



ELEMEN KOTA

“ **ACTION MANNER OF LINKAGE OR BEING LINKED**” suatu hub dari gerakan /keragaman (oxford advanced learner’s dictionary)



Konteks Arsitektur kota “*lingkage*” menunjukkan hub. aktivitas /pergerakan dari beberapa zona makro / mikro dengan atau tanpa keragaman fungsi, yg bertalian aspek fisik, historis, ekonomi, sosial, budaya & politik

ARKO

ELEMEN KOTA

PEDESTRIAN

PEDESTRIAN = PEJALAN KAKI

JOHN FRUIN (1979)

berjalan kaki alat pergerakan internal kota untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka dng aktv. Komersil & kultural di lingk kota.

AMOS RAPOPORT (1977)

kecepatan rendah mengoptimalkan pengamatan link. Sekitar & objek scr detail serta mudah menyaari lingk sekitar.

GIDEON, GIOVANY, (1977)

transportasi yg menghuungkan atara kawasan perdagangan, budaya, pemukiman shg menciptakan lingk kota yg manusiawi

Tiga hal perlu diperhatikan thdp pedestrian :

1. Berjalan memerlukan ruang dalam suatu kota
2. Bagian sistem transportasi yg membutuhkan keterpaduan dengan sistem yg lain
3. Terkoneksi dengan elemen transportasi lain: parkir, halte dsb



ARKO

ELEMEN KOTA

PEDESTRIAN WAYS

Pedestrian merupakan elemen support yang berperan atau berfungsi sebagai :

- Vitalitas ruang perkotaan
- Mengurangi frekuensi pemakaian kendaraan bermotor di pusat-pusat kota
- Daya tarik pergerakan ke kawasan pusat kota
- Menciptakan suasana ruang yang berskala manusia
- Mendorong berkembangnya bisnis retail
- Menciptakan udara yang bersih, bebas dari polusi.



ARKO

ELEMEN KOTA

SARANA

Berdasarkan sarana perjalanannya pejalan kaki dpt dikategorikan mjd 4:

1. *Pejalan kaki penuh*

Mereka yg bergantung sepenuhnya dng moda jalan kaki dari tempat asal higgs tempat tujuan



2. *Pejalan kaki memakai kendaraan umum*

Moda jalan kaki sebagai moda antara (asal- terminal, jalur perpindahan route, pemberhentian umu-ke akhir)



ARKO

ELEMEN KOTA

SARANA

Berdasarkan sarana perjalanannya pejalan kaki dpt dikategorikan mjd 4:

3. *Pejalan kaki memakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi* :pejalann kaki sbg moda antara (dr tmpat parkir – tujuan akhir)



4. *Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh* : parkir – tmpat tujuan



ARKO

ELEMEN KOTA

JARAK PEJALAN KAKI

Unterman 1984: 4 faktor penting yg berpengaruh panjang /jarak orang berjalan kakai

1. Waktu

Jarak tempuh (m) berpengaruh terhadap waktu yg dibutuhkan berjalan. Jalan kaki 455m masih dianggap menyenangkan(usa),

2. Kenyamanan

Berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca & jenis aktivitasnya . Orang indonesia jarak tempuh nyaman orang jalan berkisar $\pm 400\text{m}$ (kompas 4 april 1989), belanja bawa barang berkisar $\pm 300\text{m}$.



ELEMEN KOTA

3. Ketersediaan kendaraan bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan (umum/pribadi) sebelum/sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki.

Penyediaan yang memadahi dalam hal *penepatannya* (kendaraan bermotor) akan cukup membantu.

4. Pola Tata Guna Lahan

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) spt pusat kota, ternyata berjalan kaki lebih efisien.

Berjalan di pusat kota (perebelanjaan) nyaman $\pm 500\text{m}$, lebih dari ini dibutuhkan fasilitas lain utk mengurangi perasaan lelah (tpt duduk, kios makan-minum, taman)

Utuk aktivitas rekreasi dengan kegiatan mixed use akan lebih nyaman dengan berjalan kaki.

ARKO

ELEMEN KOTA

MAKSUD & TUJUAN BERJALAN KAKI

1. ***Berjalan kaki ke tpat kerja /perjalanana fungsional***

Jalur pedestrian di rancang utk tujuan tertentu spti melakukan pekerjaan bisnis, makan/ minum, pulang & pergi tept kerja

2. ***Berjalan kaki utk berbelanja tdk terikat waktu(santai,kecepatan rendah)***

Dirancang biasanya jarak rata-rata panjang & dilingkupi display yg atraktif/rekreatif.

3. ***Berjalan motiv rekreatif (santai)***

Dibutuhkan fasilitas pendukung spti: rg berkumpul, rg duduk ke arah vew tertentu, dan ruang terbuka)

ARKO

ELEMEN KOTA

1. Jalur pejalan kaki yg terpisah dr jalur kendaraan umum , yg menghubungkan tempat tujuan,
 - aman thdp kendAraan bermotor
 - Permukaan lancar
 - Trotoir
 - Terletak di tepi jalan

2. Jalur pejalan kakai di gunakan sbg jalur menyeberang :
 - jembatan penyeberangan
 - Penyebarangan bawah tanah
 - Zebra cross, skyway dan subway

ARKO

ELEMEN KOTA

PRASARANA PEJALAN KAKI

3. Jalur pejalan kaki bersifat rekreatif
 - Terpisah sam sekali dengan jalur kendaraan
 - Tersedianya fasilitas pendukung (bangku, plasa, taman kota)



ARKO

ELEMEN KOTA

4. Jalur pejalan kaki sbg multi aktivitas
 - Jalan
 - Duduk santai
 - Melihat-lihat estalase- mall



ARKO

ELEMEN KOTA

Karakter Jalur Pedestrian Sesuai Dng Fungsinya

1. TROTOIR :

- berjalan kaki di pinggir jalan kendaraan
- Arah jelas
- Lokasi di tepi jalan bebas hambatan
- Permukaan rata (max 5%0,) lebar 1,50-200m



2. JALUR PENYEBARANGAN (ZEBRA CROSS):

- menghindari konflik dng kendaraan
- Menyilang diatas jalan, dilengkapi traffic light
- Lebar 2-4m
- Frekwensi tertentu



ARKO

ELEMEN KOTA

- #### 3. PLASA : kegiatan santai dan rekreasi
- Bebas kendaraan
 - Space lapang
 - Lebar bervariasi
 - Ada fasilitas

ARKO

ELEMEN KOTA

Karakter jalur pedestrian sesuai dng fungsingay

4. **Mall**: tempat berjalan kakai di tempat perbelanjaan

- Terpisah dr jalur kendaraan
- Di pertokoan
- Plasa kecil
- Lebar bervariasi
- Ada fasilitas

5. **Subway** : tempat berjalan kakai yg menghubungkan anatar bangunan adi bawah tanah

- Berupa terowongan bawah tanah
- Dilengkapi pengkondisian uadra dan penerangan
- Bebas lalu lintas kendaraan

6. **Skyway**: tempat berjalan kaki yg menghubungkan bagunan di atas tanah

- Berupa jembatan penyebrangan anatar bangunan
- Sirkulasi pejalan kaki menerus
- Bebas lalu lintas kendaraan

ARKO

ELEMEN KOTA

FAKTOR PENDORONG PEJALAN KAKI

Yang dibutuhkan dlm beraktivita sberjalan kaki :

•**Aman , mudah** :
leluasa bergerak dan cukup terlindung dari lalin

•**Menyenangkan/rekreatif** :
Dengan rute-rute relatif pendek serta menghemat waktu

Aksesbel :
Mudah di temui,dijangkau serta tidak merepotkan dalam penggunaanya

•**Daya tarik/atraksi**
Pemberian elemen menarik (*street furniture*)

ARKO

ELEMEN KOTA

KONSEP PEDESTRIAN

Prinsip Desain :

- a. memenuhi fungsi dan kebutuhan
- b. kenyamanan psikologis pejalan kaki
- c. kenyamanan fisik pejalan kaki.

Tipologi pedestrian

- a. *'Major pedestrian street'* → pedestrian sepanjang jalan utama kota
- b. *Typical streets* → pedestrian sepanjang jalan tipikal kota
- c. *pedestrian boulevard* → pedestrian sepanjang tepi boulevard
- d. *pedestrian mall* → pedestrian pada kawasan perbelanjaan dan bebas kendaraan bermotor.

ARKO

ELEMEN KOTA

KONSEP PEDESTRIAN

PENEKANAN DESAIN PEDESTRIAN :

- Merangkai / membantu keterkaitan antar elemen-elemen kota (urban desain)
- Memberikan tekanan pada hubungan antar bangunan dan antar aktivitas
- Memperhatikan hubungan antar amenities (eq : antara 'shelter bis' dengan wc umum atau kios koran/majalah)
- Mempertimbangkan kemungkinan perkembangan kota di masa mendatang
- Mempertimbangkan keseimbangan 'rasio' dan 'keterkaitan' antara pedestrian dan jalur kendaraan
- Memperhatikan keamanan bagi penggunaanya
- Mempertimbangkan jumlah pengguna dan lebar minimum serta maksimum jalur
- Memperhatikan desain terhadap dukungan aktivitas (activity support), seperti tempat hiburan, pusat jajan, tempat bersantai, tempat pelayanan jasa, dan sebagainya
- Menekankan pentingnya tanaman, penerangan, tempat duduk dan elemen lain penunjang kenyamanan pemakai
- Mempertimbangkan kemungkinan terjadinya *'shared used hours'* melalui manajemen waktu pemakaian (jam tertentu untuk jalan kendaraan bermotor, jam tertentu untuk pejalan kaki).

ARKO

ELEMEN KOTA

DAMPAK PENGENDALIAN PEDESTRIAN

01. Membatasi atau Mengurangi arus transportasi kendaraan di suatu kawasan

- Pusat Kota : menutup jalan- jalan tertentu serta menyediakan area parkir, dan diarahkan menggunakan jalur pedestrian.

02. Meningkatkan prasarana pedestrian terhadap faktor material, keamanan, dan kenyamanan elemen lansekap, utilitas, aspek lingkungan klimatologis (matahari, angin) yang berkaitan dengan desain, jarak capai, jarak bebas bangunan, kualitas visual dan estetika.

ARKO

ELEMEN KOTA

SIGNAGE AND STREET FURNITURE

Signage (Papan Petunjuk / Penanda) Merupakan prinsip pengaturan terhadap

- penanda lalu lintas
- penanda jalur pejalan kaki
- penanda iklan

Tujuan

- Menghindari kekacauan dan kesemrawutan wajah kota
- memberikan informasi yang jelas
- menciptakan daya tarik / atraktif kota
- menuntun pada penciptaan cita rasa kota yang baik

Prinsip-prinsip Desain

- Visibility* (dapat dilihat) dari aspek lokasi atau penempatan standard ketinggian dan lebar penggunaan material yang tidak menimbulkan silau, dan sebagainya
- Legibility* (dapat dibaca oleh pengendara) tipe dan komposisi huruf jarak penempatan antara tanda
- Harmony* dengan arsitektur dan bangunan di sekitarnya

ARKO

ELEMEN KOTA

PRESERVATION (PRESERVASI)

Konsep Preservasi dalam Urban Desain :

Tidak hanya menyangkut elemen-elemen dan struktur historis dari suatu kota, melainkan mencakup semua elemen dan strukturnya. Ada baiknya temporer maupun permanen, selama masih signifikan secara ekonomi dan budaya.

Tujuan Preservasi :

- Meningkatkan nilai properti
- Meningkatkan bisnis retail / eceran
- Menghindari biaya *replacement*
- Meningkatkan pendapatan pajak

Prinsip-prinsip Preservasi

- Lokasi : menyangkut hubungan antar bangunan, site obyek dan ruang dalam tata atur tradisional
- Desain : menyangkut detail arsitektural, seperti skala, ornamen, proporsi, tinggi, tekstur, material
- Setting : susunan 'focal point' dalam konteksnya
- Material : hubungan antara karakteristik material dan nilai-nilai lokalitas
- workmanship → menyangkut karakteristik kawasan
- perasaan → menyangkut suasana yang dimiliki kawasan

Output dari Desain Preservasi :

Papan penanda, *paving, landscaping, lighting, street furniture, dan side walks.*

ARKO

ELEMEN KOTA

DAFTAR PUSTAKA

- Dr. Ir. M. Danisworo, m Arch, mup, Rangkuman Buku Ajar Teori Perancangan Urban. Itb. Bandung. 1999
- Rob Krier., *Urban Space*. Rizzolli Int. Pub. New York. 1997
- Kevin Lynch. *The Image Of The City*. MIT Press. Cambridge. 1969
- Kevin Lynch. *Good City Form*. MIT Press. Cambridge. 1981
- Markus Zahnd. Perancangan Kota Secara Terpadu. Penerbit Kanisius. Yogyakarta. 1999
- Trancik. *Finding Lost Space : Theories Of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold Co. New York. 1986

ARKO