

**KONSEP *ACTIVE LIVING* DALAM PERANCANGAN
JALUR PEDESTRIAN**

**OBYEK STUDI : KORIDOR JALAN L. L. R. E. MARTADINATA
(JALAN RIAU), BANDUNG**

TESIS DESAIN



Oleh :

**Christianto Hendrawan
2014 841 008**

Pembimbing:

Dr. Y. Basuki Dwisusanto, Ir., M.Sc.

**PROGAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
JANUARI 2018**

**KONSEP *ACTIVE LIVING* DALAM PERANCANGAN JALUR
PEDESTRIAN**

**OBYEK STUDI : KORIDOR JALAN L. L. R. E. MARTADINATA
(JALAN RIAU), BANDUNG**

TESIS DESAIN



Oleh :

**Christianto Hendrawan
2014 841 008**

Pembimbing:

Dr. Y. Basuki Dwisusanto; Ir., M.Sc.

**PROGAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
JANUARI 2018**

HALAMAN PENGESAHAN

**KONSEP *ACTIVE LIVING* DALAM PERANCANGAN JALUR PEDESTRIAN
OBYEK STUDI : KORIDOR JALAN L. L. R. E. MARTADINATA (JLN. RIAU),
BANDUNG – JAWA BARAT**



Oleh :

**Christianto Hendrawan
2014 841 008**

Disetujui Untuk Diajukan Ujian Sidang pada Hari / Tanggal :

Rabu, 10 Januari 2018

Pembimbing:

Dr. Y. Basuki Dwisusanto, Ir., M.Sc.

**PROGAM MAGISTER ARSITEKTUR
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
JANUARI 2018**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya dengan data diri sebagai berikut :

Nama : **Christianto Hendrawan**
Nomor Pokok Mahasiswa : **2014 841 008**
Program Studi : **Magister Arsitektur**
Program Pascasarjana
Universitas Katolik Parahyangan

Menyatakan bahwa Tesis dengan judul :

Konsep Active Living Dalam Perancangan Jalur Pedestrian.

**Objek Studi : Koridor Jalan L. L. R. E. Martadinata (Jalan Riau),
Bandung.**

Adalah benar – benar karya saya sendiri di bawah bimbingan Pembimbing, dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara – cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan.

Apabila di kemudian hari ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya, atau jika ada tuntutan formal atau non formal dari pihak lain berkaitan dengan keaslian karya saya ini, saya siap menanggung segala resiko, akibat, dan / atau sanksi yang dijatuhkan kepada saya, termasuk pembatalan gelar akademik yang saya peroleh dari Universitas Katolik Parahyangan.

Dinyatakan : di Bandung

Tanggal : 10 Januari 2018



CHRISTIANTO HENDRAWAN .

Nama Mahasiswa

KONSEP *ACTIVE LIVING* DALAM PERANCANGAN JALUR PEDESTRIAN

**Obyek Studi : Koridor Jalan L. L. R. E. MARTADINATA (RIAU), Bandung
– Jawa Barat; Indonesia**

Christianto Hendrawan (NPM : 2014841008)

Pembimbing : Dr. Y. Basuki Dwisusanto, Ir., M.Sc.

Magister Arsitektur

Bandung

Januari 2018

ABSTRAK

Saat ini terdapat tren *Active Living* dalam redevelopment kota yang melibatkan penduduk bergerak aktif di dalamnya. New York, Melbourne, Copenhagen adalah beberapa contoh kota yang di dalam perkembangannya memberi kesempatan penduduk untuk bergerak aktif melalui jalur pedestrian, car free day, city life, dan lain sebagainya. Tren *active living* ini membawa penduduk kota menjadi lebih aktif bergerak, secara keseluruhan menjadikan kota lebih sehat (*healthy city*).

Jalur pedestrian dalam koridor komersial memiliki potensi sebagai jalur gerak bagi pejalan kaki yang berbelanja, dari satu toko ke toko lainnya. Rangkaian pertokoan yang dapat dijangkau melalui berjalan kaki adalah hal yang menarik. Jalur pedestrian tidak hanya sebagai sarana transportasi saja, tetapi juga sarana rekreasi dan wadah beragam aktivitas.

Dalam pengamatan, didapati bahwa ruang publik di dalam kawasan belanja jalan L. L. R. E. Martadinata belum sepenuhnya mewadahi gerak aktif. Terdapat inkonsistensi lebar jalur pedestrian, elemen-elemen fisik dan spatial yang mengganggu proses gerak aktif serta persinggungan dengan kendaraan bermotor yang membuat pengalaman berjalan kaki menjadi tidak nyaman.

Tujuan dari jurnal ini adalah untuk memberi usulan alternatif bagi kondisi jalur pedestrian pada objek studi. Usulan ini diharapkan memperbaiki perencanaan dan pembuatan jalur pedestrian di waktu ke depan, memberi ruang untuk penduduk bergerak aktif. Pembahasan dilakukan dengan mempelajari masalah yang muncul dalam jalur pedestrian kawasan studi dan studi literatur mengenai ruang gerak aktif. Analisa dari permasalahan kondisi eksisting digunakan untuk menciptakan kriteria desain jalur pedestrian. Kriteria ini digunakan sebagai pedoman usulan konsep perancangan jalur pedestrian

Dengan lebih banyak gerak aktif dalam jalur pedestrian, maka penduduk kota dapat menjadi lebih sehat. Jalur pedestrian dengan gerak aktif juga menciptakan peluang untuk berinteraksi sosial, sehingga dapat tercipta *sense of place*

Kata Kunci : Konsep *Active Living*, Kesehatan, Ruang Publik, *Sense of Place*

ACTIVE LIVING CONCEPT IN PEDESTRIAN DESIGN

Study Case : L. L. R. E. Martadinata Street, Bandung City, West Java,
Indonesia

Christianto Hendrawan (NPM : 2014841008)

Adviser : Dr. Y. Basuki Dwisusanto, Ir., M.Sc.

Magister of Architecture

Bandung

JANUARY 2018

ABSTRACT

In recent times,, there's an active living within design trend in cities around the world, giving chances for people to actively move inside the city. New York, Melbourne, Copenhagen are some examples on how a city can make opportunities for people to move around actively through pedestrian way, car free day, city life, etc. Active living trend makes people more active, resulting more healthy living.

Pedestrian way along shopping street corridor has potential to move shoppers from one store to another through walking. Walkable shops are really attractive for people move around. This whole moving process are contained within pedestrian way.

Within the study, we conclude that L. L. R. E. Martadinata Street hasn't quite well providing active living movement for shopping street. Inconsistency in pedestrian way wide, physical elements that bugging our walking experience, and path crossing with motor vehicle make our walking experience uncomfortable and unsafe.

The purpose of this study is to give us design alternative to what is already exist. This alternative can be used as example for future pedestrian design, giving chance for people to move actively around pedestrian way. Our study conducted through analyzing existing problems and literature studies about active living in design. Existing problems then can be resolved through series of guidelines, generated from our study. Guidelines then, are used to generate alternative design concept in pedestrian way design of Riau Street.

With more activity along pedestrian way, people will be healthy. Active living in pedestrian way can also generate social interactions, as a basic component in placemaking and sense of place.

Keywords: *Active Living Concept, Health, Pedestrian Way, Sense of Place*

KATA PENGANTAR

Terima Kasih saya ucapkan kepada Tuhan Yesus Kristus, karena anugerahNya, semua hal dapat Ia sertai sampai garis akhir.

Tesis disusun sebagai pemenuhan salah satu komponen nilai mata kuliah. Selain itu, penulisan tesis merupakan syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Pascasarjana Arsitektur di Universitas Katolik Parahyangan.

Dalam kesempatan ini saya juga hendak mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. **Dr. Ir. Y. Basuki Dwisusanto, M.Sc.** sebagai pembimbing yang telah dengan sabar menuntun dan memberi pengertian.
2. **Dr. Ir. Purnama Salura, MMA, M.T.** sebagai pembahas yang telah bersedia menyediakan waktu dan ilmu untuk dibagikan.
3. **Dr. Ir. Bachtiar Fauzy, M.T.** sebagai pembahas yang telah senantiasa tersenyum untuk memberi dukungan dan ilmu untuk dibagikan.
4. **Dr. Rahadian P. Herwindo, S.T., M.T.** sebagai pembahas yang telah bersedia menyediakan waktu dan ilmu untuk dibagikan.
5. Segenap pihak yang telah bersedia membantu dan memberikan info dan data.
6. **Keluarga;** segenap keluarga besar yang senantiasa memberi pengertian dan dukungan, dalam usaha maupun doa dalam penulisan Tesis ini

Semoga apa yang disampaikan dalam penelitian ini bisa membantu memaparkan konsep permasalahan, membuka wawasan, memperkaya ilmu pengetahuan, serta membuka ide / topik baru dalam bidang arsitektur.

Bandung, Desember 2017

Penulis
Christianto Hendrawan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN TESIS	
HALAMAN PERNYATAAN	
ABSTRAK	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR DIAGRAM	xvi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	3
1.3 Pertanyaan Penelitian	3
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.6 Lingkup Penelitian	5
1.7 Kerangka Pemikiran	6
1.8 Sistematika Pembahasan	7
1.9 Metoda Penelitian	8
1.10 Sistematika Penyajian	9
BAB 2 KONSEP <i>ACTIVE LIVING</i> DALAM JALUR PEDESTRIAN	11

2.1 Sejarah dan Pengertian Konsep <i>Active Living</i>	11
2.2 Implementasi Konsep <i>Active Living</i> Dalam Ruang Publik	14
2.2.1 Ragam <i>Active Living</i> untuk Transportasi	14
2.2.1.1 Berjalan Kaki	15
2.2.1.2 Halte TOD (<i>Transit Oriented Development</i>)	23
2.2.2 Ragam <i>Active Living</i> untuk Rekreasi	25
2.2.2.1 Taman, Ruang Terbuka, dan Fasilitas Rekreasi	25
2.2.2.2 Taman Bermain Anak-Anak	27
2.2.2.3 Plaza Publik	28
2.2.3 Konektivitas Jalur dan Simpul Gerak Aktif	30
2.2.4 Fitur Lingkungan Gerak Aktif yang Ramah Dan Menarik	32
2.2.4.1 <i>Edges Effect</i>	33
2.2.4.2 <i>Outdoor Cafes</i>	35
2.3 Konsep <i>Active Living</i> dan <i>Sense of Place</i>	36
2.3.1 <i>Sense of Place</i> dalam Ruang Publik	37
2.3.2 <i>Active Living</i> sebagai pembentuk <i>Sense of Place</i> dalam Ruang Publik	38
2.4 Rangkuman Teori	41
BAB 3	
KAWASAN JALAN L. L. R. E. MARTADINATA	
DITINJAUDARI PERSPEKTIF <i>ACTIVE LIVING</i>	43
3.1 Pendahuluan	43
3.1.1 Sejarah Umum Kawasan Terkait Dengan Gerak Aktif	41
3.1.2 Pembagian Segmen Pembahasan	45

3.1.3	Profil Segmen Pembahasan	46
3.2	Walkabilitas Dalam Kawasan Studi	47
3.2.1	Segmen A	48
3.2.2	Segmen B	51
3.2.3	Segmen C	55
3.2.4	Segmen D	57
3.3.	Aktivitas dalam Kawasan Studi	65
3.4.	Skala Ruang Jalan	72
3.5.	Skala Manusia dalam Kawasan Studi	74
3.6.	Perlindungan Bagi Pejalan Kaki	75
3.7.	Zoning dalam Pergerakan Jalur Pedestrian	77
3.8	Simpul Luar Koridor Jalan Riau	78
BAB 4	PEDOMAN PERANCANGAN	81
4.1	Rencana Jalur LRT di Kota Bandung	81
4.2	Pedoman Memperkuat Walkabilitas	82
4.3	Pedoman Jalur Gerak	84
4.4	Pedoman Simpul	85
BAB 5	GAGASAN DESAIN KONSEP <i>ACTIVE LIVING</i>	
	DALAM KORIDOR JALAN L. L. R. E. MARTADINATA	87
5.1	Tema <i>Active Living</i>	87
5.2	Gagasan Perkuatan Walkabilitas	88
5.2.1	Gagasan Dalam <i>Linkage</i> Berjalan Kaki	88
5.2.2	Gagasan Zoning Ruang Berjalan Kaki	89
5.2.3	Gagasan <i>Enclosure</i>	91

5.2.4 Gagasn Desain Ruang Bagi Penyandang Kebutuhan Khusus	93
5.2.5 Gagasan Ruang Penyebrangan	94
5.2.6 Gagasan Perlindungan Terhadap Cuaca	96
5.2.7 Gagasan Material dan <i>Furnishings</i> Ruang Berjalan Kaki	98
5.2.8 Gagasan Segregasi Pejalan Kaki dan Kendaraan Bermotor	101
5.2.9 Gagasan Parkir Kendaraan Bermotor	102
5.3 Gagasan Desain Jalur Berjalan Kaki	104
5.3.1 Segmen A	104
5.3.2 Segmen B	108
5.3.3 Segmen C	112
5.3.4 Segmen D	115
5.4 Gagasan Simpul Berjalan Kaki	119
5.4.1 Simpul Santika	119
5.4.2 Simpul Riau Junction	126
5.4.3 Simpul Dinas Pertamanan dan Pemakaman	130
5.4.4 Simpul Limijati	133
5.4.5 Simpul Banda	138
5.4.6 Simpul Citarum	146
BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN	151
DAFTAR PUSTAKA	xviii

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Lingkup Penelitian - Usulan Desain Tesis	5
Gambar 2.1 Penduduk Kyoto Menyebrang Dengan Gerak Aktif	12
Gambar 2.2 Penduduk Tokyo Berbelanja Dengan Gerak Aktif	13
Gambar 2.3 Kriteria Pengalaman Berjalan Kaki	16
Gambar 2. 4 Besaran Kawasan Terhadap Walkabilitas	17
Gambar 2. 5 Zona Dalam Jalur Pedestrian	20
Gambar 2.6 Ketinggian Bangunan dan <i>Enclosure</i>	22
Gambar 2.7 Jarak antar Bangunan dan <i>Enclosure</i>	23
Gambar 2. 8 Zona Ruang di Sekitar Perletakkan Halte	25
Gambar 2.9 Stone Avenue Learning Garden	27
Gambar 2.10 New York City Housing Authority Playground	28
Gambar 2.11 Macy’s Herald Square – New York	29
Gambar 2.12 Skema Hubungan Antar Simpul	31
Gambar 2.13 Hubungan Lingkungan Binaan Dengan Interaksi	34
Gambar 2.14 Piazza Del Campo	35
Gambar 2.15 Interaksi Pedestrian Dengan Bangunan	36
Gambar 3.1 Bentuk Struktur Jalan dan Bentuk Hunian di Jalan Riau Dahulu	44
Gambar 3.2 Jalan Riau Tahun 1935	44
Gambar 3.3 Pembagian Segmen Kawasan Studi	45
Gambar 3.4 Isometri Jalan Riau Sebelah Barat	45

Gambar 3.5 Jalur Gerak dan Simpul Kawasan Studi	47
Gambar 3.6 Peta Eksisting Segmen A	48
Gambar 3.7 Pintu Masuk Kavling Segmen A	49
Gambar 3.8 Foto Eksisting Pintu Masuk Segmen A	49
Gambar 3.9 Potongan Segmen A	50
Gambar 3.10 Denah Eksisting Simpul Riau Junction	51
Gambar 3.11 Peta Eksisting Segmen B	52
Gambar 3.12 Potongan Eksisting Segmen B	53
Gambar 3.13 Analisa Pergerakan Pejalan Kaki Segmen B	53
Gambar 3.14 Peta Lokasi RS. Limjati	54
Gambar 3.15 Potongan dan Sketsa Kavling RS. Limijati	55
Gambar 3.16 Peta Eksisting Segmen C dan Aktivitasnya	55
Gambar 3.17 Potongan Segmen C	56
Gambar 3.18 Potongan Jalan Banda	56
Gambar 3.19 Sketsa <i>Optional Activities</i> di Jalan Banda	57
Gambar 3.20 Studi Jalur Pergerakan di Segmen C	57
Gambar 3.21 Peta Eksisting Segmen D	58
Gambar 3.22 Potongan Eksisting Segmen D	58
Gambar 3.23 Sketsa Jalur Pedestrian Segmen D	59
Gambar 3.24 Potongan Jalan Citarum Segmen D	60
Gambar 3.25 Sketsa Jalur Pedestrian Segmen D	61
Gambar 3.26 Analisa Pergerakan Dalam Segmen D	61
Gambar 3.27 Tempat Duduk Bahan Kayu Dalam Kawasn	62
Gambar 3.28 Tempat Duduk Bahan Beton Dalam Kawasn	63

Gambar 3.29 Tempat Duduk Bahan Beton Dalam Kawasan	63
Gambar 3.30 Kondisi Aktivitas Penyebrangan Koridor Jalan Riau	64
Gambar 3.31 Analisa Rute Berjalan Kaki Segmen A	64
Gambar 3.32 Analisa Rute Berjalan Kaki Segmen B	64
Gambar 3.33 Analisa Rute Berjalan Kaki Segmen C	65
Gambar 3.34 Analisa Rute Berjalan Kaki Segmen D	65
Gambar 3.35 Sketsa Jalur Pedestrian di Sekitar Riau Junction	66
Gambar 3.36 Lokasi RS Limijati dan Aktivitas di Sekitarnya	67
Gambar 3.37 Potongan Kavling RS Limijati dan Sketsa Suasana Jalur Pedestrian	67
Gambar 3.38 Sketsa struktur semi permanen Segmen B	68
Gambar 3.39 FO The Secret dan Aktivitas di Sekitarnya	69
Gambar 3.40 Konsentrasi Aktivitas di Simpul Banda	69
Gambar 3.41 Sketsa Bangunan Sudut Simpul Banda	70
Gambar 3.42 Sketsa <i>Optional Activities</i> Dalam Jalan Banda – Jalan Riau	70
Gambar 3.43 Sketsa <i>optional activities</i> di Segmen C yang belum terhubung secara spasial dengan <i>necessary activities</i> .	71
Gambar 3.44 <i>Enclosure</i> Jalan pada Segmen A	72
Gambar 3.45 <i>Enclosure</i> Jalan pada Segmen B	72
Gambar 3.46 <i>Enclosure</i> Jalan pada Segmen C	72
Gambar 3.47 <i>Enclosure</i> Jalan pada Segmen D	73
Gambar 3.48 Garis Sempadan Samping	73
Gambar 3.49 Perletakkan Iklan dalam Koridor Jalan Riau	74
Gambar 3.50 Perletakkan Pintu Masuk dan Perlindungan Bagi Pejalan Kaki	75

Gambar 3.51 Perletakkan Pepohonan Eksisting	76
Gambar 3.52 Sketsa Suasana Perletakkan <i>Street Furniture</i>	77
Gambar 3.53 Peta Fungsi – Fungsi Penting di Luar Koridor Jalan Riau	78
Gambar 4.1 Jalur LRT Koridor 2	82
Gambar 5.1 Isometri Koridor Jalan Riau dan Lokasi Gerbang Kawasan	89
Gambar 5.2 Gagasan Zoning Tipikal Jalur Pedestrian	90
Gambar 5.3 <i>Enclosure</i> Eksisting	91
Gambar 5.4 <i>Enclosure</i> Gagasan	92
Gambar 5.5 Perspektif <i>Enclosure</i> Gagasan	93
Gambar 5.6 Gagasan Jalur Bagi Penyandang Cacat	94
Gambar 5.7 Gagasan Ramp Masuk Bangunan Bagi Penyandang Cacat	95
Gambar 5.8 Gagasan Titik Penyebrangan dalam Segmen A	95
Gambar 5.9 Gagasan Titik Penyebrangan dalam Segmen B	95
Gambar 5.10 Gagasan Titik Penyebrangan dalam Segmen C	95
Gambar 5.11 Gagasan Titik Penyebrangan dalam Segmen D	96
Gambar 5.12 Denah dan Isometri Gagasan Ruang Penyebrangan	96
Gambar 5.13 Gagasan Perletakkan Pepohonan	97
Gambar 5.14 Gagasan Material Penutup Jalur Pedestrian	98
Gambar 5.15 Gagasan Penerangan Dalam Jalur Pedestrian	99
Gambar 5.16 Gagasan Ruang Duduk Jalur Pedestrian Tipe 1	100
Gambar 5. 17 Gagasan Ruang Duduk Jalur Pedestrian Tipe 2	100
Gambar 5. 18 Gagasan Instalasi Pengisian Baterai	101

Gambar 5. 19 Ragam Gagasan Jalur Masuk Khusus Pedestrian	102
Gambar 5. 20 Peta Fungsi Di Sekitar Kawasan Studi	103
Gambar 5. 21 Gagasan <i>On Street Parking</i>	103
Gambar 5. 22 Gagasan Lokasi Gedung Parkir	104
Gambar 5. 23 Pembagian Segmen dalam Kasus Studi	104
Gambar 5. 24 Gagasan Jalur Pedestrian Segmen A	105
Gambar 5. 25 Peta Eksisting Segmen A	107
Gambar 5. 26 Sketsa Jalur Pedestrian Eksisting Segmen A	107
Gambar 5. 27 Perspektif Gagasan Jalur Pedestrian Segmen A	108
Gambar 5. 28 Peta Eksisting Segmen B	108
Gambar 5. 29 Gagasan Jalur Pedestrian Segmen B	109
Gambar 5. 30 Sketsa Eksisting Segmen B	111
Gambar 5. 31 Perspektif Gagasan Jalur Pedestrian Segmen B	111
Gambar 5. 32 Peta Eksisting Segmen C	112
Gambar 5. 33 Gagasan Jalur Pedestrian Segmen C	115
Gambar 5. 34 Perspektif Gagasan Jalur Pedestrian Segmen C	115
Gambar 5. 35 Peta Kondisi Eksisting Segmen D	116
Gambar 5. 36 Sketsa Jalur Pedestrian Segmen D	116
Gambar 5. 37 Gagasan Jalur Pedestrian Segmen D	117
Gambar 5. 38 Sketsa Gagasan Jalur Pedestrian Segmen D	119
Gambar 5. 39 Gagasan Simpul – Simpul Koridor Jalan Riau	121
Gambar 5. 40 Skema Gagasan Simpul Hotel Santika	123
Gambar 5. 41 Kondisi Eksisting Sekitar Hotel Santika	123
Gambar 5. 42 Denah Gagasan Simpul Santika	125

Gambar 5. 43 Perspektif Gagasan Simpul Santika Dari Sebrang Jalan	125
Gambar 5. 44 Isometri Gagasan Simpul Santika	125
Gambar 5. 45 Perspektif Gagasan Simpul Santika	125
Gambar 5. 46 Denah Eksisting Simpul Riau Junction	126
Gambar 5. 47 Denah Gagasan Simpul Riau Junction	127
Gambar 5. 48 Isometri Gagasan Simpul Riau Junction	129
Gambar 5. 49 Perspektif Gagasan Simpul Riau Junction	129
Gambar 5. 50 Isometri Gagasan Simpul Dinas Pertamina	130
Gambar 5. 51 Denah Gagasan Simpul Dinas Pertamina	131
Gambar 5. 52 Perspektif Gagasan Simpul Dinas Pertamina	133
Gambar 5. 53 Peta Lokasi Simpul RS Limijati	134
Gambar 5. 54 Denah Gagasan Simpul RS Limijati	135
Gambar 5. 55 Perspektif Gagasan Simpul RS Limijati	137
Gambar 5. 56 Isometri Gagasan Simpul RS Limijati	137
Gambar 5. 57 Perspektif Gagasan Simpul RS Limijati	138
Gambar 5. 58 Denah Gagasan Simpul Banda	139
Gambar 5. 59 Peta Eksisting Simpul Banda	141
Gambar 5. 60 Blok Plan Gagasan Simpul Banda	141
Gambar 5. 61 Isometri Gagasan Simpul Banda	142
Gambar 5. 62 Ruang Integrasi Jalur Pedestrian Dengan Stasiun LRT	142
Gambar 5. 63 Denah Tipikal Integrasi Jalur Pedestrian – Stasiun LRT	143
Gambar 5. 64 Perspektif Area Naik Stasiun LRT	143
Gambar 5. 65 Skema Kesatuan Empat Sudut Simpul Banda	143
Gambar 5. 66 Perspektif Gagasan Stamp Simpul Banda	143

Gambar 5. 67 Perspektif Persimpangan Jalan Riau – Jalan Banda	145
Gambar 5. 68 Perspektif Gagasan Sekitar FO Heritage	145
Gambar 5. 69 Perspektif Gagasan Stamp Simpul Banda	145
Gambar 5. 70 Perspektif Gagasan Simpul KFC	139
Gambar 5. 71 Skema Gagasan Simpul Citarum	146
Gambar 5. 72 Denah Gagasan Simpul Citarum	147
Gambar 5. 73 Perspektif Gagasan Simpul Citarum	149
Gambar 5. 74 Perspektif Gagasan Simpul Citarum	149
Gambar 5. 75 Gagasan Wadah Aktivitas Duduk Dalam Simpul Citarum	150

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Rangkuman Teori Untuk Analisis	41
Tabel 3.1 Kondisi Fisik Jalur Pedestrian Dalam Segmen	46
Tabel 3.2 Aktivitas Dalam Segmen A	66
Tabel 3.3 Aktivitas Dalam Segmen B	68
Tabel 3.4 Aktivitas Dalam Segmen C	71
Tabel 4.1 Pedoman Walkabilitas	83
Tabel 4.2 Pedoman Jalur Gerak	85
Tabel 4.3 Pedoman Simpul	85

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1 Kerangka Pemikiran	6
Diagram 1.2 Skematika Pembahasan	7
Diagram 2.1 Diagram Pembentukan <i>Sense of Place</i>	36
Diagram 2. 2 Diagram Kuantitas Aktivitas	39

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Saat ini terdapat tren *Active Living* dalam *redevelopment* kota yang melibatkan penduduk bergerak aktif di dalamnya. New York, Melbourne, Copenhagen adalah beberapa contoh kota yang di dalam perkembangannya memberi kesempatan penduduk untuk bergerak aktif melalui jalur pedestrian, *car free day*, *city life* (Gehl, 2010), dan lain sebagainya. Tren *active living* ini membawa penduduk kota menjadi lebih sehat, secara keseluruhan menjadikan kota lebih sehat (*healthy city*).

Laporan Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) pada 2008 dalam *Health in Green Economy* menyimpulkan bahwa terdapat kurang lebih 3.2 juta kematian per tahun sebagai akibat kurangnya aktivitas fisik.¹ Kita sedang melihat peningkatan masalah kesehatan publik karena populasi dalam jumlah yang besar sudah terbiasa dengan kendaraan bermotor, menyediakan transportasi langsung dari pintu ke pintu.

Kota yang sehat di dalamnya memiliki pergerakan aktif, seperti berjalan kaki atau bersepeda sebagai pola pergerakan alami dalam kehidupan sehari-hari². Saat ini kondisi jalur pedestrian belum sepenuhnya layak untuk lingkungan gerak aktif. Ruang yang terbatas, halangan fisik, bising, polusi, resiko kecelakaan, lingkungan yang tidak layak menjadi kondisi tipikal bagi penduduk untuk melewati jalur

¹ http://www.who.int/hia/green_economy/en/ diakses pada Desember 2008

² Jan Gehl, *Cities for People – Hal 8*

pedestrian³. Hal ini mengurangi peluang bagi penduduk untuk bergerak aktif, sehingga penduduk lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi, dalam mengalami ruang-ruang di dalam kota. Untuk masa depan kota yang lebih sehat, maka saat ini terdapat urgensi untuk menata lingkungan binaan yang lebih mewadahi gerak fisik aktif.

Membangun dan merancang lingkungan gerak yang aktif (*Active Living*) adalah salah satu cara menyediakan peluang untuk aktivitas fisik rutin yang lebih banyak. Dalam lingkungan *Active Living*, individu tidak perlu berencana untuk melakukan aktivitas fisik, namun dengan sendirinya aktivitas ini telah diwadahi dalam lingkungan sekitarnya. Dengan kata lain, kesempatan untuk bergerak aktif telah tersedia ketika individu keluar dari pintu rumah, sekolah, atau kantor.⁴

Dalam lingkup arsitektur kota, sirkulasi diwadahi dalam ruang jalan. Menurut Jane Jacobs, jalan terbagi menjadi jalan untuk kendaraan beroda, dan *sidewalks/* pedestrian untuk pejalan kaki. Kedua hal tersebut merupakan organ vital sebuah kota, jika jalan terlihat menarik, maka kota terlihat menarik, juga sebaliknya.⁵ Dengan merancang zona pedestrian yang baik, terdapat peluang untuk menciptakan kota yang sehat dan penduduk yang aktif bergerak.

Bukan hanya sebagai jalur sirkulasi saja, pedestrian / *sidewalks* sebagai sarana sirkulasi dapat membentuk, mengontrol, mengarahkan pola aktivitas serta perkembangan kota⁶, maka dengan merancang pedestrian dalam ruang publik yang baik, kita dapat membawa kota ke arah yang lebih baik, termasuk membuat penduduk lebih sehat.

³ Jan Gehl, *Cities for People – Hal 4*

⁴ *Parks and Recreation. (Mar 2003), 38, 3; ProQuest Research Library hal 48.*

⁵ *Jacobs, Jane; The Death and Life of American Cities - hal. 29*

⁶ *Shirvani, Hamid.; The Urban Design Process hal. - 25*

Koridor jalan L. L. R. E Martadinata merupakan koridor perbelanjaan yang ramai dikunjungi oleh wisatawan lokal, interlokal, maupun mancanegara. Deretan *factory outlet* pada koridor jalan sebelah Barat memberi peluang bagi penduduk kota untuk bergerak menyusuri area komersial ini. Namun saat ini wadah ruang berupa jalur pedestrian belum memadai untuk implementasi konsep *active living*. Pola kawasan yang berupa bangunan bekas hunian juga belum memadai untuk mewadahi suasana kawasan komersial, sehingga pengalaman bergerak dalam kawasan tidak optimal.

Ruang publik khususnya Jalur Pedestrian dapat menjadi wadah bagi gerakan *Active Living*, serta menjadi pengarah bagi pejalan kaki menuju toko-toko atau fasilitas-fasilitas yang ada pada kawasan. Ragam aktivitas dipadu dengan lingkungan pedestrian yang baik dapat menjadi benih untuk menciptakan *sense of place*.

1.2. Identifikasi Masalah

Isu yang muncul dari kondisi tersebut dapat diidentifikasi sebagai berikut

1. Peningkatan masalah kesehatan dalam kota karena kurangnya implementasi konsep *active living* dalam jalur pedestrian.
2. Perancangan lingkungan binaan yang kurang memberi kesempatan bagi penduduk untuk bergerak aktif dalam ruang kota, khususnya di Jalan L. L. R. E Martadinata

1.3 Pertanyaan Penelitian

Isu dan permasalahan dirumuskan menjadi beberapa pertanyaan sebagai berikut :

1. Bagaimana kriteria / pedoman implementasi konsep *active living* dalam jalur pedestrian dan ruang publik yang sesuai untuk membuat penduduk kota lebih sehat, khususnya di area komersial belanja Jalan L. L. R. E Martadinata?
2. Bagaimana alternatif usulan desain yang cocok dengan konsep *active living*, dari kondisi objek studi koridor komersial sebelah Barat Jalan L. L. R. E Martadinata yang telah ada saat ini?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian adalah untuk :

1. Membuat pedoman tatanan ruang untuk implementasi konsep *Active Living* khususnya di dalam koridor sebelah Barat Jalan L. L. R.E. Martadinata.
2. Mengimplementasikan pedoman konsep *active living* yang didapat untuk membuat alternatif gagasan desain jalur pedestrian koridor sebelah Barat Jalan L. L. R.E. Martadinata.

1.5 Manfaat Penelitian

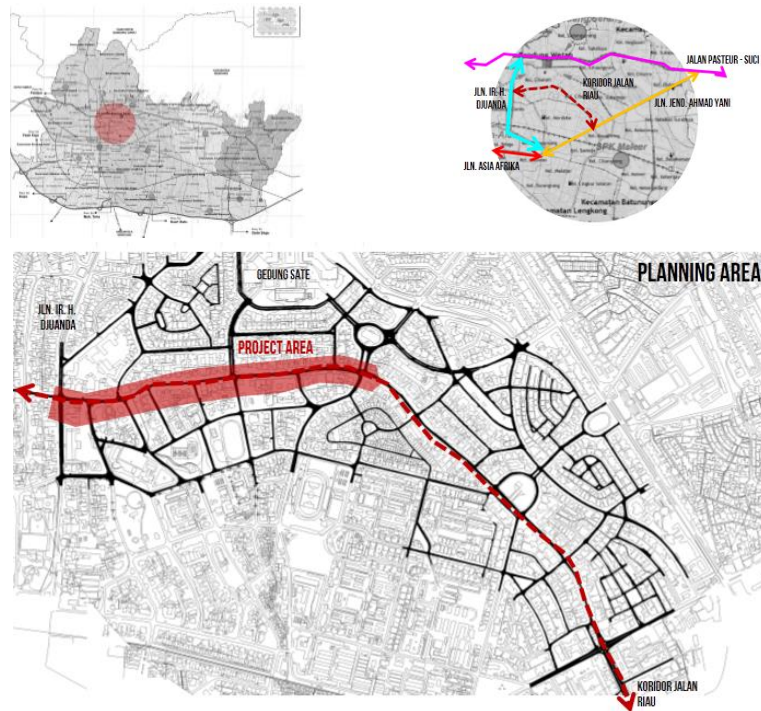
Penelitian diharapkan membawa manfaat sebagai berikut :

1. Bagi perkembangan ilmu pengetahuan, memberi pendekatan baru dalam perancangan jalur pedestrian di dalam koridor jalan R. E. Martadinata.
2. Bagi masyarakat luas, diharapkan muncul kesadaran akan pentingnya implementasi konsep *Active Living* dalam jalur pedestrian, serta kota menjadi lebih sehat (*healthy city*).

3. Bagi pengusaha yang berjualan dalam koridor komersial jalan L. L. R. E. Martadinata, implementasi konsep *active living* dan penataan area komersial yang menarik akan membawa pengunjung yang lebih banyak.

1.6 Lingkup penelitian

Objek studi adalah koridor jalan R.E. Martadinata. Kawasan ini bersentuhan dengan jalan Jend. Ahmad Yani, dan jalan Ir. H. Djuanda, memiliki aksesibilitas kawasan bisa dikatakan baik, dan potensial menjadi kawasan yang ramai dan banyak dikunjungi. Koridor jalan Riau marak dikunjungi karena memiliki ragam fungsi di dalamnya, seperti fungsi administrasi pemerintahan, fasilitas pendidikan, fasilitas perbelanjaan dan kuliner. Area yang menjadi fokus dari usulan desain ini adalah koridor jalan Riau sebelah Barat, berbatasan dengan jalan Ir. H Djuanda dan Jalan Lombok – Jalan Citarum. Kawasan ini padat dengan fungsi pertokoan belanja dan kuliner.



Gambar 1.1 Lingkup Penelitian - Usulan Desain Tesis

1.7 Kerangka Pemikiran

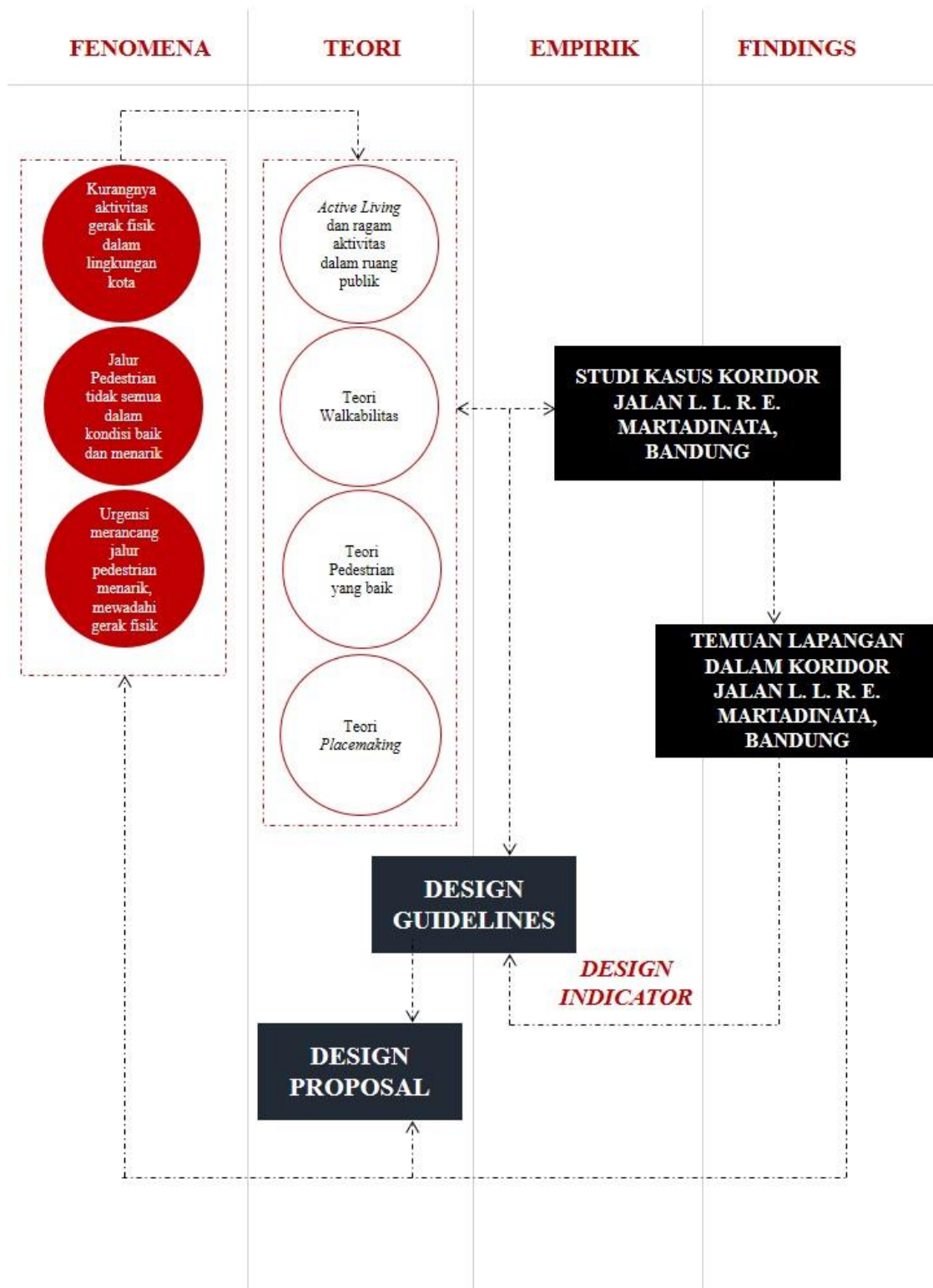


Diagram 1.1 Kerangka Pemikiran

1.8 Sistematika Pembahasan

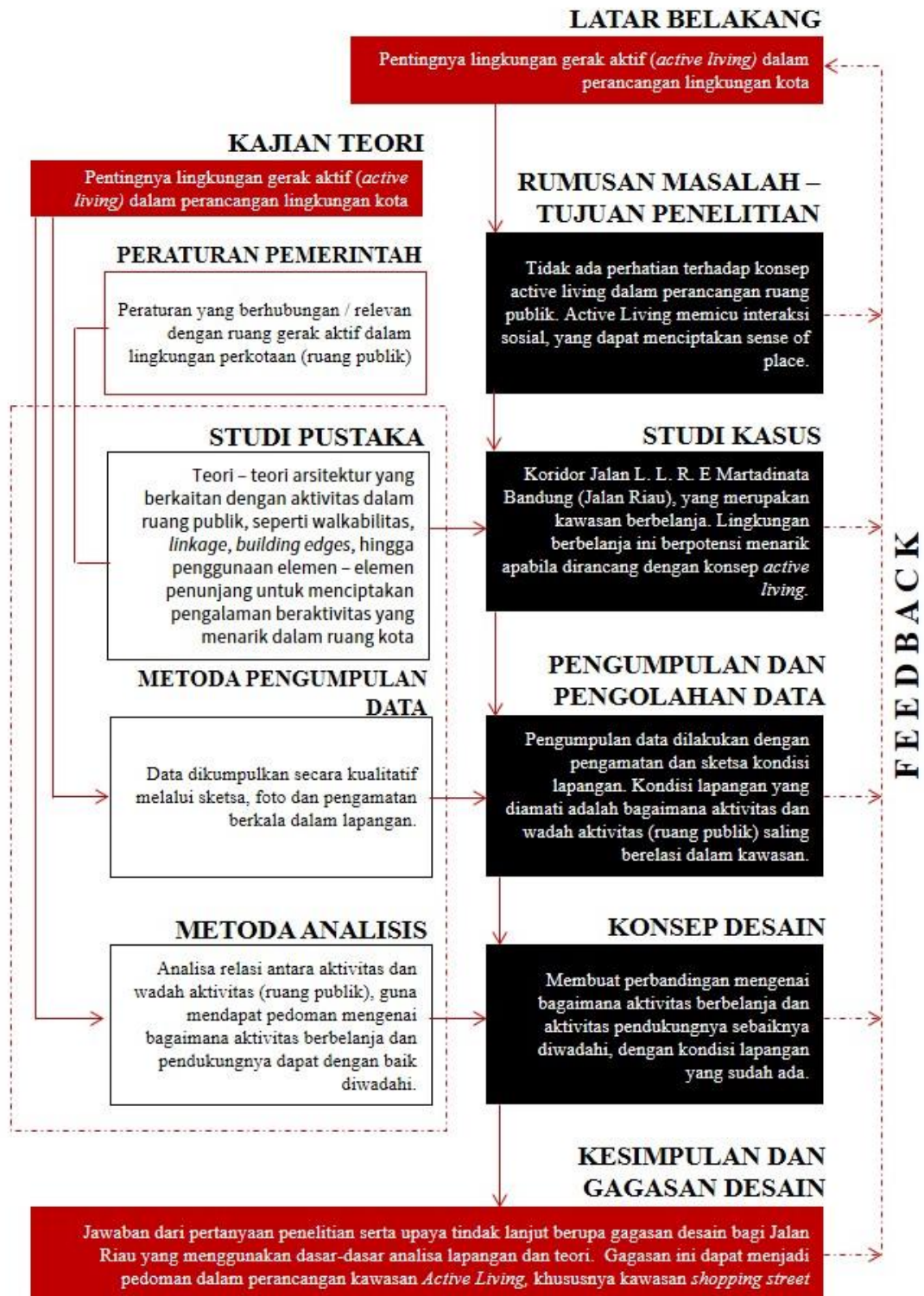


Diagram 1.2 Skematika Pembahasan

1.9 Metode Penelitian

Pengumpulan data dilakukan dalam koridor jalan L. L. R. E. Martadinata sebelah Barat, yang memiliki mayoritas fungsi komersial belanja. Pengamatan terfokus pada aktivitas yang terjadi dalam jalur pedestrian dan ruang publik, dengan metoda kualitatif, pada kualitas fisik tata ruang dan bentuk ruang publik sebagai wadah aktivitas gerak. Metoda dibagi menjadi tiga tahapan, untuk memberi urutan yang jelas dan terstruktur. Tahapan tersebut antara lain tahapan pengenalan dan analisa implementasi konsep *active living* dalam kawasan, tahapan penyusunan pedoman implementasi konsep *active living* dalam kawasan, serta tahap konsep dan usulan alternatif desain dengan implementasi *active living* di dalamnya.

1.9.1 Tahap Pengenalan dan Analisa Kawasan

Penulis melihat aspek kualitatif implementasi konsep *active living* secara berkala pada koridor jalur pedestrian, dalam waktu yang bervariasi. Pengamatan dicatat melalui sketsa dan pengukuran dimensi elemen ruang publik dalam lapangan. Hasil dari pengamatan kemudian dianalisa dan dipelajari, untuk kemudian dijadikan bahan penyusunan pedoman implementasi konsep *active living* dalam kawasan.

1.9.2 Tahap Penyusunan Pedoman Implementasi Konsep *Active Living*

Analisa kondisi eksisting koridor jalan Riau memperlihatkan permasalahan desain dan peluang yang ada di masa depan. Permasalahan dan peluang ini dicocokkan dengan teori-teori implementasi konsep *active living* untuk

kemudian disusun sebuah pedoman implementasi konsep dalam koridor jalan Riau.

1.9.3 Tahap Konsep dan Usulan Alternatif Desain

Membuat pedoman perancangan mengenai penerapan konsep *Active Living* dalam ruang publik, khususnya kawasan belanja. Memberi alternatif usulan desain bagi kawasan berdasarkan konsep *Active Living*.

1.10 Sistematika Penyajian

BAB 1 PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan, sasaran, dan manfaat, lingkup pembahasan, kerangka pemikiran, metodologi, serta sistematika pembahasan

BAB 2 KONSEP *ACTIVE LIVING* DALAM JALUR PEDESTRIAN

Berisi mengenai pengenalan *active living*, ruang publik dan jalur pedestrian sebagai penghubung ruang kota, ruang publik sebagai wadah *active living*, teori *linkage* sebagai pemersatu kawasan, serta penciptaan *sense of place* sebagai tujuan akhir.

BAB 3 KAWASAN JALAN L. L. R. E. MARTADINATA DITINJAU DARI PERSPEKTIF *ACTIVE LIVING*

Berisi deskripsi dan analisa sejauh mana implementasi konsep *active living* dalam jalur pedestrian dalam koridor Jalan L. L. R. E. Martadinata.

BAB 4 PEDOMAN PERANCANGAN

Susunan pedoman *Active Living* untuk Jalan L.L. R. E Martadiata berdasarkan analisa kondisi eksisting dan masalah-masalah yang muncul dalam koridor jalan, serta peluang di masa depan.

BAB 5 GAGASAN DESAIN KONSEP ACTIVE LIVING DALAM KORIDOR JALAN L. L. R. E. MARTADINATA

Upaya tindak lanjut berupa ide atau gagasan yang dapat mewadahi *Active Living* dalam jalur pedestrian jalan L. L. R. E. Martadinata.

BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi jawaban dari identifikasi masalah dan pertanyaan penelitian yang mendasari penelitian ini. Selain itu terdapat saran bagi implementasi *active living* khususnya dalam koridor komersial.