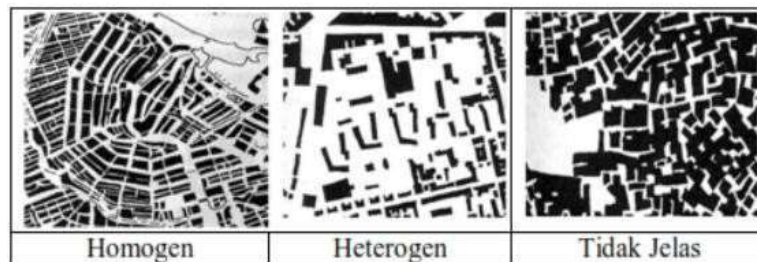


BAB II TINJAUAN PUSTAKA

1.1. Data Objek

1.1.1. Pengertian Koridor

Koridor merupakan ruang dimana pada sisi kiri dan kanannya telah tumbuh bangunan yang berderet dan memanjang di sepanjang ruas jalan (Moughtin, 1992). Koridor memanjang dan membelah kota/kawasan atau sebuah Lorong untuk bergerak dari ruang satu ke ruang lainnya (Wiharnanto dalam Sumartono, 2003). Koridor merupakan ruang terbuka dengan bentuk memanjang serta memiliki batas pada sisi kiri dan kanannya (Krier, 1979). Koridor yang ada terbentuk dari deretan massa serta menciptakan linkage visual diantara sisi-sisinya (Bacon, 1967), sekaligus sebagai tempat berinteraksi (Kurokawa, 1997)



Gambar 2.1. Pola kawasan dengan Koridor
Sumber : Trancik, 1986

1.1.2. Pedestrian

Pedestrian adalah pergerakan atau sirkulasi perpindahan orang atau manusia dari titik asal ketempat lain sebagai tujuan dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992) Pedestrian berasal dari Bahasa Yunani *pedos* yang berarti kaki. Pedestrian merupakan artian dari pejalan kaki atau yang berjalan kaki (Salmanisaleh, 2011). Selain itu pedestrian dapat disebut juga sebagai fasilitas untuk bepergian atau melakukan perjalanan dengan berjalan kaki maupun lari (Iswanto, 2006). Berdasarkan peraturan Menteri pekerjaan umum No. 30/PRT/M/2006 pedestrian berdasarkan fungsinya dapat melayani seluruh kegiatan dari berbagai lapisan masyarakat, baik pejalan kaki ataupun pengguna kursi roda, dirancang dengan dasar kebutuhan orang sehingga dapat bergerak dengan nyaman, nyaman, serta tidak terhalang.

1.1.2.1. Fasilitas Jalur Pedestrian

Fasilitas pedestrian adalah semua bangunan yang disediakan untuk pedestrian untuk dapat meningkatkan kelancaran, dan kenyamanan pedestrian menurut Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pedestrian di Kawasan Perkotaan (1995).

Menurut Salmanisaleh (2011), terdapat 2 macam fasilitas pedestrian,

1. Fasilitas Pedestrian Terlindungi di dalam bangunan, terbagi menjadi 2 macam jalur pedestrian
 - Jalur pedestrian vertical (Ramp, Tangga)
 - Jalur pedestrian horizontal (contohnya koridor dan hall)
2. Fasilitas pedestrian yang terlindungi di luar bangunan, terdapat 4 macam
 - Arcade, selasar dengan kolom-kolom sederet dan merupakan bagian luar dari sebuah bangunan, atupun berdiri sendiri
 - Gallery, Lorong dengan ukuran lebar dan umumnya terletak pada lantai teratas
 - Covered Walk, disebut juga selasar, merupakan fasilitas pedestrian yang terdapat di rumah sakit, asrama dan bangunan lainnya.
 - Shopping Mall, fasilitas dengan ukuran yang luas, biasanya berada pada bangunan perbelanjaan.
3. Fasilitas pedestrian yang tidak terlindungi/terbuka, terdapat beberapa macam
 - Trotoir / sidewalk, merupakan fasilitas jalur pedestrian dengan lantai perkerasan
 - Foot path / Jalan setapak, fasilitas pedestrian terletak dilingkungan permukiman kampung
 - Plaza, tempat terbuka dengan lantai perkerasan, juga sebagai pengikat massa bangunan.
 - Pedestrian Mall

1.1.2.2. Persyaratan Teknis Jalur Pedestrian

Menurut Salmanisaleh (2011), beberapa persyaratan teknis jalur pedestrian yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut :

1. **Mudah dan jelas:** fasilitas pedestrian yang dibuat harus mudah diakses.
2. **Nyaman dan aman:** fasilitas pedestrian harus dirancang sesuai dengan standar yang berlaku baik dari bentuk ataupun konstruksinya.
3. **Permukaan:** permukaan harus stabil, kuat,tahan cuaca, halus namun tidak licin.
4. **Kemiringan:** kemiringan melintang 2-3% agar tidak ada genangan air,kemiringan memanjang maksimal 7%.
5. **Area istirahat:** disarankan agar terdapat tempat duduk untuk pemberhentian/istirahat terutama bagi pengguna kaum difable.
6. **Lebar:** berdasarkan kebutuhan orang,lebar efektif minimum ruang pejalan kaki adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang; sehingga kebutuhan total 2 orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan adalah 150 cm

1.1.2.3. Jenis Elemen Pelengkap Pedestrian

Elemen pelengkap pedestrian haruslah mempunyai pendekatan yang optimal terhadap lokasi dimana jalur pedestrian berada. Perencanaan terpenting untuk sebuah pedestrian ialah komposisi, warna, bentuk, ukuran serta tekstur. Elemen pada suatu jalur pedestrian dapat dibedakan menjadi 2 (Iswanto, D. 2006) Yaitu :

- (a) Elemen jalur pedestrian sendiri (material dari pedestrian)
- (b) Elemen pendukung pada jalur pedestrian (lampu penerangan, vegetasi, tempat sampah, telepon umum, halte, tanda petunjuk, dan lainnya) (Iswanto, D. 2006)

1. Elemen Material Jalur Pedestrian

- Paving atau beton
- Batu
- Bata

2. Elemen Pendukung Jalur Pedestrian

- Lampu penerangan
 - a. Lampu pejalan kaki
 - b. Lampu penerangan jalan
- Halte Bus
- Tanda petunjuk
- Telepon Umum
- Tempat sampah
- Vegetasi
- Ramp tepi jalan

1.1.2.4. Karakteristik Jalur Pedestrian

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.3 Tahun 2014 mengenai pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, karakteristik jalur pedestrian adalah sebagai berikut :

1. Karakteristik Fisik

- **Motif**, motif membuat para pengguna dipengaruhi untuk dapat berjalan kaki lebih lama dan lebih jauh. Motif rekreasi memiliki jarak relative lebih pendek, dan motif berbelanja dilakukan dengan waktu lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km oleh pejalan kaki
- **Kenyamanan dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas**, keinginan untuk berjalan kaki juga dipengaruhi oleh cuaca, cuaca yang buruk dapat menurunkan keinginan orang berjalan. Indonesia dengan cuaca yang panas, berjalan kaki dapat ditempuh 400 meter, sedangkan untuk kegiatan berbelanja, tidak lebih dari 300 meter saat cuaca panas.
- **Ketersediaan Fasilitas kendaraan umum**, ketersediaan fasilitas kendaraan umum dapat meningkatkan keinginan pejalan kaki untuk berjalan lebih jauh, dibandingkan dengan fasilitas yang tidak merata
- **Pola Guna Lahan dan Kegiatan**

2. Karakteristik Lingkungan

- **Kenyamanan**, Pelindung dari cuaca
- **Kenikmatan**, kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan petunjuk
- **Keselamatan**, keamanan pejalan kaki dan lalu lintas kendaraan
- **Keamanan**, ketersediaan lampu lalu lintas, kepastian pandangan dan tidak terhalang, tidak licin, kesesuaian besaran ruang, dan kondisi lingkungan
- **Keekonomisan**, efisiensi biaya pejalan kaki
- **Keterkaitan**, kegiatan dan transportasi mempunyai keterkaitan serta jenis penggunaan lahan pada area pedestrian

1.1.2.5. Aksesibilitas

Berkaitan dengan desain pedestrian, aksesibilitas merupakan bagian penting dalam mendesain pedestrian, dimana dapat mudah digunakan dan dijangkau oleh semua orang, termasuk pengguna berkebutuhan khusus, kelompok difabel, dan lansia untuk mewujudkan kesamaan kesempatan dalam aspek kehidupan dan penghidupan(Harsono et al., 2013) (Bambang Sutanto, 2004) menyatakan bahwa aksesibilitas merupakan “hak atas akses yang merupukan layanan kebutuhan untuk melakukan perjalanan yang mendasar”. Aksesibilitas adalah konsep desain pedestrian disediakan untuk dapat diakses semua orang termasuk kelompok difabel dan lansia, dengan tujuan yang sama yaitu mendapatkan kenyamanan saat saat menggunakan pedestrian(Harsono et al., 2013)

1.1.2.6. Asas Fasilitas dan Aksesibilitas

Berdasarkan Komnaslansia, 2010 terdapat 4 asas yang harus ada saat mendesain fasilitas aksesibilitas, yaitu :

1. Keselamatan

Bangunan setiap pedestrian harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang

2. Kemudahan

Setiap orang dapat mencapai tujuan baik tempat atau bangunan

3. Kegunaan

Setiap orang dapat menggunakan fasilitas yang ada pada semua tempat ataupun bangunan

4. Kemandirian

Setiap orang dapat mengakses dan mencapai serta mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat publik

1.1.2.7. Fasilitas Difabel

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006, persyaratan khusus untuk rancangan bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik adalah sebagai berikut:

1. Jalan tersebut setidaknya memiliki lebar 1,5 meter, dengan tingkat kemiringan maksimal 5%.
2. Pejalan kaki harus mudah mengenal permukaan jalan yang lurus atau perubahan jalan yang curam pada tingkat tertentu.
3. Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan.
4. Ketika pengguna berkebutuhan khusus menyeberang jalan, tingkat trotoarnya harus disesuaikan.
5. Berbagai perubahan dalam tekstur trotoar dapat digunakan sebagai tanda tanda praktis.
6. Jalan tersebut tidak boleh memiliki permukaan Yang licin.

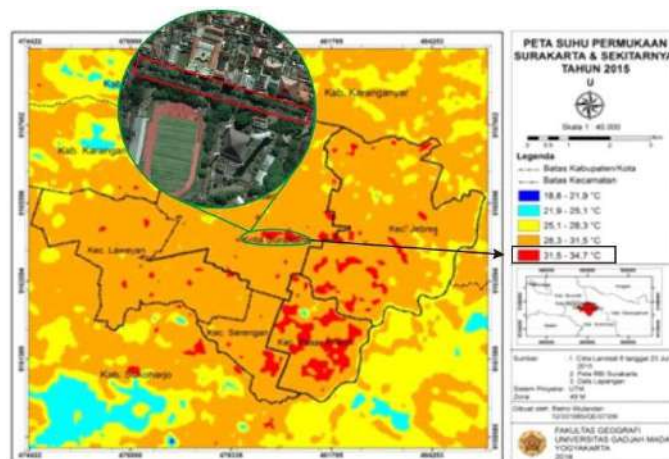
Tipe Fasilitas difabel adalah:

1. Ram (ramp), diletakkan di setiap persimpangan, entrance bangunan, dan pada titik-titik penyeberangan.
2. Jalur difabel, diletakkan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki.

1.1.3. Kenyamanan

1.1.3.1. Kenyamanan Thermal

Menurut sumber penelitian Retno Wulandari, H.A. Sudibyakto dalam Identifikasi Urban Heat Island di Kota Surakarta, 2016 kategori suhu dibagi menjadi 5 yaitu sangat rendah (18,8 - 21,9 °C), rendah (21,9 - 25,1 °C), sedang (25,1 - 28,3 °C), tinggi (28,3 - 31,5 °C), dan sangat tinggi (31,5 - 34,7 °C), dikatakan dari penelitian selisi antara nilai minimum dan nilai maksimum suhu permukaan antara kota surakarta dan sekitarnya adalah sebesar 14,6 °C. Selisih antara nilai minimum dan nilai maksimum suhu permukaan dapat diindikasikan sebagai potensi intensitas UHI yang terjadi di Kota Surakarta. Perbedaan suhu permukaan ini menunjukkan ketidaknyamanan thermal pada kota surakarta.



Gambar 2.2 Peta Suhu Permukaan Kota Surakarta khususnya Segmen 4 Koridor Jalan Slamet Riyadi
(Sumber : Modifikasi dari jurnal Wulandari & Sudibyakto, 2022)

1.1.4. Redesain

Menurut teori Helmi 2008, pengertian redesain adalah suatu karya yang dirancang dan direncanakan kembali sehingga mencapai tujuan tertentu. Menurut John.M, pengertian redesain adalah sebuah kegiatan merancang dan merencanakan kembali suatu bangunan dengan tujuan adanya perubahan fisik tanpa merubah fungsinya baik dari perluasan, perubahan, bahkan pemindahan lokasi. Redesain adalah sebuah aktivitas melakukan pengubahan pembaharuan dengan berpatokan dari wujud desain yang lama diubah menjadi baru, sehingga dapat memenuhi tujuan-tujuan positif yang mengakibatkan kemajuan.

1.1.5. Studi Preseden

a. Preseden Terkait Bangunan

- Champs Elysees Road

Champs Elysees adalah jalan raya yang melintasi jantung kota paris dengan panjang jalan 1,2 mil dan lebar 230 kaki yang membentang dari Place de la Concorde ke Rond-Point. Champs Elysees memotong jalan mejadi 2 sektor, yaitu sisi selatan dengan bangunan restoran yang tertata apik, sedangkan sisi utara dengan bangunan tempat makan, teater, kafe, toko berantai dan butik yang sangat berkembang.

Dikarenakan terletak pada jantung kota paris dan letaknya dekat dengan landmark dari kota paris, maka champs elysees road dijadikan untuk acara-acara publik dan penyelenggaraan event-event khususnya militer pada waktu-waktu tertentu.



Champs Elysees Avenue
Sumber : Dezeen.com

Elemen Utama

1. Street Furniture

a. Lampu

Aktivitas tidak menurun setelah gelap, dikarenakan jalan cukup terang dan menghadirkan suasana baru;kehidupan malam.

b. Jalan

Penataan tempat duduk pada sisi-sisi pejalan kaki untuk tempat peristirahatan sekaligus tempat untuk makan.

c. Halte Bus

Kenyamanan dan Image

- Trotoar Ekstra lebar menyediakan ruang yang cukup untuk kafe dan penjual
- Kontinuitas pohon dan skala pencahayaan menuruni bentangan trotoar
- Gang pepohonan disepanjang trotoar menahan pejalan kaki, dari lalu lintas mobil.
- Penanaman, penutupan, dan naungan meningkatkan pengalaman tempat duduk diluar ruangan.
- Fasilitas trotoar termasuk besi dengan pajangan, hiasan lampu jalan, dan pola trotoar yang menarik.
- Mengubah jalan menjadi area hijau yang didedikasikan untuk pejalan kaki, dan membuat terowongan pohon, membantu meningkatkan kualitas udara secara keseluruhan diarea yang cukup tercemar.

b. Preseden Terkait Teknik Urban Desain

1. Orchard Road Singapore

Orchard Road Singapore merupakan sebuah kawasan dengan pedestrian yang menjadi landmark dari kota tersebut, Orchard Road dijadikan sebagai tempat bagi mereka yang teratur dan wajib melakukan kegiatan berjalan kaki. Selain itu, Orchard Road juga menjadi jalur penghubung bagi masyarakat untuk berbelanja dan wisata. Jalan ini sangat strategis dimana letak jalannya dapat diakses oleh seluruh masyarakat dan dengan berbagai fasilitas umum yaitu MRT dan bus. Orchard Road menjadi tempat berbagai kegiatan masyarakat setempat dengan kegiatan berkumpul, berjalan, bertemu, dan kegiatan-kegiatan di waktu-waktu tertentu.

Di Singapura, untuk memenuhi kebutuhan pedestrian dan membuat trotoar nyaman sehingga mendukung aktivitas yang ada, dibagi menjadi beberapa bagian yang diatur oleh URA Agency:

1. Curb Zone, merupakan perbatasan antara jalan dan trotoar. Terintegrasi dengan sistem drainase. Zona ini menghalangi kendaraan masuk ke trotoar.

2. Planter/ Furniture Zone, berada antara zona curb dan zona pedestrian yang merupakan area untuk utilitas, seperti rambu lalu lintas, serta pedestrian

amenities, seperti bangku dan halte yang disebut zona urban green room. Zona ini merupakan zona buffer antara jalan dan trotoar dan membiarkan pedestrian bebas dari rintangan.

3. Zona pedestrian, sebagai tempat lalu lalang orang.

4. Frontage Zone, merupakan area antara zona pedestrian dan garis bangunan.

Sebagai zona buffer, zona planter/furniture menyediakan ruang untuk sidewalk furniture, pohon dan tanaman, tempat sampah, rambu-rambu lalu lintas, utilitas seperti lampu jalan dll, dan papan reklame

c. Jalan Jendral Sudirman

1.1.6. Teori Perancangan

1.1.6.1. Pendekatan Desain Good City Form

Kota dapat dikatakan mempunyai bentuk yang baik apabila memiliki karakteristik fisik dan spasial yang berbeda dengan kota lain. Sebuah kota paling mudah dikenali dari karakter fisiknya, karena dapat diamati secara langsung dengan kondisi yang nyata. Sedangkan karakter spasial merupakan suasana yang didapatkan oleh warga kota, dirasakan secara nyata, hal ini merupakan kejelasan emosional. Kejelasan emosional sendiri dipengaruhi oleh aspek kualitas visual yaitu Urban *Legibility* (Aulia et al., 2020)

Berdasarkan teori good city form (Lynch, 1981), dijelaskan bahwa kota yang baik memiliki bentuk yang memenuhi 5 dimensi, diantaranya

- a. **Vitality**, kota beserta isinya memiliki manfaat untuk memenuhi kebutuhan vital warga kota, dengan terdistribusi secara merata, tepat guna (*efficiency*), dan berkeadilan (*justice*)
- b. **Sense**, kemudahan pengguna ruang dalam mengenali ruang kota yang ingin dimanfaatkan. Ruang kota dengan sense yang baik haruslah sesuai dengan kegiatan yang ada ada ruang kota tersebut. Sense memberikan interaksi antara warga kota dengan ruang yang dimanfaatkan.
- c. **Fit**, Kesesuaian aktivitas warga kota dengan kondisi ruang kota yang menampung atau memfasilitasi kegiatan, serta ruang tersebut juga diharapkan tepat guna dan berkeadilan bagi pengguna.
- d. **Aksesibilitas**, menekankan pada kemudahan warga kota dalam mengakses ruang kota, aktivitas dan kegiatan yang ada pada ruang kota tersebut.
- e. **Control**, dimensi control merupakan perwujudan keberadaan regulasi terkait keberlanjutan fisik ruang kota serta pengguna, Regulasi dari ruang kota yang baik memberikan kemudahan kepada pengguna tanpa mengurangi aspek pelestarian ruang, sesuai dengan fungsi ruang, dan berlaku untuk setiap pengguna ruang.

Kerangka Operasional

PROGRAMMING FRAMEWORK	VITALITY	FIT	SENSE	AKSESIBILITAS	CONTROL
<p>Problem Statement</p> <p>AKSESIBILITAS</p> <p>Asesibilitas adalah suatu keadaan dimana setiap orang dapat menikmati fasilitas publik yang tersedia secara merata dan adil tanpa terdapat hambatan fisik, sosial, atau ekonomi.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>
<p>KENYAMANAN & IMAGE</p> <p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>SITTABLE</p>	<p>SIRKULASI</p>	<p>HISTORY/BUDAYA</p> <p>SANITASI/DRAINASE</p> <p>KONDISI PASAD</p>	<p>WALKABLE</p> <p>TRANSIT USAGE</p> <p>PARKING USAGE PATTERN</p>	<p>PAGAR PEMBATAS</p> <p>SAFE</p> <p>CLEAN</p>
	<p>PERAN PEMERINTAH</p>	<p>GREEN PEDESTRIAN</p>			

Tabel 2.1. Kerangka Operasional Tahap Desain Pendekatan Good City Form
Sumber : Analisis, 2022

1.1.7. Kriteria Perancangan

KRITERIA PERANCANGAN	Elemen Desain	GOOD CITY FORM				
		VITALITY	FIT	SENSE	AKSESIBILITAS	CONTROL
<p>Problem Statement</p> <p>AKSESIBILITAS</p> <p>Asesibilitas adalah suatu keadaan dimana setiap orang dapat menikmati fasilitas publik yang tersedia secara merata dan adil tanpa terdapat hambatan fisik, sosial, atau ekonomi.</p>	<p>Lantai</p> <p>Dinding</p> <p>Atap</p> <p>Struktur</p> <p>Utilitas</p> <p>Material</p> <p>Vegetasi</p> <p>Street Furniture</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	
<p>KENYAMANAN & IMAGE</p> <p>Keberagaman aktivitas, energi, dan dinamika yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan.</p>	<p>Signage</p> <p>Jalur Sepeda</p> <p>Jalur Pejalan Kaki</p>	<p>SITTABLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sediakan pada setiap pemukiman atau kawasan komersial. • Sediakan pada setiap pemukiman atau kawasan komersial. • Sediakan pada setiap pemukiman atau kawasan komersial. <p>GREEN PEDESTRIAN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pohon dapat menjadi bagian dari infrastruktur kota. • Sebagai salah satu sumber penghasilan. • Partisipasi pada setiap elemen yang berkaitan dengan lingkungan. 	<p>SIRKULASI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keberagaman dengan aktivitas yang mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan. • Pengguna sepeda menyediakan fasilitas untuk pengguna sepeda, pada sisi area pedestrian. • Menyediakan tempat PKL di taman pedestrian, dengan desain PKL yang tidak mengganggu utilitas yang ada, dan menghadirkan keindahan dan kenyamanan kota. 	<p>HISTORY/BUDAYA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan Warna yang sesuai dengan bangunan cagar budaya atau fasilitas yang diwariskan. • Tempat duduk, tempat PKL dengan desain yang ornamen kearifan lokal. 	<p>WALKABLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sediakan dengan aksesibilitas yang memadai. • Sediakan dengan aksesibilitas yang memadai. • Sediakan dengan aksesibilitas yang memadai. 	<p>SAFE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kondisi dapat digunakan dengan aman dan nyaman. • Kondisi dapat digunakan dengan aman dan nyaman. • Kondisi dapat digunakan dengan aman dan nyaman. <p>CLEAN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kondisi dapat digunakan dengan aman dan nyaman. • Kondisi dapat digunakan dengan aman dan nyaman. • Kondisi dapat digunakan dengan aman dan nyaman.

Tabel 2.2. Kriteria Perancangan Tahapan Desain Good City Form
Sumber : Analisa (2022)

Kriteria perancangan redesain penggal koridor pedestrian Slamet Riyadi, Kota Surakarta menggunakan pendekatan *Good City Form* dengan 5 poin variabel yaitu *vitality, fit, control, sense*, dan aksesibilitas dalam menyelesaikan permasalahan aksesibilitas dan kenyamanan pada koridor pedestrian Slamet Riyadi