BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pusat Kota

Pusat kota menurut para ahli memiliki berbagai teori, berikut teori-teori struktur ruang menurut para ahli (Surachman, 2012):

Teori Konsentris (Burgess,1925) yang menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: pertama, bagian paling inti atau RBD (Retail Business District) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; kedua, bagian di luarnya atau WBD (Wholesale Business District) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (warehouse), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (storage buildings).

1. Teori Sektoral (Hoyt, 1939) menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) memiliki pengertian yang sama dengan yang diungkapkan oleh Teori Konsentris.
2. Teori Pusat Berganda (Harris dan Ullman, 1945) menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) adalah pusat kota yang letaknya relatif di tengah-tengah sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu “growing points”. Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota, berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti “retailing” distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain (Yunus, 2000:49). Namun, ada perbedaan dengan dua teori yang disebutkan di atas, yaitu bahwa pada Teori Pusat Berganda terdapat banyak Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) dan letaknya tidak persis di tengah kota dan tidak selalu berbentuk bundar.
3. Teori Konsektoral (Griffin dan Ford, 1980). Teori Konsektoral dilandasi oleh struktur ruang kota di Amerika Latin. Dalam teori ini disebutkan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) merupakan

tempat utama dari perdagangan, hiburan dan lapangan pekerjaan. Di daerah ini terjadi proses perubahan yang cepat sehingga mengancam nilai historis dari daerah tersebut. Pada daerah – daerah yang berbatasan dengan Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) di kota-kota Amerika Latin masih banyak tempat yang digunakan untuk kegiatan ekonomi, antara lain pasar lokal, daerah-daerah pertokoan untuk golongan ekonomi lemah dan sebagian lain dipergunakan untuk tempat tinggal sementara para imigran.

4. Teori Historis (Alonso, 1964). Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) dalam teori ini merupakan pusat segala fasilitas kota dan merupakan daerah dengan daya tarik tersendiri dan aksesibilitas yang tinggi.

Jadi, dari teori-teori tersebut di atas dapat diambil kesimpulan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Bussiness District (CBD) merupakan pusat segala aktivitas kota dan lokasi yang strategis untuk kegiatan perdagangan skala kota.

2.2 Citra Kota

Teori citra kota diformulasikan oleh Kevin Lynch seorang tokoh peneliti kota. Menurutnya, citra mental sangat penting untuk masyarakat karena membantu kemampuan berorientasi dengan mudah agar tidak tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain. Menurut Lynch, elemen citra kota terdiri dari path (jalur), edge (tepian), district (kawasan), nodes (simpul), serta landmark (tengeran). Interaksi kelima elemen tersebut sangat berkaitan, dan tidak dapat dipisahkan. Berikut penjelasan elemen citra kota:

1. Tetenger (Landmark), yang merupakan titik referensi seperti elemen simpul tetapi tidak masuk kedalamnya karena bisa dilihat dari luar letaknya. Tetenger adalah elemen eksternal yang merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota misalnya gunung, bukit, gedung tinggi, menara, tanah tinggi, tempat ibadah, pohon tinggi dan lain-lain. Beberapa tetenger letaknya dekat sedangkan yang lain jauh sampai diluar kota. Tetenger adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk mengenali suatu daerah.

2. Jalur (Path), yang merupakan elemen paling penting dalam citra kota. Kevin Lynch menemukan dalam risetnya bahwa jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan imaji kotanya secara keseluruhan. Jalur merupakan alur pergerakan yang secara umum digunakan oleh manusia seperti jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran dan sebagainya. Jalur mempunyai identitas yang lebih baik jika memiliki tujuan yang besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun) serta ada penampakan yang kuat (misalnya pohon) atau ada belokan yang jelas.
3. Kawasan (District), yang merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan memiliki ciri khas mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, dimana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya. Kawasan dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior. Kawasan menpunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lain.
4. Simpul (Nodes), yang merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah arah atau aktivitasnya misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, dan jembatan. Kota secara keseluruhan dalam skala makro misalnya pasar, taman, square dan lain sebagainya. Simpul adalah suatu tempat dimana orang mempunyai perasaan masuk dan keluar dalam tempat yang sama.
5. Batas atau tepian (Edge), yang merupakan elemen linier yang tidak dipakai atau dilihat sebagai jalur. Batas berada diantara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linier misalnya pantai, tembok, batasan antara lintasan kereta api, topografi dan lain-lain. Batas lebih bersifat sebagai referensi dari pada misalnya elemen sumbu yang bersifat koordinasi (linkage). Batas merupakan penghalang walaupun kadang-kadang ada tempat untuk masuk. Batas merupakan pengakhiran dari sebuah kawasan atau batasan sebuah kawasan dengan yang lainnya. Demikian pula fungsi batasnya harus jelas membagi atau menyatukan.

2.1.1 Citra Pusat Kota Bandar Lampung

Bandar Lampung bukanlah kota yang baru berdiri, usianya sudah ratusan tahun. Tahun ini Kota Bandar Lampung akan memasuki usianya yang ke 333 (17 Juni 1682- 17 Juni 2015) bukan usia kota yang dibilang Baru, usianya telah melampaui usia Republik ini, jauh sebelum merdeka kota ini telah bergeliat menjadi bagian dari jalur perdagangan hasil perkebunan rempah-rempah, pertumbuhan ekonomi, tumbuh dan berkembangnya akulturasi budaya, daerah tujuan transmigran, tujuan wisata dan daerah transit, persinggahan, pertemuan, pulau Sumatera yang terdekat dengan pulau Jawa, sangat strategis yang kedepan peluangnya sangat besar untuk menjadi Kota Metropolitan baru penyangga ring satu Kota Jakarta yang sudah mulai "renta" dan penuh sesak.

Untuk satu dekade kedepan, apabila dibandingkan dengan kota-kota lain di pulau Sumatera, Kota Bandar Lampung mempunyai prospek yang paling cerah dari segi pembangunan, laju pertumbuhan ekonomi, sektor pendidikan dan pertumbuhan usaha. Bersamaan dengan itu lambat laun Bandar Lampung akan menjadi sorotan tersendiri bagi investor dan pihak luar tentang Kota ini, sehingga dengan tanpa menghilangkan cita rasa dan ciri khas lokal Lampung itu sendiri *city* branding Kota Bandar Lampung wajib dibentuk dan dipoles sedemikian rupa.

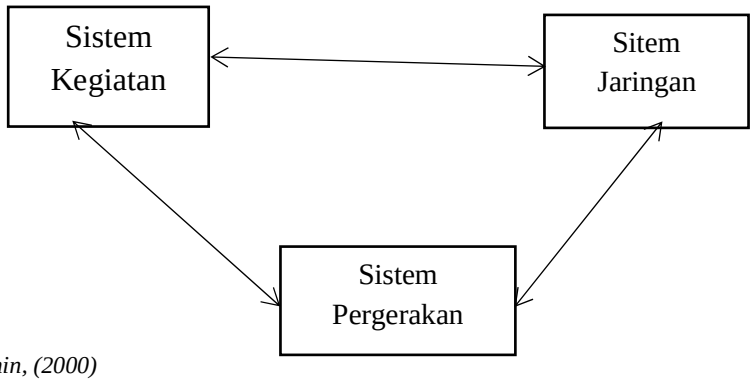
Pencitraan sebuah kota perlu dilakukan secara fokus, terarah dan hendaknya konsep city branding tidak memulai dari nol atau dari awal, akan tetapi dengan meneruskan citra yang pernah atau sudah ada yang telah menjadi ciri khas dari sebuah kota tersebut. *Blue* print pembangunan Kota harus dibuat, atau apabila memang sudah ada harus ada implementasi blue print tersebut secara terarah, terencana, konsisten, dan berkesinambungan, jalan lain untuk membangun city branding adalah dengan cara mengikis citra negatif kota, seperti macet, kotor, kumuh, banyak sampah, banyak gelandangan pengemis, kota yang tidak aman dan citra-citra negatif lain melalui cara-cara melalui pembangunan fisik seperti penambahan arsitektur kapal kuno lampung dan tapis-tapis pada bangunan dan siger hal tersebut dilakukkan secara terprogram, terukur, dan terus-menerus. Perencanaan sebuah kota harus juga ditunjang dengan citra atau brand sebagai kekhasan sebuah kota yang bertujuan di samping meningkatkan nilai jual tetapi juga menjadi daya tarik dalam merebut sumber daya potensial sehingga pada

gilirannya nanti diharapkan mampu mengerakkan perkembangan kota itu sendiri, baik dari segi pergerakan ekonomi, budaya, sektor pariwisata dan lain sebagainya.

Pencitraan sebuah kota perlu dilakukan secara terus menerus, kontinyu, berkesinambungan, sistematis dan massif. Pencitraan kota perlu sebuah proses yang bertahap, berjangka panjang, komprehensif dan membutuhkan konsistensi dalam penerapannya. Jadi bukan sebuah ikhtiar yang sporadis dan musiman belaka. Meskipun begitu harus diingat pula bahwa langkah mewujudkan city branding harus tetap realistis.

2.3 Sistem Transportasi

menurut Prahasta (2005:37) sistem dapat didefinisikan sebagai objek, ide, berikut saling keterhubungannnya (interelasi) dalam mencapai tujuan atau sasaran bersama. Sistem juga dipandang sebagai suatu kumpulan objek yang terangkai dalam interaksi dan saling ketergantungan yang teratur. Selanjutnya pengertian mengenai sistem transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu: sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem trasnportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi sistem yang lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi makro menurut Tamin (2000) yakni:



Sumber: Tamin, (2000)

Gambar 2.1
Sistem Transportasi

Sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu

juga perubahan sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan, agar tercipta pergerakan yang lancar dan pada akhirnya juga pasti mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga, sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro. Interaksi antar sistem tersebut dapat membentuk sistem transportasi makro. Sistem tranportasi makro diturunkan lebih jelas pada tranportasi mikro.

Sesuai dengan GBHN 1993, dalam usaha untuk menjamin terwujudnya sistem pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya, maka dalam sistem transportasi makro terdapat sistem mikro tambahan lainnya yang disebut sistem kelembagaan yang meliputi individu, kelompok, lembaga, dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem mikro tersebut. Di Indonesia, sistem kelembagaan yang berkaitan dengan masalah transportasi secara umum adalah sebagai berikut.

1. Sistem kegiatan Bappenas,
   Bappeda Tingkat I dan II, Bangda, Pemda
2. Sistem jaringan
   Departemen Perhubungan (Darat, Laut, Udara), Bina Marga
3. Sistem pergerakan DLLAJ,
   Organda, Polantas, masyarakat

2.4 Koridor

Salah satu bentuk dari *street* adalah koridor, yang merupakan ruang pergerakan linear, sebagai sarana untuk sirkulasi. Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas yang ada pada koridor tersebut (Krier, 1979, dalam mulyo 2008). Selain itu, pembangunan yang terkontrol dengan koridor jalan untuk kendaraan mempunyai kontribusi yang besar bagi pergerakan dan bentuk *traffic* dalam suatu perkotaan (Bishop, 1989). Dalam buku *Designing Urban Corridor* (Bishop, 1989, dalam Mulyo 2008) terdapat dua macam urban koridor, yaitu:

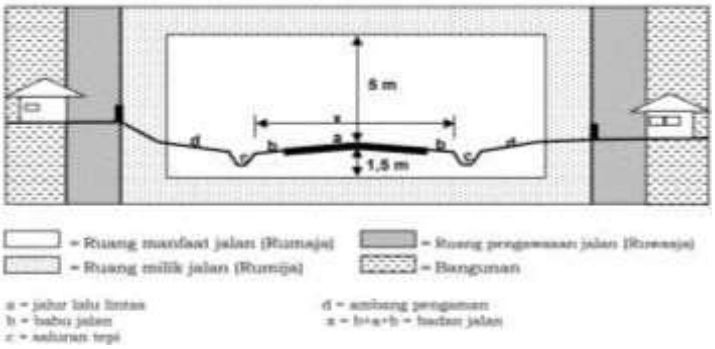
- Komersial koridor, urban komersial koridor termasuk di dalamnya beberapa dari jalan untuk kendaraan utama yang melewati kota. Biasanya dimulai dari area – area komersial yang ada di mana – mana menuju pusat sub-urban yang baru di mana padat dengan kompleks perkantoran dan pusat – pusat pelayanan.
- *Scenic* koridor, memang kurang umum jika dibandingkan dengan komersial koridor, tetapi *scenic* koridor memberikan pemandangan yang unik dan terkenal atau pengalaman rekreasi bagi pengendara kendaraan saat mereka melewati jalan tersebut. Walaupun scenic koridor kebanyakan terdapat di area pedesaan, beberapa komunitas masyarakat mengenali keunikan urban koridor tersebut karena memberikan kesempatan pemandangan bagi mereka dalam perjalanan dengan kendaraan.

2.4.1 Orientasi

Pengertian orientasi dalam hal ini adalah proses pengamatan dalam gerakan atau disebut dengan sequence, akan terjadi jika berjalan dari ujung ke ujung dalam situasi dalam langkah teratur. Menurut Cullen (1979, dalam Mulyo, 2008) dengan mengilustrasikan bahwa orang selalu membutuhkan perasaan terhadap posisinya dalam lingkungannya. Perasaan terhadap posisi ruang sangat tergantung pada dua faktor, yaitu pada tingkat dasarnya (*enclosure*) serta tingkat perlindungan (eksplosure). Focal point adalah bagian dari occupied teritority yang merupakan pandangan klasik dari enclosure. *Focal point* sebagai titik tangkap agar orang sadar akan situasi sekitarnya serta memberikan situasi yang ada di sana bahwa telah sampai di tujuan.

2.4.2 Komponen Koridor

1. Bagian-bagian jalan



Sumber: PP no 34 tahun 2006 pasal 33 tentang Jalan

Gambar 2.2
Bagian Jalan

2.5 Rancang Kota (*Urban Design*)

Perkembangan dan bentuk struktur fisik suatu kota dapat diketahui melalui perubahan elemen-elemen kota sebagai pembentuk ruang kota. Elemen tersebut merupakan elemen fisik dan non fisik.

2.5.1 Fisik

Saat ini, istilah perancangan kota (*urban design*) mempunyai arti yang berbeda-beda di negara yang satu dengan di negara yang lain, bahkan juga berbedabeda antar pribadi. Minaret Branch (1995: 201, dalam Arifia 2016) mengatakan bahwa:

”Di dalam perencanaan kota komprehensif, perancangan kota memiliki suatu makna yang khusus, yang membedakannya dari berbagai aspek proses perencanaan kota. Perancangan kota berkaitan dengan tanggapan inderawi manusia terhadap lingkungan fisik kota: penampilan visual, kualitas estetika, dan karakter spasial”.

Frederick Gutheim (dalam Antoniades, 1986: 326, dalam Arifia, 2016) menyatakan bahwa perancangan kota (urban design) merupakan bagian dari perencanaan kota (*urban planning*) yang menangani aspek estetika dan yang menetapkan tatanan (*order*) dan bentuk (*form*) kota.

Dari pendapat kedua pakar diatas dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya *urban design* adalah suatu disiplin perancangan, yang merupakan suatu penghubung antara

perencanaan kota dan arsitektur (*Diseign*), dan berkaitan erat dengan kebijakan dalam perancangan dan manajemen pembangunan fisik kota, penampilan visual, kualitas estetika, dan karakter.

Menurut Hamid Shirvani dalam bukunya *"The Urban Design Process"* terdapat delapan elemen perancangan kota atau kawasan yaitu; tata guna lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*), sirkulasi dan ruang parkir (*circulation and parking*), ruang terbuka (*open space*), jalur pejalan kaki (*pedestrian*), aktivitas pendukung *(activity support)*, penandaan (*signage*) dan Konservasi (*Conservation*) :

1. Tata Guna lahan (*Land* Use)

   Tata guna lahan dapat diartikan sebagai pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga secara umum dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

2. Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)

   Bentuk dan massa bangunan ditentukan oleh ketinggian atau besarnya bangunan, penampilan maupun konfigurasi dari massa bangunannya. Dalam bentuk dan massa bangunan seharusnya diperhatikan berbagai aspek meliputi ketinggian bangunan, kepejalan gedung, koefisien lantai bangunan, koefisien dasar bangunan, garis sempadan bangunan, langgam, skala, material, tekstur dan warna

3. Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)

   Penataan sirkulasi dan parkir perlu diperhatikan karena menjadi salah satu pembentuk struktur lingkungan perkotaan yang dapat mengontrol aktivitas kawasan.

4. Ruang Terbuka (*Open Space*)

   Ruang terbuka merupakan elemen yang sangat esensial dalam perancangan kota demi tercapainya kenyamanan bagi pengguna ruang. Desain ruang terbuka harus dipertimbangkan secara terintegral terhadap bagian dari perancangan kota.

5. Jalur pejalan kaki (*Pedestrian Ways*)

   Jalur pejalan kaki merupakan elemen penting dalam perancnagan kota, karena tidak lagi hanya berorientasi pada keindahan semata, akan tetapi juga masalah kenyamanan dengan didukung oleh kegiatan pedagang kaki lima yang dapat memperkuat kehidupan ruang kota tersebut. Strategi dalam perancangan jalur pejalan kaki adalah menjaga keseimbangan antara penggunaan jalur pejalan kaki dan fasilitas untuk kendaraan bermotor. Hal ini untuk mendukung suasana kota menjadi hidup dengan ruang publik yang atraktif, juga dapat terjalin hubungan yang harmonis antara kegiatan di jalur pejalan kaki dengan kegiatan pelayanan umum dan fasilitas yang dimiliki oleh masyarakat secara individual.

6. Penanda (*Signages*)

   Penanda dapat berupa suatu tulisan, gambar, lambang ataupun bendera yang memiliki fungsi sebagai penunjuk, pemberi keterangan, pengenal dan pengaturan (Chiara & Koppelman, 1997).Kegiatan Pendukung (Activity Support) Pendukung kegiatan adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan yang mendukung ruang publik di suatu kawasan kota.

7. Kegiatan Pendukung (*Activity Support*)

   Pendukung kegiatan adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan yang mendukung ruang publik di suatu kawasan kota.

8. Konservasi (*Conservation*)

   Konservasi merupakan strategi untuk menangani secara preventif terhadap kehancuran bangunan kuno, memperbaikinya agar dapat bertahan lebih lama dengan mengganti beberapa elemen yang sudah rusak dengan elemen baru seperti aslinya.

2.5.2 Non Fisik

Sedangkan elemen non fisik adalah manusia dengan segala aktivitasnya (Wongso, 2001 dalam Kurniawati 2010). Faktor non fisik antara lain kegiatan penduduk (politik, sosial, budaya, ekonomi dan teknologi, urbanisasi, peningkatan kebutuhan akan ruang, peningkatan jumlah penduduk, perencanaan tata ruang, perencanaan tata kota, zoning dan peraturan-peraturan pemerintah tentang

bangunan. Peranan aksebilitas, prasarana transportasi, sarana transportasi dan pendirian fungsi-fungsi besar (antara lain industri-industri dan perumahan) mempunyai peranan yang besar pula dalam membentuk variasi ekspresi keruangan penampakan perkembangan kota.

Suatu aktifitas sosial yang berbeda dengan banyak kawasan pada umumnya akan memberikan identitas yang lebih mudah ditangkap oleh pengamat. Misalnya seperti aktifitas perjudian di kota Las Vegas, dimana masyarakat pada ummnya melihat aktifitas tersebut sebagai sesuatu yang berbeda, melihat dan berasumsi perjudian identik dengan kota Las Vegas dan sebaliknya. Selain itu juga ada faktor budaya seperti acara adat ngaben di daerah Bali yang masih dilakukan sampai sekarang, yang memberikan identitas bagi daerah Bali itu sendiri. Banyak orang mengatakan bahwa Bali juga daerah yang kental dengan unsur pariwisatanya yang ditandai dengan banyaknya wisatawan lokal maupun mancanegara yang datang. Kedua hal ini bukan hal yang salah dalam suatu identitas, karena keduanya merupakan suatu fakta yang bisa mengidentifikasikan daerah Bali. Sebagaimaa dikatakan sebelumnya, hal yang lebih menonjol untuk menjadi suatu identitas bagi seorang pengamat tergantung dari sudut pandang dan seleranya dalam menangkap informasi-informasi yang paling menonjol di kawasan tersebut.

Ciri-ciri non fisik dari kota, antara lain yakni:

1. Secara sosial, masyarakat kotanya heterogen.
2. Sikap hidup masyarakatnya bersifat individualis.
3. Hubungan sosialnya bersifat gesselschaff.
4. Memiliki pandangan yang open-minded dan selalu rasional terhadap keadaan.
5. Adanya regresasi sosial di antara masyarakatnya..
6. Norma agamanya yang dibangun tidak kuat
7. Lebih mementingkan kehidupan pribadi dan tidak memprioritaskan kebutuhan kelompok.

Berdasarkan jenisnya aktivitas dibagi 2 yaitu:

1. Aktif : kegiatan aktivitas yang membutuhkan gerak fisik. Misalnya : fitness, aerobic, renang, dan sebagainya.
2. Pasif : kegiatan aktivitas yang dapat dinikmati tanpa gerak fisik. Misalnya : menonton bioskop, konser, drama, dan sebagainya.

2.6 Land Use (Tata Guna Lahan)

2.6.1 Pengertian Land Use

Menurut Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang "Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan" peruntukan Lahan merupakan komponen rancang kawasan yang berperan penting dalam alokasi penggunaan dan penguasaan lahan/tata guna lahan yang telah ditetapkan dalam suatu kawasan perencanaan tertentu berdasarkan ketentuan dalam rencana tata ruang wilayah.

Shirvani mengatakan dibuku "The Urban Diseign Process" (dalam Damelhart 2018).Tata guna lahan (*land use*) merupakan rencana dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kota, dimana ruang-ruang tiga dimensi akan dibangun di tempat-tempat sesuai dengan fungsi bangunan tersebut.

Pengelompokan tata guna lahan bertujuan untuk memberikan gambaran keseluruhan dari fungsi kawasan yang dilakukan dengan cara pemisahan letak fungsi lahan dengan pertimbangan optimalisasi lahan. Sebagai contoh : dalam kawasan pendidikan akan memiliki bangunan dengan fungsi pendidikan atau di dalam kawasan perekonomian akan terdapat berbagai macam bangunan pertokoan/komersial. Kebijaksanaan tata guna lahan juga membentuk hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan aktivitas/kegiatan penggunaan individual. Terdapat perbedaan kapasitas (besaran) dan pengaturan dalam penataan ruang kota, termasuk di dalamnya adalah aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual. Pada prinsipnya, pengertian *land use* (tata guna lahan) adalah pengaturan kebijakan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

Kebijakan yang terdapat dalam tata guna lahan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- Tipe penggunaan lahan yang diijinkan.
- Hubungan fungsional yang terjadi antara area yang berbeda.
- Skala pembangunan baru.
- Tipe intensif pembangunan yang sesuai untuk dikembangkan pada area dengan

karakteristik tertentu.

Dalam perencanaannya, tata guna lahan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- Fungsi yang diijinkan.
- Ketertarikan antar fungsi.
- Daya tampung.
- Pengembangan kawasan.

Dalam hal ini yang termasuk dalam penggunaan lahan pada elemen perancangan kawasan antara lain :

- Tipe penggunaan dalam suatu area.
- Spesifikasi fungsi dan keterkaitan antar fungsi dalam pusat kawasan.
- Ketinggian bangunan.
- Skala fungsi.

2.6.2 Manfaat Perancangan Land Use

Berdasarkan Permen PU no 6 tahun 2007 tentang pedoman umum penataan lingkungan dan bangunan land use memiliki manfaat sebagai berikut:

1. Meningkatkan keseimbangan kualitas kehidupan lingkungan dengan membentuk ruang-ruang kota/lingkungan yang hidup secara fisik (vibrant) dan ekonomi (viable), layak huni dan seimbang, serta meningkatkan kualitas hidup pengguna dan kualitas lingkungan.
2. Mengoptimalkan alokasi penggunaan dan penguasaan lahan baik secara makro maupun mikro.
3. Mengalokasikan fungsi/kegiatan pendukung bagi jenis peruntukan yang ada.
4. Menciptakan integrasi aktivitas ruang sosial (socio-spatial integration) antar penggunanya.
5. Menciptakan keragaman lingkungan (diversity) dan keseimbangan yang akan mendorong terciptanya kegiatan kegiatan yang berbeda namun produktif.
6. Mengoptimalkan prediksi/projeksi kepadatan lingkungan dan interaksi sosial yang direncanakan.

2.6.3 Komponen Penataan Land Use

Berdasarkan Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang pedoman umum penataan lingkungan dan bangunan land use memiliki komponen penataan sebagai berikut:

1. Peruntukan Lahan Makro, yaitu rencana alokasi penggunaan dan pemanfaatan lahan pada suatu wilayah tertentu yang juga disebut dengan tata guna lahan. Peruntukan ini bersifat mutlak karena telah diatur pada ketentuan dalam rencana tata ruang wilayah.
2. Peruntukan Lahan Mikro, yaitu peruntukan lahan yang ditetapkan pada skala keruangan yang lebih rinci (termasuk secara vertikal) berdasarkan prinsip keragaman yang seimbang dan saling menentukan.

2.7 Bentuk dan Massa Bangunan (*Building From And Massing*)

Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*) membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang berada ada suatu kawasan dapat membentuk sebuah kota serta bagaimana hubungan antar-massa (banyak bangunan) yang terdapat dalam kawasan tersebut.

Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antar-massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar-bangunan, bentuk bangunan, fasad bangunan, dan sebagainya harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk menjadi teratur, mempunyai garis langit-horizon (*skyline*) yang dinamis serta menghindari adanya *lost space* (ruang tidak terpakai).

Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*) dapat meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu :

1. Ketinggian Bangunan

   Ketinggian bangunan berkaitan dengan jarak pandang manusia, baik yang berada dalam bangunan maupun yang berada pada jalur pejalan kaki (luar bangunan). Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk sebuah garis horizon (*skyline*). Skyline dalam skala kawasan mempunyai makna; sebagai simbol kawasan, sebagai indeks sosial, sebagai alat orientasi, sebagai perangkat estetis, sebagai perangkat ritual. Ketinggian bangunan di tiap fungsi

ruang perkotaan akan berbeda, tergantung dari tata guna lahan. Sebagai contoh, bangunan di sekitar bandara akan memiliki ketinggian lebih rendah dibanding bangunan di kawasan perkantoran dan perekonomian.

2. Kepejalan Bangunan

   Pengertian dari kepejalan adalah penampilan gedung dalam konteks kota. Kepejalan suatu gedung ditentukan oleh perbandingan tinggi-luas- lebar-panjang, olahan massa (desain bentuk), dan variasi penggunaan material.

3. Koefisien Lantai Bangunan (KLB)

   Koefisien lantai bangunan adalah angka prosentase perbandingan antara luas seluruh lantai bangunan gedung dengan luas tanah (tapak) atau daerah perencanaan yang sesuai rencana tata ruang bangunan dan tata lingkungan.

4. Dalam koefisien lantai bangunan, jika KLB=200%, maka di tapak seluas 100m2, dapat dibangun bangunan dengan luas lantai 200m2 - lantai banyak). Koefisien Lantai Bangunan dipengaruhi oleh daya dukung tanah, daya dukung lingkungan, nilai harga tanah, dan faktor- faktor khusus tertentu sesuai dengan peraturan atau kepercayaan daerah setempat.

5. Koefisien Dasar Bangunan (*Building Coverage)*

   Koefisien dasar bangunan (*building coverage)* adalah prosentase antara jumlah luas seluruh lantai dasar bangunan gedung (luas tapak yang tertutup) dengan luas lahan/tanah perpetakan/daerah perencanaan yang akan dirancang, sesuai dengan rencana tata ruang bangunan dan lingkungan.

6. Koefisien dasar bangunan dimaksudkan untuk menyediakan area terbuka yang cukup di kawasan perkotaan agar tidak keseluruhan tapak diisi dengan bangunan. Hal ini dimaksudkan agar daur lingkungan tidak terhambat, terutama penyerapan air ke dalam tanah.

7. Garis Sempadan Bangunan (GSB)

   Garis Sempadan Bangunan merupakan jarak bangunan terhadap as jalan. Garis ini sangat penting dalam mengatur keteraturan bangunan di tepi jalan kota. Selain itu juga berfungsi sebagai jarak keselamatan pengguna jalan, terutama jika terjadi kecelakaan.

8. Langgam

Langgam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan dimana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu. Peran dari langgam ini dalam skala urban jika direncanakan dengan baik dapat menjadi guide line yang dapat menyatukan fragmen-fragmen dan bentuk bangunan di kota.

9. Skala

   Skala adalah proporsi tertentu yang digunakan untuk menetapkan pengukuran bangunan dan dimensi-dimensi dengan memandang besaran dari unsur bangunan atau ruang terhadap bentuk-bentuk lain. Rasa akan skala dan perubahan-perubahan dalam ketinggian ruang atau bangunan dapat memainkan peranan dalam menciptakan kontras visual yang dapat membangkitkan daya hidup dan kedinamisan.

   Skala terbagi menjadi dua bagian antara lain:

   a. Skala umum : merupakan unsur-unsur bangunan terhadap bentuk lain di dalam lingkupnya.
   b. Skala manusia : digunakan sebagai acuan atau pedoman dalam menyeimbangkan kawasan perancangan.

10. Material

    Peran material berkenaan dengan komposisi visual dalam perancangan. Komposisi yang dimaksud diwujudkan oleh hubungan antar elemen visual.

11. Warna

    Warna merupakan suatu fenomena yang diakibatkan dari pencahayaan dan persepsi visual yang berguna untuk menjelaskan persepsi individu dalam corak intesitas dan nada. Dengan adanya warna (kepadatan warna, kejernihan warna), dapat memperluas kemungkinan ragam komposisi yang dihasilkan.

12. Tekstur

    Tekstur adalah kualitas yang dapat dilihat dan diraba yang ada pada permukaan dalam ukuran, proporsi, bentuk pada bagian benda. Tekstur juga berfungsi untuk menentukkan sampai dimana permukaan melakukan pemantulan atau penyerapan cahaya yang datang. Dalam sebuah komposisi yang lebih besar

(skala urban) sesuatu yang dilihat dari jarak tertentu maka elemen yang lebih besar dapat menimbulkan efek-efek tekstur.

2.7.1 Komponen Penataan

Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang pedoman umum penataan lingkungan dan bangunan, bentuk dan massa bangunan memiliki komponen penataan sebagai berikut:

1. Koefisien Dasar Bangunan (KDB), yaitu angka persentase perbandingan antara luas seluruh lantai dasar bangunan gedung yang dapat dibangun dan luas lahan/ tanah perpetakan/daerah perencanaan yang dikuasai.
2. Koefisien Lantai Bangunan (KLB), yaitu angka persentase perbandingan antara jumlah seluruh luas lantai seluruh bangunan yang dapat dibangun dan luas lahan/ tanah perpetakan/daerah perencanaan yang dikuasai.
3. Koefisien Daerah Hijau (KDH), yaitu angka persentase perbandingan antara luas seluruh ruang terbuka di luar bangunan gedung yang diperuntukkan bagi pertamanan/ penghijauan dan luas tanah perpetakan/daerah perencanaan yang dikuasai.
4. Koefisien Tapak Besmen (KTB), yaitu angka persentase perbandingan antara luas tapak besmen dan luas tanah perpetakan/daerah perencanaan yang dikuasai.
5. Sistem Insentif-Disinsentif Pengembangan, terdiri atas:
   a. Insentif Luas Bangunan, yaitu insentif yang terkait dengan KLB dan diberikan apabila bangunan gedung terbangun memenuhi persyaratan peruntukan lantai dasar yang dianjurkan. Luas lantai bangunan yang ditempati oleh fungsi tersebut dipertimbangkan untuk tidak diperhitungkan dalam KLB.
   b. Insentif Langsung, yaitu insentif yang memungkinkan penambahan luas lantai maksimum bagi bangunan gedung yang menyediakan fasilitas umum berupa sumbangan positif bagi lingkungan permukiman terpadu; termasuk di antaranya jalur pejalan kaki, ruang terbuka umum, dan fasilitas umum.

2.7.2 Garis Sempadan Bangunan

1. Pengertian Bangunan

Bangunan adalah struktur buatan manusia yang terdiri atas dinding dan atap yang didirikan secara permanen di suatu tempat. Bangunan juga biasa disebut dengan rumah dan gedung, yaitu segala sarana, prasarana atau infrastruktur dalam kebudayaan atau kehidupan manusia dalam membangun peradabannya. Bangunan memiliki beragam bentuk, ukuran, dan fungsi, serta telah mengalami penyesuaian sepanjang sejarah yang disebabkan oleh beberapa faktor, seperti bahan bangunan, kondisi cuaca, harga, kondisi tanah, dan alasan estetika.

Bangunan mempunyai beberapa fungsi bagi kehidupan manusia, terutama sebagai tempat berlindung dari cuaca, keamanan, tempat tinggal, privasi, tempat menyimpan barang, dan tempat bekerja. Suatu bangunan tidak bisa lepas dari kehidupan manusia khususnya sebagai sarana pemberi rasa aman, dan nyaman. Contoh bangunan yang paling sering kita lihat yaitu jembatan beserta konstruksi, dan rancangannya, jalan, serta sarana telekomunikasi. Secara umum, peradaban suatu bangsa dapat dilihat dari teknik-teknik bangunan maupun sarana, dan prasarana yang dibuat maupun ditinggalkan oleh warisan manusia dalam perjalanan sejarahnya.

Karena bangunan berkaitan dengan kemajuan peradaban manusia, maka dalam perjalanannya, manusia memerlukan ilmu atau teknik yang berkaitan dengan bangunan, dan menunjang dalam membuat suatu bangunan. Adapun ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan bangunan adalah arsitektur dan teknik sipil. Bahkan penggunaan trigonometri dalam matematika juga berkaitan dengan bangunan yang diduga digunakan pada masa Mesir kuno dalam membangun Piramida.

Pada awalnya, manusia hanya memanfaatkan apa yang ada di alam sebagai sarana, dan prasarana serta infrastruktur dalam kehidupannya. Sebagai contoh yaitu pemanfaatan gua sebagai tempat tinggal. Kemudian peradaban manusia berkembang dengan memanfaatkan apa yang ada di alam, seperti batu, tanah, dan kayu, sebagai bahan baju untuk membuat suatu infrastruktur. Pada masa berikutnya, peradaban berkembang lagi dengan ditemukannya bahan-bahan tambang yang bisa digunakan untuk membuat alat maupun benda yang mampu menopang sebuah bangunan, seperti halnya barang logam, serta mengolah bahan-bahan alam seperti mengolah batuan kapur, pasir, dan tanah. Dalam perkembangannya, manusia

membuat bahan-bahan bangunan dari hasil industri atau buatan manusia yang bahan-bahan bakunya diambil dari alam.

2. Pengertian Garis Sempadan Bangunan

Garis yang dikenal dengan singkatan GSB ini membatasi jarak terdekat bangunan terhadap tepi jalan, dihitung dari batas terluar saluran air kotor, atau riol, sampai batas terluar muka bangunan. Garis ini berfungsi sebagai pembatas ruang, atau jarak bebas minimum dari bidang terluar suatu massa bangunan terhadap lahan yang dikuasai, batas tepi sungai atau pantai, antara massa bangunan yang lain atau rencana saluran, jaringan tegangan tinggi listrik, jaringan pipa gas, dan sebagainya Garis sempadan bangunan menjamin adanya ruang terbuka hijau privat dalam bentuk halaman rumah, menambah keamanan, serta mengurangi pengaruh bising dari kendaraan di jalan raya terhadap penghuninya

Di dalam penjelasan Pasal 13 Undang-undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, Garis Sempadan Bangunan (GSB) mempunyai arti sebuah garis yang membatasi jarak bebas minimum dari bidang terluar suatu massa bangunan terhadap batas lahan yang dikuasai. Pengertian tersebut dapat disingkat bahwa GSB adalah batas bangunan yang diperkenankan untuk dibangun. Batasan atau patokan untuk mengukur besar GSB adalah as jalan, tepi sungai, tepi pantai, jalan kereta api, dan/atau jaringan tegangan tinggi. GSB sebagaimana dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/PRT/M/2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan bagian III huruf C merupakan aturan yang harus dikeluarkan oleh Penguasa Wilayah (Gubernur/Bupati/Walikota) dan wajib dipatuhi oleh segenap komponen masyarakat sesuai dengan visi pembangunan di wilayah tersebut.

GSB dan Garis Sempadan Jalan (GSJ) adalah peraturan yang diberlakukan dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) untuk wilayah yang diatur. Menurut Pasal 1 Angka 2 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 20/Prt/M/2011 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kabupaten/Kota Rencana detail tata ruang kabupaten/kota yang selanjutnya disingkat RDTR adalah rencana secara terperinci tentang tata ruang wilayah kabupaten/kota yang dilengkapi dengan peraturan zonasi kabupaten/kota.

Jadi, bisa saja ketentuan tersebut berbeda-beda masing-masing wilayah bergantung dari RDTR yang mengaturnya. GSB adalah batas yang mana bangunan bisa dibangun secara masif. Di luar batas GSB hanya boleh dilewati oleh bagian dari bangunan yang terbuka seperti taman, teras, balkon, jalur pejalan kaki dan sejenisnya. GSB ditentukan oleh Pemerintah setempat berdasarkan RDRTK yang bersumber pada Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi. Setiap aturan pasti mempunyai sanksi jika ada yang melanggarnya. Demikian pula dengan peraturan tentang GSB. Menurut Undang-undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, Sanksi administratif akan dikenakan kepada setiap pemilik bangunan. Sanksi tersebut berupa peringatan tertulis, pembatasan kegiatan pembangunan, penghentian sementara atau tetap pekerjaan pelaksanaan, pencabutan izin yang telah dikeluarkan dan perintah pembongkaran bangunan. Selain itu jika ketahuan membangun bangunan yang melebihi GSB, maka juga akan dikenakan sanksi yang lain. Sanksinya berupa denda paling banyak 10% (sepuluh persen) dari nilai bangunan yang sedang atau telah dibangun.

Di Bandar Lampung sendiri GSB di atur pada Perda Kota Bandar Lampung no 7 tahun 2014 tentang Bangunan Gedung tepatnya pada pasal 24 ayat 1 sampai 10 yaitu Garis sempadan bangunan ditentukan atas pertimbangan keamanan, kesehatan, kenyamanan dan keserasian dengan lingkungan dan ketinggian bangunan. Garis Sempadan Bangunan Gedung meliputi ketentuan mengenai jarak Bangunan Gedung dengan as jalan, tepi sungai, tepi pantai, rel kereta api dan/atau jaringan listrik tegangan tinggi dengan mempertimbangkan aspek keselamatan dan kesehatan.Garis sempadan bangunan meliputi garis sempadan bangunan untuk bagian muka, samping, dan belakang. Penetapan garis sempadan bangunan berlaku untuk bangunan di atas permukaan tanah maupun di bawah permukaan tanah (basement). Ketentuan besarnya garis sempadan bangunan diatur lebih lanjut dalam peraturan Walikota Garis Sepadan Bangunan atau GSB terhadap jalan dihitung sejajar dengan jalan dan atau rencana jalan yang berada pada persil atau pekarangan

1. Untuk jalan Arteri Primer dan Sekunder letak garis sebagaimana dimaksud pada ayat (6) adalah paling sedikit 15 Meter dari tepi badan jalan.
2. Untuk jalan Kolektor Primer Letak garis sebagaimana dimaksud pada ayat (6) adalah paling sedikit 10 Meter dari tepi badan jalan;

3. Untuk jalan Kolektor Sekunder Letak garis sebagaimana dimaksud pada ayat (6) adalah paling sedikit 5 Meter dari tepi badan jalan.

Selanjutnya Garis Sepadan Bangunan yang belum diatur dalam Peraturan Daerah ini akan diatur dalam peraturan Walikota.

2.8 Tata Kualitas Bangunan

Berdasarkan Permen PU No 6 tahun 2007 tentang pedoman umum penataan lingkungan dan bangunan, Tata Bangunan adalah produk dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya sebagai wujud pemanfaatan ruang, meliputi berbagai aspek termasuk pembentukan citra/karakter fisik lingkungan, besaran, dan konfigurasi dari elemen-elemen: blok, kaveling/petak lahan, bangunan, serta ketinggian dan elevasi lantai bangunan, yang dapat menciptakan dan mendefinisikan berbagai kualitas ruang kota yang akomodatif terhadap keragaman kegiatan yang ada, terutama yang berlangsung dalam ruang-ruang publik.

Tata Bangunan juga merupakan sistem perencanaan sebagai bagian dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya, termasuk sarana dan prasarananya pada suatu lingkungan binaan baik di perkotaan maupun di perdesaan sesuai dengan peruntukan lokasi yang diatur dengan aturan tata ruang yang berlaku dalam RTRW Kabupaten/Kota, dan rencana rincinya.

2.8.1 Manfaat Perancangan Tata Bangunan

1. Konfigurasi blok, kaveling dan bangunan.
2. Meningkatkan kualitas ruang kota yang aman, nyaman, sehat, menarik, dan berwawasan ekologis, serta akomodatif terhadap keragaman kegiatan.
3. Mengoptimalkan keserasian antara ruang luar bangunan dan lingkungan publik sehingga tercipta ruang-ruang antar bangunan yang interaktif.
4. Menciptakan berbagai citra dan karakter khas dari berbagai sub area yang direncanakan.

5. Mencapai keseimbangan, kaitan dan keterpaduan dari berbagai elemen tata bangunan dalam hal pencapaian kinerja, fungsi, estetis dan sosial, antara kawasan perencanaan dan lahan di luarnya. Mencapai lingkungan yang tanggap terhadap tuntutan kondisi ekonomi serta terciptanya integrasi sosial secara keruangan.

2.8.2 Komponen Tata Bangunan

1. Pengaturan Blok Lingkungan, yaitu perencanaan pembagian lahan dalam kawasan menjadi blok dan jalan, di mana blok terdiri atas petak lahan/kaveling dengan konfigurasi tertentu. Pengaturan ini terdiri atas:
    a. Bentuk dan Ukuran Blok;
    b. Pengelompokan dan Konfigurasi Blok;
    c. Ruang terbuka dan tata hijau.
2. Pengaturan Kaveling/Petak Lahan, yaitu perencanaan pembagian lahan dalam blok menjadi sejumlah kaveling/ petak lahan dengan ukuran, bentuk, pengelompokan dan konfigurasi tertentu. Pengaturan ini terdiri atas:
    a. Bentuk dan Ukuran Kaveling;
    b. Pengelompokan dan Konfigurasi Kaveling;
    c. Ruang terbuka dan tata hijau.
3. Pengaturan Bangunan, yaitu perencanaan pengaturan massa bangunan dalam blok/kaveling. Pengaturan ini terdiri atas:
    a. Pengelompokan Bangunan;
    b. Letak dan Orientasi Bangunan*;*
    c. Sosok Massa Bangunan;
    d. Ekspresi Arsitektur Bangunan.
4. Pengaturan Ketinggian dan Elevasi Lantai Bangunan, yaitu perencanaan pengaturan ketinggian dan elevasi bangunan baik pada skala bangunan tunggal maupun kelompok bangunan pada lingkungan yang lebih makro (blok/kawasan). Pengaturan ini terdiri atas:
    a. Ketinggian Bangunan*;*
    b. Komposisi Garis Langit Bangunan;

c. Ketinggian Lantai Bangunan.

2.9 Sistem Sirkulasi dan Parkir

Berdasarkan Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Penataan Lingkungan, Sistem sirkulasi dan jalur penghubung terdiri dari jaringan jalan dan pergerakan, sirkulasi kendaraan umum, sirkulasi kendaraan pribadi, sirkulasi kendaraan informal setempat dan sepeda, sirkulasi pejalan kaki (termasuk masyarakat penyandang cacat dan lanjut usia), sistem dan sarana transit, sistem parkir, perencanaan jalur pelayanan lingkungan, dan sistem jaringan penghubung. Elemen ruang parkir mempunyai pengaruh langsung pada kualitas lingkungan yaitu sebagai elemen yang memperkuat kelangsungan kegiatan komersial dan elemen yang memberikan pengaruh visual pada bentuk fisik dan susunan kota. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit memberi efek visual yang merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.

Dalam merencanakan tempat parkir yang benar, hendaknya memenuhi persyaratan :

a. Keberadaan strukturnya tidak mengganggu kegiatan di sekitar kawasan.
b. Pendekatan program penggunaan berganda.
c. Penyediaan tempat parkir khusus.
d. Penyediaan tempat parkir di pinggiran kota.

2.9.1 Manfaat Sistem Sirkulasi

Berdasarkan Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Penataan Lingkungan, sistem sirkulasi memiliki manfaat yaitu:

1. Mengoptimalkan efisiensi pemanfaatan prasarana jalan dengan jenis arus pergerakan yang terjadi.
2. Mendapatkan distribusi atau penyebaran pergerakan yang selaras dengan jenis aktivitas yang diwadahi sehingga dicapai ketertiban.
3. Mencapai kinerja fungsi serta keseimbangan, kaitan, keterpaduan dari berbagai elemen pergerakan, lingkungan dan sosial, antara kawasan perencanaan dan lahan di luarnya.

2.9.2 Komponen Sistem Sirkulasi

Sumber:ITDP, 2017

Gambar 2.3
Komponen Sistem Sirkulasi

Keterangan

1. Muka Bangunan	1. Jalur Sepeda
2. Ruang Variasi	2. Area Buffer dan Zona Utilitas(Median jalan)
3. Ruang Pejalan Kaki(jalur pedestarian)	3. Badan Jalan
6 dan 5 adalah Rumija	1 sampai 5 adalah GSB

2.10 Jalur pejalan kaki (*Pedestrian*)

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani, dimana berasal dari kata pedos yang berarti kaki, sehingga *pedestrian* dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, maka *pedestrian* dalam hal ini memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Atau secara harfiah, *pedestrian* berarti "*person walking in the street*", yang berarti orang yang berjalan di jalan. Berikut merupakan beberapa tinjauan dan pengertian dasar mengenai *pedestrian* dalam (Yuliana, 2016) yaitu:

1. Menurut John Fruin (1979)

   Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas

komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain.

2. Menurut Amos Rapoport (1977)

   Dilihat dari kecepatannya, moda jalan kaki memiliki kelebihan yakni kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati objek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

3. Menurut Giovany Gideon (1977)

   Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

Jalur pejalan kaki harus memiliki rasa aman dan nyaman terhadap pejalan kaki, keamanan disini dapat berupa batasan-batasan dengan jalan yang berupa peninggian trotoar, menggunakan pagar pohon, dan menggunakan street furniture. Selain merasa aman, mereka juga harus merasa nyaman dimana jalur pejalan kaki harus bersifat rekreatif karena hal tersebut sangat menunjang kenyaman pejalan kaki saat menggunakan jalur pejalan kaki sebagai jalur mereka.

Safety (keamanan) Salah satu penyebab banyaknya tingkat kecelakaan yang terjadi pada pejalan kaki di jalur pejalan kaki adalah akibat pencampuran fungsi jalur pejalan kaki dengan aktivitas yang lain. Elemen-elemen yang perlu diperhatikan dalam perencanaan keamanan pejalan kaki adalah :

1. Desain jalan dan jalur pejalan kaki : desain jalan untuk pejalan kaki harus nyaman dan aman serta memiliki daya tarik agar orang merasa betah melaluinya.
2. Kecepatan dan kepadatan : keamanan pejalan kaki salah satunya agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Pada jalan yang memiliki kecepatan dan kepadatan lalu lintas yang tinggi harus memiliki barrier pada jalur pejalan kaki. Barrier ini dapat berupa pepohonan, pot bunga, dan adanya jarak antara jalur pejalan kaki dengan jalan raya.
3. Pemilihan perencanaan jalur pejalan kaki yang berkesinambungan : hal ini berhubungan dengan perencanaan kawasan yang mampu menyatukan elemen-elemen yang ada disekitarnya menjadi satu kesatuan.

4. Kondisi musim : akibat sering berubahnya musim maka jalur pejalan kaki harusnya mampu mengantisipasinya dengan memperhitungkan faktor alam yang mampu mempengaruhi aktivitas-aktivitas orang yang melewatinya.
5. Waktu : Jalur pejalan kaki digunakan untuk berjalan kaki baik siang maupum malam hari. Untuk itu perlu adanya pemikiran untuk mengolah jalur pejalan kaki agar aktivitas yang berhubungan dengan waktu dapat berjalan lancar dengan tersedianya fasilitas yang membuat nyaman orang yang melaluinya.

Comfort (Kenyamanan) merupakan segala sesuatu yang memperlihatkan dirinya sesuai dan harmonis dengan penggunaan suatu ruang. Jalur pejalan kaki memiliki peran penting dalam pembentukan arsitektur kota. Kondisi jalur pejalan kaki yang mengutamakan kenyamanan, tentunya juga mempertimbangkan aspek manusiawi. Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan :

1. Sirkulasi : kenyamanan dapat berkurang akibat sirkulasi yang kurang baik, misalnya kurangnya kejelasan sirkulasi, penggunaan funsi ruang sirkulasi yang berbeda (misal trotoar dijadikan tempat berjualan), tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan. Untuk hal tersebut, hendaknya diadakan pembagian sirkulasi antara manusia dan kendaraan.
2. Gaya alam dan iklim : radiasi matahari dapat mengurangi kenyamanan terutama pada daerah tropis khususnya di siang hari. Curah hujan sering menimbulkan gangguan terhadap aktivitas manusia di luar. Maka diperlukan adanya peneduh. - Keamanan : keamanan yang ditujukan bagi pejalan kaki baik dari unsur kejahatan maupun faktor lain.
3. Kebersihan : segala sesuatu yang bersih akan menambah daya tarik, juga akan menambah kenyamanan pejalan kaki karena bebas dari kotoran sampah dan bau-bauan yang tidak menyenangkan. Untuk memenuhi hal tersebut kiranya perlu ditempatkan dan disediakan bak sampah.
4. Keindahan : kenyamanan disini mencakup masalah kepuasan batin dan panca indera sehingga rasa nyaman dapat diperoleh. Sulit untuk menilai suatu keindahan, setiap orang memiliki persepsi yang berbeda terhadap sesuatu yang dikatakan indah. Penyediaan Prasarana Dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

2.11 Sistem Ruang Terbuka dan Tata Hijau

Sistem Ruang Terbuka dan Tata Hijau merupakan komponen rancang kawasan, yang tidak sekadar terbentuk sebagai elemen tambahan atau pun elemen sisa setelah proses rancang arsitektural diselesaikan, melainkan juga diciptakan sebagai bagian integral dari suatu lingkungan yang lebih luas. Penataan sistem ruang terbuka diatur melalui pendekatan desain tata hijau yang membentuk karakter lingkungan serta memiliki peran penting baik secara ekologis, rekreatif dan estetis bagi lingkungan sekitarnya, dan memiliki karakter terbuka sehingga mudah diakses sebesar-besarnya oleh publik

2.11.1 Manfaat & Fungsi Ruang Terbuka

Berdasarkan Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Penataan Lingkungan, ruang terbuka memiliki manfaat yaitu:

1. Meningkatkan kualitas kehidupan ruang kota melalui penciptaan lingkungan yang aman, nyaman, sehat, menarik dan berwawasan ekologis.
2. Mendorong terciptanya kegiatan publik sehingga tercipta integrasi ruang sosial antarpenggunanya.
3. Menciptakan estetika, karakter dan orientasi visual dari suatu lingkungan.
4. Menciptakan iklim mikro lingkungan yang berorientasi pada kepentingan pejalan kaki.
5. Mewujudkan lingkungan yang nyaman, manusiawi dan berkelanjutan.

Hamid Shirvani dalam Damelhart 2018 mengungkap ruang terbuka memiliki fungsi yaitu:

a. Fungsi umum:
    - Tempat bersantai.
    - Tempat komunikasi sosial.
    - Tempat peralihan, tempat menunggu.
    - Sebagai ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar.
    - Sebagai pembatas atau jarak diantara massa bangunan.
b. Fungsi ekologis:
    - Penyegaran udara.
    - Penyerapan air hujan.

- Pengendalian banjir.
- Memelihara ekosistem tertentu.
- Pelembut arsitektur bangunan.

2.11.2 Komponen Penataan Ruang Hijau

Berdasarkan Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Penataan Lingkungan, ruang hijau memiliki komponen yaitu:

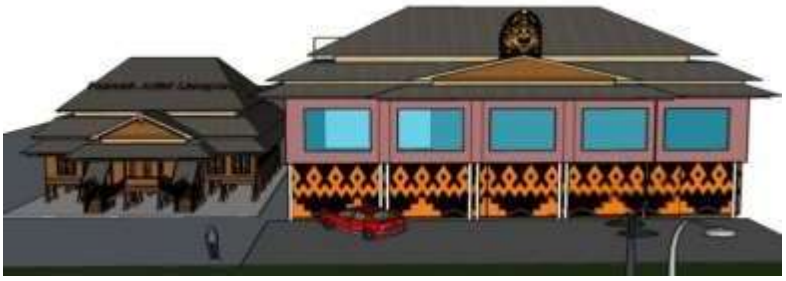
1. Sistem Ruang Terbuka Umum (kepemilikan publik-aksesibilitas publik), yaitu ruang yang karakter fisiknya terbuka, bebas dan mudah diakses publik karena bukan milik pihak tertentu.
2. Sistem Ruang Terbuka Pribadi (kepemilikan pribadi– aksesibilitas pribadi), yaitu ruang yang karakter fisiknya terbuka tapi terbatas, yang hanya dapat diakses oleh pemilik, pengguna atau pihak tertentu.
3. Sistem Ruang Terbuka Privat yang dapat diakses oleh Umum (kepemilikan pribadi–aksesibilitas publik), yaitu ruang yang karakter fisiknya terbuka, serta bebas dan mudah diakses oleh publik meskipun milik pihak tertentu, karena telah didedikasikan untuk kepentingan publik sebagai hasil kesepakatan antara pemilik dan pihak pengelola/pemerintah daerah setempat, di mana pihak pemilik mengizinkan lahannya digunakan untuk kepentingan publik, dengan mendapatkan kompensasi berupa insentif/disinsentif tertentu, tanpa mengubah status kepemilikannya.
4. Sistem Pepohonan dan Tata Hijau, yaitu pola penanaman pohon yang disebar pada ruang terbuka publik.
5. Area Jalur Hijau, yaitu salah satu ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai area preservasi dan tidak dapat dibangun. Pengaturan ini untuk kawasan:
    a. Sepanjang sisi dalam Daerah Milik Jalan (Damija);
    b. Sepanjang bantaran sungai;
    c. Sepanjang sisi kiri kannan jalur kereta;
    d. Sepanjang area di bawah jaringan listrik tegangan tinggi;
    e. Jalur hijau yang diperuntukkan sebagai jalur taman kota atau hutan kota, yang merupakan pembatas atau pemisah suatu wilayah.

2.12 Kualitas Desain Bangunan

Kualitas desain dalam hal ini adalah diseign bangunan yang perlu ada di suatu kota guna menun jukkan ciri khas kota tersebut. Di Kota Bandar lampung belum muncul unsur yang menonjol dari sisi bangunan yang berbudaya adat lampung.

Sumber: https://www.google.com/search?q=rumah+adat+lampung&safe=

Gambar 2. 4 Rumah Adat Lampung



Sumber:Analisis Sketchup 2019 **Gambar 2.5 Desain Perdagangan dan Jasa**

2.13 Sistem Prasarana dan Utilitas Lingkungan

Sistem prasarana dan utilitas lingkungan adalah kelengkapan dasar fisik suatu lingkungan yang pengadaannya memungkinkan suatu lingkungan dapat beroperasi dan berfungsi sebagaimana semestinya. Sistem prasarana dan utilitas lingkungan mencakup jaringan air bersih dan air limbah, jaringan drainase, jaringan persampahan, jaringan gas dan listrik, serta jaringan telepon, sistem jaringan pengamanan kebakaran, dan sistem jaringan jalur penyelamatan atau evakuasi.

2.13.1 Manfaat Jaringan Utilitas

Berdasarkan Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Penataan Lingkungan, jaringan utilitas memiliki manfaat perancangan yaitu:

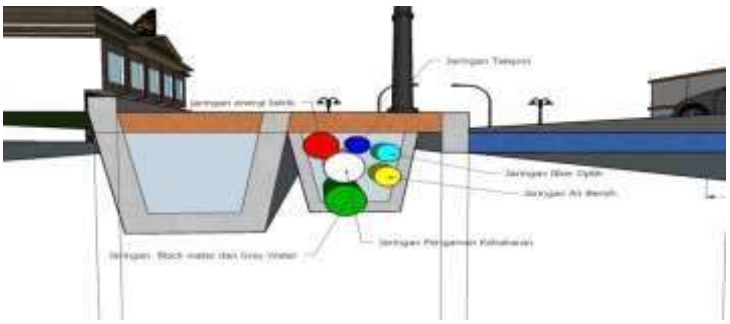
1. Meningkatkan kualitas kawasan perencanaan yang menjamin tersedianya dukungan konkret terhadap kegiatan-kegiatan fisik yang ada.
2. Mencapai keseimbangan antara kebutuhan dan daya dukung lingkungan sehingga terwujud sistem keberlanjutan (sustainability) pada lingkungan.

2.13.2 Komponen Penataan

Berdasarkan Permen PU No 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Penataan Lingkungan, jaringan utilitas memiliki komponen yaitu:

1. Sistem jaringan air bersih, yaitu sistem jaringan dan distribusi pelayanan penyediaan air bagi penduduk suatu lingkungan, yang memenuhi persyaratan bagi operasionalisasi bangunan atau lingkungan, dan terintegrasi dengan jaringan air bersih secara makro dari wilayah regional yang lebih luas.
2. Sistem jaringan air limbah dan air kotor, yaitu sistem jaringan dan distribusi pelayanan pembuangan/pengolahan air buangan rumah tangga, lingkungan komersial, perkantoran, dan bangunan umum lainnya, yang berasal dari manusia, binatang atau tumbuh-tumbuhan, untuk diolah dan kemudian dibuang dengan cara-cara sedemikian rupa sehingga aman bagi lingkungan, termasuk di dalamnya buangan industri dan buangan kimia.
3. Sistem jaringan drainase, yaitu sistem jaringan dan distribusi drainase suatu lingkungan yang berfungsi sebagai pematus bagi lingkungan, yang terintegrasi dengan sistem jaringan drainase makro dari wilayah regional yang lebih luas.
4. Sistem jaringan persampahan, yaitu sistem jaringan dan distribusi pelayanan pembuangan/pengolahan sampah rumah tangga, lingkungan komersial, perkantoran dan bangunan umum lainnya, yang terintegrasi dengan sistem jaringan pembuangan sampah makro dari wilayah regional yang lebih luas.
5. Sistem jaringan listrik, yaitu sistem jaringan dan distribusi pelayanan penyediaan daya listrik dan jaringan sambungan listrik bagi penduduk suatu lingkungan, yang memenuhi persyaratan bagi operasionalisasi bangunan atau lingkungan, dan terintegrasi dengan jaringan instalasi listrik makro dari wilayah regional yang lebih luas.

6. Sistem jaringan telepon, yaitu sistem jaringan dan distribusi pelayanan penyediaan kebutuhan sambungan dan jaringan telepon bagi penduduk suatu lingkungan yang memenuhi persyaratan bagi operasionalisasi bangunan atau lingkungan, yang terintegrasi dengan jaringan instalasi listrik makro dari wilayah regional yang lebih luas.
7. Sistem jaringan pengamanan kebakaran, yaitu sistem jaringan pengamanan lingkungan/kawasan untuk memperingatkan penduduk terhadap keadaan darurat, penyediaan tempat penyelamatan, membatasi penyebaran kebakaran, dan/atau pemadaman kebakaran.
8. Jaringan fiber optik adalah saluran transmisi atau sejenis kabel yang terbuat dari kaca atau plastik yang sangat halus dan lebih kecil dari sehelai rambut, dan dapat digunakan untuk mentransmisikan sinyal cahaya dari suatu tempat ke tempat lain. Sumber cahaya yang digunakan biasanya adalah laser atau LED
9. Sistem jaringan jalur penyelamatan atau evakuasi, yaitu jalur perjalanan yang menerus (termasuk jalan ke luar, koridor/selasar umum dan sejenis) dari setiap bagian bangunan gedung termasuk di dalam unit hunian tunggal ke tempat aman, yang disediakan bagi suatu lingkungan/ kawasan sebagai tempat penyelamatan atau evakuasi.



Sumber:Sketcup 2019

Gambar 2.6
Sistem Utilitas

2.14 Tipologi Ruang Pejalan Publik

2.14.1 Ruang Terbuka Publik

Menurut Carr (1992) dalam Lesil tahun (2018) pada bukunya yang berjudul *Public Space,* ruang publik adalah ruang milik bersama dimana publik dapat melakukan berbagai macam aktivitas dan tidak dikenakan biaya untuk memasuki area tersebut. Aktivitas yang terjadi dapat berupa rutinitas sehari-hari, kegiatan pada musim tertentu atau sebuah *event*. Rutinitas sehari-hari adalah seperti bersantai atau sekedar menikmati suasan lingkungan sedangkan kegiatan musiman biasanya diselanggarakan sebuah komunitas dalam periode tertentu ruang ini juga sering menjadi titik pertemuan sehingga menciptakan interaksi publik yang tinggi. Hal-hal tersebut menyatakan bahwa ruang publik adalah faktor penting dalam rutinitas kehidupan, ruang pergerakan, titik pertemuan, dan ruang untuk bersantai dan rekreasi. Carr (1992) dalam Lesil (2018) mengemukakan tujuan ruang publik sebagai berikut:

1. Kesejahteraan Masyarakat

   Motivasi dasar untuk menciptakan sebuah ruang terbuka publik adalah demi kesejahteraan kehidupan masyarakat setempat. Kesejahteraan dapat diciptakan dengan menciptakan ruang-ruang yang dapat menunjang aktifitas dan pertemuan publik. Ruang-ruang tersebut pada dasarnya wadah pusat komunikasi, pergerakan dan bersantai.

2. Pengembangan Visual

   Ruang publik dapat berperan dalam meningkatkan nilai visual dari kota secara keseluruhan sehingga kota tersebut menjadi lebih manusiawi, harmonis dan indah.

3. Pengembangan Lingkungan

   Penghijauan pada ruang publik dapat meningkatkan kualitas lingkungan agar memberi kesegaran pada lingkungan kota.

4. Pengembangan Ekonomi

   Pengembangan ekonomi suatu wilayah merupakan tujuan umum dalam pengembangan sebuah ruang terbuka publik.

5. Image Enhancement

Menciptakan wajah dan kesan positif terhadap sebuah area yang memiliki ruang terbuka publik.

Berikut merupakan beberapa fungsi yang dimiliki ruang terbuka publik (Rustam, 2004 dalam Lesil, 2018), yakni:

1. Fungsi umum

Tempat bermain dan berolah raga, tempat bersantai, tempat interaksi sosial baik secar indivdu ataupun kelompok, tempat peralihan dan tempat menunggu

- Sebagai ruang terbuka, ruang ini berfungsi untuk mendapatkan udara segar dari alam.
- Sebagai sarana penghubung dari suatu lokasi ke lokasi lain.
- Sebagai pembatas atau jarak di antara massa bangunan.

2. Fungsi ekologis :

- Penyegaran udara, menyerap air hujan, pengendalian banjir, menstabilkan ekosistem.
- Pelembut arsitektur bangunan.

Jenis ruang publik berdarkan fungsinya ada dua yaitu ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non-hijau.

1. Ruang terbuka hijau

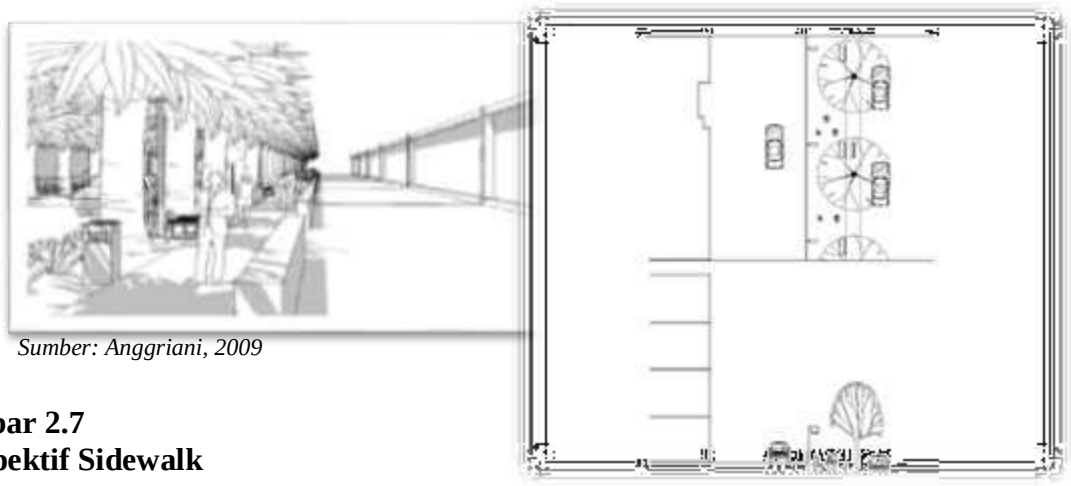
Menurut UU no 26 tahun 2007 tentang penataan penataan ruang, Ruang terbuka hijau adalah area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja ditanam.

2. Ruang terbuka non-hijau

Ruang terbuka di bagian wilayah perkotaan yang tidak termasuk dalam kategori RTH, berupa lahan yang diperkeras maupun yang berupa badan air.

2.14.2 Ruang Pejalan Kaki di Sisi Jalan (*Sidewalk*)

Ruang pejalan kaki di sisi jalan (*sidewalk*) merupakan bagian dari sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan.



Sumber: Anggriani, 2009

Gambar 2.7
Perspektif Sidewalk

GAMBAR 2.8 Tampak Atas dan Potongan Sidewalk

2.14.3 Ruang Pejalan Kaki di Sisi Air (*Promenade*)

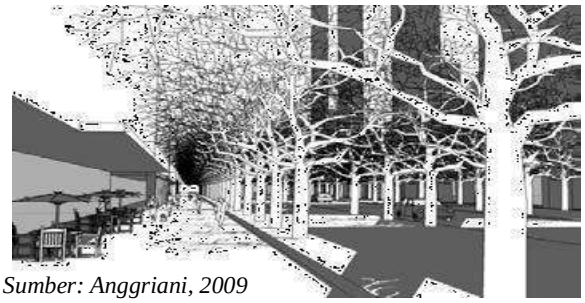
Ruang pejalan kaki yang pada salah satu sisinya berbatasan dengan badan air.

Sumber: Anggriani, 2009

GAMBAR 2.9 Pejalan Kaki Sisi Air

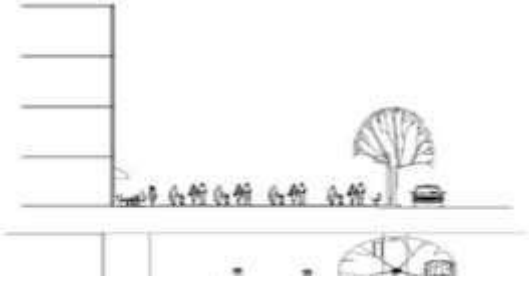
2.14.4 Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Komersial/Perkantoran (*Arcade*)

Ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya.



Sumber: Anggriani, 2009

Gambar 2.10
Pejalan Kaki Perkantoran Perspektif



Sumber: Anggriani, 2009

GAMBAR 2. 11
Potongan dan Tampak Atas Arcade

Ruang pejalan kaki di pusat kawasan bisnis dan pusat kota ini adalah area yang harus dirancang untuk mengakomodir volume yang lebih besar dari para pejalan kaki dibanding di area-area di kawasan permukiman. Batas jalanan (jalur transportasi) pada area ini dapat dimanfaatkan untuk berbagai tujuan yang beragam dan secara umum terdiri dari berbagai zona, antara lain: zona bagian depan gedung, zona bagi pejalan kaki, zona bagi tanaman /perabot dan zona untuk pinggiran jalan. Pembagian zona ini dimaksudkan agar ruang pejalan kaki yang ada dapat tetap melayani para pejalan kaki yang melintasi area ini dengan nyaman. Pembagian zona akan lebih rinci dibahas pada sistem zona prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di pusat kota.

2.14.5 Ruang Pejalan Kaki di RTH (*Green Pathway*)

Merupakan ruang pejalan kaki yang terletak diantara ruang terbuka hijau. Ruang ini merupakan pembatas di antara ruang hijau dan ruang sirkulasi pejalan kaki. Area ini menyediakan satu penyangga dari sirkulasi kendaraan di jalan dan memungkinkan untuk dilengkapi dengan berbagai elemen ruang seperti hidran air, kios telepon umum, dan perabot perabot jalan (bangku- bangku, marka, dan lain-lain).

Sumber: Anggriani, 2009

Gambar 2.12
Perspektif Pejalan Kaki Di RTH

2.14.6 Ruang Pejalan Kaki di Pusat Kota

Kawasan pusat kota adalah kawasan yang mengakomodir volume pejalan kaki yang lebih besar dibanding kawasan pemukiman. Ruang pejalan kaki di area ini dapat berfungsi untuk berbagai tujuan yang beragam dan terdiri dari berbagai zona yang dapat dimanfaatkan antara lain: zona bagian depan gedung, zona bagi pejalan kaki, zona bagi tanaman/perabotan jalan, dan zona untuk pinggiran jalan.

Sumber: Anggriani, 2009

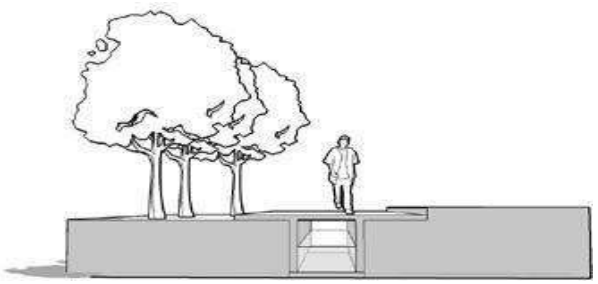
Gambar 2.13 Zona di Pusat Kota/Bisnis

2.15 Fasilitas Sarana Ruang Pejalan kaki

Ruang pejalan kaki adalah drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka dan perambuan, papan informasi (*signage),* halte/*shelter* bus dan lapak tunggu, serta telepon umum. Persyaratan teknis penyediaan sarana ruang pejalan kaki diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: KM 65 Tahun 1993.

2.15.1 Drainase

Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangangenangan air pada saat hujan. Dimensi minimal adalah lebar 50 centimeter dan tinggi 50 centimeter.



Sumber: Anggriani, 2009

Gambar 2.14
Drainase

2.15.2 Lampu Penerangan

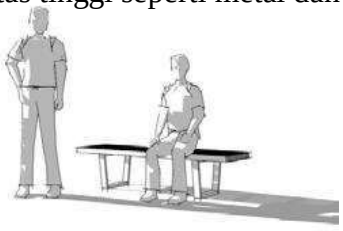
Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak.

Sumber: Anggriani, 2009

Gambar 2.15
Fasilitas Lampu Penerangan

2.15.3 Tempat Duduk

Tempat duduk diletakan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Sumber: Anggriani, 2009

Gambar 2.16
Fasilitas Tempat Duduk

2.15.4 Pagar pengaman

Pagar pengaman diletakan pada jalur amenitas. Pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 centimeter, dan bahan

yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharaannya.

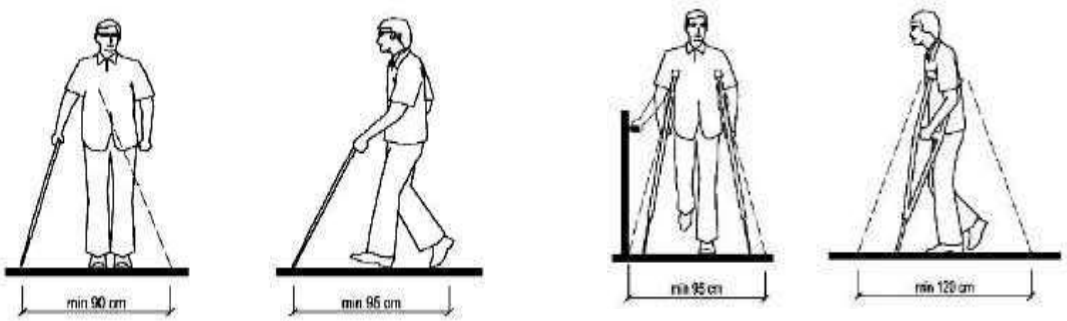
2.15.5 Tempat Sampah

Tempat sampah diletakan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

Sumber: Anggriani, 2009

Gambar 2.17
Fasilitas Tempat Sampah

2.15.6 Fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus



Gambar 1 Ruang Gerak Bagi Pengguna Kruk

Sumber:Pedoman no 2 thn 2018

Gambar 2.18
Ruang Gerak Bagi Berkebutuhan Khusus

Persyaratan khusus untuk rancangan jalan yang landai bagi penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

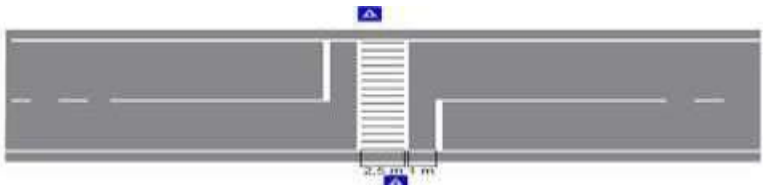
1. tingkat kelandaian tidak melebihi 8%;

2. jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi);
3. pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir.

2.15.7 Marka Jalan

Detail marka mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka jalan. Marka yang sering digunakan untuk fasilitas pejalan kaki adalah marka melintang, sebagai marka penyeberangan pejalan kaki, yang berupa zebra cross dan marka dua garis utuh melintang.

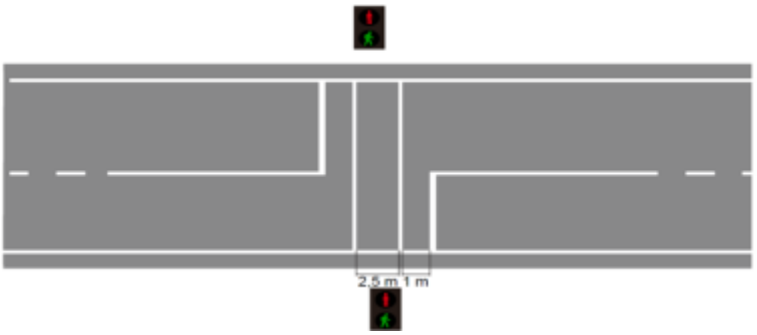
1. Marka Zebra cross



Sumber:Pedoman no 2 thn 2018

Gambar 2.19
Marka Zebra Cross Pada Ruas Jalan, Dilengkapi Dengan Rambu Penyeberang Jalan.

2. Marka dua Garis Utuh Melintang



Sumber:Pedoman no 2 thn 2018

Gambar 2.20
Marka Penyebrangan Dua Garis Melingkar

2.16 Preseden

2.16.1 Jalur Pejalan Kaki Melaka, Malaysia

Melaka adalah negeri bersejarah, pada tahun 2008 Melaka diisytiharkan oleh UNESCO sebagai bandar warisan dunia (world heritage). Kota Melaka juga diisytiharkan sebagai Melaka maju pada tanggal 20 oktober 2010 sekitar jam 20:10 waktu Malaysia di Stadium Hang Jebat yang disempurnakan oleh Perdana Menteri Malaysia lansung dari Putra World trade Centre (PWTC) Kuala Lumpur. Melaka juga dinyatakan sebagai Negeri Bandar Teknologi Hijau.

Sumber:http://malak.com

Gambar 2. 21
Kawasan Melaka

Dari kawasan melaka memiliki arsitektur bangunan yang mempertahankan ciri khas kawasan sebagai kawasan bersejarah dan mencirikhaskan citra kota.

Sumber:http://malak.com

Gambar 2.22
Kawasan Malaka

Terdapat petunjuk arah agar mempermudah pengguna pejalan kaki dan tong sampah sehngga terciptanya kebersihan dan kenyamanan serta tersapat vegetasi berupa phon guna menciptakan iklim yang sejuk

2.16.2 Jalan Asia Afrika, Bandung

Sumber: (Anggriani, 2009)

Gambar 2.23
Kawasan Asia Afrika

Dari trotoar Hotel Preanger hingga Pos Besar Polisi di Alun-alun Bandung terdapat kursi-kursi klasik bergaya Eropa yang menghiasi sekitar trotoar di Jalan Asia Afrika.

Sumber: (Anggriani, 2009)

Gambar 2.24
Kawasan Jalan Asia Afrika

Selain tempat duduk, di trotoar Jalan Asia Afrika juga terdapat pot-pot bunga besar yang berada di tengah kursi–kursi klasik bergaya Eropa. Pot bunga ini selain memperindah tampilan, juga berfungsi untuk menambah penghijauan tanaman agar kawasan pusat kota tersebut tidak gersang.

Sumber:https://jalan+asia+afrika+bandung&safe=strict

Gambar 2.25
Kawasan Asia Afrika

Sebelumnya kawasan Kota Tua Bandung ini dihiasi dengan lantai keramik, namun kini lantainya diganti dengan lantai granit. Layaknya kota-kota tua di Eropa, kawasan Jalan Asia Afrika ini menjadi lebih asri dan nyaman untuk pejalan kaki. Lantai di kawasan ini juga diberi fasilitas untuk para tuna netra.

Sumber:https://jalan+asia+afrika+bandung&safe=strict

Gambar 2. 26
Kawasan Jalan Asia Afrika.

Lampu penerangan Jalan Asia Afrika ini dibuat dari besi yang diukir dan didesain bergaya klasik Eropa.

2.17 Sintesa Literatur

Dalam sintesa literatur penelitian ini mengambil dari beberapa sumber yang akan di gunakan dalam menentukan variabel-variabel yang akan di gunakan dalam penelitian. Berikut adalah sintesa literatur:

Tabel II.1 Sintesa Literatur

Sumber	Judul	Variabel	Sasaran sintesa	Ketentuan Teknis
Hamid Shirvani	Resume 8 elemen Rancang Kota menurut Hamid Shirvani	8 elemen 1. Tata guna lahan 2. Bentuk dan massa bangunan 3. Sirkulasi dan parker 4. Ruang terbuka 5. Jalur Pejalan Kaki 6. Penanda 7. Kegiatan Pendukung 8. Konsevasi	Terbemtuknya 8 elemen ruang kota	• Permen PU no 30 tahun 2006 tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas Pada bangunan gedung dan lingkungan • Permen PU no 3 thn 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan • RTRW Kota Bandar Lampung

Sumber	Judul	Variabel	Sasaran sintesa	Ketentuan Teknis
				• RDTR kota Bnadar Lampung
Permen PU no 06/MRT/M/2007	Pedoman Penyusunan RTBL	1. Tata guna lahan 2. Tata masssa bangunan 3. Tata Kualitas Bangunan P 4. Sirkulasi kendaraan 5. RTH 6. Utilitas sarana dan prasarana 7. sirkulasi pejalan kaki 8. marka jalan	Terbentuknya 7 variabel ruang publik	• Permen PU no 30 tahun 2006 tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas Pada bangunan gedung dan lingkungan • Permen PU no 3 thn 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan • PP no 34 tahun2006 pasal33 tentang Jalan • ITDP 2017 tentang pedoman

Sumber	Judul	Variabel	Sasaran sintesa	Ketentuan Teknis
				penysusunan ruang publik • RTRW Kota Bandar Lampung • RDTR kota Bnadar Lampung
Ninik Anggriani 2009	Pedestarian ways dalam perancangan kota(Fisik)	Fasilitas Sarana ruang pejalan kaki 1. Drainase 2. Jalur Hijau 3. Lampu Penerangan 4. Tempat duduk 5. Pagar Pengaman 6. Tempat sampah 7. Fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusu 8. Aktivitas pemanfaatan ruang	Variabel-variabel yang harus di perhatikan dalam perancangan fasilitas sarana ruang pejalan kaki	• Permen PU no 2 tahun 2018 tentang pedoman perencanaan teknisfasilitas pejalan kaki • ITDP 2017 tentang pedoman penysusunan ruang publik • RTRW Kota Bandar Lampung • RDTR kota Bnadar Lampung
(Wongso, 2001 dalam Kurniawati 2010).	Elemen non-fisik	1. kegiatan penduduk politik, 2. sosial, budaya, 3. ekonomi 4. teknologi,		• observasi(setiap kota atau kawasan

Sumber	Judul	Variabel	Sasaran sintesa	Ketentuan Teknis
		5. urbanisasi, 6. peningkatan kebutuhan akan ruang, 7. peningkatan jumlah penduduk, 8. perencanaan tata ruang, 9. perencanaan tata kota, 10. zoning dan 11. peraturan-peraturan pemerintah tentang bangunan	Pembentukan elem non-fiik kota	memiliki karakteristik atau citra kawasan masing-masing)

Sumber:analisis 2019

2.18 Sintesa Variabel

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deduktif dengan beberapa literatur ilmiah yang telah di jelaskan sebelumnya. Dapat digaris besarkan bahwasannya variabel-variabel untuk mengidentifikasi karakteristik fisik diambil dari buku Hamid Shirvani (1985) yang berjudul *The Urban Design Process"* dan Permen PU no 6 tahun 2007 tentang panduan penyusunan RTBL yakni tata guna lahan, tata bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, penanda, kualitas lingkungan, dan utilitas pemilihan kedelapan variabel berdasarkan kondisi eksisting sesuai wilayah penelitian yaitu di Jl.Jenderal Sudirman hingga Jl. Diponegoro. kemudian untuk karakteristik nonfisik bersarkan arahan pengembangan wilayah penelitian yakni Perda Kota Bandar Lampung no 10

tahun 2011. Berikut adalah variabel penelitian ada beberapa *justifikasi* atau alasan mengapa memilih variabel yang memliki indikator dalam menyelesaikan penelitian.

Tabel II.2 Sintesa Variabel

Sasaran	Variabel	Indikator	*Justifikasi*/Alasan
Karakteristik fisik dan non fisik kawasan penelitian	1. Tata guna lahan	Sesuai dengan Peraturan Daerah kota Bandar Lampung nomor 7 tahun 2014 tentang Bangunan Gedung dan kebutuhan ruang pendukung aktivitas	1. Sebagai bahan perhitungan untuk melihat aktivitas(pertimbangan) 2. Sebagai pertimbangan karena tidak menjadi objek yang terlalu dirubah(pertimbangan) 3. Melihat sistem pergerakan(utama) 4. Ruang publik untuk aktivitas masyrakat(utama) 5. Pergerakan non-motorized(utama) 6. Ketinggian dan kerapatan bangunan (utama) 7. Untuk memujudkan citra kawasan pusat kota(utama) 8. Mendukung aktivitas dan fungsi kawasan(utama)
	2. Tata bangunan		
	3. Sirkulasi dan parkir		
	4. Ruang terbuka		
	5. Jalur pejalan Kaki		
	6. Tata Bangunan		
	7. Tata kualitas bangunan		
	8. Utilitas		
	Arahan Pengembangan	Perda Kota Bandar Lampung no 10 tahun 2011 tentang rencana tata ruang wilayah	Dalam pemeiliham variabel karakteristik non-fisik berupa arahan kebijakan agar dalam perancangan konsep sesuai dengan kebijakan yang berlaku tidak hanya kebutuhan ruang tetapi arahan pengemabngan dari pemerintah Kota Bandar Lampung dan sesuai yang telah dijelaskan pada latar belakng dan rumusan permasalahan banyak aktivitas pada koridor tersebut sehingga kebutuhan akan ruang dapat di penuhi.

Sasaran	Variabel	Indikator	*Justifikasi*/Alasan
Konsep rancangan	Aman	1. kondisi dan kualitas ruang 2. lampu jalan 3. adanya pembatas antara jalur pejalan kaki dan jalur lalu lintas	Karena varibel ini merupakan yang terpenting dalam penyusunan panduan agar terciptanya lingkungan pusat kota yang aktif tanpa ada hal negatif
	Nyaman	1. kualitas jalur pejalan kaki 2. fasilitas difabel 3. keberadaan dan kualita peneduh(Vegetasi) 4. kenyamanan berjalan bersama	Varibel dalam Menyusunan panduan yang nyamana akan menambah interaksi antar masyarakat
	Berbudaya	Berbudaya Kota Bandar Lampung	Dalam menyusun panduan koridor harus juga memperhatikan budaya agar terciptanya atraktif baik masyrakat kota mapun wisatawan.

Sumber:Analisis,2019