan teknik pengumpulan data. Berikut adalah teknik pengumpulan data yang digunakan untuk mengambil sampel fisik dan nonfisik dalam penelitian ini :

1) Observasi Lapangan

Observasi lapangan merupakan pengamatan langsung terhadap fenomena-fenomena yang ada di lapangan. Teknik ini mengamati berbagai aspek yang ada di lapangan sehingga biasanya tidak cukup jika dilakukan satu hari saja. Dibutuhkan pengamatan yang intensif sehingga data yang terkumpul akan lebih banyak dan akurat. Ketika melakukan observasi lapangan, peneliti dapat menggunakan alat perekam, seperti kamera, alat perekam suara, handycam, dan sebagainya untuk memudahkan pengumpulan data. Selain itu membuat catatan kecil dan sketsa juga dapat membantu dalam mengumpulkan data.

2) Wawancara

Wawancara dilakukan dengan cara melakukan perbincangan baik berupa tanya jawab atau berbagi pendapat dan pengetahuan dengan cara tatap muka. Penelitian kualitatif tidak menyebut responden sebagai sampelnya, melainkan menyebutnya sebagai narasumber, partisipan, informan, atau bahkan disebut sebagai guru dalam penelitian. Penelitian kualitatif juga tidak menggunakan populasi karena penelitian kualitatif berangkat dari kasus tertentu yang ada pada situasi sosial tertentu dan hasil dari penelusuran narasumber tidak dapat digeneralisir pada populasinya, melainkan hanya dapat ditransfer ke tempat lain yang memiliki kesamaan situasi sosial (Sugiyono, 2014).

Penentuan narasumber yang akan diwawancarai dilakukan dengan cara teknik keterwakilan, seperti yang disebutkan sebelumnya. Sasaran wawancaranya adalah narasumber-narasumber yang terdiri dari masyarakat di sekitar kawasan koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya. Wawancara dengan masyarakat sekitar sangatlah penting dalam penelitian ini karena merupakan validasi dari upaya untuk menjadikan elemen *design based on community* sebagai bagian penting dalam penelitian. Selain itu, wawancara dengan masyarakat sebagai

narasumbernya bertujuan untuk mewujudkan konsep *livable street* dan *café society* secara tepat.

Batasan wilayah penentuan narasumber juga sangat penting karena diharapkan narasumber yang diperoleh adalah narasumber yang benar-benar memahami kondisi lingkungan di lokasi penelitian dan dapat membantu dalam memberikan informasi yang diperlukan peneliti sehingga data yang diperoleh benar-benar akurat dan valid. Berikut adalah penjelasan lebih detail mengenai narasumber dalam penelitian dan batasan wilayah penentuan narasumber:

a) Masyarakat sekitar

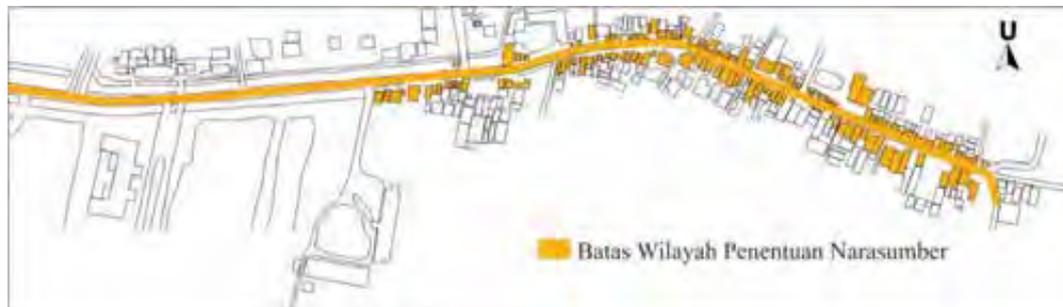
Masyarakat sekitar yang dijadikan narasumber tentu harus sudah mengenal lokasi penelitian dengan baik karena hal ini dibutuhkan untuk mengetahui pendapat mereka tentang kualitas lingkungan dan apa yang mereka inginkan di sekitar lokasi penelitian selama mereka tinggal di sana. Selain itu, penilaian mereka terhadap kualitas kafe-kafe dan tempat makan di sekitar lokasi juga sangat diperlukan. Hal ini untuk menjadikan elemen *design based on community* dapat diterapkan dengan baik. Syarat penentuan narasumber masyarakat adalah sebagai berikut :

- Masyarakat yang tinggal atau bekerja di wilayah yang sudah ditentukan minimal 1 tahun. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan informasi dari narasumber yang memang benar-benar paham dan sudah merasakan kondisi lingkungan di lokasi penelitian dengan baik.
- Pendidikan terakhir narasumber minimal SMA atau sederajat karena dinilai sudah memiliki pemahaman yang cukup terhadap pertanyaan-pertanyaan yang diajukan.
- Masyarakat tersebut merupakan pemilik bangunan kafe dan tempat makan di koridor, dan para pengunjung yang sedang berada di bangunan kafe dan tempat makan di sepanjang koridor.

b) Batasan wilayah penentuan narasumber

Narasumber yang dijadikan sebagai sumber informasi dan perolehan data merupakan warga atau masyarakat sekitar yang berada atau tinggal di sepanjang koridor wilayah penelitian. Hal ini sangat diperlukan agar

narasumber yang dipilih merupakan narasumber yang tepat dan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan oleh peneliti.



Gambar 3.1 Batas Wilayah Penentuan Narasumber
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

Perolehan data dari narasumber masyarakat dan para ahli yang diperoleh dipresentasikan dalam *index card*. Hal ini berbeda dengan sistem wawancara pada umumnya yang hanya berupa mengajukan pertanyaan-pertanyaan (*Elements of Conversation*). Sedangkan dengan menggunakan *index card*, selain terdapat pertanyaan-pertanyaan, peneliti dapat mencantumkan gambar-gambar terkait kondisi lokasi penelitian, misalnya peta lokasi, gambar eksisting lokasi, dan lain-lain yang bertujuan untuk memberikan gambaran secara lebih jelas kepada narasumber sehingga narasumber lebih mudah dalam menjawab pertanyaan dan data yang diperoleh semakin akurat. Selain itu, peneliti juga dapat memberikan sketsa tentang hasil wawancara yang diperoleh guna untuk memperjelas hasil wawancara tersebut.

Elements of Conversation yang tercantum pada *index card* bersumber pada elemen-elemen *design based on communities* dan *café society* yang sudah ditetapkan pada Bab Kajian Pustaka, yaitu :

Tabel 3.2 Elements of Conversation

No. (1)	Elements of Conversation (2)
1.	Permasalahan yang ada di lokasi penelitian sehingga menimbulkan perasaan tidak suka.
2.	Elemen-elemen penentu daya tarik (<i>point of interest</i>) sehingga menimbulkan perasaan suka.
3.	Ide-ide dan keinginan yang perlu ditambahkan di lokasi penelitian.
4.	Kesan tampilan bangunan kafé dan perdagangan jasa di lokasi penelitian.

5.	Kesan kenyamanan bangunan kafé dan tempat makan terkait dengan tingkat ergonomi, kebersihan, dan fasilitas kafé.
----	--

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Elements of conversation tersebut akan dikembangkan secara lebih detail sehingga berupa beberapa pertanyaan yang spesifik. Hal ini tentu dapat mempermudah proses wawancara karena dapat mengarahkan peneliti untuk menggali data dan informasi dengan lebih tepat. Untuk poin nomor 1, narasumber akan diarahkan untuk mengidentifikasi permasalahan-permasalahan yang ada di sekitar lokasi penelitian, baik permasalahan fisik maupun sosial yang akhirnya menimbulkan kesan tidak suka atau negatif. Sedangkan untuk poin nomor 2, narasumber diharapkan dapat menyebutkan elemen apa yang menarik perhatian mereka di sekitar wilayah lokasi sehingga menimbulkan kesan suka atau positif sekaligus sebagai penentu apa saja yang dapat dijadikan sebagai *point of interest* di sekitar lokasi sehingga membantu mewujudkan identitas koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya. Poin nomor 3, peneliti menggali keinginan dan ide-ide dari narasumber yang mereka rasa perlu ditambahkan pada lokasi penelitian untuk mendukung terwujudnya konsep *livable street* dan *café society*. Poin nomor 4 bertujuan untuk memperoleh pendapat dari narasumber tentang kondisi fisik bangunan kafé dan perdangan jasa yang ada di sekitar lokasi penelitian sehingga dapat diketahui kekurangan dan kelebihanannya. Poin nomor 5, narasumber dapat menjelaskan terkait dengan aspek kenyamanan, kebersihan, dan fasilitas yang dimiliki oleh bangunan kafe dan tempat makan di lokasi penelitian. Meskipun demikian, *element of conversation* ini akan didetilkan lebih rinci lagi sebelum proses pengambilan data berlangsung, sehingga data yang diperoleh benar-benar detail dan dapat memberikan informasi yang lengkap.

3) Dokumentasi

Teknik dokumentasi ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data yang sudah dipublikasikan, misalnya peta udara kawasan koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, peta garis Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, dan RDTRK Kota Surabaya.

4) Studi Literatur

Studi literatur dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data berupa jurnal, buku-buku, data dari internet, dan teori-teori yang berkaitan dengan perancangan kota dan koridor maupun dari berbagai disiplin ilmu lainnya yang dapat memperkaya hasil penelitian.

3.3.3 Tahapan Pengumpulan Data

Untuk dapat mewujudkan konsep *livable street* dan *café society* dalam menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim, Keputih, Surabaya, maka diperlukan tahap pengumpulan data. Berikut adalah tahapan pengumpulan data tersebut yang diharapkan dapat mempermudah dalam proses pengumpulan data sehingga dapat lebih efektif dan efisien:

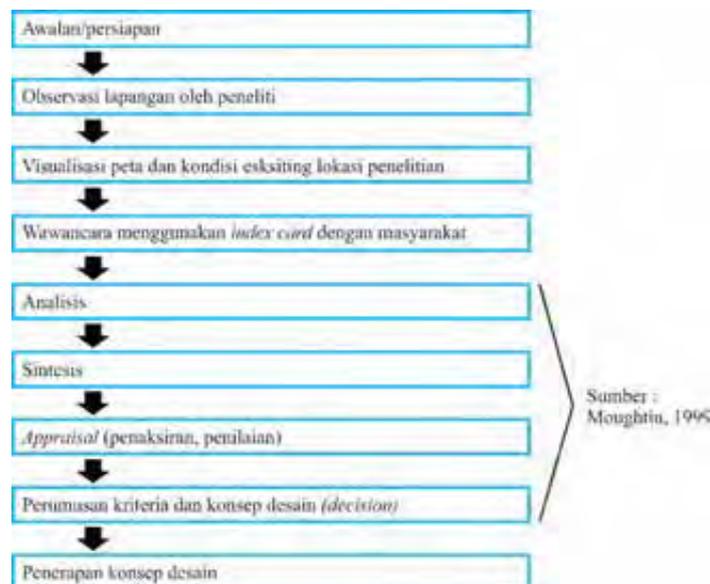


Diagram 3.1 Tahapan Perolehan Data
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

1) Awalan/persiapan

Langkah pertama ini merupakan tahap mempersiapkan *elements of conversation*, merumuskan format *index card*, dan mendata narasumber yang akan diwawancarai yang sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan. Selain itu mendata hal-hal apa saja yang akan diamati di lapangan. Tahap ini juga untuk memudahkan proses perolehan data.

2) Observasi lapangan oleh peneliti

Dalam tahap ini, peneliti berperan penuh dalam proses perolehan data. Tahap ini murni mengandalkan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki oleh peneliti yang bersumber pada teori-teori yang telah dipelajari dan dirumuskan pada Bab Kajian Pustaka. Perolehan data dapat berupa dokumentasi, foto, catatan, rekaman, dan lain-lain. Diharapkan peneliti dapat fokus dalam proses observasinya sehingga data yang diperoleh merupakan data yang akurat dan tepat sasaran.

3) Visualisasi peta dan kondisi eksisting lokasi penelitian

Tahap ini merupakan tahap merumuskan dan memvisualisasikan peta dan gambaran kondisi eksisting lokasi penelitian guna mempermudah dalam proses wawancara. Peneliti akan lebih mudah dalam memberikan penjelasan tentang pertanyaan-pertanyaan yang diajukan dan mengarahkan narasumber sehingga mereka dapat dengan mudah pula dalam menjawab pertanyaan tersebut. Visualisasi peta dan kondisi eksisting lokasi penelitian ini dapat dicantumkan di dalam format *index card*.

4) Wawancara menggunakan *index card* dengan masyarakat awam

Wawancara dengan masyarakat ini tetap bersumber pada *elements of conversation*. Diharapkan masyarakat dapat memberikan penjelasan secara mendetail dan dapat bercerita banyak terkait dengan persepsi yang dirasakan di sekitar lokasi penelitian. Mereka akan dibantu dengan adanya visualisasi gambar kondisi eksisting lokasi penelitian.

5) Analisis

Tahap ini merupakan kegiatan mengkaji data-data yang sudah dikumpulkan pada tahap pengumpulan data sebelumnya. Data-data dikelompokkan sehingga dapat lebih mudah untuk dikaji dan dipahami.

6) Sintesis

Sintesis berguna untuk menyaring data-data yang diperoleh dari proses analisis. Hasilnya berupa poin-poin penting yang nantinya dibawa menuju proses penilaian atau penaksiran (*appraisal*).

7) *Appraisal* (penaksiran, penilaian)

Tahapan ini merupakan tahapan final, yaitu melakukan penaksiran, penilaian dan perbandingan semua hasil analisis yang ada. Penyajiannya berupa rangkuman dari semua hasil analisis tersebut yang terdiri dari hasil wawancara dengan masyarakat dan hasil observasi lapangan yang dilakukan oleh peneliti.

8) Perumusan kriteria dan konsep desain (*decision*)

Tahap ini merupakan hasil dari proses sinkronisasi, hasilnya berupa rumusan kriteria desain yang terdiri dari kriteria umum dan khusus yang akan digunakan sebagai acuan dalam menentukan konsep desain.

9) Penerapan konsep desain

Konsep desain yang sudah ditentukan akan diterapkan dalam desain perancangan. Sehingga hasil dari penelitian dapat tergambar dan tervisualisasikan dengan jelas, tidak hanya berupa tulisan tetapi berupa gambar yang didukung oleh penjelasan berupa tulisan. Hal ini akan lebih mempermudah pembaca dalam memahami hasil penelitian.

Dengan adanya tahapan ini diharapkan dapat memudahkan peneliti dalam melakukan penelitiannya. Tahapan pengumpulan data ini harus dilakukan secara runtut dan sistematis, hal ini bertujuan untuk memudahkan proses pengolahan data.

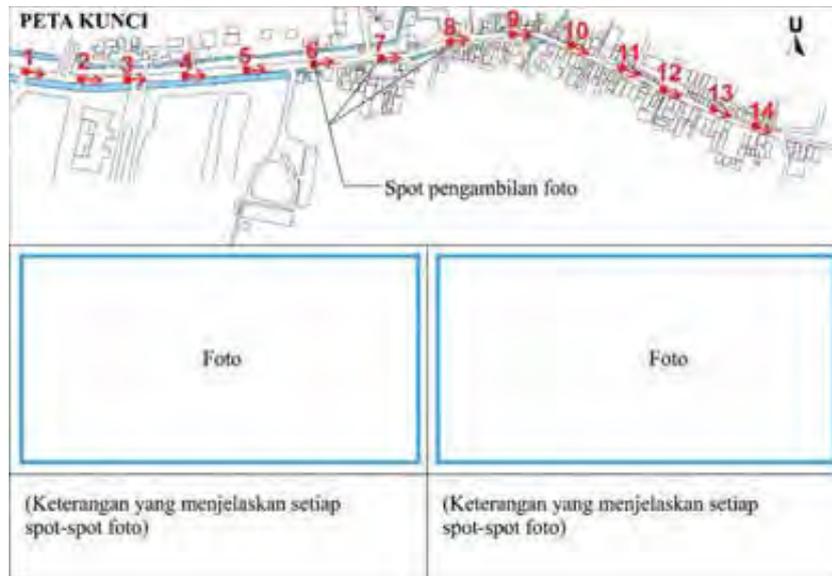
3.4 Teknik Penyajian Data

Penyajian data dilakukan setelah mendapatkan data-data yang dibutuhkan. Penyajian data bertujuan untuk memberikan proses pengolahan data yang sistematis dan runtut sehingga dapat dipahami secara jelas.

3.4.1 Data Fisik

Data fisik ini terdiri dari data-data yang terdiri dari elemen-elemen fisik yang ada di koridor, misalnya data kondisi fisik jalan, data perabot jalan, data visual bangunan kafe dan tempat makan, dan data pedagang kaki lima. Data ini dibuat berdasarkan kebutuhan sehingga dapat dirancang sedemikian rupa dan sangat fleksibel.

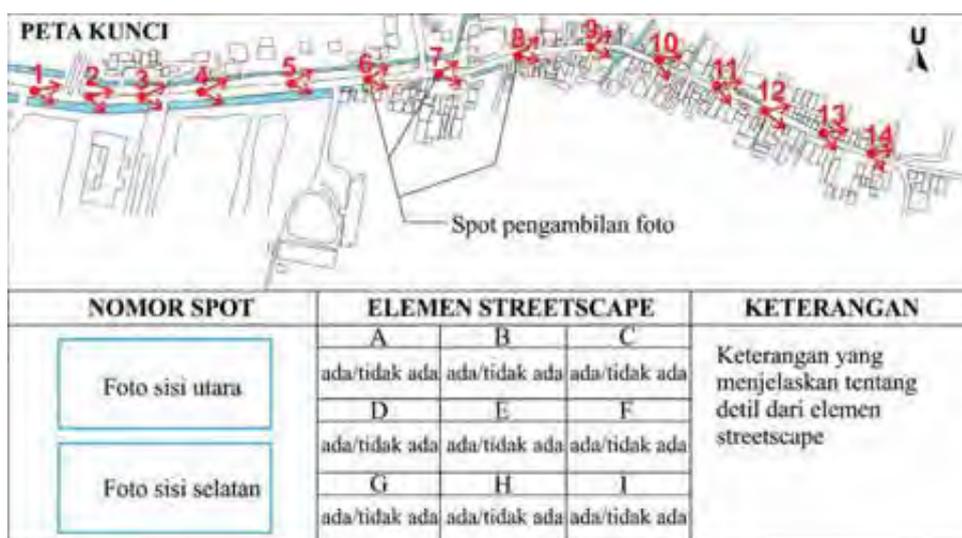
1) Data Kondisi Fisik Koridor



Gambar 3.2 Teknik Penyajian Data Kondisi Fisik Koridor
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Teknik penyajian data kondisi fisik koridor ini berasal dari teknik *serial view*. Teknik ini menyajikan peta kunci yang disertai dengan spot-spot pengambilan foto ketika menelusuri suatu koridor. Kemudian setiap foto tersebut diberi keterangan dan penjelasan terkait hasil pengamatan dilapangan. Sehingga hasil pengamatan akan tersampaikan dengan baik dan detil karena didukung oleh foto-foto tersebut.

2) Data Perabot Jalan

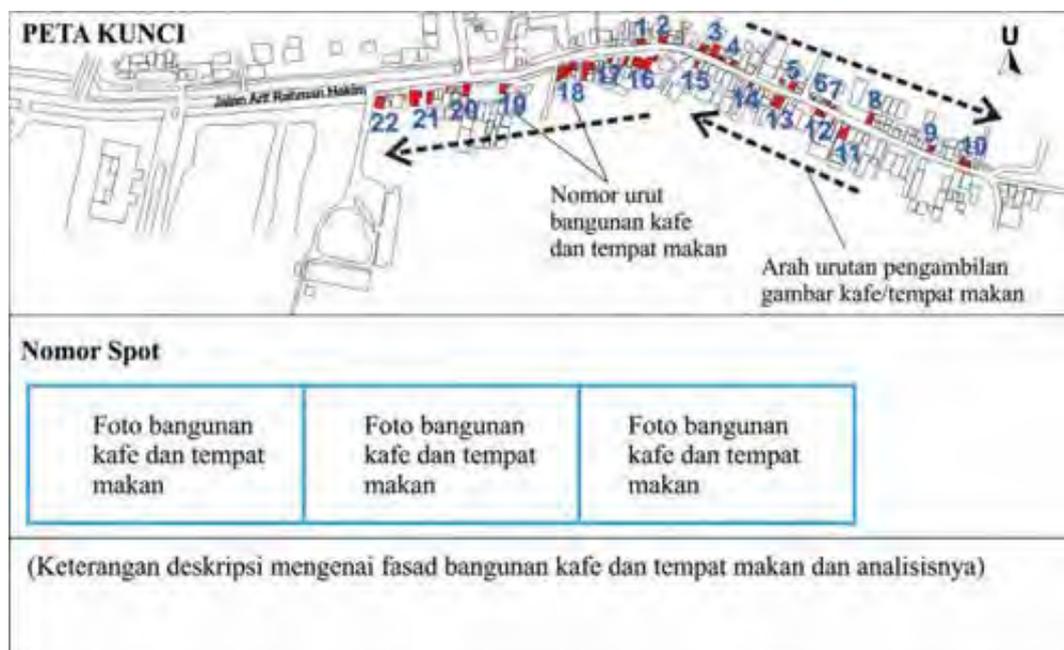


Gambar 3.3 Teknik Penyajian Data Perabot Jalan
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Penyajian data perabot jalan ini berdasarkan pada teknik analisis *linear side view*. Pendataan perabot-perabot jalan yang ada dikoridor dilakukan dengan cara mengambil gambar di sisi utara dan selatan jalan. Kemudian didata perabot apa saja yang ada di foto tersebut. Perlu juga ditambahkan keterangan mengenai detail data perabot-perabot tersebut sehingga lebih spesifik dan jelas.

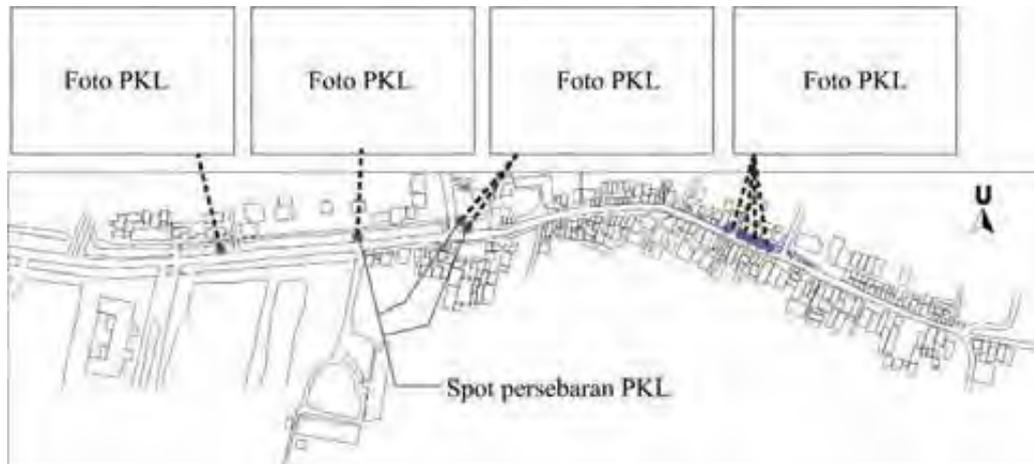
3) Data Visual Bangunan Kafe dan Tempat Makan

Untuk memperoleh data mengenai visual bangunan kafe dan tempat makan, perlu juga melakukan *teknik linear side view*. Teknik ini dilakukan dengan cara menelusuri koridor kemudian mengambil gambar fasad bangunan kafe dan tempat makan di sisi utara dan selatan jalan. Kemudian terdapat keterangan mengenai deskripsi tampilan bangunan tersebut untuk mendukung foto-foto yang diambil. Deskripsi tersebut berisi tentang gambaran desain fasad bangunan kafe/tempat makan dan gambaran mengenai kondisi akses menuju bangunan kafe/tempat makan tersebut. Terdapat juga peta kunci yang berisi penandaan terhadap bangunan kafe dan tempat makan sekaligus penomorannya. Arah urutan pengambilan gambar bangunan kafe dan tempat makan juga dicantumkan dalam peta kunci.



Gambar 3.4 Teknik Penyajian Data Visual Bangunan Kafe/Tempat Makan
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

4) Data Pedagang Kaki Lima



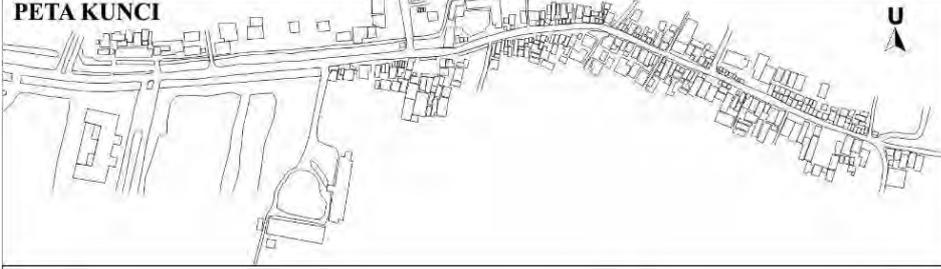
Gambar 3.5 Teknik Penyajian Data Pedagang Kaki Lima
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Teknik *mapping* digunakan dalam mendata persebaran PKL-PKL yang ada di sepanjang koridor. Penyajiannya berupa peta kunci yang dilengkapi dengan titik-titik persebaran PKL kemudian diperjelas dengan dengan foto PKL tersebut. Selain untuk mengetahui titik-titik persebaran para PKL, penyajian data ini juga untuk menjelaskan bagaimana pola persebaran PKL yang ada di koridor.

3.4.2 Data Nonfisik

Data nonfisik ini berfokus pada data-data yang diperoleh dari masyarakat sebagai upaya untuk mewujudkan aspek *design based on community*. Data ini diperoleh dengan teknik *community meeting*, yaitu menghimpun pendapat dari masyarakat tentang obyek yang akan dirancang (Urban Design Toolkit, 2009). Dalam penelitian ini, obyek yang dirancang adalah terkait koridor Jalan Arif Rahman Hakim dan bangunan kafe/tempat makan di sepanjang koridor. Penyajian datanya berupa *index card* yang dirancang sedemikian rupa sesuai dengan kebutuhan. *Index card* yang digunakan untuk menghimpun pendapat masyarakat ini merupakan pengembangan dari *elements of conversation* yang telah dibahas sebelumnya. Sehingga sudah berupa daftar pertanyaan-pertanyaan yang spesifik untuk menggali informasi sebanyak mungkin. Berikut adalah gambaran *index card* tersebut:

1) Index card mengenai kondisi koridor Jalan Arif Rahman Hakim

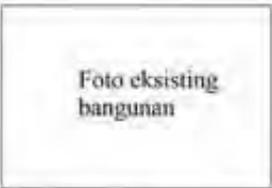
		
Foto kondisi koridor	Foto kondisi koridor	Foto kondisi koridor
DATA DIRI NARASUMBER Nama : _____ Lama bermukim di sekitar koridor: _____ Usia : _____ Pekerjaan : _____		
Element of Conversation: 1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda) 2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan) 3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan) 4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini? 5. Apa yang anda sukai dari koridor ini? 6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?		Answer:

Gambar 3.6 Index Card Mengenai Kondisi Koridor

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Penyajian data mengenai kondisi koridor ini dikaitkan dengan elemen 4C (*conspicuous, comfortable, convenient, convivial*), yaitu kejelasan, kenyamanan, kesesuaian, dan keramahan. Kemudian didukung oleh pertanyaan-pertanyaan yang menghimpun saran masyarakat terhadap koridor, meliputi permasalahan apa yang paling utama, apa yang perlu ditambahkan, apa yang mereka sukai. Selain itu, juga dilengkapi dengan peta koridor dan foto-foto suasana yang ada di koridor, Hal ini bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam memperoleh informasi dan lebih mempermudah narasumber dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan.

2) Index card mengenai bangunan kafe dan tempat makan

PETA KUNCI  Lokasi bangunan kafe dan tempat makan yang diteliti		
DATA DIRI PEMILIK/PENGUNJUNG		
Nama :	Pekerjaan :	
Usia :	Lama bermukim di sekitar koridor:	
Lama operasional bangunan :		
 Foto eksisting bangunan	 Foto eksisting bangunan	 Foto eksisting bangunan
Element of Conversation: 1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan? 2. Apa yang perlu diperbaiki/ditambahkan dari desain tampilan bangunan? 3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan? 4. Bagaimana lahan parkir yang tersedia? Cukup atau kurang? 5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?		Answer:

Gambar 3.7 Index Card Mengenai Bangunan Kafe/Tempat Makan
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Index card ini dibagi menjadi dua, yaitu *index card* untuk pemilik bangunan kafe dan untuk pengunjung kafe. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan data yang lebih lengkap dan tepat sasaran karena data yang diperoleh berasal dari dua sudut pandang yang berbeda, yaitu dari pengunjung kafe dan pemilik kafe. *Index card* ini terdiri dari peta kunci yang menunjukkan setiap letak kafe/tempat makan yang diteliti, terdapat data diri narasumber baik pemilik atau pengunjung kafe/tempat makan (nama, usia, lama operasional bangunan, pekerjaan, dan lama bermukim), terdapat foto-foto eksisting bangunan kafe/tempat makan yang diteliti, dan terdapat beberapa pertanyaan spesifik mengenai kafe/tempat makan yang diteliti.

3.5 Teknik Analisis Data

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

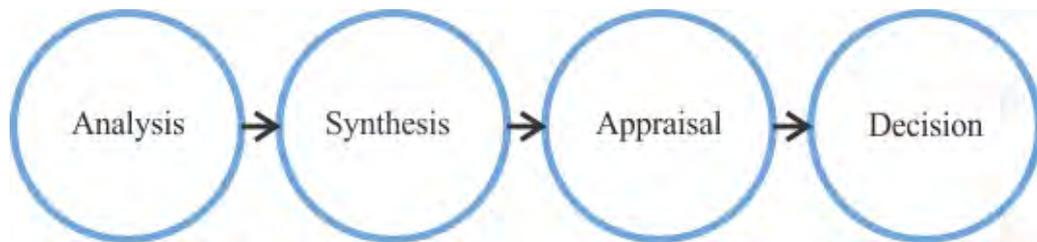


Diagram 3.2 Tahapan Metode Merancang Kota
(Sumber : Moughtin, 1999)

Dari diagram diatas, pada bagian analisis, penelitian ini menggunakan tiga teknik analisis, yaitu *Walk-through Analysis*, *Mapping*, dan *Community Meeting*. Walaupun jenis penelitiannya adalah penelitian kualitatif, tetapi teknik analisis data yang digunakan ini dapat dipertanggungjawabkan kredibilitasnya. Kemudian setelah dianalisis, akan dibandingkan dan dinilai (*appraisal*) menggunakan teknik *character appraisal*. Berikut penjelasan lebih lanjut mengenai keempat teknik tersebut.

3.5.1 Walk-through Analysis

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

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

- 1) Rancangan kota yang baik akan memenuhi jika dilakukan bersama masyarakat.

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

Teknik ini merupakan hasil pengerucutan dari teori konsep imagibilitas suatu kota yang dikemukakan oleh Kevin Lynch, yaitu *paths, edges, districts, nodes, dan landmarks*. Tetapi *walk-through analysis* berfokus pada *paths* dan *nodes* saja. Karena obyek penelitian ini adalah sebuah koridor jalan, maka fokus yang diambil adalah *paths*. Teknik ini berfokus pada bagaimana mengungkapkan pengalaman yang dirasakan dalam menelusuri suatu penggal jalan dari satu titik keberangkatan menuju titik akhir, seperti yang dilakukan oleh Darjosanjoto (2006) dalam penelitiannya pada suatu penggal jalan kampung nelayan Sememi dan Cumpu. Dari pengalaman tersebut, akan diperoleh data gambaran fisik di sepanjang koridor wilayah penelitian. Teknisnya adalah peneliti menelusuri koridor wilayah penelitian kemudian melakukan rekaman /pemotretan / dokumentasi terkait kondisi fisik yang ada di sisi kanan dan kiri koridor. Kemudian setelah melakukan pemotretan, akan di analisis berdasarkan kriteria 4C, yaitu :

- a) Kejelasan (*conspicuous*)
- b) Kenyamanan (*comfortable*)
- c) Kesesuaian (*convenient*)
- d) Keramahan (*convivial*)

Elemen 4C tersebut juga dicantumkan dalam format *index card* sebagai salah satu *elements of conversation*. Jadi, disamping peneliti melakukan pengamatan tersendiri, hasil pengamatan peneliti juga akan disinkronisasikan dengan hasil wawancara dengan narasumber berdasarkan kriteria 4C sehingga akan muncul arahan rancang terhadap permasalahan-permasalahan pada koridor yang perlu diperbaiki dan dilakukan penataan.

Selain kondisi fisik jalan, dengan teknik analisis ini juga dapat digunakan untuk mengetahui bagaimana kondisi perabot dan fasilitas jalan yang ada. Tetap dengan menelusuri suatu jalan atau koridor dari satu titik keberangkatan menuju titik

tujuan. Dalam proses penelusuran tersebut, peneliti dapat mengidentifikasi perabot dan fasilitas jalan apa saja yang sudah ada atau yang belum ada dengan cara memotret atau merekamnya. Setelah melakukan penelusuran, peneliti akan memetakan letak perabot dan fasilitas jalan tersebut. Hasilnya adalah berupa arahan apa saja yang perlu ditambahkan sehingga perabot dan fasilitas jalan yang ada disepanjang koridor menjadi lengkap.

3.5.2 Mapping

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

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

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

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

3.5.3 Community Meeting

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

Data yang perlu dianalisis dengan teknik ini adalah data pendapat/masukan dari pemilik dan pengunjung bangunan kafe tentang bangunan kafe tersebut. Di samping itu, juga data pendapat/masukan masyarakat mengenai kondisi koridor Jalan Arif Rahman Hakim.

3.5.4 Character Appraisal

Appraisal merupakan tahapan penilaian, estimasi terhadap nilai yang dimiliki seseorang atau sesuatu (thefreedictionary.com). Selain itu, *character appraisal* dapat juga digunakan untuk perumusan strategi, perencanaan, dan arahan suatu desain (Urban Design Toolkit, 2009). Dalam penelitian ini, *character appraisal* berfungsi sebagai proses penaksiran, penilaian dan perbandingan semua hasil analisis yang ada, yaitu hasil analisis *Walk-through Analysis*, *mapping*, dan *community meeting*. Hasilnya berupa rumusan kriteria desain yang digunakan sebagai acuan atau arahan dalam menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim, Keputih, Surabaya. Dengan adanya *appraisal* ini, kriteria desain yang diperoleh akan lebih spesifik sehingga hasil rancangannya juga akan lebih tepat sasaran. Character appraisal dapat disajikan dalam bentuk tabel sehingga dapat tersaji lebih jelas, mudah dipahami, dan dimengerti.

3.6 Skema Alur Penelitian

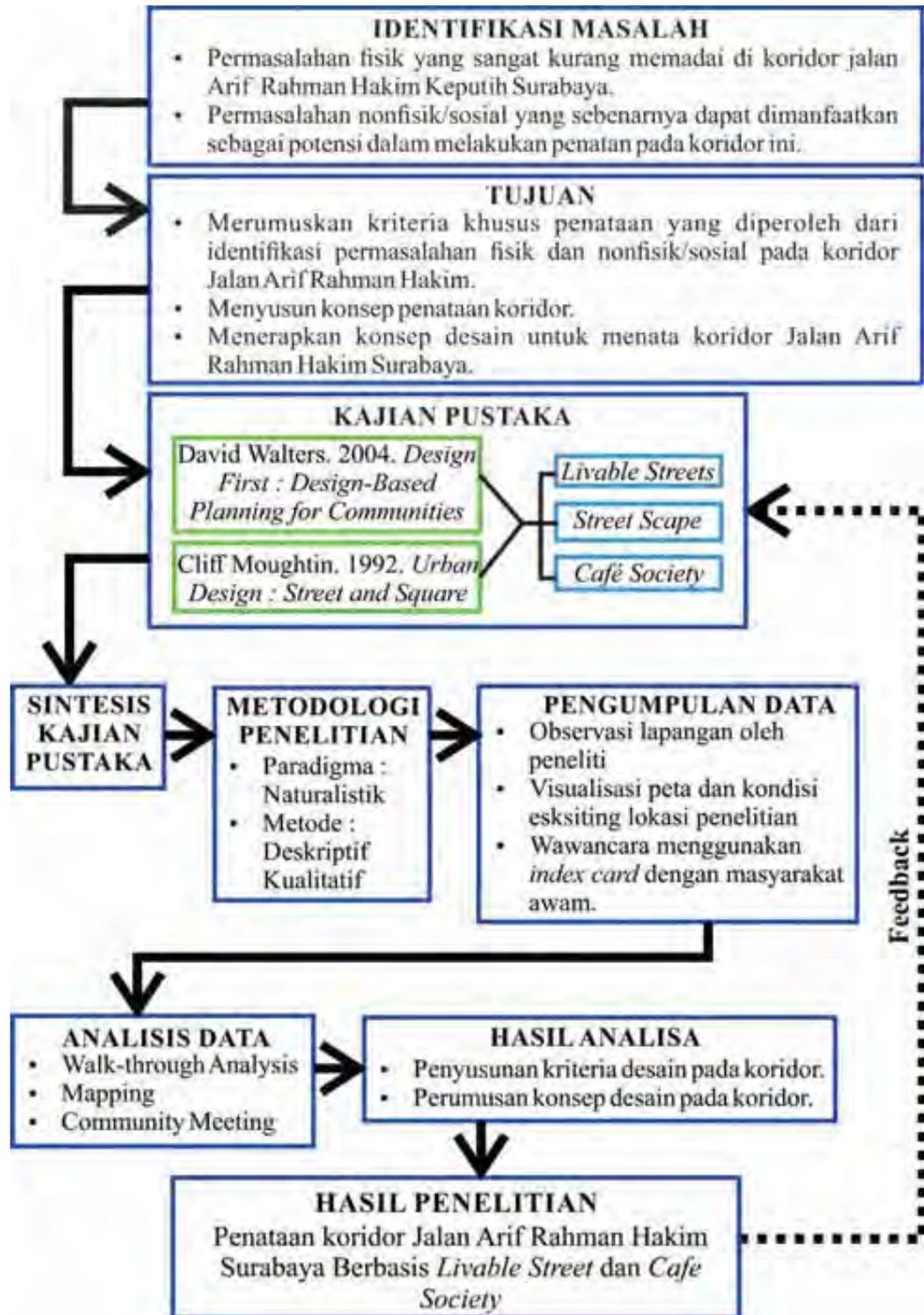


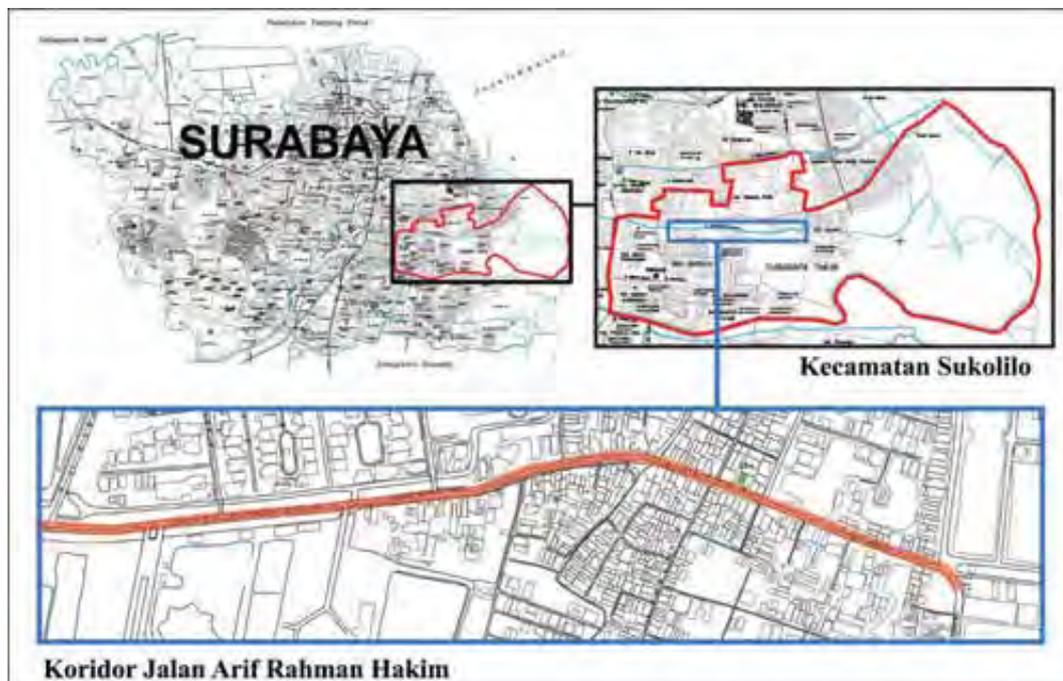
Diagram 3.3 Diagram Alur Berpikir Penelitian
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Koridor

Koridor Jalan Arif Rahman Hakim ini terletak di Kota Surabaya bagian timur, Kecamatan Sukolilo, Kelurahan Keputih. Jalan ini tergolong jalan arteri sekunder yang menghubungkan Jalan Ir. H. Soekarno dan Jalan Keputih Tegal. Walaupun koridor ini memanjang dari timur ke barat dan menghubungkan kedua jalan tersebut, tetapi ruang lingkup penelitian ini hanya mencakup penggal jalan mulai dari Jalan Teknik Elektro (pintu gerbang ITS bagian barat) hingga Jalan Keputih Tegal. Hal ini berdasarkan tingkat keefektifan data yang diperoleh. Selain itu, juga karena sasaran utamanya adalah penggal jalan yang didominasi oleh aktivitas mahasiswa dan bangunan kafe. Panjang koridor yang di dalam ruang lingkup penelitian ini adalah ± 1.13 kilometer, memiliki ruang manfaat jalan selebar 6 meter, dan memiliki ruang milik jalan selebar 10 meter. Berikut adalah gambaran wilayah koridor Jalan Arif Rahman Hakim dan ruang lingkup lokasi penelitian :



Gambar 4.1 Lokasi Penelitian
(Sumber : Peta RDTRK Kota Surabaya 2015-2020)

Sepanjang koridor lokasi penelitian ini, memang diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Meskipun demikian, bangunan perdagangan jasa yang dominan di kawasan ini adalah bangunan kafe dan tempat makan. Hal ini merupakan akibat dari keberadaan institusi-institusi pendidikan tinggi, misalnya Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Universitas Hang Tuah, dan Universitas W. R. Supratman. Kemudian tumbuhlah bangunan-bangunan kos-kosan di sekitar koridor ini. Dengan banyaknya bangunan kos-kosan dan aktivitas yang dominan adalah aktivitas mahasiswa, maka berkembanglah kawasan perdagangan jasa di koridor ini menjadi kawasan yang berfokus pada bidang kuliner untuk memenuhi kebutuhan perut sehari-hari para mahasiswa, seperti kafe, warung kopi, tempat makan, warung tegal, rumah makan padang, dan warung makan yang berupa pedagang kaki lima.



Gambar 4.2 Suasana Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

Bangunan kafe dan tempat makan tersebut terletak di sepanjang koridor ini, baik di sebelah kanan koridor maupun di sebelah kiri koridor. Bangunan kafe tersebut tidak terpusat pada satu titik, tetapi tersebar diantara bangunan-bangunan penunjang lainnya



Gambar 4.3 Titik-Titik Persebaran Bangunan Kafe dan Tempat makan
(Sumber : Google Earth 2016)

Meskipun demikian, jika dilihat pada gambar persebaran bangunan kafe dan tempat makan diatas, terdapat zona dimana bangunan kafe dan tempat makan tersebut cenderung berada di satu zona, yaitu di zona yang diberi tanda persegi berwarna jingga. Selain itu, juga banyak fasilitas penunjang lain yang juga berfungsi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari para mahasiswa. Berikut adalah rincian bangunan penunjang lainnya beserta jumlahnya yang tersebar di sebelah kanan dan kiri koridor:

Tabel 4.1 Fungsi dan Jumlah Bangunan Penunjang

No.	Fungsi Bangunan	Jumlah	No.	Fungsi Bangunan	Jumlah
1.	Rumah/Kos-kosan	16	2.	Pergudangan/Pabrik	3
3.	Toko/Kios	14	4.	Sekolah/Institusi Pendidikan	3
5.	Fotokopi/Percetakan	12	6.	Studio Foto	2
7.	Konter Pulsa/Asesoris Hp dan Komputer	8	8.	Cuci Motor dan Mobil	2
9.	Barber Shop	6	10.	Bank dan Pegadaian	2
11.	Bengkel/Toko Suku Cadang Kendaraan	6	12.	Jasa Pengiriman Barang	1
13.	Laundry	6	14.	Rental VCD/DVD	1
15.	Swalayan	5	16.	Optik	1
17.	Toko Bahan Bangunan	5	18.	Apotik	1
19.	Toko Listrik, Elektronik	4	20.	Rental Mobil	1
21.	Masjid/Musholla	3	22.	Kerajinan Bambu	1
23.	Mini Market	3	24.	Griyo Keputih	1

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari tabel fungsi dan jumlah bangunan penunjang tersebut, membuktikan bahwa memang bangunan kafe dan tempat makan di koridor Jalan Arif Rahman

Hakim ini lebih dominan, jumlahnya adalah 50. Sedangkan, bangunan penunjang yang paling banyak jumlahnya adalah bangunan rumah dan kos-kosan yang hanya berjumlah 16.

Karakter koridor Jalan Arif Rahman Hakim sebagai koridor yang khas dengan kawasan kafe dan tempat makan tentu tidak akan terasa jika hanya melihat bangunan kafe dan tempat makan yang permanen. Karakter tersebut juga sangat diperkuat dengan adanya pedagang kaki lima yang menjamur di sepanjang koridor ini. Pedagang kaki lima tersebut menjual berbagai macam makanan berat, makanan ringan, dan minuman. Sebagian besar dari mereka mulai menggelar lapak mereka ketika sore menjelang malam.



Gambar 4.4 Pedagang Kaki Lima di Sepanjang Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

4.2 Identifikasi Masalah

Identifikasi permasalahan fisik ini merupakan hasil dari survey dan pengamatan di lapangan. Belum terdapat proses analisis pada bagian ini, hanya berupa deskripsi yang diperoleh dari hasil pengamatan yang dilakukan oleh peneliti. Pengamatan dilakukan dengan cara berjalan kaki di sepanjang lokasi penelitian dari barat ke timur dan dari timur ke barat, kemudian melakukan pengambilan gambar serta melakukan pencatatan terkait permasalahan apa saja yang ada di lokasi penelitian. Dari hasil pengamatan, terdapat dua permasalahan utama pada koridor ini, yaitu permasalahan fisik dan nonfisik. Pada permasalahan fisik, terdapat empat permasalahan, yaitu pada kondisi fisik jalan, perabot dan fasilitas jalan, tampilan bangunan kafe dan tempat makan, dan pedagang kaki lima. Sedangkan pada permasalahan nonfisik, terdapat empat permasalahan, yaitu alur sirkulasi pengguna, interaksi sosial, kesehatan publik, dan keterlibatan masyarakat setempat dalam proses perencanaan koridor ini sehingga perencanaannya belum tepat sasaran.

4.2.1 Masalah Fisik

1) Kondisi Fisik Jalan

Pada penggal jalan bagian barat, kondisi permukaan jalan masih terawat, aspal masih rata, tidak ada jalan yang berlubang, dan jalan tidak bergelombang. Lain halnya dengan penggal jalan di bagian timur. Banyak sekali jalan yang berlubang, terdapat bekas penggalian gorong-gorong dan pemasangan *box culvert*. Setelah pemasangan selesai, belum ada tindak lanjut, dibiarkan begitu saja sehingga kondisi jalan pada sisi utara terdapat perbedaan ketinggian kurang lebih 10 cm akibat adanya *box culvert* tersebut. Hal ini tentu sangat membahayakan bagi pengguna jalan. Selain itu, dampak lainnya adalah membuat lebar jalan semakin sempit sehingga terjadi kemacetan. Permasalahan lainnya juga terjadi ketika hujan sedang turun. Pada penggal jalan bagian barat, aliran air hujan langsung mengalir ke sungai yang ada di sisi selatan jalan sehingga tidak terdapat genangan air karena memang kondisi aspalnya masih rata. Sedangkan pada penggal jalan bagian timur, karena banyak jalan berlubang dan kondisi aspal yang tidak rata, maka menimbulkan banyak genangan air. Para pengguna jalan, khususnya para pejalan kaki sangat terganggu dengan adanya genangan air tersebut. Para pejalan kaki sangat beresiko terkena cipratan air dari kendaraan yang lewat.



Gambar 4.5 Kondisi Penggal Jalan Bagian Timur dan Barat
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

2) Perabot dan Fasilitas Jalan

Selain pada kondisi jalan, terdapat juga permasalahan pada perabot jalan dan fasilitas jalan. Berikut adalah permasalahan-permasalahan terkait perabot dan fasilitas jalan :

- Di sepanjang koridor ini tidak ada jalur pedestrian. Para pejalan kaki memanfaatkan bagian tepi jalan yang seadanya, tidak ada perlakuan khusus bagi para pejalan kaki. Padahal faktanya banyak para pejalan kaki, terutama mahasiswa-mahasiswa yang setiap hari mengakses koridor ini. Hal ini tentu sangat tidak memanusiakan pejalan kaki, para pejalan kaki tidak nyaman dalam mengakses koridor ini karena rentan terserempet kendaraan yang lalu lalang.



Gambar 4.6 Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Tanpa Trotoar

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

- Koridor ini merupakan jalur angkutan umum trayek O, WK, dan S tetapi hanya terdapat satu halte di koridor ini, tepatnya di depan Universitas Hang Tuah. Dengan panjang koridor yang kurang lebih ± 1.13 kilometer, satu halte tidak cukup untuk mengakomodasi para penumpang sehingga diperlukan halte tambahan.



Gambar 4.7 Halte di Depan Universitas Hang Tuah

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

- Terkait dengan vegetasi, terdapat perbedaan yang kontras antara penggal jalan bagian timur dan bagian barat pada koridor ini. Pada bagian barat, banyak terdapat vegetasi-vegetasi dengan tajuk yang lebar sehingga terkesan lebih sejuk dan hijau. Ketika sudah memasuki kawasan yang lebih padat, yaitu penggal jalan bagian timur, vegetasi sudah sangat jarang terlihat. Vegetasi yang ada tidak meneduhi para pejalan kaki sehingga aspek kenyamanan bagi para pejalan kaki dalam mengakses koridor ini masih sangat kurang.



Gambar 4.8 Perbedaan Kondisi di Penggal Bagian Barat dan Timur Dikaitkan dengan Vegetasi

(Sumber : Dokumentasi Pribadi dan Google Earth 2016)

- Lahan parkir yang tersedia berupa parkir on road, dan parkir di setiap lahan di depan bangunan. Meskipun demikian kondisi parkir kurang tertata, sering kali menimbulkan kemacetan dan mengganggu lalu lintas kendaraan. Selain itu tentu akan mengganggu sirkulasi para pejalan kaki.



Gambar 4.9 Kondisi Ruang Parkir di Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

- Di sepanjang koridor ini, tidak terdapat jalur khusus untuk pesepeda. Tidak ada akses khusus untuk para penyandang disabilitas. Jalan aspal merupakan akses untuk para pejalan kaki, pesepeda, penyandang disabilitas, dan sekaligus para pengemudi kendaraan. Jadi, koridor ini masih belum mampu mengakomodasi semua pengguna jalan.
- Pada koridor ini, rambu-rambu yang mengatur lalu lintas jalan tidak jelas. Terutama rambu-rambu untuk menyeberang jalan, tidak ada zebra cross. Sedangkan di koridor ini, terdapat beberapa titik dimana intensitas para pejalan kaki yang menyeberang jalan sangat tinggi. Setiap pagi, lalu lintas di koridor ini sangat ramai sehingga perlu perlakuan khusus bagi para penyeberang jalan. Selain itu, untuk mencegah kendaraan yang parkir sembarangan juga diperlukan rambu-rambu yang jelas.



Gambar 4.10 Suasana Lalu Lintas yang Ramai di Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

- Dengan panjang koridor yang mencapai ± 1.13 kilometer ini, hanya dijumpai satu perabot jalan berupa bangku atau tempat duduk bagi pejalan kaki. Kondisi bangkunya juga hanya ala kadarnya. Hal ini tentu belum mengakomodasi aspek kenyamanan bagi para pejalan kaki. Berjalan kaki dari ujung timur hingga ujung barat koridor akan lebih nyaman jika tersedia tempat duduk yang lebih banyak sehingga para pejalan kaki dapat beristirahat sejenak, menikmati pemandangan, kemudian melanjutkan berjalan dengan lebih nyaman.



Gambar 4.11 Bangku yang Terdapat di Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

- Perabot berupa tempat sampah sudah ada di beberapa titik di koridor ini. Tempat sampah tersebut disediakan oleh pemerintah Kota Surabaya. Tetapi tempat sampah tersebut merupakan tempat sampah yang *movable* sehingga oleh penduduk setempat digunakan sebagai tempat sampah pribadi. Mereka memindahkan tempat sampah yang seharusnya terletak di tepi jalan ke depan rumah atau bangunan mereka masing-masing.



Gambar 4.12 Keberadaan Tempat Sampah di Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

- Lampu jalan hanya ada di sisi jalan sebelah selatan. Sedangkan di sisi utara jalan tidak ditemukan adanya lampu jalan.



Gambar 4.13 Lampu Jalan yang Hanya Berada di Sebelah Selatan Jalan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

3) Bangunan Kafe dan Tempat Makan

Seperti dijelaskan pada bagian sebelumnya bahwa koridor Jalan Arif Rahman hakim ini didominasi oleh bangunan kafe dan tempat makan. Bangunan-bangunan tersebut seharusnya dapat dijadikan sebagai potensi untuk memberikan identitas dan karakter tersendiri pada koridor ini. Meskipun demikian, terdapat banyak bangunan kafe dan tempat makan yang ala kadarnya, sama sekali tidak memperhatikan kenyamanan pengunjungnya. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, permasalahan-permasalahan yang terdapat pada bangunan kafe dan tempat makan tersebut adalah sebagai berikut :

- Akses menuju bangunan sangat buruk, sangat tidak memperhatikan kenyamanan pejalan kaki. Para pejalan kaki kesulitan mengakses bangunan kafe dan tempat makan.



Gambar 4.14 Akses Menuju Bangunan Kafe dan Tempat Makan yang Tidak Nyaman

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

- Tampak bangunan kafe dan tempat makan yang kurang menarik dan kurang tertata. *Sign* yang terletak di setiap bagian depan bangunan kafe dan tempat makan tersebut tidak harmonis dengan desain tampaknya. Hal ini tentu dapat mengurangi minat para pengunjung. Selain itu, juga belum terlihat adanya desain yang kreatif dan inovatif, hanya berupa bangunan yang menyediakan dapur untuk memasak dan meja kursi untuk makan, sama seperti tempat-tempat makan pada umumnya. Dalam aspek kebersihan, kondisi bangunan-bangunan tersebut juga kurang memperhatikan kebersihan bangunan dan lingkungannya sehingga kurang dapat memberikan kenyamanan untuk dikunjungi. Kesan kurang terawat sangat terasa pada bangunan-bangunan tersebut.



Gambar 4.15 Tampak Bangunan Kafe dan Tempat Makan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

4) Pedagang Kaki Lima

Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) di koridor ini juga memperkuat karakter koridor, memperkuat kesan bahwa koridor Jalan Arif Rahman Hakim ini khas dengan kawasan kafe dan kulinernya. PKL-PKL ini selalui menghiasai bagian tepi jalan, baik ketika pagi, siang maupun malam. Tetapi jumlah PKL yang paling banyak ditemui adalah ketika sore hari hingga malam hari. Mereka berderet-deret di sepanjang koridor. Karena terletak di tepi jalan, keberadaan PKL-PKL ini sangat mengganggu lalu lintas jalan, terutama ketika malam hari dimana aktivitas di koridor sedang ramai-ramainya. Akibatnya lalu lalang kendaraan sering terhambat.



Gambar 4.16 Pedagang Kaki Lima yang Berada di Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

4.2.2 Masalah Nonfisik

Permasalahan nonfisik erat kaitannya dengan para pengguna atau masyarakat setempat. Permasalahan ini mencakup tentang alur sirkulasi pengguna di koridor ini, interaksi sosial pengguna, kesehatan publik, dan bagaimana melibatkan masyarakat dalam proses penataan koridor ini.

1) *Pedestrian Volume*

Berdasarkan hasil pengamatan, jalan aspal yang ada di sepanjang koridor adalah satu-satunya sarana sirkulasi bagi para pejalan kaki, pesepeda, penyandang

disabilitas, dan pengemudi kendaraan. Tidak ada pembagian yang jelas dan tidak ada perlakuan yang khusus terhadap masing-masing jenis pengguna jalan, terutama pejalan kaki. Selain itu, juga terdapat kendaraan yang parkir di tepi jalan. Hal ini menyebabkan alur sirkulasi di koridor ini masih kacau dan kurang teratur.



Gambar 4.17 Jalan Aspal yang Digunakan oleh Semua Jenis Pengguna Jalan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

2) Kekayaan Aktivitas di Jalan

Pada koridor ini, tidak ada aktivitas lain yang dapat dilakukan oleh pejalan kaki di jalan selain berjalan. Mereka tidak dapat berinteraksi satu sama lain dengan nyaman, mereka tidak dapat duduk-duduk sambil membaca buku atau hanya sekedar menikmati pemandangan.



Gambar 4.18 Pejalan Kaki yang Mengakses Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

3) Kesehatan Publik

Aspek kesehatan pada koridor Jalan Arif Rahman Hakim ini masih kurang diperhatikan. Pada sisi kanan dan kiri jalan masih banyak sampah berserakan, masih terdapat banyak genangan air di jalan ketika setelah hujan turun, dan kondisi sungai yang mengandung banyak sampah. Walaupun demikian, kesehatan tidak hanya terkait dengan kebersihan tetapi juga seharusnya dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Kondisi koridor masih kurang layak dalam mewujudkan

koridor yang nantinya akan dapat mengurangi angka kecelakaan karena belum ada perlakuan khusus bagi para pengguna jalan serta belum ada zona yang jelas untuk masing-masing jenis pengguna jalan.



Gambar 4.19 Kualitas Kesehatan dan Kebersihan Koridor
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

4) Keterlibatan Masyarakat dalam Proses Penataan Koridor

Mengamati kondisi koridor yang masih memerlukan penataan kembali, hal ini mendasari bahwa koridor ini belum melibatkan masyarakat dalam proses perencanaannya. Salah satu contoh konkritnya adalah kondisi fisik jalan yang belum dapat mengakomodasi semua pengguna jalan, pengerjaan gorong-gorong yang seharusnya dapat menjadi solusi masalah drainase tetapi justru membahayakan pengguna jalan, dan parkir kendaraan yang tidak teratur.

Dari permasalahan-permasalahan diatas, dapat disimpulkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.2 Rangkuman Hasil Identifikasi Permasalahan

No. (1)	Aspek (2)	Permasalahan (3)
	Fisik	
1.	Kondisi Fisik Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan berlubang • Pengerjaan gorong-gorong yang tidak terselesaikan. • Banyak terdapat genangan air setelah turun hujan.
2.	Perabot dan Fasilitas Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada jalur pedestrian. • Hanya ada satu halte di sepanjang koridor. • Perletakan vegetasi tidak merata. • Tidak ada lahan parkir yang teratur dan resmi. • Tidak ada perbedaan zona bagi setiap jenis pengguna jalan.

No. (1)	Aspek (2)	Permasalahan (3)
		<ul style="list-style-type: none"> • Keberadaan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang koridor sangat kurang. • Hanya terdapat satu tempat duduk di sepanjang koridor. • Tempat sampah tidak digunakan sebagaimana mestinya. • Lampu jalan hanya terdapat di sebelah selatan jalan.
3.	Tampilan Bangunan Kafe dan Tempat Makan	<ul style="list-style-type: none"> • Akses menuju bangunan sangat tidak nyaman. • Desain tampak bangunan yang sangat apa adanya, tidak harmonis dengan <i>sign</i> informasi tentang bangunan tersebut. • Kesan kotor dan tidak terawat masih terasa.
4.	Pedagang Kaki Lima	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas PKL mengganggu lalu lintas kendaraan, tetapi sebenarnya juga memperkuat karakter koridor.
Nonfisik		
1.	Alur Sirkulasi Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • Alur yang masih tidak teratur. • Tidak ada perbedaan sirkulasi antara pejalan kaki, pengemudi kendaraan, pesepeda, dan penyandang disabilitas.
2.	Interaksi Sosial	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada aktivitas lain yang dapat dilakukan oleh pejalan kaki di jalan selain berjalan.
3.	Kesehatan Publik	<ul style="list-style-type: none"> • Masih terdapat sampah di tepi jalan. • Kondisi sungai yang kotor. • Terdapat banyak genangan air setelah hujan turun.
4.	Keterlibatan Masyarakat dalam Proses Penataan Koridor	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan sebelumnya sehingga hasilnya masih kurang tepat sasaran.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Permasalahan-permasalahan yang sudah teridentifikasi tersebut selanjutnya akan dianalisis menggunakan teknik *walkthrough analysis* dan *cognitive mapping*. Selain itu, juga menggunakan teori-teori yang sudah disintesis sebagai acuan dalam menganalisis permasalahan.

4.3 Analisis

Dalam menganalisis permasalahan-permasalahan yang sudah diidentifikasi, digunakan teknik *walkthrough analysis* dan *mapping*. Proses analisis ini berdasarkan pada teori yang sudah disintesa. Proses analisis terdiri dari analisis permasalahan fisik dan permasalahan non fisik.

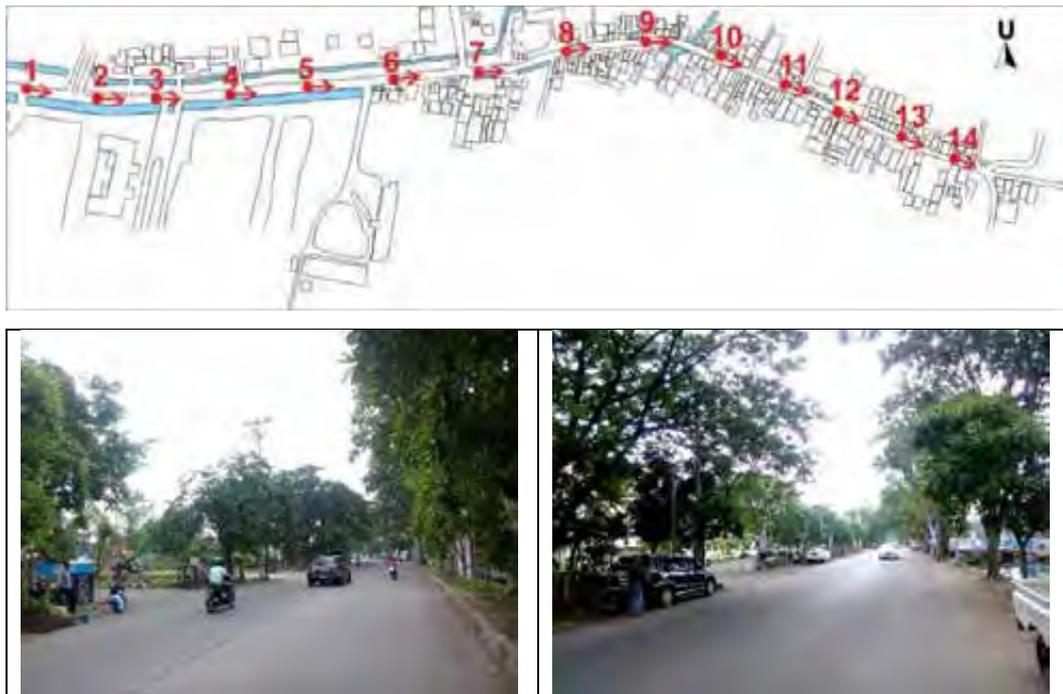
4.3.1 Analisis Permasalahan Fisik

Analisis permasalahan fisik merupakan analisis yang berfokus pada masalah-masalah yang terdapat pada elemen-elemen fisik yang ada di koridor. Analisis permasalahan fisik meliputi analisis kondisi fisik koridor perabot fasilitas jalan, bangunan kafe dan tempat makan, dan pedagang kaki lima.

1) Kondisi Fisik Koridor

Untuk menganalisis kondisi fisik koridor, digunakan teknik *serial view*. Peneliti menelusuri koridor Jalan Arif Rahman Hakim ini sambil melihat lurus ke depan, penelusuran dilakukan dari barat ke timur. Selama penelusuran tersebut, pengambilan gambar dilakukan di setiap jarak 80 meter, kemudian mencatat semua yang berkaitan dengan kondisi fisik koridor. Yang diamati tidak hanya hal-hal yang negatif tetapi juga hal-hal yang positif.

Tabel 4.3 Analisis Kondisi Fisik Jalan Menggunakan Teknik *Serial View*



Spot 1

Material jalan berupa aspal dengan lebar ± 8 meter. Permukaan jalan masih rata, tidak ada lubang atau jalan yang rusak. Tidak ada pembatas yang jelas untuk ruang manfaat jalan. Di sebelah utara jalan ada belokan ke arah kampus ITS (pertigaan) dan ada lahan kosong. Sebelah selatan jalan terdapat berem yang ditanami pohon dan sungai. Terdapat saluran aliran air yang mengalirkan air langsung menuju sungai.

**Spot 2**

Kondisi jalan masih terawat dan tidak ada aspal yang rusak, permukaan jalan juga masih rata. Tetap tidak ada pembatas yang jelas untuk ruang manfaat jalan. Sebelah utara jalan terdapat pedagang kaki lima, dan gedung medical center ITS. Sebelah selatan langsung berbatasan dengan sungai. Hal ini sangat membahayakan bagi ara pengguna jalan karena tidak ada batas pengaman antara jalan dan sungai.

**Spot 3**

Pada spot ini, kondisi jalan juga masih terawatt, tidak ada keusakan atau jalan yang berlubang. Pada sisi utara jalan, terdapat area yang rentang tergenang air ketika setelah turun hujan. Hal tersebut dapat mengurangi kenyamanan bagi para pengguna jalan. Sebelah selatan jalan terdapat pintu gerbang menuju Universitas Hang Tuah. Tidak ada saluran aliran air yang jelas.

**Spot 4**

Kondisi permukaan jalan masih rata, tidak ada kerusakan. Tetapi tetap tidak ada pembatasan yang jelas untuk ruang manfaat jalan. Sebelah utara terdapat lahan kosong dan belokan menuju komplek perumahan dosen ITS, tetapi belokan tersebut sudah ditutup. Sebelah selatan berbatasan langsung dengan sungai, tidak ada batas pengaman antara jalan dan sungai, pembatas yang ada hanya berupa deretan pohon. Tidak ada saluran aliran air yang jelas.

**Spot 5**

Permukaan jalan masih rata, tidak ada kerusakan. Sebelah utara jalan dibatasi

Spot 6

Pada spot ini, kondisi jalan mulai mengalami penurunan. Permukaan jalan

oleh pagar beton setinggi ± 1.2 meter dan terdapat sederetan penjual tanaman. Suasana di sebelah utara jalan terasa lebih hijau dan asri. Di sebelah utara jalan langsung berbatasan dengan sungai, tidak ada batas pengaman antara jalan dan sungai, bahkan tidak ada pembatas berupa pohon. Hal ini tentu sangat membahayakan pengguna jalan yang melintas. Tidak ada saluran aliran air yang jelas.

pada sisi utara tidak rata, terdapat titik jalan yang rusak, tentu mengurangi kenyamanan pengguna jalan yang melintas. Sebelah utara jalan dibatasi oleh pagar beton setinggi ± 1.2 meter dan terdapat penjual tanaman, kesan asri dan hijau masih terasa. Sedangkan pada sisi selatan jalan, sudah mulai dipadati oleh bangunan komersial yang langsung berbatasan dengan sungai.



Spot 7

Kondisi jalan tampak masih terawat dan rata, tidak ada kerusakan. Tetapi jalan mulai mengalami penyempitan, lebar jalan hanya ± 6 meter karena sudah diperpadat oleh bangunan-bangunan komersial. Sebelah utara jalan terdapat belokan menuju Kampus ITS tetapi belokan tersebut hanya sebagai pintu keluar kendaraan roda dua. Jadi, dari arah belokan tersebut, ramai lalu lalang kendaraan roda dua yang keluar. Sebelah selatan jalan langsung berbatasan dengan jembatan-jembatan yang menuju ke masing-masing bangunan komersial. Tidak ada jalur khusus drainase tetapi langsung dialirkan ke sungai.



Spot 8

Permukaan jalan banyak yang mengalami kerusakan akibat adanya pengerjaan gorong-gorong dan perletakan *box culvert*. Pengerjaan tersebut mengambil ruang jalan lebih dari 2 meter sehingga di area ini sering kali terjadi kemacetan, ruang jalan yang tersisa kurang lebih hanya 4 meter saja. Hal ini tentu sangat mengganggu kenyamanan para pengguna jalan. Sebelah selatan jalan langsung berbatasan dengan sungai, tidak ada pembatas atau pengaman antara jalan dan sungai. Kondisi tersebut tentu membahayakan pengguna jalan. Sepanjang jalan sudah dipadati oleh bangunan-bangunan komersial. Tidak ada jalur khusus drainase, aliran air langsung dialirkan ke sungai.



Spot 9

Permukaan jalan masih rata dan tidak ada keusakan. Tetapi jalan berbatasan langsung dengan bangunan-bangunan komersial, Kondisi tersebut tentu sangat membahayakan baik bagi para pengguna jalan maupun orang yang berada di dalam bangunan-bangunan tersebut. Lebar jalan ± 6 meter. Tidak terdapat saluran drainase yang jelas.



Spot 10

Lebar jalan ± 6 meter. Kondisi permukaan jalan masih ratam terawat, dan tidak ada kerusakan. Tetapi jalan langsung berbatasan dengan bangunan-bangunan komersial, tidak ada pemisah atau pengaman. Hal ini tentu sangat membahayakan pengguna jalan dan orang yang berada di dalam bangunan tersebut. Jalur drainase tidak terlihat.



Spot 11

Pada spot ini lebar jalan adalah ± 6 meter. Permukaan jalan masih rata, dan tidak ada kerusakan. Jalan langsung berbatasan dengan bangunan-bangunan komersial, tidak ada pemisah dan pengaman, tentu membahayakan para pengguna jalan. Pada sisi selatan terdapat belokan menuju daerah Keputih Perintis, aktivitas keluar masuk kendaraan cukup ramai. Di sisi selatan jalan terdapat jalur drainase berupa *box culvert* tetapi dibiarkan *unfinished* begitu saja sehingga lebar jalan berkurang sekitar 1 meter. Hal ini tentu sangat mengganggu para pengguna jalan yang melintas.



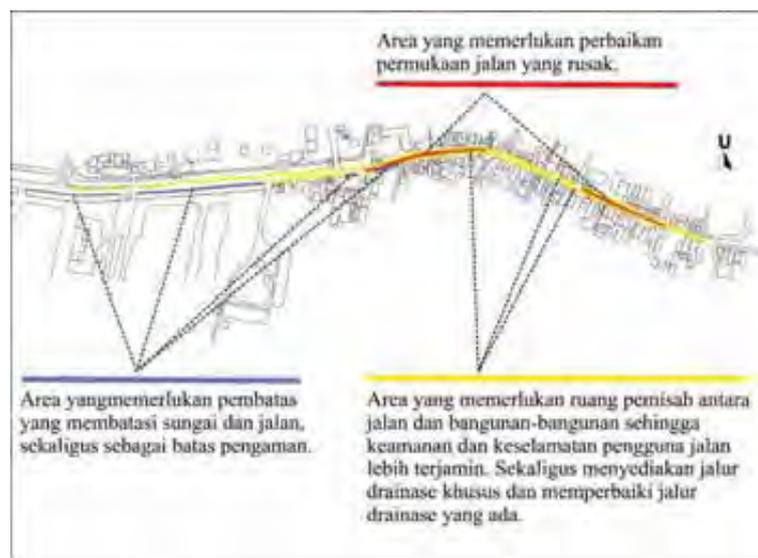
Spot 12

Lebar jalan masih sama, yaitu ± 6 meter tetapi dikurangi sekitar 1 meter karena adanya saluran drainase berupa *box culvert* yang dibiarkan *unfinished* begitu saja. Hal ini menyebabkan pengemudi kendaraan bermotor enggan melintas di atas *box culvert* tersebut sehingga lebih mempersempit jalur kendaraan. Permukaan jalan masih terawat dan tidak ada kerusakan. Jalan juga masih langsung berbatasan dengan bangunan-bangunan komersial. Kondisi di sepanjang spot ini diperpadat oleh bangunan-bangunan komersial.



(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Setelah permasalahan kondisi jalan dianalisis, hasil analisis tersebut disimpulkan sehingga diketahui apa saja yang perlu diperhatikan dalam menata kondisi jalan Arif Rahman Hakim ini. Berikut adalah kesimpulan mengenai hasil analisis kondisi jalan :



Gambar 4.20 Kesimpulan Hasil Analisis Kondisi Fisik Koridor

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016)

Dari kesimpulan tersebut, maka dapat dirumuskan kriteria khusus terkait dengan kondisi fisik jalan, yaitu :

- Permukaan jalan harus rata, tidak boleh ada kerusakan.
- Permukaan jalan tidak boleh menyebabkan genangan air setelah turun hujan.
- Jalan harus dilengkapi dengan saluran drainase.
- Jalan harus mempunyai batas atau pemisah yang jelas antara jalan dengan sungai dan jalan dengan bangunan.
- Jalan harus mampu mengakomodasi semua pengguna jalan, baik pejalan kaki, pesepeda, penyandang disabilitas, dan pengemudi kendaraan bermotor.
- Jalan harus mampu memberikan rasa nyaman dan aman bagi semua pengguna jalan.

2) Perabot dan Fasilitas Jalan

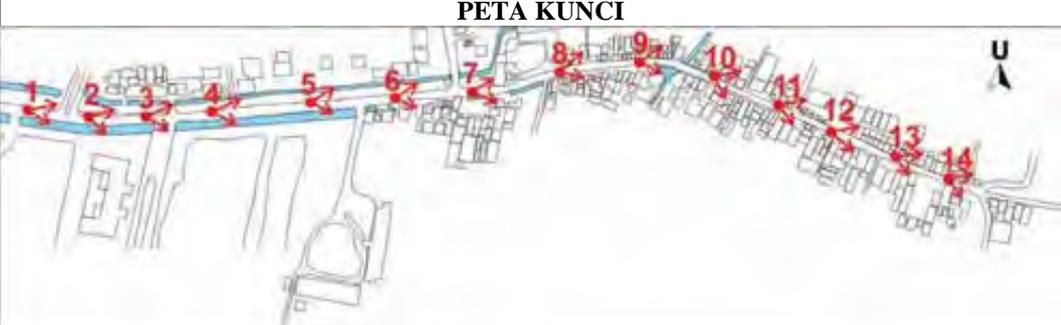
Dalam menganalisis perabot dan fasilitas jalan Arif Rahman Hakim, dasar yang digunakan adalah teori *streetscape*. Berikut adalah elemen-elemen *streetscape* tersebut:

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| a) Jalur Pedestrian | g) Tempat Sampah |
| b) Jalur Sepeda | h) Vegetasi |
| c) Jalur Disabilitas | i) Rambu / Tanda |
| d) Halte/ Bus Stop | j) Off Street Parking |
| e) Lampu Jalan | k) On Street Parking |
| f) Bangku | l) Ruang Sosial |

Semua elemen *streetscape* tersebut akan dianalisis menggunakan teknik *linear side view*. Cara melakukan teknik *linear side view* ini adalah menelusuri koridor dengan memandang ke arah kanan dan kiri koridor, kemudian mengambil gambar di setiap jarak 80 meter, setelah itu mencatat semua yang berkaitan dengan perabot dan fasilitas jalan pada koridor ini, misalnya ada tidaknya, perletakkannya, dan desainnya. Analisis ini disajikan dengan menggunakan tabel yang terdiri dari peta kunci yang disertai arah pandang dan penomorannya, elemen *streetscape*, dan

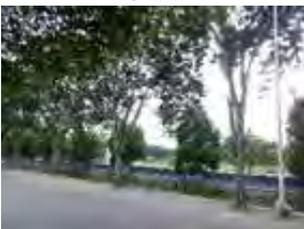
keterangan yang menjelaskan tentang elemen-elemen *streetscape* tersebut. Berikut adalah penyajian analisisnya:

Tabel 4.4 Analisis Perabot dan Fasilitas Jalan

PETA KUNCI				
				
SPOT	ELEMEN STREETSCAPE			KETERANGAN
Spot 1  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Vegetasi rindang, intentitas vegetasi sangat rapat. Terdapat pertigaan pada spot ini, tetapi tidak ada rambu penanda pertigaan dan lampu lalu lintas.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	×	✓	×	
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
×	×	×		
SPOT	ELEMEN STREETSCAPE			KETERANGAN
Spot 2  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Vegetasi rindang, intentitas vegetasi sangat rapat. Pada sisi selatan jalan terdapat sungai yang cukup lebar, ini dapat dimanfaatkan sebagai ruang sosial dengan <i>view</i> berupa sungai. Terdapat <i>On Street Parking</i> tetapi bukan ruang parkir yang resmi.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	×	✓	×	
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
×	×	×		

PETA KUNCI



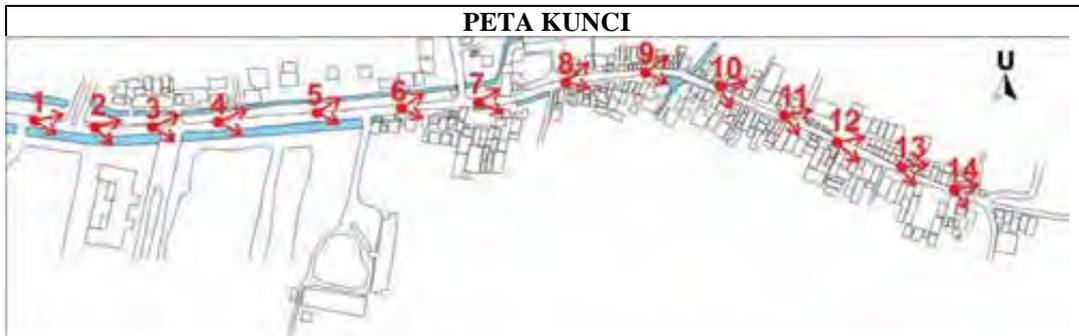
SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 3  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. • Vegetasi rindang, intensitas vegetasi sangat rapat. • Pada sisi selatan jalan terdapat sungai yang cukup lebar, ini dapat dimanfaatkan sebagai ruang sosial dengan <i>view</i> berupa sungai. • Halte hanya berada di sisi selatan jalan. • Terdapat rambu lalu lintas berupa lampu lalu lintas berwarna kuning (hati-hati) karena merupakan gerbang masuk Universitas Hang Tuah.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	✓	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	×	✓	✓	
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
×	×	×		
Spot 4  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. • Vegetasi rindang, intensitas vegetasi sangat rapat. • Pada sisi selatan jalan terdapat sungai yang cukup lebar, ini dapat dimanfaatkan sebagai ruang sosial dengan <i>view</i> berupa sungai. • Terdapat pertigaan di sisi utara jalan, tetapi tidak ada rambu penanda pertigaan dan lampu lalu lintas.
×	×	×		
Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku		
×	✓	×		
Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda		
×	✓	×		
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
×	×	×		

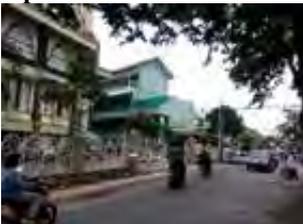
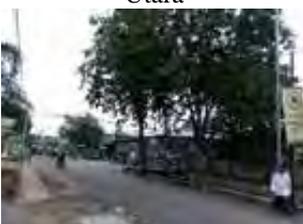
PETA KUNCI



SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 5	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Vegetasi rindang, intensitas vegetasi sangat rapat. Terdapat pertigaan yang merupakan pintu gerbang kantor Kopertis di sisi selatan jalan, tetapi tidak ada rambu penanda pertigaan dan lampu lalu lintas. Terdapat gundukan jalan, tetapi tidak ada rambu penanda adanya gundukan jalan tersebut.
	×	×	×	
Utara	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
Selatan	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	×	✓	×	
	Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial	
	×	×	×	
SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 6	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Pada spot ini terdapat zona di mana orang menunggu kedatangan angkutan umum. Intensitas vegetasi rendah. Terdapat rambu berupa lampu lalu lintas berwarna kuning karena adanya pertigaan yang merupakan pintu keluar Kampus ITS, tetapi tidak ditemukan rambu tanda pertigaan. Tidak ada zebra cross padahal intensitas orang menyeberang sangat tinggi setiap hari.
	×	×	×	
Utara	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
Selatan	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	✓	✓	✓	
	Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial	
	✓	×	×	

				• Terdapat <i>Off Street Parking</i> hanya untuk kendaraan roda dua.
--	--	--	--	--



SPOT		ELEMEN STREETSCAPE			KETERANGAN
Spot 7  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. • Intentitas vegetasi rendah. • Terdapat rambu berupa tanda pintu masuk dan di larang masuk yang dimiliki oleh Sakinah Swalayan. • Terdapat parkir off road untuk kendaraan roda dua dan empat. 	
	×	×	×		
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku		
	×	✓	×		
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda		
	×	✓	✓		
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial			
✓	×	×			
SPOT		ELEMEN STREETSCAPE			KETERANGAN
Spot 8  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. • Pada spot ini terdapat zona di mana orang menunggu kedatangan angkutan umum. • Intentitas vegetasi rendah. • Terdapat pertigaan pada spot ini dan terdapat sekolah yang ramai dengan aktivitas menyeberang jalan ketika pagi dan sore hari, tetapi tidak ada rambu penanda pertigaan, lampu lalu lintas, dan zebra cross. 	
	×	×	×		
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku		
	×	✓	×		
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda		
	×	✓	×		
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial			
✓	×	×			

PETA KUNCI



SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 9  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Intentitas vegetasi rendah. Desain tempat sampah kurang menarik dan <i>movable</i> sehingga sering dipindahkan ke tempay yang tidak semestinya. Terdapat bangku di sisi selatan jalan, tetapi dengan kondisi ala kadarnya.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	✓	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	✓	✓	×	
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
✓	×	×		
SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 10  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Vegetasi hampir tidak ada, kesan gersang dan padat sangat terasa. Desain tempat sampah kurang menarik dan <i>movable</i> sehingga sering dipindahkan ke tempay yang tidak semestinya. Tidak ada zebra cross pda spot ini, padahal setiap pagi aktivitas menyeberang jalan sangat tinggi karena adanya pasar.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	✓	✓	×	
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
×	×	×		

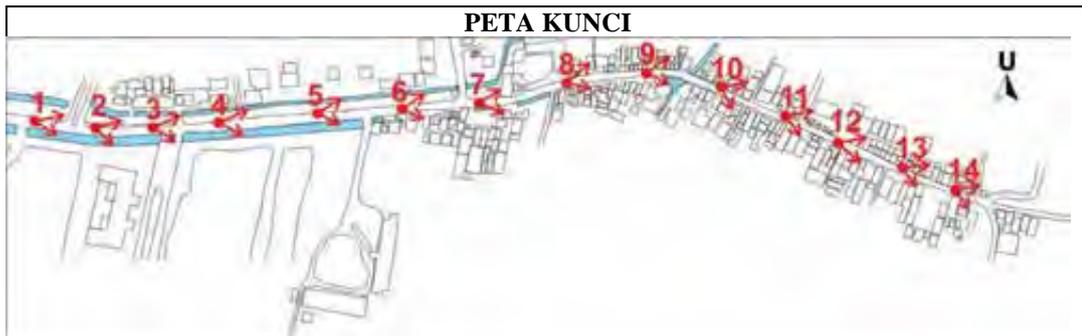
PETA KUNCI



SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 11  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Pada spot ini terdapat zona di mana orang menunggu kedatangan angkutan umum. Vegetasi hampir tidak ada, kesan gersang dan padat sangat terasa. Desain tempat sampah kurang menarik dan <i>movable</i> sehingga sering dipindahkan ke tempay yang tidak semestinya. Terdapat rambu berupa lampu lalu lintas berwarna kuning (hati-hati) karena adanya pertigaan yang menuju ke Keputih Perintis tetapi tidak ditemukan rambu tanda pertigaan. Terdapat <i>Off Street Parking</i> hanya untuk kendaraan roda dua dan jumlahnya sangat sedikit.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
✓	✓	✓		
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
✓	×	×		
SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 12  Utara	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. Intensitas vegetasi rendah. Desain tempat sampah kurang menarik dan <i>movable</i> sehingga sering dipindahkan ke tempay yang tidak semestinya.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
✓	✓	×		

	Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial	
	✓	×	×	

Selatan



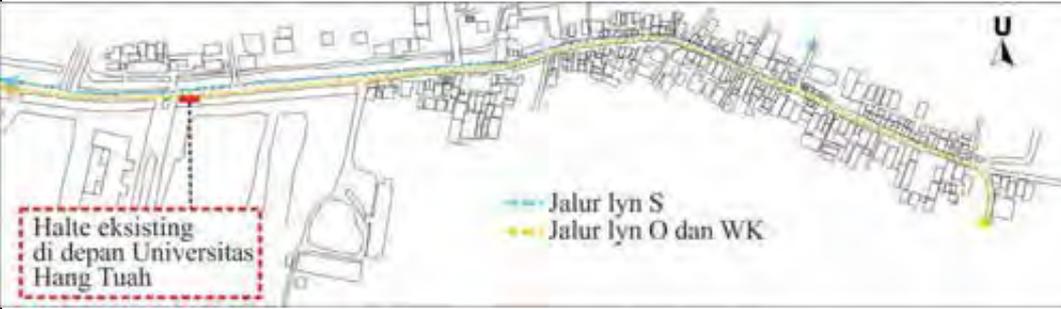
SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 13  Utara  Selatan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. • Pada spot ini terdapat zona di mana orang menunggu kedatangan angkutan umum. • Intentitas vegetasi rendah.
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	×	✓	×	
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
×	×	×		
SPOT	ELEMEN STREETScape			KETERANGAN
Spot 14  Utara	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Jalur Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu jalan hanya berada di sisi selatan jalan. • Intentitas vegetasi rendah. • Desain tempat sampah kurang menarik dan <i>movable</i> sehingga sering dipindahkan ke tempat yang tidak semestinya. • Tidak ada rambu penanda bahwa ada persimpangan jalan
	×	×	×	
	Halte/ Bus Stop	Lampu Jalan	Bangku	
	×	✓	×	
	Tempat Sampah	Vegetasi	Rambu / Tanda	
	✓	✓	×	
Off Street Parking	On Street Parking	Ruang Sosial		
×	×	×		

 <p>Selatan</p>				<p>dan ada belokan ke kanan.</p>
--	--	--	--	----------------------------------

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Setelah dianalisis, hal yang dilakukan selanjutnya adalah memetakan perletakan semua elemen *streetscape* tersebut sehingga akan diketahui bagaimana kriteria khusus yang diperlukan untuk mewujudkan koridor Jalan Arif Rahman Hakim yang memiliki elemen *streetscape* yang lengkap. Berikut adalah tabel pemetaannya :

Tabel 4.5 Pemetaan Elemen *Streetscape* pada Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

Elemen <i>Streetscape</i>	
<p>1. Jalur Pedestrian, Jalur Sepeda, Jalur Penyandang Disabilitas</p>	
<p>Kriteria Khusus :</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pedestrian, jalur sepeda, dan jalur untuk penyandang disabilitas disediakan di sepanjang koridor jalan Arif Rahman Hakim. • Memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki, pesepeda, dan penyandang disabilitas.
<p>2. Halte/Bus Stop</p>	

Kriteria Khusus :

- Halte disediakan di dua sisi jalan karena jalur angkutan umum kota (angkot/lyn) adalah jalur pulang-pergi.
- Penempatan halte didasarkan pada dimana kecenderungan orang menunggu angkot tersebut.

3. Lampu Jalan



Kriteria Khusus :

- Lampu jalan harus berada di kedua sisi jalan.
- Lampu jalan harus mampu memberikan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna jalan, terutama pada malam hari.

4. Bangku/Tempat Duduk



Kriteria Khusus :

- Bangku/Tempat duduk diletakkan di kedua sisi jalan.
- Letak bangku harus tersebar merata di sepanjang koridor.
- Desain bangku/tempat duduk harus nyaman.

5. Tempat Sampah



Kriteria Khusus :

- Letak tempat sampah harus di kedua sisi jalan
- Persebaran tempat sampah harus merata di sepanjang koridor.

6. Vegetasi



Kriteria Khusus :

- Penanaman vegetasi harus merata di sepanjang koridor.
- Vegetasi harus bersifat meneduhi dan dapat mengurangi polusi.

7. Rambu-Rambu/Tanda



Kriteria Khusus :

- Tanda peringatan bahwa terdapat perpotongan jalan diletakkan di setiap perpotongan jalan.
- Letak jalur penyeberangan didasarkan pada intensitas orang yang menyeberang jalan.
- Tanda peringatan bahwa ada gundukan jalan diletakkan di area sebelum adanya gundukan jalan.

8. On/Off Street Parking



<p>Kriteria Khusus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan ruang untuk <i>on</i> dan <i>off street parking</i>. • Ruang yang tersedia tidak boleh mengganggu jalur sirkulasi pejalan kaki.
<p>9. Ruang Sosial</p>  <p>Tidak terdapat ruang sosial di sepanjang koridor.</p>
<p>Kriteria Khusus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan ruang khusus sebagai ruang sosial. • Para pengguna bebas melakukan aktivitas sosial di ruang sosial tersebut.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

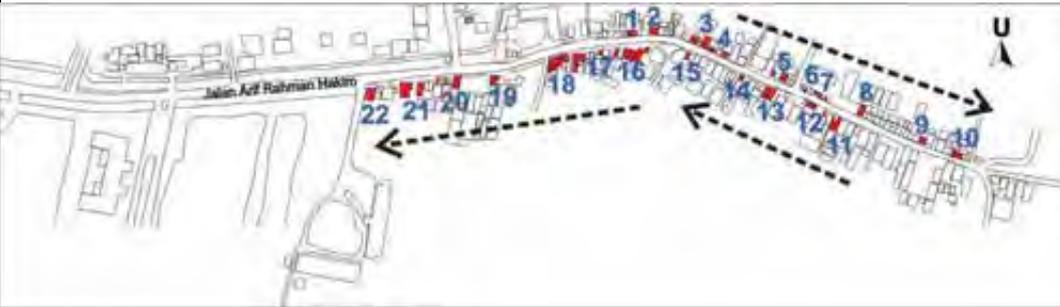
Kriteria-kriteria khusus yang telah dirumuskan tersebut selanjutnya akan dijadikan acuan dalam menentukan konsep dan arahan desain. Sehingga konsep dan arahan desain tersebut dapat tepat sasaran dan sesuai dengan kebutuhan.

3) Bangunan Kafe dan Tempat makan

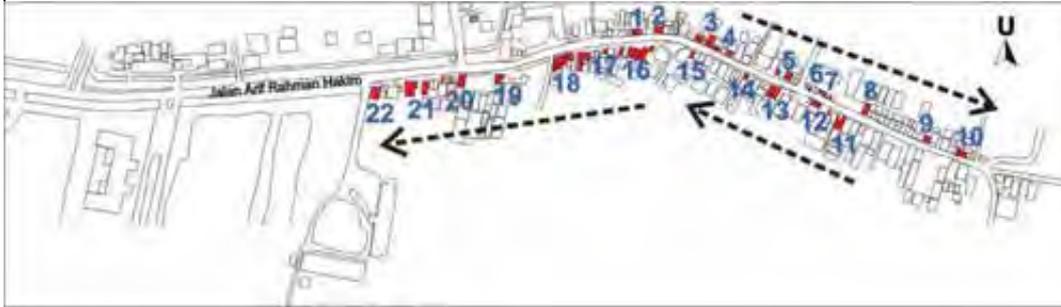
Seperti dijelaskan sebelumnya bahwa jumlah bangunan kafe dan tempat makan di sepanjang koridor Jalan Arif Rahman Hakim adalah 50 bangunan. Jumlah ini adalah jumlah paling banyak dibandingkan jenis bangunan lainnya. Pada bagian ini, akan dilakukan analisis terhadap kondisi fisik bangunan kafe dan tempat makan tersebut. Proses analisisnya akan dikaitkan dengan teori *café society* yang telah dibahas sebelumnya pada BAB II meliputi aspek akses menuju bangunan, ketersediaan jalur pedestrian, tampilan atau fasad bangunan, desain bangunan, ruang publik di sekitar bangunan, minimalisasi gangguan kebisingan, dan kenyamanan. Teknik analisis kondisi fisik bangunan kafe dan tempat makan ini menggunakan teknik *linear side view*, menelusuri koridor dari barat ke timur sambil memperhatikan fasad dan kondisik fisik bangunan kafe dan tempat makan tersebut yang berada di sisi utara jalan, kemudian mengambil gambarnya. Setelah itu, mencatat semua hal tentang kondisi fisik bangunan kafe dan tempat makan tersebut.

Selain itu, penelusuran dilakukan dari arah sebaliknya juga, yaitu timur ke barat. Berjalan sambil mengamati fasad dan kondisik fisik bangunan kafe dan tempat makan tersebut yang berada di sisi selatan jalan.

Tabel 4.6 Analisis Kondisi Fisik Bangunan Kafe dan Tempat Makan

PETA KUNCI	
	
SPOT 1	
	
<p>Tampilan : tampilan kedua bangunan ini tidak menarik, tidak ada karakter khusus yang mencirikan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Desain fasad masih sangat konvensional dan seadanya.</p> <p>Akses : akses menuju bangunan tersebut sangat tidak nyaman, tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan banyak yang rusak. Tidak ada lahan parkir yang memadai.</p>	
SPOT 2	
	
<p>Tampilan : terdapat atap yang menonjol di bagian atas bangunan dengan dinding berwarna kuning yang mencolok, hal ini merupakan pusat perhatian tersendiri. Tetapi tampilan fasad masih sangat konvensional, tidak ada perlakuan khusus yang mencirikan bahwa bangunan tersebut adalah tempat makan/kafe.</p> <p>Akses : akses menuju bangunan tersebut sangat tidak nyaman, tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan banyak yang rusak. Tetapi masih ada lahan parkir walaupun tidak banyak menampung kendaraan.</p>	

PETA KUNCI



SPOT 3



Tampilan : hanya mengandalkan spanduk dan menggunakan bukaan yang lebar untuk menjelaskan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Tampilan bangunan hanya ala kadarnya.

Akses : akses menuju bangunan tersebut sangat tidak nyaman, tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan banyak yang rusak. Tetapi masih ada lahan parkir walaupun tidak banyak menampung kendaraan.

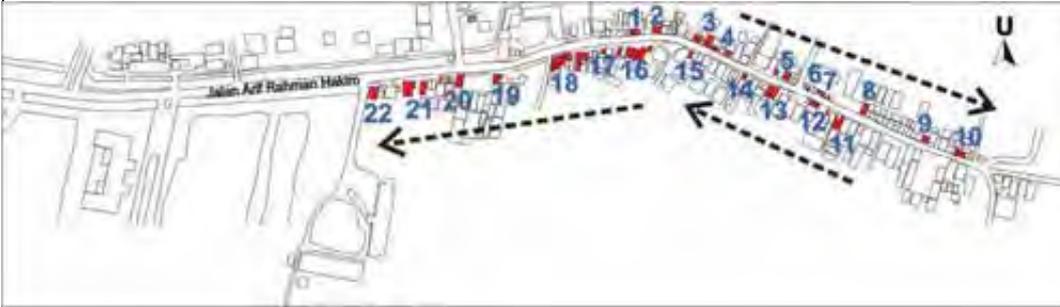
SPOT 4



Tampilan : hanya mengandalkan spanduk untuk menjelaskan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Tampilan bangunan hanya ala kadarnya.

Akses : akses menuju bangunan tersebut sangat tidak nyaman, tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan banyak yang rusak. Tetapi masih ada lahan parkir walaupun tidak banyak menampung kendaraan.

PETA KUNCI



SPOT 5



Tampilan : bangunan mengandalkan spanduk dan makanan yang langsung didisplay untuk menjelaskan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Tampilan bangunan hanya ala kadarnya, tidak ada bagian yang dapat menarik perhatian

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Masih ada lahan parkir walaupun tidak banyak menampung kendaraan.

SPOT 6



Tampilan : bangunan mengandalkan spanduk dan makanan yang langsung didisplay untuk menjelaskan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Tampilan bangunan hanya ala kadarnya, tidak ada bagian yang dapat menarik perhatian

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Tidak ada lahan parkir.

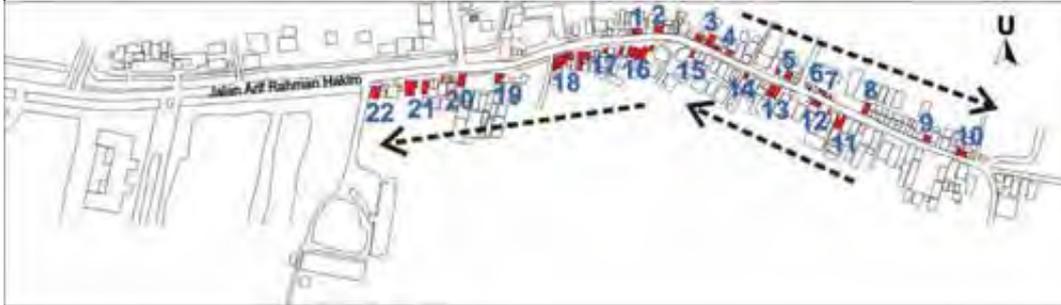
SPOT 7



Tampilan : bangunan mengandalkan spanduk untuk menjelaskan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Tampilan bangunan hanya ala kadarnya, tidak ada bagian yang dapat menarik perhatian, material dominan kayu dan bambu sehingga terkesan tidak permanen.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Terdapat lahan parkir tetapi tidak menampung banyak.

PETA KUNCI



SPOT 8



Tampilan : bangunan mengandalkan spanduk untuk menjelaskan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Tampilan bangunan hanya ala kadarnya, tidak ada bagian yang dapat menarik perhatian. Bentuk atap juga datar menambah kesan tidak menarik semakin kuat.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Terdapat lahan parkir tetapi tidak menampung banyak.

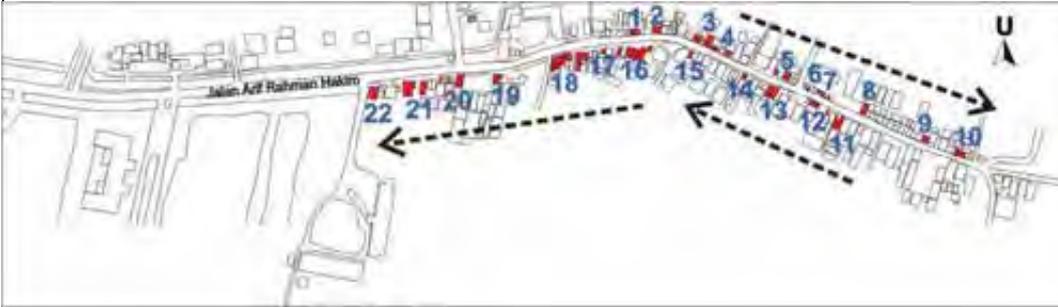
SPOT 9



Tampilan : Tampilan bangunan hanya ala kadarnya, tidak ada bagian yang dapat menarik perhatian. Warna coklat yang tidak menarik dan bentuk atap yang datar menambah kesan tidak menarik semakin kuat.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Terdapat lahan parkir tetapi tidak menampung banyak.

PETA KUNCI



SPOT 10



Tampilan : Terdapat bangunan yang cukup menarik, menggunakan kanopi berwarna merah dan neon box untuk menunjukkan bahwa bangunan tersebut adalah bangunan kafe/tempat makan. Dua bangunan lainnya masih menggunakan spanduk dan mendisplay makanannya secara langsung, tampilan fasadnya tidak menarik.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Tidak terdapat lahan parkir.

SPOT 11



Tampilan : Bentuk bangunan sudah menonjol diantara yang lainnya, kemudian diperkuat dengan spanduk dan warna dinding yang hijau semakin menarik perhatian. Tetapi tampilan masih kurang atraktif.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Terdapat lahan parkir tetapi tidak menampung banyak kendaraan.

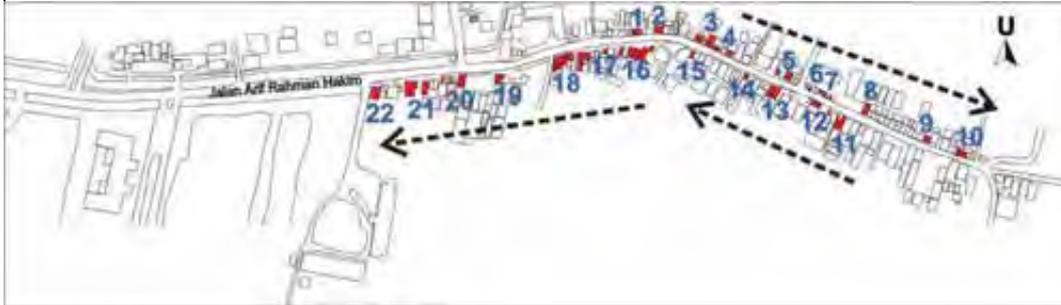
SPOT 12



Tampilan : Warna bangunan sangat mencolok, yaitu merah dan kuning, didukung dengan adanya neon box yang juga berwarna mencolok juga

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Terdapat lahan parkir tetapi tidak menampung banyak kendaraan.

PETA KUNCI



SPOT 13



Tampilan : Bentuk bangunan masih konvensional, yang menarik perhatian hanyalah spanduk yang berwarna kuning dan merah.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Terdapat lahan parkir tetapi tidak menampung banyak kendaraan.

SPOT 14



Tampilan : Bentuk bangunan masih konvensional, tidak ada yang dapat dijadikan untuk menarik perhatian

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan juga rusak. Tidak terdapat lahan parkir.

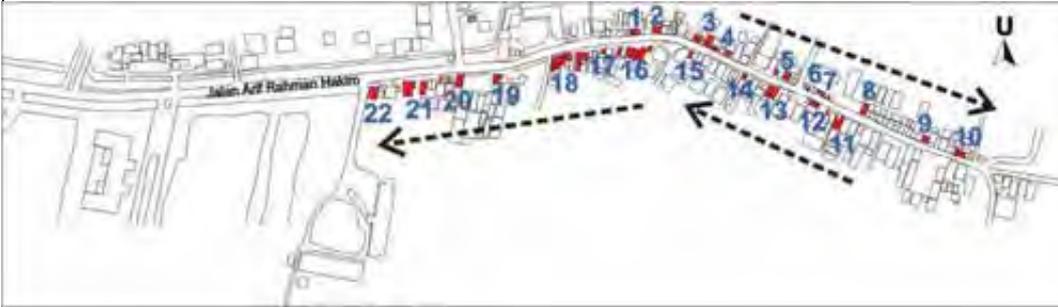
SPOT 15



Tampilan : Bentuk bangunan masih konvensional, tidak ada yang dapat dijadikan untuk menarik perhatian, selain lampunya yang berwarna biru dan display makanan yang langsung di tepi jalan.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Tidak terdapat lahan parkir.

PETA KUNCI



SPOT 16



Tampilan : Bangunan cukup menonjol dan menarik perhatian karena warna kuning dan merah. Selain itu juga terdapat lantai dua yang semakin menarik perhatian. Selain itu, terdapat bangunan yang sangat konvensional dan materialnya dominan kayu sehingga terlihat tidak permanen, tidak ada warna-warna yang menarik perhatian.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Terdapat lahan parkir yang cukup banyak menampung kendaraan.

SPOT 17



Tampilan : Bangunan sangat konvensional dan materialnya dominan kayu sehingga terlihat tidak permanen. Yang membuat sedikit menarik perhatian adalah iklan rokok yang ada di bagian atas bangunan.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Terdapat lahan parkir yang tidak banyak menampung kendaraan.

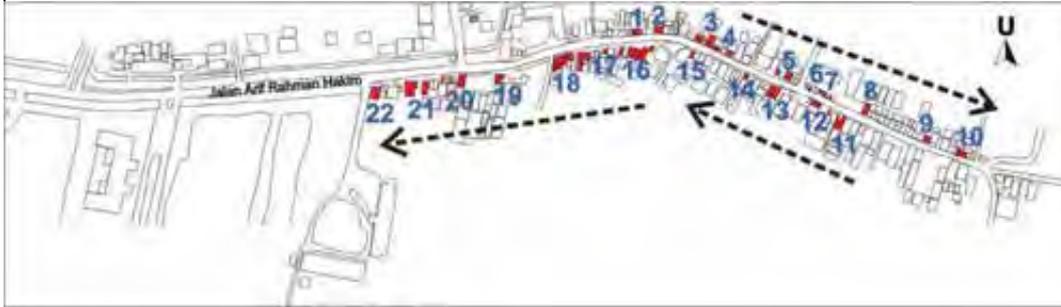
SPOT 18



Tampilan : Yang menarik perhatian adalah spanduk berwarna hijau dan kuning serta bangunan yang memiliki dua lantai, tetapi tampilannya masih konvensional.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Terdapat lahan parkir yang tidak banyak menampung kendaraan.

PETA KUNCI



SPOT 19



Tampilan : Bangunan berwarna hijau mencolok, tetapi terdapat juga bangunan yang sama sekali tidak ada yang dapat dijadikan sebagai penarik perhatian.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Terdapat lahan parkir yang tidak banyak menampung kendaraan.

SPOT 20



Tampilan : Bangunan berwarna jingga, spanduk berwarna jingga dan kuning menjadi daya tarik tersendiri. Tetapi tampilan bangunan sangat konvensional.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Terdapat lahan parkir yang tidak banyak menampung kendaraan.

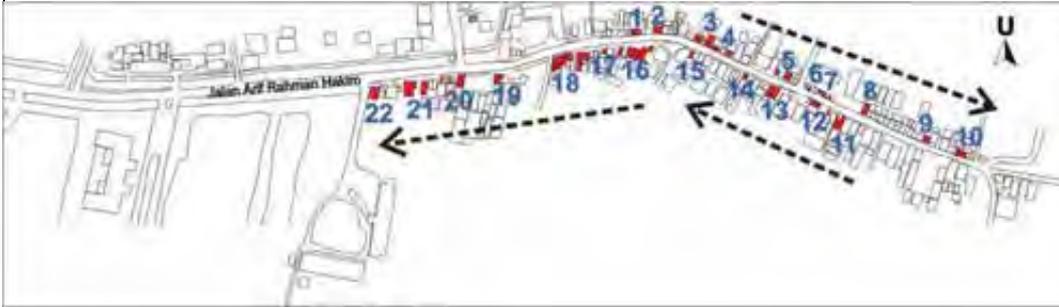
SPOT 21



Tampilan : warna bangunan yang jingga, spanduk berwarna biru dan display makanan dapat menarik perhatian tetapi tampilan bangunan masih konvensional.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Terdapat lahan parkir yang tidak banyak menampung kendaraan

PETA KUNCI



SPOT 22



Tampilan : warna kuning pada spanduk dan letaknya yang di seberang sungai menjadi daya tarik tersendiri. Material dominan kayu dan bambu mengesankan bahwa bangunan tersebut tidak permanen.

Akses : akses menuju bangunan tidak ada jalur pedestrian, kondisi jalan cukup bagus. Tidak terdapat lahan parkir.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Setelah dianalisis, proses selanjutnya adalah merumuskan kriteria khusus. Berikut adalah kriteria khusus dari kondisi fisik bangunan kafe dan tempat makan:

- Harus ada kondisi jalur pedestrian yang dapat dilalui dengan nyaman oleh para pejalan kaki menuju bangunan kafe dan tempat makan.
- Kondisi jalan menuju bangunan kafe dan tempat makan tersebut harus memberikan kenyamanan bagi para penggunanya.
- Desain tampilan bangunan kafe dan tempat makan harus atraktif, inovatif, dan kreatif.
- Harus ada harmonisasi antara fasad bangunan dengan *sign* bangunan (spanduk, neon box, dll)
- Harus ada unsur penarik perhatian (*point of interest*) agar pengguna tertarik untuk mengunjungi.
- Harus terdapat lahan parkir yang memadai.

4) Pedagang Kaki Lima

Keberadaan PKL ini juga memperkuat karakter koridor Jalan Arif Rahman Hakim sebagai koridor yang khas dengan kawasan kafe dan tempat makannya. PKL-PKL ini berada di sepanjang koridor, di sisi utara dan selatan koridor. Mereka menjual berbagai macam kuliner. Para PKL dapat ditemui ketika pagi, siang, maupun malam tetapi dengan jenis dangangan yang berbeda-beda.

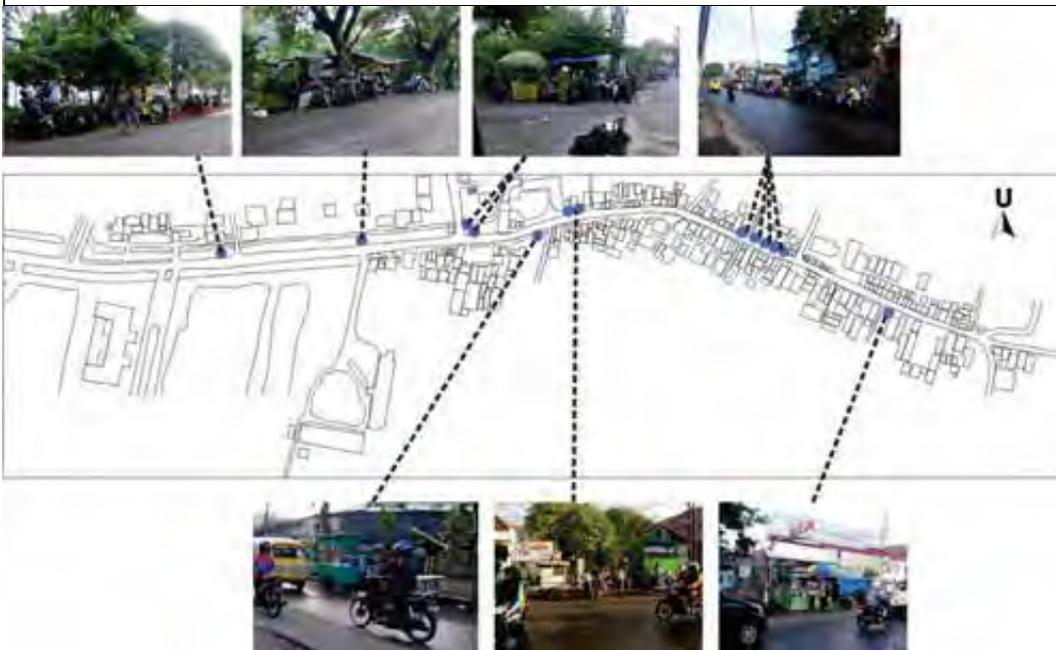
Permasalahan utamanya adalah para PKL tidak berdagang di tempat yang semestinya, keberadaannya di tepi jalan sering kali mengganggu lalu lintas kendaraan dan menyebabkan kemacetan. Selain itu, keberadaan PKL-PKL tersebut juga menimbulkan parkir liar hampir di semua titik-titik mereka berjualan yang pada akhirnya semakin memperburuk kemacetan yang terjadi. Melakukan pengusuran bukanlah solusi yang tepat karena cara tersebut tidak efektif. Berdasarkan kasus-kasus pengusuran PKL di Surabaya, PKL-PKL tersebut akan kembali berdagang tidak lama setelah pengusuran dilakukan. Salah satu solusi yang tepat adalah dengan melakukan relokasi. Sudah banyak contoh-contoh keberhasilan pemerintah Kota Surabaya dalam merelokasi PKL-PKL. Salah satunya adalah para PKL yang berada di daerah Deles yang sudah dibahas di BAB II sebelumnya pada bagian studi kasus. Berdasarkan studi kasus terdapat beberapa poin penting yang dapat dijadikan pertimbangan dalam mereloksi PKL, yaitu :

- Lahan tempat relokasi tidak jauh dari tempat mereka berdagang sebelumnya.
- Lahan tempat relokasi harus strategis.
- Lahan tempat relokasi harus mudah diakses.

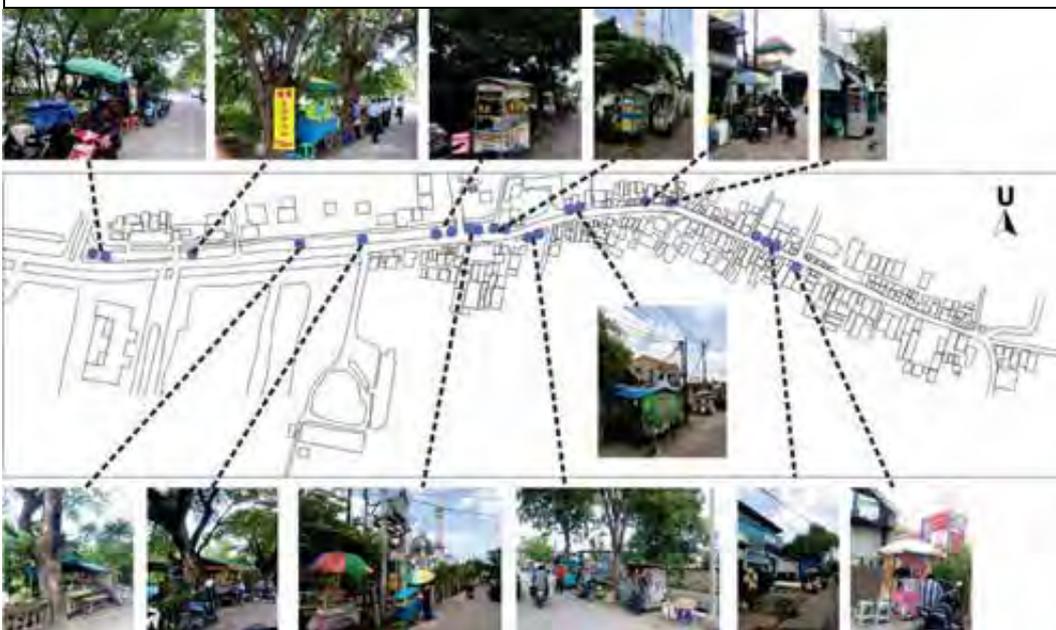
Hal tersebut seharusnya dapat juga diterapkan pada PKL-PKL yang berada di koridor Jalan Arif Rahman Hakim. Tetapi sebelumnya, harus dilakukan analisis terlebih dahulu, yaitu berupa pemetaan (*mapping*) terkait titik-titik keberadaan para PKL ketika pagi, siang, dan malam. Pemetaan ketika pagi hari dilakukan pada pukul 06.00-09.00 WIB, ketika siang hari pada pukul 13.00-16.00 WIB, dan ketika sore hari pukul 17.00-20.00. Sehingga nanti akan dapat diketahui bagaimana pola persebaran PKL sepanjang pagi hingga malam.

Tabel 4.7 Pemetaan Titi-Titik Keberadaan PKL

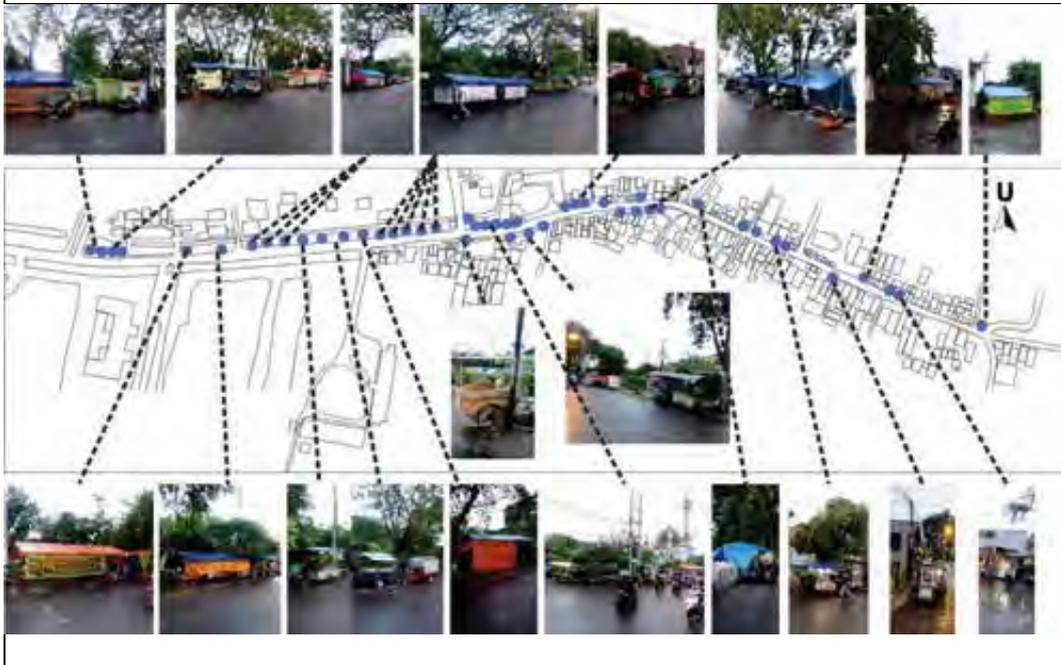
Waktu : Pagi (06.00-09.00)



Waktu : Siang (13.00-16.00)



Waktu : Siang (17.00-20.00.)



(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari tabel diatas, terdapat perbedaan yang signifikan pada jumlah PKL ketika pagi, siang dan sore menjelang malam. Jumlah PKL paling banyak dijumpai ketika sore hari. Titik-titik keberadaan PKL ini menyebar di sepanjang koridor. Karena keberadaan PKL yang sangat banyak tersebut, maka perlu dilakukan penataan, yaitu dengan melakukan relokasi. Untuk dapat merencanakan tempat relokasi PKL, diperlukan kriteria khusus yang diperoleh dari hasil pemetaan titik-titik keberadaan PKL dan dari studi kasus Wisata Kuliner Deles. Kriteria khususnya adalah :

- Tempat relokasi harus dapat menampung semua PKL.
- Akses jalan, jalur pedestrian, dan tempat parkir harus memadai.
- Tempat relokasi tidak jauh dari tempat para PKL berdagang sebelumnya.
- Lokasi lahan harus strategis.
- Desain tempat relokasi yang atraktif, kreatif, dan inovatif sangat diperlukan untuk dapat menarik perhatian para pengunjung.

Sebelum melakukan relokasi, dilakukan pemetaan terlebih dahulu mengenai lahan-lahan yang memungkinkan untuk dijadikan sebagai tempat relokasi.

Berdasarkan hasil pemetaan di lapangan, terdapat dua alternatif lahan yang memungkinkan untuk dijadikan sebagai tempat relokasi PKL. Gambar di bawah ini merupakan gambaran kedua lahan tersebut.



Gambar 4.21 Dua Alternatif Lahan yang Memungkinkan Dijadikan sebagai Tempat Relokasi PKL

(Sumber : Google Earth dan Dokumentasi Pribadi, 2016)

Kedua lahan ini terletak sangat berjauhan, lahan nomor 1 terletak di bagian barat koridor, sedangkan lahan nomor 2 terletak di bagian timur koridor. Lahan nomor 1 terletak di sebelah utara jalan, bentuknya memanjang dari arah barat ke timur. Lahan nomor 2 terletak di sebelah selatan jalan, menjorok ke arah selatan jalan. Lahan-lahan tersebut akan dianalisis kelayakannya menggunakan kriteria-kriteria yang bersumber dari *Site Selection Criteria and Evaluation Handbook*. Dari sumber tersebut, juga diketahui besaran ranking yang digunakan untuk menilai setiap kriteria. Berikut adalah besaran rangkingnya:

0 = unacceptable (tidak diinginkan)

1 = poor (buruk)

2 = fair (cukup)

3 = good (bagus)

4 = excellent (sangat diinginkan)

Lahan yang memiliki jumlah total ranking yang paling banyak adalah lahan yang paling sesuai untuk dijadikan sebagai tempat relokasi PKL yang ada di sepanjang koridor. Berikut adalah tabel penilaian terhadap masing-masing lahan:

Tabel 4.8 Site Selection Analysis

Kriteria	Lahan 1	Lahan 3
		
Ukuran dan Kapasitas Lahan dalam Menampung PKL	4	2
Kesesuaian dengan pengembangan di masa depan	3	2
Kemudahan untuk diakses	4	4
Nilai estetika	3	2
Jangkauan sinar matahari	3	2
Perlindungan dari angin kencang	2	1
Kondisi drainase	3	2
Perlindungan terhadap ancaman bencana	4	4
Kegunaan lahan	2	1
Kondisi tanah untuk pondasi	4	4
Ketersediaan saluran air bersih	4	4
Ketersediaan saluran pembuangan	4	2
Ketersediaan saluran listrik	4	4
Kemudahan akses untuk pemadam kebakaran	4	3
Kemudahan dalam mencapai jalur transportasi umum	4	4
Status lahan	3	2
Biaya lahan	2	3
Perlindungan dari banjir	4	2
Perlindungan dari kebisingan	1	3
TOTAL	60	51

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa lahan nomor 1 dan nomor 2 memiliki selisih nilai berjumlah 9. Hal ini disebabkan oleh perbedaan yang signifikan yang terdapat pada aspek ukuran lahan, ketersediaan saluran pembuangan, perlindungan dari banjir, dan perlindungan dari kebisingan. Selain itu, aspek status lahan dan aspek kesesuaian pengembangan di masa depan juga sangat mempengaruhi dalam menentukan kelayakan lahan sebagai tempat relokasi PKL. Status lahan nomor 3 adalah milik pribadi salah satu warga Kelurahan Keputih Surabaya sehingga

kemungkinan untuk dijadikan sebagai lahan relokasi PKL sangatlah minim. Walaupun mungkin, pasti akan membutuhkan biaya yang sangat tinggi untuk membeli lahan tersebut dan dimanfaatkan sebagai lahan relokasi PKL. Disamping itu, pemilik lahan juga belum tentu mempunyai rancangan akan menjual lahannya tersebut untuk dijadikan tempat relokasi PKL. Lain halnya dengan lahan nomor 1, kemungkinan untuk dijadikan sebagai lahan relokasi PKL masih sangat tinggi karena lahan ini statusnya adalah milik ITS. Pihak ITS juga pernah merencanakan tempat relokasi PKL di lahan nomor 1 sehingga sangat sesuai jika dijadikan sebagai tempat relokasi PKL.

Sedangkan berdasarkan aspek ketersediaan saluran pembuangan dan perlindungan dari banjir, lahan nomor satu lebih unggul dibandingkan dengan lahan nomor 2. Lahan nomor 1 langsung berbatasan dengan sungai sehingga kemungkinan terjadi banjir sangat minim dan untuk keperluan saluran pembuangan sudah tersedia berupa sungai tersebut. Sedangkan pada lahan nomor 2 tidak tersedia saluran pembuangan sehingga kemungkinan untuk terjadi banjir masih tinggi. Jadi, berdasarkan hasil penilaian dan beberapa pertimbangan tersebut, lahan yang paling sesuai digunakan sebagai tempat relokasi PKL adalah lahan nomor 1.

4.3.2 Analisis Permasalahan Nonfisik

Analisis permasalahan nonfisik berfokus pada bagaimana mewujudkan aspek *livable street*. Untuk mewujudkan aspek *livable street* perlu dilakukan analisis terhadap tiga poin utama, yaitu *pedestrian volume* yang erat kaitannya dengan pengguna jalan khususnya pejalan kaki, kekayaan aktivitas baik di jalan maupun di sekitar jalan, dan kesehatan publik. Ketiga hal tersebut bersumber pada indikator-indikator keberhasilan perwujudan aspek *livable street* yang telah dibahas pada bab sebelumnya. Berikut adalah analisis terhadap ketiga hal tersebut.

1) Pedestrian Volume

Pedestrian volume ini erat kaitannya dengan pejalan kaki. Keberhasilan *livable street* salah satunya ditentukan oleh meningkatnya jumlah pedestrian. Untuk mengetahui bagaimana kondisi pejalan kaki di koridor Jalan Arif Rahman Hakim ini, diperlukan analisis terhadap alur sirkulasi semua pengguna jalan, yaitu pejalan kaki, penyandang disabilitas, pesepeda, dan pengendara kendaraan bermotor.

Dalam menganalisis alur sirkulasi semua pengguna jalan, digunakan teknik analisis, yaitu teknik *mapping*. Teknik ini memetakan jalur sirkulasi setiap pengguna jalan di koridor Jalan Arif Rahman Hakim beserta alur sirkulasinya. Gambar di bawah ini merupakan hasil pemetaan pengguna alur sirkulasi setiap pengguna di koridor.



Gambar 4.22 Alur Sirkulasi Pengguna di Koridor

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari gambar tersebut, garis merah merupakan pola dan arah sirkulasi seluruh pengguna di koridor Jalan Arif Rahman Hakim. Mereka keluar dari semua gang-gang yang ada di sepanjang koridor menuju Jalan Arif Rahman Hakim. Sebaliknya, mereka juga masuk menuju gang-gang yang ada di sepanjang koridor dari Jalan Arif Rahman Hakim. Selain itu, terdapat gang yang sudah ditutup sehingga tidak bisa lagi diakses dan terdapat gang yang hanya berfungsi sebagai akses keluar saja. Tidak ada perbedaan jalur bagi setiap pengguna jalan. Semua pengguna memanfaatkan jalan untuk mengakses koridor. Para pejalan kaki, penyandang disabilitas dan pesepeda memanfaatkan bagian tepi jalan untuk mengakses koridor. Sedangkan pengendara kendaraan bermotor memanfaatkan bagian tengah jalan untuk mengakses koridor. Kondisi justru tersebut menyebabkan jumlah pejalan kaki menurun karena tidak ada jalur tersendiri untuk pejalan kaki. Selain itu mereka juga tidak nyaman ketika berjalan mengakses koridor.

Berdasarkan kondisi tersebut maka diperlukan penataan dengan kriteria khusus sebagai berikut :

- Harus ada pembagian jalur tersendiri untuk masing-masing pengguna jalan, yaitu pejalan kaki, penyandang disabilitas, pesepeda, dan pengendara kendaraan bermotor.

- Masing-masing jalur harus tersedia di sepanjang koridor karena alur dan arah sirkulasi pengguna jalan menyebar di sepanjang koridor.

2) Kekayaan Aktivitas di Jalan

Kekayaan aktivitas di jalan ini berfokus pada segala interaksi sosial yang ada di koridor. Hal ini akan dianalisis menggunakan teknik *mapping*, melakukan pemetaan terhadap interaksi-interaksi sosial yang terjadi di koridor.



Gambar 4.23 Persebaran Interaksi Sosial yang Ada di Koridor

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Pada koridor ini, interaksi sosial yang dominan terdapat di dalam bangunan kafe dan tempat makan. Para pengguna berinteraksi dengan cara berbincang-bincang sambil menikmati makanan minuman, interaksi juga terjadi antara penjual dan pembeli. Sedangkan interaksi sosial yang ada di luar bangunan terdapat di tepi Jalan Arif Rahman Hakim. Para pengguna jalan hanya dapat berbincang-bincang di tepi jalan sambil berjalan kaki menelusuri koridor, tidak ada aktivitas lain yang dapat dilakukan. Tetapi semua interaksi sosial tersebut tidak diakomodasi dengan baik. Ruang di dalam bangunan yang kurang nyaman, kondisi jalan yang tidak terdapat jalur pedestrian, dan tidak terdapat ruang sosial khusus di tepi jalan merupakan permasalahan utama. Padahal hal-hal tersebut dibutuhkan untuk memperkaya aktivitas terutama aktivitas interaksi sosial yang ada di Jalan Arif Rahman Hakim sekaligus sebagai upaya untuk mewujudkan aspek *livable street*. Sehingga interaksi sosial di dalam bangunan (kafe dan tempat makan) dan interaksi sosial yang ada di luar bangunan sama-sama dominan. Oleh karena itu, perlu adanya kriteria khusus untuk mewujudkan aspek *livable street* dan untuk memperkaya interaksi sosial yang ada di jalan ini, yaitu :

- Harus ada ruang sosial khusus di tepi jalan untuk memperkaya interaksi sosial di jalan.
- Ruang sosial harus mampu mengakomodasi berbagai aktivitas pengguna.
- Ruangan di dalam bangunan kafe dan tempat makan harus menunjang aspek kenyamanan pengguna.

3) Kesehatan Publik

Salah satu indikator dalam menganalisis kesehatan publik pada suatu koridor jalan adalah keberadaan tempat sampah. Selain itu, beberapa hal hal yang menyebabkan masyarakat membuat sampah sembarangan adalah tidak tersedianya tempat sampah, tempat sampah yang sulit dijangkau, dan desain tempat sampah yang mengharuskan bersentuhan langsung dengan tempat sampah ketika membuang sampah. Ketika membuang sampah sembarangan sudah menjadi kebiasaan, maka tingkat kebersihan dan kesehatan akan menurun. Untuk menganalisis kesehatan publik, perlu dilakukan pemetaan terhadap titik-titik persebaran tempat sampah di koridor ini.



Gambar 4.24 Titik-Titik Persebaran dan Desain Tempat Sampah
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Setelah dilakukan pemetaan, dapat diketahui bahwa keberadaan sampah tidak merata disepanjang koridor Jalan Arif Rahman Hakim, letak tempat sampah yang jauh dari jalan bahkan terletak di halaman rumah warga sehingga sulit

dijangkau. Selain itu, desain tempat sampah belum membedakan sampah organik dan nonorganik, kapasitas sampah juga belum menampung jumlah sampah yang setiap hari dibuang sehingga terlihat tercecer di luar tempat sampah. Dari permasalahan tersebut, maka dapat dirumuskan kriteria khusus mengenai tempat sampah sebagai berikut:

- Tempat sampah harus tersebar merata di kedua sisi jalan.
- Letak tempat sampah harus mudah dijangkau.
- Desain tempat sampah harus memperhatikan jenis sampah dan kapasitas sampah.

Selain itu, kesehatan publik juga ditentukan oleh jumlah angka kecelakaan yang rendah. Hal tersebut dapat diwujudkan dengan cara menyediakan jalur pedestrian dan rambu-rambu lalu lintas yang jelas. Jadi, jalur pedestrian dan rambu-rambu lalu lintas harus tersebar merata di sepanjang koridor.

4.3.3 Analisis Keterlibatan Masyarakat dalam Proses Penataan Koridor

Pada bagian ini, terdapat dua hal yang memerlukan keterlibatan masyarakat dalam proses penataan koridor, yaitu mengenai kondisi fisik koridor dan kondisi bangunan kafe/tempat makan di sepanjang koridor. Teknik yang digunakan pada analisis ini adalah teknik *community meeting*. Teknik ini digunakan untuk menghimpun pendapat, masukan, dan ide dari masyarakat tentang koridor Jalan Arif Rahman Hakim serta bangunan kafe dan tempat makan di koridor.

a) Keterlibatan Masyarakat mengenai Kondisi Fisik Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

Dalam menganalisis aspek keterlibatan masyarakat mengenai koridor Jalan Arif Rahman Hakim, perlu adanya pendapat dari masyarakat sekitar yang secara langsung pernah merasakan pengalaman ketika menelusuri koridor ini. Untuk menggali pendapat dari masyarakat tersebut, digunakan *index card* yang sudah dirancang pada bab III sebelumnya. *Index card* tersebut dikaitkan dengan kriteria 4C (*conspicuous, comfortable, convenient, convivial*) dan pendapat mereka tentang apa yang mereka suka, apa yang mereka tidak suka, dan apa masukan dari mereka terkait dengan koridor ini. Hal ini akan membantu peneliti dalam mendapatkan informasi dan data selengkap mungkin. Berikut adalah tabel hasil analisisnya :

Tabel 4.9 Analisis Teknik *Community Meeting* terhadap Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

PETA KUNCI	
	
	
<p>NARASUMBER 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Banyak hal yang tidak tertib dan teratur. Terutama parkir sembarangan dan PKL. 2. Tidak nyaman. Tidak ada trotoar khusus untuk pejalan kaki sehingga ketika berjalan sering merasa was-was. 3. Tidak sesuai. Bangunan yang tidak tertib dan <i>semrawut</i>. 4. Macet yang semakin diperburuk oleh adanya pengerjaan gorong-gorong yang tidak diselesaikan. Ketika turun hujan banyak terdapat genangan sehingga menambah ketidaknyamanan bagi pengguna jalan. Menyeberang jalan terasa agak sulit karena kondisi jalan yang selalu ramai. 5. Banyak sekali berbagai macam kuliner di koridor ini. 6. Masalah-masalah tersebut diatas diselesaikan. 	<p>NARASUMBER 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Tidak jelas di mana bisa parkir, di mana bisa menyeberang, di mana angkot bisa menaikkan penumpang. 2. Tidak nyaman. Banyak jalan yang berlubang terutama di bagian koridor sebelah timur. 3. Tidak sesuai. Koridor tidak memperhatikan pejalan kaki. 4. Kemacetan diperparah oleh aktivitas sekolah di sekitar koridor ketika pagi hari, yaitu di depan sekolah SDI Yapita dan SMP Muhammadiyah. Pengerjaan gorong-gorong yang tidak terselesaikan membuat kemacetan semakin parah. 5. Aktivitas yang ramai setiap harinya. 6. Di titik-titik yang ramai oleh aktivitas pejalan kaki perlu disediakan lampu lalu lintas tanda hati-hati karena banyak kejadian orang menyeberang ditabrak oleh kendaraan, terutama di depan pasar Keputih.

<p>NARASUMBER 3</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Terdapat ketidakjelasan pada pertigaan antara Jalan Arif Rahman Hakim dengan Jalan Teknik Elektro (pintu masuk ITS). 2. Tidak nyaman. Seharusnya ada jalur tersendiri bagi pejalan kaki. Kondisi jalan yang kurang teduh mengurangi kenyamanan dalam berjalan kaki. 3. Tidak sesuai. Bangunan langsung berbatasan dengan jalan. 4. Kemacetan yang diakibatkan oleh volume kendaraan dan kondisi jalan yang rusak, terutama akibat adanya pengerjaan gorong-gorong. 5. Fasilitas sangat lengkap, mulai dari makanan hingga semua kebutuhan sehari-hari. 6. Perlu adanya penanda di titik yang tidak jelas tersebut. 	<p>NARASUMBER 4</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Persebaran lampu jalan tidak merata. 2. Tidak nyaman. Tidak ada jalur khusus untuk pejalan kaki. 3. Tidak sesuai. Banyak <i>keruwetan</i> lalu lintas, pengendara kendaraan bermotor, pejalan kaki, pesepeda, penyeberang jalan, semua jadi satu. 4. Angkutan umum yang mengetem dapat menghambat jalur lintas. Banyak titik-titik kerusakan pada jalan sehingga menghambat jalur lalu lintas. 5. Fasilitas sangat lengkap. 6. Perlu disediakan ruang terbuka hijau. Perlu adanya tempat duduk di jalur pedestrian seperti yang ada di pusat Kota Surabaya.
<p>NARASUMBER 5</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Tidak ada rambu-rambu dilarang parkir yang menyebabkan parkir sembarangan sehingga menimbulkan kemacetan. 2. Tidak nyaman. Koridor ini kurang meneduhi pejalan kaki. Perasaan was-was ketika berjalan karena khawatir terserempet oleh kendaraan. 3. Tidak sesuai. Tata bangunan yang berantakan. 4. Jalan berlubang, banjir. 5. Fasilitas sangat lengkap untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari jadi sangat mudah. 6. Masing-masing pengguna jalan harus memiliki jalur tersendiri. Perlu disediakan lahan parkir tersendiri sehingga kendaraan-kendaraan tidak parkir di tepi jalan yang mengakibatkan kemacetan. 	<p>NARASUMBER 6</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Kurangnya penanda pada setiap perpotongan jalan sehingga mengakibatkan terjadi kecelakaan. 2. Tidak nyaman. Trotoar tidak tersedia bagi pejalan kaki. 3. Tidak sesuai. Banyak kerusakan jalan dan genangan ketika turun hujan. 4. Persebaran tempat sampah tidak merata sehingga kecenderungan membuang sampah sembarangan semakin meningkat karena kesulitan menemukan tempat sampah. Koridor lebih mengutamakan para pengendara kendaraan bermotor. 5. Fasilitas sangat lengkap. 6. Masalah-masalah tersebut diatas diselesaikan.
<p>NARASUMBER 7</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Perlu adanya penanda dilarang parkir agar para pengguna tidak parkir sembarangan di tepi jalan. 2. Tidak nyaman. Trotoar tidak tersedia bagi pejalan kaki. Ketika berjalan 	<p>NARASUMBER 8</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak jelas. Perlu adanya rambu-rambu dilarang parkir di tepi jalan di sepanjang koridor ini. 2. Tidak nyaman. Tidak tersedia trotoar di sepanjang koridor.

<p>kaki tidak nyaman karena tidak terteduhi dan tidak ada jalur tersendiri.</p> <p>3. Tidak sesuai. Tidak menyediakan jalur yang sesuai untuk semua pengguna jalan.</p> <p>4. Polusi, sangat bising karena kendaraan yang selalu ramai lalu-lalang.</p> <p>5. Aktivitas yang selalu ramai sehingga minim terjadi tindakan kriminal.</p> <p>6. Jalur pesepeda juga dibutuhkan karena intensitas pengguna sepeda juga cukup tinggi di kalangan mahasiswa.</p>	<p>3. Tidak sesuai. Tidak menyediakan jalur yang sesuai untuk semua pengguna jalan.</p> <p>4. Jalan banyak yang rusak, lebar jalan yang kurang.</p> <p>5. Fasilitas lengkap sehingga lebih mudah memenuhi kebutuhan sehari-hari.</p> <p>6. Perlu dilakukan penataan terhadap para PKL di sepanjang koridor karena sering kali menyebabkan kemacetan karena parkir liar di dekat para PKL dan arena PKL menempati badan jalan.</p>
---	---

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari tabel diatas, dapat diketahui beberapa masukan, pendapat dan ide masyarakat mengenai kondisi fisik koridor. Hasil analisis pendapat masyarakat tentang koridor Jalan Arif Rahman Hakim ini digunakan untuk memperkuat hasil analisis yang berdasarkan pada teori *livable street* yang telah dibahas sebelumnya. Hasil analisis ini akan memperkuat perumusan konsep desain.

b) Keterlibatan Masyarakat mengenai Bangunan Kafe dan Tempat Makan di Sepanjang Koridor

Sebelum dilakukan analisis, seluruh bangunan kafe dan tempat makan yang berjumlah 50 tersebut akan dikelompokkan berdasarkan jenis komoditas yang dijual. Terdapat dua kelompok, yaitu, pertama, kelompok bangunan yang menjual makanan minuman ringan dalam arti komoditas utamanya adalah makanan dan minuman ringan tersebut, misalnya kopi, es teh, *snack* dan sejenisnya. Kedua, kelompok bangunan yang menjual makanan minuman berat dalam arti komoditas utamanya adalah makanan-makanan berupa nasi, lauk, sayur, dan sejenisnya. Kelompok kedua ini akan dibagi lagi menjadi dua kelompok lagi, yaitu pertama, bangunan yang menjual makanan minuman berat dengan *display* makanan di bagian depan bangunan, kedua adalah bangunan yang menjual makanan minuman berat dengan *display* makanan di bagian dalam bangunan. Jadi, terdapat tiga kelompok bangunan kafe dan tempat makan yang akan diteliti.

Tabel 4.10 Pengelompokan Bangunan Kafe dan Tempat Makan

<p>Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Ringan, jumlah : 20</p>  <p>Bangunan kafe yang menjual minuman dan makanan ringan</p>
<p>Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan <i>display</i> makanan di bagian depan bangunan, jumlah : 18</p>  <p>Bangunan tempat makan yang menjual makanan berat dengan display makanan di bagian depan bangunan</p>
<p>Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan <i>display</i> makanan di bagian dalam bangunan, jumlah : 12</p>  <p>Bangunan tempat makan yang menjual makanan berat dengan display makanan di bagian dalam bangunan</p>

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Jumlah yang dimiliki setiap kelompok bangunan tersebut akan diambil beberapa sampel yang kurang lebih sesuai dengan perbandingan jumlahnya. Penentuan setiap sampel pada masing-masing kelompok memiliki pertimbangan tertentu dengan tujuan dapat mewakili setiap kelompok tersebut. Berikut adalah tabel penentuan sampel bangunan kafe dan tempat makan beserta dengan pertimbangannya:

Tabel 4.11 Penentuan Sampel Bangunan Kafe dan Tempat Makan

<p>Bangunan Kafe yang Menjual Makanan Minuman Ringan Jumlah : 20 Sampel : 3</p>		
		
		
<p>Kafe yang menjual jus dan pentol. Bangunan berukuran kecil, produk yang dijual bukan sejenis kopi, teh yang kebanyakan dijual oleh kafe-kafe lain.</p>	<p>Kafe bergaya warung kopi, bangunannya semi permanen, menjual makanan ringan, kopi, teh, dan sejenisnya. Karakternya berupa dapur yang dikelilingi oleh meja panjang dan kursi panjang.</p>	<p>Kafe yang berukuran besar dan permanen. tidak hanya menjual kopi, teh dan sejenisnya tetapi juga menjual bubur, mi instan, dan lain-lain.</p>
<p>Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan <i>display</i> makanan di bagian depan bangunan. Jumlah : 18 Sampel : 3</p>		
		
		
<p>Menjual berbagai macam makanan, cukup ramai</p>	<p>Khusus menjual masakan padang, khas dengan <i>display</i> makanan</p>	<p>Khusus menjual soto, khas dengan gerobak sebagai dapurnya</p>

dikunjungi dan memiliki halaman yang luas.	bertumpuk yang diletakkan di bagian depan bangunan.	kemudian terdapat meja kursi untuk makan.
<p>Jumlah : 12 Sampel : 2</p> 		
		
Bangunan yang menjual berbagai macam makanan dengan sistem pujasera. Berukuran besar, bertingkat dua dan memiliki halaman depan yang luas.		Bangunan yang menjual makanan khas Tegal dengan sistem menunjuk menu makanan yang diinginkan. Berukuran besar dan bangunannya lebih terkesan permanen.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari seluruh bangunan kafe dan tempat makan yang berjumlah 50 tersebut, terdapat 8 sampel yang dianggap mewakili setiap kelompok. Setelah diketahui sampelnya, selanjutnya adalah menganalisis setiap sampel berdasarkan pendapat pemilik dan pengunjung setiap bangunan. Pendapat yang dihimpun adalah :

- Bagaimana kondisi akses masuk menuju bangunan?
- Permasalahan apa yang paling utama pada bangunan?
- Bagaimana pendapat anda tentang tampilan bangunan?
- Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
- Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan?

Pertanyaan-pertanyaan tersebut diperoleh berdasarkan pada teori *café society* yang telah dibahas di bab III yang bertujuan untuk mewujudkan aspek *café society*.

Tabel 4.12 Analisis Pendapat Masyarakat terhadap Bangunan Kafe dan Tempat Makan

Bangunan Kafe yang Menjual Makanan Minuman Ringan	
Sampel 1	
<p>PETA KUNCI</p> 	
<p>Foto Kondisi Eksiting</p> 	
<p>PENDAPAT PEMILIK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Akses menuju bangunan rusak dan sering banjir. 2. Perlu adanya sign yang lebih permanen. 3. <i>Sign</i>/tanda kurang terlihat dari jalan. 4. Tempat parkir tidak mencukupi. 	<p>PENDAPAT PENGUNJUNG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Akses menuju bangunan terganggu jika hujan karena banyak genangan. 2. Tampilan kurang dapat dikenali jika ini adalah tempat jualan jus, perlu ditata kembali. 3. Penanda bangunan sudah rusak. Perlu diperbaiki. 4. Cukup susah memarkir kendaraan jika ramai pengunjung. Ruang makan bercampur dengan parkir langsung.
PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN	
Kondisi Sebelumnya	Kondisi Sekarang
	

KETERANGAN

Luasan area makan dikurangi karena melihat intensitas pengunjung yang memesan jus untuk dibawa pulang lebih banyak daripada pelanggan yang memesan jus untuk diminum langsung di tempat. Dengan mengurangi area makan, maka tentu area parkir menjadi lebih luas. Selain itu, pemilik dapat menambah komoditas baru, yaitu “pentol gendeng” yang diharapkan dapat meningkatkan omset penjualan.

Sampel 2



Foto Kondisi Eksisting



PENDAPAT PEMILIK:

1. Ketika hujan banyak terdapat genangan air sehingga beresiko terkena cipratan genangan yang dilalui kendaraan.
2. Perlu dilakukan pengecatan ulang.
3. Penanda bangunan kurang menarik dan rusak.
4. Tempat parkir sangat kurang.

PENDAPAT PENGUNJUNG:

1. Akses sangat rusak, perlu diperbaiki.
2. Desain warung kopi harus melihat latar belakang dan status sosial pelanggannya sehingga membuat pelanggannya tetap ingin minum kopi di tempat ini lagi.
3. Harus tetap mempertahankan karakter khas warung kopi.
4. Lahan parkir sangat kurang.

PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN

Kondisi Sebelumnya



Kondisi Sekarang



KETERANGAN

Tidak ada perubahan meruang yang signifikan. Yang ada hanya pengecatan ulang dan perubahan komoditas penjualan. Sebelum menjadi warung kopi, bangunan ini menjual bakso tetapi dengan tatanan ruang yang sama.

Sampel 3



Foto Kondisi Eksisting



PENDAPAT PEMILIK:

1. Akses terganggu oleh pengerjaan gorong-gorong yang tidak selesai.
2. Tidak ada masalah dengan tampilan bangunan.
3. Papan nama bangunan kurang menarik, harus mempertahankan karakter Depot Kayungyun
4. Tempat parkir sangat kurang terutama ketika sedang ramai pengunjung, bahkan sampai ada yang parkir di tepi jalan.

PENDAPAT PENGUNJUNG:

1. Genangan air di jalan ketika hujan menghambat akses menuju bangunan.
2. Tampilan bangunan masih sangat biasa.
3. Kafe Kayungyun memang khas dengan banner berwarna hijau tetapi tidak ada perlakuan khusus, hanya berupa banner begitu saja.
4. Lahan parkir sangat kurang ketika ramai.

PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN

Kondisi Sebelumnya	Kondisi Sekarang

KETERANGAN
 Perubahan meruang yang terjadi hanya berupa penambahan ruang karyawan, dapur, dan area makan karena sebelumnya hanya berupa ruang kosong dengan fasilitas kamar mandi yang memang untuk disewakan atau dijual.

Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan *display* makanan di bagian depan bangunan

Sampel 1



Foto Kondisi Eksiting



<p>PENDAPAT PEMILIK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Akses menuju bangunan terhambat terutama ketika jalanan sedang macet. 2. Tampak ketika hujan. 3. Penanda perlu ditata ulang sehingga lebih menarik. 4. Tempat parkir sangat kurang terutama ketika sedang ramai pengunjung, jam makan pagi, siang dan malam. Lahan parkir terlalu curam. 	<p>PENDAPAT PENGUNJUNG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hujan dan macet menjadi penghambat untuk mengakses bangunan ini. 2. Bagian depan bangunan terlihat masih sangat biasa. 3. Akan lebih menarik jika didesain seperti kafe-kafe modern yang sedang tren sekarang ini. 4. Lahan parkir kurang tertata, sering kali terjadi parkir sembarangan dan seenaknya. Posisi kendaraan sering kali menghalangi kendaraan lain yang ingin keluar.
--	--

PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN

Kondisi Sebelumnya	Kondisi Sekarang

KETERANGAN

Terdapat perubahan yang sangat signifikan pada bangunan. Sebelumnya bangunan hanya terdiri dari dua area makan terpisah dan memiliki dapur di bagian depan bangunan. Kemudian bangunan mengalami perluasan ke samping dan ke belakang, dilengkapi dengan kamar mandi, dapur, dan display makanan di bagian depan bangunan. Tetapi sebagian ruangnya disewakan untuk dimanfaatkan sebagai kios fotokopi.

<p>Sampel 2</p> <p>PETA KUNCI</p> 	
<p>Foto Kondisi Eksisting</p> 	
<p>PENDAPAT PEMILIK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Akses dari jalan menuju parkir sangat licin ketika hujan. 2. Banyak penjual masakan padang di sekitar koridor, seharusnya desain tampilan bangunannya bisa tampil beda dari yang lain. 3. Sering tampias terutama ketika hujan deras disertai angin. 4. Tempat parkir masih memadai, walaupun ketika dalam kondisi paling ramai sekalipun. 	<p>PENDAPAT PENGUNJUNG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kemacetan menjadi penghambat untuk mengakses bangunan, kesulitan menyeberang jalan ketika macet. 2. Desain tampilan bangunan tidak ada yang istimewa. 3. Penanda bangunan tidak menarik. 4. Tidak ada masalah dengan lahan parkir.
<p>PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN</p>	
<p>Kondisi Sebelumnya</p> 	<p>Kondisi Sekarang</p> 

KETERANGAN

Terdapat perubahan fungsi bangunan yang sebelumnya merupakan bangunan yang melayani jasa fotokopi kemudian beralih fungsi sebagai bangunan tempat makan masakan Padang. Fasilitas kamar mandi masih tetap ada, ditambah area makan, dan *display* makanan yang ada di depan bangunan.

Sampel 3**PETA KUNCI****Foto Kondisi Eksisting****PENDAPAT PEMILIK:**

1. Ketika hujan, akses menuju bangunan menjadi becek.
2. Perlu adanya penataan di bagian depan bangunan sehingga lebih menarik.
3. Banner bangunan kurang ke depan, perlu adanya banner permanen, seperti neon box.
4. Tempat parkir sangat kurang.

PENDAPAT PENGUNJUNG:

1. Akses menuju bangunan akan terhambat ketika turun hujan karena kondisi jalan yang terdapat banyak genangan.
2. Bagian depan bangunan perlu dirapikan sehingga jadi enak dipandang.
3. Perlu ditambahkan sesuatu yang menarik sehingga tahu bahwa ini adalah warung soto.
4. Lahan parkir sangat kurang terutama ketika jam makan siang.

PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN

Kondisi Sebelumnya	Kondisi Sekarang

KETERANGAN
 Tidak ada perubahan secara meruang dari bangunan. Awalnya hanya berupa lahan kosong yang kemudian didirikan warung soto ini. Perubahan yang terjadi hanyalah sebatas pengecatan ulang, renovasi lantai, dan peninggian plafon.

Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan *display* makanan di bagian dalam bangunan

Sampel 1



Foto Kondisi Eksiting



<p>PENDAPAT PEMILIK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Macet seringkali membuat pengunjung kesulitan dalam mengakses bangunan ini, terutama karena pengerjaan gorong-gorong yang tidak terselesaikan. 2. Perlu adanya penataan bagian depan bangunan agar sejalan dengan perkembangan desain kafe-kafe pada saat ini. 3. Tempat parkir sangat memadai. 	<p>PENDAPAT PENGUNJUNG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Akses menuju bangunan terhambat karena material jalan masuk yang rusak. 2. Tampilan bangunan kurang menarik. 3. Tidak ada tanda khusus bahwa bangunan ini adalah pujasera. 4. Parkir sangat memadai, tapi tidak ada parkir khusus mobil.
--	---

PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN

Kondisi Sebelumnya	Kondisi Sekarang

KETERANGAN
 Karena stan-stan yang semakin tidak diminati oleh penjual, ruangan-ruangan stan tersebut dialihfungsikan menjadi lahan parkir. Hal ini memang disebabkan lahan parkir yang kurang dan kondisi jalan yang semakin macet apabila masih terdapat parkir *on street*.



Foto Kondisi Eksiting



PENDAPAT PEMILIK:

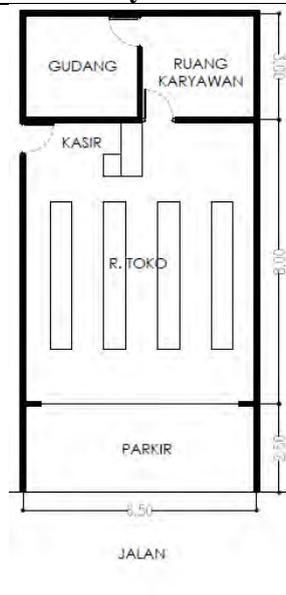
1. Ketika turun hujan, akses menuju bangunan menjadi agak sulit karena becek.
2. Tidak ada masalah pada tampilan bangunan.
3. Tempat parkir sangat kurang, terkadang hingga memakai bagian jalan.

PENDAPAT PENGUNJUNG:

1. Akses menuju bangunan akan terhambat jika terjadi kemacetan.
2. Bagian depan bangunan perlu ada penanda khusus bahwa ini adalah warung tegal.
3. Perlu adanya penanda khusus di bagian depan, bukan hanya tulisan di kaca.
4. Parkir sangat kurang.

PERUBAHAN TATA RUANG BANGUNAN

Kondisi Sebelumnya



Kondisi Sekarang



KETERANGAN

Sebelum menjadi warung tegal, bangunan ini merupakan toko swalayan. Ruang toko berubah menjadi area makan dan *display* makanan. Sedangkan ruang karyawan berubah menjadi dapur.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dari tabel analisis di atas, pendapat-pendapat dan masukan-masukan dari masyarakat tersebut akan melengkapi hasil analisis yang berdasarkan pada teori *café society*. Kedua hasil analisis tersebut akan disintesis untuk merumuskan konsep desain. Sebelum menuju pembahasan mengenai hasil penelitian yang berupa desain penataan koridor Jalan Arif Rahman hakim, semua hasil analisis yang sudah dibahas pada bab ini akan dirangkum ke dalam satu tabel. Berikut adalah tabel rangkuman hasil analisisnya.

Tabel 4.13 Rangkuman Hasil Analisis

No.	Aspek	Kriteria Khusus (fakta di lapangan dan teori)	Kriteria Khusus (pendapat masyarakat)
1.	Fisik		
a.	Kondisi Jalan	<ul style="list-style-type: none"> – Permukaan jalan harus rata, tidak boleh ada kerusakan, tidak menyebabkan genangan air setelah turun hujan. – Jalan harus mempunyai batas atau pemisah yang jelas antara jalan dengan sungai dan jalan dengan bangunan. – Jalan harus mampu mengakomodasi semua pengguna jalan, baik pejalan kaki, pesepeda, penyandang disabilitas, dan pengemudi kendaraan bermotor. – Jalan harus mampu memberikan rasa nyaman dan aman bagi semua pengguna jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> – Jalan harus rata, tidak boleh berlubang. – Lebar jalan harus dikembalikan sesuai pada RDTRK. – Harus ada pemisah antara bangunan dan jalan.
b.	Perabot Jalan		
	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur Pedestrian 	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur pedestrian harus disediakan di sepanjang koridor. – Harus memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur pedestrian khusus untuk pejalan kaki harus ada di sepanjang koridor. – Jalur pedestrian harus meneduhi pejalan kaki. – Jalur pedestrian harus mempunyai perbedaan elevasi untuk menghindari terkena

No.	Aspek	Kriteria Khusus (fakta di lapangan dan teori)	Kriteria Khusus (pendapat masyarakat)
			cipratan air oleh kendaraan ketika hujan.
	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur Sepeda 	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur sepeda harus disediakan di sepanjang koridor. – Harus memberikan kenyamanan bagi pesepeda. 	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur sepeda harus ada di sepanjang koridor karena pengguna sepeda di sekitar koridor cukup banyak.
	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur Disabilitas 	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur untuk penyandang disabilitas harus disediakan di sepanjang koridor. – Harus memberikan kenyamanan bagi penyandang disabilitas. 	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur untuk penyandang disabilitas harus ada di sepanjang koridor, bisa dijadikan satu dengan jalur pedestrian.
	<ul style="list-style-type: none"> • Halte 	<ul style="list-style-type: none"> – Halte disediakan di dua sisi jalan. – Penempatan halte didasarkan pada dimana kecenderungan penumpang menunggu angkot tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> – Halte diletakkan di titik-titik dimana orang-orang cenderung menunggu angkot di tempat tersebut, untuk menghindari angkot yang menyetem sembarangan.
	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> – Lampu jalan harus berada di kedua sisi jalan. – Lampu jalan harus mampu memberikan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna jalan, terutama pada malam hari. 	<ul style="list-style-type: none"> – Lampu jalan harus merata di sepanjang koridor.
	<ul style="list-style-type: none"> • Bangku 	<ul style="list-style-type: none"> – Bangku/Tempat duduk diletakkan di kedua sisi jalan. – Letak bangku harus tersebar merata di sepanjang koridor. – Desain bangku/tempat duduk harus nyaman. 	<ul style="list-style-type: none"> – Menyediakan tempat duduk yang seperti di pusat Kota Surabaya.

No.	Aspek	Kriteria Khusus (fakta di lapangan dan teori)	Kriteria Khusus (pendapat masyarakat)
	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat Sampah 	<ul style="list-style-type: none"> – Letak tempat sampah harus di kedua sisi jalan – Persebaran tempat sampah harus merata di sepanjang koridor. 	<ul style="list-style-type: none"> – Tempat sampah harus tersebar merata di sepanjang koridor.
	<ul style="list-style-type: none"> • Vegetasi 	<ul style="list-style-type: none"> – Penanaman vegetasi harus merata di sepanjang koridor. – Vegetasi harus bersifat meneduhi dan dapat mengurangi polusi. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vegetasi harus meneduhi pejalan kaki. – Vegetasi harus merata di sepanjang koridor. – Vegetasi harus mampu meredam kebisingan dan mengurangi polusi.
	<ul style="list-style-type: none"> • Rambu/ tanda 	<ul style="list-style-type: none"> – Tanda peringatan bahwa terdapat perpotongan jalan diletakkan di setiap perpotongan jalan. – Letak jalur penyeberangan didasarkan pada intensitas orang yang menyeberang jalan. – Tanda peringatan bahwa ada gundukan jalan diletakkan di area sebelum adanya gundukan jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> – Rambu-rambu harus menandakan adanya larangan parkir, adanya perpotongan jalan, adanya zona penyeberangan, dan menandakan harus hati-hati.
	<ul style="list-style-type: none"> • On/off street parking 	<ul style="list-style-type: none"> – Menyediakan ruang untuk <i>on</i> dan <i>off street parking</i>. – Ruang yang tersedia tidak boleh mengganggu jalur sirkulasi pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> – Zona parkir resmi harus tersebar merata di sepanjang koridor.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang Sosial 	<ul style="list-style-type: none"> – Menyediakan ruang khusus sebagai ruang sosial. – Para pengguna bebas melakukan aktivitas sosial di ruang sosial tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ruang terbuka hijau harus juga berfungsi sebagai ruang sosial.

No.	Aspek	Kriteria Khusus (fakta di lapangan dan teori)	Kriteria Khusus (pendapat masyarakat)
c.	Bangunan Kafe dan Tempat Makan		
	• Bangunan Kafe yang Menjual Makanan Minuman Ringan		
	– Sampel 1	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus nyaman, harus ada jalur pedestrian, dan tidak ada material yang rusak. – Tampilan bangunan harus berbeda dengan bangunan lainnya sehingga tahu bahwa itu adalah tempat berjualan jus. – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus baik, tidak ada kerusakan dan tidak menimbulkan genangan. – <i>Sign</i> bangunan harus dibuat lebih permanen dan dapat dilihat dengan mudah dari jalan. – Tampilan bangunan harus menunjukkan bahwa itu adalah tempat berjualan jus. – Parkir harus memadai.
	– Sampel 2	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus ada jalur pedestrian, dan tidak ada material yang rusak. – Desain tampilan dan penanda bangunan harus mengadaptasi karakter aslinya, didesain semenarik mungkin. – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus baik, terdapat jalur khusus untuk pejalan kaki. – Desain tampilan warung kopi harus mempertahankan karakter khas warung kopi dan harus menarik. – Lahan parkir harus memadai.
	– Sampel 3	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus nyaman, harus ada jalur pedestrian, dan tidak ada material yang rusak. – Tampilan bangunan harus atraktif dengan memanfaatkan bentuk bangunan yang sudah menonjol. – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus baik, terdapat jalur khusus untuk pejalan kaki dan nyaman untuk pejalan kaki. – Desain tampilan bangunan harus mempertahankan karakter khas Depot Kayungyun. – Lahan parkir harus memadai.
	• Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan <i>display</i> makanan di bagian depan bangunan		
	– Sampel 1	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus nyaman, harus ada jalur pedestrian. – Desain tampilan dan penanda bangunan harus 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus baik, tidak rusak dan tidak menimbulkan genangan ketika hujan.

No.	Aspek	Kriteria Khusus (fakta di lapangan dan teori)	Kriteria Khusus (pendapat masyarakat)
		<ul style="list-style-type: none"> bersifat modern, inovatif dan atraktif sehingga lebih menarik untuk dikunjungi. – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Tampilan bangunan harus terhindar dari tampias air hujan. – Tampilan bangunan didesain dengan desain yang modern. – Lahan parkir harus memadai.
	<ul style="list-style-type: none"> – Sampel 2 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus nyaman, harus ada jalur pedestrian. – Tampilan bangunan harus diharmoniskan dengan penanda bangunan sehingga terkisan lebih menyatu. – Desain penanda dan tampilan bangunan harus berbeda dengan bangunan yang lain. – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus baik, tidak licin dan menyediakan jalur khusus untuk pejalan kaki. – Desain tampilan bangunan harus berbeda dengan tempat makan padang lainnya yang ada di sekitar. – Tampilan bangunan harus terhindar dari tampias air hujan. – Penanda bangunan harus didesain semenarik mungkin. – Lahan parkir harus memadai.
	<ul style="list-style-type: none"> – Sampel 3 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus nyaman, harus ada jalur pedestrian, dan tidak ada material yang rusak. – Penanda bangunan harus didesain harmonis dengan tampilan bangunan. – Tampilan bangunan harus mempertahankan karakter khas penjual soto. – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan tidak boleh menyebabkan genangan. – Tampilan bangunan harus didesain lebih menarik dan khas dengan karakter warung soto. – Penanda bangunan harus mudah terlihat dari jalan. – Lahan parkir harus memadai.
	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan <i>display</i> makanan di bagian dalam bangunan 		
	<ul style="list-style-type: none"> – Sampel 1 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus nyaman, harus ada jalur pedestrian. – Desain tampilan bangunan harus berbeda dengan bangunan lainnya, 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan tidak boleh rusak. – Desain tampilan bangunan harus modern dan kekinian.

No.	Aspek	Kriteria Khusus (fakta di lapangan dan teori)	Kriteria Khusus (pendapat masyarakat)
		<p>memanfaatkan bentuk bangunan yang sudah menonjol.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Harus ada parkir untuk mobil.
	– Sampel 2	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus nyaman, harus ada jalur pedestrian, dan tidak ada material yang rusak. – Desain tampilan bangunan harus bersifat lebih atraktif dan inovatif. – Penanda warung tegal harus harmonis dengan bagian depan bangunan. – Parkir harus memadai. 	<ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan tidak boleh menimbulkan genangan. – Tampilan bangunan harus mencerminkan karakter khas warung tegal. – Perlu adanya penanda khusus di bagian depan bangunan. – Lahan parkir harus memadai.
d.	Pedagang Kaki Lima		
		<ul style="list-style-type: none"> – Tempat relokasi harus dapat menampung semua PKL. – Akses jalan, jalur pedestrian, dan tempat parkir harus memadai. – Tempat relokasi tidak jauh dari tempat para PKL berdagang sebelumnya. – Lokasi lahan harus strategis. – Desain tempat relokasi yang atraktif, kreatif, dan inovatif sangat diperlukan untuk dapat menarik perhatian para pengunjung. 	<ul style="list-style-type: none"> – PKL di sepanjang koridor harus ditata kembali kembali sehingga tidak lagi menimbulkan kemacetan dan parkir liar.
2.	Nonfisik		
a.	Alur Sirkulasi Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> – Harus ada pembagian jalur tersendiri untuk masing-masing pengguna jalan, yaitu pejalan kaki, penyandang disabilitas, pesepeda, dan pengendara kendaraan bermotor. 	<ul style="list-style-type: none"> – Harus ada jalur khusus untuk masing-masing pengguna jalan.

No.	Aspek	Kriteria Khusus (fakta di lapangan dan teori)	Kriteria Khusus (pendapat masyarakat)
		<ul style="list-style-type: none"> - Masing-masing jalur harus tersedia di sepanjang koridor karena alur dan arah sirkulasi pengguna jalan menyebar di sepanjang koridor. 	
b.	Interaksi Sosial	<ul style="list-style-type: none"> - Harus ada ruang sosial khusus di tepi jalan untuk memperkaya interaksi sosial di jalan. - Ruang sosial harus mampu mengakomodasi berbagai aktivitas pengguna. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ruang terbuka hijau harus skaligus berfungsi sebagai ruang sosial. - Harus terdapat ruang khusus untuk interaksi sosial di tepi jalan.
c.	Kesehatan Publik	<ul style="list-style-type: none"> - Tempat sampah harus tersebar merata di kedua sisi jalan, harus mudah dijangkau. - Desain tempat sampah harus memperhatikan jenis sampah dan kapasitas sampah. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tempat sampah harus merata di sepanjang koridor sebagai salah indikator kesehatan publik. - Harus ada jalur pedestrian dan rambu-rambu lalu lintas yang jelas di sepanjang koridor.

(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB V

HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian ini berupa aplikasi konsep desain dalam suatu rancangan sehingga sudah diketahui bagaimana visual desainnya. Konsep desain tersebut diperoleh dari hasil sintesis antara kriteria khusus yang berasal dari analisis yang dilakukan peneliti dan kriteria khusus yang berasal dari pendapat masyarakat. Dengan demikian, konsep desain yang dirumuskan dapat bersifat lebih valid karena tidak hanya mengambil sudut pandang dari peneliti tetapi juga sudut pandang dari masyarakat. Hasil penelitian dibagi menjadi tiga bagian, yang pertama membahas tentang hasil desain penataan koridor jalan Arif Rahman Hakim yang meliputi desain struktur koridor dan perabot jalan. Yang kedua merupakan hasil desain penataan bangunan kafe dan tempat makan. Sedangkan yang ketiga merupakan hasil desain penataan pedagang kaki lima.

5.1 Hasil Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

Pada hasil penataan koridor Jalan Arif Rahman Hakim ini, meliputi hasil desain struktur koridor dan desain penataan perlengkapan perabot jalan. Pada bagian desain struktur jalan, dibagi menjadi dua penggal jalan, yaitu penggal timur dan barat. Kedua penggal ini memiliki perbedaan karakteristik, penggal barat lebih rindang dan hijau, sedangkan penggal timur cenderung dipadati oleh bangunan. Berikut adalah tabel hasil desain penataan koridor Jalan Arif Rahman Hakim.

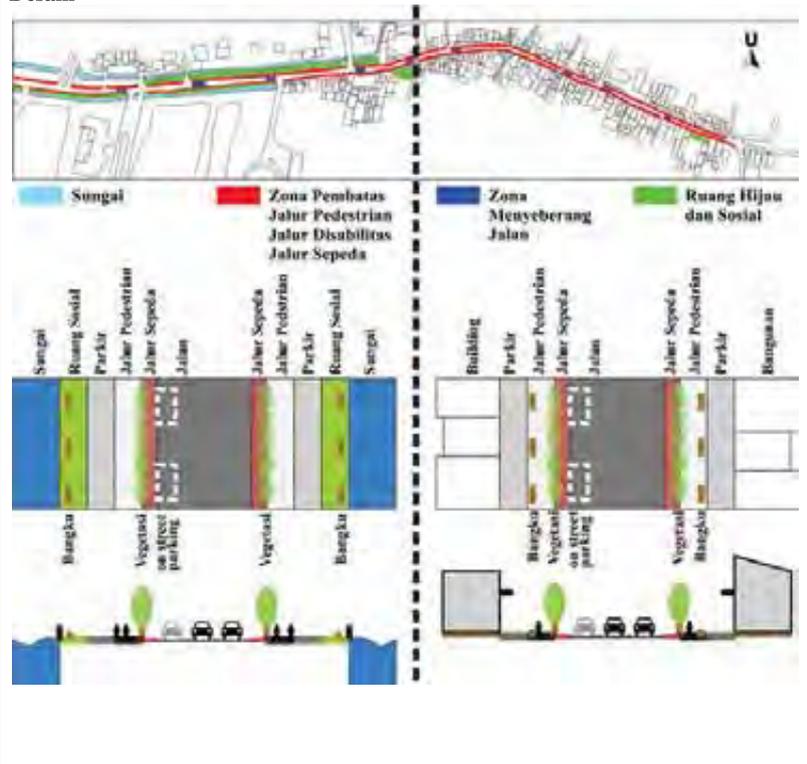
Tabel 5.1 Hasil Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

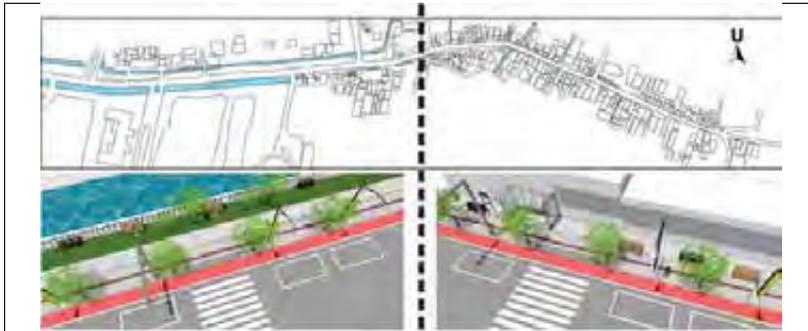
1. DESAIN STRUKTUR KORIDOR	
Kriteria Khusus dari Hasil Analisis: <ul style="list-style-type: none">- Jalan tidak boleh berbatasan langsung dengan bangunan atau sungai.- Jalan harus mampu mengakomodasi semua pengguna jalan, baik pejalan kaki, pesepeda, penyandang disabilitas, dan pengemudi kendaraan bermotor.- Jalan harus mampu memberikan rasa nyaman dan aman bagi semua pengguna jalan.	Kriteria Khusus dari Masyarakat: <ul style="list-style-type: none">- Jalan harus rata, tidak boleh berlubang.- Lebar jalan harus dikembalikan sesuai pada RDTRK.- Harus ada pemisah antara bangunan dan jalan.

Konsep Desain - struktur jalan yang mengakomodasi semua pengguna jalan dan sekaligus berfungsi sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan, antara jalan dan sungai, diwujudkan dengan cara :

- Struktur jalan yang berbatasan langsung dengan bangunan adalah jalan aspal, *on street parking* (hanya untuk kendaraan roda empat), jalur sepeda, jalur vegetasi, jalur pedestrian, jalur disabilitas, *off street parking* (hanya untuk kendaraan roda dua), dan bangunan.
- Struktur jalan yang berbatasan langsung dengan sungai adalah jalan aspal, *on street parking* (hanya untuk kendaraan roda empat), jalur sepeda, jalur vegetasi, jalur pedestrian, jalur disabilitas, *off street parking* (hanya untuk kendaraan roda dua), ruang sosial, dan sungai.
- Jalur vegetasi terletak diantara jalur sepeda dan jalur pedestrian.
- Jalur pedestrian dan jalur sepeda sekaligus berfungsi sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.
- Terdapat parkir on street khusus mobil di salah satu sisi jalan.

Desain





2. JALUR PEDESTRIAN, JALUR DISABILITAS, DAN JALUR SEPEDA

Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Jalur pedestrian harus menjangkau seluruh koridor.
- Jalur pedestrian harus memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.
- Jalur sepeda harus menjangkau seluruh koridor, harus memberikan kenyamanan bagi pesepeda.
- Jalur untuk penyandang disabilitas harus menjangkau seluruh koridor, harus memberikan kenyamanan bagi penyandang disabilitas.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Jalur pedestrian khusus untuk pejalan kaki harus ada di sepanjang koridor.
- Jalur pedestrian harus meneduhi pejalan kaki.
- Jalur pedestrian harus mempunyai perbedaan elevasi untuk menghindari terkena cipratan air oleh kendaraan ketika hujan.
- Jalur sepeda harus ada di sepanjang koridor karena pengguna sepeda di sekitar koridor cukup banyak.
- Jalur untuk penyandang disabilitas harus ada di sepanjang koridor, bisa dijadikan satu dengan jalur pedestrian.

Konsep Desain – Jalur yang nyaman dan teduh untuk pejalan kaki, penyandang disabilitas, dan pesepeda, diwujudkan dengan cara :

- Jalur pedestrian dan jalur sepeda harus disertai dengan vegetasi untuk meneduhi. Vegetasi yang digunakan adalah pohon Ketapang, diletakkan di kedua sisi jalan.
- Jalur disabilitas terdiri dari *ramp* yang ada di depan akses masuk setiap bangunan dan *disabilities lane*, diletakkan di kedua sisi jalan.
- Jalur sepeda diberikan warna merah yang kontras dengan warna jalan dan jalur pedestrian, diletakkan di kedua sisi jalan.

Desain



3. HALTE	
<p>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halte harus mengakomodasi seluruh pergerakan angkutan umum pulang-pergi. - Halte harus nyaman, teduh, dan informatif. 	<p>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halte diletakkan di titik-titik dimana orang-orang cenderung menunggu angkot di tempat tersebut, untuk menghindari angkot yang menyetem sembarangan.
<p>Konsep Desain – Tempat menunggu angkutan umum yang nyaman, teduh, terbuka, dan terkesan tidak masif, diwujudkan dengan cara :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Material halte terbuat dari material yang berdurabilitas tinggi, yaitu besi, kaca, dan aluminium. - Desain halte harus meneduh pengguna. - Terdapat papan informasi mengenai jalur/trayek angkutan umum. - Halte terletak di setiap titik yang berdekatan dengan gang-gang di sepanjang koridor. 	
	
	
4. LAMPU JALAN	
<p>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lampu jalan harus menjangkau seluruh koridor dan bersifat informatif. - Lampu jalan harus mampu memberikan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna jalan, terutama pada malam hari. 	<p>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lampu jalan harus merata di sepanjang koridor.
<p>Konsep Desain – Lampu jalan yang menerangi koridor dengan baik sekaligus sebagai media promosi/iklan, diwujudkan dengan cara :</p>	

- Lampu jalan diletakkan pada setiap jarak 40 meter.
- Lampu jalan terbuat dari material yang berdurabilitas tinggi, yaitu besi, baja.
- Desain lampu jalan disertai dengan banner sebagai media informasi dan promosi.



5. BANGKU/TEMPAT DUDUK

Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Bangku/Tempat duduk dapat mengakomodasi para pejalan kaki dan menjangkau seluruh koridor.
- Desain bangku/tempat duduk harus nyaman dan teduh.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Menyediakan tempat duduk yang seperti di pusat Kota Surabaya.

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

- Bangku diletakkan di setiap jarak 200 meter.
- Desain bangku harus terbuat dari material berdurabilitas tinggi, yaitu besi dan kayu.
- Bangku harus diteduhi oleh pepohonan/vegetasi.

Desain





6. TEMPAT SAMPAH

Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

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

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Tempat sampah harus tersebar merata di sepanjang koridor.

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

- Tempat sampah diletakkan di setiap jarak 20 meter.
- Desain tempat sampah harus terbuat dari material berdurabilitas tinggi, yaitu besi dan kayu.
- Tempat sampah terdiri dari bak untuk sampah organik dan nonorganik.
- Tempat sampah diletakkan tepat di tepi jalur pedestrian sehingga mudah dijangkau.

Desain



7. VEGETASI	
<p>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Penanaman vegetasi harus merata di sepanjang koridor. – Vegetasi harus bersifat meneduhi, dapat mengurangi polusi dan kebisingan. 	<p>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vegetasi harus meneduhi pejalan kaki. – Vegetasi harus merata di sepanjang koridor. – Vegetasi harus mampu mengurangi polusi.
<p>Konsep Desain – Vegetasi bertajuk lebar, berdaun banyak, dan bersifat meneduhi, diwujudkan dengan cara :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vegetasi yang digunakan adalah pohon Ketapang karena bertajuk lebar sehingga dapat meneduhi pejalan kaki. – Daun yang banyak dari pohon Ketapang juga dapat menyerap polusi dan mengurangi kebisingan. – Vegetasi ditanam di kedua sisi jalan. 	
<p>Desain</p> 	
8. RAMBU/TANDA	
<p>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rambu/tanda harus dapat memenuhi semua yang dibutuhkan oleh koridor. – Rambu/tanda bersifat informatif dan dapat dipahami dengan mudah oleh para pengguna jalan. – Rambu/tanda dapat mengurangi jumlah akan kecelakaan yang ada di koridor. 	<p>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rambu-rambu harus menandakan adanya larangan parkir, adanya perpotongan jalan, adanya zona penyeberangan, dan menandakan harus hati-hati. – Di titik-titik yang ramai oleh aktivitas pejalan kaki perlu disediakan lampu lalu lintas tanda hati-hati karena

	<p>banyak kejadian orang menyeberang ditabrak oleh kendaraan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perlu disediakan fasilitas penyeberangan jalan di titik-titik yang intensitas penyeberangnya tinggi.
--	--

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

- Tanda adanya pertigaan dan lampu kuning diletakkan di setiap perpotongan jalan.
- Lampu kuning juga diletakkan di setiap *zebra cross*.
- *Zebra cross* disediakan di tempat-tempat yang intensitas penyeberangnya tinggi, yaitu di depan SDI Yapita, di depan Pasar Keputih, di depan SMP Muhammadiyah, dan di setiap perpotongan jalan.
- Tanda adanya gundukan diletakkan sebelum dan sesudah Gedung Kopertis.

Desain



9. ON/OFF STREET PARKING

Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Sistem parkir harus dapat mengakomodasi kebutuhan ruang parkir di koridor.
- Ruang yang tersedia tidak boleh mengganggu jalur sirkulasi pejalan kaki.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Zona parkir resmi harus tersebar merata di sepanjang koridor.

Konsep Desain – Area parkir yang memadai dan tidak mengganggu jalur lalu lintas kendaraan, diwujudkan dengan cara :

- Setiap bangunan menyediakan *off street parking* di depan bangunan yang hanya khusus untuk kendaraan roda dua.

- *On Street parking* disediakan di salah satu sisi jalan, khusus untuk kendaraan roda empat.

Desain



10. RUANG SOSIAL

Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Ruang sosial harus dapat meningkatkan keberagaman aktivitas di koridor.
- Ruang sosial harus teduh dan nyaman bagi para pengguna.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Ruang terbuka hijau harus juga berfungsi sebagai ruang sosial.

Konsep Desain – Ruang sosial yang sekaligus berfungsi sebagai ruang terbuka hijau, masyarakat bisa melakukan berbagai aktivitas di dalamnya, diwujudkan dengan cara :

- Ruang sosial dibuat sekaligus sebagai ruang terbuka hijau.
- Ruang terbuka hijau terletak di zona yang berbatasan langsung dengan sungai.
- Ruang sosial terdiri dari tempat duduk-duduk, vegetasi yang meneduhi, pemandangan berupa sungai, dan terdapat pagar pengaman yang membatasi sungai dan RTH.
- Ruang sosial dan ruang terbuka hijau yang berada di area relokasi PKL diselenggarakan dengan bangunan relokasi PKL

Desain



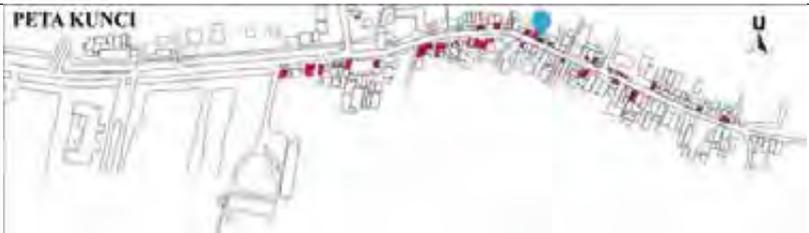
(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Dengan kondisi koridor Jalan Arif Rahman Hakim yang mempunyai elemen *streetscape* yang lengkap dan memadai, tentu dapat menjadi salah satu indikator terwujudnya aspek *livable street*. Elemen *streetscape* yang lengkap dapat memperkaya aktivitas pengguna jalan dan lebih memanusiakan pengguna jalan, terutama pejalan kaki. Selain itu, penataan elemen-elemen *streetscape* tersebut juga berdasarkan pendapat masyarakat sekitar sehingga penerapannya dapat sesuai sasaran. Hal tersebut juga merupakan perwujudan aspek *livable street* karena *livable street* tidak akan terwujud tanpa adanya keterlibatan masyarakat.

5.2 Hasil Desain Penataan Bangunan Kafe dan Tempat Makan

Pada bagian ini, terdapat 8 bangunan kafe dan tempat makan yang akan didesain. Delapan bangunan ini merupakan sampel bangunan kafe/tempat makan yang sudah ditentukan sebelumnya. Konsep yang digunakan untuk menata bangunan kafe dan tempat makan ini berasal dari hasil analisis berdasarkan teori *café society* dan hasil analisis dari pendapat masyarakat yang meliputi pemilik dan pengunjung setiap bangunan kafe dan tempat makan.

Tabel 5.2 Hasil Desain Penataan Bangunan Kafe dan Tempat Makan.

BANGUNAN KAFE YANG MENJUAL MAKANAN MINUMAN RINGAN SAMPLE 1	
	
<p>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju bangunan harus nyaman dan mudah diakses. - Tampilan bangunan harus berbeda dengan bangunan lainnya sehingga tahu bahwa itu adalah tempat berjualan jus. - Parkir harus memadai. 	<p>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju bangunan harus baik, tidak ada kerusakan dan tidak menimbulkan genangan. - <i>Sign</i> bangunan harus dibuat lebih permanen dan dapat dilihat dengan mudah dari jalan. - Tampilan bangunan harus menunjukkan bahwa itu adalah tempat berjualan jus.

	<p>—Parkir harus memadai. PENDAPAT PEMILIK:</p> <p>—</p>	
<p>Konsep Desain</p> <ul style="list-style-type: none"> – Menyediakan jalur pedestrian dan <i>ramp</i> di bagian depan bangunan untuk mempermudah akses menuju bangunan. – Desain fasad menggunakan warna alam, yaitu coklat. Dipadu dengan elemen-elemen vertikal dan horizontal sehingga kontras dengan bangunan sekitar. – Memberikan tanda bangunan berupa tulisan “pentol” dan “JUS” yang bisa menyala di malam hari. – Gerobak pentol tetap diletakkan di bagian depan bangunan agar dapat mudah terlihat dari jalan. – Menyediakan parkir di bagian depan bangunan. 		
	Sebelum	Sesudah
		
<p>SAMPEL 2</p> <p>PETA KUNCI</p> 		
	<p><u>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus baik, nyaman, dan mudah diakses. – Desain tampilan dan penanda bangunan harus mempertahankan karakter aslinya, didesain semenarik mungkin. – Parkir harus memadai. 	<p><u>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Akses menuju bangunan harus baik, terdapat jalur khusus untuk pejalan kaki. – Desain tampilan warung kopi harus mempertahankan karakter khas warung kopi dan harus menarik. – Lahan parkir harus memadai.
<p>Konsep Desain</p> <ul style="list-style-type: none"> – Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan <i>track</i> khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan. – Memberikan <i>ramp</i> di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas. 		

Formatted: HTML Preformatted, Left, Indent: Left: 0 cm, Hanging: 0.31 cm, Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.63 cm + Indent at: 1.27 cm

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

- Pada tampilan depan bangunan mengadaptasi dari tampilan aslinya, yaitu menggunakan permainan material kayu sehingga kesan lokal dan tradisional tetap terjaga.
- Kayu disusun berjajar vertical sehingga terlihat kontras dengan bangunan di sekitarnya walaupun menggunakan warna yang tidak mencolok, yaitu coklat.
- Tatahan perabot tidak diubah, bertujuan untuk tetap menjaga kenyamanan yang sudah ada.
- Memberikan sedikit sentuhan tanda (*sign*) sebagai media iklan berupa tulisan "warungKOPI" yang bisa menyala di malam hari.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.



Formatted Table

SAMPEL 3



Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Akses menuju bangunan harus nyaman dan aman.
- Tampilan bangunan harus atraktif dan inovatif dengan memanfaatkan potensi yang sudah ada.
- Parkir harus memadai.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Akses menuju bangunan harus baik, terdapat jalur khusus untuk pejalan kaki dan nyaman untuk pejalan kaki.
- Desain tampilan bangunan harus mempertahankan karakter khas Depot Kayungyun.
- Lahan parkir harus memadai.

Formatted: HTML Preformatted, Left, Indent: Left: 0 cm, Hanging: 0.31 cm, Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.63 cm + Indent at: 1.27 cm

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

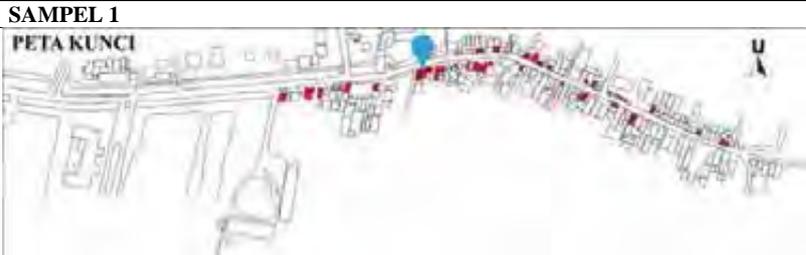
Konsep Desain

- Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan *track* khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan.
- Memberikan *ramp* di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas.
- Pada tampilan depan bangunan tetap mempertahankan warna aslinya, yaitu hijau dan kuning sehingga para pelanggan akan mudah mengenali.

- Memberikan permainan vertikal berwarna hijau dan kuning pada bagian atas bangunan yang menonjol sehingga terlihat sangat kontras dengan bangunan lain baik dari segi bentuk maupun warna.
- Memberikan tulisan “KAYUNGYUN” untuk mempertegas identitas bangunan di bagian depan bangunan, dengan latar belakang kuning sehingga dapat mudah terlihat dari jalan.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.



BANGUNAN YANG MENJUAL MAKANAN MINUMAN BERAT DENGAN DISPLAY MAKANAN DI BAGIAN DEPAN BANGUNAN



- | | |
|--|--|
| <p><u>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju bangunan harus nyaman dan mudah diakses. - Desain tampilan dan penanda bangunan harus bersifat modern, inovatif dan atraktif sehingga lebih menarik untuk dikunjungi. - Parkir harus memadai. | <p><u>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju bangunan harus baik, tidak rusak dan tidak menimbulkan genangan ketika hujan. - Tampilan bangunan harus terhindar dari tumpukan air hujan. - Tampilan bangunan didesain dengan desain yang modern. - Lahan parkir harus memadai. |
|--|--|

- Konsep Desain**
- Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan *track* khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan.
 - Memberikan *ramp* di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas.

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

- Memberikan permainan vertikal dan horizontal berwarna cerah, yaitu merah, biru, kuning, hijau untuk menarik perhatian pengunjung. Sekaligus untuk menghindari tampias ketika hujan.
- Memberikan tulisan “PRASMANAN special rawon hitam” untuk mempertegas identitas bangunan di bagian depan bangunan. Tulisan tersebut dapat menyala di malam hari.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.

Sebelum	Sesudah
	

SAMPEL 2



Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Akses menuju bangunan harus nyaman, aman, dan mudah diakses.
- Tampilan bangunan harus diharmoniskan dengan penanda bangunan sehingga terkesan lebih menyatu.
- Desain penanda dan tampilan bangunan harus berbeda dengan bangunan yang lain.
- Parkir harus memadai.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Akses menuju bangunan harus baik, tidak licin dan menyediakan jalur khusus untuk pejalan kaki.
- Desain tampilan bangunan harus berbeda dengan tempat makan padang lainnya yang ada di sekitar.
- Tampilan bangunan harus terhindar dari tampias air hujan.
- Penanda bangunan harus didesain semenarik mungkin.
- Lahan parkir harus memadai.

Konsep Desain

- Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan *track* khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan.
- Memberikan *ramp* di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas.

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

- Memberikan shading yang terdiri dari bentuk segitiga yang disusun sedemikian rupa, berwarna biru dan coklat. Hal ini memberikat identitas dan karakter tersendiri pada bangunan sehingga berbeda dengan bangunan yang menjual masakan padang lainnya.
- Desain shading sekaligus berfungsi sebagai pencegah tampias ketika hujan.
- Memberikan tulisan "MASAKAN PADANG" untuk mempertegas identitas bangunan di bagian depan bangunan. Tulisan tersebut dapat menyala di malam hari.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.



SAMPEL 3



Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Akses menuju bangunan harus nyaman, teduh, dan mudah diakses.
- Penanda bangunan harus didesain harmonis dengan tampilan bangunan.
- Tampilan bangunan harus mempertahankan karakter khas penjual soto.
- Parkir harus memadai.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Akses menuju bangunan tidak boleh menyebabkan genangan.
- Tampilan bangunan harus didesain lebih menarik dan khas dengan karakter warung soto.
- Penanda bangunan harus mudah terlihat dari jalan.
- Lahan parkir harus memadai.

Konsep Desain

- Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan *track* khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan.
- Memberikan *ramp* di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas.
- Tampilan bangunan menggunakan dominasi warna kuning, hal ini sesuai dengan karakter khas soto yang berwarna kuning.

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

- Papan nama berwarna kuning tersebut yang sekaligus sebagai pencegah tampias ketika hujan dipadukan dengan elemen vertikal terbuat dari kayu, dirambati oleh tumbuhan rambat Likuanyu.
- Warna dominan kuning membuat bangunan terlihat kontras dibandingkan bangunan lainnya.
- Memberikan tulisan "SOTO AYAM" untuk mempertegas identitas bangunan di bagian depan bangunan. Tulisan tersebut dapat menyala di malam hari dan dapat dengan mudah terlihat dari jalan.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.

Sebelum



Sesudah



BANGUNAN YANG MENJUAL MAKANAN MINUMAN BERAT DENGAN DISPLAY MAKANAN DI BAGIAN DALAM BANGUNAN

SAMPEL 1



Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:

- Akses menuju bangunan harus nyaman dan mudah diakses.
- Desain tampilan bangunan harus berbeda dengan bangunan lainnya, memanfaatkan potensi bangunan yang berlantai 2.
- Parkir harus memadai.

Kriteria Khusus dari Masyarakat:

- Akses menuju bangunan tidak boleh rusak.
- Desain tampilan bangunan harus modern dan kekinian.
- Harus ada parkir untuk mobil.

Konsep Desain

- Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan *track* khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan.
- Memberikan *ramp* di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas.

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

- Tampilan bangunan menggunakan dominasi material kaca yang berwarna kuning, merah, biru. Hal ini untuk menciptakan desain yang kontras dibandingkan dengan bangunan lainnya.
- Material dominan kaca menciptakan kesan yang tidak masiv, lebih modern, dan futuristic.
- Element vertikal yang terbuat dari kaca menutupi hampir semua bagian bangunan sehingga kesan tinggi lebih terasa.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan. Selain itu, juga menyediakan parkir *on street* untuk kendaraan roda empat.



- | | |
|---|---|
| <p><u>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju bangunan harus nyaman, aman, teduh, dan mudah diakses. - Desain tampilan bangunan harus bersifat lebih atraktif dan inovatif. - Penanda warung tegal harus harmonis dengan bagian depan bangunan. - Parkir harus memadai. | <p><u>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Akses menuju bangunan tidak boleh menimbulkan genangan. - Tampilan bangunan harus mencerminkan karakter khas warung tegal. - Perlu adanya penanda khusus di bagian depan bangunan. - Lahan parkir harus memadai. |
|---|---|

- Konsep Desain**
- Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan *track* khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan.
 - Memberikan *ramp* di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas.
 - Tampilan bangunan menggunakan banyak bukaan sehingga pengunjung bisa melihat bagian dalam bangunan dan mengenali bahwa ini adalah warung tegal

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

- Material dominan kaca menciptakan kesan yang tidak masiv, lebih modern, dan futuristic.
- Warna tetap menggunakan warna aslinya, yaitu merah gelap.
- Menyediakan tulisan “warTeg” yang bisa menyala di malam hari sehingga memperkuat identitas bangunana.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.



(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Setelah mendesain bangunan setiap kafe/tempat makan, perlu juga diketahui bagaimana desain bangunan kafe/tempat makan tersebut secara kawasan. Gambar di bawah ini merupakan desain kawasannya,





Gambar 5.1 Desain Kafe/Tempat Makan Secara Kawasan
(Sumber : Analisis Pribadi, 2016)

Selain menampilkan gambaran visual desain kawasan kafe dan tempat makan ketika siang hari, juga perlu diketahui bagaimana suasananya ketika malam hari. Hal ini untuk lebih menunjukkan aspek *livable* pada kawasan ini khususnya pada malam hari sehingga dapat lebih terlihat suasana kawasan kafe dan tempat makan yang tidak kalah hidup jika dibandingkan ketika siang hari.



Gambar 5.2 Suasana Kawasan Bangunan Kafe dan Tempat Makan Ketika Malam Hari
(Sumber : Analisis Pribadi, 2016)

Cahaya lampu menjadi elemen utama untuk memperkuat aspek *livable*. Warna cahaya lampu yang dipilih adalah warna kuning karena warna kuning lebih menghadirkan kesan elegan dan mewah. Lampu jalan menggunakan tipe lampu

general light untuk menerangi koridor secara menyeluruh. Lampu tipe *spot light* diaplikasikan di setiap vegetasi di tepi jalan sehingga menimbulkan kesan dramatis. Kemudian didukung oleh pencahayaan yang dihasilkan dari setiap bangunan kafe dan tempat makan, sehingga diperoleh suasana koridor yang ramah, hidup, dan menarik. Para pengguna dapat beraktivitas dengan aman dan nyaman, tidak perlu khawatir dengan ancaman kejahatan yang diakibatkan oleh kurangnya pencahayaan. Koridor ini dapat lebih hidup baik ketika siang maupun malam. Koridor akan selalu ramai dengan berbagai aktivitas di dalam bangunan kafe dan tempat makan tersebut. Hal ini merupakan salah satu perwujudan aspek *livable street*.

5.3 Hasil Penataan Pedagang Kaki Lima

Pada bab IV, telah ditentukan lokasi lahan yang layak dijadikan sebagai tempat relokasi PKL-PKL yang ada di sepanjang koridor, yaitu di lahan milik ITS, di penggal sebelah barat, di sisi utara jalan. Kemudian, selanjutnya, akan didesain bagaimana banguna relokasi untuk PKL tersebut berdasarkan kriteria khusus yang diperoleh dari hasil analisis di lapangan dan masyarakat.

Tabel 5.3 Hasil Desain Penataan Pedagang Kaki Lima

LOKASI LAHAN RELOKASI	
	
<p>Kriteria Khusus dari Hasil Analisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempat relokasi harus dapat menampung semua PKL. - Akses jalan dan tempat parkir harus memadai. - Tempat relokasi tidak jauh dari tempat para PKL berdagang sebelumnya. - Lokasi lahan harus strategis. - Desain tempat relokasi yang atraktif, kreatif, dan inovatif sangat diperlukan untuk dapat menarik perhatian para pengunjung. 	<p>Kriteria Khusus dari Masyarakat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PKL di sepanjang koridor harus ditata kembali kembali sehingga tidak lagi menimbulkan kemacetan dan parkir liar.

Formatted: Font: (Default) +Headings CS (Times New Roman), 11 pt, Not Bold, Check spelling and grammar

Konsep Desain

- Menyediakan jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan menyediakan *track* khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mudah untuk mengakses ke bangunan.
- Memberikan *ramp* di depan bangunan sebagai akses masuk dan akses untuk penyandang disabilitas.
- Menyediakan lahan parkir di depan bangunan sekaligus sebagai zona pemisah antara jalan dan bangunan.
- Bentuk atap masih mengadaptasi bentuk-bentuk atap bangunan sekitar, yaitu atap pelana.
- Desain yang inovatif ditunjukkan dengan bentukan-bentukan miring sehingga terkesan berbeda dengan bangunan di sekitarnya.
- Struktur berbentang lebar merupakan implementasi dari kriteria khusus bahwa bangunan harus dapat menampung semua PKL.
- Bangunan yang terbuka menunjukkan bahwa fungsi yang dimiliki bangunan ini sangat fleksibel dan sangat memanfaatkan pencahayaan serta penghawaan alami.
- Setiap bangunan relokasi memiliki ruang terbuka hijau yang sekaligus berfungsi sebagai ruang sosial (ruang terbuka hijau/ruang sosial terletak diantara bangunan relokasi)

Sebelum**Sesudah**



(Sumber : Pemahaman Peneliti, 2016)

Begitu juga dengan kawasan relokasi PKL, perlu diketahui bagaimana suasanaanya ketika malam hari untuk lebih menunjukkan aspek livable di kawasan ini.



Gambar 5.3 Suasana Kawasan Relokasi PKL Ketika Malam Hari
(Sumber : Analisis Pribadi, 2016)

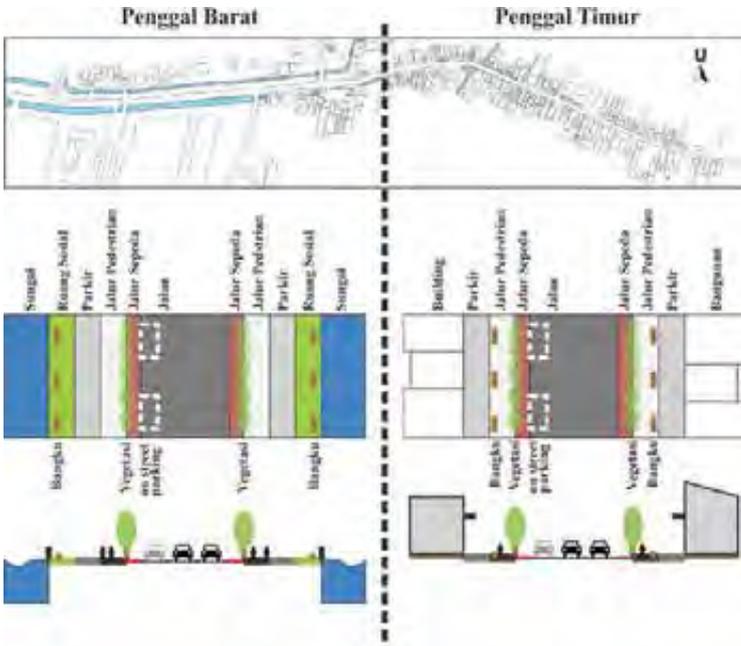
Tetap konsisten menggunakan cahaya lampu berwarna kuning untuk menghadirkan kesan elegan dan mewah. Lampu jalan menggunakan pencahayaan bertipe *general light* untuk dapat menerangi jalan dalam jangkauan yang luar. Lampu tipe *general light* juga diterapkan di dalam bangunan relokasi sehingga bangunan relokasi dapat memperoleh pencahayaan secara keseluruhan. Lampu tipe *spot light* diaplikasikan pada setiap vegetasi di tepi jalan sehingga menimbulkan kesan dramatis. Selain itu, juga diterapkan pada kolom-kolom utama bangunan relokasi untuk menimbulkan kesan monumental. Lampu *spot light* juga

diaplikasikan pada kisi-kisi bangunan relokasi untuk menghadirkan kesan bayangan yang unik. Variasi dalam penggunaan lampu dapat semakin menghidupkan Susana koridor sekaligus memperkuat aspek *livable* pada koridor.

5.4 Tipologi Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

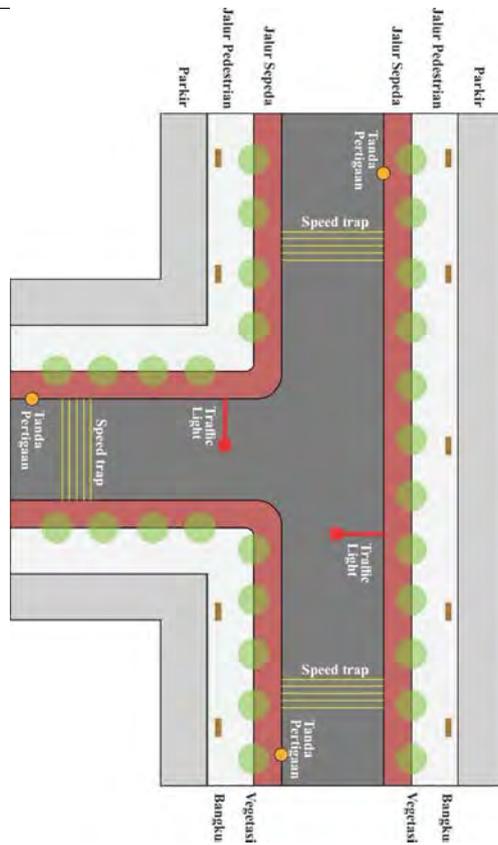
Setelah mengetahui hasil visualisasi desain penataan koridor Jalan Arif Rahman Hakim, dapat diketahui tipologi penataan pada setiap aspek yang ditata pada koridor ini. Aspek-aspek tersebut adalah tipologi penataan struktur jalan, perabot jalan, bangunan kafe dan tempat makan, dan bangunan relokasi PKL. Tipologi penataan ini bertujuan untuk memberikan *guideline* atau arahan dalam menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim secara menyeluruh. Sehingga setiap penataan yang dilakukan dapat memiliki acuan tersendiri.

Tabel 5.4 Tipologi Desain Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim

No.	Tipologi Penataan
1.	<p data-bbox="296 1093 507 1124">STRUKTUR JALAN</p> 

	<p>Tipologi struktur jalan pada penggal barat berbeda dengan struktur jalan pada penggal timur karena keduanya memang berbeda karakteristik. Penggal timur berbatasan langsung dengan bangunan, sedangkan penggal barat berbatasan langsung dengan sungai. Sehingga menciptakan tipologi desain penataan yang berbeda. Pada penggal barat, terdapat ruang sosial yang dilengkapi dengan bangku, sedangkan pada penggal timur, bangku diletakkan pada jalur pedestrian karena tidak memungkinkan jika menghadirkan ruang sosial di penggal timur.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Struktur Jalan Penggal Barat : Jalan aspal, <i>on street parking</i> (R4), jalur sepeda, vegetasi, jalur pedestrian, off street parking (R2), ruang sosial, bangku, sungai. - Struktur Jalan Penggal Timur : Jalan aspal, <i>on street parking</i> (R4), jalur sepeda, vegetasi, jalur pedestrian, bangku, off street parking (R2), bangunan.
2.	PERABOT JALAN
	<p>Zona Penyeberangan Jalan</p>

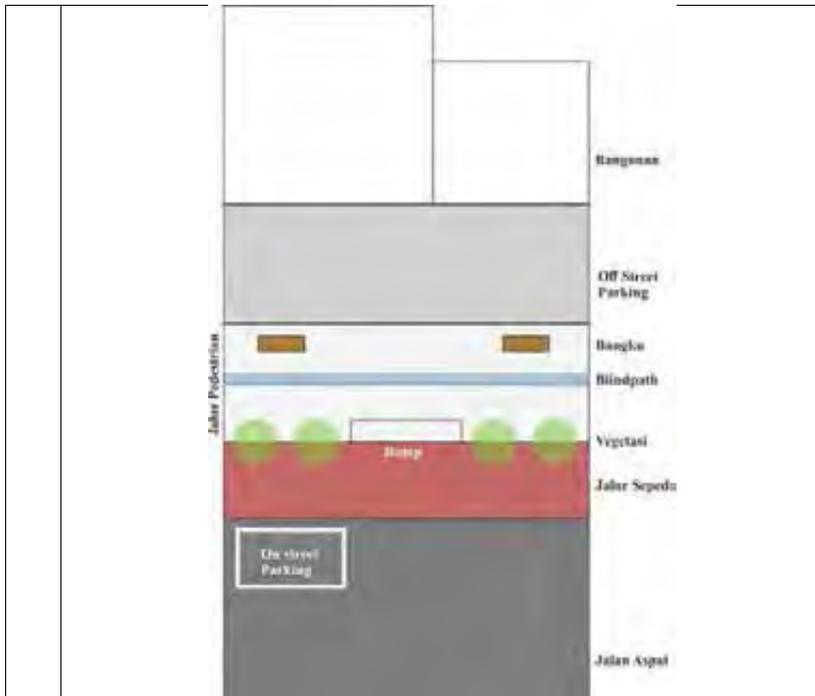
	<p>Pada tipologi zona penyeberangan jalan terdapat elemen-elemen jalan berupa <i>zebra cross</i>, lampu lalu lintas, <i>speed trap</i>, dan tempat sampah.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Zebra cross</i> diletakkan di area dimana banyak aktivitas menyeberang jalan, seperti di kawasan sekolah dan pasar. - Lampu lalu lintas yang menandakan hati-hati diletakkan tepat sebelum <i>zebra cross</i>. Hal ini untuk memberikan peringatan kepada para pengendara kendaraan bermotor agar segera mengurangi kecepatannya. - <i>Speed trap</i> diletakkan 15 meter sebelum <i>zebra cross</i>. Hal ini untuk memberikan daya kejut kepada para pengendara kendaraan bermotor sehingga mereka segera mengurangi kecepatannya. - Tempat sampah diletakkan di kedua sisi jalan berdekatan dengan <i>zebra cross</i>. Hal ini bertujuan untuk memudahkan para pengguna jalan dalam membuang sampah setelah menyeberang jalan.
	<p>Zona Persimpangan Jalan</p>



Pada tipologi zona persimpangan jalan terdapat elemen-elemen jalan berupa rambu tanda pertigaan, lampu lalu lintas, dan *speed trap*.

- Lampu lalu lintas yang menandakan hati-hati diletakkan tepat sebelum persimpangan jalan. Hal ini untuk memberikan peringatan kepada para pengendara kendaraan bermotor agar segera mengurangi kecepatannya.
- *Speed trap* diletakkan 20 meter sebelum persimpangan jalan. Hal ini untuk memberikan daya kejut kepada para pengendara kendaraan bermotor sehingga mereka segera mengurangi kecepatannya.
- Rambu tanda pertigaan diletakkan 30 meter sebelum persimpangan jalan, bertujuan untuk memberikan informasi/peringatan dini adanya persimpangan jalan kepada para pengguna jalan.

Zona Jalur Pedestrian



Pada tipologi zona persimpangan jalan terdapat elemen-elemen jalan berupa *off street parking*, bangku, *blindpath*, *ramp*, vegetasi, jalur sepeda, dan *on street parking*.

- *Off street parking* khusus R2 diletakkan di sepanjang koridor, tepat di depan setiap bangunan
- Bangku diletakkan di setiap jarak 20 meter di sepanjang koridor, di kedua sisi jalan.
- *Blindpath* diletakkan di tengah-tengah jalur pedestrian yang ada di sepanjang koridor.
- *Ramp* terdapat pada jalur pedestrian, tepat di depan bangunan sehingga sekaligus sebagai akses menuju bangunan.
- Vegetasi diletakkan di sepanjang koridor, di kedua sisi jalan, di setiap jarak 5 meter.
- Jalur sepeda diletakkan berbatasan langsung dengan jalan aspal, di kedua sisi jalan. Memberikan warna material merah sehingga berbeda dengan jalan aspal.
- *On street parking* khusus R4 diletakkan di salah satu sisi jalan saja karena tidak memungkinkan menyediakan lahan parkir tersendiri atau meletakkannya di kedua sisi jalan.

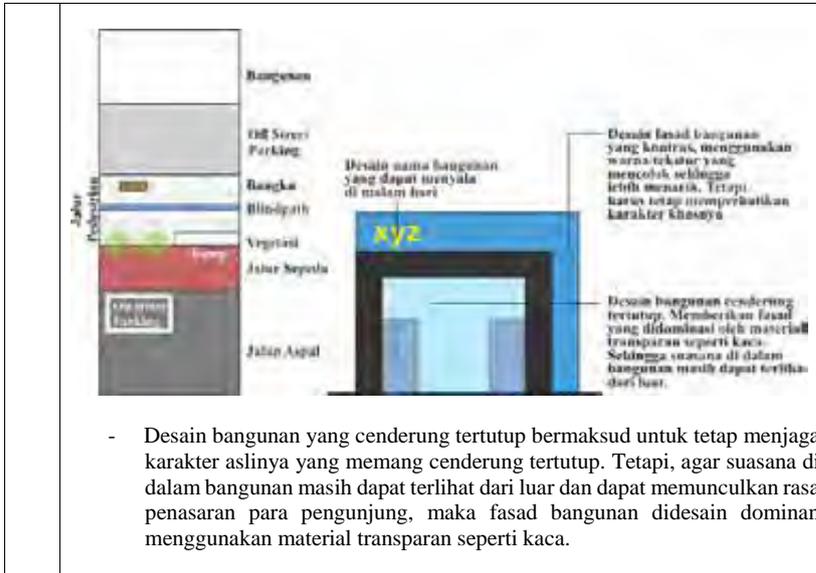
3.	BANGUNAN KAFE DAN TEMPAT MAKAN
	Bangunan Kafe yang Menjual Makanan Minuman Ringan

	<ul style="list-style-type: none"> - Desain fasad yang kontras, menggunakan warna/tekstur yang mencolok bertujuan untuk membedakan bangunan kafe dengan bangunan yang lain, sekaligus sebagai <i>point of interest</i> bagi para pengunjung. - Bangunan yang bersifat terbuka bermaksud untuk tetap mempertahankan karakter aslinya yang memang terbuka.
--	--

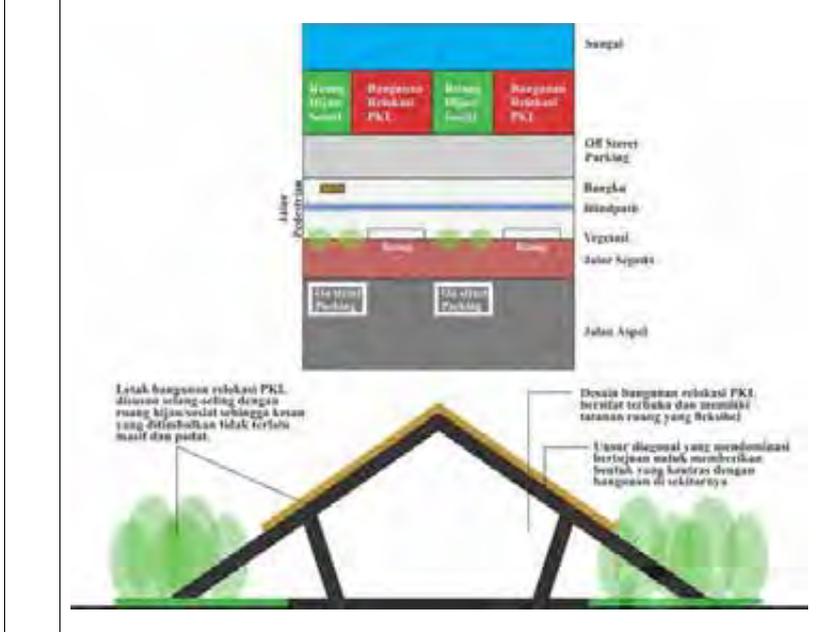
Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan *Display* Makanan di Bagian Depan Bangunan

	<ul style="list-style-type: none"> - Desain fasad yang kontras, menggunakan warna/tekstur yang mencolok bertujuan untuk membedakan bangunan kafe dengan bangunan yang lain, sekaligus sebagai <i>point of interest</i> bagi para pengunjung. Selain itu, juga untuk memberikan penekanan dan memperkuat keberadaan display makanan yang ada di bagian depan bangunan.
--	--

Bangunan yang Menjual Makanan Minuman Berat dengan *Display* Makanan di Bagian Dalam Bangunan



4. BANGUNAN RELOKASI PKL



**LAMPIRAN SURAT IJIN PENGAMBILAN
DATA PENELITIAN**



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN ARSITEKTUR

Kampus ITS Sukofilo-Surabaya 60111
Telp: 031-5927290, 5996972, Fax: 031-5996972, FAXB: 1248
E-mail: arsitektur@its.ac.id
http://www.arch.its.ac.id

Nomor : 012464/IT2.3.1.2/PM.05.02/2016
Hal : PERMOHONAN DATA DAN IJIN SURVEY

Surabaya, 24 Pebruari 2016

Kepada Yth. : Kepala BAKESBANG POL dan LINMAS
Jl. Jaksa Agung Soeprpto 2-4
SURABAYA

Sehubungan dengan tugas kurikuler Program Pascasarjana (S2) Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya, mahasiswa di bawah ini:

NO	MAHASISWA		ALAMAT
	NRP	NAMA	
1	3214203004	M. Imam Faqihuddin	Perum ITS Jl. Ilmu Pasti Alam F-13 Surabaya

memerlukan data untuk tugas mata kuliah:
Tesis (RA142531)

Berkenaan dengan ini sangat diperlukan bantuan Bapak untuk mengijinkan mahasiswa tersebut mendapat bahan-bahan data/informasi di kantor :

➤ Kelurahan Keputih Kota Surabaya

Data/informasi yang diperoleh hanya akan digunakan untuk kepentingan studi.

Demikian, atas bantuan dan kerja sama yang baik dari Bapak, kami mengucapkan terima kasih. Kami yakini data/informasi tersebut akan mempunyai makna yang besar bagi mahasiswa yang bersangkutan.

Ketua Jurusan Arsitektur;

Ir. J. Gusti Ngurah Antaryama, Ph.D.
NIP. 196804251992101001
JURUSAN ARSITEKTUR

Tembusan :
1. Peringgal



PEMERINTAH KOTA SURABAYA
BADAN KESATUAN BANGSA, POLITIK DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT

Jl. Jaksa Agung Suprpto No. 2 - 4 Telp. (031) 5473284, Fax. 5343000
SURABAYA (60272)

Surabaya, 11 Pebruari 2016

Kepada

Nomor : 070 / 1500 / 436.7.3 / 2016
Lampiran : -
Hal : Permohonan Data dan Survey

Yth. 1. Kepala BAPPEKO Surabaya
2. Kepala Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang
Kota Surabaya
di -

REKOMENDASI PENELITIAN

Dasar : 1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011 ;
2. Peraturan Walikota Surabaya Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Rincian Tugas dan Fungsi Lembaga Teknis Daerah Kota Surabaya, Bagian Kedua Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat.

Memperhatikan : Surat Ketua Jurusan Arsitektur FTSP - ITS Surabaya tanggal 21 Januari 2016 Nomor : 004029/IT.3.1.2/PM.05.02/2016 hal Permohonan Data dan Ijin Survey

Kepala Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat Kota Surabaya memberikan rekomendasi kepada :

a. Nama : Muhammad Imam Faqihuddin
b. Alamat : Perum ITS Jl. Ilmu Pasti Alam F-13 Surabaya
c. Pekerjaan/Jabatan : Mahasiswa
d. Instansi/Organisasi : Institut Teknologi Sepuluh Nopember
e. Kewarganegaraan : Indonesia

Untuk melakukan penelitian/survey/kegiatan dengan :

a. Judul / Thema : Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Keputih Surabaya Berbasis Livable Street dan Café Society
b. Tujuan : Permohonan Data dan Survey
c. Bidang Penelitian : Perancangan Kota
d. Penanggung Jawab : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B., D., M.Arch., Ph.D
e. Anggota Peserta : -
f. Waktu : 3 (Tiga) Bulan, TMT Surat dikeluarkan
g. Lokasi : BAPPEKO, Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang

Dengan persyaratan : 1. Penelitian/survey/kegiatan yang dilakukan harus sesuai dengan surat permohonan dan wajib mentaati persyaratan / peraturan yang berlaku di Lokasi / Tempat dilakukan Penelitian/survey/kegiatan ;
2. Saudara yang bersangkutan agar setelah melakukan Penelitian/survey/kegiatan wajib melaporkan pelaksanaan dan hasilnya kepada Kepala Bakesbang, Politik dan Linmas Kota Surabaya ;
3. Penelitian/survey/kegiatan yang dilaksanakan tidak boleh menimbulkan keresahan dimasyarakat, disintegrasi bangsa atau mengganggu keutuhan NKRI ;
4. Rekomendasi ini akan dicabut / tidak berlaku apabila yang bersangkutan tidak memenuhi persyaratan seperti tersebut diatas.

Demikian atas bantuannya disampaikan terima kasih.



Tembusan :

Yth. 1. Ketua Jurusan Arsitektur FTSP - ITS Surabaya
2. Saudara yang bersangkutan

**LAMPIRAN KUISIONER TERKAIT KONDISI
FISIK KORIDOR**



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Datta

Usia : 26 tahun

Pekerjaan : Swasta

Lama bermukim di sekitar koridor: 5 tahun

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas. Jalan AR Hakim dan jalan elektro tidak jelas
2. Tidak nyaman. ~~Ada~~ harus ada jalan sendiri bagi yg pedgalaan kudu trans nyaman, kedah.
3. Tidak ke kesmani, bangunan langsung bebatasan dg jalan.
4. karakter, jalan rusak, gerung
5. fasilitas lengkap, makanan - celensi - hari
6. Perlu adanya peranda di titik 3 yg tdk jelas.



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Rizka
 Usia : 27 tahun
 Pekerjaan : Swasta

Lama bermukim di sekitar koridor: 27 tahun.

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas dimana bisa parkir, bisa mengalokasikan, dan dimana bisa istirahat angkot.
2. Tidak nyaman, banyak jalan yang berlobang
3. Tidak sesuai, karena tidak memperhatikan segala kebutuhan
4. Kemacetan ketika pagi, karena anak-anak sekolah dan gang?
5. Mahasiswa yg ramai
6. Di bagian yg ramai perlu adanya lebih banyak dan pelampiran lainnya. Banyak terjadi kecelakaan.



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Andi
 Usia : 13 tahun
 Pekerjaan : Swasta

Lama bermukim di sekitar koridor: 7 tahun

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas. Pohon sembarangan, parkir, tidak tertib
2. Tidak nyaman, tidak ada trotoar, jalan merasa berlubuk
3. Tidak sesuai, bangunan kumuh
4. Mucet, gonggong, bunyian, gerangan, menyeberang sulit.
5. banyak kuliner
6. Masalah2 lalu lintas



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Syarif
 Usia : 21 tahun
 Pekerjaan : Mahasiswa

Lama bermukim di sekitar koridor: 11 tahun

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas, perlu adanya rambu-rambu dan tanda parkir di sepanjang koridor
2. Tidak nyaman, tdk ada trotoar, panas
3. Tidak sesuai, tdk memanfaatkan lahan kafe
4. Jalan rusak, jalan sempit lebar
5. Fasilitas lengkap
6. Perlu ditanda PKLnya, km sering macet



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Masrullah

Lama bermukim di sekitar koridor: 25 tahun

Usia : 25 tahun

Pekerjaan : Mahasiswa

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas, perlu adanya rambu diluar parkir agar tidak parkir sembarangan
2. Tidak nyaman, trotoar tidak terdapat, tidak kedap
3. Tidak sesuai, tidak menyediakan jalur yg sesuai untuk pengguna jalan
4. Polusi, bising
5. Aliteritas warna, sehingga terlihat aman
6. Jalur sepeda harus ada, karena pengguna sepeda juga banyak → mahasiswa



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Zita
 Usia : 22 tahun,
 Pekerjaan : Mahasiswa

Lama bermukim di sekitar koridor: 20 th.

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas, kadang tanda dicatray rupa-rupa galan.
2. Tidak nyaman. tidak ada lahan.
3. Tidak sesuai, banyak bangunan menambatkan Jembatan.
4. Sampah tda meletak, sering membuang sampah sembarangan. Koridor lebih digunakan pedagang kecil.
5. Fasilitas lengkap.
6. Masalah s. tdk bang. didekasin.



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Sunarsono

Lama bermukim di sekitar koridor: 30 tahun

Usia : 60 tahun

Pekerjaan : pedagang

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas, lampu tidak menentu
2. Tidak nyaman, tidak ada jalur sepeda
3. Tidak sesuai, lahan tidak merata, semua pengguna jalan tidak sama
4. Angkut yg berat, banyak tdk ada jalan yg rusak.
5. Fasilitas lengkap
6. Perlu adanya tempat parkir dengan tempat duduk. serta di pemkot.



DATA DIRI NARASUMBER

Nama : Mublis
 Usia : 45 tahun
 Pekerjaan : Pedagang

Lama bermukim di sekitar koridor: 20thn.

Element of Conversation:

1. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kejelasan? (rambu-rambu, tanda)
2. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kenyamanan dan keramahan? (jalur pedestrian, perabot jalan)
3. Apakah koridor ini sudah memenuhi aspek kesesuaian? (tata bangunan, kegunaan lahan, mengakomodasi semua pengguna jalan)
4. Permasalahan apa yang menurut anda paling utama di koridor ini?
5. Apa yang anda sukai dari koridor ini?
6. Hal-hal apa saja yang perlu ditambahkan di koridor ini? apa masukan anda?

Answer:

1. Tidak jelas tidak ada rambu yg jelas untuk pejalan sehingga macet.
2. Tidak nyaman, kendaraan banyak lewat. takut belaka jalan rusak.
3. Tidak sesuai tata bangunan sempit.
4. Jalan berlobang, banjir.
5. Fasilitas lengkap, nyaman, lebar lebar lebar: mudah.
6. Perlu ada jalur masing-masing untuk pengguna jalan. harus ada lahan parkir.

**LAMPIRAN KUISIONER TERKAIT PEMILIK
KAFE DAN TEMPAT MAKAN**



DATA DIRI PEMILIK

Nama : Andi
 Usia : 23 tahun
 Lama operasional bangunan : 7 tahun



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?

Answer:

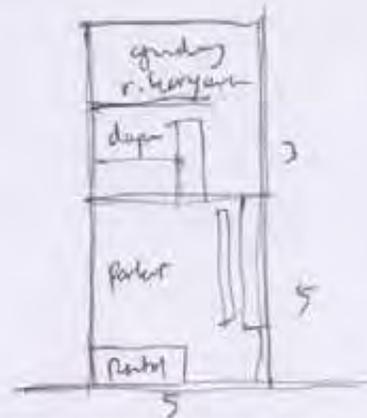
1. Akses bangunan susah dan sering banjir.
2. papan adanya sign yg lebih permanen
3. Sign tidak kurang terlihat dg papan
4. tempat parkir kurang

Sesudah

Sekelompok



Jalan



Jalan

dulu area makan lebih luas, sekarang lebih sempit area parkir luas, dan ada parkir.



DATA DIRI PEMILIK

Nama : M. Ujain
 Usia : 45 tahun
 Lama operasional bangunan : 25 tahun



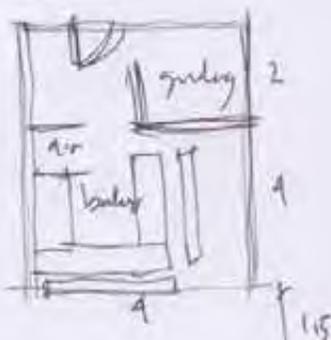
Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?

Answer:

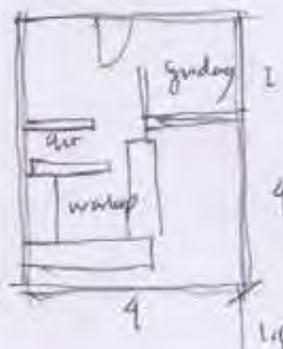
1. Letakan buja banyak penerangan air sehingga bukaan operasi
2. Perbaiki proyekor ulang
3. Peranda bangunan kurang menarik & rusak
4. Lahan parkir kurang

Sebelum



Jalan

Setelah



Jalan

Layout sama tetapi dengan balok



DATA DIRI PEMILIK

Nama : Farid
 Usia : 35 tahun
 Lama operasional bangunan : 2 tahun

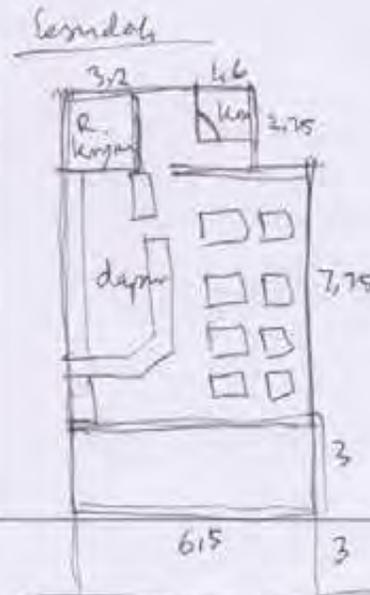
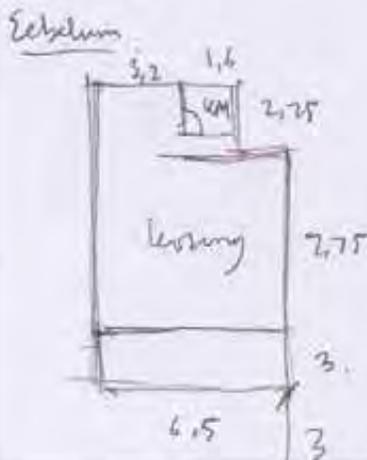


Element of Conversation:

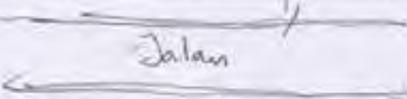
1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?

Answer:

1. Akses terganggu oleh pagar jalan gunung yg tinggi & sempit
 2. Tidak ada masalah dy tampilan bangunan
 3. Papan bangunan kurang menarik, harus mempertimbangkan kerangka khas
1. Parkir kurang → lebih ramai



Detail
 korsing
 untuk
 disambungkan





DATA DIRI PEMILIK

Nama : Dina Fitri

Usia : 40 tahun

Lama operasional bangunan : 3 tahun.



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?

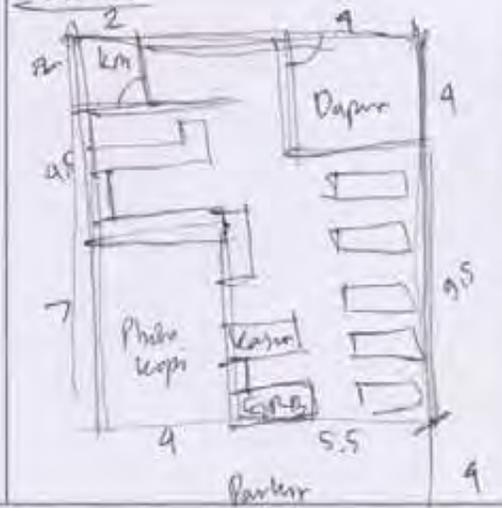
Sebelum



Answer:

1. Arsitektur telah rusak terutama terlihat marak.
2. Tampilan terlihat kumuh
3. Papan nama tidak ada yang sehingga tidak menarik.
4. Parkir sangat kurang

Sesudah



mengalami perubahan fungsi tetap dan ada penambahan fungsi

Jalan



DATA DIRI PEMILIK

Nama : Ayu
 Usia : 27 tahun
 Lama operasional bangunan : 6 tahun



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?

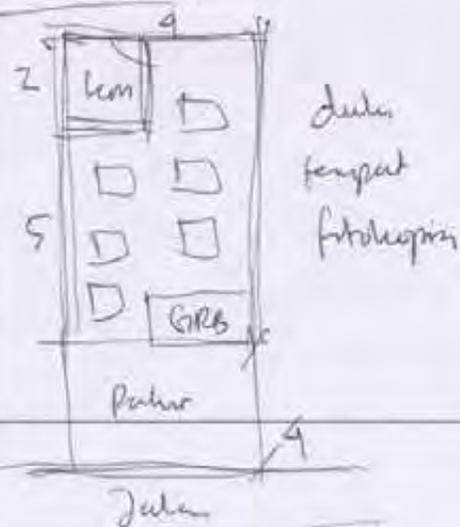
Answer:

1. Akses sangat lain ketika hujan
2. Desain tampilan harus berbeda dg bangunan padang lainnya.
3. Sengaja tampilan ketika hujan
4. Parkir masih memadai

Sebelum



Sesudah





DATA DIRI PEMILIK
 Nama : Sumersono
 Usia : 60 tahun
 Lama operasional bangunan : 10 tahun.



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?

Answer:

1. Akses menjadi becek ketika hujan
2. Perlu perbaikan dibagian depan sehingga menarik
3. Bornei kurang kecepan, mungkin bisa pakai neon box
4. Parkir kurang

Sebelum / kemudia sama.

dulu selang kama saja.
 dulu luhra kosong.



DATA DIRI PEMILIK

Nama : *Bisa*
 Usia : *27 tahun*
 Lama operasional bangunan : *4 tahun*

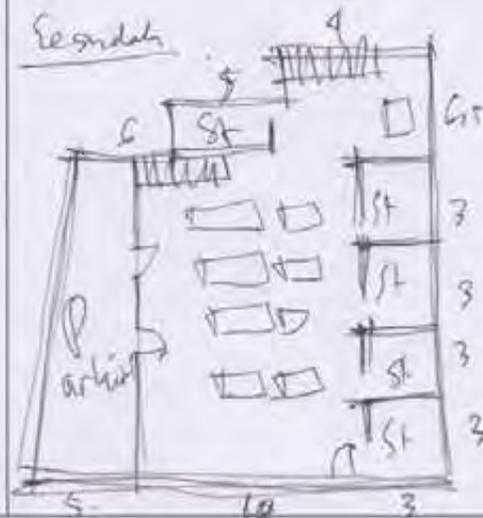


Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini?

Answer:

1. Macet menghambat akses, terutama ke arah gerbang
2. Perbaikan tampilan bangunan sehingga asmi dg kafe jaman sekarang
- 3
4. Parkir sangat memadai
- 5.



desanya adalah full stand, eleg jadi konsep desain



DATA DIRI PEMILIK
 Nama : Marni
 Usia : 35 tahun
 Lama operasional bangunan : 2 tahun.



<u>Element of Conversation:</u>	<u>Answer:</u>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan? 2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan? 3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan? 4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia? 5. Bagaimana perkembangan meruang dari bangunan ini? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Akses bangun sudah baik ke jalan raya 2. Tidak ada masalah pada tampilan bangun 3. 4. Parkir sangat kurang hingga memaksa parkir jalan
<p><u>Sebelum</u></p> <p>Sebelum adalah toko kayu</p>	<p><u>Sesudah / Skg</u></p>

**LAMPIRAN KUISIONER TERKAIT
PENGUNJUNG KAFE DAN TEMPAT MAKAN**



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : Dafa
 Usia : 23 tahun
 Pekerjaan : Swasta

Lama bermukim di sekitar koridor : 5 tahun



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. Akses terganggu ketika hujan karena system penangan
2. tampilan kurang menarik, kurang terawat
3. Papan nama bangunan rusak
4. Cukup susah parkirnya
5. Parkir bercampur dg area makan.



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : Dini
 Usia : 25 tahun
 Pekerjaan : mahasiswa

Lama bermukim di sekitar koridor : 3 tahun



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. Akses rusak.
2. desain yang lebih baik melihat status sosial pelanggannya sehingga lebih ingin agopi di sana.
3. Menambahkan kerangka lahan parkir
4. lahan parkir sangat kurang
5. panas, lembab.



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : *Marta*

Usia : *22 th*

Pekerjaan : *mahasiswa*

Lama bermukim di sekitar koridor : *3 tahun*



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. Gerakan air hujan menghambat akses menuju bangunan, material rusak.
2. Tampilan langat beres.
3. Khas dg warna hijau tetapi tidak ada pelatuk khusus.
4. Lahan parkir kurang sangat ramai.
5. Panas, kotor, mahal.



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : *Maria*

Usia : *25 tahun*

Pekerjaan : *malayisma*

Lama bermukim di sekitar koridor : *2 tahun*



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. *Halus dan macet menjadi penghambat untuk mengakses bangunan*
2. *bagian depan bangunan terlihat masih sangat biasa*
3. *Desain mungkin bisa seperti Leake's sty la*
4. *Lahan parkir kurang tertata*
5. *panas, ramai*



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : Nurji
 Usia : 26 tahun
 Pekerjaan : pedagang

Lama bermukim di sekitar koridor : 26 tahun



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. Kemudahan menjadi penghantar dalam mengakses bangunan, ketika mendekati jalan.
2. Resin - bangunan itu tidak ada yg istimewa
3. Papan nama bangunan kurang menarik
4. tidak ada masalah dg lahan parkir
5. sempit, desain agar adanya.



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : Masruchah

Lama bermukim di sekitar koridor : 25 thn

Usia : 25 thn

Pekerjaan : mahasiswa



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. Akses terhambat jika turun tangga karena layk gerangan
2. Bangun dengan bangun perlu dirapikan sehingga lebih dipandang
3. Peta ditambahkan sebuah yg menarik
4. Penda Sangat kurang
5. Panas, sempit.



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : Zila

Usia : 22 tahun

Pekerjaan : mahasiswa

Lama bermukim di sekitar koridor : 20 tahun



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. Akses terhambat karena material jalan rusak.
2. Tampilan kurang menarik.
3. Tidak ada tanda khusus bahwa ini adalah perguruan tinggi.
4. Parkir sangat memadai tapi tidak ada utilitas mobil.
5. Sepi



DATA DIRI PENGUNJUNG

Nama : Beni
 Usia : 22 tahun
 Pekerjaan : mahasiswa

Lama bermukim di sekitar koridor : 3 tahun



Element of Conversation:

1. Bagaimana kondisi akses menuju bangunan?
2. Apa yang perlu diperbaiki / ditambahkan dari desain tampilan bangunan?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai papan nama/sign bangunan?
4. Bagaimana kondisi lahan parkir yang tersedia?
5. Bagaimana dengan aspek kenyamanan di dalam bangunan? apa yang membuat kurang nyaman?

Answer:

1. Akses terhambat jika macet
2. Bagian depan harus ada peranda yang tegak
3. Perlu ada peranda khusus bukan hanya tulisan di kaca
4. Parkir luas
5. Tempat duduk luas banyak, kotor

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Potensi dan solusi dari permasalahan yang dimiliki oleh koridor Jalan Arif Rahman Hakim tersebut dapat digunakan untuk mewujudkan koridor ini menjadi koridor yang khas dengan kawasan kafe dan sebagai pusat wisata kuliner yang diimbangi dengan kondisi fisik yang *livable*. Keberadaan elemen *streetscape* yang lengkap dan dapat memenuhi kebutuhan para pengguna jalan dapat meningkatkan keberagaman aktivitas di sekitar koridor. Hal ini merupakan indikator bahwa aspek *livable street* dapat diaplikasikan.

Untuk mewujudkan tujuan tersebut, perlu adanya sasaran-sasaran. Berikut adalah rangkuman hasil dari sasaran-sasaran tersebut.

1. Sasaran pertama pada penelitian ini adalah untuk memperoleh hasil identifikasi permasalahan-permasalahan fisik dan sosial yang dimiliki koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, yaitu :
 - a. Permasalahan Fisik
 - Banyak titik-titik kerusakan pada jalan, yaitu kondisi jalan yang masih berlubang dan terdapat pengerjaan gorong-gorong yang tidak terselesaikan.
 - Kondisi perabot jalan yang tidak lengkap. Tidak ada jalur pedestrian, tidak ada jalur sepeda, tidak ada jalur untuk penyandang disabilitas, dan tidak ada tempat duduk untuk istirahat.
 - Tidak ada desain khusus yang membedakan bangunan kafe/tempat makan dan bangunan lainnya.
 - Keberadaan pedagang kaki lima mengganggu lalu lintas kendaraan.
 - b. Permasalahan Sosial
 - Jalur sirkulasi hanya berupa jalan beraspal yang digunakan semua pengguna jalan.
 - Aktivitas di tepi koridor sangat minim. Pengguna hanya bisa berjalan kaki tanpa bisa melakukan aktivitas yang lain.
 - Masih terdapat banyak sampah di tepi jalan dan sungai.

- Belum ada keterlibatan masyarakat dalam proses penataan koridor.
2. Sasaran kedua adalah merumuskan kriteria khusus yang diperoleh dari hasil analisis permasalahan-permasalahan fisik dan sosial yang dimiliki koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, yaitu:
- Kondisi jalan harus baik, tidak ada kerusakan, terdapat pembatas yang jelas antara jalan dan bangunan, dan harus mengakomodasi semua pengguna jalan.
 - Jalan harus memiliki perabot yang lengkap dan tersebar merata, yaitu jalur pedestrian, jalur sepeda, jalur disabilitas, halte, lampu jalan, bangku, tempat sampah, vegetasi, rambu/tanda, parkir, dan ruang sosial.
 - Desain fasad bangunan kafe dan tempat makan harus atraktif dan inovatif.
 - Pedagang kaki lima harus direlokasi ke suatu lahan yang strategis dan tidak jauh dari tempat berjualan sebelumnya.
3. Sasaran ketiga adalah merumuskan konsep desain yang digunakan untuk menata koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya, yaitu :
- Susunan struktur jalan yang sesuai untuk diterapkan di koridor Jalan Arif Rahman Hakim terdiri jalan aspal, *on street parking* (hanya untuk kendaraan roda empat), jalur sepeda, jalur vegetasi, jalur pedestrian, jalur disabilitas, *off street parking* (hanya untuk kendaraan roda dua), dan bangunan/sungai.
 - Perabot jalan terbuat dari material yang berdurabilitas tinggi, yaitu besi dan kaca.
 - Fasad bangunan kafe dan tempat makan didesain dengan warna yang dan bentuk yang kontras dari bangunan lain, desain fasad tetap mengadaptasi karakter yang dimiliki setiap bangunan.
 - Pedagang kaki lima direlokasi ke lahan milik ITS yang ada di penggal jalan sebelah barat, di sisi utara jalan yang berbatasan dengan sungai. Desain bangunan relokasi bersifat fleksibel dan terbuka, menggunakan atap pelana. Terdapat ruang terbuka hijau dan ruang sosial di setiap bangunan relokasi.

6.2 Saran

Saran ini bertujuan untuk dapat lebih menyempurnakan penelitian ini di masa yang akan datang. Tidak semua aspek dalam penelitian ini diteliti secara mendalam dan utuh, terdapat beberapa aspek yang perlu disempurnakan, yaitu :

1. Terkait dengan *site analysis* untuk lahan relokasi PKL, perlu adanya pendalaman proses analisis. Harus ada kajian lebih lanjut tentang status lahan yang dijadikan sebagai lahan relokasi.
2. Teknik *community meeting* perlu disempurnakan. Setelah menjaring pendapat dan masukan dari masyarakat terkait koridor Jalan Arif Rahman Hakim dan bangunan sejenis kafe, kemudian divisualisasikan dalam bentuk desain, hasil visualisasi desain tersebut harus dievaluasi kembali oleh masyarakat. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan *feedback* dari masyarakat sehingga hasil desain lebih tepat sasaran dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR PUSTAKA

- City of Melbourne.** 2003. *Outdoor Café Guide*. Melbourne
- Creswell, John W.** 2010. *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Pustaka Pelajar : Yogyakarta
- Flositz, Jeffrey T.** 2010. *Livable Streets: Establishing Social Place Through a Walkable Intervention*". Graduate Theses and Dissertations. (<http://scholarcommons.usf.edu/etd/3432>)
- Grafe ,Christoph and Bollerey, Franziska.** 2007. *Cafés and Bars The Architecture of Public Display*. Routledge : New York and London
- Groat, Linda, and Wang, David.** 2002. *Architectural Research Methods*. John Willey & Sons INC : Canada
- <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/cafe> (diunduh pada tanggal 2 Maret 2016)
- <http://kbbi.co.id/arti-kata/kafe> (diunduh pada tanggal 2 Maret 2016)
- <http://www.ilmusipil.com/klasifikasi-jalan-menurut-fungsi> (diunduh pada tanggal 2 Maret 2016)
- <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/cafe> (diunduh pada tanggal 2 Maret 2016)
- <http://www.thefreedictionary.com> (diunduh pada tanggal 20 September 2015)
- <http://www.un.org/> (diunduh pada tanggal 14 Maret 2015)
- <http://www.wonderfulmalaysia.com/food/jalan-alor-food-street.htm> (diunduh pada tanggal 13 April 2016)
- Inc, Project For Public Space.** 2008. *Streets As Place : Using Streets to Rebuild Communities*. AARP : New York
- Jacobs, B. Allan.** 1995. *Great Streets*. MIT Press : USA
- Kapiti Coast District Council.** 2008. *Streetscape Strategy and Guidelines*.
- Lusher, Lindsay, et all.** 2008. *Streets to Live By*. New York.
- Lynch, Kevin.** 1976. *Managing The Sense of The Region*. MIT Press : United State

- Mearig, Tim, et al.** 1997. *Site Selection Criteria and Evaluation Handbook*. ERIC : Alaska
- Ministry for the Environment.** 2009. *Urban Design Toolkit*. New Zealand.
- Mohsenin, Mahsan.** 2011. *The Impact of Geometry on Cognitive Maps*. MIT
- Moughtin, Cliff.** 1992. *Urban Design : Street and Square*. Butterworth Architecture : London
- Moughtin, Cliff.** 1999. *Urban Design : Method and Techniques*. Architectural Press : Oxford
- Moughtin, Cliff.** 2005. *Urban Design : Green Dimensions*. Architectural Press : Oxford
- Nawawi, Hadari dan Mimi Martini.** 1996. *Penelitian Terapan*. Gadjah Mada University Press : Yogyakarta
- Spreiregen, D. Paul.** 1965. *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. Mcgraw-hill Inc : New York
- Sugiyono.** 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif dan R & D*. Alfabeta : Bandung
- Tjora, Aksel, and Scambler, Graham.** 2014. *Café Society*. Basingstoke: Palgrave Macmillan
- Walters, David, and Luise Brown, Linda.** 2004. *Design First : Design-Based Planning For Communities*. Architectural Press : Oxford
- Walters, David, and Luise Brown, Linda.** 2004. *Design First : Design-Based Planning For Communities*. Architectural Press : Oxford

BIOGRAFI PENULIS



Penulis lahir di Lamongan, Senin Wage, tanggal 21 Januari 1991. Laki-laki pertama dalam empat bersaudara ini mengenal pendidikan formal pertama kali di Sekolah Taman Kanak-kanak Dharma Wanita di dekat tempat tinggalnya, di Surabaya. Selanjutnya, SDI Yapita yang juga ada di dekat tempat tinggalnya menjadi langkah selanjutnya dalam mengenyam pendidikan. Pada tahun 2006, penulis menyelesaikan pendidikan menengah pertamanya di SMP Negeri 12 Surabaya. Pada tahun 2009, ia melepas masa SMAnya, SMA Negeri 9 Surabaya. Sebelumnya, laki-laki biasa ini tidak pernah berniat untuk menempuh pendidikan tinggi di kota lain, tetapi takdir berkata lain. Ia menempuh pendidikan sarjananya di Jurusan Arsitektur, Universitas Islam negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Setelah belajar tentang desain arsitektur, kemudian ia ingin belajar tentang arsitektur dalam skala yang lebih luas, yaitu *urban design*. Pada tahun 2014, ia berkesempatan mempelajari tentang *urban design* tersebut di jurusan yang sama, di Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.

Belajar arsitektur seharusnya menjadi arsitek. Tapi ia bukan seperti itu, ia ingin menjadi arsitek, ia juga ingin menjadi dosen arsitektur. Baginya, seorang arsitek lahir dari para dosen arsitektur. Yang penulis inginkan tidaklah besar, ia hanya ingin menjadi manusia yang sebaik-baik manusia adalah manusia yang bermanfaat bagi sesama makhluk ciptaan Allah SWT.