

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

II.I Ruang jalan sebagai ruang terbuka

Ruang terbuka sebagai prasarana transportasi (ruang jalan). Menurut Stephen Carr dibedakan menjadi¹:

- *pedestrian* sisi jalan (*sidewalk*), bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusuri jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Letaknya berada di kiri dan kanan jalan.
- *mall pedestrian* (*pedestrian mall*), suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengan aksesoris kota seperti pagar, tanaman, dan berlokasi di jalan utama pusat kota.
- *mall transit*, pengembangan pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area.
- jalur lambat (*traffic restricted street*), jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lambat, disamping dihiasi dengan tanaman sepanjang jalan tersebut atau jalur jalan sepanjang jalan utama yang khusus untuk pejalan kaki dan kendaraan bukan bermotor.

¹ Stephen Carr, M. Francis, L. Rivlin & A. Stone, *Public Space*, Cambridge, 1992, hal 35

- gang kecil kota (*town trail*), gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan yang lain yang sangat kompak. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan lebih dekat lagi. Ruang jalan yang baik adalah yang memiliki daya tarik bagi orang atau masyarakat untuk berkunjung atau memanfaatkannya. Hal yang penting untuk menarik orang-orang beraktivitas adalah dengan menyediakan lingkungan yang menarik dengan membuka kesempatan melihat, mengamati (ruang terbuka) dan adanya aktivitas formal yang mendukung di sekitarnya (misalnya pertokoan, pasar dan perkantoran).

II.II Tinjauan tentang ruang pejalan kaki (*pedestrian ways*)

Pedestrian berasal dari kata '*pedos*' (bahasa Yunani) yang berarti kaki, sehingga *pedestrian* dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, jadi *pedestrian* dalam hal ini mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan jalan sebagai media.

Berjalan kaki sebenarnya merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktifitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut.

Sistem pejalan kaki yang baik mengurangi ketergantungan dari kendaraan bermotor dalam areal kota, meningkatkan kualitas lingkungan dengan memprioritaskan skala manusia, lebih mengekspresikan aktifitas pedagang kaki lima (PKL) dan membantu menyajikan kualitas udara.

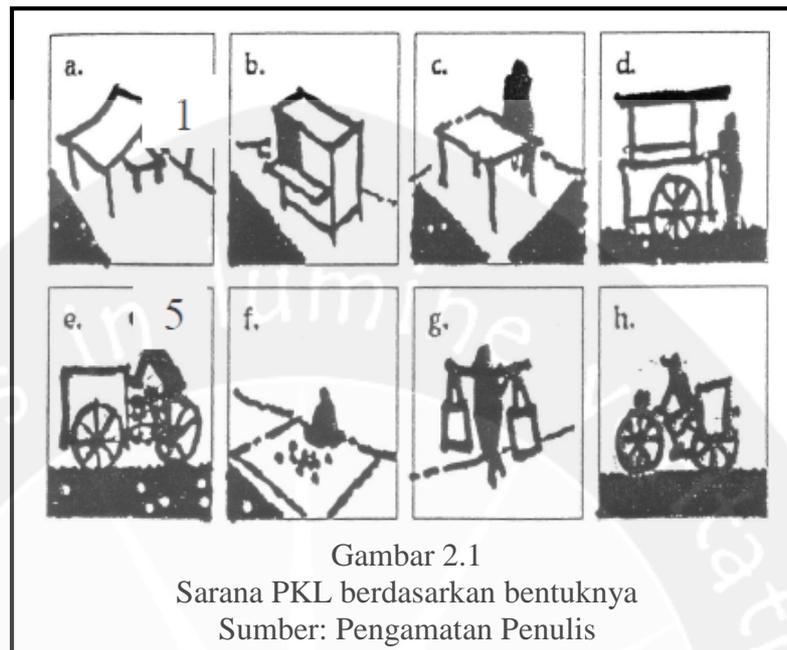
II.III Tinjauan pedagang kaki lima

Berdasarkan Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 5 Tahun 1978 tentang Pengaturan Tempat Usaha Serta Pembinaan PKL dalam Wilayah DKI Jakarta adalah: mereka yang di dalam usahanya mempergunakan bagian jalan/trotoar dan tempat-tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukan tempat usaha serta tempat lain yang bukan miliknya.

Kecenderungan kegiatan pedagang kaki lima di daerah perkotaan adalah meliputi jenis komoditi, lokasi, sarana dan prasarana bagian wilayah kota. Identifikasi usaha adalah pengenalan terhadap segala aspek yang menjadi bagian dari usaha yang dilakukan PKL dan ini meliputi:

- Perekonomian: PKL sebagai salah satu kegiatan yang merupakan manifestasi keaktifan warga kota sebagai mata pencaharian melalui jalur lalu lintas ekonomi kota secara informal. Mayoritas PKL merupakan bagian dari golongan ekonomi lemah.
- Lokasi: kebiasaan PKL mencari lahan untuk memasarkan berbagai jenis komoditi pada tempat-tempat yang banyak dikunjungi orang/mendekati konsumen. Lokasi PKL pada umumnya di lokasi yang diijinkan, lokasi yang tidak diijinkan, dan dalam lokasi penataan wilayah.

- Waktu: pembagian waktu PKL menjajakan berbagai jenis komoditinya banyak bergantung pada lokasi/tempat menjajakan dan jenis komoditi yang ditawarkan. Bila ditinjau menurut waktu terdapat beberapa kelompok yaitu pada pagi hari (pukul 04.00-09.00 WIB), siang hari (pukul 09.00-16.00 WIB), sore hari (16.00-21.00 WIB), malam hari (pukul 21.00-04.00 WIB) dan setiap saat (24 jam).
- Sarana: menurut Penetapan Lokasi dan Pengaturan Usaha PKL Pemda Semarang, sarana ialah kelengkapan PKL yang digunakan dalam usaha menjajakan barang dagangannya. Dalam hal ini dapat dikelompokkan menurut bentuk dan keragaman yang pada umumnya menyesuaikan dengan jenis komoditi dan lingkungan sekitarnya meliputi:
 - a. Bentuk tenda
 - b. Bentuk kotak
 - c. Bentuk meja
 - d. Bentuk kereta dorong
 - e. Bentuk kereta kayuh
 - f. Bentuk gelaran
 - g. Bentuk pikulan
 - h. Bentuk kendaraan bermotor/mobil



Pengelompokkan PKL dapat dibedakan berdasarkan sarana tempat usaha, yaitu:

- Warung, yakni PKL yang memakai gerobak dorong dengan tenda dalam menggelar usahanya yakni warteg, mie ayam, mie jawa, nasi kucing, nasi goreng, gado-gado, lumpia, gorengan dan minuman.
- Kios, yakni PKL yang memakai kios beratap dan beroda antara lain rokok, makanan kecil.
- Kereta dan gerobak, yakni PKL yang menggunakan gerobak namun tidak menambah tenda dalam menjual dagangannya. Ada yang menambah payung sebagai peneduh sementara, antara lain: mie ayam, penjual minuman, gorengan, kripik.
- Dasaran terbuka, PKL jenis ini menggelar usaha dengan memanfaatkan lokasi *pedestrian* yang cukup potensial menjual barang

dagangannya. Seperti di bawah pohon, di bawah tritisan bangunan yang tidak terpakai dan di samping halte bus, antara lain tukang stempel, plat nomer, sol sepatu, ahli kunci, mainan, pelukis, poster, sticker.

II.IV Teori *setting*

Menurut Amos Rapoport, *setting* merupakan tata letak dari suatu interaksi antara manusia dengan lingkungannya, yaitu untuk mengetahui tempat dan situasi dengan apa mereka berhubungan, sebab situasi yang berbeda mempunyai tata letak yang berbeda pula.¹ Ada dua *setting* yaitu:

- a. *setting* ruang jalan yang meliputi dimensi lebar dan fungsi peruntukan yang dimiliki oleh publik sebagai pengguna jalan.
- b. *Setting* bangunan pembentuk yang menjadi pelingkup ruang jalan dengan melihat skala meruang yang terjadi, fungsi yang mendominasi dan tatanan massa yang terbentuk.

Sedangkan komponen yang ada berupa *setting* elemen material yang terdiri dari (Amos Rapoport, *Human Aspect of Human Form: Towards a Man Environment Approach to Urban Form and Design*, Oxford, 1980):

- a. elemen *fixed* merupakan elemen yang pada dasarnya tetap atau perubahannya jarang. Secara spasial elemen-elemen ini dapat diorganisasikan ke dalam ukuran, lokasi, urutan dan susunan.

¹ Amos Rapoport, *Human Aspect of Human Form: Towards a Man Environment Approach to Urban Form and Design*, Oxford, 1980, hal 46.

Tetapi dalam suatu kasus fenomena, elemen-elemen ini bisa dilengkapi oleh elemen-elemen lain. Meliputi bangunan dan perlengkapan jalan yang melekat.

- b. Elemen *semi fixed* merupakan elemen-elemen agak tetap tetapi tetap berkisar dari susunan dan tipe elemen, seperti elemen jalan, tanda iklan, etalase toko dan elemen-elemen *urban* lainnya. Perubahannya cukup cepat dan mudah. Meliputi PKL, parkir dan sistem penanda.
- c. Elemen *non fixed* merupakan elemen yang berhubungan dengan tingkah laku atau perilaku yang ditunjukkan oleh manusia itu sendiri yang selalu tidak tetap, seperti posisi tubuh dan postur tubuh serta gerak anggota tubuh. Meliputi pejalan kaki, pergerakan kendaraan *motorise* dan *non motorise*.

Aktivitas manusia sebagai wujud dari perilaku yang ditunjukkan mempengaruhi dan dipengaruhi oleh tatanan (*setting*) fisik yang terdapat dalam ruang yang menjadi wadahnya, sehingga untuk memenuhi hal tersebut dibutuhkan adanya:¹

- a. kenyamanan, menyangkut keadaan lingkungan yang memberikan rasa sesuai panca indera

J. Weisman, *Modelling Environment Behavior System*, USA, 1981, hal 44.

- b. aksesibilitas, menyangkut kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan sehingga sirkulasi menjadi lancar dan tidak menyulitkan pemakai
- c. legibilitas, menyangkut kemudahan bagi pemakai untuk dapat mengenal dan memahami elemen-elemen kunci dan hubungannya dalam suatu lingkungan yang menyebabkan orang tersebut menemukan arah atau jalan
- d. kontrol, menyangkut kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori dan membatasi suatu ruang
- e. teritorialitas, menyangkut suatu pola tingkah laku yang ada hubungannya dengan kepemilikan atau hak seseorang atau sekelompok orang atas suatu tempat. Pola tingkah laku ini mencakup personalisasi dan pertahanan terhadap gangguan dari luar
- f. keamanan, menyangkut rasa aman terhadap berbagai gangguan baik dari dalam maupun dari luar

II.V Aktivitas sektor formal di ruang pejalan kaki

Pengertian aktivitas formal di ruang pejalan kaki adalah aktivitas yang berlangsung di ruang pejalan kaki dengan menggunakan ruang pejalan kaki sebagai tempat parkir kendaraan pengunjung atau karyawan. Termasuk di dalamnya adalah pengertian dari sektor formal baik berupa jual beli (komersial) baik perdagangan barang maupun jasa, industri dan pelayanan publik.

II.VI Aktivitas sektor *informal* di ruang jalan

Aktivitas yang termasuk dalam pengertian aktivitas informal sebagai bagian dari sektor informal meliputi aktivitas yang keberadaannya tidak teratur secara jelas, timbul sebagai akibat dari respon masyarakat terhadap kondisi suatu ruang, namun penataannya tidak direncanakan seperti aktivitas formal. Pengertiannya dibedakan dari aktivitas formal dari aspek legal hukum. Aktivitas dari sektor informal ini banyak dikategorisasikan sebagai usaha yang berada di luar kontrol pemerintah (*outside the state control*) atau belum diatur oleh perundangan pemerintah (*lack of registration*).

II.VII Perilaku dalam ruang publik

Ruang publik sebagai bagian dari ruang kota yang terbentuk dari struktur kota, mewadahi berbagai perilaku dari warga kota itu sendiri sebagai penggunanya. Perilaku warga kota dipengaruhi oleh daya tarik fasilitas kawasan (kawasan atau kota), terutama dari segi bentuk, ukuran yang mewadahi kebutuhan manusia.

Perilaku yang terjadi baik untuk mengakses dan beraktivitas (baik aktivitas formal maupun aktivitas informal) dalam penggal jalan sebagai ruang publik, dipengaruhi oleh (komponen ruang publik):

- a. Fungsi yang ada sebagai daya tarik (perdagangan, perbelanjaan)
- b. *Setting* fisik yang terdapat dalam ruang publik (penggal jalan) yang terbagi menjadi *setting* fisik ruang jalan (meliputi dimensi dan kelas jalan, peruntukan lahan ruang jalan, elemen *street furniture*)

dan *setting* fisik bangunan pelingkup (meliputi skala meruang dan *enclosure*, *setfront* bangunan, fungsi bangunan dan tatanan massa bangunan)

- c. *Setting* aktivitas berdasarkan aspek perilaku, meliputi jenis dan karakter aktivitas yang terjadi di ruang jalan
- d. Pola perilaku dari masing-masing kelompok pengguna ruang jalan yang beraktivitas di ruang jalan tersebut
- e. Karakter dari masing-masing kelompok pengguna ruang jalan beraktivitas, khususnya perilaku aktivitas informal yang dalam penelitian ini dibatasi pada fokus pedagang kaki lima (PKL), meliputi waktu aktivitas di ruang jalan, kebutuhan aktivitas di ruang jalan dan kecenderungan perilaku yang terjadi sesuai karakter pengguna dan kebutuhan aktivitasnya.
- f. Elemen *semifixed* yang menjadi bagian dari sektor informal (PKL, parkir temporer) dan elemen *nonfixed* (pergerakan kendaraan, pejalan kaki) sebagai faktor pengisi ruang publik.
- g. Pejalan kaki sebagai salah satu pengguna ruang jalan bagian dari elemen *nonfixed* dalam ruang publik penggal jalan untuk dapat beraktivitas dan mengakses, dipengaruhi oleh:
 - o Kebutuhan orientasi (asal dan tujuan beraktivitas)
 - o Kemudahan pergerakan (jalur kendaraan umum, jalan yang lurus)

- Kenyamanan (peneduh, penerangan, aspek fisik jalur pejalan kaki-model aksesibilitas fisik)
- *Setting* bangunan yang terbuka, orientasi dan elemen pelingkup jalan

II.VIII Variasi/keberagaman (*variety*)¹

Tempat-tempat yang diakses hanya berharga jika menawarkan keragaman pilihan. Untuk memaksimalkan berbagai penggunaan dalam tempat maka melihat tingkat permintaan untuk berbagai jenis penggunaan di lokasi, dan menetapkan berapa macam dari penggunaan secara ekonomis dan fungsional.

A. Tingkat yang berbeda dari variasi

Berbagai pilihan berarti tempat dengan beragam bentuk, penggunaan dan bermakna. berbagai penggunaan membuat beberapa tingkat variasi:

- Tempat dengan penggunaan yang bervariasi dengan variasi tipe bangunan dengan bentuk yang bervariasi
- Menarik orang yang beragam, pada waktu yang bervariasi, untuk alasan bervariasi.
- Karena kegiatan yang berbeda, bentuk dan orang-orang memberikan gabungan persepsi yang kaya, pengguna yang berbeda menafsirkan tempat dengan cara yang berbeda: sehingga memiliki arti tempat yang berbeda juga.

¹ Ian Bentley, Alan Alcock, Paul Murrain, Sue McGlynn, Graham Smith, *Responsive Environment*, London, 1985, hal 75.

Variasi penggunaan adalah kunci untuk variasi secara keseluruhan.

B. Variasi dan pilihan

Tujuan variasi adalah untuk meningkatkan pilihan. Tapi pilihan juga tergantung pada mobilitas: orang-orang yang dengan mobilitas tinggi dapat memanfaatkan berbagai kegiatan tetapi variety akan menurun ketika suatu tempat menjadi zona spasial/penggunaan tunggal. Variasi dalam blok ketika suatu site berkembang menjadi unit-unit yang luas.

C. Memaksimalkan variasi

Tergantung pada tiga faktor utama:

- Berbagai kegiatan yang ingin mencari di sana, yang disebut permintaan
- Kemungkinan penyediaan ruang untuk mawadahi kegiatan
- Sejauh mana desain mendorong interaksi positif antara pengguna

D. Interaksi antara kegiatan

Variasi tidak tercapai dengan melepaskan sebuah kegiatan di lokasi. Untuk bekerja dengan baik, penggunaan harus saling memberi dukungan satu sama lain.

E. Saling mendukung

Beberapa kegiatan utama bertindak seperti magnet yaitu menarik orang untuk datang ke sebuah lokasi. Tempat tinggal, tempat kerja, toko besar atau pasar memiliki efek magnet yang sama: cukup sering

banyak orang datang dan pergi ke tempat tersebut. Sebaliknya, digunakan juga tempat sekunder yaitu perusahaan sebagai daya tarik untuk menarik orang. Magnet utama digunakan dengan didukung oleh magnet sekunder. Contoh sederhana adalah toko-toko utama menarik sejumlah besar orang untuk datang, sementara yang lebih kecil magnet sekunder diperlukan untuk menarik pejalan kaki.

F. Unsur waktu

Unsur waktu juga penting untuk sistem ini agar saling mendukung. Beberapa penggunaan sekunder, seperti pub dan restoran memiliki jam kerja yang panjang, mungkin dari pertengahan pagi sampai larut malam maka jelas membantu untuk menarik orang ke daerah tersebut dalam jangka waktu lama.

G. Kelayakan variasi

Dalam berbagai kemungkinan penggunaan yang bervariasi, ada tiga tingkatan kelayakan utama:

- Kelayakan fungsional
- Kelayakan politik
- Kelayakan ekonomi

H. Kelayakan fungsional

Beberapa penggunaan tidak sesuai karena terdapat faktor seperti kebisingan. Kegunaan lain tidak sesuai hanya karena orang melihat status pengguna yang berbeda.

I. Kelayakan politik

Setiap kali pola digunakan berdasarkan dari norma-norma atau kebijakan perencanaan daerah, persetujuan dari otoritas lokal akan bergantung setidaknya sebagian pada bukti dukungan publik untuk penggunaan. Jika survei permintaan awal telah dilakukan dengan benar, maka mencerminkan permintaan lokal.

J. Kelayakan ekonomi

Secara ekonomi layak, suatu tempat harus memenuhi satu syarat dasar: nilai ekonomisnya saat selesai harus lebih besar atau sama dengan biaya produksi tersebut, ditambah keuntungan yang dibutuhkan oleh para pengembang yang bersangkutan.

K. Arus pejalan kaki yang terkonsentrasi

Beberapa tempat terutama toko tidak dapat bertahan tanpa arus pejalan kaki. Jalan yang mudah dilalui dapat mendorong akses pejalan kaki, tetapi untuk mendapatkan arus pejalan kaki yang terkonsentrasi diperlukan magnet tambahan: fasilitas seperti toko besar, pasar yang padat atau taman yang besar, yang menarik sejumlah besar pejalan kaki. Magnet harus terletak pada jarak yang sama dari satu sama lain, dan dari setiap konsentrasi pejalan kaki yang ada, untuk membuat aliran di antara pejalan kaki untuk digunakan penggunaan lain yang membutuhkannya. Jarak maksimum dapat diperoleh dari pusat perbelanjaan: jangkauan efektif magnet adalah 90-120 meter. Jalan-jalan yang menghubungkan harus hati-hati dirancang untuk mendapatkan

manfaat maksimal dari aliran pejalan kaki dan desain tempat sehingga pengguna dapat melihat barang-barang yang ditampilkan pada kedua sisi; memastikan lalu lintas kendaraan yang tidak ramai, sehingga orang dengan mudah dapat menyeberang dari satu sisi ke sisi lain. Arus pejalan kaki harus berada pada jalur magnet utama. Menempatkan bangunan yang menarik pengunjung di tempat tersebut akan menarik berbagai variasi pengguna, variasi waktu dan variasi penggunaan.

Rencana ini menggambarkan proses konsentrasi arus pejalan kaki:

- mencari konsentrasi pejalan kaki yang ada
- posisi magnet jauh dari A sebagai praktis
- posisi magnet kedua, jika ada satu, jauh dari A dan B mungkin dilaksanakan
- membuat jalan-jalan yang tidak mungkin untuk membawa lalu lintas berat
- posisi toko, dan penggunaan lainnya yang membutuhkan arus pejalan kaki yang berat, di sepanjang jalan-jalan
- membuat catatan untuk memberikan perhatian khusus terhadap penggunaan yang berbeda pada bangunan di jalan-jalan yang menghubungkan ke magnet utama atau magnet sekunder.