

**PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI
KORIDOR JALAN A. YANI – LETJEN S. PARMAN
SEBAGAI PENDUKUNG IDENTITAS KOTA
KECAMATAN BLIMBING, KOTA MALANG**
(*STRUCTURING PATHWAYS ROAD CORRIDOR A. YANI – LETJEN S. PARMAN AS A
SUPPORT OF CITY IDENTITY BLIMBING DISTRICT, MALANG CITY*)

Ibnu Sasongko^[1], Titik Poerwati^[2], M. Hendra Satria Buana^[3]

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
Jl. Bendungan Sigura-Gura No. 2 Malang Telp. (0341) 551431, 553015
Email : hendrasatria503@gmail.com

ABSTRAK

Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman merupakan pintu gerbang Utara Kota Malang. Selain itu Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman mempunyai pertumbuhan dan perkembangan sangat cepat terutama dalam pertumbuhan perdagangan dan jasa, terlihat dalam waktu 3 tahun terakhir ini terlihat semakin banyaknya penambahan pertokoan yang didominasi oleh *showroom* sehingga meningkatkan kebutuhan jalur pejalan kaki. Melihat situasi yang ada pada jalur pejalan kaki di kawasan koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman, terdapat beberapa persyaratan yang belum terpenuhi dalam menciptakan jalur pejalan kaki yang baik. Terkadang pengguna masih merasa kurang nyaman akibat kurangnya fasilitas yang tersedia pada jalur pejalan kaki. Penelitian tentang Penataan Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman Sebagai Pendukung Identitas Kota, Kota Malang ini dilakukan menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil dari penelitian ini adalah mampu menonjolkan identitas atau karakter yang mudah diingat dan mampu memberikan daya tarik bagi setiap orang yang datang ke Kota Malang.

Kata Kunci : Jalur pejalan kaki, kenyamanan fisik, identitas kawasan.

Abstract : The Corridor of Jalan A. Yani – Letjen S. Parman is the northern gate of Malang City. In addition, the Corridor of Jalan A. Yani – Letjen S. Parman area has very fast growth and development, especially in the growth of trade and services. , it can be seen that in the last 3 years there have been more and more additions to shops, which are dominated by showrooms, thus increasing the need for pedestrian paths. Seeing the situation on the pedestrian path in the corridor area of Jalan A. Yani - Letjen S. Parman, there are several requirements that have not been met in creating a good pedestrian path. Sometimes users still feel uncomfortable due to the lack of facilities available on the pedestrian path. This research on the arrangement of pedestrian paths in the A. Yani - Letjen S. Parman Street Corridor as a Supporter of City Identity, Malang City was conducted using a qualitative method with a descriptive approach. The results of this study are able to highlight the identity or character that is easy to remember and able to provide an attraction for everyone who comes to the city of Malang.

Keywords: *Pedestrian, physical comfort, regional identity.*

A. PENDAHULUAN

Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman merupakan pintu gerbang Utara Kota Malang. Selain itu Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman merupakan kawasan prioritas sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2016 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Bagian Wilayah Perkotaan Malang Timur Laut Tahun 2016 – 2036. Kawasan Jalan A. Yani – Letjen S. Parman mempunyai pertumbuhan dan perkembangan sangat cepat terutama dalam pertumbuhan perdagangan dan jasa, terlihat dalam waktu 3 tahun terakhir ini terlihat semakin banyaknya penambahan pertokoan yang didominasi oleh *showroom* sehingga meningkatkan kebutuhan jalur pejalan kaki.

Kondisi tersebut mendorong peningkatan kegiatan yang berkembang dan saling memperkuat, sehingga ada aliran pejalan kaki yang selanjutnya membutuhkan penataan dan dukungan. Melihat situasi yang ada pada jalur pejalan kaki di kawasan koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman, terdapat beberapa persyaratan yang belum terpenuhi dalam menciptakan jalur pejalan kaki yang baik. Pada jalur pejalan kaki yang berada pada koridor terdapat pengecilan jalur pada beberapa titik dan terdapat juga kerusakan pada permukaan jalur pejalan kaki. Terkadang pengguna masih merasa kurang nyaman akibat kurangnya fasilitas yang tersedia pada jalur pejalan kaki, seperti tidak adanya area peristirahatan dengan menyediakan bangku taman, kurangnya pohon peneduh, serta merasa kurang aman dikarenakan tidak adanya lampu penerangan pada malam hari.

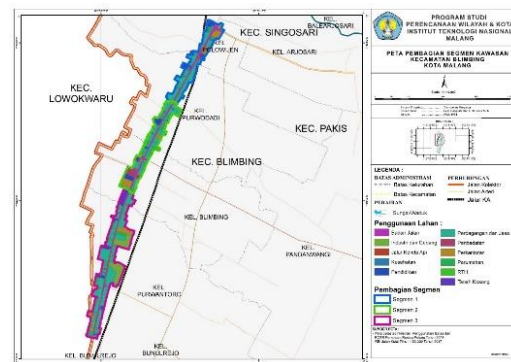
Permasalahan dari koridor terdapat pengecilan jalur pada beberapa titik dan terdapat juga kerusakan pada permukaan jalur pejalan kaki. Buruknya kondisi fasilitas trotoar yang tidak memenuhi kriteria, prinsip dan standar untuk fasilitas trotoar, dilihat dari kondisi fisik permukaan trotoar dan fasilitas pelengkap lainnya yang masih kurang baik. Serta dengan tingginya intensitas penggunaan lahan pada akhirnya semua ini akan mengurangi kenyamanan kota khususnya pada kenyamanan jalur pejalan kaki itu sendiri. Kondisi tersebut mendorong peningkatan kegiatan yang berkembang dan saling memperkuat, sehingga ada aliran pejalan kaki yang selanjutnya membutuhkan penataan dan dukungan.

Penelitian ini bertujuan untuk Penataan Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman Sebagai Pendukung Identitas Kota, Kecamatan Blimbing Kota Malang.

Kawasan penelitian Penataan Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan A. Yani - Letjen S. Parman Sebagai Pendukung Identitas Kota berada dalam wilayah administrasi Kecamatan Blimbing meliputi Kelurahan Polowijen, Kelurahan Purwodadi, Kelurahan Blimbing dan Kelurahan Purwantoro. Berikut penjelasannya :

Koridor penelitian Koridor Jalan A. Yani – S. Parman dibagi menjadi 3 (tiga) segmen sesuai dengan karakteristik atau penggunaan lahan pada Koridor Jalan A. Yani – S. Parman. Segmen 1 memiliki panjang 863 meter, segmen 2 964 meter, segmen 3 1.480 meter dengan total panjang 3.307 meter.

Menurut Utterman (1984) salah satu macam jalur pejalan kaki diruang luar bangunan menurut fungsinya adalah jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (*Sidewalk* atau trotoar) biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa jalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Penataan trotoar adalah proses, cara, perbuatan menata, pengaturan dan penyusunan fasilitas yang digunakan bagi pejalan kaki yang bertujuan untuk menciptakan rasa kenyamanan (Laksa parascita, 2015). Penataan trotoar di koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman yang merupakan pintu gerbang utara masuk Kota Malang harus menunjukkan identitas kota yang memiliki nilai kekhasan dan keunikan setempat, baik dalam kegiatan sosial ekonomi maupun sosial budaya (Budihardjo, 1997). Selanjutnya dijelaskan bahwa karakter visual suatu kawasan ditunjukkan oleh adanya kualitas fisik yang terbentuk oleh interelasi antar elemen visual dalam lansekap kota (Krier, 1979)



Peta 1 Pembagian Segmen Penelitian

B. METODE PENELITIAN

Metode Penelitian dilakukan dengan beberapa tahapan. Tahap pertama melakukan pengamatan atau survey lapangan untuk menemukan isu atau permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian. Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Berikut merupakan analisa-analisa yang akan dilakukan :

1. Analisa Karakteristik Pejalan Kaki

Analisis karakteristik pejalan kaki dilakukan untuk mengetahui karakteristik umum pejalan kaki pada koridor penelitian dengan cara mengetahui berapa volume pejalan kaki dan mengetahui karakter dari pejalan kaki yang dibagi menjadi usia 0 – 4 tahun, 5 – 12 tahun, 13 – 18 tahun, 19 – 40 tahun, dan usia 41 - 60 tahun keatas (Iswanto, 2006) . Rumus untuk menentukan lebar trotoar dengan rumus sebagai berikut.

$$W = \frac{V}{35} + N$$

Dimana :

W: Lebar Trotoar (m)

V :Volume pejalan kaki rencana / 2 arah (orang/m/mt)

N : Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (m)

2. Analisis Kenyamanan dan Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan cara membandingkan kondisi eksisting fisik trotoar saat ini dengan standar teori dan kebijakan perundang-undangan yang terkait dengan kriteria dan spesifikasi berupa standar ketentuan dalam melakukan perencanaan, penyediaan, pemanfaatan pada fasilitas pedestrian. Kondisi fisik akan di bagi kedalam beberapa bagian analisa yakni penilaian kondisi fisik zona pejalan (trotoar), penilaian kondisi fisik jalur perabot jalan dan penilaian analisis kondisi fisik sarana pelengkap pada fasilitas trotoar. Metode yang digunakan dalam menganalisis yaitu dengan melakukan perbandingan kondisi trotoar (pedestrian) saat ini terhadap standar kebijakan perundang-undangan pemerintah dan permen PU No. 03 Tahun 2014 Sebagai pedoman yang digunakan untuk menilai kondisi fisik fasilitas pedestrian di wilayah studi. Analisis kondisi kenyamanan fisik jalur pejalan kaki area studi yang terdiri atas sirkulasi, aroma, bentuk, keamanan dan keindahan dianalisis secara deskriptif dengan menjelaskan secara faktual kondisi-kondisi yang ada pada saat ini.

a. Sirkulasi,

yang berupa lebar jalur pejalan kaki dan kondisi permukaan jalur pejalan kaki. Adapun persyaratan dan peraturan dapat dilihat di tabel.

Tabel 1 Persyaratan Sirkulasi

No	Kondisi	Syarat
1	Lebar jalur pejalan kaki berdasar kan daerah atau lingkung annya.	<ul style="list-style-type: none"> - Lingkungan pertokoan, lebar jalur pejalan kaki 5 meter - Lingkungan perkantoran, lebar pedestrian 3,5 meter - Lingkungan perumahan, lebar jalur pejalan kaki 3 meter

(Sumber : Iswanto, 2006)

No	Kondisi	Syarat
1	Kondisi Permukaan Bidang Jalur pejalanKaki	<ul style="list-style-type: none"> - Haruslah kuat, stabil, datar dan tidak licin - Material yang biasanya digunakan adalah paving blok, batu bata, beton, batako, batu alam, atau kombinasi-kombinasi dari yang disebutkan. - Penggantian material dan

		elemen yang sudah tidak layak pakai.
--	--	--------------------------------------

(Sumber : Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2014)

b. Aroma dan bau –bauan,

yang berupa perletakan tempat sampah, sistem pemeliharaan dan material yang digunakan. Adapun persyaratan dan peraturan dapat dilihat di tabel.

Tabel 2 Persyaratan Aroma dan bau - bauan

No	Kondisi	Syarat
1	Perletakan Tempatsampah	<ul style="list-style-type: none"> - Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki - Jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter
2	Sistem pemeliharaan	<ul style="list-style-type: none"> - Pembersihan jalur pejalan kakidan elemen-elemen didalamnya - Pengangkutan sampah

(Sumber : Iswanto, 2006)

(No)	Kondisi	Syarat
1	Material	<ul style="list-style-type: none"> - Material yang digunakan memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak

(Sumber : Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2014)

c. Bentuk (bangku taman),

yang berupa perletakan bangku taman, dimensi dan material yang digunakan. Adapun persyaratan dan peraturan dapat dilihat di tabel.

Tabel 3 Persyaratan Bangku Taman

No	Kondisi	Syarat
1	Perletakan Bangku Taman	<ul style="list-style-type: none"> - Sebaiknya dibuat pada jarak- jarak tertentu dan disesuaikan dengan skala jarak kenyamanan berjalan kaki - Jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter

(Sumber : Iswanto, 2006)

No	Kondisi	Syarat
1	Dimensi Bangku Taman	<ul style="list-style-type: none"> - Tempat duduk dibuat dengandimensi lebar 0,4- 0,5 meter dan panjang 1,5 meter
2	Material	<ul style="list-style-type: none"> - Material yang digunakan Memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak

(Sumber : Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2014)

d. Keamanan,

yang berupa perletakan lampu penerangan, jenis lampu penerangan dan material yang digunakan. Adapun persyaratan dan peraturan dapat dilihat di tabel.

Tabel 4 Persyaratan Lampu Penerangan

No	Kondisi	Syarat
1	Perletakan Lampu Penerangan.	<ul style="list-style-type: none"> - Lampu penerangan terletak diluar bebas jalur pejalan kaki - Jarak antar lampu peneranganyaitu 10 meter
2	Jenis lampu	<ul style="list-style-type: none"> - Daya minimal yang digunakan adalah sebesar 75 watt. - Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter

(Sumber : Iswanto, 2006)

No	Kondisi	Syarat
1	Material	<ul style="list-style-type: none"> - Material yang digunakan memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak

Sumber : Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2014)

e. Keindahan,

yang berupa keberadaan pepohonan dan jenis tanaman. Adapun persyaratan dan peraturan dapat dilihat di tabel.

No	Kondisi	Syarat
1	Jenis tanaman	<ul style="list-style-type: none"> - Jenis tanaman yang digunakan adalah tanaman peneduh - memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca dan bermasa daun padat

(Sumber : Iswanto, 2006)

No	Kondisi	Syarat
1	Perletakan Pepohonan	<ul style="list-style-type: none"> - Ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 cm

Sumber : Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2014)

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Karakteristik Pejalan Kaki

Analisis karakteristik pejalan kaki dilakukan untuk mengetahui karakteristik umum pejalan kaki pada koridor penelitian dengan cara mengetahui berapa volume pejalan kaki dan mengetahui karakter dari pejalan kaki yang dibagi menjadi usia 0 – 4 tahun, 5 – 12 tahun, 13 – 18

tahun, 19 – 40 tahun, dan usia 60 tahun keatas. Dari volume dan karakter pejalan kaki maka akan bisa mengetahui berapa lebar trotoar yang ideal pada koridor penelitian ini dan bahan atau material apa yang cocok digunakan untuk mendukung identitas kawasan.

$$W = 38/35 + 1,0 = 1,08 + 1,0 = \mathbf{2,08 \text{ meter}}$$

Jadi dari hasil analisa diatas maka diketahui lebar minimum trotoar pada koridor penelitian yaitu 2,08 meter dan peneliti ambil untuk lebar trotoar yaitu **2,2 meter**.

Untuk material trotoar yang digunakan yaitu haruslah kuat, stabil, datar dan tidak licin. Material yang biasanya digunakan adalah kombinasi dari paving blok, batu bata, beton, batako, dan batu alam.

2. Analisis Kenyamanan

Analisis kondisi kenyamanan dan kondisi fisik jalur pejalan kaki area studi yang terdiri atas sirkulasi, aroma, bentuk, keamanan dan keindahan dianalisis secara deskriptif dengan menjelaskan secara faktual kondisi-kondisi yang ada pada saat ini. Kondisi faktual yang ditemukan di lapangan akan dibandingkan kesesuaiannya dengan standar-standar kenyamanan berdasarkan persyaratan jalur pejalan kaki tentang prasarana jalur pejalan kaki. Sehingga apabila terdapat ketidak kesesuaian dapat diperbaiki penataannya.

1. Sirkulasi

Sirkulasi terdiri dari lebar jalur pejalan kaki, keadaan permukaan jalur pejalan kaki. Adapun hasil analisa koridor penelitian dengan persyaratan dan peraturan dapat dilihat di tabel 5.4 dan tabel 5.5. Kondisi saat ini jalur pejalan kaki sudah ada pada koridor penelitian, jalur pejalan kaki menjadi bagian yang cukup penting pada arahan sistem sirkulasi dan jalur penghubung di koridor ini. Penyediaan dan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki diterapkan pada koridor terutama pada jalan utama koridor dimana jalur pejalan kaki menjadi bagian integral dari penataan koridor.

Sistem sirkulasi pejalan kaki terdapat di sisi kanan kiri jalan dengan penyediaan jalur pedestrian. Jalur khusus pejalan kaki direncanakan jalur ini menerus sepanjang koridor dengan penempatan tempat istirahat/rest area yang dilengkapi sitting groups dan fasilitas lainnya di beberapa spot koridor. Beberapa aturan/standar yang ditetapkan pada koridor penelitian antara lain adalah:

a. Ruang pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian baik dengan jalur kendaraan bermotor ataupun dengan jalur hijau. Perbedaan tinggi maksimal antara ruang pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 20 centimeter. Sementara perbedaan ketinggian dengan jalur hijau 15 centimeter.

b. Jenis Material

Jenis material yang digunakan untuk prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang akan di gunakan di Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman minimal adalah:

1. Bahan yang dapat menyerap air (tidak licin);
2. Tidak menyilaukan;
3. Perawatan dan pemeliharaan yang relatif murah;
4. Cepat kering (air tidak menggenang jika hujan turun).

c. Persyaratan Rancangan untuk Penyandang Cacat yang ditetapkan untuk Koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman minimal adalah sebagai berikut:

1. Ukuran trotoar minimal dengan lebar 1.5 meter, dengan tingkat maksimal 5%.
2. Desain memudahkan pejalan kaki untuk mengenal permukaan jalan yang lurus atau jika ada berbagai perubahan jalan yang curam pada tingkat tertentu.
3. Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan penyandang cacat seperti jeruji, lubang, dan lain-lain yang tidak harus ditempatkan di jalan yang mereka lalui.
4. Ketika penyandang cacat menyeberang jalan, tingkat trotoarnya harus disesuaikan sehingga mereka mudah melaluinya.
5. Terdapat jalur yang bisa digunakan oleh orang tuna netra, dengan perubahan dalam tekstur trotoar dapat digunakan sebagai tanda-tanda praktis.
6. Jalan tersebut tidak boleh memiliki permukaan yang licin.
7. Persyaratan lainnya disesuaikan dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Sedangkan fasilitas pelengkap yang diperlukan untuk meningkatkan kenyamanan penyebaran jalan berupa Penyeberangan Zebra dengan beberapa aturan: Dipasang di kaki persimpangan tanpa alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan.
8. Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, pemberian waktu penyeberangan bagi pejalan kaki menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.
9. Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu- lintas, maka kriteria batas kecepatan kendaraan bermotor adalah <40 km/jam.

2. Aroma dan bau – bau

Rencana persampahan di koridor penelitian adalah :

1. Setiap pembangunan baru, perluasan suatu bangunan harus dilengkapi dengan tempat atau kotak pembuangan sampah yang ditempatkan dan dibuat sedemikian rupa sehingga kesehatan umum masyarakat sekitarnya terjamin.

- a. Penyediaan tempat sampah umum jalan agar mempertimbangkan segi estetika dan keseragaman pada sepanjang koridor Jl. A. Yani – Letjen S. Parman.
- b. Dipisahkan antara sampah organik dan non organik (plastik dan non plastik).
- c. Penempatan tong-tong sampah di sepanjang ruas jalan dengan jarak setiap 20 meter / disesuaikan dengan kondisi lingkungan dimana bila bertepatan dengan akses keluar masuk bangunan/ jalan maka dapat disesuaikan penempatannya.

3. Bangku Taman

- a. Jarak antara tempat duduk yaitu ± 200 meter disesuaikan dengan skala kenyamanan berjalan kaki
- b. Dilengkapi dengan tempat minum
- c. Tempat duduk merupakan salah satu sarana pelengkap jalur pedestrian. Peletakan bangku jalan ditetapkan di sisi jalur pedestrian, bersampingan dengan tempat minum umum. Peletakan bangku jalan tidak boleh mengganggu sirkulasi pejalan kaki.

4. Keamanan

- a. Desain lampu penerangan dengan hiasan motif malangan, yang diterapkan pada bagian atas lampu

penerangan. Usulan desain ini diharapkan dapat menjadi salah satu identitas koridor penelitian yang dapat menguatkan karakter koridor tersebut. Identitas dengan model motif malangan juga membantu dalam mengenalkan motif malangan kepada pengunjung dari luar Kota Malang yang masuk ke Kota Malang.

- b. Ditempatkan pada jarak maksimum setiap 40 meter
- c. Tiang lampu dilarang untuk menempatkan reklame, selebaran, spanduk, yang sifatnya merusak keindahan lampu dan lingkungan.
- d. Tidak ditempatkan berdekatan dengan pepohonan agar cahayanya tidak terhalang oleh kerimbunan pohon.
- e. Sumber tenaga listrik lampu jalan dipisahkan dengan lampu persil.
- f. Tinggi tiang lampu 6 meter.
- g. Jenis dan tinggi tiang, serta jenis lampu dan cahaya lampu, seragam.

5. Keindahan

Pertamanan pada koridor penelitian akan direncanakan sesuai dengan fungsinya sebagai jalan kolektor primer dan arteri sekunder yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Tanaman peneduh dan penyerap polusi dengan bentuk tajuk bulat (kanopi) yang ditanam di tepi jalan, setelah trotoar dengan jarak antara pohon kurang lebih 8 -10 meter. Jenis tanaman yang direkomendasikan: Angsana (*Pterocarpus*), Asam Jawa (*Tamarindus indicus*), Akasia, dan Tanjung (*Mimosops elengi*).
- b. Tanaman vertikal meruncing, untuk mempertegas eksistensi tempat pemberhentian kendaraan umum. Jenis tanaman yang direkomendasikan adalah cemara, pucuk merah
- c. Tanaman pembatas dengan bentuk perdu/semak dan ditanam di dalam pot permanen dengan jarak 2-3 meter di antara tanaman pelindung. Jenis tanaman yang direkomendasikan adalah Bougenvil, Sokka, dan Puring.
- d. Tanaman penutup tanah, untuk pinggir jalan dapat ditanami Rumput Paetan (*Axonopus compressus*).

Median atau pulau jalan dapat berupa taman atau non taman dengan kriteria :

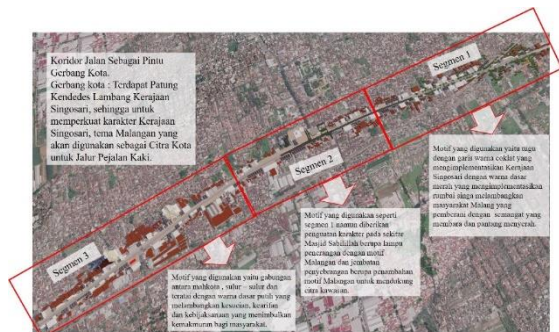
- a. Tanaman rendah /perdu dengan ketinggian < 0.80 m, dipilih tanaman perdu yang mempunyai massa dan ketinggian agar tidak mudah terinjak oleh pengunjung.
- b. Pemilihan perdu pada median dapat disesuaikan dengan penentuan tema koridor utama
- c. Jenisnya berbunga atau berstruktur indah, misalnya:
 - 1) Melati Putih (*Jasminus sambac*)
 - 2) Soka berwarna-warni (*Ixora stricata*)
 - 3) Bunga Kertas/ Bougainville (*Bougainvillea spectabilis*)
 - 4) Lantana (*Lantana camara*),
 - 5) Pangkas Kuning (*Duranta sp*)

3. Analisa Citra Kawasan

Citra kawasan menjadi sesuatu yang penting untuk memperkuat identitas dan wajah kawasan sehingga membuat kawasan tersebut menarik.

1. Skenario Penataan Berdasarkan Citra Kawasan

Koridor Jalan Sebagai Pintu Gerbang Kota. Gerbang kota : Terdapat Patung Kendedes Lambang Kerajaan Singosari, sehingga untuk memperkuat karakter Kerajaan Singosari, tema Malangan yang akan digunakan sebagai Citra Kota untuk Jalur Pejalan Kaki. Pada Segmen 1 menggunakan motif yang digunakan yaitu tugu dengan garis warna coklat yang mengimplementasikan kerajaan singosari dengan warna dasar merah yang mengimplementasikan rumbai singa melambangkan masyarakat malang yang pemberani dengan semangat yang membara dan pantang menyerah. Segmen 2 menggunakan motif yang digunakan seperti segmen 1 namun diberikan penguatan karakter pada sekitar Masjid Sabilillah berupa lampu penerangan dengan motif Malangan dan jembatan penyebrangan berupa penambahan motif Malangan untuk mendukung citra kawasan. Segmen 3 menggunakan motif yang digunakan yaitu gabungan antara mahkota , sulur – sulur dan teratai dengan warna dasar putih yang melambangkan kesucian, kearifan dan kebijaksanaan yang menimbulkan kemakmuran bagi masyarakat.



Gambar 1 Skenario Pengembangan

2. Elemen Pembentuk Citra Kawasan

Elemen-elemen pembentuk citra kawasan meliputi landmark, path, edges, district, dan node. Namun lima elemen tersebut tidak bisa diterapkan dalam penelitian ini yang lingkupnya koridor kawasan. Peneliti mengambil tiga elemen pembentuk citra kawasan yaitu path, node dan landmark. Berikut adalah pembahasan mengenai tiga elemen tersebut yang terdapat di koridor penelitian.

a. Path/ Jalur

Elemen fisik pembentuk citra kategori path di koridor penelitian yaitu berupa jalan fly over dan Koridor Jalan A. Yani – Jalan S. Parman itu sendiri yang merupakan jalur utama di koridor penelitian. Koridor jalan ini merupakan salah satu pintu masuk menuju Kota Malang serta memiliki akses langsung ke pusat kota. Selain itu elemen fisik path di koridor penelitian yaitu berupa jalur pedestrian yang menerus di sepanjang koridor yang membentuk jalur khusus pejalan kaki. Desain pedestrian pada segmen 1 menggunakan motif tugu dengan garis warna coklat yang mengimplementasikan kerajaan singosari dengan warna dasar merah yang mengimplementasikan rumbai singa

melambangkan masyarakat malang yang pemberani dengan semangat yang membara dan pantang menyerah. Pada segmen 2 menggunakan motif yang digunakan seperti segmen 1 namun diberikan penguatan karakter pada sekitar Masjid Sabilillah berupa lampu penerangan dengan motif Malangan dan jembatan penyebrangan berupa penambahan motif Malangan untuk mendukung citra kawasan. Segmen 3 menggunakan motif yang digunakan yaitu gabungan antara mahkota , sulur – sulur dan teratai dengan warna dasar putih yang melambangkan kesucian, kearifan dan kebijaksanaan yang menimbulkan kemakmuran bagi masyarakat.



Gambar 2 Path

b. Node/ Simpul

Node merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain. Pada koridor penelitian terdapat node berupa persimpangan Jalan A. Yani – Jl. LA.Sucipto – Jl. Borobudur. Persimpangan tersebut dapat digunakan sebagai node simpul pergerakan dengan memperbanyak fasilitas pendukung bagi pejalan kaki seperti bangku taman, tempat sampah, lampu penerangan dan tanaman pepohonan .

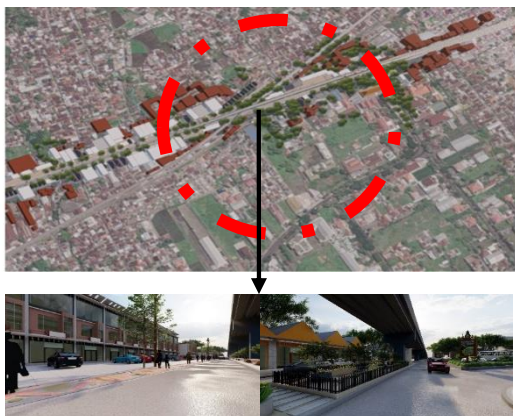


Gambar 3 Node

Pada *node* pertama persimpangan Jalan LA. Sucipto, pedestriannya menggunakan motif yang digunakan yaitu tugu dengan garis warna coklat yang mengimplementasikan Kerajaan Singosari dengan warna dasar merah. Pada *node* kedua persimpangan Jalan Borobudur pedestriannya menggunakan motif yang digunakan seperti segmen I namun diberikan penguatan karakter pada sekitar Masjid Sabilillah berupa lampu penerangan dengan motif Malangan dan jembatan penyebrangan berupa penambahan motif Malangan untuk mendukung citra kawasan.

c. Landmark/ Tengeran

Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol. *Landmark* adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang mengenali suatu daerah. *Landmark* yang terdapat pada koridor penelitian berupa jalan fly over Arjosari dan Masjid Sabilillah. Dalam pengembangannya juga dapat diarahkan penataan/ desain pedestrian sebagai *landmark* di koridor penelitian.



Gambar 4 Landmark Fly Over

Pada *Landmark Fly Over* pedestriannya menggunakan motif yang digunakan yaitu tugu dengan garis warna coklat yang mengimplementasikan Kerajaan Singosari dengan warna dasar merah.



Gambar 5 Landmark Masjid Sabilillah

Pada Landmark Masjid Sabilillah pedestriannya menggunakan motif yang digunakan seperti segmen I namun diberikan penguatan karakter pada sekitar Masjid Sabilillah berupa lampu penerangan dengan motif Malangan dan jembatan penyebrangan berupa penambahan motif Malangan dengan warna dasar coklat yang menggambarkan candi untuk mendukung citra kawasan.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis pada tiap – tiap indikator untuk penataan jalur pejalan kaki koridor Jalan A. Yani – Letjen S. Parman sebagai pendukung identitas kota, Kecamatan Blimbing, Kota Malang ini diketahui bahwa :

1. Karakter umum pejalan kaki di koridor penelitian didominasi oleh usia 19 – 40 tahun
2. Kenyamanan dan kondisi fisik jalur pejalan kaki yang meliputi sirkulasi, aroma, bangku taman, keamanan dan keindahan pada jalur pejalan kaki di koridor jalan A. Yani – Letjen S. Parman tata letaknya ada yang belum beraturan.
3. Jalur sirkulasi pada jalur pejalan kaki yang terputus, dan ada beberapa material dan elemen yang sudah tidak layak pakai.
4. Pada aroma dan bau- bauan, tempat sampah yang digunakan menggunakan bahan dasar plastik yang mudah rusak dan diletakkan di tepi jalan yang terbuka sehingga dapat menimbulkan bau-bauan.
5. Bangku taman yang masih kurang di jalur pejalan kaki mengurangi kenyamanan bagi pejalan kaki yang ingin beristirahat.
6. Keamanan pada jalur pejalan kaki di koridor jalan A. Yani – Letjen S. Parman sudah baik dengan adanya lampu penerangan yang berada pada koridor sehingga pengguna pejalan kaki merasa aman.
7. Keindahan pada jalur pejalan kaki belum terlalu maksimal, dikarenakan ada beberapa pohon peneduh dan juga tanaman hias yang berada di jalur pejalan kaki sehingga dapat mengganggu pengguna trotoar.
8. Elemen identitas kota yang digunakan pada penataan hanya tiga yaitu, path, node dan landmark.
9. Tema desain koridor yang digunakan yaitu Malangan. untuk memperkuat citra kawasan.
10. Penataan elemen-elemen fisik jalur pejalan kaki mengarahkan atau memberi tanda pengenal, sehingga pengguna dapat mengenali karakter Malangan yang dikunjungi atau dilaluinya sehingga memudahkan pengguna kawasan untuk berorientasi dan bersirkulasi.

E. REKOMENDASI

Penataan pada jalur pejalan kaki di koridor jalan A. Yani – Letjen S. Parman sebagai pendukung identitas kota, dilakukan agar meningkatkan kenyamanan pada pejalan kaki yang berada pada koridor tersebut. penataan dilakukan dengan mengikuti persyaratan dan Peraturan

Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2014 dan analisa citra kawasan agar terciptanya jalur pejalan kaki yang baik.

1. Kepada pemerintah agar dapat membuat jalur pejalan kaki yang sesuai dengan standart dan memiliki karakter Malang seperti yang sudah diarahkan pada sub bab 5.3.
2. Menonjolkan identitas atau karakter yang mudah diingat dan mampu memberikan daya tarik bagi setiap orang yang datang ke Kota Malang.
3. Diharapkan mampu menjadi referensi dan studi lanjutan untuk peneliti berikutnya yang belum dibahas pada penelitian ini yaitu terkait penataan pkl, parkir, fungsi bangunan dan wujud bangunan yang lebih detail .

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company.
- Anggriani, Niniek. 2009. *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora
- Lynch, Kevin (1960). *The image of the city*. Cambridge, Mass : MIT Press
- Margareth Crawford, John Chase, & John Kalinski (1999). *Everyday Urbanism*, Hongkong
- Bishop, Krik R. (1989), *Designing Urban Corridors*, American Planning Association, Washington DC
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
- Hakim, Rustam. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta: Bumi Aksara
- Lofland, F. Lyn (1973). *A World of Strangers : Order and Action in Urban Public Space*. Illinois : Waveland Press

JURNAL

- Iswanto, Danoe. 2006. Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki. *Artikel Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*. Vol. 5 Nomor 1, hlm. 21-29
- Hestin Mulyandari, Pengantar Arsitektur Kota, Yogyakarta, Penerbit Andi, 2011, h. 251
- Mauliani, L. (2010). Fungsi dan Peran Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki. *NALARs*, 9(2), 165-176
- Mayona, E. L., & Azhari, R. (2013). Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pontianak. *REKA LOKA*, 1(1)

Pramita, E. L., Wardhani, D. K., & Sari, K. E. (2014). Konsep Penataan Lanjutan Jalur Pejalan Kaki di Kota Surabaya. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 5(2), 97- 108

Rosanti, C. V., Wicaksono, A., & Sutikno, F. R. (2012). Interaksi Penggunaan Lahan terhadap Pergerakan Pejalan Kaki dengan Sistem Dinamik (Studi Kasus: Kawasan Alun-Alun Kota Malang). *Rekayasa Sipil*, 6(2), 144-155

Winayanti, L. (2013). Walkability and Pedestrian facilities in Indonesian Cities (Kenyamanan Berjalan Kaki dan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota-kota Indonesia). Paper presented at the Seminar Nasional dalam rangka Hari Habitat Dunia 2013, Jakarta

Kusbiantoro, BS. Natalivan, Petrus. & Aquarita, Dian. 2007. *Kebutuhan dan Peluang Pengembangan Fasilitas Pedestrian Pada Sistem Jalan di Perkotaan*. Bandung: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Vol.18 Hal. 74-102, ITB

Darmawan, E., Sari, R., & Soetomo. (2005). *Space Pattern of Street Corridor* (Case Study: S. parman Street, Semarang, Central Java, Indonesia).

TESIS

- Wibowo, Lukman (2006). Studi Tentang Keyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang. Skripsi Ilmu Teknik Bangunan UNS
- Natalia Tanan, ST., MT., Fasilitas Pejalan Kaki 2011
- Adibah, A. N. (2014). Penataan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Merdeka Kota Malang Berdasarkan Tingkat Kenyamanan Pengguna. Universitas Brawijaya
- Antartika, R. F. (2014). Desain Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat dengan Konsep Walkability. Universitas Brawijaya
- Musriati, L. A. (2014). Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang berdasarkan Kriteria Safety, Convenience, Comfort dan Attractiveness. Universitas Brawijaya, Malang
- M. Arief Aribowo, 2008 Penataan Jalur Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Malioboro, Yogyakarta
- Ardi Nugroho, 2010 Jalur pejalan kaki dalam ruang publik kota
- Yuliana, 2016 Perancangan jalur pedestrian di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah Makassar
- Hamdani, 2014 Penataan jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Jamin Ginting, Kecamatan Barastagi