

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang terkait dengan tema sejenis yang digunakan sebagai salah satu acuan penulis dalam melakukan proses penelitian. Penelitian terdahulu terdapat pada Tabel 1

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No	Penulis Dan Tahun	Judul	Metode	Hasil Penelitian
1	Ragil Pradisty Wulanda dan Suryaning Setyowati (2023)	Evaluasi Pedestrian Bagi Pengguna Jalan Pada Kawasan <i>City Walk</i> Jalan Kawi Malang	Deskriptif kualitatif	Beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti keberadaan tempat sampah, tempat duduk, pengaturan vegetasi, lampu penerangan, pagar pengaman serta aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Namun beberapa standar seperti dimensi trotoar, marka, rambu, signage, dan area penyeberangan sudah memenuhi standar.
2	Priandri Ayu Widyarini dan Y.B Suwanono Heddy (2018)	Penilaian Estetika Dan Fungsional Pohon Tepi Jalan Berdasarkan Persepsi Pengguna Jalan (Studi Kasus Jl Ijen dan Jln Veteran Kota Malang).	Survei	Hasil fungsional di jalur hijau Ijen prosentasenya sebesar 57,48% dan di jalur hijau Veteran 59,97%. Sedangkan pada penilaian estetika jumlah skoring yang tertinggi di jalur hijau Veteran sebesar 229 dan hasil jumlah skoring di jalur Ijen 225.

Tabel 1 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)

3	Olivia Dais Agustin, Nur Intan Simangunsong dan Rustam Hakim (2020)	Penilaian Kualitas Estetika Visual Lanskap Pada Koridor Jalan Raya Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang	Deskriptif kualitatif	Mengoptimalkan atraksi lanskap eksisting dengan pengembangan seperti menambahkan elemen visual yang mampu menjadikan area tersebut lebih menarik
4	Lily Mauliani (2010)	Fungsi Dan Peran Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki Sebuah Studi Banding Terhadap Fungsi Pedestrian	Kualitatif komparatif	Pedestrian seringkali mengalami perubahan fungsi tidak hanya sekedar sebagai jalur pejalan kaki namun juga bisa menjadi jalur kendaraan bermotor, area berjualan para pedagang kaki lima yang bersifat <i>mobile</i> , tetapi bisa juga menjadi “ruko” alias rumah toko.
5	Risma Dwi A (2019)	Studi Aspek Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian (Studi Kasus Area Aloon-Aloon Kota Blitar)	Analisis deskriptif	Jalur pedestrian harus mampu mengakomodasikan kenyamanan pejalan kaki dengan memperhatikan aspek kenyamanan dalam perencanaannya.
6	Risa Monika Alindo, Abdul Chalim, Nur Intan Mangungsong (2018)	Pengaruh Aspek Estetika Visual Untuk Pengembangan Lanskap Bogor <i>Green Forest Resort</i> , Bogor, Jawa Barat	Deskriptif kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan terdapat <i>good view</i> , <i>fare view</i> dan <i>bad view</i> dalam pendekatan estetika visual. penelitian ini mempunyai potensi besar dalam pengembangan perancangan hotel.

Tabel 1. Penelitian Terdahulu (Lanjutan)

7	Diyah Ayu Saputri*, Muhammad Andi Finaldi Nur Tanyo (2024)	Evaluasi Kualitas Jalur Pedestrian dengan Menggunakan <i>Walkability</i> Analysis di Jalan Kusuma Bangsa Surabaya	Deskriptif kualitatif	Aktivitas di koridor jalan ini sangat padat sebab terdapat pusat perdagangan dan jasa yang menyediakan berbagai fasilitas. Selain itu, banyaknya aktivitas juga disebabkan oleh pedagang kaki lima yang berjualan di jalur pedestrian. Hal ini menyebabkan banyaknya aktivitas di sepanjang koridor Jalan Kusuma Bangsa.
8	Amirotul Husna Afifah), Gusti Zulkifli Mulki) dan Agustiah Wulandari)	Analisa Kenyamanan Pengguna Jalur Pedestrian Di Koridor Jalan Gajahmada Pontianak	Kualitatif	Perancangan pembangunan dan pemeliharaan jalur pejalan kaki direncanakan untuk dilakukan di jaringan jalan arteri primer, jaringan jalan arteri sekunder, jaringan jalan kolektor primer, jaringan jalan kolektor sekunder, dan jaringan jalan lokal sekunder.

2.1.1 Sintesis

Penelitian oleh Priandri Ayu Widyarini dan Y.B. Suwanono Heddy (2018) menunjukkan bahwa tingkat fungsional jalur hijau di kawasan Jalan Ijen mencapai 57,48%, sementara di jalur hijau Jalan Veteran mencapai 59,97%. Dalam aspek estetika, skor tertinggi terdapat pada jalur hijau Veteran dengan total skor 229, sedangkan jalur hijau Ijen memiliki skor estetika 225. Hasil tersebut mencerminkan kondisi elemen fisik, persepsi estetika, dan pengalaman fungsional pengguna pada masa sebelum revitalisasi. Seiring dengan dilakukannya revitalisasi terbaru pada jalur pedestrian Jalan Ijen, termasuk penambahan lampu hias baru, peningkatan kualitas perkerasan, vegetasi yang diperbarui, serta elemen estetika lainnya, penelitian ini berupaya mengisi research gap dengan mengukur kembali pengaruh elemen fisik terhadap tingkat kepuasan estetika dan fungsional pengguna. Kondisi aktual setelah revitalisasi diperkirakan telah memengaruhi persepsi dan kepuasan pengguna, baik secara fisik maupun visual, sehingga perbandingan data terbaru dengan hasil penelitian sebelumnya dapat mengungkap perubahan signifikan akibat intervensi desain dan fasilitas. Oleh karena itu, penelitian ini penting untuk menilai efektivitas revitalisasi dalam meningkatkan kualitas fungsional dan estetika jalur pedestrian Jalan Ijen serta

mengonfirmasi apakah peningkatan elemen fisik berkontribusi pada peningkatan skor kepuasan pengguna dibandingkan data tahun 2018.

2.2 Persepsi

Persepsi adalah suatu proses kognitif yang dialami oleh setiap individu dalam pemilihan, pengorganisasian, penginterpretasian dan penafsiran masukan-masukan informasi dan sensasi yang diterima melalui penglihatan, pendengaran, penciuman, sentuhan, perasaan dan penghayatan sehingga menghasilkan suatu gambaran yang bermakna tentang dunia. Persepsi merupakan interpretasi unik dari suatu situasi, bukan rekaman situasi. Singkatnya, persepsi merupakan proses kognitif kompleks yang menghasilkan gambaran dunia yang unik, yang mungkin agak berbeda dari realita. Persepsi tidak hanya tergantung pada rangsangan dalam bentuk fisik, tetapi juga tergantung pada rangsangan yang ada di sekitarnya dan kondisi yang ada pada seseorang.

Menurut Gordon Cullen dalam *The Concise Townscape* menekankan bahwa persepsi pejalan kaki bersifat visual dan emosional, terbentuk melalui pengalaman bergerak di dalam ruang kota yang disebut sebagai serial *vision*. Cullen memandang bahwa ketika seseorang berjalan, ia mengalami rangkaian pemandangan yang berubah secara bertahap, sehingga kualitas estetika jalur pedestrian sangat ditentukan oleh komposisi visual, variasi ruang, permainan skala, *enclosure* (kesan keterlingkupan ruang), tekstur, vegetasi, dan pencahayaan. Persepsi tidak hanya bersifat rasional, tetapi juga melibatkan respons emosional terhadap suasana dan karakter tempat (*sense of place*). Dengan demikian, jalur pedestrian yang memiliki ritme visual menarik, transisi ruang yang dinamis, serta harmoni elemen fisik akan memberikan pengalaman berjalan yang lebih berkesan dan meningkatkan kepuasan estetika pengguna.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) persepsi adalah tanggapan (penerimaan) langsung dari sesuatu. Proses seseorang mengetahui beberapa hal melalui pancaindranya. Persepsi adalah proses mengumpulkan informasi mengenai dunia melalui penginderaan yang kita miliki. Persepsi adalah sebuah proses individu mengorganisasikan dan menginterpretasikan kesan sensoris untuk memberikan pengertian pada lingkungannya.

1. Stimulus atau situasi yang hadir. Awal terjadinya persepsi diawali ketika seseorang dihadapkan dengan suatu situasi atau stimulasi. Situasi yang dihadapi itu mungkin bisa berupa stimulasi penginderaan dekat dan langsung atau berupa bentuk lingkungan sosiokultur dan fisik yang menyeluruh.
2. Registrasi. Proses selanjutnya adalah registrasi. Dalam masa ini suatu gejala yang nampak ialah mekanisme fisik yang berupa penginderaan dan syaraf seseorang mempengaruhi persepsi.
3. Interpretasi. Proses ini merupakan suatu aspek kognitif dari persepsi yang amat penting. Proses interpretasi ini tergantung pada cara pendalaman (*learning*), motivasi, dan kepribadian seseorang. Pendalaman, motivasi dan kepribadian seseorang akan berbeda dengan orang lain. Oleh karena itu, interpretasi

terhadap suatu informasi yang sama, akan berbeda antara satu orang dengan orang lain.

4. Umpan balik (*feedback*). Proses ini dapat mempengaruhi persepsi seseorang. Sebagai contoh, seseorang karyawan yang melaporkan hasil kerjanya kepada atasannya, kemudian mendapat umpan balik dengan melihat raut muka atasannya.

2.3 Pejalan Kaki

Pejalan kaki merupakan salah satu faktor utama dalam merancang, merencanakan, dan mengoperasikan fasilitas transportasi. Sebagian besar pergerakan pejalan kaki bersifat lokal dan terjadi di jalur pejalan kaki. Seperti halnya analisis arus lalu lintas kendaraan, pergerakan pejalan kaki sebagai elemen lalu lintas dapat dievaluasi dengan menggunakan beberapa parameter definisi. Berjalan kaki merupakan modal transportasi utama yang mewakili setengah dari semua modal transportasi di banyak kota di seluruh dunia (Lo, 2021). Selain menjadi modal transportasi utama pada suatu perjalanan, berjalan kaki juga berfungsi sebagai penghubung dari atau menuju modal transportasi lainnya. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 dijelaskan bahwa pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Dikarenakan hak pejalan kaki untuk mendapatkan kenyamanan, keamanan, dan prioritas dalam bergerak, maka penting untuk menyediakan fasilitas yang mendukung agar lalu lintas pejalan kaki tidak bercampur dengan lalu lintas kendaraan. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa kenyamanan, keamanan, dan prioritas pergerakan pejalan kaki dapat terjaga dengan maksimal.

2.3.1 Faktor Yang Mempengaruhi Pejalan Kaki

Seluruh sarana dan Prasarana ruang pejalan kaki disediakan untuk mendukung agar dapat terciptanya keamanan, kenyamanan, keindahan, kemudahan dan interaksi sosial sesuai dengan kebutuhan ruang pejalan kaki yang diinginkan. Kenyamanan merupakan komponen yang paling dibutuhkan dalam berjalan kaki. Hal ini dikarenakan aspek kenyamanan berhubungan langsung dengan aspek keamanan dan keindahan yang mampu memberikan daya tarik bagi pejalan kaki dan menjadi indikator terwujudnya suatu jalur pejalan kaki yang baik.

Faktor yang mempengaruhi jalur pejalan kaki menurut Unterman (dalam Damia & Nugrahaini, 2020:163) yaitu sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam dan iklim, keamanan, kebersihan, dan keindahan. Berdasarkan pendapat yang dikemukakan oleh Unterman, Hakim dan Utomo dapat diketahui bahwa komponen kenyamanan berupa aroma dan bau-bauan dalam hal ini sudah termasuk ke dalam komponen kebersihan. Hal ini dikarenakan kebersihan berhubungan dengan kondisi bak sampah yang dapat menimbulkan aroma atau bau-bauan yang tidak sedap jika tidak direncanakan dan dikelola dengan baik. Berdasarkan kondisi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa yang mempengaruhi kenyamanan jalur pejalan kaki yaitu sirkulasi, aksesibilitas, daya alam dan iklim, bentuk, keamanan, kebersihan dan keindahan.

1. **Sirkulasi**
Kenyamanan terhadap ruang dapat dipengaruhi oleh sistem sirkulasi yang baik. menurut Unterman (dalam Kalionggga dkk., 2014:245) sirkulasi merupakan suatu perputaran atau peredaran. Dalam hal ini sirkulasi berkaitan dengan dimensi jalan, jalur pedestrian, maksud perjalanan, waktu, dan volume pejalan kaki. Ketidakjelasan sirkulasi, pembagian ruang dan fungsi ruang antara pejalan kaki dan ruang kendaraan bermotor dapat menurunkan kenyamanan (Hakim dan Utomo dalam Lubis, 2018). Untuk dapat memberikan rasa aman maka diperlukan penataan ruang yang fungsional agar tercipta sebuah kelancaran pada setiap aktivitas sirkulasi baik untuk *traditional space* (sirkulasi kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi *activity area* (misalnya, untuk PKL dan parkir).
2. **Aksesibilitas**
Aksesibilitas merupakan suatu kemudahan yang dapat dijangkau oleh pejalan kaki terhadap objek, pelayanan ataupun lingkungan tertentu. Ketentuan yang harus terpenuhi dalam jalur pejalan kaki mencakup hambatan, lebar, kawasan *lalu-lintas dan istirahat, kemiringan (grades), ramp, permukaan dan tekstur* (Unterman dalam Kalionggga dkk., 2014:245).
3. **Gaya Alam dan Iklim**
Salah satu hal yang memerlukan perhatian yang cukup adalah kondisi iklim. Hal ini dikarenakan iklim yang muncul seperti hujan dapat menimbulkan gangguan bagi pejalan kaki. Menurut Unterman (dalam Kalionggga dkk., 2014:245) suhu, radiasi matahari, kelembaban, dan angin merupakan faktor iklim mikro yang mampu mempengaruhi kenyamanan manusia dalam berjalan. Dena (dalam Hadi, 2012) menyatakan bahwa indeks kenyamanan ideal bagi manusia di Indonesia berada pada kisaran THI (*Temperature Human Index*) yaitu dengan nilai 20°C-26°C. Dengan adanya permasalahan tersebut, maka perlu disediakan tempat untuk berteduh seperti shelter dan gazebo. Selain kondisi iklim berupa hujan terdapat juga pengaruh radiasi sinar matahari yang cukup berpengaruh terhadap kenyamanan pejalan kaki.
4. **Bentuk**
Bentuk elemen *landscape furniture* jalur pejalan kaki perlu disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk akan memberikan rasa nyaman bagi penggunaannya (Hakim dan Utomo dalam Widodo, 2013:3). Saat ini trotoar yang telah disediakan seringkali ditemui tidak memiliki pembatas yang jelas dengan jalur kendaraan bermotor. Akibatnya alur trotoar dan jalur kendaraan yang memiliki ketinggian permukaan lantai (dasar) yang sama dimanfaatkan untuk lahan parkir secara ilegal.
5. **Keamanan**
Pengertian dari keamanan bukan hanya mencakup keamanan dari segi kriminal saja melainkan keamanan tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya

yang ditimbulkan karena adanya gesekan pejalan kaki dengan kendaraan bermotor. Perencanaan keamanan antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor perlu diutamakan sehingga harus disediakan fasilitas bagi pejalan kaki yang terpisah dengan jalur kendaraan bermotor seperti disediakannya trotoar dengan difasilitasi oleh pembatas jalan (kereb). Selain itu, menurut Unterman (dalam Kalionga dkk., 2014:245) penyediaan lampu penerangan pada jalur pejalan kaki dapat meningkatkan keamanan, keselamatan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

6. Kebersihan

Daerah di sekitar jalur pejalan kaki yang terjaga kebersihannya akan memberikan daya tarik tersendiri bagi pejalan kaki dan menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan terhadap orang-orang yang melalui jalur pejalan kaki tersebut. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan maka perlu disediakan bak sampah sebagai elemen lanskap serta penataan saluran air yang tersusun dengan baik. Selain itu, pada wilayah yang sangat memerlukan kondisi kebersihan yang tinggi, pemilihan jenis tanaman hias harus memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah, dan bunganya.

7. Keindahan

Keindahan merupakan hal yang berhubungan dengan kepuasan batin dan panca indera manusia yang perlu diperhatikan. Menurut Hakim dan Utomo (dalam Widodo, 2013:4) untuk memperoleh kenyamanan yang optimal terhadap aspek keindahan maka perlu adanya perancangan jalur pejalan kaki yang memperhatikan berbagai segi, yaitu segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen perkerasan, serta faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

2.3.2 Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 131, hak pejalan kaki adalah sebagai berikut:

1. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain;
2. Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan; dan
3. Pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 131, kewajiban pejalan kaki adalah sebagai berikut:

- a. Pejalan kaki wajib menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi dan menyeberang di tempat yang telah ditentukan;
- b. Jika tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan, maka pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas; dan

Pejalan kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali oleh pengguna jalan lain.

2.3.3 Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki adalah seluruh bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan, serta keselamatan bagi pejalan kaki. Adapun jenis fasilitas pejalan kaki diantaranya:

1. Fasilitas utama, berupa: jalur pejalan kaki seperti penyeberangan jalan (sebidang/tidak sebidang), trotoar dsb.
2. Fasilitas pendukung, berupa: lapak tunggu, lampu penerangan, rambu, marka, papan informasi, pagar pembatas, pelindung / peneduh, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, halte, telepon umum dsb. Berdasarkan SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, fasilitas pejalan kaki mencakup berbagai fasilitas yang disediakan pada ruang milik jalan untuk pejalan kaki, termasuk trotoar, penyeberangan jalan di atas jalan (jembatan penyeberangan), pada permukaan jalan, dan di bawah jalan (terowongan pejalan kaki).

2.4 Estetika

Secara etimologis, kata estetika berasal dari bahasa Latin yaitu *aestheticus* atau dalam bahasa Yunani yaitu *aesthetikos* yang artinya adalah merasakan atau hal yang dapat diserap oleh panca indera manusia. Kata *aesthetikos* tersebut adalah turunan kata dari *aisthanomai* yang artinya adalah saya melihat, meraba dan merasakan. Istilah ini pertama kali digunakan oleh seorang filsuf bernama Alexander Gottlieb Baumgarten di tahun 1735. Menurut Baumgarten, estetika merupakan ilmu yang membahas tentang hal-hal yang dapat dirasakan melalui perasaan.

Dalam teori *Visual Quality* dalam arsitektur dan perancangan kota membahas tingkat mutu estetika dan kenyamanan visual suatu lingkungan yang dinilai melalui persepsi manusia terhadap elemen fisik ruang. Kualitas visual terbentuk dari keterpaduan komposisi bentuk, proporsi, skala, warna, tekstur, material, pencahayaan, bayangan, serta keteraturan dan kontras antar elemen. Secara teoritis, *visual quality* berkaitan dengan kejelasan citra (*imageability*), koherensi, kompleksitas, dan keterbacaan ruang sebagaimana dijelaskan oleh Kevin Lynch dalam *The Image of the City*. Lingkungan dengan kualitas visual tinggi memiliki struktur yang mudah dipahami melalui elemen seperti jalur (*paths*), batas (*edges*), kawasan (*districts*), simpul (*nodes*), dan penanda (*landmarks*). Selain itu, kualitas visual juga mempertimbangkan keselarasan (*harmony*), keseimbangan (*balance*), ritme, dan kesinambungan antar bangunan sehingga tercipta pengalaman ruang yang nyaman, menarik, dan memiliki identitas kuat. Dengan demikian, *visual quality* bukan hanya persoalan keindahan, tetapi juga menyangkut keteraturan visual, makna simbolik, serta kemampuan ruang membangun hubungan emosional dengan penggunanya.

Sedangkan teori *Sequence* menjelaskan bahwa pengalaman arsitektur dan kota dipahami secara bertahap melalui rangkaian pandangan yang muncul seiring pergerakan manusia dalam ruang. Konsep ini menekankan bahwa persepsi ruang bersifat dinamis, bukan statis, sehingga desain harus mempertimbangkan urutan visual yang dialami pengguna dari satu titik ke titik berikutnya. Gagasan ini diperkuat oleh Gordon Cullen dalam *The Concise Townscape* melalui konsep serial *vision*, yaitu pengalaman visual yang tersusun dalam adegan-adegan berurutan. Dalam teori *sequence*, elemen seperti pembingkai pandangan (*framing*), transisi ruang sempit ke ruang luas, permainan elevasi, pengaturan bukaan, titik fokus, serta efek kejutan (*surprise*) dirancang untuk menciptakan ritme dan dramatisasi perjalanan ruang. *Sequence* yang baik mampu mengarahkan orientasi, membangun antisipasi, serta menghadirkan variasi tanpa kehilangan kesinambungan, sehingga pengguna merasakan alur pengalaman spasial yang terstruktur, menarik, dan bermakna secara emosional maupun fungsional.

2.4.1 Fungsi Estetika

Estetika memiliki fungsi dalam kehidupan sehari-hari, baik itu estetika yang baik atau estetika yang buruk. Ilmu estetika merupakan suatu ilmu yang mempelajari mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan keindahan dan mempelajari seluruh aspek dari apa yang diketahui oleh manusia sebagai keindahan. Akan tetapi, keindahan yang dimaksud dalam ilmu estetika ini bukan hanya mengenai suatu karya seni saja, tetapi dalam setiap aspek kehidupan. Seperti kejiwaan, emosi dan pengetahuan. Estetika ini juga dapat digunakan oleh seseorang untuk menilai suatu hal yang memang dianggap baik maupun buruk dalam kehidupan sehari-hari. Selain fungsinya, ilmu estetika sebagai salah satu bidang ilmu pengetahuan dipandang penting. Terutama bagi seseorang yang menggeluti bidang seni, entah itu sebagai pengamat, kritikus atau bahkan senimannya.

2.4.2 Manfaat Estetika

Melalui ilmu estetika tersebut, ada beberapa manfaat yang dapat diperoleh, di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Memperdalam pengertian mengenai rasa indah yang pada umumnya serta mengenai kesenian secara khusus.
2. Memperluas pengetahuan serta penyempurnaan mengenai pengertian tentang unsur objektif yang membangkitkan rasa indah terhadap manusia serta faktor objektif yang berpengaruh pada pembangkitan pada rasa indah tersebut.
3. Memperluas pengetahuan serta penyempurnaan tentang pengertian unsur subjektif yang berpengaruh pada kemampuan untuk menikmati rasa indah.
4. Memperkokoh rasa cinta pada kesenian serta kebudayaan bangsa pada umumnya dan mempertajam kemampuan dalam mengapresiasi kesenian serta kebudayaan bangsa Indonesia.
5. Memupuk kehalusan rasa pada umumnya.

6. Memperdalam pengertian tentang keterkaitan wujud berkesenian dengan tata kehidupan, kebudayaan dan perekonomian masyarakat yang bersangkutan.
7. Memantapkan kemampuan dalam menilai karya seni yang secara tidak langsung ikut mengembangkan apresiasi seni dalam masyarakat pada umumnya.
8. Memantapkan kewaspadaan atas pengaruh negatif yang akan merusak mutu kesenian serta berbahaya pada kelestarian aspek serta nilai tertentu pada kebudayaan bangsa Indonesia.
9. Secara tidak langsung dengan bobot baik yang dibawa oleh kesenian, dapat memperkuat masyarakat dalam keyakinan akan moralitas, kesusilaan, peri kemanusiaan serta ketuhanan.
10. Melatih diri untuk disiplin dalam cara berpikir dan mengatur pemikiran secara sistematis, membangkitkan potensi dalam berfalsafah yang dapat memberi kemudahan dalam menghadapi segala bentuk permasalahan, memberikan wawasan yang luas serta bekal bagi kehidupan spiritual maupun psikologi seorang individu.

Konsep dari pemikiran mengenai keindahan atau estetika di Indonesia telah ada sejak jaman dahulu yaitu ketika kehidupan manusia masih primitif. Secara sadar maupun tak sadar, manusia primitif telah memberi hiasan pada perabotan rumah tangga, alat berburu, alat pertanian serta menghias diri ketika ada kegiatan yang dianggap penting. Contohnya seperti dalam upacara adat, pemilihan kepala suku hingga berburu. Meskipun masih sangat sederhana, tetapi hiasan tersebut tidak sekadar unsur pelengkap atau penghias saja, tetapi juga mengandung unsur magis di dalamnya yang dianggap sakral oleh masyarakat setempat.

2.4.3 Aspek- Aspek Estetika

Meskipun estetika tidak selalu membahas tentang seni, tetapi seni selalu memiliki hubungan dengan estetika. Sebab, seni menjadi suatu keindahan tersendiri. Estetika merupakan salah satu tolak ukur untuk menilai apakah suatu seni tertentu dapat dikatakan bagus atau tidak. Dalam kajian estetika itu sendiri, ada tiga aspek yang biasa digunakan sebagai acuan untuk menilai karya seni yaitu anarki, *absolutisme* serta *relativisme*, berikut penjelasannya:

1. *Absolutisme*
Absolutisme merupakan bentuk penilaian dari sebuah karya seni yang memiliki sifat mutlak serta tidak dapat ditawar ataupun diganggu gugat. Bentuk dari penilaian satu ini berdasarkan pada hal konvensi atau pada bentuk peraturan yang telah ditentukan.
2. Anarki
Anarki merupakan bentuk penilaian kedua yang didasarkan pada pendapat setiap orang dan sifatnya adalah subjektif serta tidak perlu lagi adanya bentuk pertanggungjawaban. Penilaian anarki ini tetap didasarkan pada peraturan

seni yang berlaku. Akan tetapi telah disesuaikan dengan pengalaman serta perspektif seseorang atas pandangannya mengenai seni.

3. *Relativisme*

Relativisme adalah aspek ketiga dalam estetika. *Relativisme* merupakan bentuk penilaian seseorang yang sifatnya adalah tak mutlak atau tidak absolut serta masih memiliki sifat objektif. Maka artinya, penilaian tersebut masih mempertimbangkan banyak hal dengan segala peraturan yang berlaku.

2.4.4 Unsur- Unsur Estetika

Selain ketiga aspek yang ada pada estetika, ada beberapa unsur estetika yang perlu Grameds perhatikan. Terutama apabila Grameds ingin mengkaji mengenai nilai estetika dari suatu objek seni. Berikut penjelasan tentang unsur-unsur estetika yang perlu dipertimbangkan pada sebuah objek karya seni:

1. Unsur Bentuk

Unsur pertama adalah unsur bentuk atau disebut pula sebagai *shape* yang berpengaruh pada daya tarik dari suatu objek. Secara umum, bentuk dari objek terdiri dari dua jenis yaitu dua dimensi dan tiga dimensi. Bentuk dari dua dimensi umumnya tidak memiliki volume serta datar. Contohnya seperti foto, hiasan dinding, lukisan dan lain sebagainya. Sementara itu, bentuk dari tiga dimensi memiliki volume, kedalaman dan ruang. Contohnya seperti tas, patung, pakaian dan lain sebagainya.

2. Unsur Warna

Warna juga menjadi salah satu unsur dari estetika, karena warna dapat mempengaruhi penampilan dari suatu objek. Biasanya penampilan dari warna akan disesuaikan dengan orang yang akan menggunakannya. Contohnya seperti selera warna dari pakaian yang dikenakan oleh anak muda, umumnya akan cenderung memiliki pemilihan warna yang berbeda dengan pemilihan warna orang yang berusia lanjut atau tua.

3. Unsur Tema

Tema merupakan bentuk ide maupun gagasan yang ingin disampaikan oleh pencipta suatu objek atau sebuah karya seni pada penikmat seni atau orang lain dengan lebih luas. Unsur tema pada estetika biasanya akan dipengaruhi oleh beberapa faktor tertentu, contohnya seperti kondisi geografis, adat istiadat, kondisi budaya dan faktor lainnya.

4. Unsur Motif Hias

Unsur terakhir pada estetika adalah motif hias. Unsur satu ini merupakan pola atau bentuk gambar yang menjadi hiasan pada objek maupun produk seni tertentu. Tujuan dari adanya motif hias ialah untuk menambah nilai estetika atau keindahan pada objek seni pada ketentuan maupun standar-standar tertentu.

2.5 Fungsional

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), fungsional adalah dilihat dari segi fungsi. Selain itu, arti fungsional juga memiliki makna lainnya, yaitu berdasarkan jabatan. Kata fungsional kerap kali digunakan untuk menjelaskan sesuatu yang mengutamakan fungsi, misalnya saja peralatan rumah. Tentunya kamu sudah tidak jarang mendengarkan kalimat “Peralatan tersebut sangat fungsional, tidak hanya mementingkan bentuk yang indah.” Fungsional adalah istilah yang juga dikenal dalam ilmu Sosiologi. Dalam hal ini, fungsional merujuk pada aspek sosial yang ditinjau berdasarkan fungsinya. Fungsional adalah penggambaran kehidupan yang sesuai dengan aturan dan ketentuan yang sudah disepakati bersama. Selain penggunaan secara umum untuk segala sesuatunya, istilah fungsional juga sering digunakan untuk menjelaskan jabatan pada Pegawai Negeri Sipil (PNS) atau Aparatur Sipil Negara (ASN). Jabatan fungsional dalam hal ini adalah seorang PNS atau ASN yang memiliki fungsi utama sebagai pelaksana fungsi organisasi dan didasarkan pada keahlian atau keterampilan tertentu.

2.6 Jalur Pedestrian

Jalur Pedestrian Jalur pedestrian atau yang dalam bahasa Inggris yaitu pedestrian *way* berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki dan *way* dalam bahasa Inggris yang berarti jalan. sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur pejalan kaki. Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal origin ketempat lain sebagai tujuan *destination* dengan berjalan kaki Rubenstein, 1992.

Jalur pejalan kaki atau Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa jalur pedestrian, *pavement*, *sidewalk*, *pathway*, *plaza* dan *mall*.

Jalur pedestrian di ruang kota, misalnya di kawasan perdagangan di sebelah kanan dan kiri jalur pedestrian dan terdapat deretan toko dan di ujung jalur tersebut terdapat penguatan berupa *plaza* terbuka dan merupakan lintasan untuk umum Rubenstein, 1987. Menurut Shirvanni 1985, bahwa jalur pedestrian harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. System pedestrian yang baik bagi kota khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktivitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan.

Menurut Utterman 1984 untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik.

Menurut Utermann 1984 mendefinisikan berbagai macam jalur pejalan kaki di ruang luar bangunan menurut fungsi dan bentuk. Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum *Sidewalk* atau trotoar biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa jalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
2. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi, menghindari konflik dengan modal angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.
3. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa *plaza* pada taman-taman kota.
4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut mall.
5. *Footpath* atau jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.
6. *Alleyways* atau *pathways* gang adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama, yang terbentuk oleh kepadatan bangunan, khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

Sedangkan menurut bentuk adalah sebagai berikut:

1. *Arkade* atau selasar, suatu jalur pejalan kaki yang beratap tanpa dinding pembatas disalah satu sisinya.
2. *Gallery*, berupa selasar yang lebar digunakan untuk kegiatan tertentu
3. Jalan pejalan kaki tidak terlindungi tidak beratap.

Menurut Carr 1992 dan Rubenstein, H. M. (1992). membedakan tipe pedestrian sebagai berikut:

- a. Pedestrian sisi jalan. Bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusun jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Letaknya berada di kiri dan kanan jalan.
- b. Mal Pedestrian. Suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengan *aksesoris* kota seperti pagar, tanaman, dan berlokasi di jalan utama pusat kota.

- c. Mal Transit. Pengembangan pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area.
- d. Jalur Lambat. Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lambat, di samping dihiasi dengan tanaman sepanjang jalan tersebut atau jalur jalan sepanjang jalan utama yang khusus untuk pejalan kaki dan kendaraan bukan bermotor.
- e. Gang Kecil. Gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan yang lain yang sangat kompak. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan lebih dekat lagi. Carr dan kawan-kawan 1992, mengartikan jalur pedestrian *sidewalks* trotoar adalah bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Dengan kata lain jalur pedestrian dari segi perencanaannya terbagi dua yaitu yang terencana dan tidak terencana. Jalur pedestrian yang terencana terbentuk dari jalur pedestrian yang memang telah direncanakan untuk menghubungkan satu tempat ke tempat lain yang dibutuhkan oleh pejalan kaki. Sedangkan jalur pedestrian yang tidak terencana terbentuk dengan sendirinya dari jalur yang biasa digunakan oleh pejalan kaki dalam pergerakannya dari satu tempat ke tempat lainnya.

2.6.1 Fasilitas Jalur Pedestrian

Fasilitas Jalur Pedestrian yang terlindung, dibedakan menjadi dua yaitu: Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung di dalam bangunan, misalnya:

- 1. Fasilitas jalur pedestrian arah vertikal, yaitu fasilitas jalur pedestrian yang menghubungkan lantai bawah dan lantai di atasnya dalam bangunan atau gedung bertingkat, seperti tangga, *ramps*, dan sebagainya
- 2. Fasilitas jalur pedestrian arah horizontal, seperti koridor, *hall*, dan sebagainya. Fasilitas Jalur Pedestrian yang terlindung di luar bangunan, misalnya: *Arcade*, yaitu merupakan selasar yang terbentuk oleh sederetan kolom- kolom yang menyangga atap yang berbentuk lengkungan- lengkungan busur dapat merupakan bagian luar dari bangunan atau berdiri sendiri.
 - a. *Gallery*, yaitu lorong yang lebar, umumnya terdapat pada lantai teratas.
 - b. *Covered Walk* atau selasar, yaitu merupakan fasilitas pedestrian yang pada umumnya terdapat di rumah sakit atau asrama yang menghubungkan bagian bangunan yang satu dengan bangunan yang lainnya.

- c. *Shopping mall*, merupakan fasilitas pedestrian yang sangat luas yang terletak di dalam bangunan dimana orang berlalu lalang sambil berbelanja langsung di tempat itu. Fasilitas jalur pedestrian yang tidak terlindung terbuka, yang terdiri dari: - *Trottoir sidewalk*, yaitu fasilitas jalur pedestrian dengan lantai perkerasan yang terletak di kanan-kiri fasilitas jalan kendaraan bermotor. - *Foot path* jalan setapak, yaitu fasilitas jalur pedestrian seperti ganggang di lingkungan permukiman kampung. - *Plaza*, yaitu tempat terbuka dengan lantai perkerasan, berfungsi sebagai pengikat massa bangunan, dapat pula sebagai pengikat-pengikat kegiatan. Pedestrian
- d. *mall*, yaitu jalur pedestrian yang cukup luas, di samping digunakan untuk sirkulasi pejalan kaki juga dapat dimanfaatkan untuk kontak komunikasi atau interaksi sosial. - *Zebra cross*, yaitu fasilitas jalur pedestrian sebagai fasilitas untuk menyeberang jalan kendaraan bermotor. Permasalahan yang utama dalam perancangan kota adalah menjaga keseimbangan antara penggunaan jalur pedestrian dan fasilitas kendaraan bermotor. Sebagai contoh: *The Uptown Pedestrian* yang didesain oleh *City of Charlotte*, North Carolina, membagi permasalahan area pedestrian dalam 3 kelompok:
- e. *function and needs, psychological comfort, physical comfort*. *Charlotte*, 1978. Hal ini juga diutarakan oleh Hamid Shirvani 1985, menurutnya dalam merencanakan sebuah jalur pedestrian menurut perlu mempertimbangkan adanya: keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan - faktor keamanan, ruang yang cukup bagi pejalan kaki, fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area pedestrian dan tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang.

2.6.2 Elemen Jalur Pedestrian

Menurut rubenstein 1992 elemen pedestrian antara lain:

1. Paving adalah trotoer atau *nagahn* hamparan yang rata Echols, J.M, 1983. Dalam hal ini, sangat perlu untuk memperhatikan skala pola, warna, tekstur dan daya serap air larian. Material Paving meliputi: beton, batu bata, dan aspal. Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian di kawasan perdagangan maupun plaza Rubenstein, 1992
2. Lampu yang kan digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Ada beberapa tipe lampu yang merupakan elemen pendukung perancangan kota chearra, 1978, yaitu:

- a. Lampu tingkat rendah, yaitu ketinggian di bawah pandangan mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah.
 - b. Lampu mall dan jalur pedestrian yaitu ketinggian 1-1,5 m, serba guna berpola pencahayaan dan berkemampuan daya kerja cukup.
 - c. Lampu dengan maksud khusus, yaitu mempunyai ketinggian rata-rata 2-3 m, yang digunakan untuk daerah rekreasi, komersial perumahan dan industry.
 - d. Lampu parkir dan jalan raya, yaitu mempunyai ketinggian 3-5 m, digunakan untuk daerah rekreasi, industry dan komersial jalan raya.
 - e. Lampu dengan tiang tinggi, yaitu mempunyai ketinggian antara 6-10 m, di gunakan untuk penerangan bagi daerah yang luas, parker, rekreasi dan jalan layang.
3. *Sign*, merupakan rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan.
 4. *Sculpture*, rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan, atau menarik perhatian mata *vocal point*, biasanya terletak di tengah maupun di depan plaza.
 5. *Bollards*, adalah pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Biasanya digunakan bersamaan dengan peletakkan lampu.
 6. *Bangku*, untuk Member ruang istirahat bila lelah berjalan, dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Bangku dapat terbuat dari logam, kayu, beton, atau batu. Tanaman peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian. Menurut Rustam Hakim 1987, criteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah:
 - a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca.
 - b. Bermasa daun padat
 - c. Jenis dan bentuk pohon berupa angkana, akasia besar, bougenville, dan the tehan pangkas.
 7. Telepon, biasanya disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki.
 8. Kios, *shelter*, dan kanopi, keberadaannya dapat untuk menghidupkan suasana pada jalur pedestrian sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktivitas jual beli, bila sewaktu-waktu dibutuhkan oleh pejalan kaki. *Shelter* dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin dan sinar matahari. Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberikan perlindungan terhadap cuaca.
 9. Jam, tempat sampah. Jam sebagai petunjuk waktu, bila diletakkan di ruang kota harus memperhatikan penempatannya. Karena jam dapat sebagai fokus atau *landmark*, sedangkan tempat sampah diletakkan di jalur pedestrian agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga.
 10. *Halte*, Harris dan Dinnes 1988 mengemukakan bahwa persyaratan untuk *halte* bus adalah memiliki kebebasan pandangan ke arah kedatangan baik dalam

kondisi berdiri maupun duduk di *halte* dan zona perhentian bus harus merupakan bagian dari jaringan akses pejalan kaki. Didalam kepmen perhubungan no. 65 tahun 1993 juga disebutkan bahwa fasilitas *halte* harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. *Halte* dapat ditempatkan diatas jalur pedestrian atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari *halte* sekurang-kurangnya meter dari tepi jalur lalu lintas. Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter, dan tinggi bagian atap paling bawah minimal 2,5meter.

11. Utilitas, elemen yang termasuk dalam utilitas meliputi hidran, boks kabel telepon maupun listrik, penutup saluran bawah grill penutup pohon dll. Secara ideal seharusnya pedestrian harus bebas dari penutupan utilitas. Jika tidak memungkinkan penutup utilitas dapat dimasukkan sebagai penutup lantai Harris dan Dinnes, 1988.

2.6.3 Vegetasi Pada Jalur Pedestrian

Carpenter dan Kawan- kawan 1975, mengemukakan bahwa kehadiran tanaman di lingkungan perkotaan memberikan suasana alami. Tanaman mempengaruhi penampakan visual yang kita lihat. Secara umum di dalam lanskap, pohon merupakan sebuah elemen utama. Secara individual maupun berkelompok, pohon-pohon dapat memberikan kesan yang berbeda-beda jika dilihat dari jarak yang berbeda-beda pula. Pada jarak dekat, daun, batang pohon dan cabang- cabang dapat dilihat secara jelas. Jika dilihat dari jarak menengah puncak-puncak pohon terlihat membentuk seperti garis. Jarak ini merupakan bagian yang penting dalam lanskap karena memberikan kesan kedalaman yang kuat, perubahan secara halus dalam pencahayaan dan perspektif. Bila dilihat dari jarak jauh, perbedaan ketinggian dari puncak-puncak pohon tidak dapat dinikmati, biasanya dari jarak ini pohon digunakan sebagai latar belakang. Tujuan dari penanaman vegetasi tepi jalan adalah untuk memisahkan pejalan kaki dari jalan raya dengan alasan keselamatan dan kenyamanan Lynch, 1981. Dalam usaha mencapai kesatuan atau *unity* di dalam pengaturan penanamannya perlu diperhatikan pemilihan jenis tanamannya terutama untuk jalur pedestrian.

Teori fungsi vegetasi dalam perancangan lanskap perkotaan menjelaskan bahwa tanaman tidak hanya berperan sebagai elemen hijau, tetapi juga memiliki fungsi mikroklimatik, visual, dan spasial yang membentuk karakter ruang; pada konteks Jalan Ijen di Malang, fungsi peneduh terlihat jelas melalui deretan pohon besar bertajuk lebar yang membentuk kanopi menyeluruh sehingga menurunkan suhu permukaan jalan, mengurangi silau, serta menciptakan kenyamanan termal bagi pejalan kaki dan pesepeda, sekaligus memperkuat kesan *Boulevard* tropis yang teduh dan monumental; fungsi pengarah tercermin dari pola tanam linear dan ritmis di median maupun tepi jalan yang secara visual mengarahkan pandangan ke satu titik perspektif memanjang, menegaskan sumbu jalan yang simetris dan formal khas rancangan kolonial, serta membantu membagi ruang antara jalur kendaraan dan area pedestrian; sedangkan fungsi estetika terwujud melalui komposisi vegetasi yang seragam, proporsional, dan

berulang sehingga menciptakan identitas visual yang kuat, harmoni antara ruang terbuka hijau dan arsitektur di sekitarnya, serta menghadirkan citra *Boulevard* yang elegan, historis, dan representatif sebagai koridor ikonik kota.

2.6.4 Standar Teknis Jalur Pedestrian

Menteri PUPR: 02/SE/M/2018 Tanggal: 26 Februari 2018, Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki:

Lingkungan perkotaan yang manusiawi adalah lingkungan perkotaan yang ramah bagi pejalan kaki, dan mempunyai ukuran serta dimensi berdasarkan skala manusia. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui pengembangan kawasan pejalan kaki serta penyediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai di kawasan perkotaan, terutama di kawasan pusat kota. Hal ini merupakan suatu upaya untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang sesuai dengan karakteristik dan tuntutan kebutuhan pejalan kaki sehingga pusat kota tetap manusiawi, menarik bagi warga kota untuk datang, tinggal, bekerja, dan melakukan kegiatan lainnya dalam rangka memenuhi kebutuhan jasmani dan rohaninya.

Pada Pasal 25 UU Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk pejalan kaki dan penyandang cacat (distabilitas). Berdasarkan ketentuan legal tersebut, maka terdapat keharusan untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki yang memadai. Oleh karena itu, dibutuhkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Pedoman ini disusun untuk melengkapi Pedoman Teknik No.32/T/BM/1999 mengenai Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum.

Tabel 2. Standar Teknis Estetika Perkotaan (Sumber: permen PU Tahun. 2018)

No	Jenis Variabel Estetika	Indikator	Standar Teknis (Pedoman PUPR + Prinsip Estetika Perkotaan)
1	Elemen Seni Publik dan Identitas Lokal	Memiliki nilai historis/budaya kawasan.	Terdapat elemen seni publik yang mencerminkan identitas lokal dan menjadi orientasi visual.
2	Kebersihan Visual	Tidak ada vandalisme/coretan liar.	Bebas dari, coretan vandalisme, dan penempatan elemen yang mengganggu pandangan.
3	<i>Street Furniture</i>	Tersedia tempat sampah setiap ± 20 m.	Tersedia tempat sampah, papan informasi, dan fasilitas lain dengan penataan ergonomis dan estetis.
4	Ruang Hijau dan Lanskap	Tersedia vegetasi dan tanaman hias tertata rapi dan terawat.	Memiliki vegetasi peneduh, tanaman hias, dan elemen lanskap yang mendukung kenyamanan dan estetika.

Tabel 3. Standar Teknis Estetika Perkotaan (Lanjutan)

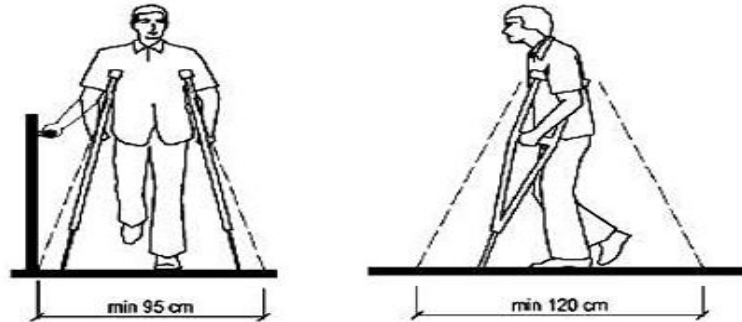
5	Estetika desain lampu jalan	Lampu penerangan memiliki desain dekoratif.	Lampu penerangan berdesain estetik.
6	Palet Warna dan Kontras	Warna elemen pedestrian harmonis dan konsisten.	Penggunaan warna harmonis sesuai tema kawasan dan tidak menimbulkan kontras berlebihan.
7	Kualitas Finishing Permukaan	Permukaan perkerasan rata dan rapi.	Permukaan pedestrian rata, rapi, dan menggunakan material berkualitas dengan estetika baik.
8	Keserasian visual	Keselarasan material dan warna sepanjang koridor.	Konsistensi desain, material, warna, dan elemen estetika pada seluruh jalur pedestrian

Tabel 4. Standar Teknis Fungsional (Sumber: permen PU Tahun. 2018)

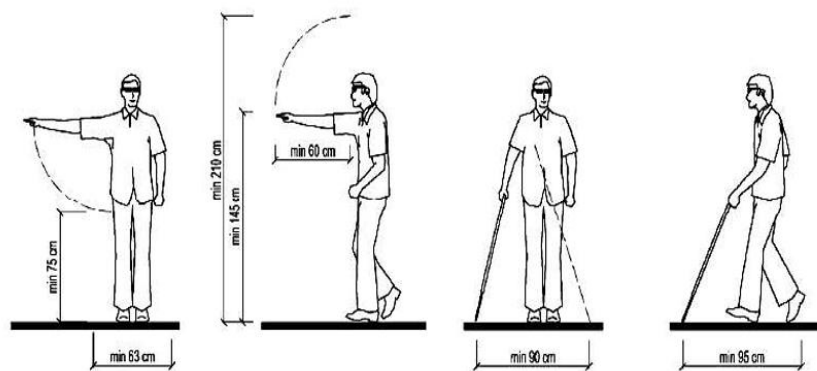
No	Jenis Variabel	Indikator	Standar Teknis (Pedoman PUPR)
1	Lebar efektif trotoar	Kemampuan dilalui 2 orang tanpah berdesakan.	Minimal 1,5 m untuk 2 orang berpapasan, dihitung dengan rumus $W = V/35 + N$
2	Pembagian Zona Trotoar	Kejelasan pembagian zona pada trotoar.	Zona kerb, zona fasilitas, zona efektif pejalan kaki, zona depan bangunan
3	Kemiringan Memanjang	Ketersediaan landing pada kemiringan tertentu	Maksimum ~8% (1:12) direkomendasikan; absolut 12% (1:8) untuk kondisi terbatas; sediakan landing datar.
4	Kemiringan melintang	Ketersediaan kemiringan melintang.	Maksimum ~2% (1:50) untuk mencegah terguling/gelincir kursi roda.
5	Pelandaian (curb ramp) dan landing	Ketersediaan ramp di setiap pertemuan trotoar.	Lebar ramp min. 1,2 m (disarankan 1,5 m); slope max ~8% (longitudinal); cross slope max 2%; landing datar di top/bottom; tactile paving wajib.
6	Permukaan (material dan kelicinan)	Permukaan trotoar rata.	Permukaan keras, rata, tidak licin, bebas lubang; tactile paving di titik penyeberangan & halte; sambungan halus.
7	Penerangan dan keselamatan malam	Sudah tersedia penerangan malam hari.	Penerangan memadai sesuai fungsi jalan; lampu di sepanjang trotoar & penyeberangan.
8	Drainase	Belum memiliki saluran drainase.	Trotoar harus memiliki kemiringan lateral/slot drain; bebas genangan; sesuai SNI.

Pedomaan untuk bahan konstruksi bangunan dan teknik sipil mensyaratkan standar khusus yang harus dipenuhi dalam merancang fasilitas jalur pejalan kaki bagi penyandang distabilitas. Standar ini memastikan aksesibilitas dan keamanan bagi semua pejalan kaki.

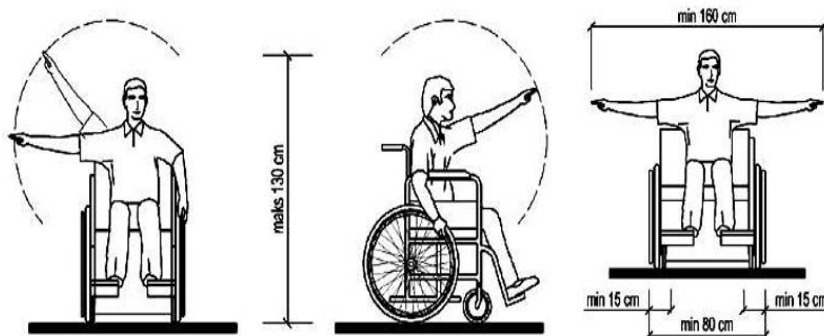
1. Persyaratan untuk pejalan kaki penyandang distabilitas



Gambar 2. Standar Ruang Gerak Bagi Pengguna Kruk (Sumber Permen PUPR No. 14 Tahun 2017)



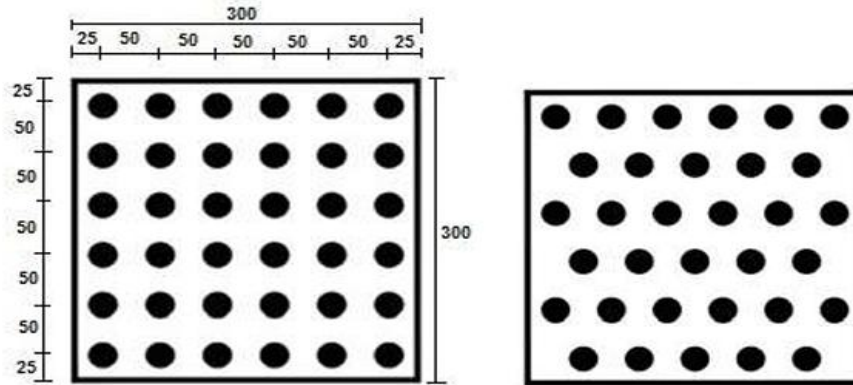
Gambar 3. Standar Ruang Gerak Bagi Tuna Netra (Sumber Permen PUPR No. 14 Tahun 2017)



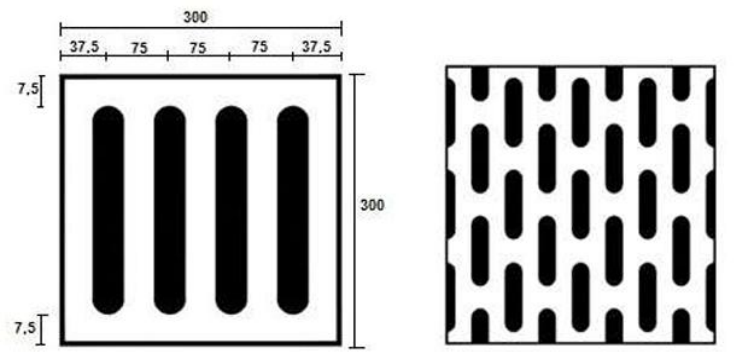
Gambar 4. Standar Ruang Gerak Bagi Pengguna Kursi Roda (Sumber Permen PUPR No. 14 Tahun 2017)

2. Jalur Pemandu

Pejalan kaki berkebutuhan khusus memerlukan garis pemandu pada jalur pedestrian untuk dapat bernavigasi dengan aman. Garis-garis ini memberikan informasi penting bagi orang buta dan tunanetra.



Gambar 5. Standar Tipe Ubin Peringatan (Sumber Permen PUPR No. 14 Tahun 2017)



Gambar 6. Standar Tipe Ubin Pengarah (Sumber Permen PUPR No. 14 Tahun 2017)

2.7 Lanskap Budaya (*Heritage*)

Warisan Budaya (*Heritage*) adalah jejak nyata hasil interaksi antara manusia dengan alam sekitarnya. Ini bukan sekadar pemandangan indah atau bangunan tua, melainkan sebuah "dokumen hidup" yang memperlihatkan bagaimana nilai, kepercayaan, dan teknologi manusia membentuk permukaan bumi. Menurut Silberberg (1995), heritage trail merupakan sebuah produk pariwisata strategis yang mengintegrasikan narasi sejarah dengan elemen rekreasi guna menciptakan pengalaman belajar yang menghibur bagi wisatawan. Konsep ini menekankan bahwa keberhasilan sebuah jalur warisan budaya tidak hanya bergantung pada keaslian situs, tetapi juga pada kemampuan pengelola dalam mengemas informasi edukatif menjadi sebuah aktivitas yang menarik secara emosional dan didukung oleh fasilitas yang nyaman. Dengan demikian, heritage trail berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan pelestarian masa lalu dengan kebutuhan pariwisata modern, sehingga mampu meningkatkan minat pengunjung sekaligus memperpanjang durasi kunjungan mereka di suatu destinasi.