

Journal of Applied Engineering Sciences

Volume 7, Issue 1, January 2024

P-ISSN 2615-4617

E-ISSN 2615-7152

Open Access at : <https://ft.ekasakti.org/index.php/JAES/index/>

ANALISA KENYAMANAN PEDESTRIAN PADA JALAN BELAKANG OLO KOTA PADANG

ANALYSIS OF PEDESTRIAN COMFORT ON JALAN BELAKANG OLO, PADANG CITY.

Arif Ratus Salam¹⁾ Adrian Fadhli²⁾ Robby Hotter³⁾

^{1), 2), 3)} Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Perencanaan, Universitas Ekasakti Padang.

E-mail: arifratussalm@gmail.com

INFO ARTIKEL

Kata kunci
Pendestrian

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui analisa kenyamanan pedestrian pada jalan belakang olo kota padang. Responden dalam penelitian ini berjumlah 100 orang. Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah non probability sampling dengan metode purposive sampling. Hasil pengujian menunjukkan analisa kenyamanan pedestrian pada jalan belakang olo kota padang berpengaruh positif dan signifikan

Copyright © 2024 JAES. All rights reserved.

ARTICLE INFO

Keywords:
Pendestrian

ABSTRACT

The purpose of this study was to determine the analysis of pedestrian comfort on Jalan Behind Olo, Padang City. Respondents in this study totalled 100 people. The sampling method in this study is non probability sampling with purposive sampling method. The test results show that the analysis of pedestrian comfort on the back road of the city of Padang has a positive and significant effect.

Copyright © JAES. All rights reserved.

PENDAHULUAN

Secara normatif ruang jalan merupakan ruang publik yang semestinya diciptakan untuk masyarakat dalam melakukan perjalanan dari suatu tempat

ke tempat lainnya, baik itu dengan cara berjalan kaki, maupun dengan berkendara. Maka suatu ruang jalan harus mampu memfasilitasi kegiatan tersebut dengan baik. Salah satu konsep yang mampu untuk memfasilitasi itu adalah konsep *livable street* yang memiliki konsep bahwa jalan yang ideal harus aman, memberikan kesehatan bagi penggunanya, *green*, dan memiliki suasana yang menyenangkan, menjadi wilayah lingkungan yang melibatkan masyarakat, menjadi tempat untuk anak-anak bermain dan belajar, dan juga memiliki kualitas yang unik yang menjadi identitas tempat (Appleyard, D 1981).

Pada kasus ini lokasi penelitian berada pada Jalan Belakang Olo yang merupakan salah satu ruang jalan yang padat. Beberapa tempat yang menjadi generator aktivitas adalah pertokoan dan perbelanjaan sepanjang jalan Belakang Olo yang menjadi penggerak utama dari jalan ini karena setiap harinya, Adanya keberadaan tempat tersebut tentunya memberikan kontribusi yang banyak pada ruang jalan koridor Jalan Belakang Olo ini baik secara positif maupun negatif. Namun kenyataannya, ruang jalan sering kali dimanfaatkan oleh kegiatan yang lain. Dalam kasus ini, koridor jalan Belakang Olo di salah gunakan oleh pedagang kaki lima yang ilegal sehingga membuat terganggunya sirkulasi pejalan kaki, kemudian banyaknya parkir liar dan loading dock kendaraan yang banyak menggunakan jalur pedestrian dan sebagian badan jalan, bahkan adanya pedestrian yang terputus menyebabkan pejalan kaki terpaksa menggunakan bahu jalan sebagai sirkulasi mereka.

Adapun tujuan dari analisis kenyamanan pedestrian pada jalan belakang olo kota padang yaitu untuk mengkaji tingkat aspek kenyamanan pada jalur pedestrian terhadap pejalan kaki dan mengidentifikasi faktor-faktor kenyamanan pada pedestrian di jalan belakang olo kota padang.

METODE

Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif. Pengambilan data dilakukan dengan observasi pejalan kaki dan kondisi jalur pejalan kaki serta kuesioner yang dibagikan pada responden. Selanjutnya dilakukan analisis berdasarkan data-data yang telah dikumpulkan dan menghasilkan nilai yang akan ditarik kesimpulan berdasarkan jenjang skala likert dengan 5 jenjang penilaian yaitu Sangat Buruk, Buruk, Cukup, Baik, Sangat Baik sebagai penentuan skor akhir yang akan menjadi hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

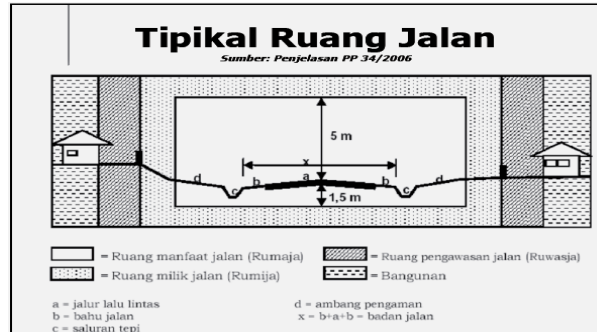
1. Teori Ruang Jalan

Ruang manfaat jalan adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan dan digunakan untuk badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya.

2. Defenisi Jalan

Allan B. Jacob (1993) menyatakan bahwa jalan lebih dari suatu perlengkapan sebuah kota, jalan lebih dari sekedar garis air, garis selokan, garis tiang listrik/kabel listrik, lebih dari ruang linear yang memindahkan orang dan barang dari sini ke sana. Jalan harus layak dari segi bentuk dan struktur, sehingga membentuk ruang yang menyenangkan, nyaman dan aman bagi semua pengguna.

3. Ruang Jalan



Ruang jalan merupakan bagian konsep dari ruang luar, perbedaan utama terletak pada skala. Ruang luar dalam sebuah koridor adalah ruang antar bangunan dimana memiliki sebuah karakter yang nampak (GLC Study,1980).
Sumber : PP 34 Tahun 2006 Gambar 2.1 Tipikal Ruang Jalan

Elemen Perancangan Kota

Setiap perancangan kota harus memperhatikan elemen akan mempunyai karakteristik yang jelas. Menurut Hamid Shirvani (1985) elemen perancangan kota adalah:

a. Penggunaan Lahan (*Land Use*)

Land Use (tata guna lahan) merupakan rencana dua dimensi dimana ruangannya dibentuk. Kebijaksanaan tata guna lahan membentuk hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan aktivitas/penggunaan individual. Terdapat perbedaan kapasitas dalam penataan ruang kota, apakah dalam aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual (Sirvani, H. 1985).

b. *Building form and massing*

Membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa yang ada. Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antar massa seperti ketinggian bangunan, pengaturan massa bangunan dan lain-lain harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk teratur, mempunyai garis langit yang dinamis serta menghindari adanya lost space (ruang tidak terpakai) (Sirvani, H. 1985).

c. Sirkulasi dan Parkir (*Sirculation and Parking*)

Sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pedestrian way, dan

tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (Sirvani, H. 1985).

A. Posisi Parkir (Llewelyn-Davies, 2000).

- a. Parkir di belakang rumah
- b. Parkir di depan rumah
- c. Parkir di samping rumah



Gambar 2.1 Posisi Parkir On-Street yang baik

(Sumber: Gambar halaman 79, Urban Design Compendium Jilid 1, Llewelyn-Davies, London. 2000)

d. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang luar menurut Kuncoro Jakti (1971) adalah suatu pembatasan alat hanya pada dua unsur atau bidang, yaitu alas dan dinding tanpa bidang atap (terbuka). Menurut Gunadi, S (1974) dalam Yoshinobu Ashihara bahwa ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan luar dipisahkan dengan alam dengan memberi —framel.

e. Pedestrian (*Pedestrian Ways*)

Elemen pejalan kaki harus dibantu dengan interaksinya pada elemen-elemen dasar desain kota yang berkaitan dengan dengan lingkungan kota dan pola-pola aktivitas serta sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik kota di masa mendatang. Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut (Sirvani, H. 1985) :

1. Pendukung aktivitas di sepanjang jalan.
2. *Street furniture*.

f. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

Aktivitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Aktivitas pendukung tidak hanya menyediakan jalan pedestrian atau plaza tetapi juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas (Sirvani, H. 1985).



Gambar 2.3 Plaza di New York

(Sumber : Hamid Shirvani, 1985)

g. Papan Iklan (Signage)

Iklan atau advertensi diruang kota mengisi ruang visual kota melalui papan iklan, spanduk, baliho dan sebagainya. Hal ini sangat mempengaruhi visualisasi kota baik secara makro maupun mikro. Dalam pemasangan papan iklan harus memperhatikan pedoman teknis sebagai berikut (Sirvani, H. 1985).

h. Papan Iklan (Signage)

Iklan atau advertensi diruang kota mengisi ruang visual kota melalui papan iklan, spanduk, baliho dan sebagainya. Hal ini sangat mempengaruhi visualisasi kota baik secara makro maupun mikro. Dalam pemasangan papan iklan harus memperhatikan pedoman teknis sebagai berikut (Sirvani, H. 1985).

Kondisi ruang jalan pada jalan Belakang Olo

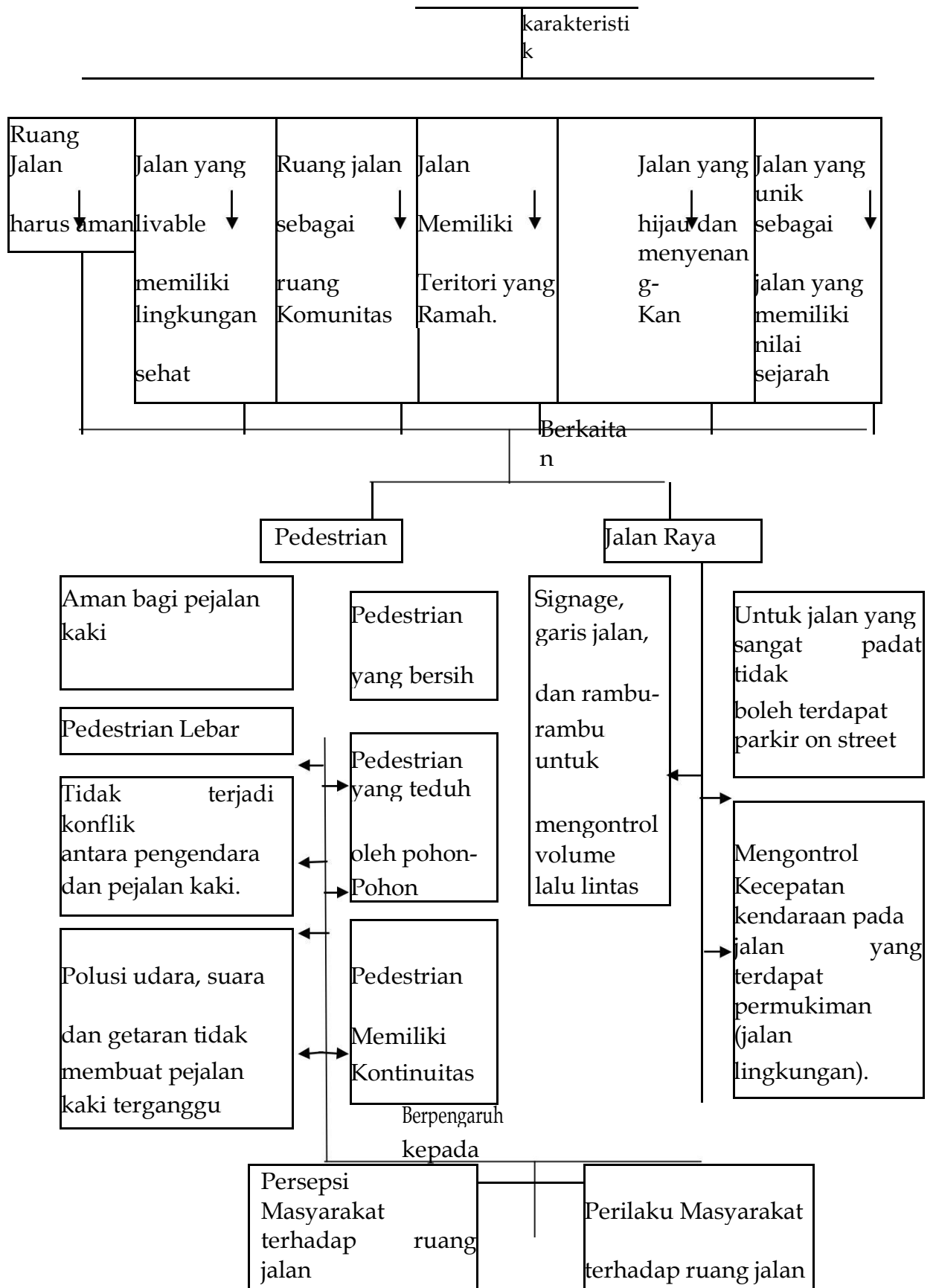
Jalan yang memiliki kelas sosial *heavy street* rata-rata memiliki lebar jalur kendaraan 38 feet atau 12 m dan 2 sampai 3 lajur, dengan *setback* minimal 5 feet atau 2 meter. Kondisi berbeda untuk di Indonesia karena menurut RTRW kota Padang pada Jalan Belakang Olo yang menjadi lokasi penelitian lebar GSB nya yaitu 12 meter, sedangkan kondisi eksisting pada lokasi penelitian ini hanya memiliki GSB 12 meter dengan *setback* 0 m, yang artinya lebar jalan memenuhi *standard* baik pada teori Appleyard (2020) maupun RTRW Kota Padang. Agar pejalan kaki nyaman maka pedestrian harus mempunyai ukuran minimal 1,5 meter untuk 2 orang dan jika 3-5 orang harus memiliki lebar pedestrian 3,7 meter. Sedangkan pada lokasi penelitian ini jalur pedestrian berukuran 2 m, dan apabila pejalan kaki berjalan lebih dari 3 orang maka pejalan kaki menjadi tidak nyaman karena lebarnya tidak cukup.

2. Livable street

a. Diagram Livable Street

Livable Street





Sumber: Appleyard, Donald. 1981

Dalam prakteknya, *livablestreet* diartikan sebagai upaya untuk lebih mengintegrasikan kebutuhan pejalan kaki dan mewujudkan tujuan pembangunan lokal yang menjadi desain sebuah jalan. Selain itu, untuk meningkatkan karakter pejalan kaki dengan menyediakan jaringan trotoar secara terus menerus, menggabungkan fitur desain dan meminimalkan dampak negatif dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki atau yang dikenal sebagai lalu lintas yang menenangkan.

3. Karakter Livable Streets

Livable street memiliki 6 karakternya terhadap ruang jalan, yaitu ruangjalan harus aman dan nyaman, jalan yang *livable* memiliki lingkungan yang sehat (*ecology street*), ruang jalan sebagai ruang komunitas, jalan yang memiliki teritori yang ramah, jalan yang hijau dan menyenangkan, dan jalan yang unik sebagai jalan yang memiliki nilai sejarah. Berikut adalah penjelasannya.

Livable street pada jalan Belakang Olo

Jalan yang hijau dan menyenangkan adalah jalan yang terdapat pohon, tanaman serta terdapat taman. Kemudian jalan juga dapat memenuhi keinginan masyarakat yang tinggal di perkotaan, seperti terdapat pohon, rumput, bunga, dan fasilitas publik, jadi bukan sekedar menyediakan bentuk yang kaku dari kota (Appleyard, D 2020). Jalan yang menjadi lokasi penelitian ini belum dapat memenuhi kriteria, karena pada lokasi penelitian ini fasilitas perkotaan belum memadai dan belum layak.

4. Ruang Jalan Harus Aman dan Nyaman a . Lalu Lintas

Rata-rata jalan yang berada di San Francissco menggunakan jalan yang primer, pada dasarnya volume lalu lintas dengan beberapa kelas sosial jalan. Jalan dikelompokkan kedalam beberapa karakteristik (Appleyard, Donald, 1981):

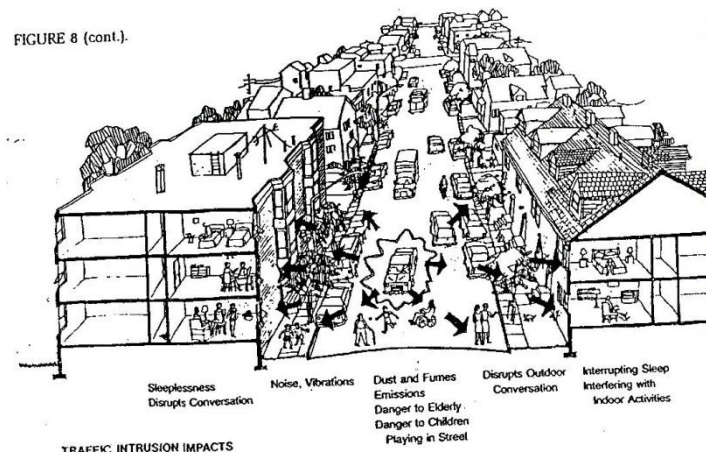
- | | |
|---|---------------------------------|
| ☐ <i>Light street</i> | 0-2000 kendaraan perhari |
| ☐ <i>Medium street</i> | 2000-10.000 kendaraan perhari |
| ☐ <i>Heavy street</i> | 10.000-20.000 kendaraan perhari |
| ☐ <i>Very heavy street</i> | diatas 20.000 kendaraan perhari |

Pejalan Kaki

Jalan tempat masyarakat beraktivitas dan tidak ada pengendara yang ugal-ugalan. Anak-anak harus bisa berjalan atau bermain sepeda dengan aman pada jalan lokal di sekolahnya, tempat berhenti bus sekolah, playground, dan

parkir untuk para pengunjung. Pengendara mobil, mobil antar-jemput, dan kendaraan lainnya harus mengerti bahwa terdapat teritori di pedestrian.

Lingkungan sehat merupakan segala sesuatu disekitar yang dapat mempengaruhi perkembangan hidup manusia, baik secara langsung maupun tidak langsung. Lingkungan yang sehat akan berdampak baik bagi kehidupan ma



Gambar 2.9 kehidupan jalan yang ekologi

(Sumber: Gambar 8, halaman 29, *Livable Streets*, Appleyard, D. 1981).

Gambar 2.9 menunjukkan jalan yang tenang dan menyenangkan dimana masyarakat dapat menggunakannya untuk berbagai aktivitas, gambar 2.10 menunjukkan apa yang terjadi di jalan ketika lalu lintas itu dimulai. Banyak faktor yang mempengaruhi hal ini baik yang terlihat maupun yang tidak terlihat atau tersembunyi (Appleyard, D 1981).

Beberapa hal yang mempengaruhi interaksi dan konflik antara traveller dengan masyarakat atau penduduk yang di mediasi oleh lingkungan jalan: pertama, *traveller* dan *traffic*. *Traveller* itu membutuhkan akses jalan, adanya kendaraan itu mempermudah akses dan *traveller* juga dapat memakai akses jalan milik orang lain. Pengontrolan sikap dari pengendara tergantung pada seberapa banyak pemahamannya, psikologis pengendara yang meliputi persepsi, ekspektasi dan perilaku. 4 hal yang berpengaruh terhadap lalu lintas diantaranya: volume, komposisi, kecepatan dan arah.

Traffic speed, tidak akan mengganggu penduduk hanya dengan menggunakan kecepatan rata-rata terkecuali dengan kecepatan yang tinggi yang dapat mengganggu penduduk.

Arus jalan, baik yang satu arah maupun dua arah memberikan perbedaan pengaruh terhadap penduduk.

Emisi, meliputi keributan, getaran, polusi udara, kotor, dan kebisingan (Appleyard, D 1981).

Ruang jalan sebagai ruang komunitas.

Jalan harus memiliki tempat yang menjadi ruang komunal, dimana orang-orang bisa merasa senang kemudian mereka bisa bersosialisasi dengan mudah dan tidak terdapatnya orang asing. Jalan umum harus bisa menyaring keanehan yang terjadi pada kehidupan di kota, jalan bisa mendukung aktivitas penduduk, menjaga jalan tetap bersih (Appleyard, D 1981).

Jalan Memiliki Teritori yang Ramah

Jalan yang memiliki teritori yang ramah maksudnya adalah dimana penduduk saling melindungi ketika seseorang itu sedang tinggal sendiri, kemudian menjaga privasi orang lain, dimana penduduk itu merasa tidak sendiri dan penduduk itu mempunyai rasa tanggung jawab dan kebanggaan. Jika semua hal ini terjadi maka penduduk itu akan lebih menjaga daerah mereka sendiri, termasuk juga tanamannya, lalu mengawasinya dan penduduk saling menyapa (Appleyard, D. 1981).

Jalan yang hijau dan menyenangkan

Jalan dapat memenuhi keinginan yang tinggal di pusat kota. pohon, rumput, dan bunga tidak hanya menyediakan bentuk yang kaku dari kota. mereka juga bisa difungsikan sebagai peneduh pada saat musim kemarau. Jalan yang menyenangkan juga berfungsi sebagai tempat bermain dan belajar. Jalan adalah tempat yang paling banyak dihabiskan untuk bermain. oleh sebab itu maka harus dibuat tempat yang baik dan menampung bermacam-macam karakter. Anak-anak bisa belajar tentang alam. Mereka bisa bermain tanpa mengganggu orang dewasa, dengan menggunakan taman belakang. Jalan mengajarkan tentang lingkungan (Appleyard, D, 1981).

Jalan yang unik sebagai jalan yang memiliki nilai sejarah

Orang-orang bangga karena memiliki identitas yang spesial pada tempatnya. Identitas yang unik bisa terlihat dari bagian rumah, sungai kecil dan pohon tua (Appleyard, Donald. 1981), oleh karena itu pentingnya *place theory* dalam *spasial design* yaitu pemahaman tentang *culture* dan karakteristik suatu daerah yang ada menjadi ciri khas untuk digunakan sebagai salah satu pertimbangan agar penghuni (masyarakat) tidak merasa asing di dalam lingkungannya.

Aktivitas dan Permasalahan Perilaku Pengguna Jalan

a. Aktivitas Di Jalan

Jan Gehl (1987) menyatakan bahwa aktivitas luar di ruang publik bisa di bagi atas 3 kategori, masing-masing tempat berbeda akan kebutuhannya dalam lingkungan fisik yaitu *necessary activities*, *optional activities*, dan *socialactivities*. Dalam hal ini lebih ditekankan pada *necessary activities* merupakan aktivitas rutin yang dilakukan setiap hari seperti pergi ke sekolah, kerja, belanja, menunggu bus atau seseorang, mengantarkan pesanan, mengantarkan surat dan lain-lain. Pada umumnya kegiatan ini sangat berhubungan dengan aktivitas berjalan. Agar dapat berfungsi secara optimal, suatu jalan harus mampu memenuhi kebutuhan segala aktivitas manusia dengan baik.

b. Pola dan Perilaku Pengguna Jalan

Jan Gehl (1987) menyatakan bahwa didalam lalu lintas manusia lebih cenderung memilih rute terpendek dan rute langsung (*direct route*) daripada jalan yang telah disediakan dan jalan yang aman, hanya lalu lintas yang sangat ramai, jalan yang sangat lebar, atau dimana fasilitas penyeberangan diposisikan di tempat yang tepat dan efektif serta pembatas ekstensif yang dapat merubah pola tersebut.

Situs www.walkinginfo.org/aps/residentguide.pdf (24-3-2023) menuliskan beberapa karakteristik perilaku pengguna jalan yang menyebabkan ketidakamanan lalu lintas baik pengguna kendaraan maupun pedestrian yang dijelaskan dibawah ini.

Perilaku pengguna kendaraan:

1. Pengendara tidak mau mengalah pada pedestrian—pengendara tidak berhenti atau mengalah ketika pedestrian menyeberang jalan
2. Kecepatan—pengendara mengendarai dengan kecepatan tinggi melalui jalan, sekitar sekolah, atau terlalu dekat dengan ruang berjalan
3. Pengendara menerobos lampu merah—menerobos lampu merah atau tanda berhenti dapat membahayakan pedestrian dan pengguna sepeda
4. Menyalip kendaraan lain—pengendara melewati kendaraan lain yang berhenti di penyeberangan orang atau melewati bus sekolah yang berhenti.
5. Pengendara yang mabuk dan sibuk dengan hal lain—pengendara lebih disibukan oleh telepon genggam dan aktivitas lainnya.

Perilaku pedestrian di jalan:

1. Pedestrian menyeberang jalan tanpa melihat—Pedestrian tidak melihat semua rambu sebelum menyeberang jalan
2. Pedestrian berlari dengan tiba-tiba ke jalan— Pedestrian berusaha untuk menyeberang ketika lalu lintas tidak berhenti
3. Pedestrian menyeberang jalan dilokasi yang tidak aman atau tempat yang tidak diperuntukkan untuk menyeberang—Pedestrian berusaha untuk menyeberang antara mobil di lalu lintas yang ramai dan antara perpotongan dengan rambu-rambu lalu lintas.
4. Pedestrian tidak mematuhi rambu-rambu lintas—Pedestrian menyeberang melanggar rambu lalu lintas pedestrian
5. Pedestrian yang sibuk—pedestrian yang sibuk oleh telepon genggam, *iPod*, dan lain- lain.

Persepsi

Menurut Sarwono (1992) perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Manusia mengindrakan obyek dilingkungannya, hasil pengindraanya akan diproses hingga timbul makna tentang obyek tersebut, ini dinamakan **persepsi**, yang selanjutnya menimbulkan reaksi, Proses hubungan manusia dengan lingkungannya sejak individu berinteraksi melalui pengindaraanya sampai terjadi reaksi digambarkan dalam skema persepsi (Lihat diagram 2.1).

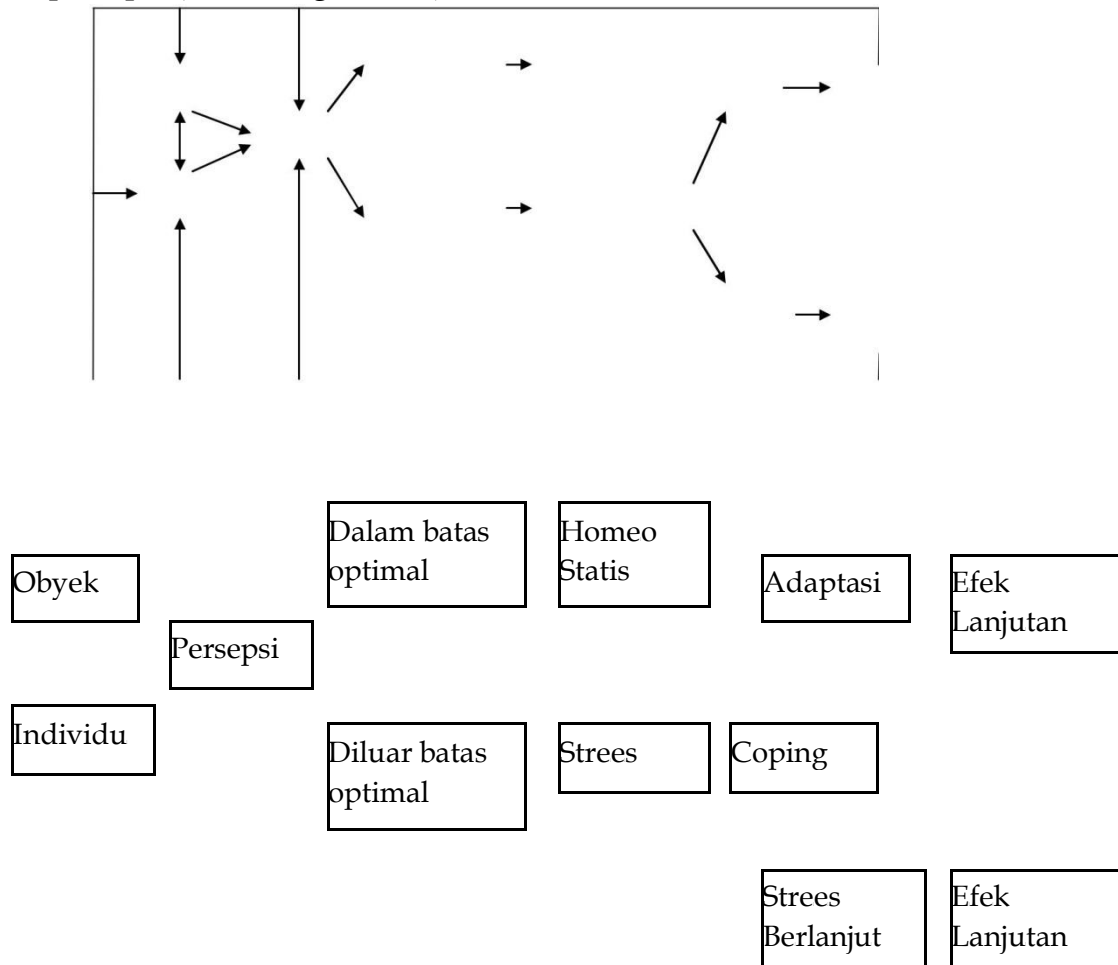


Diagram 2.1 SKEMA PERSEPSI

(Sumber:Paul A. Bell dalam Sarwono Wirawan ,1992)

Skema di atas terlihat bahwa tahap paling awal dari hubungan manusia dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara individu obyek-obyek di lingkungannya. Obyek tampil dengan kemanfaatannya masing-masing, sedangkan individu tampil dengan sifat-sifat individunya, pengalaman masa lalunya, bakat, minat, sikap dan berbagai ciri kepribadiannya masing-masing.

Hasil interaksi individu dengan obyek menghasilkan **persepsi**, persepsi individu tentang obyek itu. Jika persepsi itu dalam batas-batas optimal, maka individu dikatakan dalam keadaan **homeostatis**, yaitu keadaan serba seimbang, keadaan ini sering dipertahankan oleh individu karena menimbulkan perasaan-perasaan yang menyenangkan, tidak merasa tertekan (stress). Sebaliknya, jika obyek dipersepsikan sebagai diluar optimal, diluar kemampuan individu, misal terlalu besar, terlalu kuat, kurang keras, kurang dingin, terlalu aneh dan sebagainya, maka individu tersebut akan mengalami stres dalam dirinya, perasaannya tidak enak, tidak nyaman, tekanan energi dalam dirinya meningkat. Sehingga orang perlu melakukan **coping** untuk menyesuaikan dirinya atau menyesuaikan lingkungan pada kondisi dirinya, penyesuaian diri individu terhadap lingkungannya disebut sebagai **adaptasi**, sedangkan penyesuaian lingkungan terhadap individu disebut **adjustment**. Bila individu tidak dapat menyesuaikan dirinya maka stres akan tetap berlanjut Sarwono (1992).

a. Persepsi Lingkungan

Setiawan, Haryadi (1995), menyatakan persepsi lingkungan adalah interpersepsi tentang suatu setting oleh individu, berdasarkan latar belakang budaya, nalar dan pengalaman individu tersebut. Setiap individu mempunyai persepsi lingkungan yang berbeda, karena latar belakang budaya yang berbeda, namun dimungkinkan beberapa kelompok individu tertentu, mempunyai kecenderungan persepsi lingkungan yang sama atau mirip karena kemiripan latar belakang budaya, nalar dan pengalamannya

Penelitian yang Sudah Dilakukan

1. Adni Syaifullah Pesa Tahun 2022 Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau Pekanbaru dengan judul Penelitian Konsep Livable Street Dalam Penataan Koridor Jalan Tuanku Tambusai Kota Pekanbaru.

Isi Penelitian :

Penyalahgunaan pemanfaatan ruang Jalan Tuanku Tambusai seperti untuk berdagang oleh pedagang kaki lima menyebabkan sirkulasi jalan menjadi terhambat serta diperparah oleh minimnya pedestrian bagi pejalan kaki serta pada jam-jam tertentu terjadi kemacetan. Hal ini disebabkan oleh banyaknya parkir liar di sepanjang koridor jalan Tuanku Tambusai dan diperparah oleh Loading Dock atau bongkar muat barang dimana pada ruas jalan ini banyak terdapat pusat-pusat perdagangan jasadi segala bidang, maka berdasarkan latar belakang, lokasi dan pemanfaatan ruas jalan Tuanku Tambusai dapat dikatakan banyak terjadinya konflik antar pengguna jalan yang disebabkan oleh terhambatnya sirkulasi di jalan ini.

Metode Penelitian yang digunakan adalah Deskriptif Kualitatif dengan pendekatan penelitian Deduktif. Sedangkan untuk menganalisis fasilitas dan kriteria khusus pedestrian berdasarkan standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor:03/PRT/M/2014. Berdasarkan hasil

observasi lapangan dan analisis diidentifikasi bahwa jalur pedestrian yang ada pada koridor jalan Tuanku Tambusai masih belum baik, secara umum kondisi jalur pedestrian dalam kondisi yang tidak layak digunakan bagi pejalan kaki dan minimnya elemen pendukung pada jalur pedestrian (Street Furniture) dari hasil analisis menunjukkan bahwa jalur pedestrian yang memiliki lebar yang tidak merata dan dimanfaatkan oleh PKL serta parkir liar mengurangi kenyamanan dan keamanan pada jalur pedestrian, dari hasil analisis tersebut dirumuskan penataan jalur pedestrian dengan konsep Livable Street yang meliputi : (1) jalan yang aman dan nyaman (2) memiliki lingkungan yang sehat (3) sebagai ruang komunitas (4) jalur yang memiliki teritori yang ramah (5) jalur hijau yang menyenangkan (6) jalur yang memiliki identitas. Penataan yang dilakukan berupa penyediaan (Street Furniture) serta penambahan dan pemanfaatan beberapa jalur pedestrian dan jalur hijau yang belum ada pada Koridor Jalan Tuanku Tambusai

2. Zahrah, Wahyuni Tahun 2021 Universitas Sumatera Utara, dengan judul penelitian Analisa Ruang Jalan dengan Konsep Livable Street (Studi Kasus Jalan Jamin Ginting).

Isi Penelitian :

Ruang jalan adalah jalan umum yang mendukung warga untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain, dengan berjalan kaki atau menggunakan kendaraan, sehingga ruang jalan yang baik harus memfasilitasi kegiatan tersebut dengan baik. Dan ada satu konsep bagus yang bisa mewujudkannya, dan itu disebut jalan yang layak huni. Livable street adalah sebuah konsep yang berarti jalan yang ideal dengan keamanan, kesehatan, serta lingkungan yang hijau dan menyenangkan. Masyarakat yang tinggal di sana juga harus berkontribusi dan menjadi bagian dari lingkungannya. Konsep jalan yang layak huni sudah diterapkan di banyak negara maju dan menyesuaikan dengan kondisi negara masing-masing. Konsep livable street ini juga harus kita gunakan di Indonesia, khususnya Kota Medan. Dalam hal ini kita harus menggunakannya di Jalan Jamin Ginting untuk kasus ini. Ada banyak aktivitas yang terjadi di Jalan Jamin Ginting. Namun banyak juga penyalahgunaan lapangan di jalan ini, sehingga sangat menarik untuk diteliti dan dijadikan objek penelitian untuk mengetahui kualitas jalan di Jalan Jamin Ginting Kota Medan, serta mengetahui karakter jalan yang layak huni dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan mengumpulkan data primer, mengamati kualitas ruang jalan, dan menyebarkan kuesioner untuk mendapatkan pendapat dan persepsi masyarakat tentang Jalan Jamin Ginting. Setelah itu, seluruh data yang ditemukan di lapangan akan dianalisis menggunakan teori livable street berdasarkan enam karakter livable street. Analisis dilakukan dengan

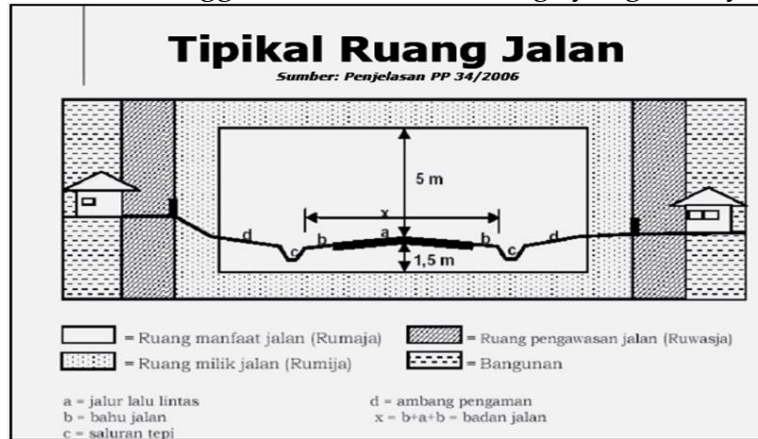
membagi lokasi penelitian menjadi tiga segmen. Dan setelah hasilnya keluar, akhirnya diketahui bahwa dari enam karakter livable street, hanya satu yang menonjol di Jalan Jamin Ginting; yaitu “ruang jalan yang memiliki identitas”, dan “jalan sebagai ruang komunitas” karena yang benar-benar menggambarkan dan memproyeksikan Jalan Jamin Ginting adalah aktivitas kebersamaan dan keramaian tempat, juga banyak spot yang menjadi penggerak aktivitas warga kota, seperti Simpang Kampus, Pasar Sore, Pasar Usu dan Sumber. Ada satu pertanyaan untuk tempat ini; mengapa hanya ada satu tokoh jalanan yang layak huni yang ditemukan di Jalan Jamin Ginting? itu karena banyak digunakan pribadi oleh pihak swasta. Pemerintah harus berperan dalam menciptakan dan mengendalikan kualitas ruang jalan, menghindari penggunaan pribadi sehingga menjadi ruang publik.

3. Ananta Tama Krisetya Tahun 2018 Institut Teknologi Sepuluh Nopember Dengan Judul Penelitian : Konsep Pengembangan Kawasan KoridorJalan Tunjungan Melalui PendekatanLivable Streets

Isi Penelitian :

Ruang publik merupakan aset utama bagi livability dan perekonomian kota. Jalan merupakan ruang publik yang palingmudah diakses. Jalan tak hanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi tetapi juga ruang sosial yang dapat merepresentasikan kehidupan dan identitas kota. Jalan Tunjungan merupakan salah satu jalan yang menjadi identitas Kota Surabaya. Banyaknya bangunan kosong diJalan Tunjungan menyebabkan berkurangnya aktivitas dan kegiatan yang ada di jalan tersebut. Berbagai upaya telah dilakukan Pemerintah Kota Surabaya untuk mengembalikan kehidupan di JalanTunjungan, namun masih belum optimal.Livable streets merupakan teori yang menyatakan bahwa ruang jalan berfungsi sebagai ruang sosial dimana masyarakat dapat saling berinteraksi dan mampu mengakomodasi setiap moda transportasi.Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui rumusan konsep pengembangan Jalan Tunjungan berdasarkan konsep livable streets.Penelitian ini dilakukan dengan mengidentifikasi karakteristik fisikdan sosial Jalan Tunjungan, serta mengetahui faktor-faktor yangmemengaruhi penggunaan Jalan Tunjungan sebagai ruang publik.Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa aktivitas dan kegiatan di Jalan Tunjungan dipengaruhi oleh fungsi bangunan pada pagi dan siang hari di hari kerja dan dipengaruhi oleh aktivitas penduduk pada malam hari di hari kerja dan hari libur. Selain itu, kondisi lalu lintas juga memengaruhi intensitas aktivitas sosial yang terjadi.

Defenisi Jalan menurut pendapat Allan B. Jacob (1993) menyatakan bahwa jalan lebih dari suatu perlengkapan sebuah kota, jalan lebih dari sekedar garis air, garis selokan, garis tiang listrik/kabel listrik, lebih dari ruang linear yang memindahkan orang dan barang dari sini ke sana. Jalan harus layak dari segi bentuk dan struktur, sehingga membentuk ruang yang menyenangkan,



nyaman dan aman bagi semua pengguna.

Sumber : PP 34 Tahun 2006 Gambar 2.1 Tipikal Ruang Jalan

Pedestrian (*Pedestrian Ways*)

Elemen pejalan kaki harus dibantu dengan interaksinya pada elemen-elemen dasar desain kota yang berkaitan dengan dengan lingkungan kota dan pola-pola aktivitas serta sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik kota di masa mendatang. Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut (Sirvani, H. 1985) :

1. Pendukung aktivitas di sepanjang jalan.
2. *Street furniture*.

Jalur pedestrian harus mempunyai syarat (Llewelyn-Davies, 2000):

1. Aman, leluasa dari kendaraan bermotor.
2. Menyenangkan, dengan rute yang mudah dan jelas yang disesuaikan dengan hambatan kepa
3. Mudah, menuju segala arah tanpa hambatan yang disebabkan gangguan naik-turun, ruang yang sempit dan penyerobotan fungsi lain.
4. Punya nilai estetika dan daya tarik, dengan penyediaan sarana dan prasarana jalan seperti: taman, bangku, tempat sampah dan lainnya.

Jika suatu jalan dirancang untuk kecepatan rendah, pejalan kaki, pengendara sepeda dan kendaraan dapat digabungkan dengan aman seharusnya memberikan tingkat kenyamanan yang diinginkan (Llewelyn-Davies, 2000).

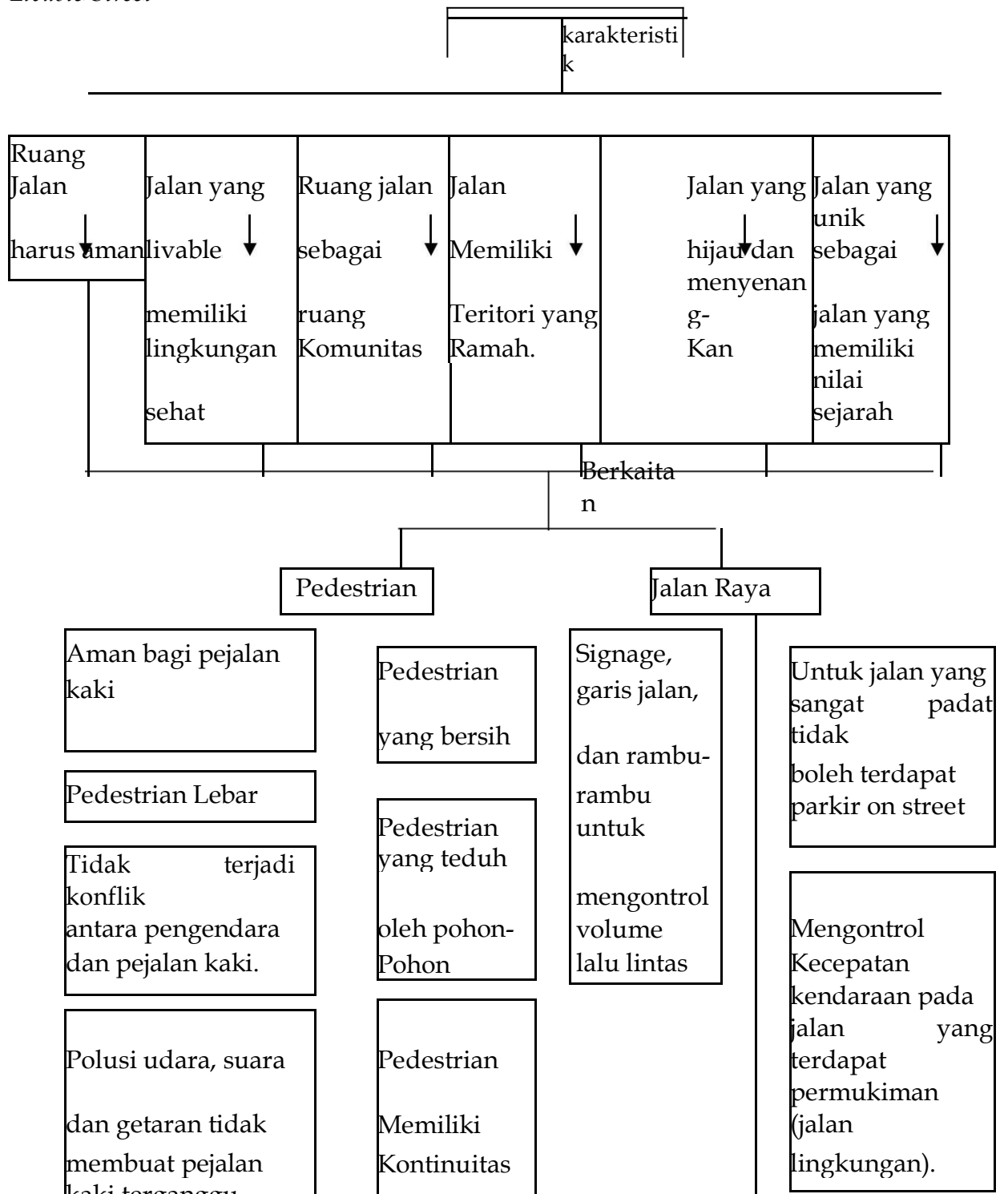
Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

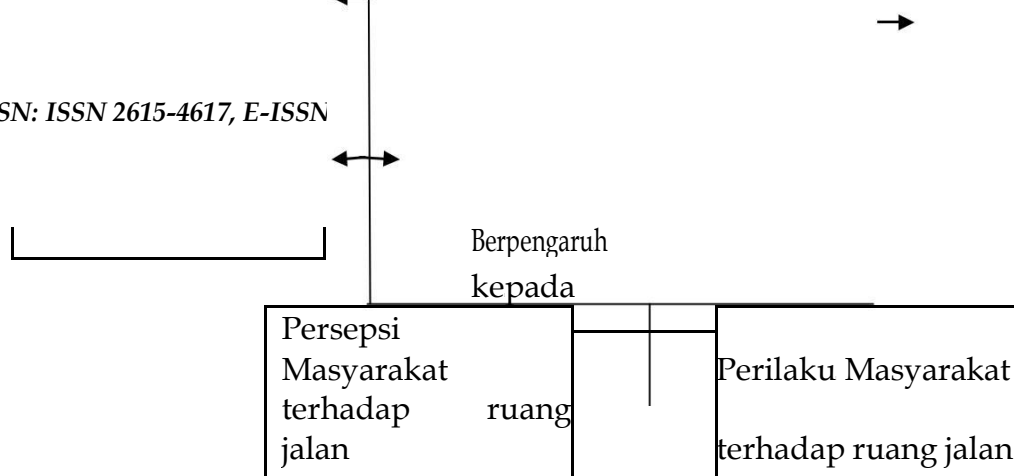
Aktivitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh

terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Aktivitas pendukung tidak hanya menyediakan jalan pedestrian atau plaza tetapi juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas (Sirvani, H. 1985)

Diagram Livable Street

Livable Street





Sumber: Appleyard, Donald. 1981

Sejak Donald Appleyard (1981) memasukkan gagasan tentang livable street pada tahun 1981, gagasan tentang jalan-jalan yang ditinggali semakin banyak mendapat perhatian, dan telah terjadi banyak pekerjaan yang mencoba untuk menggambarkan karakteristik dari jalan. Appleyard sendiri menulis bahwa jalan yang ideal harus aman, memberikan kesehatan, *green*, dan memiliki suasana yang menyenangkan, juga harus menjadi wilayah lingkungan yang melibatkan masyarakat, menjadi tempat untuk anak-anak bermain dan belajar, dan juga memiliki kualitas yang unik yang menjadi identitas tempat (Appleyard, 1981, p.243-244).

KESIMPULAN

Berdasarkan pengujian dan pembahasan mengenai analisa kenyamanan pedestrian pada jalan belakang olo kota padang, dapat diambil beberapa kesimpulan bahwa berpengaruh positif dan signifikan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyadari dalam skripsi ini tidak akan terwujud bila tidak ada dorongan dan bantuan moril serta materil dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Terima kasih kepada Rektor Bapak Prof. Sufyarma Marsyidin, M.Pd
2. Terima kasih kepada Dekan Bapak Drs. Risal Abu, ST, M.Eng
3. Terima kasih kepada Kaprodi Bapak Dr. Nazili, ST, MT
4. Terimah kasih kasih Pembimbing 1 Bapak Adrian Fadhli S.Pd, MT
5. Terima kasih kepada Pembimbing 2 Bapak Roby Hotter ST,MT
6. Terima kasih kepada Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Teknik dan Perencanaan Universitas Ekasakti Padang.
7. Kedua orang tuaku tercinta, bapak sapril dan ibunda aris warni atas pengerbanan baik moral atau materi, motivasi dan doanya, semoga allah swt membalas setiap keringat kalian korbakan,
8. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
9. Terakhir, untuk diri saya sendiri terimah kasih kepada diri sendiri arif ratus salam yang sudah kuat melewati segala lika-liku yang terjadi saya banga menjadi diri saya, .

DAFTAR PUSTAKA

- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*. University of California Press, Berkeley.
- Appleyard S.Bruce, Maret2005."Livable StreetsForSchoolchildren".[Www.Co.Ramsey.Mn.Us/Ph/Docs/Livable_Streets_Children.Pdf](http://www.Co.Ramsey.Mn.Us/Ph/Docs/Livable_Streets_Children.Pdf). 8 Maret 2015.Appleyard, Bruce.
- Ardhiansyah Nino. Oktober 2012, — Peningkatan Kualitas Ruang Jalan Pada Fungsi Komersial Di Kawasan Candi Borobudur.http://ft.uajy.ac.id/wpcontent/10/5_NicolausNino_Peningkatan-Kualitas.pdf.html. 5 maret 2015.
- Bohl, Charles C. (2002). *PlaceMaking Developing Town Centers, Main Street, and Urban Villages*. Washington, DC: ULI-the Urban Land Institue.
- GLC Study. 1980. *An introduction to housing layout*. London: The architectural press.
- Hartanti, B. Nurhikmah. Feburi 2012. "Street as Livable Space in the Urban Settlement". repository.ugm.ac.id/92176/1/9_Living%20disaster.pdf. 8 maret 2015.
- Krier, R. 1984. *Urban Space*. London: Academy Edition.
- Llewelyn-Davies, 2000. *Urban Design Compendium Jilid 1*, London.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspect Of Urban Form*, Oxford : Pergamon Press.
- September 2011, "Principles For Measuring And AchievingLivability In Planning And Design Decisions".<http://utcm.tamu.edu/LivabilityConference/presentations/pdfs/Appleyard.pdf>.html. 8 maret 2015.