

BAB 2

TINJAUAN TEORETIS

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1 Geografi Perkotaan

a. Pengertian Geografi Perkotaan

Geografi perkotaan adalah studi tentang kota dan kehidupan kota dari perspektif geografis. Ilmu geografi perkotaan digunakan untuk merencanakan perkotaan agar sebuah kota bisa berfungsi dengan optimal untuk menunjang masyarakat yang tinggal di dalamnya. Menurut Sidauruk (2018) kota merupakan sebuah sistem terbuka, baik secara fisik maupun sosial ekonomi, bersifat tidak statis dan dinamis atau bersifat sementara. Dalam perkembangannya kota sukar untuk dikontrol dan sewaktu-waktu dapat menjadi tidak beraturan. Kota juga merupakan suatu wilayah berkembangnya kegiatan sosial, budaya, dan ekonomi perkotaan yang tidak berstatus sebagai kota administratif atau kotamadya. Sedangkan geografi merupakan suatu ilmu yang mempelajari berbagai fenomena yang ada di permukaan bumi baik itu dari segi fisik, sosial, ataupun kehidupan makhluk yang ada di dalamnya. Maka, geografi perkotaan dapat disimpulkan sebagai ilmu yang mempelajari berbagai aktivitas manusia didalam ruang kota baik dalam mempelajari dalam aspek kehidupan sosialnya, ekonominya ataupun budayanya sehingga dapat diketahui struktur kotanya seperti apa, fungsinya bagaimana, dan permasalahan apa saja yang ada didalam ruang kota.

b. Sejarah Perkotaan

Kota pertama terbentuk di lembah sungai Nil dan sungai Eufrat-Tigris. Jones 1938 dalam (Atikurrahman, 2014) menyatakan bahwa adanya kota menunjukkan *the height of man's achievements*. Kota berkaitan erat dengan terbangunnya peradaban (*Civilization*), yakni mencerminkan kemenangan manusia atas alam, karena manusia tak lagi bergantung sepenuhnya kepada pengolahan tanah. Dalam sejarahnya, dikenal tiga jenis kota yaitu kota sebagai benteng keamanan dan

pertahanan, kota sebagai pemujaan dan kota sebagai pusat penghidupan. Adapun peradaban awal dunia yang menjadi terbentuknya ruang perkotaan yaitu: *Mesopotamia*, *Indus River Valley*, *Nile Civilization*, *Huang He* dan *Mesoamerica*

Dalam mempelajari situs-situs bersejarah kota, para ahli telah mengidentifikasi dua keadaan yang dianggap perlu untuk munculnya kota, yaitu adanya pengembangan sistem pertanian yang memungkinkan produksi, penyimpanan surplus makanan dan sistem organisasi sosial yang didominasi oleh kelas sosial elit dan non-pertanian. Menurut Suparmini & Wijayanti (2015) sejarah perkembangan kota dapat dibedakan menjadi tiga tahap perkembangan, yaitu tahap kota pra modernisasi, tahap modernisasi dan tahap globalisasi:

1. Kota Masa Pra Modernisasi

Mulanya kota terbentuk secara sederhana dan pada awalnya kota hanya terdapat pada daerah-daerah yang dianggap strategis untuk tempat tinggal seperti gua, daerah disekitar pantai dan pemukiman sederhana. Pada masa ini kota sangat dipengaruhi oleh pola kegiatan yang bersifat pada kegiatan agraris dan beberapa jalur disekitar tepi sungai merupakan suatu lokasi yang strategis dan menjadi cikal bakal terbentuknya kota. Elemen-elemen yang mendukung akan saling berkolaborasi dan membentuk unsur dalam terciptanya ruang kota seperti jumlah penduduk, ragam pekerjaan, ragam kebutuhan, fasilitas umum akan berpengaruh yang menjadi indikasi bahwasannya kota tersebut dapat tergolong pada bentuk daerah kota atau bukan.

2. Kota Masa Modernisasi

Kota modern terbentuk dari adanya berbagai macam peristiwa dimulai dari adanya revolusi industri di sekitar abad pertengahan yang menyebabkan ditemukannya berbagai macam teknologi. Masa modernisasi terbilang berjalan cukup lama yang dimulai sejak abad ke 16 sampai awal abad 20-an dengan ditunjukkan berbagai macam penemuan teknologi-teknologi modern yang mendukung terjadinya

perubahan dan perkembangan ruang kota serta mengantarkan kota ke dalam tahap Globalisasi. Kota modern dapat terbentuk apabila masyarakat kota dapat memiliki surplus yang positif dalam segala bidang seperti ekonomi, sosial, budaya, keterampilan, politik dan etika. Dengan demikian perkembangan fisik kota dapat diimbangi dengan kesadaran tinggi pada masyarakat untuk mendukung kondisi masyarakat yang mendukung perilaku peradaban modern

3. Kota Masa Globalisasi

Globalisasi diterangkan dengan semakin majunya teknologi komunikasi, inilah yang disebut sebagai era reformasi yang merupakan perkawinan antara teknologi transmisi muktahir dengan kompotener melahirkan era baru yaitu era reformasi. Istilah global dapat dijumpai pada istilah yang berkaitan dengan kehidupan ekonomi yang mana apabila terjadi aktivitas ekonomi yang meningkat akan menciptakan surplus dan dapat mendorong penduduk kota melakukan aktivitas ekonominya ke luar negeri dan hal inilah yang mejadi cikal bakal terbentuknya kota globalisasi. Dengan terbentuknya kota global telah ada dua surplus dalam perkembangan sebuah kota, yaitu surplus suatu kawasan sebagai terbentuknya suatu kota dan surplus kota sebagai syarat terbentuknya kota global, apabila surplus kota terhenti maka kota tidak akan lagi mampu mengakses kota lain di negeri yang berbeda sehingga kota tidak mampu lagi mengglobal.

Sejarah kelahiran dan tumbuh kembang perkotaan di Indonesia mengalami beberapa macam proses yang pertama yaitu sebelum dan pasca kolonialisme yang telah terjadi sebelum masa kemerdekaan. Tumbuh kembangnya perkotaan modern dapat dicirikan dengan adanya bahasa Melayu yang menjadi kajian dalam ilmu sastra yang kemudian menjadi bahasa Indonesia dan berkembang di kota-kota besar Husein 2000 dalam (Atikurrahman, 2014). Teori yang digunakan dalam mengkaji ruang kota khususnya pasca kolonial menurut Sara Upstone

dalam (Suciawati, 2014:17) menekankan pada politik ruang suatu wilayah yang pernah ditempati dan dikontrol oleh kolonial dan kolonial telah meninggalkan tempat tersebut sehingga daerah bekas jajahan dianggap masih memiliki ruang yang mencirikan kehidupan kolonial sebelumnya seperti bentuk bangunan, sistem pemerintahan dan sebagainya yang tersratifikasi dalam bangsa, perjalanan, kota, rumah dan tubuh serta pada setiap unsur ruang tersebut terdapat unsur politik yang terungkap.

c. Klasifikasi dan Tipologi Kota

Kota dapat diklasifikasikan dengan berbagai cara. Yaitu berdasarkan jumlah penduduk, berdasarkan fungsi, berdasarkan pertumbuhan dan berdasarkan perkembangannya.

1. Kota Berdasarkan Jumlah Penduduk

Secara kuantitatif Pemerintah RI memiliki penggolongan kota berdasarkan jumlah penduduk, yaitu :

- 1) Kota Kecil: 20.000 – 50.000 orang
- 2) Kota Sedang: 50.000 – 100.000 orang
- 3) Kota Besar: 100.000 – 1.000.000 orang
- 4) Metropolitan: >1.000.000 orang

2. Kota Berdasarkan Fungsi

Menurut Gist dan Halbert dalam (Adil, 2017) berdasarkan fungsinya kota dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- 1) Kota berfungsi sebagai pusat industri, kegiatan industri mencakup berbagai macam kegiatan antara lain industri primer, industri sekunder, dan industri tersier, terkadang kota mempunyai fungsi gabungan dari berbagai macam kegiatan industri dan umumnya kota yang berada di negara berkembang umumnya kegiatan industri yang paling menonjol berada pada sektor primer sedangkan di negara maju umumnya kegiatan industri lebih dominan pada sektor sekunder dan tersier.

- 2) Kota berfungsi sebagai pusat perdagangan, setiap kota tidak luput pada kegiatan perdagangan, tetapi tidak semua kota ditandai dengan pola perdagangan, umumnya kota-kota besar berasal ada terbentuk dari adanya pelabuhan yang menjadi sarana penghubung suatu kota dengan kota yang lainnya.
 - 3) Kota berfungsi sebagai kota politik, sebelum adanya revolusi industri kota-kota yang ada di dunia menjadi sebagai pusat pemerintahan dan pusat administrasi bagi setiap wilayah yang ada disuatu negara.
 - 4) Kota berfungsi sebagai pusat kebudayaan, kota sebagai pusat kebudayaan ditandai dengan adanya potensi kultural yang menonjol dibandingkan fungsi yang lainnya, seperti kehidupan keagamaan, pendidikan dan seni budaya.
 - 5) Kota berfungsi sebagai rekreasi dan kesehatan, suatu kota akan berfungsi sebagai kota rekreasi ataupun kesehatan apabila kota tersebut memiliki potensi yang dapat menarik wisatawan atau seseorang untuk dapat berkunjung dan menikmati keindahan ataupun hal tertentu yang dimiliki oleh kota tersebut baik yang terasa secara fisik ataupun spiritual.
 - 6) Kota dengan fungsi yang tidak menonjol, pada tahap ini biasanya merupakan kota kecil atau kota yang masih sangat muda usianya, karena fungsi yang ada masih kurang atau belum berkembang sehingga berbagai fungsi masih memiliki pengaruh yang sama.
3. Kota Berdasarkan Pertumbuhan

Menurut Taylor Giffith 1958 dalam (Drajad, n.d.) Berdasarkan dinamika fungsionalnya pertumbuhan kota dapat dikelompokkan menjadi empat tahap pertumbuhan yaitu:

- 1) Tahap Infantil (*The Infantil Stage*), pada tahap ini belum tampak adanya pemilihan yang jelas mengenai daerah pemukiman dengan daerah perdagangan dan belum ada pemilihan yang jelas antara

kampung-kampung miskin dan kampung-kampung kaya, bangunan masih berserakan dan kurang beraturan, jalan utama masih sedikit.

- 2) Tahap Juvenil, pada tahap ini mulai tampak adanya proses pengelompokan pertokoan pada bagian-bagian kota tertentu. Rumah-rumah besar mulai bermunculan di bagian pinggiran sementara itu pabrik atau lokasi industri mulai bermunculan.
 - 3) Tahap Dewasa, pada tahap ini mulai terlihat gejala-gejala segregasi fungsi (pemisahan fungsi-fungsi dan kemudian mengelompok) kelas pemukiman rendah memiliki perbedaan yang jelas dengan pemukiman yang lebih baik apabila ditinjau dari lokasinya pola pemukiman dan strukturnya akan memiliki ketimpangan serta lokasi industri relatif dekat dengan lokasi sarana prasarana transportasi seperti jalan tol, pelabuhan dan sebagainya.
 - 4) Tahap Tua (*The Senile Stage*), pada tahap ini kota ditandai oleh adanya pertumbuhan perkotaan yang terhenti dan kesejahteraan ekonomi penduduk cenderung mengalami penurunan.
4. Kota Berdasarkan Perkembangannya

Menurut Murford dalam (Jamaludin, 2017) perkembangannya kota dibagi menjadi enam fase yaitu:

- 1) *Eopolis*, yaitu tahap perkembangan desa yang sudah teratur, sehingga organisasi masyarakat penghuni daerah tersebut sudah mulai memperlihatkan ciri-ciri perkotaan. Merupakan peralihan dari desa ke arah perkotaan namun kondisi kehidupannya masih didasarkan atas kegiatan pertanian.
- 2) *Polis*, tahap dimana suatu kota sudah mulai muncul adanya pasar dan kegiatan industri yang cukup besar namun sifatnya masih terbatas dan masih mencirikan sifat pada kegiatan atau pola agraris.
- 3) *Metropolis*, ialah sebagian besar kehidupan ekonominya sudah cukup berkembang dan kenampakan ciri perkotaan sudah semakin membesar dengan ciri kota di sekitarnya sudah dapat ditunjang

dengan adanya kota *metropolis* serta kegiatan perekonomiannya mengarah pada kegiatan industri

- 4) *Megapolis*, yaitu gabungan dari beberapa metropolis. Sangat besar sehingga membentuk jalur perkotaan. Beberapa aspek mulai mengalami penurunan kualitas dan masyarakatnya sudah berorientasi pada materi serta individualis, standarisasi produksi daripada bentuk dan kualitas.
- 5) *Tyranopolis*, dicirikan oleh kriminalitas tinggi, kemacetan, ataupun kekacauan pelayanan.
- 6) *Nekropolis*, perkembangan kota menuju arah kematiannya yang dapat disebabkan oleh adanya peperangan, kelaparan, kriminalitas tinggi dan wabah penyakit serta pusat pelayanan kota beserta fungsinya sudah mengalami kemunduran dan kerusakan.

2.1.2 Pemanfaatan Lahan Perkotaan

Guna lahan atau pemanfaatan lahan adalah penataan, pengaturan, dan penggunaan suatu lahan dimana dalam guna lahan itu juga diperhitungkan faktor geografi budaya dan faktor geografi alam serta relasinya Jayadinata 1992 dalam (Umar, 2016). Sedangkan menurut Ritohardoyo (2013), penggunaan lahan merupakan campur tangan manusia baik secara permanen atau periodik terhadap lahan dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan, baik kebutuhan kebendaan, spiritual maupun gabungan keduanya. Guna lahan merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi perkembangan struktur kota. Menurut Chapin 1979 dalam (Ismi, 2016), ada 3 sistem yang berhubungan dengan penggunaan lahan kota, yaitu:

- a. Sistem kegiatan, berkaitan dengan cara manusia dan kelembagaannya mengatur urusannya sehari-hari untuk memenuhi kebutuhannya dan saling berinteraksi dalam waktu dan ruang
- b. Sistem pengembangan lahan, berfokus pada proses pengubahan ruang dan penyesuaiannya untuk kebutuhan manusia dalam menampung kegiatan yang ada dalam susunan sistem kegiatan.

- c. Sistem lingkungan, berhubungan dengan unsur-unsur biotik dan abiotik yang dihasilkan dari proses alamiah. Sistem ini berfungsi untuk menyediakan tempat bagi kehidupan dan keberadaan manusia dan habitat serta sumber daya untuk mendukung kelangsungan hidup manusia.

Ketiga sistem di atas akan saling mempengaruhi dalam membentuk struktur dan pola penggunaan lahan kota. Pada dasarnya apabila ketiga sistem tersebut saling berinteraksi dan saling berhubungan satu dengan yang lain akan membentuk suatu pola penggunaan lahan kota. Klasifikasi penggunaan lahan didasarkan pada bentuk pemanfaatan dan penggunaan lahan kota, yaitu penggunaan lahan dalam kaitannya dengan pemanfaatan sebagai ruang pembangunan yang tidak secara langsung dimanfaatkan potensi alam dari lahan, tetapi lebih ditentukan oleh adanya hubungan-hubungan tata ruang dengan penggunaan penggunaan lain yang ada, misalnya ketersediaan prasarana dan fasilitas umum lainnya.

Pemanfaatan penggunaan lahan perkotaan merupakan konsekuensi dari interaksi masyarakat dalam memenuhi kebutuhan melalui peningkatan kebutuhan lahan untuk kegiatan ekonomi dan masyarakat di perkotaan, kualitas kota produktif menunjukkan pertumbuhan kota dengan pertumbuhan ekonomi dan penduduk dibandingkan dengan pertumbuhan penggunaan lahan perkotaan (Kristanto *et al.*, 2023). Menurut Sjafrizal (2014) daerah perkotaan umumnya mempunyai tingkat kepadatan penduduk relatif cukup tinggi sehingga penggunaan lahan yang dilakukan perlu berjalan secara efektif dan efisien, pada suatu sisi hal ini diperlukan untuk dapat mendukung perkembangan dan pengembangan kegiatan ekonomi serta kesejahteraan masyarakat perkotaan sedangkan di sisi lain hal ini dilakukan untuk dapat menjaga kualitas lingkungan hidup dalam rangka mewujudkan kehidupan kota yang aman dan menyenangkan, oleh karena itu diperlukan dilakukannya penataan ruang dalam melakukan penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) untuk suatu daerah perkotaan dengan ciri tiga hal pokok yaitu: tujuan dan fungsi penggunaan lahan, pola pemanfaatan lahan, dan sistem pengendalian penggunaan lahan.

Menurut (Nurbaiti & Khoirunurrofik, 2018) pelaksanaan pemanfaatan ruang biasanya dilakukan melalui kegiatan perizinan yang merupakan kewenangan dari pemerintah daerah sekaligus penetapan kebijakan yang dilakukan dalam perencanaan wilayah ruang kota. Namun pada kenyataannya pengaturan tata ruang yang dilakukan pemerintah masih jauh dari sempurna dan dapat di indikasikan dengan adanya pemanfaatan ruang oleh masyarakat perkotaan yang kurang tertata dengan baik, permasalahan ini disebabkan pertumbuhan penduduk yang menuntut pemenuhan kebutuhan lahan sedangkan ketersediaan ruang atau lahan di perkotaan sangat terbatas sehingga menyebabkan terjadinya pemanfaatan ruang kota yang kurang tertata dengan baik khususnya pada kegiatan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi perkotaan menjadi bagian penting dalam proses pembangunan suatu daerah untuk meningkatkan kemakmuran dari adanya kegiatan pembangunan tersebut dengan cara meningkatkan lapangan pekerjaan. Dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah perkotaan perlu menerapkan berbagai macam kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah kota. Kebijakan pembangunan tersebut antara lain adalah peningkatan penyediaan sarana dan prasarana kota, pengembangan kawasan industri, pengembangan pusat-pusat pasar modern dan menciptakan iklim investasi yang kondusif.

2.1.3 Tata Ruang Kota

a. Pengertian Tata Ruang Kota

Menurut Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang berisi ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya. Rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota yang mana tertera pada Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang Pasal 11 Ayat 2 (Presiden RI, 2007), yaitu pemerintah kabupaten berwenang dalam melaksanakan penataan ruang wilayah kabupaten. Penataan tersebut meliputi

perencanaan tata ruang wilayah kabupaten dan pengendalian pemanfaatan ruang wilayah kabupaten.

Adapun fungsi dari rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota, di antaranya:

- 1) Acuan dalam pemanfaatan ruang atau pengembangan wilayah kabupaten atau kota.
- 2) Acuan untuk mewujudkan keseimbangan pembangunan dalam wilayah kabupaten atau kota.
- 3) Acuan dalam penyusunan rencana pembangunan jangka panjang daerah dan rencana pembangunan jangka menengah daerah.
- 4) Acuan lokasi investasi dalam wilayah kabupaten atau kota yang dilakukan pemerintah, masyarakat, dan swasta.
- 5) Pedoman untuk penyusunan rencana rinci tata ruang di wilayah kabupaten atau kota.
- 6) Acuan dalam administrasi pertahanan.

Kemudian adapun manfaat dalam melakukan rencana tata ruang wilayah, di antaranya:

- 1) Mewujudkan keterpaduan pembangunan dalam wilayah kabupaten atau kota.
- 2) Mewujudkan keserasian pembangunan wilayah kabupaten atau kota dengan wilayah sekitarnya.
- 3) Menjamin terwujudnya tata ruang wilayah kabupaten atau kota yang berkualitas.

Adapun peran dan fungsi dari di lakukannya perencanaan tata ruang wilayah kota, yaitu:

- 1) Menghasilkan kondisi pencapaian kualitas kehidupan dan penghidupan lebih baik
- 2) Memenuhi tujuan efisiensi dari demokrasi melalui partisipasi masyarakat
- 3) Memenuhi tantangan pembangunan berkelanjutan

Dalam penyusunan tata ruang kota kebijaksanaan penataan wilayah dalam pola tata ruang, diantaranya:

- 1) Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTK) yaitu memuat rencana pemanfaatan ruang kota, rencana struktur dan strategi pengembangan kota, kebijaksanaan pengembangan kota, dan pengelolaan pembangunan kota.
- 2) Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTK) yaitu memuat rencana secara terinci berisi kebijakan pengembangan penduduk, pemanfaatan ruang, tingkat pelayanan bagi wilayah kota,
- 3) Rencana Teknik Ruang Kota (RTRK) yaitu memuat rencana geometris pemanfaatan ruang kota yang mencakup satu atau beberapa unit lingkungan perencanaan.

b. Permasalahan Ruang Kota

Kota merupakan salah satu tempat kehidupan manusia yang dapat dikatakan paling kompleks karena perkembangannya dipengaruhi oleh aktivitas pengguna perkotaan yang menyesuaikan dengan perkembangan zaman dan tuntutan hidup. Kota sebagai suatu proses yang dapat dilihat hasilnya dan perkembangannya akan lebih terlihat menonjol apabila dikaitkan dengan perkembangan kawasan diluar kota serta akan lebih menekan pada sektor ekonomi. Selain itu juga kota akan mempengaruhi segala macam bidang yang akan memicu terjadinya masalah yang lebih kompleks sehingga diperlukannya suatu pemecahan permasalahan. Pusat kota yang dirancang dengan baik harus berlandaskan kepada kemudahan aksesibilitas baik pada arus lalu lintas, penyediaan sarana prasarana transportasi umum, penyediaan ruang terbuka, penyediaan sarana dan prasarana pelayanan publik dan pemusatan serta pemerataan pembangunan dan lain sebagainya (Yuliana, 2016).

Menurut Rumawan (2016) permasalahan pada ruang kota menyangkut berbagai macam aspek yang dapat mengganggu berjalan dan berkembangnya kemajuan dan struktur ruang kota, persoalan tata ruang kota merupakan akumulasi dari adanya kebijakan terkait pada penataan

ruang yang sebelumnya pernah dilakukan, salah satu persoalan utama dalam ruang perkotaan yaitu:

1. Penduduk, jumlah dan pergerakan penduduk, jenis pekerjaan, penghasilan, kualitas hidup penduduk, keinginan dan kebutuhan penduduk merupakan suatu elemen-elemen dasar dalam permasalahan perkotaan sehingga diperlukannya penataan dan perencanaan pada penataan ruang. Semakin banyaknya penduduk maka semakin banyak pula kebutuhan akan lahan untuk memenuhi berbagai macam aktivitas yang akan dilakukan oleh manusia. Jika kondisi lahan terbatas maka pembangunan yang semula dilakukan ke arah horizontal akan mengarah kedalam bentuk pembangunan ke arah vertikal. Selain pada kebutuhan akan lahan sebagai tempat hunian pada masyarakat kota dibutuhkan juga ruang publik atau ruang terbuka yang semakin meningkat serta berbagai macam kebutuhan ruang pada pelayanan dan sarana prasarana bagi masyarakat kota.
2. Lingkungan hidup, kualitas lingkungan hidup yang buruk akan mempengaruhi mutu manusianya, adanya perilaku dan aktivitas yang dilakukan oleh manusia di atas ruang akan berpengaruh pada kondisi lingkungan, sehingga apabila dalam pengelolaan dan aktivitasnya kurang memperhatikan nilai-nilai yang berlandaskan pada keberlangsungan lingkungan hidup maka akan timbul permasalahan-permasalahan yang dapat mengganggu dan mendegradasi mutu hidup manusia, khususnya pada ruang perkotaan yang mana kehidupan dan aktivitas yang dilakukan oleh manusia berkembang dengan cukup pesat akan berpengaruh pada kondisi lingkungan dan penurunan kualitas hidup yang semakin cepat.
3. Infrastruktur, merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan, gedung, dan fasilitas pelayanan publik lainnya guna memenuhi kebutuhan hidup manusia khususnya pada bidang ekonomi dan kehidupan sosial, permasalahan utama dalam lingkungan daerah perkotaan yang paling utama dan

sering terjadi yaitu seperti adanya kemacetan yang menghambat aksesibilitas transportasi akibat dari banyaknya aktivitas dan volume kendaraan disekitar jaringan transportasi, kemudian masalah banjir akibat dari adanya infrastruktur drainase dan pengairan yang kurang berjalan dengan baik.

4. Peraturan atau regulasi yang diterbitkan, seharusnya adanya regulasi kebijakan yang diberlakukan dapat menjadi upaya dalam mengatasi berbagai macam persoalan pada penataan ruang perkotaan seperti adanya kebijakan terkait perizinan mendirikan bangunan, izin usaha dan sebagainya. Lemahnya peraturan dan regulasi yang diterbitkan oleh pemerintah disertai kurangnya pengawasan akan berdampak pada pelanggaran yang dilakukan sehingga akan timbul tata ruang kota yang buruk akibat dari adanya degradasi dan lemahnya penegakan kebijakan yang diberlakukan.

c. Perencanaan Tata Ruang Kota Tasikmalaya

Dalam melakukan penataan ruang kota Pemerintah Kota Tasikmalaya menerapkan berbagai macam kebijakan peraturan perundang-undangan yang salah satunya yaitu membuat dan menerapkan kebijakan terkait adanya Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tasikmalaya Tahun 2011-2031. Adapun maksud dibentuknya peraturan daerah ini adalah memberikan arahan guna mewujudkan keterpaduan pembangunan dalam pemanfaatan ruang yang diselenggarakan secara serasi, selaras, seimbang dan berkelanjutan untuk sebesar-besar kemakmuran masyarakat di Kota Tasikmalaya. Tujuan dibentuknya peraturan daerah ini adalah:

- 1) Untuk menjamin kepastian hukum dalam pemanfaatan ruang yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan.
- 2) Terwujudnya penyelenggaraan penataan ruang wilayah secara komprehensif, holistik, terpadu dan terkordinasi sehingga tercipta ketertiban dalam masyarakat.

- 3) Mendorong tumbuh dan berkembangnya perekonomian sehingga terciptanya kesejahteraan masyarakat.
- 4) Sebagai upaya menjalin perlindungan alam dan pelestarian lingkungan hidup.
- 5) Menyelenggarakan penataan ruang yang berbasis mitigasi bencana sebagai upaya meningkatkan keselamatan dan kenyamanan hidup.

Tujuan dari adanya penataan ruang yang di wilayah kota adalah untuk mewujudkan ruang Kota Tasikmalaya sebagai pusat kegiatan wilayah Priangan Timur-Pangandaran yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan guna mendukung terwujudnya Kota Tasikmalaya sebagai pusat perdagangan, jasa, dan industri kreatif termaju di Jawa Barat. Kebijakan dan strategi penataan ruang meliputi:

- a) Kebijakan pengembangan struktur ruang.
- b) Kebijakan pengembangan pola ruang.
- c) Kebijakan kawasan strategis.

Adapun kebijakan pengembangan struktur ruang sebagaimana yang dimaksud dalam huruf a meliputi:

1. Penataan fungsi pusat pelayanan yang memperkuat kegiatan perdagangan dan jasa.
2. Peningkatan aksesibilitas dan keterkaitan antara pusat-pusat kegiatan.
3. Peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan sistem prasarana, sarana dan utilitas umum.

Kebijakan penetapan fungsi pusat pelayanan yang memperkuat kegiatan sebagaimana dimaksud pada huruf a dilaksanakan melalui strategi sebagai berikut:

1. Menetapkan hierarki sistem pusat pelayanan secara berjenjang.
2. Mengembangkan pusat perdagangan modern dan tradisional berskala regional.

Kebijakan peningkatan aksesibilitas dan keterkaitan antar pusat kegiatan sebagaimana dimaksud pada huruf b dilaksanakan melalui strategi sebagai berikut:

1. Meningkatkan kapasitas jaringan jalan yang mendorong interaksi kegiatan antar pusat-pusat pelayanan.
2. Mengembangkan jalan lingkar dalam (*inner ring road*) dan jalan lingkar luar (*outer ring road*).
3. Meningkatkan pelayanan moda transportasi yang mendukung tumbuh dan berkembangnya pusat-pusat pelayanan.
4. Mengembangkan sistem transportasi massal.
5. Meningkatkan fungsi internal angkutan umum.
6. Meningkatkan integrasi sistem antar moda transportasi.

Kebijakan peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan sistem prasarana, sarana, dan utilitas umum sebagaimana dimaksud pada huruf c dilaksanakan melalui strategi sebagai berikut:

1. Mendistribusikan sarana lingkungan di setiap pusat pelayanan sesuai fungsi kawasan dan hierarki pelayanan.
2. Mengembangkan sistem jaringan telekomunikasi dan informasi pada kawasan pertumbuhan ekonomi.
3. Mengembangkan prasarana sumber daya air.
4. Meningkatkan sistem pengelolaan persampahan dengan teknik-teknik yang berwawasan lingkungan.
5. Meningkatkan prasarana pengelolaan air limbah.
6. Mengembangkan sistem prasarana drainase secara terpadu.

Kebijakan dan pengembangan kawasan strategis sebagaimana yang dimaksud dalam huruf c meliputi:

1. Pengembangan kawasan strategis dari sudut kepentingan ekonomi.
2. Pengembangan kawasan strategis dari sudut kepentingan lingkungan hidup.
3. Pengembangan kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial budaya.
4. Pengembangan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan negara.

2.1.4 Semi Pedestrian

a. Pengertian Semi pedestrian

Semi pedestrian berasal dari bahasa latin, dari kata *pedestres* – *pedestris* yang berarti orang yang berjalan kaki Dharmawan dalam (Mauliani *et al.*, 2013). Jalur semi pedestrian ini pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus, dalam bentuk jalan dari batu gamping yang permukaannya di tinggikan terhadap tanah dan pada tiap interval tertentu dibuat ramp untuk menuju ke kelompok hunian pada kedua sisi-sisinya. Istilah lain yang dikenal sebagai jalur pejalan kaki adalah trotoar yang berasal dari bahasa Perancis *trottoire* yang merupakan jalan kecil selebar 1,5 – 2 meter, memanjang sepanjang jalan-jalan besar atau jalan raya.

Semi pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat yaitu titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki. Jalur semi pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur semi pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur semi pedestrian pada saat sekarang dapat berupa trotoar, *pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall*.

Shirvani dalam (Risidian *et al.*, 2020) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan. Fungsi jalur pejalan kaki adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Untuk negara-negara maju fungsi dan pemanfaatan jalur semi pedestrian atau trotoar sudah sangat jelas, yaitu sebagai jalur yang disediakan dan digunakan hanya untuk para pejalan kaki dan pengguna sepeda, yang intinya adalah untuk menuju atau berpindah dari satu tempat ke tempat lain secara aman dan nyaman, terpisah dari jalan

kendaraan bermesin roda dua dan empat. Hal tersebut dapat terjadi karena berbagai faktor seperti perencanaan kota yang menyeluruh dan terpadu, peraturan yang jelas dan kesadaran serta disiplin masyarakat yang sangat tinggi (Mauliani et al., 2013).

Semi pedestrian ways atau jalur pejalan kaki adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Zona pejalan kaki (semi pedestrian) adalah area yang diperuntukkan untuk jalur pejalan kaki. Zona pejalan kaki terdiri dari beberapa bagian yaitu zona bagian depan gedung, zona penggunaan bagi pejalan kaki, zona tanaman/perabot, dan zona pinggir jalan (Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan Dept.PU, 2012).

Jalur semi pedestrian harus memiliki rasa aman dan nyaman terhadap pejalan kaki, keamanan disini dapat berupa batasan-batasan dengan jalan yang berupa peninggian trotoar, menggunakan pagar pohon, dan menggunakan *street furniture*. Selain merasa aman dan nyaman juga jalur semi pedestrian harus bersifat rekreatif karena hal tersebut sangat menunjang kenyamanan pejalan kaki saat menggunakan jalur semi pedestrian (Syoufa, 2017).

b. Elemen-Elemen Semi Pedestrian

Menurut Nahdatunnisa (2023) elemen-elemen yang perlu diperhatikan dalam perencanaan keamanan semi pedestrian adalah:

1. Desain jalan dan jalur semi pedestrian: desain jalan untuk pejalan kaki harus nyaman dan aman serta memiliki daya tarik agar orang merasa betah melaluinya.
2. Kecepatan dan kepadatan: keamanan pejalan kaki salah satunya agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Pada jalan yang memiliki kecepatan dan kepadatan lalu lintas yang tinggi harus memiliki *barrier* pada jalur semi pedestrian. *Barrier* ini dapat berupa

pepohonan, pot bunga, dan adanya jarak antara jalur semi pedestrian dengan jalan raya.

3. Pemilihan perencanaan jalur semi pedestrian yang berkesinambungan: hal ini berhubungan dengan perencanaan kawasan yang mampu menyatukan elemen-elemen yang ada di sekitarnya menjadi satu kesatuan.
4. Kondisi umum: akibat sering berubahnya musim maka jalur semi pedestrian harusnya mampu mengantisipasinya dengan memperhitungkan faktor alam yang mampu mempengaruhi aktivitas-aktivitas orang yang melewatinya.
5. Waktu: jalur semi pedestrian digunakan untuk berjalan kaki baik siang maupun malam hari. Maka perlu adanya pemikiran untuk mengolah jalur semi pedestrian agar aktivitas yang berhubungan dengan waktu dapat berjalan lancar dengan tersedianya fasilitas yang membuat nyaman orang yang melaluinya.

Adapun di jalur semi pedestrian sendiri harus aman dan nyaman. *Safety* (keamanan), salah satu penyebab banyaknya tingkat kecelakaan yang terjadi pada pejalan kaki di jalur semi pedestrian adalah akibat percampuran fungsi jalur semi pedestrian dengan aktivitas yang lain. Kemudian *comfort* (kenyamanan), merupakan segala sesuatu yang memperlihatkan dirinya sesuai dan harmonis dengan penggunaan suatu ruang. Jalur semi pedestrian memiliki peran penting dalam pembentukan arsitektur kota. Kondisi jalur semi pedestrian yang mengutamakan kenyamanan, tentunya juga mempertimbangkan aspek manusiawi (Dwi, 2021).

c. Penggolongan dan Kriteria Penerapan Semi Pedestrian

Menurut Rubenstein 1992 dalam (Ramadhan *et al.*, 2018) menjelaskan terdapat beberapa variasi dari jalur semi pedestrian, diantaranya:

1. *Enclosed Semi pedestrian Mall*, merupakan kawasan khusus pejalan yang tertutup (beratap) untuk melindungi pejalan dari cuaca

dingin/salju. Konsepnya menyerupai pusat perbelanjaan di pinggir (*suburban shopping mall*) yang dapat beroperasi setiap musim dan biasanya diterapkan di daerah beriklim dingin dan 4 musim.

2. *Full Semi pedestrian Mall*, tipe ini diciptakan dengan cara menutup jalan yang tadinya digunakan untuk kendaraan kemudian mengubahnya menjadi kawasan khusus pejalan dengan menambahkan trotoar, perabot jalan, pepohonan, air mancur, dan sebagainya. Semi pedestrian mall jenis ini biasanya memiliki karakter tertentu dan membantu dalam membangun citra pusat kota.
3. *Transit Semi pedestrian Mall*, ini dibangun dengan mengalihkan lalu-lintas kendaraan dari suatu ruas jalan dan hanya angkutan umum yang boleh melalui jalan tersebut. Trotoar bagi pejalan diperlebar, parkir di tepi jalan (*on-street parking*) dilarang, dan jalan tersebut didesain untuk menciptakan kesan unik pada kawasan pusat kota
4. *Semi pedestrian Mall*, tipe ini dibuat dengan mengurangi parkir pada badan jalan dan arus lalu-lintas yang melalui jalan. Semi pedestrian mall biasanya berada pada jalan utama di sekitar pusat kota. Pada tempat-tempat untuk berjalan kaki terdapat RTH, tempat duduk, penerangan jalan serta elemen estetis lainnya. Mall ini sering diterapkan pada kota-kota besar yang mengalami kesulitan menutup total daerah pusat kota dari kendaraan.

Menurut Yuliana (2016) adapun kriteria dalam menyediakan ruang bagi pejalan kaki diprioritaskan untuk dikembangkan pada kawasan daerah perkotaan yang memiliki ciri sebagai berikut:

1. Kawasan perkotaan dengan tingkat kepadatan penduduk tinggi.
2. Jalan-jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap.
3. Kawasan yang memiliki aktivitas yang tinggi, seperti pasar dan kawasan bisnis atau komersial, dan jasa.
4. Lokasi-lokasi dengan tingkat mobilitas tinggi dan periode pendek, seperti stasiun, terminal, sekolah, rumah sakit, dan lapangan olah raga.

5. Lokasi yang mempunyai mobilitas tinggi pada hari-hari tertentu, misalnya lapangan atau gelanggang olah raga dan tempat ibadah.

d. Fungsi Penerapan Ruang Pedestrian

Beberapa kawasan kota besar saat ini dihiasi dengan pemandangan kemacetan lalu lintas dan ekosistem kota yang terganggu sehingga menjadikan kota sebagai lokasi yang melelahkan dan tidak nyaman. Konsep *Ergonomic* merupakan sebuah tawaran dalam menyelesaikan permasalahan kota yang membuat kota menjadi aman, nyaman, indah dan masyarakatnya menjadi produktif (Santoso, 2013). Menurut Murtomo dan Aniaty 1991 dalam (Ipak, 2015) jalur pedestrian di kota-kota mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, diantaranya yaitu:

1. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga dapat mengurangi kawasan kriminalitas
2. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai macam kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik bukan hanya pada sektor *formal* saja namun dapat merambah pada sektor *informal*.
3. Pedestrianisasi sangat menguntungkan bagi ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya.
4. Pedestrianisasi dapat menarik berbagai macam kegiatan salah satunya kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual.
5. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota.
6. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya jumlah kendaraan yang berlalu lalang.

Menurut Mauliani *et al.*, (2013) fungsi jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota adalah sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai unsur keindahan kota, sebagai penyedia dan media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota dan sebagai tempat bersantai, bermain serta berekreasi bagi masyarakat perkotaan dengan tetap

memperhatikan kenyamanan bagi pejalan kaki yang didukung melalui tersedianya fasilitas-fasilitas dan sarana prasarana yang dapat mendukung kegiatan berjalan sehingga dapat dinikmati kegiatan perjalanan tersebut tanpa terganggu adanya aktivitas lain yang digunakan disekitar jalur tersebut.

e. Faktor Penerapan Pemanfaatan Ruang Pedestrian

Adanya penerapan pemanfaatan ruang kota ke dalam bentuk pedestrian dilandaskan pada faktor kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah berlandaskan pada Permen PU No.3 Tahun 2014 yang berisi tentang acuan pembuatan, pendesain, penyuplai dan penggunaan pemanfaatan fasilitas umum pejalan kaki di kawasan kota, fasilitas umum di area pejalan kaki yang terdiri dari penghijauan tanaman, penerangan jalan, tempat istirahat, tempat buang sampah, marka jalan, rambu jalan, tempat informasi, halte/*shelter* bus dan ruang tunggu. Menurut Siahan (2013) ciri-ciri area publik yang baik yaitu area yang dapat menjadi kebebasan serta kenyamanan dalam beraktivitas masyarakat dan membentuk pola hidup suatu kota yang maju serta area yang menjadi fasilitas bagi masyarakat diharuskan memiliki titik-titik atau *spot* yang dapat menarik perhatian bagi orang banyak (*attraction and destinations*).

Menurut Yuliana (2016) adanya fasilitas umum di sekitar perkotaan akan merubah perilaku masyarakat yang dapat berakibat negatif dan positif pada area pejalan kaki, area penghubung kendaraan, kawasan penjualan serta lahan parkir. Sehingga adanya penerapan pemanfaatan ruang kedalam bentuk pedestrian akan menjadi salah satu solusi bagi terciptanya struktur ruang kota yang baik. Pemanfaatan ruang pengguna pada jalur pedestrian khususnya untuk menyediakan ruang terbuka seharusnya dapat dinikmati oleh segala kalangan lapisan masyarakat dan bukan hanya dimanfaatkan oleh segelintir orang saja. Adapun faktor diterapkan pemanfaatan lahan ke dalam bentuk pemanfaatan ruang semi pedestrian di Kota Tasikmalaya dipicu oleh:

1. Pengaturan terhadap kondisi pedagang kaki lima, sebagaimana yang dimaksud pada Perda No. 11 Tahun 2000 Tentang Pengaturan Pedagang Mikro dan dikuatkan dengan Perda No. 16 Tahun 2003 Tentang Pengaturan Tentang Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan. Selain itu juga pemberdayaan pedagang mikro diatas jalur pejalan kaki juga diatur dalam wadah hukum lain seperti pada Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 Tentang UMKM pada Pasal 7 Ayat 1, Permendagri No. 41 Tahun 2012, Peraturan Gubernur No. 10 Tahun 2015 Tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Mikro serta Peraturan Menteri (Permen) Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Acuan Perencanaan, Penyediaan, Pemanfaatan Fasilitas Area Pejalan Kaki di Daerah Perkotaan. Peraturan Menteri tersebut juga mengatur izin pada Pedagang mikro jika lebar pedestrian diatas lima meter dan Peraturan Daerah (PERDA) Tasikmalaya No. 4 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tasikmalaya Tahun 2011-2031 Pasal 44.
2. Pengaturan terhadap kondisi lahan parkir, Adapun peraturan pemerintah terkait penataan arus lalu lintas di Kota Tasikmalaya tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Pengaturan terhadap transportasi, Adapun peraturan pemerintah terkait penataan area parkir di Kota Tasikmalaya tercantum dalam Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Tasikmalaya No. 51 Tahun 2019 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tasikmalaya No. 5 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum.
4. Pengaturan terhadap penataan ruang kota, Peraturan Daerah (PERDA) Tasikmalaya No. 4 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tasikmalaya Tahun 2011-2031 Pasal 44.

f. Aktivitas Pemanfaatan Ruang Semi pedestrian

Menurut Yuliana (2016) aktivitas pemanfaatan ruang pada lahan semi pedestrian memiliki berbagai macam kriteria dan aturan yang didasarkan atas peruntukannya yaitu diantaranya:

1. Aktivitas pemanfaatan ruang yang diperbolehkan oleh pejalan kaki disekitar lahan semi pedestrian yaitu:
 - a) Interaksi sosial, aktivitas sosial antar pengguna kawasan, seperti: berbincang-bincang, mendengarkan, memperhatikan, duduk, makan, minum.
 - b) Sirkulasi bagi *Difabel*, aktivitas sirkulasi para penyandang cacat dari satu tempat ke tempat lainnya
 - c) Zona Bagian Depan Gedung (*building frontage zone*), zona ini dapat dimanfaatkan sebagai area masuk (*entrance*) bangunan, area perluasan aktivitas dari dalam bangunan ke ruang luar bangunan, dan area transisi aktivitas dari dalam bangunan ke bagian luar bangunan.
2. Aktivitas pemanfaatan ruang yang diperbolehkan oleh pelaku kegiatan ekonomi disekitar lahan semi pedestrian yaitu:
 - a) Kegiatan usaha kecil formal (KUKF), aktivitas jual beli yang dilakukan di dalam ruang pejalan kaki menjadi daya tarik tersendiri pada kawasan yang tertata dengan baik, namun dapat menimbulkan permasalahan apabila ruang pejalan kaki yang dimanfaatkan tidak tertata dengan baik. Adapun syarat dalam pemanfaatan KUKF yaitu jarak bangunan ke area berdagang adalah 1.5 – 2.5 meter agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki, lebar pedestrian sekurang-kurangnya 5 meter dan lebar area berjualan maksimal 3 meter dengan perbandingan 1:1.5 antara lebar pejalan kaki dengan lebar area berdagang, adanya organisasi tertentu yang mengelola keberadaan KUKF dan untuk jenis KUKF tertentu waktu berjualan di luar waktu kegiatan aktif gedung/bangunan di depannya.

- b) Aktivitas pameran sementara di ruang terbuka, dapat dilakukan jika lebar ruang pejalan kaki minimal 5 meter dan lebar area berjualan maksimal 5 meter atau 1:2 antara lebar jalur pejalan kaki dengan lebar area pameran dengan asumsi pengunjung pameran memanfaatkan separuh lebar jalur pejalan kaki yang ada.
3. Bentuk peran masyarakat dalam memanfaatkan ruang pada lahan semi pedestrian yaitu:
- a) Memberikan bantuan pemikiran atau pertimbangan berkenaan dengan kebijakan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana di ruang pejalan kaki di dalam kawasan atau sepanjang jalur jalan di kawasan di kawasan atau kota.
 - b) Menjaga keamanan, keserasian, dan kenyamanan dalam pemanfaatan ruang pejalan kaki di kawasan atau kota.
 - c) Melaksanakan pembangunan atau kegiatan yang sesuai dengan ketentuan zonasi kawasan atau rencana kota yang telah ditetapkan.
 - d) Melakukan kegiatan menjaga, memelihara, dan meningkatkan nilai manfaat ruang pejalan kaki, serta menjaga kelestarian lingkungan di sekitarnya.
 - e) Memanfaatkan ruang pejalan kaki sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah atau pengelola kawasan, sesuai dengan tempat atau ruang, waktu dan jenis kegiatan yang diizinkan, serta mencegah penggunaan ruang yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2.1.5 Aktivitas Masyarakat Pada Lahan Semi Pedestrian

a. Pengertian Aktivitas Masyarakat

Menurut Mulyono 2001 dalam (Pelu, 2019) aktivitas yaitu “kegiatan atau keaktifan”. Segala sesuatu yang dilakukan atau kegiatan-kegiatan yang terjadi baik secara fisik maupun *non*-fisik, merupakan suatu aktivitas. Aktivitas juga berupa segala kegiatan yang dapat dilakukan atau dilaksanakan baik secara jasmani atau rohani. Menurut ilmu sosiologi aktivitas sendiri dapat diartikan sebagai segala bentuk

kegiatan yang ada di masyarakat seperti misalnya gotong royong dan kerja sama yang mana disebut sebagai aktivitas sosial baik berdasarkan hubungan tetangga ataupun kekerabatan. Maka dapat diartikan bahwa aktivitas ialah segala kegiatan ataupun kesibukan yang dilakukan oleh individu ataupun kelompok dengan tujuan melakukan hal lebih baik sesuai dengan kebutuhan individu atau kelompok itu sendiri.

Menurut Emile Durkheim 1984 dalam (Tejokusumo, 2014) bahwa masyarakat merupakan suatu kenyataan yang objektif secara mandiri, bebas dari individu-individu yang merupakan anggota-anggotanya. Masyarakat sebagai sekumpulan manusia di dalamnya memiliki beberapa unsur. Adapun unsur-unsur tersebut adalah:

1. Masyarakat merupakan manusia yang hidup bersama
2. Bercampur untuk waktu yang cukup lama
3. Mereka sadar bahwa mereka merupakan suatu kesatuan
4. Mereka merupakan suatu sistem hidup bersama

Keseluruhan ilmu pengetahuan tentang masyarakat harus didasari pada prinsip-prinsip fundamental yaitu realitas sosial dan kenyataan sosial. Kenyataan sosial diartikan sebagai gejala kekuatan sosial di dalam bermasyarakat. Masyarakat sebagai wadah yang paling sempurna bagi kehidupan bersama antar manusia. Maka aktivitas masyarakat ialah segala kegiatan ataupun aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat berdasarkan kepentingan-kepentingan tertentu dan dilakukan di lingkungan masyarakat.

Aktivitas masyarakat di sekitar jalur pedestrian atau *city walk* berada pada kawasan perdagangan dan jasa, kawasan perdagangan dan jasa tersebut memiliki aktivitas yang cukup ramai baik pada saat pagi hari maupun malam hari. Saat pagi hari pada kawasan ini terdapat banyak pertokoan hingga jasa, sedangkan pada saat malam hari aktivitas perekonomian didominasi oleh para pedagang kaki lima. Adanya kegiatan perekonomian yang aktif menjadikan konsep *city walk* cukup relevan apabila diterapkan pada daerah perkotaan (Faelassuffa, 2022).

Aktivitas masyarakat yang ada pada jalur pejalan kaki tidak hanya terdapat pada aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki saja akan tetapi terdapat juga beberapa aktivitas-aktivitas lainnya yaitu seperti adanya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan disekitar jalur yang diperuntukan bagi pejalan kaki, penggunaan lahan parkir disekitar jalur pejalan kaki oleh masyarakat baik yang terdapat pada bahu jalan atau di luar badan jalan, selain itu juga adanya lahan pedestrian dipergunakan oleh masyarakat untuk melakukan berbagai macam kegiatan di luar komersialisasi seperti berjalan-jalan menikmati keindahan kota untuk menghilangkan penat atau melakukan perjalanan dengan tujuan tertentu (Ipak, 2015). Menurut Carmona dkk., 2003 dalam (Prijadi *et al.*, 2014) selain digunakan sebagai jalur pejalan kaki dalam melakukan aktivitas pedestrian juga digunakan sebagai tempat manusia untuk saling bertemu, duduk, berdiri, dan bergembira.

b. Sektor Usaha *Informal*

Menurut Mulyadi 2008 dalam (Putra, 2015) sektor *informal* diartikan sebagai unit-unit usaha yang tidak atau sedikit sekali menerima proteksi ekonomi secara resmi dari pemerintah, sedangkan unit-unit usaha yang mendapatkan proteksi ekonomi secara resmi dari pemerintah disebut sebagai sektor *formal*. Proteksi ekonomi itu antara lain berupa kredit dengan bunga yang relatif rendah, pembimbingan, penyuluhan, perlindungan, perawatan tenaga kerja, hak paten, dan lain sebagainya. Adapun ciri-ciri sektor *informal* yaitu:

1. Kegiatan usaha tidak terorganisasikan secara baik karena timbulnya unit usaha yang tidak mempergunakan fasilitas atau kelembagaan yang tersedia di sektor *formal*.
2. Pada umumnya unit usaha tidak mempunyai izin usaha.
3. Pola kegiatan usaha tidak teratur baik dalam arti lokasi maupun jam kerja.
4. Pada umumnya kebijakan pemerintah diberlakukan untuk membantu golongan ekonomi lemah tidak sampai ke sektor ini.

5. Unit usaha mudah keluar masuk dari satu subsektor ke subsektor yang lainnya.
6. Teknologi yang dipergunakan bersifat primitif.
7. Modal dan putaran usaha relatif kecil sehingga skala operasional juga relatif kecil.
8. Pada umumnya unit usaha termasuk golongan *one man enter prises* dan kalau mengerjakan tenaga kerja atau buruh biasanya berasal dari kalangan keluarga.
9. Sumber dana modal usaha pada umumnya berasal dari tabungan sendiri atau dari lembaga keuangan yang tidak resmi.
10. Hasil produksi atau jasa terutama dikonsumsi oleh golongan masyarakat kota atau desa yang berpenghasilan menengah.

Menurut Simanjuntak dalam (Utami, 2017) kegiatan sektor *informal* sangat beragam yang terdiri dari pedagang kaki lima (PKL), pedagang keliling, warung, tukang cukur, tukang beca, tukang sepatu, dan sebagainya. Sedangkan menurut BPS dalam (Utami, 2017) kegiatan sektor *informal* dikelompokkan ke dalam lima sub sektor ekonomi, yaitu perdagangan (menetap dan keliling), jasa (tukang cukur, tukang foto, tukang reparasi, penyewaan dan sebagainya), bangunan (buruh, tukang batu, kuli bangunan, dan sebagainya), angkutan (sopir, ojek, tukang beca, dan sebagainya), industri pengolahan (termasuk industri rumah tangga dan kerajinan tangan).

c. Pedagang Kaki Lima

Menurut Bastiana *et al.*, (2019) Pedagang Kaki Lima (PKL) tidak hanya ditujukan kepada mereka yang berjualan di atas trotoar yang berukuran lima kaki, tetapi lebih luas dari pada itu yaitu pedagang yang berjualan pada sektor *informal*. Terjadinya fenomena PKL di daerah perkotaan dapat terjadi melalui 2 sebab, yaitu akibat dari minimnya lapangan pekerjaan bersamaan dengan tingkat kemiskinan di daerah pedesaan yang menyebabkan orang-orang tersebut mencari peruntungan di kota namun karena memiliki tingkat pendidikan yang rendah sehingga

bekerja pada sektor *informal* dan akibat adanya kehilangan pekerjaan sehingga menjalankan pekerjaan pada sektor *informal* untuk dapat bertahan hidup. Produk-produk yang dijual oleh pedagang kaki lima cukup bervariasi mulai dari *dry foods* (produk non makanan minuman) dan *wet goods* (produk makanan dan minuman) (Bagas dkk., 2023).

Dimas dalam Tachelaar (2015) menjelaskan bahwasannya aktivitas perdagangan yang dilakukan oleh pedagang kaki lima sangat bervariasi. Terdapat pedagang yang menjajakan barang dagangannya dengan menempati suatu tempat dan terdapat juga pedagang yang berpindah-pindah dalam menjual barang dagangan atau jasanya, adapun sarana yang digunakan oleh pedagang kaki lima dapat berupa sepeda, keranjang, gelaran, alas dan bangunan semi permanen. Jenis barang dagangan yang dijual oleh pedagang kaki lima dapat dikelompokkan menjadi empat kelompok utama, yaitu bahan mentah, setengah saji, makanan siap saji, non makanan/minuman dan jasa pelayanan. Menurut Perdana dkk, (2018) tidak semua pedagang kaki lima menggunakan sarana prasarana untuk menunjang aktivitasnya dalam berdagang, hanya pedagang kaki lima yang berjualan pada waktu tertentu dan jenis dagangan tertentu yang memanfaatkan air, listrik untuk mendukung usaha mereka.

Menurut Sutrisno (2014) kecenderungan kegiatan pedagang kaki lima di daerah perkotaan adalah meliputi jenis komoditi, lokasi, sarana dan prasarana bagian wilayah kota. Identifikasi usaha adalah pengenalan terhadap segala aspek yang menjadi bagian dari usaha yang dilakukan oleh pedagang kaki lima meliputi:

1. Perekonomian, PKL sebagai salah satu kegiatan yang merupakan manifestasi keaktifan warga kota sebagai mata pencaharian melalui jalur lalu lintas ekonomi kota secara *informal* dan mayoritas PKL merupakan bagian dari golongan ekonomi lemah.
2. Lokasi, PKL mencari lahan untuk memasarkan berbagai jenis komoditi pada tempat-tempat yang banyak dikunjungi orang atau mendekati konsumen dan pada umumnya lokasi PKL ini merupakan

lokasi yang diizinkan, lokasi yang tidak diizinkan serta lokasi dalam penataan wilayah keruangan.

3. Waktu, pembagian waktu PKL dalam menjajakan barang dagangannya sangat bergantung pada lokasi/tempat menjajakan komoditi yang ditawarkan dan apabila ditinjau menurut waktunya terdapat beberapa kelompok PKL yang berjualan pada pagi hari pukul (04.00-09.00 WIB), siang hari pukul (09.00-16.00 WIB), sore hari pukul (16.00-21.00 WIB), malam hari pukul (21.00-04.00 WIB), dan setiap saat (24 jam).
4. Sarana, dalam hal ini dapat dikelompokkan menurut bentuk dan keragamannya menyesuaikan pada jenis komoditi dan lingkungan sekitarnya seperti bentuk tenda, bentuk meja, bentuk kursi, dan sebagainya. Sedangkan sarana tempat usahanya dapat dikelompokkan seperti warung, kios, gerobak, dan dasaran terbuka.

Ketika sebuah jalur pedestrian tidak dapat memenuhi fungsi sosialnya maka manusia akan berusaha dengan kondisi lingkungannya dan fungsi komersial dapat terjadi jika terdapat kegiatan yang memenuhi kebutuhan atas adanya permintaan jasa atau barang yang di dalamnya terdapat unsur jual beli, kegiatan komersial dapat terjadi disetiap tingkat sosial. Seperti pada kegiatan komersial lainnya kegiatan sosial pada tingkat kaki lima juga dapat terjadi karena adanya faktor *supply and demand* dan terjadinya proses jual beli pada tingkat kaki lima ini tidak hanya dapat dipengaruhi oleh situasi dan kondisi lingkungan yang ada namun disebabkan oleh faktor lainnya seperti adanya peraturan pemerintah tentang peruntukkan area komersial dan pengaturan pedagang kaki lima dan salah satu faktor yang mendorong terjadinya kegiatan komersial pada tingkat kaki lima di suatu lingkungan adalah faktor fungsi bangunan. Fungsi bangunan yang bersifat umum secara tidak langsung akan memiliki kecenderungan dalam mengundang datang dan tumbuhnya area komersil yang bersifat dadakan seperti pedagang kaki lima yang bersifat *mobile* atau semi permanen (Mauliani *et al.*, 2013).

Menurut Faelassuffa (2022) penggunaan jalur pedestrian sebagai tempat PKL berjualan meskipun diperbolehkan oleh pemerintah setempat namun tetap melakukan penataan dan pengaturan dari PKL. Kebijakan pemerintah kota dalam mengatur PKL menyebutkan bahwasannya terdapat tiga jenis zona untuk PKL berjualan, ketiga zona tersebut yaitu zona merah atau kawasan yang bebas dari keberadaan PKL, zona kuning atau kawasan yang boleh digunakan oleh PKL namun memiliki batasan, dan zona hijau atau kawasan yang diperbolehkan untuk berjualan PKL. Sampai saat ini PKL masih sering menempati trotoar atau jalur pedestrian yang ada di sekitar daerah perkotaan, selain trotoar PKL juga menempati ruang publik lainnya seperti taman, tepi jalan, ruang terbuka, dan lain-lain (Rafsyajani dkk, 2020). PKL merupakan pedagang yang berada dalam golongan sektor *informal*, trotoar merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai jalur pedestrian (pejalan kaki), tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang melintas dapat mengganggu kenyamanan bagi lingkungan sekitar dan pengguna jalan terutama pejalan kaki, sumber kebisingan juga bisa berasal dari aktivitas perdagangan, parkir liar, musik, dan lain-lain (Puspitawati dkk, 2022).

d. Rekreasi

Rekreasi adalah sebuah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang pada waktu luang untuk mengembalikan kesegaran fisik. Menurut S. Nyoman Pendit dalam (Junaedi, 2019) objek wisata atau sarana wisata adalah sebuah tempat rekreasi atau tempat berwisata. Objek wisata dapat berupa objek wisata alam seperti gunung, pantai, danau, sungai, laut dan yang lainnya bersifat alami, sedangkan objek wisata buatan dapat berupa suatu bangunan atau sesuatu yang dibangun oleh manusia tidak secara alami terbentuk, contohnya seperti museum, benteng, situs peninggalan sejarah, gelaran seni dan lain sebagainya. Menurut D Meyer dkk, dalam (Leungganis, 2020) rekreasi memiliki 9 ciri, yaitu rekreasi merupakan suatu kegiatan, bentuknya bisa beraneka ragam, rekreasi ditentukan oleh

motivasi, rekreasi dilakukan secara rutin, rekreasi benar-benar sukarela, rekreasi dilakukan secara universal, rekreasi merupakan kegiatan yang beragam, rekreasi itu bersifat fleksibel, rekreasi merupakan kegiatan sampingan.

Menurut *Recreation Development Hand Book* dalam (Krisdianto, 2015) tipe bangunan rekreasi terdiri dari 5 tipe yaitu:

1. *Resort/residential community, Resort* adalah tempat tujuan dengan waktu singkat yang menyediakan bermacam aktivitas rekreasi, diantaranya penginapan, restoran, pertunjukan dan yang lainnya.
2. *Theme Park*, adalah tempat rekreasi yang menekankan pada antraksi fantasi serta imajinasi yang dibuat sedemikian mungkin, contohnya seperti *Disney World* dan *Water Park*
3. *Commercial Recreation*, adalah wisata atau bangunan rekreasi yang berada pada perkotaan dengan pemasaran dan tujuan konsumen yang sudah ada, seperti pasar malam, pertunjukan, alun-alun kota, pedestrian, tempat oleh-oleh, pusat perbelanjaan di tengah perkotaan dan sebagainya.
4. *Supplemental Recreation*, adalah sebuah fasilitas rekreasi yang ditujukan sebagai tambahan dari fungsi utama sebuah kawasan perumahan, komersil, seperti kolam renang, golf course, dan lain sebagainya.

Menurut Laungganis (2020) Suatu tempat yang dijadikan sebagai area rekreasi atau bangunan rekreasi memerlukan beberapa macam persyaratan yang ada, adapun persyaratan dalam tempat yang dijadikan sebagai lokasi rekreasi yaitu sebagai berikut:

1. Persyaratan umum
 - a. Lokasi mudah dicapai dengan kendaraan umum, sesuai dengan perencanaan tata kota dan rencana induk pengembangan pariwisata daerah.
 - b. Luas lahan minimal 3 Ha dan harus di tata serta di bagi lebih lanjut agar sesuai.

- c. Bangunan harus memiliki dan memenuhi standar ketentuan tata bangunan sesuai dengan peraturan dan perundangan yang telah berlaku.
 - d. Tempat parkir harus cukup dan tersedia pada sarana yang dijadikan sebagai lokasi rekreasi.
2. Fasilitas yang harus tersedia
- a. Pertamanan, lahan yang terbuka dan ditumbuhi oleh rumput, tanaman hias, bunga dan pohon peneduh yang dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk.
 - b. Area bermain anak-anak, teduh dan nyaman disediakan fasilitas bermain yang mengandung unsur hiburan, pendidikan dan kebudayaan.
 - c. Fasilitas rekreasi dan hiburan, harus mengandung unsur pendidikan dan kebudayaan.
 - d. Instalasi teknik, tersedianya sumber listrik, air bersih, tempat sampah, toilet dan lain sebagainya.
3. Fasilitas pelengkap, meliputi jasa pelayanan makan dan minum, fasilitas akomodasi, tempat ibadah, serta angkutan dalam tempat rekreasi.

Setiap kota memiliki fasilitas pejalan kaki berupa jalur pedestrian guna menciptakan rasa aman dan nyaman, secara lebih khusus pada pedestrian yang berfungsi sebagai penunjang kegiatan wisata belanja, maka kualitas pedestrian harus memberikan dampak nilai ekonomi, jalur pedestrian yang tidak nyaman dapat menimbulkan para pelancong meninggalkan kawasan sehingga pelaku usaha dapat beresiko mengalami kerugian. Jalur pedestrian yang lapang, estetik, nyaman, aman untuk masyarakat dalam berjalan kaki menjadi salah satu pemandangan menarik pada tipe-tipe kota wisata. Pariwisata perkotaan (*urban tourism*) merupakan suatu bentuk pengembangan pariwisata dengan lokasi wisata berada di dalam kota, dimana area atau spot-spot di dalam kota, elemen-elemen kota dan bahkan kota itu sendiri dapat menjadi sebagai komoditas

utama suatu pariwisata. Hampir 50% bentuk pariwisata di dunia berkaitan dengan objek-objek yang ada di wilayah perkotaan Harun dalam (Priyono, 2016).

2.2 Hasil Penelitian Yang Relevan

Penelitian mengenai penerapan konsep semi pedestrian pada lahan perkotaan pernah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya. Adapun penelitian yang relevan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis dapat dilihat pada tabel yang tersaji sebagai berikut:

Tabel 2. 1
Hasil Penelitian yang Relevan

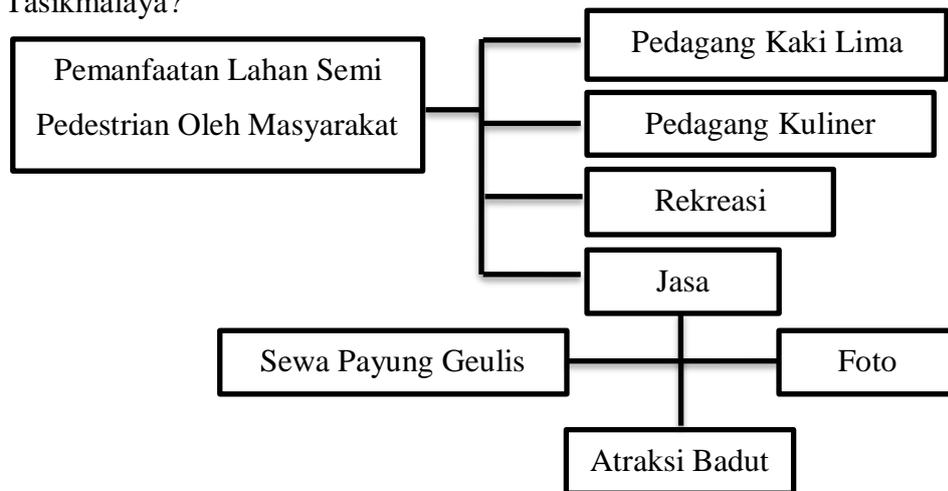
Aspek	Penelitian sebelumnya oleh Marcelina Dwi Setyowati (2017)	Penelitian sebelumnya oleh Tomi Amerta (2019)	Penelitian sebelumnya oleh Kristina Rut Damayanti (2023)
Judul	Pemanfaatan <i>pedestrian Ways</i> di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang	Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur pedestrian di Jalan Protokol Kota Pekanbaru (Studi Kasus: Jalan Ahmad Yani Pekanbaru)	Kajian Perubahan Fungsi Pedestrian di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya
Rumusan Masalah	Bagaimanakah karakteristik dan faktor yang mempengaruhi pemanfaatan <i>pedestrian ways</i> di koridor komersial Jalan Pemuda Kota Magelang?	Bagaimana meningkatkan kualitas pelayanan jalur pejalan kai agar berfungsi efektif dan nyaman bagi aktifitas pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pejalan kaki di Jalan Ahmad	Bagaimanakah perubahan fungsi pedestrian di sepanjang Jalan KHZ. Mustofa dan faktor-faktor apa yang mempengaruhinya di Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya?
Metode Penelitian	Deduktif Kualitatif	Deskriptif Kuantitatif	Deskriptif Kuantitatif

Sumber: *Studi Literasi (2023)*

2.3 Kerangka Konseptual

Berdasarkan latar belakang yang telah di paparkan, rumusan masalah penelitian ini didukung kajian teoritis dari penelitian yang relevan, maka secara skematis kerangka konseptual dalam penelitian ini yaitu:

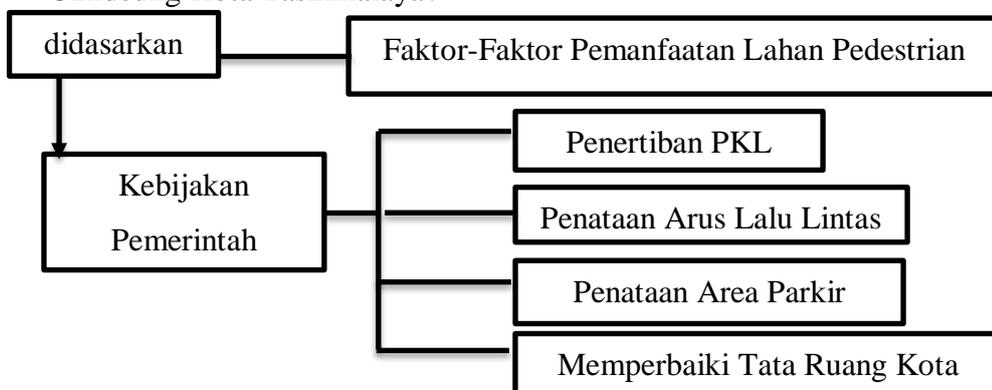
1. Bagaimanakah pemanfaatan lahan semi pedestrian oleh masyarakat di Kawasan Cihideung Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya?



Sumber: Hasil Pengolahan Data (2023)

Gambar 2. 1
Pemanfaatan Lahan Semi pedestrian Oleh Masyarakat

2. Faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi pemanfaatan lahan semi pedestrian di Kawasan Cihideung Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya?



Sumber: Hasil Pengolahan Data (2023)

Gambar 2. 2
Faktor-Faktor Pemanfaatan Lahan Semi pedestrian

2.4 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara yang hendak diuji kebenarannya melalui penelitian Abdullah dalam (Yam dan Ruhayat, 2021). Hipotesis penulis mengenai faktor diberlakukannya pemanfaatan lahan ke dalam bentuk konsep semi pedestrian oleh pemerintah dan pemanfaatan lahan semi pedestrian yang dilakukan oleh masyarakat di Kawasan Cihideung Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya, yaitu sebagai berikut:

1. Pemanfaatan lahan semi pedestrian oleh masyarakat di Kawasan Cihideung Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya yaitu dimanfaatkan untuk berjualan oleh pedagang kaki lima (PKL) dan pedagang kuliner, sebagai tempat rekreasi, dan juga dimanfaatkan oleh pelaku usaha dibidang jasa foto, jasa sewa payung *geulis*, atraksi badut.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemanfaatan lahan semi pedestrian di Kawasan Cihideung Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya yaitu faktor kebijakan pemerintah diantaranya penertiban PKL, penataan arus lalu lintas, penataan area parkir, dan memperbaiki tata ruang kota