

## **BAB III**

### ***URBAN SPACE, MALL, CITY WALK DAN PKL***

Ruang Hijau Kota (Ruhiko) atau Ruang Terbuka Hijau (RTH) adalah suatu bentuk ruang terbuka di kota (*urban space*) dengan unsur vegetasi yang dominan. Perancangan ruang hijau kota harus memperhatikan karakter *public space*, *urban space* dan *open space* serta elemen rancang kota lainnya.

#### **3.1. Keterkaitan *Public Space*, *Urban Space* dan *Open Space***

Secara umum *public space* dapat didefinisikan dengan cara membedakan arti katanya secara harfiah terlebih dahulu. *Public* merupakan sekumpulan orang-orang tak terbatas siapa saja, dan *space* atau ruang merupakan suatu bentukan tiga dimensi yang terjadi akibat adanya unsur-unsur yang membatasinya (Ching, 1992). Unsur-unsur tersebut berupa bidang-bidang linier yang saling bertemu yaitu, bidang-bidang dasar/alas, bidang-bidang vertical dan bidang-bidang penutup (atap). Unsur-unsur di atas dapat dibentuk secara alami atau buatan. Bidang-bidang tersebutlah yang kemudian membentuk volume dari ruang tiga dimensi.

Dalam arsitektur, ruang-ruang yang terjadi dibatasi dengan adanya bidang lantai, dinding-dinding dan langit-langit atau atap yang kemudian membentuk ruang interior jika kita berada di dalamnya. Sedangkan pada ruang eksterior minimal terbentuk oleh dua bidang yang saling bertemu, biasanya bidang dasar dan vertical

untuk menciptakan kesan akan adanya suatu 'ruang' sehingga orang yang ada di sekitarnya dapat merasakan adanya ruang tersebut (Snyder, 1986)

Berdasar pengertian di atas dapat didefinisikan bahwa *public space* merupakan suatu ruang yang terbentuk atau didesain sedemikian rupa sehingga ruang tersebut dapat menampung sejumlah besar orang (publik) dalam melakukan aktifitas-aktifitas yang bersifat publik sesuai dengan fungsi *public space* tersebut. Menurut Sudibyo (1981) publik yang menggunakan ruang tersebut mempunyai kebebasan dalam aksesibilitas (tanpa harus dipungut bayaran / gratis / *free*).

Sedangkan menurut Daisy (1974), berdasarkan pemilikannya *Public space* dapat diklasifikasikan berdasarkan dua jenis :

- a. *Public Space* yang merupakan milik pribadi atau institusi yang dipergunakan oleh publik dalam kalangan terbatas. Misalnya halaman bangunan perkantoran, halaman sekolah atau *mall shopping centre*.
- b. *Public Space* yang merupakan milik publik dan digunakan oleh orang banyak tanpa kecuali. Misalnya jalan kendaraan, jalan pedestrian, *arcade*, lapangan bermain, taman kota dan lain lain.

Pada bagian lain dikemukakan bahwa berdasarkan tempatnya, *Public Space* dapat dibedakan menjadi :

a. *Public Space* di dalam bangunan (*indoor public space*)

b. *Public Space* di luar bangunan (*outdoor public space*)

*Public space* di luar bangunan yang merupakan milik perorangan atau institusi biasanya berkaitan erat dengan fungsi bangunan di sekitarnya dan bertujuan untuk memberikan keleluasaan aksesibilitas bagi para pengguna terhadap fungsi-fungsi tersebut. Sedangkan *public space* di luar bangunan yang merupakan milik publik, mempunyai kaitan yang lebih fleksibel dengan lingkungan sekitarnya dan tidak mengarahkan pada suatu fungsi tertentu saja.

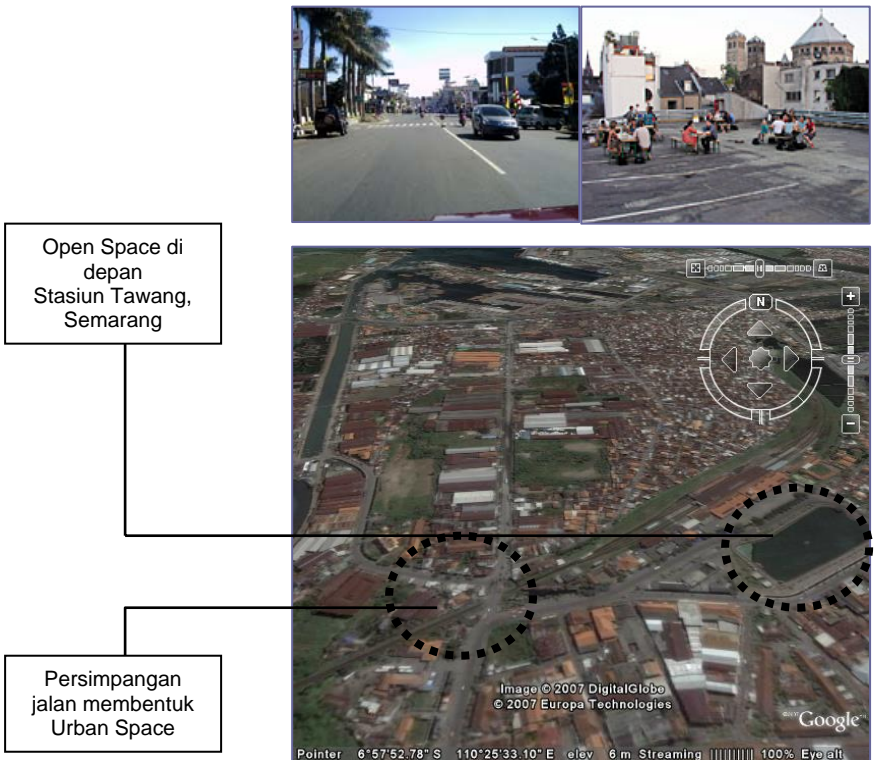
*Public Space* di luar bangunan, secara fisik visual biasanya berupa ruang terbuka kota sehingga biasa disebut dengan istilah *urban space*.

Ruang terbuka di luar bangunan terbentuk akibat adanya batasan-batasan fisik yang dapat berupa unsur-unsur alam dan unsur-unsur buatan / material kota (*urban mass*), agar tercipta suatu ruang yang dapat mewadahi aktifitas-aktifitas publik di luar bangunan dan juga mewadahi aliran pergerakan publik dalam mencapai suatu tempat atau tujuan.

Menurut Spreiregen (1965), jika ruang tersebut pembatasnya didominasi oleh unsur alam (natural), maka ruang yang terbentuk disebut *open space*. Sedangkan jika material pembatasnya didominasi oleh unsur buatan (*urban mass*), maka ruang yang terbentuk disebut *urban space*. *Urban space* yang juga memiliki

karakter *open space*, biasanya juga disebut dengan istilah *urban open space*.

Namun demikian menurut Krier (1979), jika kita bisa mengabaikan kriteria estetis, maka pengertian tentang ruang kota cenderung mencakup semua ruang yang terletak di antara gedung-gedung dan bangunan lain. Ruang ini dibatasi secara geometris oleh perbedaan ketinggian. Kejelasan karakteristik dan estetislah yang memungkinkan kita menyerap ruang-ruang luar ini sebagai *urban space* / ruang kota.



Gambar 3.1 Urban Open Space  
Sumber: dari berbagai sumber

### 3.1. Jenis Urban Space

Pada skala *urban*, *public space* dapat berupa jalur sirkulasi yang mewadahi pergerakan orang atau berupa taman-taman kota yang sifatnya sangat publik. Pada dasarnya orang-orang melakukan aktifitas pada *public space* ini adalah untuk berinteraksi satu sama lain walaupun pertemuan diantara mereka sifatnya insidental.

Menurut bentuk dan aktifitas yang terjadi pada *urban space*, Linch (1987) mengkategorikannya menjadi 2, yaitu lapangan (square) dan jalur / jalan (the street).

Ruang kota, baik berupa lapangan maupun koridor / jaringan, merupakan salah satu elemen rancang kota yang sangat penting dalam pengendalian kualitas lingkungan ekologis dan sosial (Shirvani, 1985). Namun pada kenyataannya, dewasa ini semakin terdesak oleh kepentingan ekonomi. Fungsi ekonomi lahan makin mengukuhkan dominasinya, jauh meninggalkan fungsi-fungsi sosial dan kepentingan umum (Jayadinata, 1992). Padahal dalam jangka panjang keberadaan *public space* sangat mempengaruhi kehidupan ekonomi perkotaan. Makin luas *urban open space* di kota, makin banyak orang yang berkumpul pada simpul / *node* tersebut dan makin tinggi gedung-gedung di sekelilingnya (nilai ekonomi lahan makin tinggi sehingga intensitas penggunaan lahan makin tinggi pula).

#### 3.1.1. Lapangan (*Square*)

Kategori ruang kota ini merupakan kategori tertua dan seringkali memiliki makna simbolis, religius, budaya maupun makna

politis yang kuat. Ruang kota ini memiliki karakter statis, berperan sebagai daerah pemberhentian dari satu ruang ke ruang lain. Fungsi yang sesuai untuk ruang kota jenis ini adalah kegiatan komersial (pasar) dan aktivitas budaya (*civic activity*).

Urban space skala kota berbentuk square seringkali merupakan pusat orientasi kawasan. Square ini memiliki pola / layout space yang bervariasi, sesuai jenis kegiatan yang ditampungnya serta fungsi makro dari public space itu sendiri. Apakah merupakan space untuk sarana rekreasi keluarga, lapangan OR, tempat penyelenggaraan upacara (seremonial) hingga simbol kewibawaan kawasan atau pemerintahan.



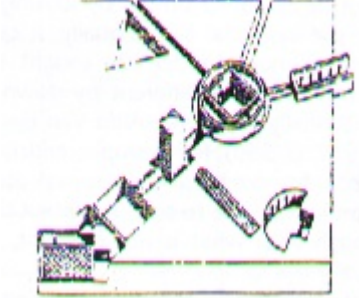
Gambar 3.2.  
Bundaran Besar Palangka Raya  
sebagai  
*Square Urban Space*  
Sumber: dokumen pribadi

### **3.1.2. Jalanan (*the street*) dan *Mall***

Kategori ini memiliki karakteristik fungsional yang lebih kuat di banding kategori pertama. Aktifitas di ruang ini sangat dinamis, sehingga kualitas visual hanya dilihat sepintas. Kategori ini lebih tepat dipandang sebagai suatu jaringan ruang yang menghubungkan satu ruang dengan ruang lainnya. Bentuk kongkrit dari ruang ini sebagian besar berupa jalan raya untuk kendaraan bermotor dan trotoar untuk pedestrian / pejalan kaki di sisi jalan raya.



(a)



(b)



(c)

Gambar 3.3  
Linear Urban Space berupa (a) sungai,  
(b) jalan menuju *square urban space*, dan (c) Perimpangan jalan  
layang, tanpa perancangan *urban space*, akan cenderung menjadi  
*lost of space*.

Sumber: dari berbagai sumber

### 3.2. Fungsi *Urban Space*

Fungsi *urban space* bisa beraneka ragam tergantung jenis aktifitas yang dapat ditampung di dalamnya. Suatu taman dirancang sebagai suatu tempat rekreasi. Kegiatan yang selanjutnya terjadi di sana bisa lebih meluas. Pengunjung taman tidak sekedar

melakukan aktifitas rekreasi saja melainkan juga dapat melakukan interaksi dengan orang lain. Orang datang ke taman juga ada yang hanya untuk menyendiri.

Menurut Sukada (2004), *urban space* merupakan wadah bagi masyarakat kota untuk mengekspresikan diri. Bentuk ekspresinya bisa bermacam-macam sesuai dengan kebutuhan aktifitasnya. Fungsi *urban space* dapat berubah seiring dengan perubahan waktu. Fungsi-fungsi tersebut antara lain :

- a. Sebagai sarana prasarana untuk menampung pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.
- b. Merupakan akses ke suatu bangunan. Bisa berupa prasarana transportasi kendaraan bermotor maupun pejalan kaki.
- c. Sebagai jalan pintas dari suatu bangunan ke bangunan yang lain. Jalan pintas itu dapat berupa taman, lorong, yang menembus bangunan atau jembatan penghubung antara suatu fungsi ke fungsi yang lain.
- d. Sebagai sarana untuk menampung kegiatan yang bersifat rekreatif atau santai, baik kegiatan yang aktif maupun pasif.
- e. Sebagai sarana pendidikan.
- f. Tempat terjadinya kontak sosial yang bersifat informal. Kontak sosial itu dapat terjadi karena adanya kecenderungan orang untuk melihat dan dilihat.
- g. Tempat mengekspresikan diri (termasuk unjuk kebolehan) untuk memperoleh kepuasan aktualisasi maupun penghargaan dari orang lain, seperti yang biasa dilakukan oleh para kawula muda. Mereka biasa menunjukkan gaya berpakaian, gaya

- berdandan, model rambut, kemampuan berolah tubuh, kemahiran ber “skater ria” dan sebagainya.
- h. Adanya hubungan saling ketergantungan antara orang yang menjual satu komoditi dengan orang yang membutuhkan komoditi tersebut.
  - i. Adanya kebutuhan orang akan informasi, baik secara langsung maupun tidak langsung.
  - j. Sebagai tempat berorientasi, artinya adalah tempat orang merencanakan apa yang dilakukan dan harus kemana harus pergi untuk mencapai tujuannya.
  - k. Sebagai sarana untuk mengumpulkan dan mewartahi orang dalam jumlah yang besar beserta aktivitasnya. *Public space* sangat efektif untuk menampung aktifitas politik seperti kampanye, demonstrasi, dan sebagainya.



(a)



(b)

Gambar 3.4  
Beberapa fungsi urban space: (a) PKL di Kompleks Gelora Manahan Solo sebelum relokasi, dan (b) Aktifitas OR di Tubman Garret Riverfront Park – Wilmington Delaware – USA  
Sumber: dari berbagai sumber

### 3.3. Sirkulasi dan Perparkiran pada Urban space

Elemen sirkulasi dalam *urban design* merupakan alat yang sangat menentukan struktur lingkungan *urban*, karena dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas dalam kota, termasuk dalam lingkup mikro *urban space*.

Sirkulasi yang baik (dalam konteks transportasi / lalu-lintas kota) memiliki beberapa indikator, antara lain kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Keberlanjutan aktifitas urban space juga ditentukan oleh kualitas lalu lintas yang ada.

Sebagaimana telah dikemukakan di bagian depan, salah satu fungsi urban space adalah node, simpul kegiatan. Fungsi ini memiliki keterkaitan yang erat dengan pola sirkulasi transportasi kota. Oleh karenanya urban space yang memiliki fungsi ini harus memperhatikan aspek aksesibilitas sarana transportasi serta pemberhentiannya (perparkiran), sekaligus memenuhi tuntutan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki pengguna jalan maupun *urban space* tersebut.

Perparkiran merupakan unsur pendukung sistem sirkulasi kota, yang menentukan hidup tidaknya suatu kawasan, termasuk *urban space*. Perencanaan tempat parkir harus memperhatikan hal-hal berikut:

- a. Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktifitas di sekitarnya, mendukung kegiatan *street level* dan menambah kualitas visual lingkungan.
- b. Pendekatan program penggunaan berganda dengan cara *time sharing*. Satu lokasi parkir dapat digunakan

secara bergantian untuk beberapa lembaga. Misalnya, pagi untuk parkir karyawan perkantoran, pada malam hari atau pada waktu hari libur area parkir tersebut dapat digunakan oleh pengguna urban space.

- c. Lokasi kantong parkir seyogyanya ditempatkan pada jarak jangkauan yang layak bagi para pejalan kaki. Sistem perletakan parkir diharapkan dapat secara maksimal mempersingkat jarak jalan kaki menuju jalur pedestrian.

### **3.4. Signage dan Street Furniture**

Street Furniture atau perabot jalan / taman merupakan perabot yang penting bagi kelangsungan aktifitas di jalan atau taman. Perabot tersebut berupa lampu penerangan jalan kendaraan bermotor dan pejalan kaki, rambu lalu lintas, halte, papan iklan / baliho/ billboard, telepon umum, bangku-bangku (*siting group*), papan reklame, tempat sampah, bollars, dan sebagainya.

Bersama-sama dengan signage / papan reklame / baliho / billboard, desain dan penataan street furniture akan membentuk kesan place dan mendukung identitas kawasan.

Guna menciptakan kriteria fungsional bagi *signage* atau papan-papan reklame adalah dengan mengatur ukuran, bentuk dan warnanya sehingga dapat dilihat oleh sasaran penerima informasi. Sasaran ini bisa pejalan kaki atau pengendara kendaraan bermotor. Oleh karenanya desainnya harus memperhatikan slaka pergerakannya, cepat atau lambat.



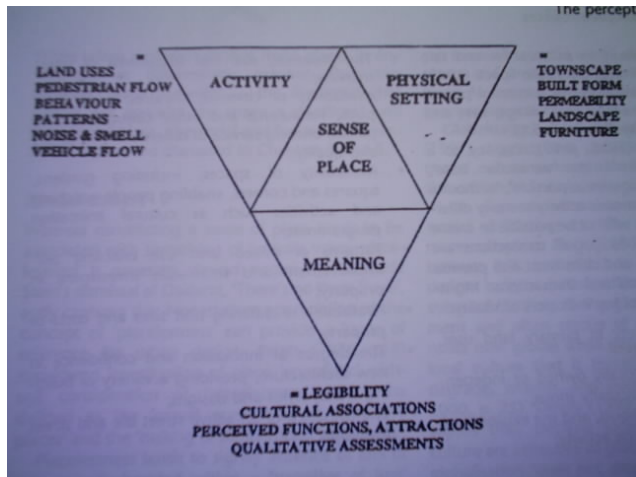
### 3.5. Perancangan Urban Space

Selain berbagai pertimbangan yang telah dikemukakan di depan, terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan lebih lanjut dalam perancangan *urban space*. Menurut Nurhasan (1999), hal yang harus diperhatikan dalam perencanaan *public space*, diantaranya adalah masalah keamanan, kenyamanan serta keindahan visual bagi para pengguna serta pemeliharannya.

Danisworo (1994) menyatakan perancangan *urban space* menyangkut dua aspek yaitu aspek fungsional dan aspek ekologis. Aspek ekologis penting diperhatikan untuk menjaga agar keseimbangan ekosistem lingkungan binaan tidak terganggu.

Bentuk dan sifat ruang terbuka yang bersifat fungsional ditentukan oleh sifat dari aktivitas manusia yang berlangsung di dalamnya, oleh karenanya harus dibentuk berdasarkan konsep sosilogis yang disusun secara matang. Perencanaan ruang terbuka yang berhasil adalah ruang terbuka yang mendukung kegiatan yang bervariasi, seperti area pejalan kaki, rute sepeda, area historis, tepi pantai dan keterkaitan struktur ruang terbuka yang mengkoordinasikan area kultural, komersial dan pemerintahan.

Berbagai pendekatan di atas diharapkan akan mendukung citra kota (*image of the city*) lebih kuat. Menurut John Punter (1991) dan John Montgomery (1998) dalam Carmona (2003), kesan tempat (*sense of place*) akan diperoleh dari jalinan penataan seting fisik (*form*), aktifitas yang terjadi serta citra yang ditimbulkan. Lihat gambar 3.7.



Gambar 3.7  
Pembentuk Kesan "Place"  
Sumber: Carmona, 2003.

Untuk pengkayaan materi tentang keterkaitan antara *activity*, *physical setting* dan *meaning* dalam memperkuat *Sense of Place*, silakan baca buku *Public Places Urban Spaces – The Dimension of Urban Design* oleh Mathew Carmona, halaman 132 – 141.

### 3.6. City Walk, Pedestrian dan Mall

#### 3.7.1. Gambaran Suasana

Sebagaimana ditulis Fitrianto (2006), digambarkan beberapa suasana yang terkait dengan *City Walk* sebagaimana uraian di bawah ini. *City Walk* biasanya berupa koridor ruang terbuka untuk pejalan kaki yang menghubungkan beberapa fungsi komersial dan ritel yang ada. Koridor ini biasanya terbuka dan relatif cukup lebar, berkisar 2 - 6 meter, tergantung konsep jenis kegiatan yang akan diciptakan.

Aktivitas di *City Walk* biasanya lebih ke arah gaya hidup yang sedang berkembang saat itu. Tempat nongkrong di kafe dan restoran sampai toko yang menjual pernak-pernik yang berkaitan dengan gaya hidup seperti barang teknologi, tempat bermain anak, olahraga, bioskop, hingga barang kerajinan.

Persimpangan koridor *City Walk* sering digunakan sebagai ruang terbuka untuk panggung pertunjukan. Ruang ini juga berfungsi sebagai penghubung atau penyatu massa bangunan yang biasanya terpecah. Fungsi kegiatan ini sangat membantu dalam mengundang pengunjung pada waktu tertentu, di akhir minggu minggu.

Di ruang terbuka ini juga disediakan tempat untuk duduk-duduk dan kawasan berair, seperti kolam ikan atau air mancur. Permainan *ornamental graphic* yang cukup baik juga membantu mengangkat suasana ruang *City Walk*.

*City Walk* sebenarnya bukanlah barang baru. Beberapa tempat di mancanegara sudah sering menghadirkan konsep *City Walk* pada sudut ruang kotanya. Lahan kota yang kurang hidup dapat disulap menjadi kawasan ritel dengan suasana khas. Di Singapura misalnya, banyak tempat yang seperti ini, seperti *Clark Quay*, *Far East Square*, *Orchard Road* dan *Bugis Junction*.

Konsep *City Walk* di Singapura sering digunakan untuk menghidupkan kawasan kota tua. Beberapa blok bangunan tua diperbaiki dan dimanfaatkan sebagai area ritel yang disatukan dengan kawasan pedestrian bebas kendaraan yang terpadu.

Ruang terbuka ini menjadi tempat alternatif yang nyaman untuk sekadar duduk-duduk, makan, atau bersantai. Tempat-tempat ini selalu ramai pada sore hari sesudah jam kerja. Pada hari libur bahkan sudah ramai sejak siang hari. Dengan konsep *City Walk*, pemerintah setempat dapat mengubah kota tua yang mati menjadi kawasan yang aktif dan muda kembali.

Revitalisasi bagian kawasan kota tua adalah salah satu strategi pengembangan kota yang memiliki perjalanan historis tersendiri. Konsep *City Walk* membantu menghadirkan ruang terbuka dan fungsi baru yang beradaptasi dengan baik serta tetap memperhatikan situasi seputarnya.

Perkembangan kota yang bergulir cepat memang terkadang melupakan kebutuhan warga akan ruang terbuka yang aman dan nyaman sehingga alternatif ruang komersial menjadi ruang terbuka publik tidak dapat dihindari.

Nantinya konsep *City Walk* juga diharapkan dapat menjadi alternatif dalam upaya menghidupkan serta mengangkat kawasan kota yang sudah pudar atau konservasi kota tua di kota-kota Indonesia yang lain.

### **3.7.2. Definisi *City Walk* , Pedestrian dan Mall**

Dalam bahasa baku urban design, *city walk* dikenal dengan istilah mall atau pedestrian. Pedestrian berasal dari kata latin *Pedos*, yang artinya kaki. Pejalan kaki sebagai istilah aktif, adalah orang yang bergerak atau berpindah dari suatu tempat titik tolak ke tempat tujuan tanpa menggunakan alat yang bersifat mekanis (kecuali kursi roda). Jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki, adalah tempat atau

jalur khusus bagi para pejalan kaki. Pedestrian dapat berupa trotoar, alun-alun dan sebagainya. Baik Shivani (1985) maupun Linch (1987) mengemukakan bahwa pedestrian bagian dari *public space* dan merupakan aspek penting sebuah *urban space*, baik berupa *square* (lapangan-*open space*) maupun *street* (jalan-koridor).

Jika jalan dirancang sebagai *public space* dengan memberikan porsi yang dominan bagi aktifitas pedestrian, maka perlu pembatasan fungsi transportasi kendaraan bermotor. Pengembangan ruas jalan ini dapat menggunakan pendekatan *city walk* atau *mall*.

*Mall* berarti sebuah plaza umum, jalan-jalan umum atau sekumpulan sistem jalan dengan belokan-belokan dan dirancang khusus untuk pejalan kaki. Pengertian lain adalah sebagai suatu area pergerakan (*linier*) pada suatu area pusat bisnis kota (CBD) yang lebih diorientasikan bagi pejalan kaki, berbentuk pedestrian dengan kombinasi plaza dan ruang-ruang interaksional. Mall juga merupakan salah satu tempat orang berjalan dengan santai yang disebelah kanan kirinya terdapat deretan toko-toko serta mudah dicapai dari tempat parkir kendaraan pengunjung.

Berdasarkan bentuknya, *mall* terdiri dari tiga jenis dengan keuntungan dan kerugiannya masing-masing, yaitu:

- A. *Open mall* (mall terbuka), adalah mall tanpa pelingkup, keuntungannya adalah kesan luas dan perencanaan teknis yang mudah sehingga biaya lebih murah. Kerugiannya adalah kendala pada *climatic control* berpengaruh terhadap kenyamanan dan kesan kewadahan kurang.

- B. *Enclosed mall* (mall tertutup), adalah mall dengan penutup atap. Keuntungannya berupa kenyamanan, sedang kerugiannya adalah biaya yang mahal dan kesan ruang kurang luas.
- C. *Integrated mall*, adalah penggabungan antara *mall* terbuka dan *mall* tertutup. Biasanya berupa *mall* tertutup dengan akhiran *mall* terbuka.

Berdasarkan dari cara pola penataannya, menurut Rubenstein (1987) *mall* dapat dibedakan menjadi:

- A. *Full Mall*, diperoleh dengan menutup suatu jalan yang sebenarnya difungsikan untuk kendaraan, dan diubah menjadi jalan untuk pejalan kaki atau plaza dengan jenis perkerasan yang berbeda, dan dilengkapi dengan pepohonan, penerangan dan elemen ruang luar lainnya.



Gambar 3.8  
Contoh *Full Mall*  
Sumber : [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

- B. *Transit Mall*, dibuat dengan memindahkan kendaraan pribadi dan kendaraan angkutan dari jalan yang sudah ada, dan hanya mengizinkan sarana transportasi umum seperti bus, taxi dan kendaraan umum lainnya pada jalan tersebut. Parkir ditepi jalan (*on-street parking*) dilarang, jalur pejalan kaki diperbesar dan dilengkapi juga elemen

ruang luar seperti paving, bangku dan tempat duduk, pohon-pohon, pencahayaan buatan, patung, air mancur.

C. *Semi Mall*. Pada *mall* jenis ini, jumlah lalu lintas dan kendaraan parkir dikurangi, jalur untuk pejalan kaki diperluas serta dilengkapi dengan taman dan pepohonan, penerangan dan elemen luar lainnya.

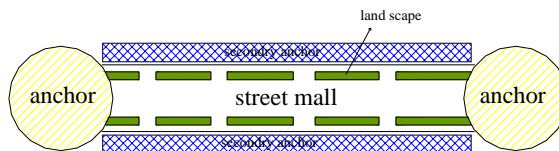
Berdasar berbagai tulisan di atas, tidak jumpai definisi *mall* sebagai pusat perbelanjaan. Jika sekarang banyak pusat perbelanjaan yang diberi nama *mall* (Solo Grand Mall, Ciputra Mall, Supermall Karawachi dan sebagainya), adalah suatu upaya dari pihak pengelola pusat perbelanjaan untuk memberikan gambaran suasana *mall* (yang sesungguhnya) pada pusat perbelanjaan tersebut. Suasana tersebut dibentuk dengan mendesain hall utama sebagai pusat interaksi. Hall ini biasanya berbentuk atrium dan cenderung memanjang. Pada kanan kiri hall berjajar pertokoan / retail-retail. Pada hall inilah orang berlalu-lalang (seperti outdoor pedestrian) sambil menikmati barang-barang yang dijajakan. Suasana ini mirip dengan pedestrian di jalan raya dengan deretan pertokoan di kanan-kirinya.

Sebelum menggunakan *mall* sebagai *brand image*, dahulu digunakan nama plasa / plaza untuk memberi nama pusat perbelanjaan (Simpang Lima Plaza, Senayan Plaza, Ratu Plaza dan sebagainya). Saat ini, beberapa nama pusat perbelanjaan tidak lagi menggunakan nama *mall*, telah bergeser dengan nama “square”, misal Jebres Square, Cendana Soba Square, Solo Square dan sebagainya.

Penggunaan nama plaza atau plasa, mall dan square pada beberapa pusat perbelanjaan menunjukkan bahwa pedestrian merupakan tempat yang menarik dan mampu mengembangkan beragam aktifitas, baik sosial maupun ekonomi.

### 3.7.3. Magnet atau Anchor

Sebagaimana sistem sirkulasi lainnya, aktivitas pedestrian akan terjadi jika ada kegiatan yang dihubungkan oleh area tersebut. Kegiatan utama yang mendorong orang berjalan kaki dari satu tempat ke tempat lain sebagai pusat kegiatan biasa disebut dengan istilah magnet atau *anchor*. Magnet bisa berupa pusat perbelanjaan, perkantoran, pelayanan umum seperti perpustakaan, museum, gedung bioskop dan sebagainya. Namun demikian faktor penarik ini juga bisa berupa elemen-elemen arsitektur kota seperti relief bangunan, perkerasan, penataan lampu, pedestrian, penataan lampu, penataan tanaman, penataan tempat duduk dan sebagainya. Selain aspek fisik, aktifitas yang ada di sepanjang pedestrian juga mampu menjadi pendorong aktifitas *City Walk* seperti pedagang kaki lima, pertokoan dan aktifitas budaya/tradisional (Shirvani, 1985; Danisworo, 1994).



Gambar 3.9  
Keberadaan Anchor mendorong orang untuk melakukan pergerakan pada area pedestrian, *city walk* atau *street mall*  
Sumber: Absori, 2006

### 3.7.4. Manfaat

Jalur atau area pejalan kaki (*pedestrian - pathway - city walk*) merupakan elemen penting dalam *urban design* karena berperan sebagai sistem penghubung dan sistem pendukung vitalitas ruang-ruang kota. Fungsi jalur pedestrian pada daerah perkotaan adalah:

- a. Sebagai fasilitas penggerak bagi para pejalan kaki,
- b. Sebagai media interaksi sosial,
- c. Sebagai unsur pendukung, keindahan dan kenyamanan kota.

Beberapa pengalaman positif dari penerapan konsep pedestrianisasi dalam perencanaan dan perancangan ruang kota, antara lain:

- a. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktifitas yang sehat, sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas,
- b. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi, sehingga dapat mendukung perkembangan kawasan bisnis yang menarik,
- c. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran dan kampanye,
- d. Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, berekreasi dan lain-lain,
- e. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota,
- f. Berdampak positif terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara.

### 3.7.5. Perencanaan Pedestrian

Secara teknis perencanaan pedestrian pada lokasi-lokasi yang berhubungan langsung dengan sirkulasi kendaraan bermotor, harus memperhatikan keamanan dan kenyamanan kedua kelompok tersebut. Transportasi kendaraan bermotor diharapkan lancar, aman dan nyaman, sedangkan pejalan kaki diharapkan juga merasa aman, nyaman dan tidak terganggu oleh kebisingan dan udara yang tercemar asap kendaraan bermotor. *Streetscape* merupakan pendekatan yang baik digunakan dalam perencanaan kawasan ini.

Perencanaan kawasan kota dengan pendekatan *streetscape*, harus memperhatikan beberapa hal, antara lain:

- a. Meletakkan fungsi dasar ruang sebagai jaringan sirkulasi atau jalan, baik untuk kendaraan bermotor (jalan raya dan jalur lambat) maupun untuk pejalan kaki (trotoar),
- b. Jalan raya memiliki klasifikasi fungsi yang berjenjang (arteri, kolektor atau lokal). Masing-masing klasifikasi di atas memiliki batasan kecepatan, jenis kendaraan yang lewat, batasan akses dari arah samping, dan sebagainya (Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan). Tidak terpenuhinya persyaratan jalan di atas mengganggu kelancaran dan kenyamanan lalu lintas. Pada skala yang lebih makro, juga akan mempengaruhi perputaran ekonomi dan pembangunan pada umumnya.
- c. Kunci perencanaan jalur *City Walk* adalah keseimbangan antar jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan, yaitu

keseimbangan penggunaan elemen pejalan kaki untuk mendukung ruang publik yang hidup dan menarik, serta memungkinkan kegiatan pencapaian, pelayanan jasa dan kebutuhan pribadi berlangsung dengan optimal. Keseimbangan pribadi menyangkut interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, dimana faktor keselamatan memegang peranan penting (Shirvani, 1985).

- d. Banyaknya orang yang berkumpul di suatu pedestrian merupakan potensi pasar yang selalu didekati oleh pedagang, termasuk di dalamnya PKL. PKL memiliki karakter khusus yang terkait dengan aspek ekonomi, sosial dan ketertiban umum. Pada banyak kasus, PKL cenderung mengokupasi *public space* secara permanen (Fosterharoldas, 2004).
- e. Penting dilakukan penataan dan pengaturan secara berkelanjutan terhadap aktifitas yang berkembang di area pedestrian. Karakter pejalan kaki memiliki korelasi yang tinggi terhadap karakter PKL yang muncul di kawasan tersebut (Indrawati, 2005). Jika tidak diantisipasi sejak dini, perkembangan PKL dapat mengarah pada kekumuhan kota.
- f. Pejalan kaki dan kendaraan bermotor harus dilengkapi *street furniture* seperti lampu jalan, lampu taman, tempat duduk, tempat sampah, *bollard* parkir, dan sebagainya.

Sehubungan dengan pentingnya fungsi pedestrian dalam perancangan kota secara umum, maka tema pedestrian dapat

dikembangkan lebih jauh dengan memperhatikan teori *urban design* yang didasarkan pada konsep *Linkage*, *Figure Ground* dan *Place* (Trancik, 1986).

Terkait dengan 3 teori di atas, pelajari lagi mata kuliah Perencanaan Kota dan Kawasan serta baca buku "Finding Lost Space" karya Roger Trancik.

*City Walk* akan tercipta dengan baik jika memiliki keterkaitan dengan pusat-pusat kegiatan (pendekatan *linkage*), antara lain dapat ditempuh dengan dengan cara:

- a. Menjadikan kawasan tersebut sebagai bagian penting dalam sistem citra kota (apakah sebagai simpul kota / *node*, jalan / *pathway* atau tetenger / tugu / *landmark*).
- b. Menjadikan kawasan tersebut sebagai jalur sirkulasi kota (kendaraan bermotor maupun pejalan kaki) yang menjadi bagian penting dalam kegiatan atau kunjungan wisatawan.
- c. Secara visual memiliki hubungan yang erat dengan elemen kota lainnya, seperti *style* bangunan, langgam *street furniture*, karena vegetasi dan sebagainya.

Rancangan pedestrian seyogyanya memiliki tata letak dan fungsi yang jelas terhadap tata ruang kota (pendekatan *figure ground*). Untuk mempertegas *figure ground*, kawasan pedestrian diharapkan:

- a. Memiliki kejelasan antara ruang terbuka (*urban open space*) dan ruang tertutup / bangunan (*built up area*).

- b. Membentuk konfigurasi ruang yang jelas (memiliki pembatas yang jelas, baik berupa *urban mass* maupun *natural materials*).



Gambar 3.10  
*Figure ground* yang jelas pada  
Kawasan Simpang Lima Semarang  
Sumber: Google Earth (diakses Juli  
2007)

Kesesuaian rancangan pedestrian dengan karakter lingkungan setempat (kontekstual) merupakan upaya dalam konteks menghadirkan kesan tempat (konsep *place*). Kesan ini dapat dihadirkan dengan:

- a. Memiliki karakter aktifitas atau fungsi tertentu (perdagangan, olah raga, atraksi wisata budaya dan sebagainya).
- b. Memiliki karakter arsitektural yang khas (*style / gaya*) bangunan, warna, skala, bentuk, tekstur, vegetasi, *signage, street furniture*).
- c. Memiliki karakter *sound* (suara-suara) yang khas.
- d. Memiliki karakter aroma tertentu.



Gambar 3.11

Melalui desain signage yang tepat, kesan *place* Kawasan Pecinan sangat kental di Kya-Kya Kembang Jepun Surabaya  
 Sumber : Istanto, 2005

Selain ketiga hal utama di atas, rancangan dapat dikembangkan lebih lanjut dengan:

- a. Penanganan secara arsitektural melalui pengolahan bentuk, warna dan tekstur bangunan, tempat duduk, penanda, pagar taman / pot, lampu taman dan sebagainya.
- b. Penggunaan material yang sesuai (memenuhi kriteria ketahanan / kekuatan, kesesuaian dan keindahan)
- c. Keserasian dengan kawasan.
- d. Nyaman (dalam konteks fisiologis, fisik maupun psikologis).

- e. Memperhatikan fungsi sosial ekonomi (mudah perawatan, murah, tidak cenderung di salahgunakan, dan sebagainya).

Dalam aspek teknis, perancangan jalur khusus untuk pejalan kaki harus memperhatikan:

- a. Penghindaran kemungkinan pejalan kaki berbenturan fisik dengan kendaraan bermotor (jalur tersendiri).
- b. Pedestrian harus didukung oleh tempat orientasi (*point of interest*).
- c. Kapasitas dan dimensi ruang mencukupi sehingga tidak terjadi kontak fisik dengan pejalan kaki lain.
- d. Peniadaan detail bangunan yang berbahaya, seperti lubang sanitasi, besi penanda, polisi tidur dan sebagainya.
- e. Mempunyai lintasan langsung dengan jarak tempuh terpendek.
- f. Didukung dengan pepohonan yang rindang.

Dalam perencanaan pedestrian harus memperhatikan standar gerak pejalan kaki maupun pengguna lainnya. Beberapa macam gerak yang dilakukan oleh beberapa pengguna jalan diuraikan di bawah ini.

- a. Gerak stasioner

Gerak pengujung yang biasanya dilakukan pada saat seseorang berhenti melihat-lihat obyek dagangan.

b. Gerak mobiler

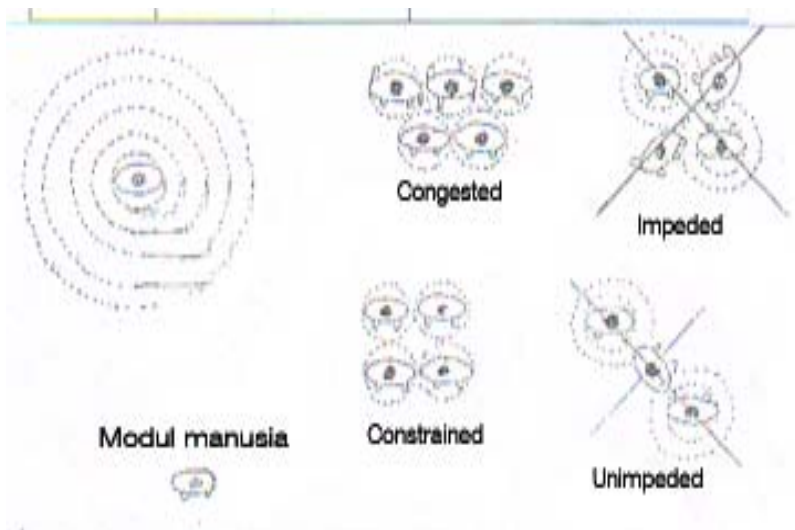
Gerakan pengunjung yang berpindah dari obyek satu ke obyek lain yang diamati dengan alasan tertentu. Gerak tersebut antara lain berupa:

- 1) Gerakan pada jalur yang diarahkan oleh suatu tanda atau bentuk
- 2) Gerakan menuju pada sesuatu yang menyenangkan dan menarik
- 3) Gerakan menuju pada sesuatu perubahan
- 4) Gerakan menuju obyek, area atau ruang yang sesuai dengan kebutuhan atau selera

Tabel 3.1  
Kualitas Ruang Gerak Jalur Pejalan Kaki Stasioner Dan Mobiler

Kualitas	Jarak antara (m <sup>2</sup> )	Luas per orang (m <sup>3</sup> )	Deskripsi
Unimpeded	1,2	1,2	Sirkulasi antar pejalan kaki memungkinkan tanpa saling mengganggu
Impeded	1-1,2	0,9-1,2	Sirkulasi antar pejalan kaki yang berdiri kadangkala terhalangi
		0,7-0,9	Nyaman untuk berdiri tanpa pengaruhi yang lain, tetapi akan mengganggu apabila ada diantaranya yang berjalan
Constrained	0,6-0,9	0,3-0,7	Berdiri tidak bersentuhan satu sama lain tapi kurang nyaman untuk berdiri berdekatan, tetapi sirkulasi yang melalui kumpulan orang sedikit banyak akan terhalang kecuali jika bergerak bersamaan dalam kelompok
Congested	0,6	0,2-0,3	Kontak dengan yang lain tidak dapat dihindarkan, sirkulasi melalui kumpulan orang tidak dimungkinkan
Jammed	0	0,2	Berdiri berhimpitan pergerakan tidak dimungkinkan

Sumber: Vastu, dalam Hidayati 2004



Gambar 3.12  
Ruang Gerak Pejalan Kaki  
Sumber: Vastu dalam Hidayati 2004

### 3.8. Aksesibilitas

Berdasarkan Permen PU No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, dinyatakan bahwa dalam merencanakan, dan melaksanakan pembangunan bangunan gedung dan lingkungan, harus dilengkapi dengan penyediaan fasilitas dan aksesibilitas yang memenuhi persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas yang diatur dalam peraturan tersebut.

Perencanaan aksesibilitas harus memenuhi 4 azas utama, yaitu

1. Keselamatan, yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang.

2. Kemudahan, yaitu setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
3. Kegunaan, yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
4. Kemandirian, yaitu setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

Untuk perencanaan urban space, mengacu pada ketentuan untuk Fasilitas umum lingkungan (Ruang terbuka dan penghijauan), meliputi:

- a. Ruang terbuka aktif: setiap ruang terbuka yang diperuntukkan untuk umum sebagai tempat interaksi sosial, harus memenuhi pedoman teknis aksesibilitas yang ditetapkan dalam pedoman ini;
- b. Ruang terbuka pasif: setiap ruang terbuka yang terjadi dari hasil perencanaan bangunan secara terpadu seharusnya memenuhi seluruh pedoman teknis aksesibilitas yang ditetapkan.

Setiap pembangunan lingkungan di luar bangunan harus memperhatikan pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada i. Ukuran dasar ruang / ruang lantai bebas; Jalur pedestrian; Jalur pemandu; Area parkir; Ram; Rambu dan Marka.

Perencanaan rambu dan marka memiliki persyaratan sebagai berikut:

a. Penggunaan rambu terutama dibutuhkan pada:

- 1) Arah dan tujuan jalur pedestrian;
- 2) KM/WC umum, telpon umum;
- 3) Parkir khusus penyandang cacat;
- 4) Nama fasilitas dan tempat;
- 5) Telepon dan ATM.

b. Persyaratan Rambu yang digunakan:

- 1) Rambu huruf timbul atau huruf Braille yang dapat dibaca oleh tuna netra dan penyandang cacat lain;
- 2) Rambu yang berupa gambar dan simbol sebaiknya dengan sistem cetak timbul, sehingga yang mudah dan cepat ditafsirkan artinya;
- 3) Rambu yang berupa tanda dan simbol internasional;
- 4) Rambu yang menerapkan metode khusus (misal: pembedaan perkerasan tanah, warna kontras, dll);
- 5) Karakter dan latar belakang rambu harus dibuat dari bahan yang tidak silau. Karakter dan simbol harus kontras dengan latar belakangnya, apakah karakter terang di atas gelap, atau sebaliknya;
- 6) Proporsi huruf atau karakter pada rambu harus mempunyai rasio lebar dan tinggi antara 3: 5 dan 1:1, serta ketebalan huruf antara 1: 5 dan 1:10;

- 7) Tinggi karakter huruf dan angka pada rambu harus diukur sesuai dengan jarak pandang dari tempat rambu itu dibaca.

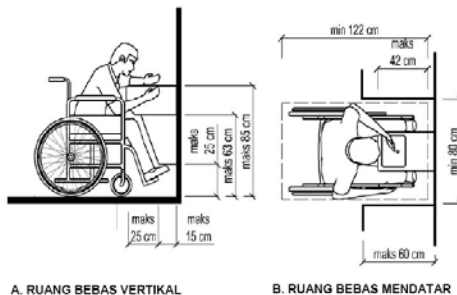
c. Lokasi penempatan rambu:

- 2) Penempatan yang sesuai dan tepat serta bebas pandang tanpa penghalang.
- 3) Satu kesatuan sistem dengan lingkungannya.
- 4) Cukup mendapat pencahayaan, termasuk penambahan lampu pada kondisi gelap.
- 5) Tidak mengganggu arus (pejalan kaki dll) dan sirkulasi (buka/tutup pintu, dll).

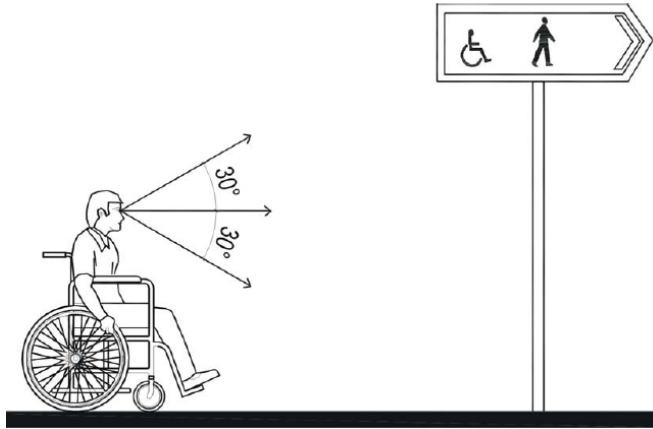
Beberapa standar Ukuran dan Detail Penerapan Standar dapat dilihat pada gambar-gambar di bawah ini.



(a)



(b)



(c)

Gambar 3.13

(a) symbol aksesibilitas, (b) ruang gerak bagi pengguna kursi roda, dan (c) standar perletakan rambu sesuai jarak dan sudut pandang.

Sumber: Permen PU No. 30/PRT/M/2006

Tabel 3.3

Matrik Ketentuan minimum Fasilitas aksesibilitas

<b>2. RUANG TERBUKA DAN PENGHIJAUAN</b>	<b>KETENTUAN MINIMUM</b>
Ruang terbuka dan Penghijauan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyediakan jalur pemandu masuk dan keluar pada ruang terbuka</li> <li>- Menyediakan ram untuk masuk dan keluar untuk pengguna kursi roda</li> </ul>
<b>3. KETENTUAN PARKIR</b>	<b>KETENTUAN MINIMUM</b>
Bangunan parkir dan tempat parkir umum lainnya	

3. KETENTUAN PARKIR	KETENTUAN MINIMUM
Bangunan – bangunan lain dimana masyarakat umum berkumpul dalam jumlah besar seperti pusat perdagangan swalayan, departemen store, dan bangunan pertemuan	Tempat duduk untuk pengunjung penyandang cacat atau orang yang tidak sanggup berdiri dalam waktu lama atau area untuk kursi roda harus tersedia secara memadai

Sumber: Permen PU No. 30/PRT/M/2006

Beberapa ketentuan persyaratan pada Ruang Terbuka dan Penghijauan meliputi:

- a. jalur pemandu disediakan menuju kelengkapan elemen lansekap/perabot/street furniture antara lain:
  - 1) peta situasi/rambu;
  - 2) kamar kecil/toilet umum;
  - 3) tangga;
  - 4) ram;
  - 5) tempat parkir;
  - 6) tempat pemberhentian/halte bus.
- b. jalur pemandu harus berdekatan dengan :
  - 1) kursi taman;
  - 2) tempat sampah;
  - 3) telepon umum.
- c. perletakan perabot jalan (street furniure) haruslah mudah dicapai oleh setiap orang.

### **3.9. PKL sebagai Pendukung Kegiatan (*Activity Support*)**

#### **3.9.1. Definisi dan Klasifikasi PKL**

Pedagang Kaki Lima (PKL) adalah pedagang informal yang menempati kaki lima (trotoar – pedestrian) yang keberadaannya

tidak boleh mengganggu fungsi publik, baik ditinjau dari aspek ekonomi, sosial, fisik visual, lingkungan dan pariwisata (Sidharta, 2002; Perda Kotamadya Surakarta No. 8 tahun 1995).

Istilah Pedagang Kaki Lima (PKL) menurut Sidharta (2002) erat kaitannya dengan istilah di Perancis tentang pedestrian untuk pejalan kaki di sepanjang jalan raya, yaitu *Trottoir* (baca: trotoar). Di sepanjang jalan raya kebanyakan berdiri bangunan bertingkat. Pada lantai paling bawah biasanya disediakan ruang untuk pejalan kaki (*trottoir*) selebar 5 kaki (5 *feet* setara dengan 1,5 m). Pada perkembangan berikutnya para pedagang informal akan menempati trotoir tersebut, sehingga disebut dengan istilah Pedagang Lima Kaki (di Indonesia disebut Pedagang Kaki Lima = PKL).

Berdasar tinjauan di atas PKL tergolong sektor informal. Menurut Wirosandjojo (1985) dalam Harris Koentjoro (1994), sektor informal merupakan bagian dari kegiatan ekonomi marginal (kecil-kecilan), yang memiliki ciri-ciri antara lain (a) Pola kegiatannya tidak teratur, baik waktu, permodalan maupun penerimaan ; (b) Modal, peralatan dan perlengkapan maupun omsetnya kecil dan diusahakan berdasar hitungan harian; (c) umumnya tidak memiliki tempat usaha yang permanen dan terpisah dari tempat tinggalnya; (d) tidak memiliki keterikaitan dengan usaha lain yang besar; (e) umumnya dilakukan oleh dan melayani masyarakat yang berpenghasilan rendah; (f) tidak membutuhkan keahlian atau ketrampilan khusus, sehingga secara luwes dapat menyerap bermacam-macam tingkat pendidikan dan ketrampilan kerja; (g)

umumnya tiap-tiap satuan usaha mempekerjakan tenaga yang sedikit dan dari kerabat keluarga, kenalan atau berasal dari daerah yang sama; dan (h) tidak mengenal sistem perbankan, pembukuan dan perkreditan formal (Wirosandjojo, 1985 dalam Koentjoro, 1994).

Selain definisi secara umum, Kota Surakarta telah mendefinisikan PKL secara khusus sebagaimana dimuat dalam Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surakarta Nomor 8 Tahun 1995 tentang Penataan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima. Pada Bab I Ketentuan Umum, dapat diartikan sebagai berikut:

*Pedagang Kaki Lima adalah orang yang melakukan usaha dagang dan atau jasa, ditempat umum baik menggunakan atau tidak menggunakan sesuatu, dalam melakukan usaha dagang. Sedangkan Tempat Usaha Pedagang Kaki Lima adalah tempat umum yaitu tepi-tepi jalan umum, trotoar dan lapangan serta tempat lain diatas tanah negara yang ditetapkan oleh Walikotaamadya Kepala Daerah. Pada bagian selanjutnya ditegaskan bahwa setiap Pedagang Kaki Lima harus bertanggung jawab terhadap ketertiban, kerapian, keindahan, kesehatan lingkungan dan keamanan disekitar tempat usaha.*

Pemkot Surakarta belum membuat klasifikasi tentang PKL terkait dengan variasi hak dan kewajibannya. Berdasarkan hasil kajian Hukum tentang PKL yang juga dilakukan oleh Pemkot Surakarta pada tahun 2006, perlu dibuat definisi / batasan dan klasifikasi PKL yang mampu menjadi payung penataan dan

pengendalian PKL, baik dalam konteks perkembangan fisik visual perkotaan, ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Namun berdasar hasil beberapa penelitian yang telah dilakukan, diperoleh beberapa klasifikasi sebagai berikut :

Menurut Malik (2005), Indrawati, et.al. (2004), Palupi dan Raharjo (2004), Indrawati (2005) dan Indrawati, et.al. (2007), PKL diklasifikasikan menjadi:

- a) Berdasarkan latar belakang ekonominya. Klasifikasi pertama adalah PKL yang benar-benar terpaksa menjadi PKL karena kesulitan hidup. Mereka berdagang dengan warung beroda (dorongan) ataupun bangunan semi permanen di trotoar. Sembari berdagang mereka juga bertempat tinggal di situ, karena tidak ada tempat lain lagi untuk dijadikan tempat tinggal. Kedua, PKL yang berdagang karena masalah ekonomi juga namun mereka telah memiliki tempat tinggal dan simbol hidup modern seperti TV misalnya. Ketiga, PKL yang berdagang karena melihat potensi keuntungan jauh lebih besar dari pada membua toko / warung dibanding jika harus menyewanya. Selain itu juga lebih mudah diakses pembeli.
- b) Berdasar jenis dagangan yang dijual, terdiri dari PKL penjual (a) makanan, (b) pakaian, (c) kelontong, (d) peralatan bekas (*klitikan*) dan sebagainya.
- c) Berdasar waktu berdagang, terdiri dari PKL yang berdagang pada pada pagi hingga siang hari, pagi

hingga sore hari, sore hingga malam hari, malam hingga pagi hari, pagi hingga malam hari dan sepanjang hari.

- d) Berdasar bangunan tempat berdagang, dapat diklasifikasikan menjadi (a) PKL bergerak / *movable* / dorongan ; (b) PKL tanpa bangunan seperti PKL *oprokan* / *dasaran* / *gelaran*, (c) PKL dengan bangunan permanen (selalu ada setiap saat, baik bentuknya masih tetap maupun udah berubah) dan (d) PKL dengan bangunan non permanen (bongkar pasang).



(a)



(b)



(c)



(d)

Gambar 3.14  
Beberapa type bangunan PKL : (a) oprokan, (b) tenda, (c) permanen sebagian, dan (d) permanen seutuhnya.

Sumber: dokumen pribadi

- e) Berdasar luasan bangunan / tempat berdagang (space use), terdiri dari 7 kelompok yaitu PKL dengan luasan 1-3m<sup>2</sup>, 4-6m<sup>2</sup>, 7-9m<sup>2</sup>, 10-12m<sup>2</sup>, 13-15m<sup>2</sup>, 16-17m<sup>2</sup> dan lebih dari 18m<sup>2</sup>.

### **3.9.2. Penyebaran PKL**

Terkait dengan sejarah munculnya peristilahan PKL, dalam perkembangan pola penyebaran PKL juga sangat dipengaruhi oleh aktifitas pedestrian. PKL di pedestrian hampir dijumpai pada semua fungsi kawasan, baik dengan fungsi utama perkantoran, pendidikan, kesehatan, perumahan maupun perdagangan. Secara umum, faktor utama pemicu hadirnya PKL adalah pejalan kaki. Jika kemudian pada kawasan perdagangan muncul banyak PKL, karena di kawasan tersebut lebih banyak pejalan kakinya. Demikian pula jika di sekitar area pabrik banyak karyawan yang berjalan kaki, maka di situpun banyak PKL.

Namun demikian bukan berarti kawasan yang sedikit pejalan kakinya akan steril dari PKL. Terdapat beberapa kawasan yang bukan tempat lalu lalang pejalan kaki, tetapi banyak di huni PKL. Sebut saja PKL di Lapangan Banjarsari –Solo (sebelum relokasi ke Pasar Klitikan di Notoharjo). PKL di tempat ini bukan lagi didatangi sambil lalu atau kebetulan lewat, tetapi menjadi tujuan utama perjalanan para pembeli. Kebanyakan mereka datang dengan kendaraan bermotor, baik roda empat maupun roda dua. Meskipun demikian yang datang dengan menggunakan sepeda "onthel" (kayuh) maupun berjalan kaki, jumlahnya juga tidak sedikit.

PKL yang berada di area non pedestrian memiliki karakter yang berbeda dengan PKL yang di area pedestrian. Faktor citra dagangan yang spesifik akan menyebabkan pembeli secara khusus mendatangi kawasan PKL ini. Pembeli ini tidak sekedar berlalu (lewat), tetapi menyengaja datang untuk membeli barang dagangan yang spesifik (Indrawati, 2005).

Berdasarkan Absori et.al. (2006), PKL memiliki dimensi kegiatan yang sangat kompleks, baik terkait dengan aspek ekonomi, teknis, sosial, lingkungan maupun ketertiban umum. Beberapa aspek tersebut antara lain (a) PKL sering menggunakan *public space* (tempat umum) secara permanen seperti trotoar, jalur lambat, badan jalan, bahu jalan, lapangan dan sebagainya; (b) PKL seringkali mengganggu kelancaran lalu lintas; (c) Lahan yang dimanfaatkan oleh PKL sering bertolak belakang dengan aturan peruntukan lahan perkotaan; (d) Limbah PKL sering mengganggu lingkungan dan kebersihan kota; (e) Keberadaan PKL sering mengganggu ketertiban umum, terutama pemakai jalan dan pemakai bangunan formal di sekitar PKL; dan (f) PKL sangat sulit ditata atau diatur.

### **3.9.3. PKL dan Kemacetan Lalu Lintas**

Jaringan jalan merupakan salah satu pembentuk struktur kota, menjadi aspek penting dalam pembangunan wilayah, ekonomi, sosial dan politik. Melalui fungsinya sebagai sarana transportasi, jaringan jalan memiliki keterkaitan yang erat dengan pola penggunaan lahan perkotaan.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, fungsi jalan terdiri dari jalan arteri, kolektor dan primer. Masing-masing fungsi memiliki karakteristik yang jelas baik ditinjau dari geometri jalan, kecepatan lalu-lintas, jenis kendaraan yang lewat, jumlah jalan masuk dan sebagainya.

Tiap ruas jalan memiliki bagian-bagian jalan, di mana masing-masing memiliki fungsi khusus. Bagian-bagian jalan terdiri dari:

- a. Ruang manfaat jalan adalah suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, serta ambang pengamanannya. Badan jalan meliputi jalur lalu lintas, dengan atau tanpa jalur pemisah dan bahu jalan, termasuk jalur pejalan kaki. Ambang pengaman jalan terletak di bagian paling luar, dari ruang manfaat jalan, dan dimaksudkan untuk mengamankan bangunan jalan.
- b. Ruang milik jalan (*right of way*) adalah sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatasi oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan keluasan keamanan penggunaan jalan antara lain untuk keperluan pelebaran ruang manfaat jalan pada masa yang akan datang.

Berdasarkan Permenhub No. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu-lintas di Jalan, beberapa indikator

yang harus dipenuhi dalam transportasi antara lain keamanan, ketertiban dan kelancaran. Kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki seyogyanya menempati bagian-bagian yang telah ditentukan.

Sebagaimana telah dikemukakan pada bagian depan, jalan merupakan bagian dari *urban space* (type koridor). Konsekuensinya, beberapa elemen publik (di luar kegiatan transportasi) juga akan memanfaatkan bagian-bagian jalan ini, termasuk di dalamnya PKL.

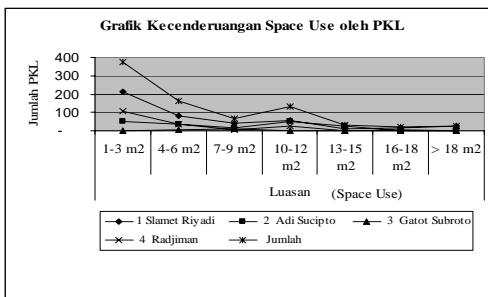
PKL senantiasa mendekati tempat-tempat yang menjadi lalu-lalang orang. Lalu lintas kendaraan bermotor dan pejalan kaki sudah tentu menjadi incaran pasar bagi PKL, sehingga bagian-bagian jalan berupa trotoar cenderung ditempati oleh PKL. Bahkan jalur lambat, jalur hijau dan bahu jalan tak luput dari incaran PKL (Indrawati, 2007).

Kemacetan lalu-lintas merupakan permasalahan yang hampir selalu dijumpai pada kota-kota di Indonesia. Kemacetan lalu-lintas berakibat pada bertambahnya waktu tempuh dan biaya operasi kendaraan (*user cost*) bagi pengguna jalan serta meningkatkan polusi udara. Kota menjadi sangat tidak nyaman. Dalam jangka panjang, akan menghambat perkembangan kota, baik ditinjau dari aspek ekonomi, sosial, lingkungan fisik maupun pariwisata (Riyanto, et.al, 2006).

Surakarta sebagai kota terbesar di bagian Selatan Jawa Tengah, juga memiliki masalah yang serius terkait dengan arus lalu-lintas perkotaannya. Berdasarkan pengamatan lapangan maupun kajian yang dilakukan oleh DLLAJ Kota Surakarta tahun 2006,

beberapa ruas maupun simpang jalan di kota Surakarta rawan kemacetan. Kondisi tersebut semakin parah menjelang Lebaran. Beberapa ruas dan simpang jalan tersebut antara lain Jl. Slamet Riyadi depan SGM, Jl. A. Yani, Jl. Dr Radjiman, Jl. Jendral Sudirman, Kawasan Pasar Nusukan, Pasar Klewer, Pasar Kembang, Jl. Adi Sucipto depan Gelora Manahan, Coyudan, Singosaren dan sebagainya (DLLAJ Kota Surakarta, 2006). Beberapa ruas jalan tersebut memiliki rasio V/C (volume / kapasitas) cukup besar (mencapai 0,8) dengan kecepatan rata-rata yang rendah berkisar 17 km/jam (DLLAJ Kota Surakarta, 2007).

Jika dicermati lebih lanjut, titik-titik tersebut merupakan kawasan komersial di mana pada bahu jalannya banyak dihuni oleh Pedagang Kaki Lima (PKL). Merujuk pada hasil penelitian yang dilakukan oleh Indrawati, et. al (2007), sebagian besar PKL (62,86 hingga 96,44%) menutup penuh trotoar yang ditempatinya. Sangat kecil PKL yang menyisakan trotoar bagi pejalan kaki. Kondisi ini menyebabkan pejalan kaki turun ke badan jalan. Bersama-sama dengan parkir yang ditimbulkannya, pejalan kaki dan PKL menghambat kelancaran lalu-lintas perkotaan.



Gambar 3.15  
Kecenderungan *Space Use*  
PKL di jalan raya  
di Kota Solo  
Sumber: Indrawati et.al, 2007

Tabel 4.3.  
Pemanfaatan Trotoar

No	Lokasi PKL	SR		AS		R		GS		Total	
		Jml	%	Jml	%	Jml	%	Jml	%	Jml	%
1	Tepat menutup Trotoar	139	53.67	69	83.13	39	65.00	17	94.44	264	62.86
2	Ditutup penuh hingga melebar ke jalan/bahu jalan/jalur lambat	0	0.00	2	2.41	1	1.67	0	0.00	3	0.71
3	Setengah penuh menutup Trotoar	120	46.33	6	7.23	20	33.33	1	5.56	147	35.00
4	Setengah Trotoar hingga ke Kapling lahan	0	0.00	6	7.23	0	0.00	0	0.00	6	1.43
<b>Jumlah</b>		<b>259</b>	<b>100.00</b>	<b>83</b>	<b>100.00</b>	<b>60</b>	<b>100.00</b>	<b>18</b>	<b>100.00</b>	<b>420</b>	<b>100.00</b>

Sumber: Indrawati et.al, 2007

Tabel 3.4  
Komparasi Pola Pemanfaatan Trotoar oleh PKL dan *Space Use*-nya  
Di Beberapa Koridor Jalan

No	Lokasi PKL	Jl. Slamet Riyadi (lebar trotoar : 1,5 m)	Jl. Adi Sucipto (lebar trotoar : 1,5 – 2 m)	Jl. Radjiman (lebar trotoar : 1,5 m)	Jl. Gatot Subroto (lebar trotoar : 1,5 m)	Simpulan
1	Tepat menutup Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kecenderungan PKL di sini juga menutup penuh trotoar yang ditempatinya (tidak menyisakan ruang bagi pejalan kaki)</li> <li>• PKL dengan luas 7 m<sup>2</sup> dan selebihnya hampir semuanya menutup penuh trotoar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hampir semua type <i>space use</i> PKL melakukan penutupan penuh trotoar yang ditempatinya.</li> <li>• PKL dengan luas 4 m<sup>2</sup> dan selebihnya semuanya menutup penuh trotoar..</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kecenderungan PKL di sini juga menutup penuh trotoar yang ditempatinya</li> <li>• hampir semua PKL dengan luas 4 m<sup>2</sup> atau lebih cenderung melakukan penutupan penuh trotoar yang ditempatinya.</li> </ul>	Semua PKL dengan ukuran 4 -12 m <sup>2</sup> menutup penuh trotoar yang ditempatinya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Di semua koridor jalan, PKL cenderung menutup penuh trotoar yang ada.</li> <li>• PKL yang menutup penuh trotoar cenderung memiliki luasan 4 m<sup>2</sup> atau lebih.</li> <li>• Khusus di Jl. Slamet Riyadi, PKL yang menutup penuh trotoar cenderung berukuran 7m<sup>2</sup> atau lebih.</li> </ul>
2	Ditutup penuh hingga melebar ke jalan/bahu jalan/jalur lambat	-	-	-	-	Tidak ada PKL yang melebarkan area dagangannya ke arah depan (menuju badan jalan)

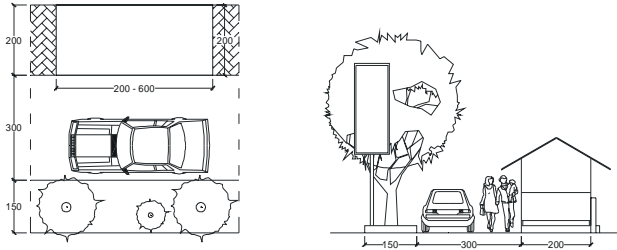
3	Setengah penuh menutup Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PKL dengan <i>space</i> kecil (<math>\leq 6 \text{ m}^2</math>) cenderung hanya menempati separo trotoar, menyisakan ruang untuk pengguna lainnya (pejalan kaki).</li> <li>• PKL dengan luas <math>1-3 \text{ m}^2</math> mendominasi kecenderungan ini, proporsinya mencapai 95,83 % atau 115 PKL.</li> <li>• Lebar trotoar yang masih tersisa (untuk pejalan kaki) memiliki lebar sekitar 0,75 - 1 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PKL dengan <i>space</i> kecil (1-3m<sup>2</sup>) yang hanya menempati separo trotoar, menyisakan ruang untuk pengguna lainnya (pejalan kaki), tetapi proporsinya hanya kecil (7,41 %).</li> <li>• PKL type ini menggunakan trotoar dengan bijak, pengguna lain tidak terlalu dirugikan, bahkan sungkan menempati trotoar yang menjadi milik publik.</li> <li>• Lebar trotoar yang masih tersisa (untuk pejalan kaki) memiliki lebar antara 0,75m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PKL dengan <i>space</i> kecil (1-3 m<sup>2</sup>) ap cenderung hanya menempati separo trotoar, menyisakan ruang untuk pengguna lainnya (pejalan kaki).</li> <li>• PKL type ini menggunakan trotoar dengan bijak, pengguna lain tidak terlalu dirugikan.</li> </ul>	Hanya 1 PKL yang menempati separo trotoar, dan itu adalah PKL dengan luas 1-3 m <sup>2</sup> . Sisa trotoar untuk pejalan kaki berkisar 0,75 m.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PKL yang hanya menutup sebagian atau separo trotoar adalah PKL type kecil (1-3m<sup>2</sup>)</li> <li>• Lebar trotoar yang disisakan berkisar 0,75 – 1 m.</li> </ul>
4	Setengah Trotoar hingga ke Kapling lahan	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebagian PKL setengah menutup trotoar dan melebar hingga ke kapling lahan di</li> </ul>	-	-	Sangat kecil kecenderungan PKL yang melebarakan lahan ke belakang trotoar. Ini terjadi jika

			belakang trotoar. Mereka memiliki space use 1-3 m2.			lahan di belakang trotoar tidak dimanfaatkan atau berupa lahan kosong.
	Keterangan	Lahan di belakang trotoar merupakan lahan yang sudah terbangun (lahan dimanfaatkan)	Pada kasus ini PKL memang cenderung memanfaatkan lahan privat (bukan trotoar) karena lahan di belakang trotoar merupakan lahan kosong (belum dimanfaatkan)	Lahan di belakang trotoar merupakan lahan yang sudah terbangun (lahan dimanfaatkan)	Lahan di belakang trotoar merupakan lahan yang sudah terbangun (lahan dimanfaatkan)	

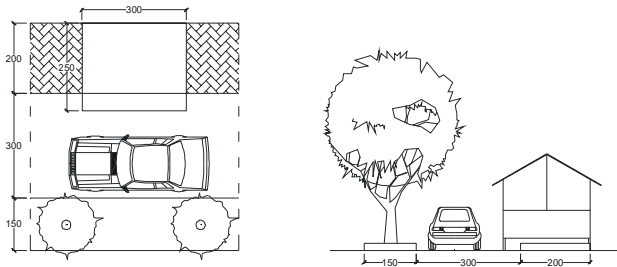
Sumber :Indrawati et.al, 2007

Penjelasan tentang posisi PKL terhadap luas trotoar yang ditematinya dapat dilihat pada gambar-gambar berikut:

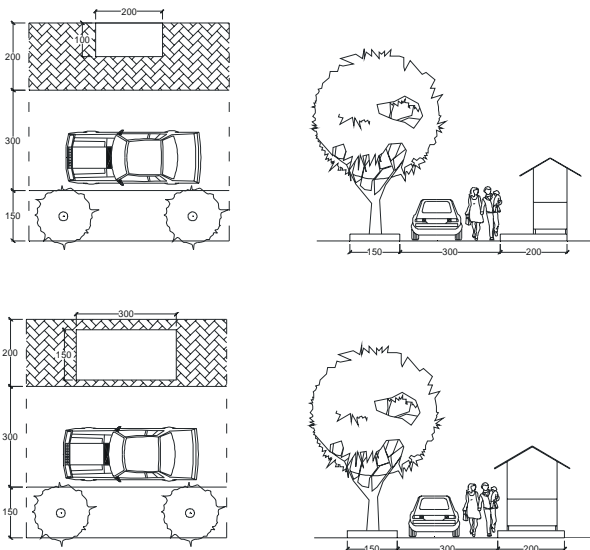
a. Tepat menutup Trotoar



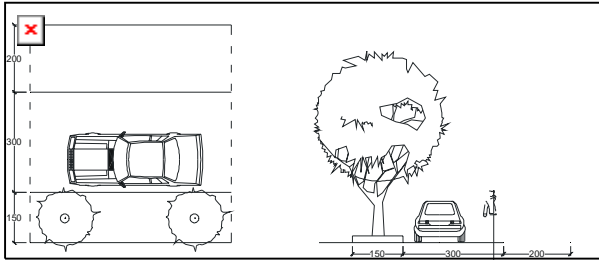
b. Ditutup penuh hingga melebar ke jalan/bahu jalan/jalur lambat



c. Setengah penuh menutup Trotoar



d. Setengah Trotoar hingga ke Kapling lahan



Gambar 3.16  
Beberapa posisi okupasi trotoar oleh PKL  
Sumber: Indrawati et.al, 2007

Pada banyak kasus keberadaan PKL juga menjadi katup penyelamat ekonomi kota manakala krisis moneter telah meluluh lantakkan sektor formal. Beberapa penelitian di Jakarta menyebutkan bahwa PKL menyumbangkan sekitar 60% dari total tenaga kerja. Di Jakarta, jumlah mereka yang terserap mencapai 360.000 orang, sedangkan di Jabotabek bisa mencapai 1.800.000 orang pada saat menjelang lebaran (Seturahman, 1995; Azis, 1997 dan CBS; 2001, dalam Muchtar, 2004).

Meskipun menghadapi berbagai kendala, upaya penataan dan pembinaan PKL terus dilakukan. Perhatian Pemkot terhadap PKL ini semakin meningkat dalam era kepemimpinan Jokowi (Joko Widodo, Walikota Surakarta). Dimulai dengan sosialisasi di tahun 2005 yang dilanjutkan dengan realisasi penataan PKL pada tahun 2006, membuktikan kerja keras semua pihak. Relokasi PKL "Klitikan" dari Lapangan Banjarsari ke bangunan Pasar Klitikan

Notoharjo yang megah dan permanen dilengkapi upacara "boyongan" dengan prosesi kirab budaya, menunjukkan pendekatan yang humanis dalam penataan PKL. Pembangunan shelter-shelter permanen di Kompleks Gelora Manahan dan Kleco, tendanisasi dan grobagisasi melengkapi upaya penataan PKL dengan pendekatan pemberdayaan melalui fasilitasi bangunan / tempat berdagang.

Kerja keras tersebut telah membawa Kota Surakarta menjadi tempat belajar (studi banding) Pemkab dan Pemkot berbagai wilayah di Indonesia dalam hal penataan PKL. Bahkan dalam peringatan Hari Kesetiakawanan Sosial secara Nasional 20 Desember 2006 yang dipusatkan di Lapangan Manahan, secara khusus Presiden RI juga memberikan apresiasi yang memuaskan bagi Pemkot Surakarta dalam hal penataan PKL (Solopos, 21 Desember 2007).

Namun demikian, tidak lama berselang banyak pihak-pihak yang mempertanyakan efektifitas kebijakan di atas. Kios dan los pasar yang diperuntukkan bagi PKL di Pasar Klitikan Notoharjo banyak yang kosong, sepi pembeli. Banyak kios yang dijual dan kemudian PKL kembali lagi berjualan di pinggir jalan. Demikian pula dengan shelter yang dibangun, banyak berpindah tangan atau berubah bentuk menjadi bangunan yang semakin permanen. PKL baru terus bermunculan, berharap nantinya akan memperoleh berbagai fasilitas sebagaimana yang telah diberikan saat ini. Konsistensi pengawasan yang lemah memiliki andil yang sangat besar dalam kegagalan penataan ini (Solo Pos, 2 Juni 2007).

Kalimat sinis juga terdengar dari para pelaku transportasi. Keberadaan PKL yang telah mengganggu kelancaran lalu-lintas, perlu ditata lebih baik. Menurut mereka, PKL terlalu dimanjakan. Jika kondisi ini diteruskan, tidak menutup kemungkinan Solo akan berkembang menjadi kota PKL, dan lalu-lintas akan semakin tidak lancar.

Berdasarkan berbagai tinjauan di atas, terlihat bahwa kebijakan penataan dan pembinaan PKL di Kota Surakarta yang diterapkan saat ini belum mampu mengendalikan PKL secara permanen. Fasilitasi bangunan / tempat berdagang dianggap sebagai bentuk legalisasi dan pemanjangan bagi PKL. Sebagaimana yang terjadi di kota Yogyakarta, PKL yang memperoleh berbagai kemudahan dan difasilitasi seringkali bukan type PKL yang benar-benar terpaksa menjadi PKL, tetapi para pedagang (yang relatif telah mapan) yang merasa lebih untung jika dikategorikan sebagai PKL. PKL type ini juga memperoleh keuntungan berupa kemudahan akses bagi pembeli (strategis) dan terbebas dari beban sewa lahan. Para pedagang formal yang menyewa / membayar biaya sewa tempat menjadi sangat dirugikan dengan hadirnya PKL besar sebagai pesaing. PKL dapat menjual dagangannya dengan harga yang lebih murah (Malik, 2005).

#### **3.9.4. Okupasi Public Space oleh PKL**

Pertumbuhan dan perkembangan kota-kota di Indonesia tidak dapat dipisahkan dari kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL). Kehadiran PKL mulai menimbulkan konflik ketika mereka

menggunakan / menyerobot ruang-ruang publik yang mereka anggap strategis secara ekonomis, seperti jalan, trotoar, jalur hijau (taman) dan sebagainya. *Urban Space* yang mestinya berfungsi publik, seringkali diokupasi secara permanen oleh PKL. Pengguna lain kehilangan wadah untuk beraktivitas (Fosterharoldas, 2004).

PKL juga sering menghadirkan masalah lingkungan fisik visual perkotaan. Perkembangan PKL di Kota Surakarta senantiasa identik dengan kekumuhan. Menurut istilah Bapak Bambang Santoso (Kepala Kantor PPKL Kota Surakarta), PKL di Kota Surakarta telah membuat *klethe'an* di mana-mana (disampaikan pada Forum Seminar Laporan Akhir Kajian Hukum Kebijakan Penataan PKL di Kota Surakarta tahun 2006).

Namun demikian kehadiran PKL tetap diperlukan oleh masyarakat luas. Jenis barang yang dijual (makanan, pakaian, kelontong dan sebagainya) senantiasa dicari oleh pembeli. Harganya yang relatif lebih murah dibanding di pertokoan formal, menjadikan PKL sebagai tempat berbelanja alternatif. Selain itu berbelanja di area PKL juga merupakan aktifitas rekreasi yang cukup digemari oleh sebagian masyarakat kota (kasus : PKL di Malioboro Yogyakarta, PKL Manahan Surakarta dan sebagainya).

### **3.9.5. PKL dan Informalitas Perkotaan**

Pendekatan informalitas Perkotaan dikemukakan oleh Rukmana (2005). Konsep informalitas perkotaan ini tidak terlepas dari dikotomi sektor formal dan sektor informal yang mulai dibicarakan pada awal tahun 1970-an.

Memakai konsep informalitas perkotaan dalam mencermati fenomena PKL di perkotaan mengubah perspektif terhadap keberadaan mereka di perkotaan. Mereka bukanlah kelompok yang gagal masuk dalam sistem ekonomi perkotaan. Mereka bukanlah komponen ekonomi perkotaan yang menjadi beban bagi perkembangan perkotaan. PKL adalah salah satu moda dalam transformasi perkotaan yang tidak terpisahkan dari sistem ekonomi perkotaan.

Oleh karenanya fenomena PKL yang muncul di perkotaan di Indonesia seyogyanya dipahami dalam konteks transformasi perkotaan. Pergeseran sistem ekonomi dari yang berbasis pertanian ke industri dan jasa menyebabkan terjadinya urbanisasi seiring dengan intensitas sektor informal. Pemahaman informalitas perkotaan sebagai bagian yang tak terpisahkan dalam menjelaskan proses transformasi perkotaan diperlukan dalam mencermati masalah sektor informal termasuk PKL.

Pemahaman ini akan menempatkan sektor informal sebagai bagian integral dalam sistem ekonomi perkotaan. Salah satu wujud pemahaman ini adalah menyediakan ruang kota untuk memwadahi kegiatan PKL. Hanya saja perlu dicatat bahwa ruang untuk kegiatan PKL ini adalah diperuntukkan bagi kaum miskin yang tidak bisa masuk sektor formal di perkotaan.

### **3.10. Peran Vegetasi dalam Perencanaan Urban Space**

Sebagaimana telah dikemukakan di depan, perencanaan *urban space* juga harus memperhatikan aspek ekologis. Vegetasi

memiliki karakteristik khusus yang sangat penting dalam menjaga keberlanjutan aspek ekologi (*environmental sustainable*) sekaligus pembentuk suasana arsitektural kota. Mulai dari variasi tajuk, bentuk dan warna, daun, bunga, buah maupun aroma yang dihasilkannya dapat merangsang panca indra untuk mencerap keindahannya. Berbagai hal terkait dengan vegetasi di perkotaan akan dibahas secara khusus pada bab selanjutnya.

### **3.11. Standar *Urban Space* dan RTH**

Departemen PU Cipta Karya tahun 1987 mengeluarkan standar kebutuhan taman yang ditentukan berdasarkan tingkatan wilayah pelayanannya mulai dari tingkat RT, RW sampai dengan tingkat kota. Bentuk urban space yang dimuat dalam standar ini meliputi fasilitas/sarana olah raga, taman bermain serta kuburan, sebagaimana uraian di bawah ini.

#### **a. Sarana Olah Raga dan Daerah Terbuka**

Disamping fungsi utama sebagai taman, tempat main anak-anak dan lapangan olah raga juga akan memberikan kesegaran pada kota (cahaya dan udara segar), dan netralisasi polusi udara sebagai paru-paru kota. Oleh karena fungsinya yang sangat penting, maka sarana-sarana ini harus benar-benar dijaga, baik dalam besaran maupun kondisinya.

#### **b. Taman untuk 250 Penduduk**

Setiap 250 penduduk dibutuhkan minimal 1 (satu) taman dan sekaligus tempat bermain anak-anak dengan sekurang-kurangnya

250 m<sup>2</sup>, atau dengan standar : 1 m<sup>2</sup>/penduduk. Lokasi taman diusahakan sedemikian sehingga merupakan faktor pengikat.

#### **c. Taman untuk 2.500 Penduduk**

Untuk setiap kelompok 2.500 penduduk diperlukan sekurang-kurangnya satu daerah terbuka di samping daerah-daerah terbuka yang telah ada pada tiap kelompok 250 penduduk. Daerah-daerah terbuka sebaiknya merupakan taman yang dapat digunakan untuk aktivitas – aktivitas olah raga seperti volley, badminton dan sebagainya. Luas area yang diperlukan untuk ini adalah : 1.250 m<sup>2</sup> atau dengan standar : 0,5 m<sup>2</sup>/penduduk. Lokasinya dapat disatukan dengan pusat kegiatan RW di mana terletak di TK, Pertokoan, Pos Hansip, Balai Pertemuan dan lain-lain.

#### **d. Taman dan Lapangan Olah Raga untuk 30.000 Penduduk**

Sarana ini sangat diperlukan untuk kelompok 30.000 penduduk (satu lingkungan) yang dapat melayani aktivitas-aktivitas kelompok di area terbuka, misalnya : pertandingan olah raga, apel dan lain-lain. Sebaiknya berbentuk taman yang dilengkapi dengan lapangan olah raga/sepak bola sehingga berfungsi serba guna dan harus tetap terbuka. Untuk penehunan dapat ditanam pohon-pohon di sekelilingnya.

#### **e. Taman dan Lapangan Olah Raga untuk 120.000 Penduduk**

Setiap kelompok penduduk 120.000 penduduk sekurang-kurangnya harus memiliki satu lapangan hijau yang terbuka. Sarana ini berfungsi juga seperti pada kelompok 30.000 penduduk. Begitu juga bentuknya hanya lengkap dengan sarana-sarana olah raga yang diperkeras seperti tennis, bola basket, juga tempat ganti

pakaian dan WC umum. Luas area yang diperlukan untuk sarana-sarana ini adalah :  $24.000 \text{ m}^2 = 2,4 \text{ Ha}$  dengan standar :  $0,2 \text{ m}^2/\text{penduduk}$ . Lokasinya tidak harus di pusat Kecamatan. Sebaiknya dikelompokkan dengan sekolah.

#### **e. Taman dan Lapangan Olah Raga untuk 480.000 Penduduk**

Sarana ini untuk melayani penduduk sejumlah 480.000 penduduk. Berbentuk suatu kompleks yang terdiri dari :

- Stadion
- Taman-taman/tempat bermain
- Area parkir
- Bangunan-bangunan fungsional

Luas tanah yang dibutuhkan untuk aktivitas ini adalah :  $144.000 \text{ m}^2 = 14,4 \text{ Ha}$  atau dengan standar :  $0,3 \text{ m}^2/\text{penduduk}$ .

#### **f. Jalur Hijau**

Disamping taman-taman dan lapangan olah raga terbuka masih harus disediakan jalur-jalur hijau sebagai cadangan /sumber – sumber alam. Besarnya jalur-jalur hijau ini adalah  $15 \text{ m}^2/\text{penduduk}$ . Lokasinya bisa menyebar dan sekaligus merupakan filter dari daerah-daerah industri dan daerah-daerah yang menimbulkan polusi.

#### **g. Kuburan**

Sarana lain yang masih dapat dianggap mempunyai fungsi sebagai daerah terbuka adalah kuburan. Besar/luas tanah kuburan ini sangat tergantung dari sistem penyempurnaan yang dianut

sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing. Sebagai patokan perhitungan digunakan (a) angka kematian setempat dan (b) sistem penyempurnaan.

Sedangkan Standar RTH secara khusus dimuat pada UU No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang (biasa disebut UUPR). Berdasarkan UUPR pasal 26, 27 dan 28 disebutkan bahwa pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRW Kabupaten) juga harus memuat :

- a. rencana penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka Hijau.
- b. rencana penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka nonhijau; dan
- c. rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, angkutan umum, kegiatan sektor informal, dan ruang evakuasi bencana, yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah.

Pada pasal 29 ditegaskan bahwa:

- (1) Ruang terbuka hijau terdiri dari ruang terbuka hijau publik dan ruang terbuka hijau privat.
- (2) Proporsi ruang terbuka hijau pada wilayah kota paling sedikit 30 (tiga puluh) persen dari luas wilayah kota.
- (3) Proporsi ruang terbuka hijau publik pada wilayah kota paling sedikit 20 (dua puluh) persen dari luas wilayah kota.

Distribusi ruang terbuka hijau publik disesuaikan dengan sebaran penduduk dan hierarki pelayanan dengan memperhatikan rencana struktur dan pola ruang (Pasal 30).

Selain berdasarkan 2 peraturan di atas, juga terdapat beberapa pendekatan standar tentang besaran taman atau RTH. Mengacu tulisan Erri N. Megantara (wakil kepala PPSDAL-Lemlit Unpad) sebagaimana dilansir situs <http://www.pikiran-rakyat.com> (diakses bulan Juli 2007), disebutkan bahwa standar luas kebutuhan taman yang ideal menurut *Lancashire Country Council* adalah berkisar 7 - 11,5 m<sup>2</sup> perorang (Seeley, 1973). Sedangkan dalam Laurie (1996) disebutkan bahwa standar taman untuk bermain minimal 2 *acre* (sekira 4.000 meter persegi) dan letaknya sekira 0,5 mil dari rumah; taman lingkungan minimal 1 *acre*/800 orang, dan taman rekreasi sekitar 32 *acre*.

Sementara itu, *The Greater London Council* membuat standar luas taman kota berdasarkan luas dan jarak jangkauan dari tempat tinggal, yaitu taman kecil yang luasnya kurang dari 2 ha dengan jarak yang dapat ditempuh dengan jalan kaki; taman menengah luasnya sekira 20 ha yang terletak sekira 1,5 km dari perumahan; dan taman besar dengan luas minimal 60 ha dengan jarak sekitar 8 km dari perumahan. Disamping itu, ada pula yang menentukan bahwa total luas taman kota yang ideal adalah minimal 10% dari total luas wilayah kota.

Di Malaysia, ditetapkan bahwa standar pemenuhan kebutuhan tamannya adalah 1,9 m<sup>2</sup>/orang, sementara di Jepang minimal 5 m<sup>2</sup>/orang (Tong Yiew, 1991). Pada masa kolonial, dalam rangka mewujudkan Kota Bandung sebagai *tuin stad* atau kota taman, pada tahun 1929 dibuat *Plan Karsten* yang didalamnya disebutkan bahwa standar khusus ruang terbuka dalam bentuk taman adalah 6,7 m<sup>2</sup>/orang. (Kunto, 1986). Hasil penelitian Thomas Nix tahun 1941, menyebutkan bahwa standar kebutuhan taman di Bandung adalah 3,5 m<sup>2</sup>/orang.

### **3.12. Beberapa Rencana *Urban Space* di Kota Surakarta**

Bentuk rencana kongkrit yang siap dioperasikan di daerah (Kota / Kabupaten) tentang pengembangan ruang hijau kota biasanya diwadahi dalam bentuk RTBL yang dilanjutkan dengan DED.

Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) merupakan istilah umum untuk menyebut Rencana Teknik Ruang Kota Kawasan Perkotaan (RTRK). Rencana Teknik Ruang Kota Kawasan Perkotaan merupakan penjabaran dari RDTRK berupa rencana geometrik pemanfaatan ruang kawasan perkotaan yang disusun untuk perwujudan ruang kawasan perkotaan dalam rangka pembangunan kawasan kota. Dalam hal RDTRK belum ada, maka RTBL ini dapat diturunkan dari RTRW Kota melalui proses penentuan kawasan perencanaan.

Sedangkan DED adalah *Detail Engineering Development*, merupakan gambar detail yang siap dibangun. Pada gambar ini

memuat secara detail gambar-gambar arsitektural maupun gambar teknik konstruksinya. Jika DED ini telah ada, maka secara langsung rencana dapat diwujudkan dalam bentuk bangunan fisik.

Beberapa gambar proyek pengembangan urban space dan penataan PKL di kota Surakarta dapat dilihat pada VCD "Seputar Perencanaan City walk di Kota Surakarta" atau website: <http://www.ums.ac.id/fakultasteknik/jurusanarsitektur/ruhiko>

## EVALUASI

1. Jelaskan keterkaitan antara *Public Space*, *Urban Space* dan *Open Space*. Apa masing-masing karakter yang menonjol? Jelaskan karakter *urban open space* di kota tertentu berdasarkan pengamatan lapangan (lengkapi dengan gambar).
2. Bentuk *urban space* terdiri dari *square* dan *the street*. Tuliskan karakter masing-masing bentuk tersebut. Lengkapi informasi anda dengan gambar *square urban space* pada kota-kota tradisional (di Indonesia maupun negara lain), masing-masing 5 contoh.
3. Penataan perparkiran dan lighting sangat penting dalam penataan *urban space*. Berdasarkan Buku *Time Saver Standart for Landscape Architecture* dan *Time Saver Standart for Urban Design*, deskripsikan ketentuan perencanaan kedua aspek di atas.
4. Buatlah matrik perbedaan dan persamaan antara *city walk*, pedestrian dan *mall*. Bagaimana peran keberadaan anchor?

5. Aspek apa saja yang harus diperhatikan dalam perencanaan *urban space* berdasarkan standar-standar tentang aksesibilitas?
6. Jelaskan definisi dan klasifikasi PKL berdasarkan beberapa sumber. Menurut anda, apakah definisi tersebut telah sesuai dengan kenyataan perkembangan lingkungan perkotaan?
7. Jelaskan beberapa permasalahan sekaligus potensi kehadiran PKL sebagai pendukung aktifitas pada suatu *urban space*.
8. Buatlah matrik tentang PKL klasifikasi apa saja yang seyogyanya mendapat perhatian khusus (memperoleh keberpihakan) dari pemerintah? Buatlah sketsa desain *space* dan visualisasi aktifitas PKL berdasarkan kriteria yang telah anda tetapkan di atas.
9. Jelaskan peran vegetasi dalam perencanaan *urban space*, bagaimana standar perencanaannya dari beberapa sumber?