

**SKRIPSI 43**

**DAMPAK PERABOT JALAN TERHADAP  
TERJADINYA KESESAKAN RUANG  
PEJALAN KAKI DI JL. BRAGA**



**NAMA : DAHLIA LUBIS  
NPM : 2013420125**

**PEMBIMBING: ANINDHITA N. SUNARTIO, ST., MT.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
Akreditasi Berdasarkan Keputusan Mendikbud No.78/D/O/1997  
dan BAN Perguruan Tinggi No : 4339/SK/BAN-PT/Akred/PT/XI/2017**

**BANDUNG  
2017**

SKRIPSI 43

**DAMPAK PERABOT JALAN TERHADAP  
TERJADINYA KESESAKAN RUANG  
PEJALAN KAKI DI JL. BRAGA**



**NAMA : DAHLIA LUBIS  
NPM : 2013420125**

**PEMBIMBING:**

**PEMBIMBING: ANINDHITA N. SUNARTIO, ST., MT.**

**PENGUJI :**

**DR. IR. YASMIN SURIANSYAH, MSP.  
DR. GIOSIA PELE WIDJAJA, ST., MT**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
Akreditasi Berdasarkan Keputusan Mendikbud No.78/D/O/1997  
dan BAN Perguruan Tinggi No : 4339/SK/BAN-PT/Akred/PT/XI/2017**

**BANDUNG  
2017**



## **PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI**

### ***(Declaration of Authorship)***

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dahlia Lubis  
NPM : 2013420125  
Alamat : Apartment Galeri Ciumbuleuit 2, unit 208B, Bandung  
Judul Skripsi : Dampak Perabot Jalan terhadap terjadinya Kesesakan Ruang  
Pejalan Kaki di Jl. Braga

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika dikemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplagiarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, November 2017

Dahlia Lubis

## Abstrak

### ***DAMPAK PERABOT JALAN TERHADAP TERJADINYA KESESAKAN RUANG PEJALAN KAKI DI JL. BRAGA***

Oleh  
**Dahlia Lubis**  
**NPM: 2013420125**

Jalan adalah jantung sosial masyarakat sebagai ruang publik terbesar per satuan luas di dalam kota. Saat ini Bandung sedang merencanakan program-program untuk menciptakan kota “*smart*” dan “*sustainable*”. Rencana tersebut mencakup proyek-proyek revitalisasi ruang jalan di seluruh kota Bandung. Salah satu dari proyek tersebut merupakan jl. Braga pada area kota tua Bandung. Hasil proses revitalisasi yang terus berjalan telah menunjukkan hasil fisik (dalam bentuk perbaikan kualitas koridor jalan) dan secara ketenaran (dalam bentuk jumlah pengunjung).

Meskipun demikian, popularitas yang terus berkembang dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengunjung karena ruang yang tersedia per orang akan mengecil. Asumsi ini telah dinyatakan sebelumnya oleh Carmona (2003) di mana dia menyatakan bahwa ketidaknyamanan dalam berjalan akan bertambah saat pedestrian makin ramah.

Dengan antisipasi tersebut sudah lama terungkap sebelum proses revitalisasi, penelitian ini bertujuan untuk membuktikan apakah ketidaknyamanan berupa *overcrowding* disebabkan oleh banyaknya orang, atau akibat *setting* fisik dalam jalan yang kurang memadai kegiatan-kegiatan yang berlangsung di dalamnya.

Untuk mengevaluasi *setting* fisik, penelitian ini akan membahas elemen *setting* fisik berupa hambatan (*obstacle*) yang dapat menciptakan gejala penghambatan dalam berkegiatan. Dengan identifikasi hambatan, dapat dipetakan area luas kegiatan efektif tiap hambatan dan memperlihatkan ruang yang diakuisisi tiap hambatan, sehingga didapatkan gambaran luas ruang sirkulasi. Nilai *overcrowding* kemudian diperkirakan dengan ukuran area per orang dalam bentuk potongan dengan resultan luas ruang sirkulasi yang ditemukan pada tahap sebelumnya.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa rata-rata gejala penghambatan memiliki tingkat *overcrowding constrained* dan *congested*, yang merupakan kategori ketiga dan keempat paling padat. Kepadatan tersebut terbukti disebabkan oleh keberadaan hambatan pada 6 dari 7 kasus, baik secara langsung maupun dari kegiatan yang dipicunya.

**Kata-kata kunci:** hambatan, penghambatan, *overcrowding*, jl. Braga



## **Abstract**

### ***IMPACT OF STREET FURNITURE TOWARD STREET SPACE OVERCROWDING IN JL. BRAGA***

*by*

**Dahlia Lubis**

**NPM: 2013420125**

*The street is the heart of public society as the biggest public space per unit area within any city. With this view in mind, Bandung is currently promoting and envisioning ways to create a “smart” and “sustainable” city. Bandung has revitalisation plans stretching throughout the city to correct and better the environment. One of these projects falls on jl. Braga revitalisation project, where the ongoing plans have shown significant difference in outlook and in visitor count.*

*Nevertheless, the ever-growing popularity may cause discomfort for visitors, as the space used per person becomes smaller. This assumption has already been made before by Carmona (2003) where he stated that the growing discomfort of walking in a pedestrian grows bigger as the pedestrian grows friendlier.*

*With this knowledge beforehand, this study aims to evaluate the physical changes made by the revitalisation process; whether the discomfort of overcrowding is caused by the number of people, or by the physical setting laid that has failed to anticipate and provide the proper space needed for the activities occurring within the street.*

*This paper will discuss elements within the physical setting that can be categorized as obstacles that are identified through the obstructions that happen within Jl. Braga. The findings then lead to creating a boundary of necessary space of activity acquired by the obstacles, giving an overview of how much space is left for circulation. The value of overcrowding is then estimated by a measure of area per person in section view.*

*The results have shown that overall the street is constrained and congested, as the third and fourth most dense categories in the overcrowding levels. Six out of seven obstructions analysed, it is proved that the level of overcrowding is due to the acquisition of space made by existing obstacles, whether by itself or by the activities it generates.*

***Keywords:*** *obstacle, obstruction, overcrowding, jl. Braga*



## **PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI**

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.





## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Fakultas Teknik Program Studi Arsitektur, Universitas Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Anindhita N. Sunartio, ST., MT., atas saran, pengarahan, dan masukan yang telah diberikan serta berbagai ilmu yang sangat berharga.
- Dosen penguji, Dr.Ir. Yasmin Suriansyah, MSP., dan Dr. Giosia Pele Widjaja, ST., MT., yang telah memberikan masukan dan bimbingan yang diberikan.
- Ayah, Ibu dan Mawar W. Lubis atas kesabaran, hiburan, dukungan, dan kepercayaan yang telah diberikan atas akan terselesaikannya karya ini,
- Dewa Nyoman Angga A. B., yang telah dengan sabar menemani proses skripsi dengan semangat dalam memberikan dukungan, kesabaran, waktu dalam menjadi teman diskusi, masukan, dan kesabaran, dan
- Teman-teman angkatan dan seperjuangan yang tidak bisa saya sebut satu demi satu untuk selalu memberi semangat, masukan dan inspirasi dalam pengerjaan penelitian ini.

Bandung, November 2017

Dahlia Lubis



## DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
<i>Abstract</i> .....	iii
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.1.1. Program Revitalisasi Kota Bandung .....	1
1.1.2. Koridor Jalan Braga .....	1
1.1.3. Fenomena Penghambatan .....	6
1.2. Rumusan Masalah.....	9
1.3. Pertanyaan Penelitian.....	9
1.4. Tujuan Penelitian .....	9
1.5. Manfaat Penelitian .....	10
1.6. Ruang Lingkup Penelitian .....	10
1.7. Kerangka Berpikir.....	13
1.8. Kerangka Konseptual.....	13
1.9. Sistematika Penyajian .....	14
BAB II <i>SETTING</i> FISIK, KEGIATAN, PENGHAMBATAN & HAMBATAN, DAN <i>OVERCROWDING</i> PADA KORIDOR JALAN.....	17
2.1. Kerangka Teoritikal .....	17
2.2. Ruang Publik Terbuka .....	17
2.3. Koridor Jalan Sebagai Ruang Publik Terbuka.....	20
2.4. Jalan Pedestrian.....	21

2.5. <i>Setting</i> Fisik.....	22
2.6. Kegiatan Pada Ruang Jalan.....	22
2.7. Pengaruh <i>Setting</i> Fisik Pada Kegiatan Ruang Jalan.....	25
2.7.1. Ruang Jalan Sebagai <i>Setting</i> Fisik Kegiatan Statis .....	25
2.7.2. Ruang Jalan Sebagai <i>Setting</i> Fisik Kegiatan Dinamis.....	30
2.8. Penghambatan dan Hambatan .....	31
2.9. Luas Ruang Kegiatan .....	32
2.10. Overcrowding.....	33
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>35</b>
3.1. Kerangka Pembahasan .....	35
3.2. Jenis Penelitian.....	35
3.3. Teknik Pengumpulan Data.....	35
3.4. Observasi.....	36
3.5. Teknik Analisis Data.....	38
<b>BAB IV DATA <i>SETTING</i> FISIK, KEGIATAN DAN GEJALA PENGHAMBATAN ...</b>	<b>41</b>
4.1. Data <i>Setting</i> Fisik Ruang.....	41
4.1.1. Elemen Pembentuk Ruang .....	41
4.1.2. Elemen Pembentuk Ruang Jalan pada Segmen DP.....	49
4.1.3. Pembentuk Ruang Jalan pada Segmen DH .....	49
4.1.4. Data <i>Frontage</i> Kawasan.....	49
4.1.5. <i>Frontage</i> Segmen DP .....	49
4.1.6. <i>Frontage</i> Segmen DH .....	52
4.2. Data Kegiatan dan Penghambatan .....	54
4.2.1. Tipe Kegiatan dan Gejala Penghambatan .....	54
4.2.2. Kegiatan Statis dan Dinamis pada Segmen DP dan DH .....	55
4.2.3. Gejala Penghambatan pada Segmen DP .....	57
4.2.4. Gejala Penghambatan pada Segmen DH.....	65

BAB V HAMBATAN DAN DAMPAKNYA TERHADAP TINGKAT <i>OVERCROWDING</i> JALAN.....	71
5.1. Identifikasi Hambatan berdasarkan Gejala Penghambatan.....	71
5.1.1. Penghambatan PP1, PP2, PP3, dan PP4.....	71
5.1.2. Penghambatan PK1, PK2, dan PK3 .....	77
5.1.3. Hasil Identifikasi <i>Hambatan</i> .....	83
5.2. Akuisisi Ruang oleh Hambatan .....	84
5.3. Simulasi Luas Ruang Efektif & Tingkat <i>Overcrowding</i> .....	87
5.3.2. Luas Efektif dan Tingkat <i>Overcrowding</i> Segmen DP.....	88
5.3.3. Luas Efektif dan Tingkat <i>Overcrowding</i> DH.....	90
5.3.4. Kesimpulan Tingkat <i>Overcrowding</i> Gejala Penghambatan .....	93
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN .....	95
6.1. Kesimpulan .....	95
6.2. Saran .....	97
DAFTAR PUSTAKA.....	99



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Lokasi obyek penelitian (atas, merah), terbagi menjadi Segmen Utara (jingga) dan Segmen Selatan (kuning), dengan jl. Naripan sebagai perempatan pemisah Segmen (Sumber: <i>Google Earth</i> ,2016).....	2
Gambar 1.2. Jalan Braga, perempatan Dennis Building ke arah Jl. Braga .....	3
Gambar 1.3. Jl. Braga tahun 2014 (Sumber: Google Maps, Street Walk) .....	4
Gambar 1.4. Jalan Braga, depan Wendy's. Terdapat bollard berbentuk bola dan bangku sepanjang jl. Braga Utara, serta ubin untuk bantuan pengunjung tunanetra (2017) .....	4
Gambar 1.5. Segmen Utara Jl. Braga, Bandung (merah) merupakan lokasi ditemukannya fenomena gejala penghambatan (Sumber: <i>Google Earth</i> , 2016) .....	6
Gambar 1.6. Kondisi Jl. Braga Utara ketika ramai (2017).....	7
Gambar 1.7. Contoh gejala penghambatan terhadap pejalan kaki (2 atas dan 2 tengah) dan kendaraan (bawah) .....	8
Gambar 1.8. Peta koridor jl. Braga Utara dengan pengulangan gejala penghambatan selama 4 survey lapangan (kotak biru). Untuk data kegiatan dan gejala penghambatan per pendataan, lihat Lampiran.....	12
Gambar 1.9. Peta dan tingkat kelengkapan elemen <i>setting</i> fisik <i>hambatan</i> pada tiap segmen. Untuk rincian semua tipe <i>hambatan</i> dan lokasi pada tiap segmen lihat Lampiran. ....	12
Gambar 4.1. Peta fungsi Segmen DP jl. Braga Utara .....	50
Gambar 4.2. Peta elemen pembentuk ruang segmen DP (atas) dan segmen DH (bawah) ..	51
Gambar 4.3. Peta ketertarikan pengunjung pada area segmen berdasarkan fungsi bangunan. Untuk keterangan fungsi lihat tabel 4.4.....	52
Gambar 4.4. Peta fungsi segmen 2 jl. Braga Utara .....	52
Gambar 4.5. Ketertarikan pengunjung pada area segmen berdasarkan fungsi bangunan. Untuk keterangan fungsi tiap bangunan, lihat tabel 4.7.....	53
Gambar 4.6. Hasil survey kegiatan pada Segmen DP (atas) dan Segmen DH (bawah) ...	56
Gambar 4.7. Perpektif koridor kawasan, menunjukkan Gejala Penghabatan PP1(biru), B (ungu), F (jingga), dan G (hijau).....	58
Gambar 4.8. Foto gejala penghambatan PP1, PP2, PK1 dan PK2. Untuk lokasi lihat peta gambar 4.12 dan simulasi 3D pada gambar 4.10. ....	58
Gambar 4.9. Hasil observasi gejala penghambatan pada Segmen DP (titik-titik merah) .	59



Gambar 4.10. Perspektif (kiri) dan potongan (kanan) area Penghambatan A, dimanadapat dilihat 2 area berdiri utama (merah).....	60
Gambar 4.11. Denah Gejala Penghambatan PP1, dimana letak pengunjung berdiri (persegi) dan duduk (segitiga) merupakan simulasi berdasarkan hasil pendataan survey	61
Gambar 4.12. Perspektif area Penghambatan PP2 (kiri) dan potongan (kanan), dimana dapat dilihat 2 area berdiri utama (merah) dan duduk (kuning) dan .....	62
Gambar 4.13. Denah PP2 beserta Gejala Penghambatan (kiri) dan simulasi kondisi terjadinya gejala tersebut berdasarkan hasil pendataan (kanan).....	62
Gambar 4.14. Perspektif area Penghambatan PK1, dimana terdapat sirkulasi informal pada ruang jalan yang mengakibatkan Gejala Penghambatan .....	63
Gambar 4.15. Potongan F'-F' gejala Penghambatan PK1 .....	63
Gambar 4.16. Denah gejala Penghambatan PK1 .....	63
Gambar 4.17. Perspektif (kiri) dan denah (kanan) area Gejala Penghambatan PK2, dimana pejalan kaki berjalan pada ruang jalan kendaraan (biru/ungu).....	64
Gambar 4.18. Potongan area gejala penghambatan PK2, dimana terjadi kegiatan jalan tidak pada tempatnya (biru/putih) .....	64
Gambar 4.19. Lokasi Gejala Penghambatan Segemen DH.....	65
Gambar 4.20. Foto Gejala Penghambatan Segmen DH, lihat untuk lokasi spesifik pada peta (4.21) atau gambaran simulasi 3D (4.19) .....	65
Gambar 4.21. Kegiatan dan penghambatan pada jl. Braga Utara Segmen 2.....	66
Gambar 4.22. Perpektif eksterior area gejala penghambatan PP3 (merah) dan PK3 (biru), dimana terdapat .....	67
Gambar 4.23. Denah Gejala Penghambatan PP3 (biru) dan PK3, dimana terdapat kecenderungan penyeberangan pejalan kaki pada titik tersebut (hijau).....	67
Gambar 4.24. Denah Gejala Penghambatan PP3 (kiri, titik-titik merah) dan simulasi kondisi terjadinya gejala tersebut berdasarkan hasil pendataan (kanan).....	68
Gambar 4.25. Potongan area Gejala Penghambatan PK3 (biru) dan PP3 (merah) .....	68
Gambar 4.26. Perpektif (kiri) dan potongan (kanan) eksterior area Gejala Penghambatan PP4 .....	69
Gambar 4.27. Denah gejala penghambatan PP4 (kiri) dan dan simulasi kondisi terjadinya gejala tersebut berdasarkan hasil pendataan (kanan) .....	69
Gambar 5.1. Peta lokasi PP1 dan PP2 berdasarkan <i>frontage</i> selubung ruang, dimana posisi gejala-gejala tersebut pada area paling menarik pengunjung .....	72

Gambar 5.2. Perspektif Gejala Penghambatan PP1 dimana terdapat 3 tipe elemen pembentuk ruang yang mendukung kegiatan statis penyebab gejala penghambatan .....	73
Gambar 5.3. Hambatan pada Gejala Penghambatan PP1 yang memberi dampak secara tidak langsung .....	73
Gambar 5.4. Hambatan pada Gejala Penghambatan PP2 yang memberi dampak secara tidak langsung .....	74
Gambar 5.5. Peta lokasi PP3 dan PP4 berdasarkan <i>frontage</i> selubung ruang, dimana posisi gejala-gejala tersebut pada area paling menarik pengunjung .....	75
Gambar 5.6. Hambatan pada Gejala Penghambatan PP4 yang memberi dampak secara tidak langsung .....	75
Gambar 5.7. Perspektif Gejala Penghambatan PP3 dimana terdapat elemen-elemen pembentuk ruang yang mendukung kegiatan statis penyebab gejala penghambatan .....	76
Gambar 5.8. Hambatan pada Gejala Penghambatan PP3 yang memberi dampak secara tidak langsung .....	76
Gambar 5.9. Peta lokasi PK1 dan PK2 berdasarkan <i>frontage</i> selubung ruang, dimana posisi gejala-gejala tersebut pada area paling menarik pengunjung .....	78
Gambar 5.10. Hambatan pada Gejala Penghambatan PK1 yang memberi dampak secara tidak langsung .....	79
Gambar 5.11. Perspektif Gejala Penghambatan PP1 dimana terdapat elemen-elemen pembentuk ruang yang mendukung kegiatan statis penyebab gejala penghambatan .....	79
Gambar 5.12. Perspektif Gejala Penghambatan PK2 dimana terdapat elemen-elemen pembentuk ruang yang mendukung kegiatan statis penyebab gejala penghambatan .....	80
Gambar 5.13. Gejala Penghambatan PK2 yang memberi dampak secara tidak langsung	81
Gambar 5.14. Peta PK3 berdasarkan <i>frontage</i> selubung ruang, dimana posisi gejala-gejala tersebut pada area paling menarik pengunjung .....	82
Gambar 5.15. Hambatan pada Gejala Penghambatan PK3 yang memberi dampak secara tidak langsung .....	83
Gambar 5.16. Ruang yang diakuisisi obstacle dengan kegiatan duduk (merah), berdiri (kuning), dan ruang sirkulasi sisa menerus (hijau) pada ruang gejala penghambatan PP1 (kanan) dan penghambatan PP2 (kiri).....	85
Gambar 5.17. Ruang yang diakuisisi obstacle dengan kegiatan duduk (merah), berdiri (kuning), dan ruang sirkulasi sisa menerus (hijau) pada ruang gejala penghambatan PP3 (kiri) dan penghambatan PP4 (kanan).....	86

Gambar 5.18. Luas ruang tanpa kegiatan titik Penghambatan PP1 (kiri) dan luas ruang dengan kegiatan titik Penghambatan PP1 (kanan) .....	88
Gambar 5.19. Luas ruang tanpa kegiatan titik Penghambatan PP2.....	89
Gambar 5.20. Luas ruang dengan kegiatan khusus berdiri titik Penghambatan PP2 (kiri) dan Luas ruang dengan kegiatan khusus berdiri titik Penghambatan PP2 (kanan) .....	89
Gambar 5.21. Luas ruang tanpa kegiatan khusus berdiri titik Penghambatan PP3 .....	90
Gambar 5.22. Luas ruang tanpa kegiatan khusus berdiri titik Penghambatan PP3 .....	91
Gambar 5.23. Luas ruang tanpa kegiatan khusus berdiri titik Gejala Penghambatan PP4) dan Luas ruang dengan kegiatan titik Gejala Penghambatan PP4 (kanan) .....	92

## DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1 Data jumlah pengunjung yang memperlihatkan bahwa pada jam 17.00 sampai 21.00 adalah waktu paling banyak pengunjung ( <i>peak hour</i> ) .....	11
Diagram 1.2. Data kepadatan Jalan Braga (biru) komparasi dengan jl. Dalem Kaum....	11
Diagram 1.3. Kerangka Berpikir.....	13
Diagram 1.4. Kerangka Konseptual.....	13
Diagram 2.1. Kerangka Teoritik .....	18
Diagram 3.1. Kerangka pembahasan .....	35
Diagram 3.2. Lokasi segmen pada jalan Braga (atas) dan Pembagian segmen jl. Braga Utara.....	37



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Program-program revitalisasi Jl. Braga, dapat dilihat adanya perbaikan <i>setting</i> fisik jalan pada tahun 2014 .....	5
Tabel 2.1. Perbandingan tipe kegiatan dengan kualitas ruang. ....	24
Tabel 2.2. Tipe dan akuisisi ruang oleh berbagai tipe hambatan pada suatu ruang koridor jalan.....	32
Tabel 2.3. Ruang kegiatan statis .....	33
Tabel 2.4. Ruang kegiatan dinamis.....	33
Tabel 2.5. Ruang interpersonal .....	34
Tabel 2.6. <i>Level of service</i> pedestrian berdiri .....	34
Tabel 3.1. . Unit Data <i>Setting</i> Fisik, Elemen Pembentuk Ruang – <i>Fixed/Semi Fixed Elements</i> , Metoda Observasi.....	37
Tabel 3.2. Unit Data <i>Setting</i> Fisik, Elemen Pembentuk Ruang - <i>Informal Space</i> , Metoda Observasi .....	38
Tabel 3.3. . Unit Data <i>Setting</i> Fisik, <i>Frontage</i> Kawasan .....	38
Tabel 3.4. Unit Data Kegiatan, Metoda Observasi .....	38
Tabel 3.5. Unit Data Gejala Penghambatan, Metoda Observasi.....	38
Tabel 3.6. Tahapan dan teknik analisa data .....	39
Tabel 4.1. Elemen pembentuk ruang pada <i>setting</i> fisik ruang trotoar.....	41
Tabel 4.2. Elemen pembentuk ruang jalan.....	46
Tabel 4.3. Elemen pembentuk ruang berupa <i>Informal Elements</i> pada ruang jalan.....	48
Tabel 4.4. Tabel fungsi Segmen DP .....	50
Tabel 4.5. Legenda fungsi Segmen DH .....	53
Tabel 4.6. Tabel keterangan tipe Penghambatan dan Kegiatan Statis .....	55
Tabel 4.7. Rincian sub-tipe Gejala Penghambatan PP1 .....	60
Tabel 4.8. Rincian sub-tipe Gejala Penghambatan PP2.....	61
Tabel 4.9. Rincian sub-tipe Gejala Penghambatan PK1 .....	62
Tabel 4.10. Rincian sub-tipe Gejala Penghambatan PK2 .....	64
Tabel 4.11. Penghambatan pada lokasi gejala Penghambatan PP3 dan PK3.....	67
Tabel 4.12. Rincian sub-tipe Gejala Penghambatan PP4.....	69
Tabel 5.1. Tabel rincian identifikasi <i>hambatan</i> per gejala penghambatan .....	84
Tabel 5.2. Tabel rincian identifikasi elemen pembentuk ruang berupa hambatan.....	84

Tabel 5.3. Rincian ruang yang diakuisi oleh elemen fisik yang teridentifikasi sebagai hambatan .....	87
Tabel 5.4. Pendataan tingkat <i>overcrowding</i> titik gejala penghambatan A .....	88
Tabel 5.5. Pendataan tingkat <i>overcrowding</i> titik Gejala Penghambatan PP2 .....	90
Tabel 5.6. Pendataan tingkat <i>overcrowding</i> titik gejala penghambatan PP3 .....	91
Tabel 5.7. Pendataan tingkat <i>overcrowding</i> titik Gejala Penghambatan PP4 .....	93
Tabel 5.8. Kesimpulan tingkat <i>overcrowding</i> tiap gejala penghambatan .....	93

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1: Pendataan Kegiatan Segmen 1 .....	101
Lampiran 2: Pendataan Kegiatan Segmen 2 .....	103
Lampiran 3: Pendataan Gejala Penghambatan Segmen 1 .....	105
Lampiran 4: Pendataan Penghambatan Segmen 2 .....	107
Lampiran 5 : Pendataan Kegiatan dan Obstruksi Segmen 3 .....	109
Lampiran 6: Pendataan Kegiatan dan Gejala Penghambatan Segmen 4 .....	113





# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

#### **1.1.1. Program Revitalisasi Kota Bandung**

Bandung sebagai mitra kota kreatif UNESCO telah memulai beberapa proyek dalam wacana pembentukan komunitas dan tata kota berkelanjutan. Dari berbagai proyek tersebut, salah satunya adalah proyek revitalisasi jalan, dimana dilakukan pembukaan dan perbaikan jalan pedestrian, untuk mempromosikan pengalaman kota dan kualitas hidup yang lebih baik.

Perbaikan tersebut sangatlah penting karena pedestrian berhubungan langsung dengan kegiatan manusia yang paling sederhana, yaitu berjalan. Adanya jalan yang nyaman dapat menjadi pusat berkembangnya aspek sosial pada kota tersebut, sebagaimana telah dikatakan oleh Jane Jacobs (1965) bahwa jalan dan pedestrian, ruang publik utama dalam satu kota, merupakan organ paling penting kota.

Pengertian revitalisasi sebagai perbaikan suatu kawasan dimana kondisi sebelumnya tidak hidup atau kurang menarik untuk dikunjungi dan sebagai salah satu usaha pembentukan kota yang berkelanjutan, sangat penting untuk meninjau kembali hasil revitalisasi dan mengkaji apakah sudah berhasil memenuhi dua kriteria tersebut. Kajian tersebut lalu dapat digunakan untuk referensi perancangan program revitalisasi selanjutnya ataupun bahan untuk riset ke depan.

#### **1.1.2. Koridor Jalan Braga**

Dalam permasalahan revitalisasi kota, salah satu fokus utama merupakan ruang publik terbuka. Ruang publik terbuka sangat penting dalam kehidupan dan perkembangan kota secara keseluruhan, sebagai organ utama dimana terjadinya pertemuan orang dan kegiatan. Dalam buku *Sidewalk City* karya Annette Miae Kim (2015), dinyatakan bahwa ruang terbuka paling besar, pada kota manapun termasuk Bandung, adalah ruang pedestrian dan koridor jalan, yang secara meter persegi luas melebihi semua taman kota digabung. Oleh karena itu, ruang pedestrian merupakan area terwujudnya kegiatan sosio-ekonomi dan terjaminnya keamanan pada kota.

Jalan Braga, sebagai suatu segmen dari ruang terbuka tersebut, merupakan koridor jalan bersejarah pada area kota tua Bandung. Letak koridor Jl. Braga adalah Kelurahan Braga, Kecamatan Sumur Bandung, Kota Bandung Jawa Barat, dengan batas utara

koridor persimpangan dengan Jl. Suniaraja, dan batas selatan koridor dengan persimpangan Jl. Asia-Afrika.



Gambar 1.1. Lokasi obyek penelitian (atas, merah), terbagi menjadi Segmen Utara (jingga) dan Segmen Selatan (kuning), dengan jl. Naripan sebagai perempatan pemisah Segmen (Sumber: *Google Earth, 2016*)

Koridor Jl. Braga memiliki sejarah yang panjang dan penting dalam kota Bandung. Jalan Braga pertama kali dinamakan tahun 1900-an oleh penjajah Belanda sebagai *Karreweg*, namun lebih dikenal dengan sebutan *Pedatiweg* (Jalan Pedati) karena jalan tersebut kecil, sehingga hanya bisa dilewati oleh pedati. Jalan tersebut juga mendapat julukan Jalan Culik karena rawan dengan kejahatan. Dengan adanya rencana pemindahan ibukota dari Batavia (Jakarta masa kini) ke Bandung, diadakan perencanaan kota baru,

sehingga mengakibatkan pengaspalan jalan dan pembangunan arsitektur *Art-Deco* yang masih di konservasi sekarang. Dengan pembangunan tersebut, koridor jalan Braga dipenuhi dengan toko dan *boutique* pakaian yang mengambil model kota Paris, Perancis. Aspek arsitektural tersebut merupakan salah satu alasan mengapa Bandung mendapat julukan *Paris van Java*. Selain itu, hiburan malam juga berkembang pada daerah tersebut, sehingga memberikan Bandung julukan sebagai Kota Kembang.



Gambar 1.2. Jalan Braga, perempatan Dennis Building ke arah Jl. Braga  
(Sumber: disertasi *Pemberdayaan Jalan Braga Sebagai Kawasan Arsitektur Kolonial Tropis Bandung*, 2007)

Terpengaruhi oleh perasaan romantisisme masa lalu, Jl. Braga merupakan koridor jalan yang telah melalui proses revitalisasi bertahap (lihat Tabel 1.1) untuk mengembalikan kejayaan sebelumnya (sebagai koridor yang komersil yang hidup), dengan perubahan-perubahan yang signifikan terhadap vitalitas dan intensitas kunjungan.

Pada tahun 2014, dilaksanakan beberapa program yang meningkatkan kualitas ruang, diantaranya adalah perbaikan trotoar dan saluran air, pemasangan bangku pada pedestrian, pemasangan ornamen hias berupa tanaman dan batu hias (yang juga berfungsi sebagai bollards), dan penataan area parkir, yang dilaksanakan dalam persiapan perayaan ulang tahun Konferensi Asia Afrika ke 60. Dengan program-program tersebut, jl. Braga telah berhasil menarik banyak pengunjung, baik dari luar maupun dalam Bandung, sehingga dapat dinyatakan sebagai suatu destinasi wisata atau hiburan.

Dalam mengkaji jl. Braga sebagai obyek penelitian harus diketahui bahwa adanya pengertian publik dalam pemisahan area jl. Braga menjadi dua sisi, yaitu Braga panjang (jl. Braga Utara) dan Braga pendek (jl. Braga Selatan). Pengertian tersebut timbul dari pemisahan secara ruang, dimana pemisahan terjadi hasil dari morfologi yang berbeda,

secara akses, dimana jalur mobil bertentangan atau lawan arah, dan secara fungsi, dimana jl. Braga panjang dominan dengan fungsi komersil pada dua sisi koridor, sedangkan jl. Braga pendek hanya memiliki satu sisi koridor dengan fungsi retail, dimana sisi yang lain merupakan hotel yang masih dalam tahap konstruksi.



Gambar 1.3. Jl. Braga tahun 2014 (Sumber: Google Maps, Street Walk)



Gambar 1.4. Jalan Braga, depan Wendy's. Terdapat bollard berbentuk bola dan bangku sepanjang jl. Braga Utara, serta ubin untuk bantuan pengunjung tunanetra (2017)



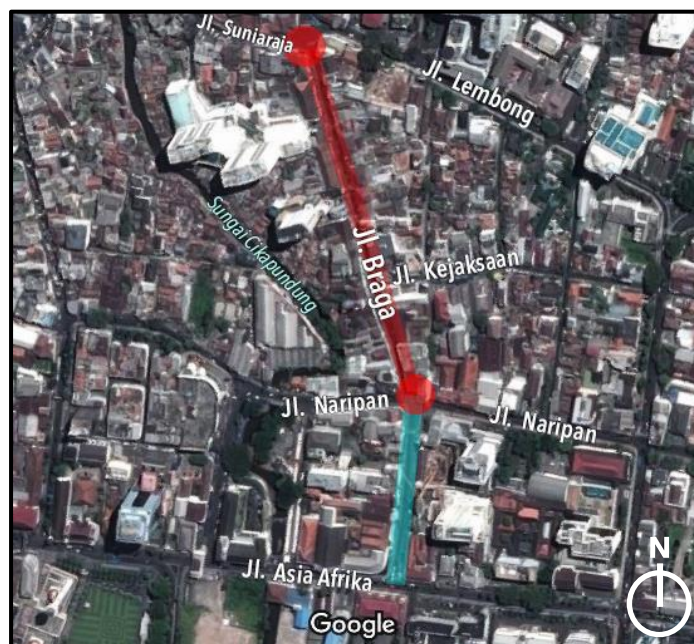
Tabel 1.1. Program-program revitalisasi Jl. Braga, dapat dilihat adanya perbaikan *setting* fisik jalan pada tahun 2014

Tahun Pelaksanaan	Program	Stakeholders	Keterangan
1980-an	Pameran Produksi Jawa Barat	Pemerintah Prov. Jawa Barat	Tidak dilanjutkan ditahun selanjutnya
1998	Braga Kaget	Pemerintah Kota Bandung (Dinas Pariwisata Kota Bandung)	Tidak dilanjutkan ditahun selanjutnya
	Festival Bunga Braga	Pemerintah Kota Bandung (Dinas Pariwisata Kota Bandung)	Tidak dilanjutkan ditahun selanjutnya
2000	Perbaikan trotoar	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU dan Dinas Pemakaman dan Pertamanan)	Perbaikan trotoar demi menunjang konsep <i>City Walk</i>
	Penanaman vegetasi di sepanjang sisi jalan	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU dan Dinas Pemakaman dan Pertamanan)	Penanaman pohon Karet Benggol
2004	Pembangunan <i>Braga City Walk</i>	Pemerintah Kota Bandung bekerja sama dengan PT Bangun Mitra Mandiri (BMM) anak perusahaan Grup Agun Podomoro	Pembangunan hotel dan mall ini memiliki tinggi 15 lantai, 3 lantai <i>shopping center</i> , dan 4 lantai <i>basement</i>
2005	<i>Braga Festival</i>	Pemerintah Kota Bandung (Dinas Pariwisata Kota Bandung)	Dilaksanakan tiap tahun rutin setiap bulan Desember
2007	Pelebaran trotoar	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU dan Dinas Pemakaman dan Pertamanan)	Pelebaran dengan 0,5 m
	Penanaman tanaman hias	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU dan Dinas Pemakaman dan Pertamanan)	Penanaman 81 tanaman hias
2008	Pengembalian bentuk arsitektural Bangunan	Pemerintah Kota Bandung (Dinas Tata Ruang dan Cipta Karya)	Dilakukan pengecatan terhadap bangunan sepanjang Braga
	Penataan reklame	Pemerintah Kota Bandung (Dinas Tata Ruang dan Cipta Karya)	Menghasilkan kebijakan terkait pemasangan reklame
	Penggantian material perkerasan jalan	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU)	Penggantian perkerasan dari aspal menjadi batu andesit. Namun belum genap satu tahun selesai, konstruksi Jalan Braga sudah berantakan, bergelombang dan mengalami kerusakan. Selesai tahun 2012.
2009	Pembangunan Hotel <i>Gino Ferruci</i>	Pengembang swasta dengan izin Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU)	Selesai dibangun tahun 2012
2014	Perbaikan trotoar dan saluran air	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU)	Perbaikan trotoar menjadi batu granit. Penyelenggaraan BCN setiap 2 minggu 1 kali
	Pelestarian bangunan tua	Pemerintah Kota Bandung (Distarqip)	Dilakukan pengecatan terhadap bangunan sepanjang jalan Braga

	<b>Pemasangan bangku dan ornament hias (batu hias, tanaman hias, lampu hias)</b>	Pemerintah Kota Bandung (Diskamtam)	Pemasangan dilakukan sebagai penunjang konsep <i>City Walk</i>
	<b>Penataan parkir</b>	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU dan Distarcip)	Pemasangan alat parkir prabayar
	Penyelenggaraan <i>Braga Culinary Night</i>	Pemerintah Kota Bandung (Dinas PU dan Distarcip) Pemerintah Kota Bandung (Dinas Pariwisata)	Dilaksanakan tiap 2 minggu 1 kali
Sumber: Dewi, D. & D Rakhmania, Siti. (2016). "Hubungan Partisipasi dan Kepuasan Masyarakat dalam Program Revitalisasi Kawasan Braga Kota Bandung".			

### 1.1.3. Fenomena Penghambatan

Berdasarkan survey awal pengamatan jl. Braga Segmen Utara (karena terpusatnya kegiatan pada lokasi tersebut), didapatkan bahwa kondisi obyek paling ramai pada akhir pekan (Jumat, Sabtu dan Minggu) pada waktu sore-malam (17.00-21.00). Kepadatan (*density*), yang menggunakan variabel jumlah orang per meter persegi efektif jalan pedestrian, juga tinggi ketika di komparasi dengan jalan lain yang terletak pada kawasan dan memiliki fungsi dalam koridor yang setara (lihat Diagram 1.1). Kepadatan hasil dari jumlah pengunjung tersebut berpengaruh negatif terhadap kenyamanan, yang sudah diantisipasi berdasarkan pernyataan Carmona (2003) bahwa suatu kondisi yang tidak nyaman untuk laju pejalan kaki selalu meningkat ketika suatu ruang jalan menjadi lebih nyaman (*pedestrian friendliness*).



Gambar 1.5. Segmen Utara Jl. Braga, Bandung (merah) merupakan lokasi ditemukannya fenomena gejala penghambatan (Sumber: *Google Earth*, 2016)



Gambar 1.6. Kondisi Jl. Braga Utara ketika ramai (2017)

Dalam pengertian kegiatan pada suatu jalur pedestrian, perlu diketahui terlebih dahulu pengertian pedestrian sebagai ruang publik terbuka. Pedestrian merupakan ruang linier yang memicu pergerakan (*movement*), yang dapat dijelaskan sebagai pola pergerakan yang dinamis. Dalam ruang pedestrian, terdapat 2 kategori kegiatan utama (Moudon, 1987) yaitu kegiatan statis, berupa berdiri, duduk, jongkok, dll., dan kegiatan dinamis, yaitu berjalan.

Hasil survey pada *peak hour* menunjukkan adanya bentrokan antara dua tipe kegiatan tersebut. Bentrokan tersebut dapat diteliti sebagai suatu gejala **penghambatan**, yang merupakan penghambatan laju jalan per unit jarak pada suatu obyek penelitian (Gallin, 2001; Carmona, 2003). Penghambatan juga merupakan aspek negatif yang mengurangi kenyamanan jalan.

Kedua fenomena yang telah disebut, yaitu gejala penghambatan dan jumlah pengunjung, dapat mengakibatkan *overcrowding*, yaitu tingkat kepadatan pengunjung per unit pedestrian (*density*) yang melebihi batas tertentu dan menimbulkan ketidaknyamanan. Sebagai penelitian arsitekstural, penelitian ini akan meneliti fenomena kedua, yang merupakan gejala yang disebabkan oleh *setting* fisik ruang, dimana penataan elemen-elemen jalan dapat diklasifikasi sebagai **hambatan** yang memicu gejala penghambatan tersebut.

Penelitian terhadap gejala penghambatan dan hambatan (*obstacle*) pada koridor jalan juga dilakukan dengan antisipasi bahwa adanya kemungkinan daya tarik Jl. Braga



makin meningkat, sehingga daya tampung jl. Braga harus dipertimbangkan melalui *setting* fisik juga, yaitu tatanan elemen dalam jalan, selain hanya pada luas jalan yang ada, sehingga dapat membantu menciptakan ruang yang nyaman.

Selain itu, dengan meneliti tentang gejala penghambatan, hambatan pemicu, dan hasil ruang yang terbentuk (apakah terjadinya *overcrowding* atau tidak), maka dapat menguji hasil revitalisasi yang telah dilaksanakan, dimana didapatkan kritik dan evaluasi terhadap *setting* fisik yang telah di tata ulang dengan penilaian terhadap kesesuaian penataan terhadap penampungan aktivitas yang terjadi di dalamnya.



Gambar 1.7. Contoh gejala penghambatan terhadap pejalan kaki (2 atas dan 2 tengah) dan kendaraan (bawah)

Penelitian ini akan membahas isu *overcrowding* dengan melihat pengaruh *setting* fisik yang ada sebagai pemicu aktivitas statis, sehingga menghasilkan pertemuan yang kurang nyaman bagi pejalan kaki (aktivitas dimanis), dengan kaca mata dampak-akibat. Hasil dari penelitian berupa identifikasi dan evaluasi *setting* fisik yang dapat digunakan sebagai acuan untuk perkembangan dan program revitalisasi selanjutnya di masa depan.

## 1.2. Rumusan Masalah

Kunci permasalahan yang dapat dipersingkat berdasarkan latar belakang adalah sebagai berikut.

- Terjadinya **penghambatan** dipicu oleh ***setting* fisik**
- Adanya **elemen *setting* fisik** berupa **hambatan** pada ruang jalan
- Terjadinya perubahan **luas ruang efektif kegiatan** akibat **hambatan**
- Hasil luas ruang kegiatan dapat mengalami ***overcrowding***

Dengan runtutan masalah dan kunci permasalahan yang ada, maka menghasilkan suatu perumusan masalah yaitu **pengaruh elemen *setting* fisik dalam memicu gejala penghambatan kegiatan dinamis terhadap luas ruang efektif koridor jalan.**

## 1.3. Pertanyaan Penelitian

Untuk fasilitasi pembahsan masalah, berikut merupakan pertanyaan penelitian yang dapat digunakan sebagai tahapan pembahasan.

1. Bagaimana ***setting* fisik** pada koridor jalan?
2. Bagaimana kegiatan yang terjadi pada ruang jalan? Apa saja gejala **penghambatan** yang terjadi?
3. Bagaimana hubungan gejala **penghambatan** dengan ***setting* fisik** ruang jalan? Elemen ruang apa saja yang dapat dikategorikan sebagai **hambatan**?
4. Bagaimana hasil **ruang kegiatan efektif** dengan pengaruh keberadaan **hambatan**? Apakah mengalami ***overcrowding***?

## 1.4. Tujuan Penelitian

Ditinjau dari permasalahan yang telah dibatasi dan dirumuskan di atas, berikut akan dijabarkan dan diperinci garis-garis besar hasil pokok yang ingin dicapai yang terkategorikan sebagai luaran penelitian yaitu:

1. Identifikasi ***setting* fisik** dan **kegiatan** yang terjadi pada ruang jalan

2. Identifikasi gejala **penghambatan** dalam ruang jalan
3. Identifikasi **hambatan** yang memicu terjadinya **penghambatan**
4. Identifikasi luas ruang efektif yang terbentuk dan menyatakan adanya atau tidak adanya *overcrowding* pada ruang tersebut

### **1.5. Manfaat Penelitian**

Diharapkan hasil penelitian dapat dimanfaatkan dan diaplikasikan dalam praktek maupun riset selanjutnya. Berikut merupakan garis-garis besar manfaat atau pengaplikasian luaran ilmiah ini, yaitu:

- Menambah wawasan mengenai Jalan Braga, Bandung
- Menjadi bahan referensi dalam riset berkaitan di masa depan;
  - Tentang kenyamanan pedestrian
  - Tentang *setting* fisik pedestrian dengan hubungannya terhadap kegiatan yang ada
- Menjadi bahan referensi untuk perancangan dan pengolahan Jalan Braga maupun jalan lain di masa depan

### **1.6. Ruang Lingkup Penelitian**

Lingkup penelitian dibatasi pada ruang publik terbuka berbentuk jalan dengan elemen-elemen pembentuknya, dengan mengambil suatu obyek koridor jalan sebagai sampel segmen dari ruang publik terbuka tersebut. Obyek yang dipilih adalah Jl. Braga karena merupakan salah satu obyek revitalisasi Bandung, memiliki nilai historis yang penting untuk kota Bandung, memiliki daya tarik pengunjung yang banyak, dan memiliki kehidupan yang terlihat secara kasat mata dan diterima oleh publik sebagai suatu daerah destinasi hiburan dan wisata. Lingkup bahasan obyek sebagai berikut:

1. Lingkup fisik: Ruang koridor jalan tersebut, beserta elemen-elemen pembentuknya yang terkait sebagai pemicu kegiatan statis dan dinamis
2. Lingkup non-fisk: Sistem, pola dan tipe kegiatan yang terjadi dalam koridor jalan tersebut

Batas obyek pembahasan, seperti yang telah dikemukakan pada sub-bab sebelumnya, adalah pada jl. Braga Utara (jl. Braga “panjang”) yang merupakan koridor dengan karakter terpisah dari jl. Braga “pendek”. Selain itu, pembahasan akan mengambil sampling terhadap area jl. Braga Utara, dimana akan ditentukan dengan metoda sampling

area-area dengan jumlah hambatan dan gejala penghambatan paling banyak untuk mewakili seluruh koridor dalam aspek ruang dan gejala penghambatan.

Sampling yang dilakukan pada survey awal menggunakan metoda *incidental* sampling, dimana waktu pengambilan data dipilih sebelum observasi.

Sampling merupakan suatu metoda pengambilan data dimana suatu sampel digunakan untuk mewakili seluruh karakteristik dari suatu populasi. Dalam penelitian ini, sampel kondisi jalan yang diambil mewakili karakteristik jalan tersebut pada kondisi *peak hour*.

Penelitian ini melihat gejala penghambatan dan crossing yang terjadi pada jalan Braga pada *peak hour* jalan, dimana volume pengunjung paling tinggi. Jam tersebut dipilih dari hasil survey, dimana didapatkan bahwa waktu paling ramai adalah Jumat, Sabtu dan Minggu pada kisaran jam 19.30 – 21.30.

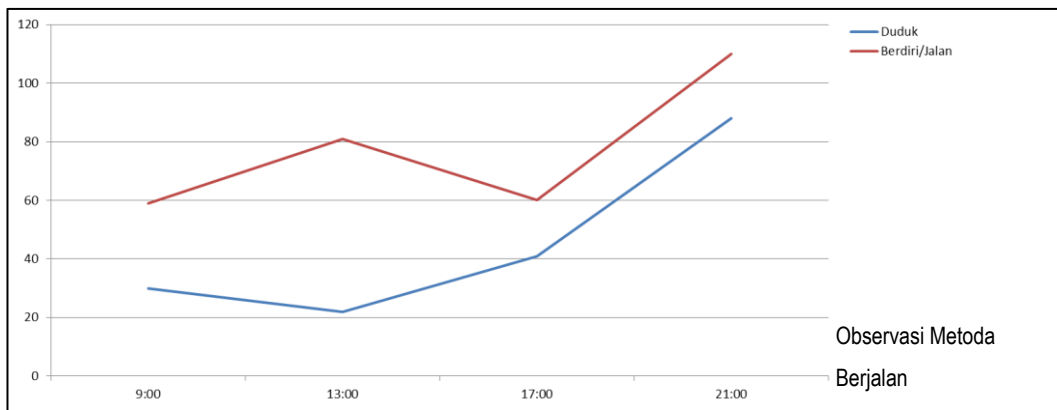


Diagram 1.1 Data jumlah pengunjung yang memperlihatkan bahwa pada jam 17.00 sampai 21.00 adalah waktu paling banyak pengunjung (*peak hour*)

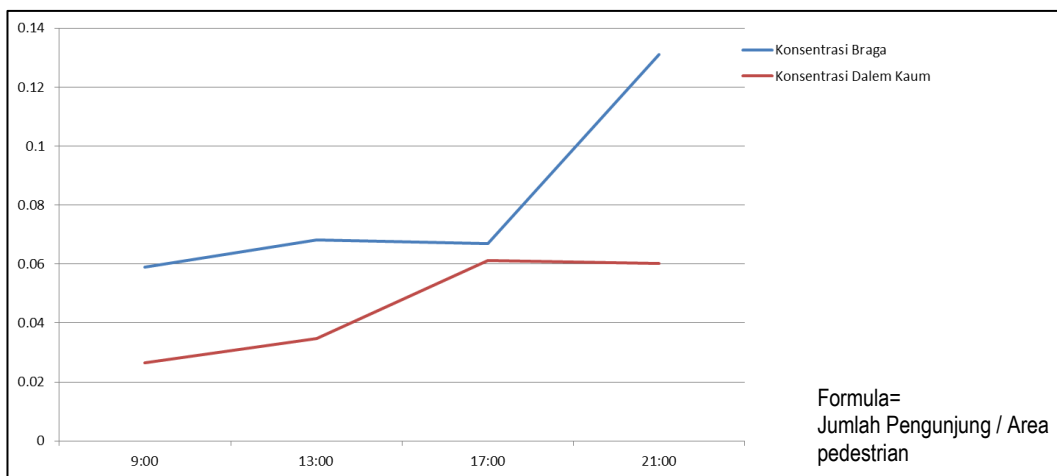
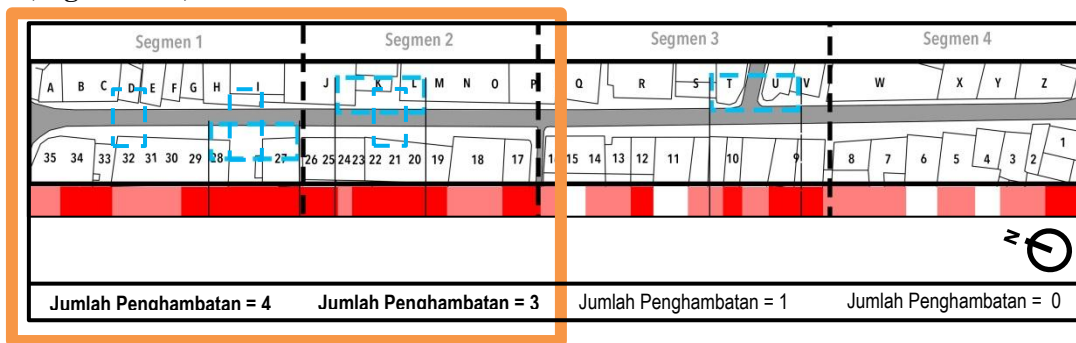


Diagram 1.2. Data kepadatan Jalan Baraga (biru) komparasi dengan jl. Dalem Kaum

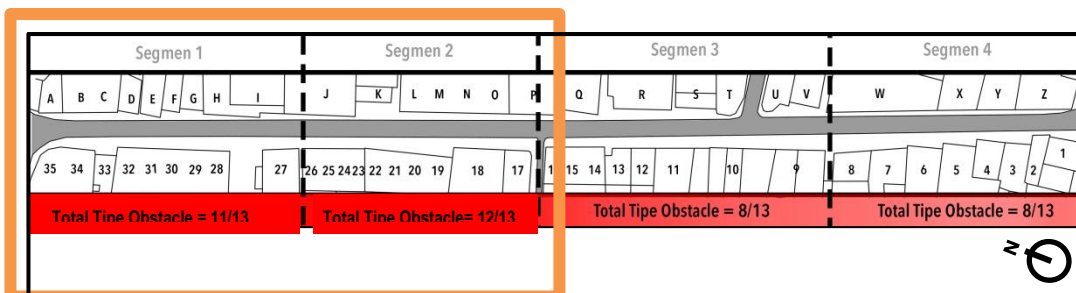
Selain itu, fokus penelitian merupakan keterkaitan hambatan dan penghambatan dalam menciptakan *overcrowding*. Oleh sebab itu, dilakukan pula sampling area yang paling banyak mengalami penghambatan dan memiliki paling banyak hambatan sebagai perwakilan pada jl. Braga Utara.

Penelitian ini akan fokus terhadap penghambatan dan *hambatan*, dan luas efektif yang digunakan kegiatan-kegiatan sehingga dapat menyataan akuisisi ruang kegiatan yang dipicu oleh obstacle serta tingkat *overcrowding* yang terjadi pada gejala penghambatan tersebut. Dalam proses penelitian dan pengambilan data, jl. Braga Utara segmen 1 dan 2 merupakan area dengan tingkat aktivitas dan kejadian gejala penghambatan paling banyak. Oleh sebab itu, *setting* fisik yang akan diteliti lebih lanjut hanya pada kedua segmen tersebut.

Berikut merupakan data lokasi penghambatan berupa hasil dari pendataan survey awal (untuk rincian detail, lihat Lampiran 1-4). Dari 4 segmen tersebut, maka dipilih 2 segmen, (segmen 1 dan 2) sebagai segmen dengan paling banyak terjadinya penghambatan dan memiliki tipe obstacle paling lengkap. Dengan karakteristik tersebut maka pembahasan akan melanjutkan penamaan segmen 1 sebagai **Segmen Dominan Penghambatan (Segmen DP)** dan segmen 2 sebagai **Segmen Dominan Hambatan (Segmen DH)**.



Gambar 1.8. Peta koridor jl. Braga Utara dengan pengulangan gejala penghambatan selama 4 survey lapangan (kotak biru). Untuk data kegiatan dan gejala penghambatan per pendataan, lihat Lampiran.



Gambar 1.9. Peta dan tingkat kelengkapan elemen *setting* fisik *hambatan* pada tiap segmen. Untuk rincian semua tipe *hambatan* dan lokasi pada tiap segmen lihat Lampiran.

### 1.7. Kerangka Berpikir

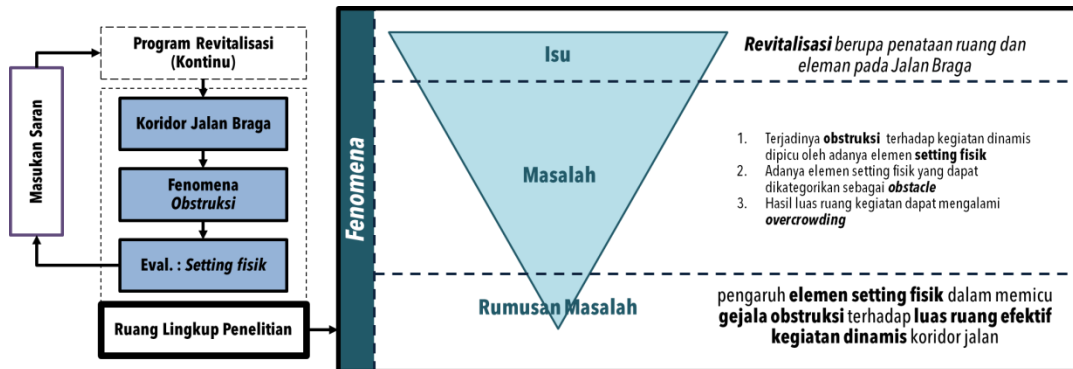


Diagram 1.3. Kerangka Berpikir

### 1.8. Kerangka Konseptual

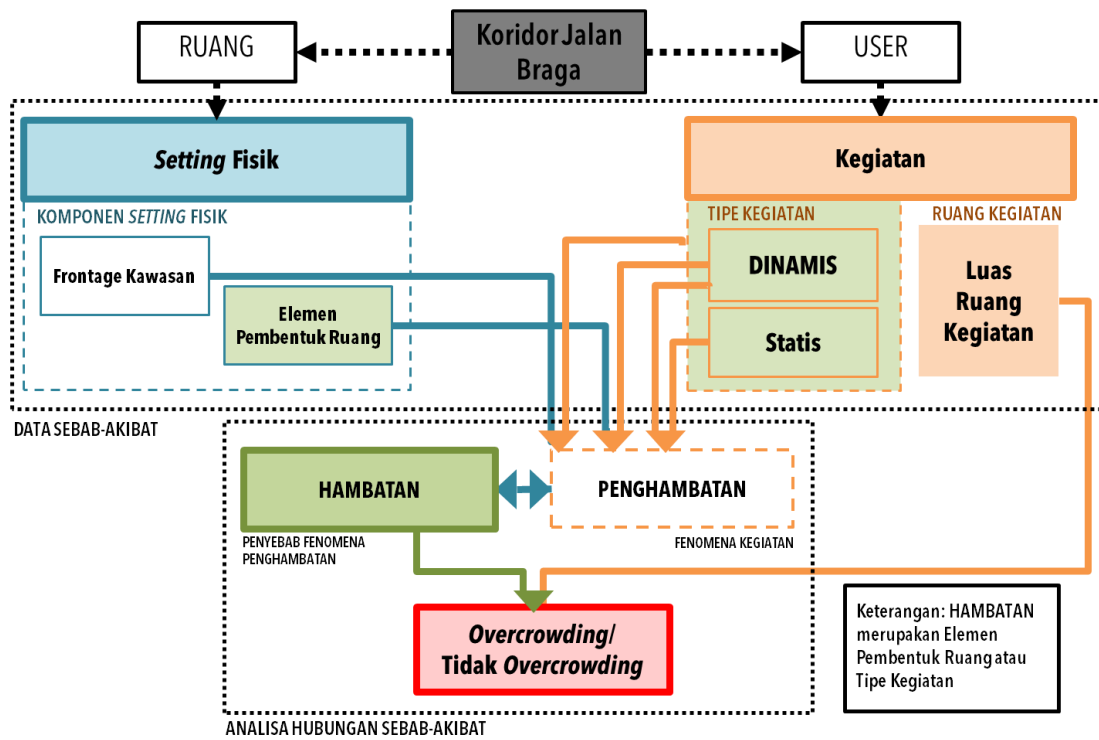


Diagram 1.4. Kerangka Konseptual

## 1.9. Sistematika Penyajian

Berikut merupakan sistematika penyajian sebagai kerangka dan urutan pembahasan pada penelitian ini.

- Bab I Pendahuluan

Bab I mengemukakan **fenomena**, **isu** yang terkait, dan **rumusan masalah** yang tercipta sebagai dasar penelitian, dimana dirumuskan **pertanyaan penelitian** dan **tujuan penelitian** untuk fasilitasi pembahasan, **perumusan manfaat penelitian** sebagai dorongan pelaksanaan penelitian ini dengan validasi pelaksanaan sebagai kontribusi kepada bidang akademik, dan **perumusan ruang lingkup penelitian** sebagai gambaran luas dan batas pembahasan. **Sistematika penyajian** dimasukkan untuk fasilitasi pembaca dalam pemahaman struktur pembahasan penelitian.

- Bab II *Setting* Fisik, Kegiatan, Penghambatan & Hambatan, dan *Overcrowding* pada Koridor Jalan

Bab II merupakan kajian teoritik meliputi pendalaman pengetahuan yang berhubungan dengan obyek, masalah dan isu yang telah di bahas pada tahap pendahuluan, dimana teori yang dikaji dapat digunakan untuk menghasilkan data dan analisa. Teori yang akan digunakan merujuk terhadap **ruang publik terbuka** dan pengertian **jalan sebagai ruang terbuka**, pengertian **jalan pedestrian**, **setting fisik** dan pengertian **ruang jalan sebagai setting fisik**, **dimensi ruang kegiatan**, serta pengertian **gejala penghambatan dan overcrowding**.

- Bab III Metodologi Penelitian

Bab III membahas metodologi penelitian dalam pengambilan data, pengolahan data, dan analisa data. Bab ini membahas secara spesifik tentang **jenis penelitian**, **teknik pengumpulan data** (berupa **observasi dan sampling**), dan **teknik analisis data**.

- Bab IV Data *Setting* Fisik dan Kegiatan

Bab IV berisikan identifikasi data. Semua data merujuk terhadap produk analisis hubungan antara *setting* fisik jl. Braga dengan terjadinya gejala penghambatan. Data secara rinci yang dikumpulkan pada bab ini adalah **data setting fisik** berupa **elemen pembentuk ruang** dan **frontage selubung ruang jalan**, serta **data kegiatan dan gejala penghambatan** berupa **identifikasi jenis kegiatan dinamis**, **pemetaan kegiatan statis**, dan **pemetaan gejala penghambatan**.

- Bab V Hambatan dan Dampaknya Terhadap *Overcrowding* Ruang Jalan

Bab V berisikan analisa yang menghubungkan teori dengan data pada Bab 2 dan 4 secara respektif. Runtutan analisa berupa analisa serial, yang mengikuti aturan berupa (1)

**analisa identifikasi hambatan** dimana dihubungkan data kegiatan dengan data *setting* fisik, (2) **analisa akuisisi ruang oleh hambatan** dimana didapatkan luas ruang yang diakuisisi tiap hambatan, lalu dengan temuan dari analisa tersebut dapat dilakukan (3) **simulasi ruang kegiatan efektif ruang jalan dan tingkat *overcrowding***.

- Bab VI Kesimpulan & Saran

Bab Kesimpulan berisikan kesimpulan dari hasil kajian yang dilakukan pada bab-bab sebelumnya, dengan menjawab pertanyaan penelitian dan memenuhi tujuan manfaat yang telah dipaparkan sebelumnya pada Bab I. Bab ini juga berisikan saran perbaikan penelitian.



