

DISERTASI

**MODEL TERITORI PEJALAN KAKI YANG SEHAT DAN
HUMANIS PADA KAWASAN KOMERSIAL PERKOTAAN**

*(Territory Model For Healthy And Humane Pedestrians
In Urban Commercial Areas)*

OLIVIA MONINGKA

D013171024



PROGRAM STUDI S3 ILMU TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2023

LEMBAR PENGESAHAN

**MODEL TERITORI PEJALAN KAKI YANG SEHAT DAN HUMANIS
PADA KAWASAN KOMERSIAL PERKOTAAN**


**TERRITORY MODEL FOR HEALTHY AND HUMANE PEDESTRIANS
IN URBAN COMMERCIAL AREAS**

Disusun dan Diajukan oleh

**OLIVIA MONINGKA
NIM. D013171024**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Disertasi
Pada tanggal 4 Januari 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui
Komisi Penasehat


Prof. Dr. Ir. Sumarni Hamid Aly, MT.
Promotor


Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT
Co-Promotor

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Hasanuddin


Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT.

Ketua Program Studi
S3 Teknik Sipil


Dr. Eng. Ir. Hj. Rita Irmawaty, ST., MT

PERNYATAAN KEASLIAN DISERTASI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Olivia Moningka
Nomor Induk : D013171024
Program Studi : S-3 Teknik Sipil

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa disertasi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, Januari 2023

Yang menyatakan



Olivia Moningka

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan, segala kemuliaan hanya bagi nama Tuhan Yesus, berkat kemurahan dan pertolonganNya sehingga penelitian berjudul “Model Teritori Pejalan kaki Yang Sehat dan Humanis Pada Kawasan Komersial Perkotaan” dapat diselesaikan.

Ucapan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya disampaikan kepada yang terkasih Prof Dr. Ir. Sumarni Hamid Aly, M.T. selaku promotor, atas bimbingan, arahan dan petunjuknya sehingga penelitian dan penyusunan disertasi ini dapat terlaksana dengan baik. Ucapan dan penghargaan yang sama juga disampaikan kepada Alm. Dr. Ir. Mubassirang Pasra, M.T. dan Prof. Dr. Eng. Ir Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T., IPM, ASEAN.Eng. selaku co-promotor yang banyak memberikan waktu, arahan dan bimbingannya kepada saya. Terima kasih dan penghargaan juga disampaikan kepada tim penguji : Prof. Dr. Ir. Muh. Wihardi Tjaronge, S.T., M.Eng., Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng.Sc., Ph.D., Dr. Ir Syafruddin Rauf, M.T., Dr. Eng. Ir. Muralia Hustim, S.T., M.T. juga kepada Prof. Muhammad Zaly Shah, B.Sc., M.Sc., Ph.D., sebagai penguji eksternal dari Malaysia.

Terima kasih dan penghargaan juga disampaikan kepada Prof. Dr. H. Jamaluddin Jompa, M.Sc. (Rektor Universitas Hasanuddin), Prof. Dr. Eng. Ir Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T., IPM, ASEAN.Eng. (Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin), Prof. Dr. Ir. H. M. Wihardi

Tjaronge, S.T., M.Eng. (Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin), Dr.Eng. Rita Irmawaty, S.T., M.T. (Ketua Program Studi S3 Teknik Sipil Universitas Hasanuddin) dan Bapak/Ibu Dosen Pascasarjana Universitas Hasanuddin yang telah mengarahkan dan membimbing dalam proses perkuliahan. Juga disampaikan terima kasih kepada Bapak/Ibu pimpinan dan staf Pascasarjana Unhas serta staf Prodi S3 Teknik Sipil yang sangat membantu Penulis dalam proses administrasi.

Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada sahabat-sahabat “Pejuang Disertasi 2017” Program Studi S3 Teknik Sipil Departemen Teknik Sipil Universitas Hasanuddin (Pak Denny, Ibu Thelly, Pak Jasman, Ibu Zulia, Ibu Novisca, Ibu Renny, Ibu Rona, Ibu Irnawaty, Pak Asep, Pak Hamzah, Pak Ferry, Ibu Mitha, Pak Idhil), juga kepada Dr. Efraty, Dr. Sandry, Dr. Herman, Dr. Charter dan Dr. Don yang telah membantu Penulis sehingga Disertasi ini dapat diselesaikan.

Dengan tulus diucapkan terima kasih buat keluarga terkasih terutama suami Ir. Ferri Pandeiro, anak-anak David, Stephen dan Peter, ayah Jantje Moningka serta kakak-kakak dan adik-adikku semuanya.

Kiranya disertasi ini dapat bermanfaat buat semua yang pihak yang meneliti topik terkait, baik di bidang teknik sipil maupun di bidang lainnya.

Makassar, Januari 2023

Olivia Moningka

ABSTRAK

OLIVIA MONINGKA. *Model Teritori Pejalan Kaki Yang Sehat dan Humanis Pada Kawasan Komersial Perkotaan* (dibimbing oleh **Sumarni Hamid Aly** dan **Muhammad Isran Ramli**).

Fenomena perilaku pengguna jalur pejalan kaki di kawasan komersial perkotaan menunjukkan ketidaksesuaian pemenuhan kebutuhan yang memadai karena kurangnya pendekatan yang memperhitungkan karakteristik perilaku teritorial pengguna. Tujuan penelitian ini adalah (1) Mengkaji perilaku teritorial pengguna ruang pejalan kaki pada kawasan komersial "New Bendar 45" di kota Manado,(2) Mengkaji faktor-faktor penyebab perubahan terhadap teritori pejalan kaki pada kawasan komersial perkotaan, (3) Membuat model teritorial pejalan kaki yang sehat dan humanis pada kawasan komersial perkotaan. Metode penelitian menggunakan metode *Behavioral Mapping*, *Observing Physical Traces* dan wawancara. Lokus pengamatan yaitu pada delapan segmen jalan yang melintasi kawasan. Sampel penelitian yaitu semua pejalan kaki yang teramati ketika pengamatan berlangsung. Beberapa pejalan kaki yang berada di lokasi dan dianggap mengetahui situasi menjadi informan dalam wawancara. Hasil penelitian menemukan model teritori pejalan kaki yang sehat dan humanis pada kawasan komersial perkotaan yaitu ruang pekakomes, sebagai tempat interaksi antara pejalan kaki, pedagang dan pemarkir di kawasan komersial perkotaan yang saling menunjang dan memberi dampak positif serta menunjang kesehatan penggunanya. Terdapat dua model ruang pekakomes yaitu pekakomes dengan lebar 7,3 meter dan pekakomes kombinasi dengan lebar 6,5 meter.

Kata kunci : Perilaku Teritorial, Pejalan Kaki, Jalur Pedestrian, Kota Sehat dan Humanis, Kawasan Komersial, Pekakomes

ABSTRACT

OLIVIA MONINGKA. *Territory Model For Healthy And Humane Pedestrians In Urban Commercial Areas* (Supervised by **Sumarni Hamid Aly** and **Muhammad Isran Ramli**).

The phenomenon of the behavior of pedestrians in urban commercial areas shows an inadequate fulfillment of needs due to the lack of an approach that takes into account the characteristics of the user's territorial behavior. The aims of this study were (1) to examine the territorial behavior of pedestrian space users in the "New Bendar 45" commercial area in the city of Manado, (2) to examine the factors causing changes to pedestrian territory in urban commercial areas, (3) to create a territorial model healthy and humane pedestrians in urban commercial areas. The research method uses the *Behavioral Mapping method*, *Observing Physical Traces*, and interviews. The locus of observation is on the eight road segments that cross the area. The research sample is all pedestrians who are observed when the observation takes place. Several pedestrians who were at the location and considered to know the situation became informants in the interview. The results of the study found a healthy and humane pedestrian territory model in urban commercial areas, namely "Pekakomes" Space, as a place for interaction between pedestrians, traders and parkers in urban commercial areas that support each other and have a positive impact and support the health of its users. There are two models of Pekakomes rooms, namely Pekakomes with a width of 7.3 meters and a combination of Pekakomes with a width of 6.5 meters.

Keywords: Territorial Behavior, Pedestrian Pathways, Healthy and Humane Cities, Commercial Areas, Pekakomes

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN

PERNYATAAN KEASLIAN DISERTASI

KATA PENGANTAR

i

ABSTRAK

iii

ABSTRACT

iv

DAFTAR ISI

v

DAFTAR TABEL

ix

DAFTAR GAMBAR

xii

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

1

B. Rumusan Masalah

11

C. Tujuan Penelitian

12

D. Manfaat Penelitian

12

E. Lingkup dan Batasan Penelitian

12

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pejalan Kaki

13

B. Jalur Pedestrian Sebagai Bagian Ruang Publik

23

C. Hubungan Ruang Publik dan Perilaku

27

D. Teritorialitas	36
E. Kota Sehat dan Humanis	52
F. Landasan Teori	55
G. Studi Fasilitas Pedestrian di Indonesia dan Luar Negeri	55
H. Posisi Penelitian	65
I. Konsep Penelitian	74

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian	77
B. Rancangan Penelitian	80
C. Populasi dan Responden Penelitian	82
D. Alat Penelitian	82
E. Data Penelitian	84
F. Metode Pengumpulan Data	85
G. Uji Keabsahan	91
H. Metode Analisa Data	92
I. Metode Membangun Model	96

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Dan Fungsi Kawasan New Bendar 45 Manado	98
1. Profil Kawasan New Bendar 45 Manado	98
2. Karakteristik Segmen Kawasan New Bendar 45 Manado	104
2.1. Segmen Jalan Suprpto	107

2.2.	Segmen Jalan Dotulolong Lasut	113
2.3.	Segmen Jalan MT Haryono	119
2.4.	Segmen Jalan Lembong	125
2.5.	Segmen Jalan Walanda Maramis	131
2.6.	Segmen Jalan Siswomiharjo	138
2.7.	Segmen Jalan DI Panjaitan	144
2.8.	Segmen Jalan Letter T	146
B.	Teritorialitas di Jalur Pedestrian Pada Kawasan New Bendar 45 Manado	158
1.	Teritorialitas Sebagai Atribut Perilaku	158
1.1	Individu Pengguna Teritori	158
1.2.	Setting Kawasan	161
1.3.	Jejak Perilaku dan Aktivitas Pada Setting	173
2.	Teritorialitas Sebagai Perisai Pelindung	177
2.1	Unsur Penempatan Dalam Teritori	177
2.2.	Unsur Keterikatan Dalam Teritori	180
3.	Pola Teritori	180
3.1	Pola Teritori Pejalan Kaki	224
3.2	Pola Teritori Pedagang Toko	232
3.3	Pola Teritori Pedagang Kaki Lima	241
3.4	Pola Teritori Parkir	251
4.	Tipe Teritori	262
4.1.	Teritori Personal	262

4.2.	Teritori Komunitas	273
4.3.	Teritori Masyarakat	278
C.	Perubahan Teritorial Kawasan New Bendar 45 Manado	279
1.	Perubahan Deliniasi Teritori Pejalan Kaki	281
2.	Perubahan Perilaku Pejalan Kaki	292
3.	Perubahan Spasial	293
3.1.	Perubahan Luas Spasial	294
3.2.	Perubahan Fungsi Spasial	298
D.	Model Teritorial Pejalan Kaki Yang Sehat Dan Humanis Pada Kawasan Komersial Perkotaan	305
1.	Analisa Temuan Perilaku Teritori	305
2.	Model Pekakomes	313
3.	Model Pekakomes Kombinasi	319
4.	Validasi Model Pekakomes dan Model Pekakomes Kombinasi	324
 BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN		
A.	Kesimpulan	329
B.	Temuan Penelitian	331
C.	Novelty	331
D.	Saran	336
 DAFTAR PUSTAKA		337

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
1	Fungsi, Manfaat, Kriteria dan Prinsip Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Berdasarkan PERMEN PU Nomor 03 Tahun 2014	19
2	Situasi Fasilitas Pedestrian Pada Berbagai Kota di Indonesia	56
3	Situasi Fasilitas Pedestrian Pada Berbagai Kota di Luar Negeri	58
4	Penelitian Tentang Pedestrian	65
5	Penelitian Tentang Perilaku Teritorial	69
6	Pendekatan Metode Penelitian	77
7	Delineasi Segmen Kawasan New Bendar 45 Manado	103
8	Karakteristik Geometri Segmen Jalan Suprpto	108
9	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan Suprpto	106
10	Karakteristik Geometri Segmen Jalan Dotulolong Lasut	114
11	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan Dotulolong Lasut	115
12	Karakteristik Geometri Segmen Jalan MT Haryono	120
13	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan MT Haryono	121
14	Karakteristik Geometri Segmen Jalan Lembong	126
15	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan Lembong	123
16	Karakteristik Geometri Segmen Jalan Walanda Maramis	132
17	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan Walanda Maramis	133

18	Karakteristik Geometri Segmen Jalan Siswomihardjo	139
19	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan Siswomihardjo	140
20	Karakteristik Geometri Segmen Jalan di Panjaitan	145
21	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan di Panjaitan	146
22	Karakteristik Geometri Segmen Jalan Letter T	151
23	Aktivitas di Jalur Pedestrian Pada Jalan Letter T	152
24	Setting Aktivitas Pengguna Teritori Jalur Pedestrian	171
25	Keterkaitan Komponen Pengamatan Perilaku Pengguna Teritori	182
26	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan Suprpto	188
27	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan Dotulolong Lasut	194
28	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan MT Haryono	198
29	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan MT Lembong	202
30	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan Walanda Maramis	208
31	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan Siswomihardjo	212
32	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan Panjaitan	218
33	Teritori Jalur Pedestrian di Jalan Letter T	223
34	Pola Teritori Pejalan Kaki	230
35	Pola Teritori Pedagang Toko	238
36	Pola Teritori PKL	247
37	Pola Teritori Parkir	257
38	Elemen Teritori Personal di Jalur Pedestrian	266

39	Dimensi Teritori Personal Pejalan Kaki	268
40	Elemen Teritori Komunitas di Jalur Pedestrian	277
41	Perubahan Deliniasi Oleh Pedagang Toko (PT)	283
42	Perubahan Deliniasi Oleh Pedagang Kaki Lima (PKL)	285
43	Perubahan Deliniasi Oleh Pemarkir Kendaraan Roda 2 (PR2) dan Roda 4 (PR4)	288
44	Interaksi Perilaku Pengguna Teritori	293
45	Perubahan Luas Spasial Jalur Pedestrian oleh Pedagang Toko dan PKL Pada Lokasi Yang Sama	296
46	Perubahan Luas Spasial Jalur Pedestrian Oleh Pemarkir Pada Lokasi Yang Sama	297
47	Perubahan Fungsi Spasial Jalur Pedestrian Oleh Pedagang Toko	300
48	Perubahan Fungsi Spasial Jalur Pedestrian Oleh Pedagang Kaki Lima	302
49	Perubahan Fungsi Spasial Jalur Pedestrian Oleh Pemarkir	303
50	Perubahan Fungsi Spasial Jalur Pedestrian Oleh Pejalan Kaki	304
51	Temuan Penelitian Dalam Ruang Pedestrian Pada Kawasan Komersial New Bendar 45 Manado	313
52	Validasi Model Pekakomes dan Pekakomes Kombinasi	327
53	Perbandingan Dengan Standar Jalur Pejalan Kaki	333

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
1	Standar Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Menurut Highway Capacity Manual 2000	18
2	Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Menurut Permen PU Nomor 03 Tahun 2014	20
3	Kebutuhan Ruang Individu, Membawa Barang dan Kegiatan Berjalan Bersama Berdasarkan Permen PU Nomor 03 Tahun 2014	21
4	Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus Berdasarkan Permen PU Nomor 03 Tahun 2014	21
5	Fenomena Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan New Bendar 45	23
6	Skema Proses Perilaku Individual	29
7	Skema Hubungan antara Individu, Institusi dan Setting	45
8	Perilaku Teritorial Manusia di Ruang Publik	51
9	Konsep Penelitian	72
10	Skema Model Proses Desain	75
11	Lokasi Penelitian "New Bendar 45" di Kota Manado – Provinsi Sulawesi Utara	79
12	Rancangan Penelitian	81
13	Peta Segmen Kawasan New Bendar 45 Manado	102
14	Peta Jalur Transportasi Dalam Kawasan New Bendar 45	104
15	Bentuk Segmen Kawasan New Bendar 45 Manado	106
16	Denah Eksisting Segmen Jalan Suprpto	107
17	Potongan Jalan Suprpto	107

18	Segmen Jalan Suprpto, Suasana Pada Pagi Hari	110
19	Segmen Jalan Suprpto, Suasana Pada Siang Hari	111
20	Segmen Jalan Suprpto, Suasana Sore Hari	111
21	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan Suprpto	112
22	Denah Eksisting Segmen Jalan Dotulolong Lasut	113
23	Potongan Jalan Dotulolong Lasut	113
24	Segmen Jalan Dotulolong Lasut, Suasana Pagi Hari	116
25	Segmen Jalan Dotulolong Lasut, Suasana Siang Hari	116
26	Segmen Jalan Dotulolong Lasut, Suasana Sore Hari	117
27	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan Dotulolong Lasut	118
28	Denah Eksisting Segmen Jalan MT Haryono	119
29	Potongan Jalan MT Haryono	119
30	Segmen Jalan MT Haryono, Suasana Pagi Hari	122
31	Segmen Jalan MT Haryono, Suasana Siang Hari	122
32	Segmen Jalan MT Haryono, Suasana Sore Hari	123
33	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan MT Haryono	124
34	Denah Eksisting Segmen Jalan Lembong	125
35	Potongan Jalan Lembong	125
36	Segmen Jalan Lembong, Suasana Pagi Hari	128
37	Segmen Jalan Lembong, Suasana Siang Hari	128
38	Segmen Jalan Lembong, Suasana Sore Hari	129
39	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan Lembong	130
40	Denah Eksisting Segmen Jalan Walanda Maramis	131

41	Potongan Jalan Walanda Maramis	131
42	Segmen Jalan Walanda Maramis, Suasana Pagi Hari	134
43	Segmen Jalan Walanda Maramis, Suasana Siang Hari	134
44	Segmen Jalan Walanda Maramis, Suasana Sore Hari	135
45	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan Walanda Maramis	137
46	Potongan Jalan Siswomihardjo	138
47	Denah eksisting segmen Jalan Siswomihardjo	138
48	Segmen Jalan Siswomihardo, Suasana Pagi Hari	140
49	Segmen Jalan Siswomihardo, Suasana Siang Hari	141
50	Segmen Jalan Siswomihardo, Suasana Sore Hari	141
51	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan Siswomihardjo	143
52	Denah Eksisting Jalan di Panjaitan	144
53	Potongan Jalan Di Panjaitan	144
54	Segmen Jalan di Panjaitan, Suasana Pagi Hari	147
55	Segmen Jalan di Panjaitan, Suasana Siang Hari	147
56	Segmen Jalan di Panjaitan, Suasana Sore Hari	148
57	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan Di Panjaitan	149
58	Denah Eksisting Segmen Jalan Letter T	150
59	Potongan Jalan Letter T	150
60	Segmen Jalan Letter T, Suasana Pagi Hari	153
61	Segmen Jalan Letter T, Suasana Siang Hari	154
62	Segmen Jalan Letter T, Suasana Sore Hari	155
63	Fungsi Lahan di Sekitar Jalan Letter T	156

64	Pelaku Kegiatan, Pejalan Kaki	159
65	Pelaku Kegiatan, Pedagang Toko	160
66	Pelaku Kegiatan, PKL	160
67	Pelaku Kegiatan, Pemarkir	161
68	<i>Fixed-Features Elemen</i> di Jalur Pedestrian	163
69	<i>Semi Fixed-Features Elemen</i> di Jalur Pedestrian	165
70	<i>Non Fixed-Features Elemen</i> di Jalur Pedestrian	167
71	<i>Dynamic Behavior</i> di Jalur Pedestrian	169
72	<i>Static Behavior</i> di Jalur Pedestrian	170
73	Jejak Fisik Berupa Bekas Penggunaan Aktivitas	174
74	Upaya Penyesuaian dan Pemisahan Akses Pengguna Teritori	175
75	Upaya Pernyataan Diri Pengguna Teritori	175
76	Pesan-Pesan Publik Pengguna Teritori	176
77	Mekanisme Defensif Untuk Memperjelas Batas Teritori	179
78	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan Suprpto	184
79	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan Suprpto	185
80	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan Suprpto	186
81	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan Suprpto	187
82	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan Dotulolong Lasut	190
83	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan Dotulolong Lasut	191
84	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan Dotulolong Lasut	192
85	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan Dotulolong Lasut	193
86	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan MT Haryono	196

87	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan MT Haryono	197
88	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan MT Haryono	197
89	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan MT Haryono	197
90	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan Lembong	200
91	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan Lembong	201
92	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan Lembong	201
93	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan Lembong	201
94	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan Walanda Maramis	204
95	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan Walanda Maramis	205
96	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan Walanda Maramis	206
97	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan Walanda Maramis	207
98	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan Siswomihardjo	210
99	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan Siswomihardjo	211
100	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan Siswomihardjo	211
101	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan Siswomihardjo	211
102	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan Panjaitan	214
103	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan Panjaitan	215
104	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan Panjaitan	216
105	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan Panjaitan	217
106	Zona Penggunaan Lahan Sekitar Jalan Letter T	220
107	Pola Teritori Pada Pagi Hari di Jalan Letter T	221
108	Pola Teritori Pada Siang Hari di Jalan Letter T	222
109	Pola Teritori Pada Sore Hari di Jalan Letter T	222

110	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di Jalan Suprpto	226
111	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di Jalan Dotulolong Lasut	227
112	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di Jalan MT Haryono	228
113	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di Jalan Lembong	228
114	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di Jalan Walanda Maramis	228
115	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di Jalan Siswomihardjo	229
116	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di JalanPanjaitan	229
117	Mapping Pola Teritori Pejalan Kaki di Jalan Letter T	229
118	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan Suprpto	234
119	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan Dotulolong Lasut	235
120	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan MT Haryono	236
121	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan Lembong	236
122	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan Walanda Maramis	236
123	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan Siswomiharjo	237
124	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan DI Panjaitan	237
125	Mapping Pola Teritori Pedagang Toko di Jalan Letter T	237
126	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan Suprpto	243
127	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan Dotulolong Lasut	244
128	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan MT Haryono	245
129	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan Lembong	245
130	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan Walanda Maramis	245
131	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan Siswomihardjo	246

132	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan Panjaitan	246
133	Mapping Pola Teritori PKL di Jalan Letter T	246
134	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan Suprpto	253
135	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan Dotulolong Lasut	254
136	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan MT Haryono	255
137	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan Lembong	255
138	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan Walanda Maramis	255
139	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan Siswomihardjo	256
140	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan Panjaitan	256
141	Mapping Pola Teritori Parkir di Jalan Letter T	256
142	Teritori Personal Pedagang Toko	264
143	Teritori Personal PKL	264
144	Teritori Personal Pemarkir	265
145	Teritori Personal Pejalan Kaki	265
146	Teritori Komunitas Pedagang Makanan-Minuman	274
147	Teritori Komunitas Pedagang Emas	274
148	Teritori Komunitas Pedagang Pakaian/Sepatu/Tas/Asesoris	275
149	Teritori Komunitas Pedagang HP, Aksesoris dan Jasa Servis	275
150	Teritori Komunitas Pedagang Jasa Servis Jam	276
151	Teritori Komunitas Pedagang Kembang	276
152	Teritori Komunitas Pedagang Buah	276
153	Teritori Komunitas Pedagang Mobil	277
154	Teritori Komunitas Pemarkir (Sopir)	277

155	Teritori Masyarakat di Jalur Pedestrian	278
156	Diagram Tingkat Penguasaan Teritori Pejalan Kaki	280
157	Diagram Jumlah Pelaku Perubahan Teritori Pejalan Kaki	281
158	Perubahan Deliniasi Oleh Pejalan Kaki (PK)	291
159	Grafik Hubungan Luas Teritori Personal Pedagang Toko dengan Luas Teritori Pejalan Kaki	295
160	Lebar Minimum Jalur Pejalan Kaki	309
161	Lebar Jalur Pedagang	310
162	Lebar Jalur Sarana	311
163	Lebar Parkir Kendaraan Paralel	311
164	Zona Ruang Pekakomes	315
165	Prioritas Zona Ruang Pekakomes	316
166	Model Pekakomes Pada Dua Sisi Jalan dengan Lebar Lahan Minimum 20,6 Meter	317
167	Model Pekakomes Pada Dua Sisi Jalan dengan Lebar Lahan Minimum 17,6 Meter	317
168	Model Pekakomes Pada Satu Sisi Jalan dengan Lebar Lahan Minimum 15,9 Meter	318
169	Model Pekakomes Pada Satu Sisi Jalan dengan Lebar Lahan Minimum 10,3 Meter	319
170	Model Pekakomes Pada Satu Sisi Jalan dengan Lebar Lahan Minimum 10,3 Meter	317
171	Zona Ruang Pekakomes Kombinasi	320
172	Model Pekakomes Kombinasi Pada Dua Sisi Jalan dengan Lebar Lahan Minimum 19 Meter	321
173	Model Pekakomes Kombinasi Pada Satu Sisi Jalan dengan Lebar Lahan Minimum 15,1 Meter	321

174	Contoh Jalur Pejalan Kaki Eksisting	323
175	Perubahan Menjadi Pekakomes	324
176	Perubahan Menjadi Pekakomes Kombinasi	325
177	Implementasi Model Pekakomes dan Pekamomes Kombinasi pada Kawasan "New Bendar 45" Manado	326

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pedestrian atau pejalan kaki merujuk pada manusia sebagai pelaku aktivitas berjalan kaki. Ruang atau jalur pedestrian adalah suatu tempat yang disediakan untuk pejalan kaki yang haknya dilindungi oleh hukum. Hal ini bukan hanya berlaku di Indonesia tapi juga seluruh negara di dunia. Berjalan kaki diakui sebagai moda transportasi yang sudah ada sejak jaman dahulu dan masih tetap digunakan sampai sekarang. Kaki manusia menjadi andalan dalam melakukan aktivitas transportasi.

Revolusi pertama dalam transportasi terjadi setelah berhasil dijinakkannya binatang-binatang untuk dimanfaatkan sebagai alat mengangkut beban dan menarik kendaraan primitif. Penemuan roda mampu menggerakkan kendaraan berkapasitas angkut lebih besar dan cepat. Revolusi industri yang ditandai dengan ditemukannya mesin uap mendorong perubahan berbagai sektor termasuk didalamnya transportasi (Adisasmita, 2011).

Transportasi mempunyai peranan penting bagi kelangsungan pembangunan dan kehidupan masyarakat. Baik di desa maupun di kota - kota, penyediaan sarana dan prasarana transportasi diperlukan untuk menunjang kelancaran arus barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sistem transportasi berkembang dari waktu ke waktu,

sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem kegiatan sosial ekonomi manusia (Miro, 2011).

Kota sebagai salah satu tempat hidup manusia yang paling kompleks dan perkembangannya cenderung menekankan pada segi ekonomi. Kota secara fisik adalah tempat yang memiliki prasarana yaitu bangunan yang banyak dan besar, jalan yang lebar - lebar, pasar yang luas, pertokoan dan sebagainya. Struktur ruang perkotaan salah satunya dibentuk oleh jaringan jalan (Mulyandari, 2010).

Peningkatan jaringan jalan dilakukan untuk memenuhi kebutuhan penduduk kota yang semakin bertambah setiap tahunnya. Daya beli masyarakat terhadap mobil meningkat sehingga menyebabkan kepadatan lalu lintas. Terjadi pelebaran ruang jalan terus menerus, penggusuran bangunan untuk penambahan jalan dan kerusakan diberbagai fasilitas jalan di perkotaan (Ibid).

Kota-kota telah memprioritaskan ruang untuk mobil sehingga mendorong orang (pejalan kaki) keluar dari jalanan. Dampak jangka panjang dari desain berorientasi mobil menjadi lebih jelas. Kemacetan lalu lintas dan polusi udara mendatangkan malapetaka di banyak tempat. Semakin kurangnya ruang publik bagi orang untuk berkumpul mendorong isolasi sosial. Tanpa disadari, banyak jalan yang menjadi garis pemisah (Anthony, 2020).

Masalah transportasi perkotaan di Indonesia hampir sama, baik yang terjadi di kota besar, kota sedang dan kecil. Pengembangan fasilitas

pejalan kaki dari segi kuantitas dan kualitas belum menjadi prioritas dibandingkan pengembangan fasilitas moda transportasi kendaraan bermotor. Penyebabnya yaitu fasilitas pedestrian tidak cukup, terjadi pengalihan fungsi fasilitas dari ruang publik menjadi lahan parkir dan tempat berdagang Pedagang Kaki Lima (PKL) serta adanya ketidaksesuaian penyediaan fasilitas akibat belum ada pendekatan yang memperhitungkan karakteristik lingkungan serta perilaku pejalan kaki orang Indonesia (Tanan, 2011).

Fenomena perilaku pejalan kaki yang menghindar, memanfaatkan, menguasai dan melakukan penyesuaian diri dengan situasi dan kondisi lingkungan sekitar sesungguhnya merupakan perwujudan dari sikap pertahanan diri (survival) terhadap suatu teritori atau wilayah. Demikian juga dengan perilaku pedagang dan pemilik kendaraan menunjukkan penguasaan dan pertahanan terhadap suatu teritori yang merasa dimilikinya. Berbagai fenomena perilaku ini menunjukkan perilaku teritorial yaitu adanya suatu tuntutan kebutuhan manusia atas suatu area atau daerah secara spasial dan fisik. Interaksi dalam teritori dan *deliniasi* teritori para pelaku pejalan kaki merupakan aspek penting yang perlu untuk dikaji.

Menurut Haryadi (2010), dalam studi arsitektur lingkungan dan perilaku, konsep teritori lebih dari sekadar tuntutan akan suatu area untuk kebutuhan fisik saja tetapi juga untuk kebutuhan emosional dan kultural. Berkaitan dengan kebutuhan emosional, konsep teritori adalah

menyangkut ruang privat (*personal space*) dan ruang publik. Altman (1975) membagi teritori dalam tiga kategori yaitu *primary*, *secondary* dan *public territory*. Teritori publik adalah suatu area yang dapat digunakan atau dimasuki oleh siapapun tetapi harus mematuhi norma serta aturan yang berlaku di area tersebut. Contohnya ruang publik pada kawasan pusat kota yaitu jalur pedestrian, jalan dan taman yang memiliki batas-batas fisik tertentu. Meski terlihat sederhana tapi aspek teritori ini merupakan unsur penting dalam perancangan lingkungan karena berkaitan dengan *sense of place*, identitas dan simbol-simbol ruang (Altman, 1975).

Ruang pedestrian sebagai bagian ruang publik pada kawasan komersial perkotaan rentan dengan persoalan *crowding* (kesumpekan) yang dapat menyebabkan tekanan lingkungan dan stress. Salah satu determinan *crowding* yaitu faktor lingkungan fisik terutama menyangkut densitas. Pertambahan penduduk perkotaan yang semakin tinggi, semakin banyaknya jumlah kendaraan, sementara luas lahan perkotaan terbatas menyebabkan densitas spasial kota semakin tinggi (Loo, 1977).

Persoalan lainnya pada kawasan perkotaan di Indonesia, peningkatan jumlah kendaraan dan jumlah pejalan kaki tidak dibarengi dengan pengembangan fasilitas yang layak dan memadai (Tanan, 2011). Pengembangan fasilitas untuk pejalan kaki di Indonesia belum menjadi prioritas dibandingkan dengan pengembangan fasilitas untuk moda transportasi lainnya, terutama kendaraan bermotor. Pemenuhan

kebutuhan fasilitas pejalan kaki oleh pemerintah masih ada ketidaksesuaian karena belum adanya pendekatan penyediaan fasilitas yang memperhitungkan karakteristik lingkungan serta perilaku (termasuk personal space) dan preferensi pejalan kaki orang Indonesia (Tanan,2011).

Kebijakan umum penyediaan fasilitas pejalan kaki di Indonesia tertuang dalam beberapa peraturan yaitu :

1. UU No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang,
2. UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
3. PP No.43 Tahun 2004 tentang Pelaksanaan Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Lanjut Usia
4. Permen PUPR No.03 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Kebijakan yang tertuang dalam berbagai peraturan tersebut memberikan arahan yang jelas untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki, terutama di wilayah perkotaan dan mendukung kelengkapan fasilitas jalan serta melindungi hak dari pejalan kaki dan pemakai kursi roda / penyandang cacat. Namun demikian, masih banyak kota-kota di Indonesia yang belum sepenuhnya mengimplementasikan peraturan kebijakan pejalan kaki tersebut termasuk di kota Manado.

Sekalipun moda berjalan kaki merupakan bentuk sarana transportasi yang paling sederhana dalam melakukan aktivitas dari satu

tempat ke tempat lainnya, berjalan kaki memiliki banyak keunggulan. Menurut Spreiregen (1965), berjalan kaki merupakan sarana interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota. Rapoport (1977) menyatakan berjalan kaki memungkinkan pelakunya untuk mengamati objek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitar.

Berjalan kaki adalah bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota yang cukup penting. Berjalan kaki memungkinkan seseorang mencapai tempat yang tidak memungkinkan untuk dicapai dengan moda transportasi lainnya (Adisasmita, 2011). Berjalan kaki meningkatkan aksesibilitas terutama bagi orang yang memiliki kekurangan atau kebutuhan khusus terkait transportasi. Adanya efisiensi penggunaan lahan yang digunakan melalui pengurangan jumlah lahan untuk jalan dan parkir kendaraan (Litman, 2014). Keunggulan moda berjalan kaki yaitu menempati ranking tinggi dalam aspek pengurangan emisi dan pengembangan aktivitas ekonomi (Tanan 2015).

Di Indonesia, survey di beberapa kota besar (Surabaya, Bandung, Malang dan Yogyakarta) yang dilakukan oleh Puslitbang Jalan dan Jembatan (2010-2011), moda berjalan kaki didominasi dengan tujuan pemberhentian angkutan umum dan berbelanja (Tanan, 2011). Populasi pejalan kaki di Indonesia tidak berkurang dan bahkan memiliki kecenderungan semakin meningkat terutama pada pusat-pusat perbelanjaan (kawasan komersial) dan tempat pemukiman penduduk (Dewi, 2019).

Di luar negeri, beberapa hasil survey proporsi pejalan kaki di Amerika berdasarkan tujuan perjalanan didominasi oleh perjalanan berbelanja 20,9% dan perjalanan sosial/ rekreasi 21,2% (FHWA,1995). Dominasi perjalanan di Alameda County yaitu berbelanja 28% dan sosial/rekreasi 23% (BATS,2000). Survey menunjukkan ada peningkatan populasi pejalan kaki di perkotaan.

Mengetahui kekhawatiran ini, kota-kota di seluruh dunia sedang membangun zona pejalan kaki, area yang bebas dari mobil di mana orang dapat bersosialisasi dan menikmati komunitas mereka tanpa khawatir akan kemacetan dan insiden lalu lintas. Mengingat tren ini, para pemimpin kota perlu memikirkan cara baru untuk mengurangi kemacetan dan polusi, menciptakan ruang untuk pilihan mobilitas alternatif seperti skuter dan sepeda, dan membangun ruang komunitas di mana penduduk dapat menikmati fasilitas lokal dan bersosialisasi. Membangun zona pejalan kaki adalah salah satu opsi tersebut (Anthony, 2020).

Berbagai strategi perencanaan tata guna lahan dan rancangan jalan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki telah dibuat dan diimplementasikan di banyak negara. Kebutuhan pejalan kaki semakin diperhatikan dalam perencanaan tata guna lahan, ruang publik dan transportasi. Berbagai strategi yang dibuat diantaranya yaitu pedestrianisasi pusat-pusat kota, mendorong berjalan kaki dan bersepeda, merancang jalur khusus pejalan kaki bagi orang berkebutuhan

khusus, merancang ulang ruang publik untuk memenuhi kebutuhan keselamatan pejalan kaki dan mendorong berjalan kaki (WHO, 2015).

Strategi pedestrianisasi di pusat kota adalah suatu proses pemindahan lalu lintas kendaraan dari jalan-jalan kota atau pembatasan akses kendaraan terhadap jalan yang digunakan oleh para pejalan kaki. Pedestrianisasi membantu mengurangi kebisingan, polusi udara dan menciptakan lingkungan yang lebih baik untuk ditinggali. Pedestrianisasi meningkatkan keselamatan dan aksesibilitas pejalan kaki (WHO,2015).

Fenomena yang terlihat pada beberapa kota besar di Indonesia dan pada beberapa kota besar di luar negeri menunjukkan kemiripan. Kawasan komersial pusat kota atau Central Bussines Distrik (CBD) di kota – kota tersebut memiliki fasilitas pedestrian yang dimanfaatkan untuk berbagai macam aktivitas. Berjalan kaki, berdagang, bersantai dan memarkir kendaraan merupakan aktivitas yang terlihat di jalur pedestrian. Jalur pedestrian menjadi sempit dan sesak di beberapa lokasi sehingga menyebabkan pejalan kaki memakai badan jalan untuk aktivitas berjalan.

Perilaku masyarakat pada ruang pedestrian di beberapa kota yang ada di Indonesia dan luar negeri ini, terlihat juga ruang publik di pusat kota Manado yang dikenal dengan sebutan Kawasan New Bendar 45 Manado. Ruang publik di kawasan ini dirancang untuk jalur pedestrian, jalan kendaraan bermotor, parkir umum dan taman kota.

Menariknya, perilaku orang di jalur pedestrian bukan hanya dimanfaatkan untuk aktivitas berjalan tetapi juga berdagang, bersantai dan

parkir kendaraan. Fenomena ini sudah sejak lama terjadi pada Kawasan New Bendar 45 Manado. Kawasan ini memiliki fasilitas perdagangan dan jasa, pelayanan sosial, rekreasi, pergudangan, sektor informal, penginapan dan pelayanan transportasi. Lengkapnya fasilitas di kawasan ini, harga barang dan jasa yang tergolong murah, membuat penduduk serta wisatawan tertarik untuk mengunjungi kawasan ini.

Di masa pandemi covid-19, pemerintah kota menghimbau masyarakat untuk mengikuti protokol kesehatan yaitu menjaga jarak, menjauhi kerumunan dan mengurangi mobilitas. Namun demikian aktivitas masyarakat pada jalur pedestrian di kawasan komersial pusat kota Manado tetap ramai dan masyarakat tidak menerapkan protokol kesehatan dengan baik. Keterbatasan fasilitas sanitasi yang menunjang kesehatan dan kebersihan seperti tempat mencuci tangan dan tempat sampah menjadi masalah bagi kesehatan para pengguna ruang pedestrian pada kawasan komersial New Bendar 45 Manado.

Pejalan kaki pada kawasan komersial New Bandar 45 Manado memanfaatkan badan jalan sebagai tempat untuk menghindari kesesakan yang terjadi pada jalur pedestrian akibat aktivitas pedagang. Pejalan kaki menyeberang jalan di sembarang tempat untuk pergi ke tempat tujuan dengan mencari jarak yang paling dekat dan cepat. Pejalan kaki menggunakan badan jalan yang seharusnya untuk kendaraan bermotor. Sebaliknya pedagang dan pemilik kendaraan memakai dan menguasai fasilitas jalur pedestrian yang menurut aturan untuk pejalan kaki. Perilaku

pejalan kaki terlihat melakukan aktivitas berjalan tidak dilakukan di trotoar tetapi pada ruang jalan, berbaur dengan kendaraan yang melintas dan kendaraan yang diparkir. Perilaku yang seperti ini merupakan bentuk nyata perilaku teritori.

Kenyamanan dan keamanan dalam beraktivitas tidak dirasakan oleh pengguna ruang pedestrian terutama bagi perempuan, anak-anak, penyandang cacat dan orang lanjut usia akibat kesesakan dan kurangnya fasilitas yang ada dalam jalur pedestrian sehingga menjadi tidak humanis. Masalah ini relevan dengan konsep kota humanis yang seharusnya tanggap terhadap kebutuhan anak-anak, perempuan, penyandang cacat dan orang lanjut usia (Wunas, 2011).

Demikian juga dengan tidak adanya jalur hijau yang jelas pada kawasan, menyebabkan jalur pedestrian terlihat gersang dan terasa panas. Pohon dan tanaman peneduh sangat minim dalam kawasan. Padahal dalam kota humanis, salah satu komponen utama yang harus direncanakan yaitu ruang hijau (Wunas 2011). Hal ini menunjukkan kawasan komersial perkotaan New Bandar 45 Manado tidak humanis bagi para penggunanya.

Ketidakjelasan delineasi antara area berdagang, area berjalan dan area parkir menjadi masalah di kawasan komersial New Bandar 45 Manado. Kesan semrawut dan bercampur terlihat di semua ruang publik yang ada dalam kawasan sehingga fungsi spasial menjadi tidak jelas lagi. Pengguna ruang pedestrian terlihat melakukan perubahan delineasi dan

fungsi spasial sesuai dengan keinginan masing-masing yang sulit dikontrol sekalipun petugas ketertiban kota terlihat berjaga dalam kawasan ini.

Oleh karena itu sangat penting untuk membuat model teritori pejalan kaki yang sesuai dengan karakteristik perilaku eksisting para pengguna ruang pejalan kaki pada kawasan New Bendar 45 Manado. Model yang memiliki batasan fungsi ruang yang jelas sehingga bisa saling menunjang dan menguntungkan buat semua penggunanya, dapat menjadi tempat yang representatif untuk mewedahi aktifitas dan interaksi penggunanya, dapat memenuhi kriteria sehat dan humanis serta dapat diberlakukan secara khusus pada kawasan komersial perkotaan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pengamatan fenomena perilaku pedestrian yang terjadi pada kawasan pusat kota Manado, maka rumusan masalah adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana perilaku teritori pengguna ruang pejalan kaki pada kawasan komersial "New Bendar 45" di kota Manado?
2. Bagaimana perubahan terhadap teritori pejalan kaki pada kawasan komersial "New Bendar 45" di kota Manado?
3. Bagaimana model teritori pejalan kaki yang sehat dan humanis pada kawasan komersial "New Bendar 45" di kota Manado?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis perilaku teritoria pengguna ruang pejalan kaki pada kawasan komersial "New Bendar 45" di kota Manado
2. Menganalisis perubahan terhadap teritori pejalan kaki pada kawasan komersial "New Bendar 45" di kota Manado
3. Membuat model teritori pejalan kaki yang sehat dan humanis pada kawasan komersial "New Bendar 45" di kota Manado.

D. Manfaat Penelitian

1. Penelitian ini memberikan kontribusi bagi konsep penataan ruang pejalan kaki yang sehat dan humanis yang dapat digunakan dalam perencanaan ruang pejalan kaki pada kawasan komersial.
2. Penelitian ini bermanfaat sebagai bahan pertimbangan bagi para pemimpin kota untuk menentukan apakah optimalisasi ruang pejalan kaki dapat menjadi solusi atas masalah pejalan kaki di kawasan komersial.

E. Lingkup dan Batasan Penelitian

Lingkup dan batasan yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu menyangkut fokus penelitian tempat (place), pelaku (actor) dan aktivitas (activity).

1. Fokus penelitian menyangkut aspek tempat atau lokus penelitian yaitu pada kawasan komersial "New Bendar 45" yang terletak di kota Manado. Batasan lokasi penelitian yaitu pada ruang terbuka publik dalam kawasan yang didalamnya terdapat beberapa jalur pedestrian, beberapa ruas jalan dan parkir kendaraan. Beberapa penggal jalan yang berada pada kawasan New Bendar 45 Manado yaitu jalan Suprpto, jalan Dotulolong Lasut, Jalan MT Haryono, jalan Lembong, jalan Walanda Maramis, jalan Siswomihardjo, jalan DI Panjaitan dan Letter T.

Pemilihan lokus penelitian dilakukan dengan pertimbangan kepadatan dan tingkat mobilitas pejalan kaki serta kendaraan yang tinggi, kepadatan PKL dan adanya ruang terbuka publik yaitu Taman Kesatuan Bangsa (TKB). Kawasan ini terkenal sebagai tempat pusat perbelanjaan dan perkantoran yang sudah lama di kota Manado. Aktivitas pengguna kawasan ini tetap ramai hingga saat ini, sekalipun sudah dibangun pusat - pusat perbelanjaan modern di beberapa kawasan kota Manado lainnya. Kawasan ini juga merupakan kawasan pusat kota tua yang memiliki nilai historis dan didalamnya terdapat beberapa obyek wisata budaya peninggalan sejarah. Pada jaman dahulu kawasan ini dikenal dengan sebutan "Bendar" atau "Pasar 45".

2. Fokus penelitian menyangkut aspek pelaku (actor) yaitu para pengguna dominan jalur pedestrian yang teramati ketika melakukan penelitian di lokasi.

3. Fokus penelitian menyangkut aktivitas (activity) yaitu perilaku atau gerak-gerik dari pengguna jalur pedestrian, interaksi yang terjadi antar pengguna, motivasi pengguna melakukan aktivitas dan jejak perilaku yang ditinggalkan oleh pengguna jalur pedestrian.
4. Penelitian tidak mengukur berdasarkan tingkat pelayanan jalur pedestrian melainkan berdasarkan perilaku teritorial eksisting pengguna jalur pedestrian pada kawasan komersial perkotaan.
5. Penelitian tidak meninjau model analitis pejalan kaki lainnya misal Space Syntax, Walk Score dan Walkability Index.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pejalan Kaki

Pedestrian atau pejalan kaki menurut UU No.22 Tahun 2009 adalah setiap orang yang berjalan di ruang jalan untuk berlalu lintas. Adapun kebijakan umum penyediaan fasilitas pejalan kaki di Indonesia tertuang dalam beberapa peraturan yaitu :

1. UU No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang
2. UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
3. PP No.43 Tahun 2004 tentang Pelaksanaan Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Lanjut Usia
4. Permen PUPR No.03 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Kebijakan yang tertuang dalam berbagai peraturan tersebut memberikan arahan yang jelas untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki, terutama di wilayah perkotaan dan mendukung kelengkapan fasilitas jalan serta melindungi hak dari pejalan kaki dan pemakai kursi roda / penyandang cacat (Tanan, 2015).

Sekalipun moda berjalan kaki merupakan bentuk sarana transportasi yang paling sederhana dalam melakukan aktivitas dari satu tempat ke tempat lainnya, berjalan kaki memiliki banyak keunggulan. Berjalan kaki menjadi sarana interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota

(Spreiregen 1965). Adapun pola pergerakan pejalan kaki diklasifikasikan berdasarkan tujuan, waktu dan jenis orang. Berdasarkan tujuan yaitu ke tempat kerja, sekolah, universitas, belanja, sosial dan rekreasi. Berdasarkan waktu yaitu pada jam sibuk dan tidak sibuk. Berdasarkan jenis orang dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi (Tamin, 2013).

Berjalan kaki adalah bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota yang cukup penting. Berjalan kaki memungkinkan seseorang mencapai tempat yang tidak memungkinkan untuk dicapai dengan moda transportasi lainnya (Adisasmita, 2011). Berjalan kaki meningkatkan aksesibilitas terutama bagi orang yang memiliki kekurangan atau kebutuhan khusus terkait transportasi. Adanya efisiensi penggunaan lahan yang digunakan melalui pengurangan jumlah lahan untuk jalan dan parkir kendaraan (Litman, 2014). Keunggulan moda berjalan kaki yaitu menempati ranking tinggi dalam aspek pengurangan emisi dan pengembangan aktivitas ekonomi (Tanan 2015).

Di Indonesia, survey di beberapa kota besar (Surabaya, Bandung, Malang dan Yogyakarta) yang dilakukan oleh Puslitbang Jalan dan Jembatan (2010-2011), moda berjalan kaki didominasi dengan tujuan pemberhentian angkutan umum dan berbelanja (Tanan, 2011). Populasi pejalan kaki di Indonesia tidak berkurang dan bahkan memiliki kecenderungan semakin meningkat terutama pada pusat-pusat perbelanjaan (kawasan komersial) dan tempat pemukiman penduduk (Dewi, 2019).

Di luar negeri, survey menunjukkan ada peningkatan populasi pejalan kaki di perkotaan. Beberapa hasil survey proporsi pejalan kaki di Amerika berdasarkan tujuan perjalanan didominasi oleh perjalanan berbelanja 20,9% dan perjalanan sosial/ rekreasi 21,2% (FHWA,1995). Dominasi perjalanan di Alameda County yaitu berbelanja 28% dan sosial/rekreasi 23% (BATS,2000).

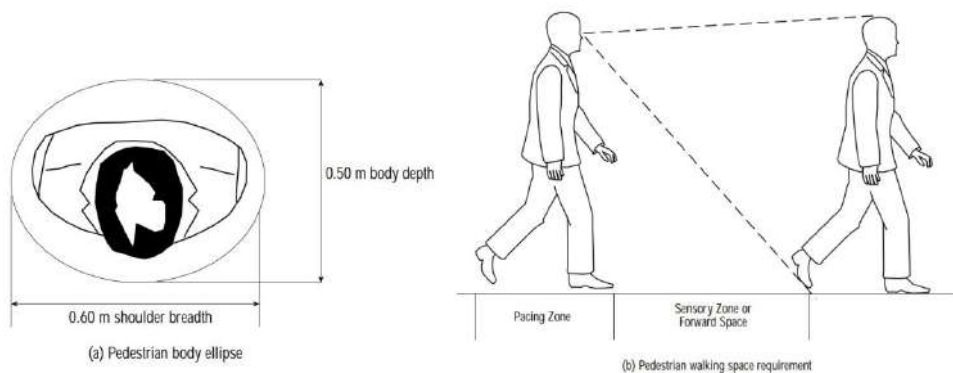
Sekarang ini kota-kota di seluruh dunia sedang membangun zona pejalan kaki, area yang bebas dari mobil di mana orang dapat bersosialisasi dan menikmati komunitas mereka tanpa khawatir akan kemacetan dan insiden lalu lintas (Anthony, 2020). Kebutuhan pejalan kaki semakin diperhatikan dalam perencanaan tata guna lahan, ruang publik dan transportasi.

Berbagai strategi perencanaan tata guna lahan dan rancangan jalan masuk untuk meningkatkan keselamatan jalan telah dibuat dan diimplementasikan di banyak negara. Salah satu reformasi kebijakan dan perencanaan yang mendukung keselamatan pejalan kaki, menurut WHO (2013) yaitu pedestrianisasi pusat-pusat kota. Skema pedestrianisasi telah diasosiasikan dengan manfaat ekonomi dengan adanya laporan peningkatan jumlah pengunjung ke pusat-pusat perdagangan. Empat skema utama pedestrianisasi yaitu :

1. Jalan khusus pejalan kaki penuh-waktu dimana lalu lintas kendaraan dilarang kecuali kendaraan gawat darurat;
2. Jalan khusus pejalan kaki paruh-waktu dimana lalu lintas kendaraan dilarang selama jam-jam tertentu atau hari-hari tertentu;

3. Jalan khusus pejalan kaki parsial yang memberi akses hanya untuk kendaraan transportasi publik berkecepatan lambat;
4. Jalan khusus pejalan kaki parsial atau tindakan-tindakan pengendalian lalu lintas yang memuat campuran antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor yang berjalan lambat.

Kebutuhan ruang pejalan kaki menurut *Federal Administration University Course* dalam *Highway Capacity Manual* yaitu didasarkan pada *body ellipse* dengan ukuran tebal badan 0,50 m dan lebar 0,60 m ketika seorang berdiri tegak seperti dalam Gambar 1. Dengan demikian total luas yang dibutuhkan seseorang ketika berdiri tegak adalah 0,3 m². Adapun ruang rata-rata yang dibutuhkan untuk dua orang pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau saling melewati (berlawanan arah) yaitu 1,4 m. Tiga orang berdampingan 2,6 m dan empat orang berdampingan 3,9 m. Ruang bebas berjalan tergantung tujuan berjalan kaki yaitu menghadiri acara membutuhkan minimal 1,8 m, berbelanja 2,7 m – 3,6 m, kegiatan normal setiap hari 4,5 m – 5,5 m dan bersenang-senang 10,6 m.

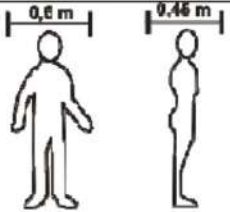
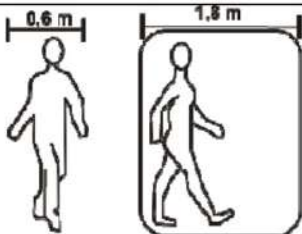
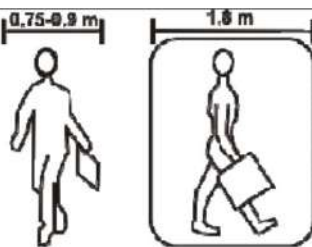


Gambar 1. Standar Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Menurut Highway Capacity Manual 2000

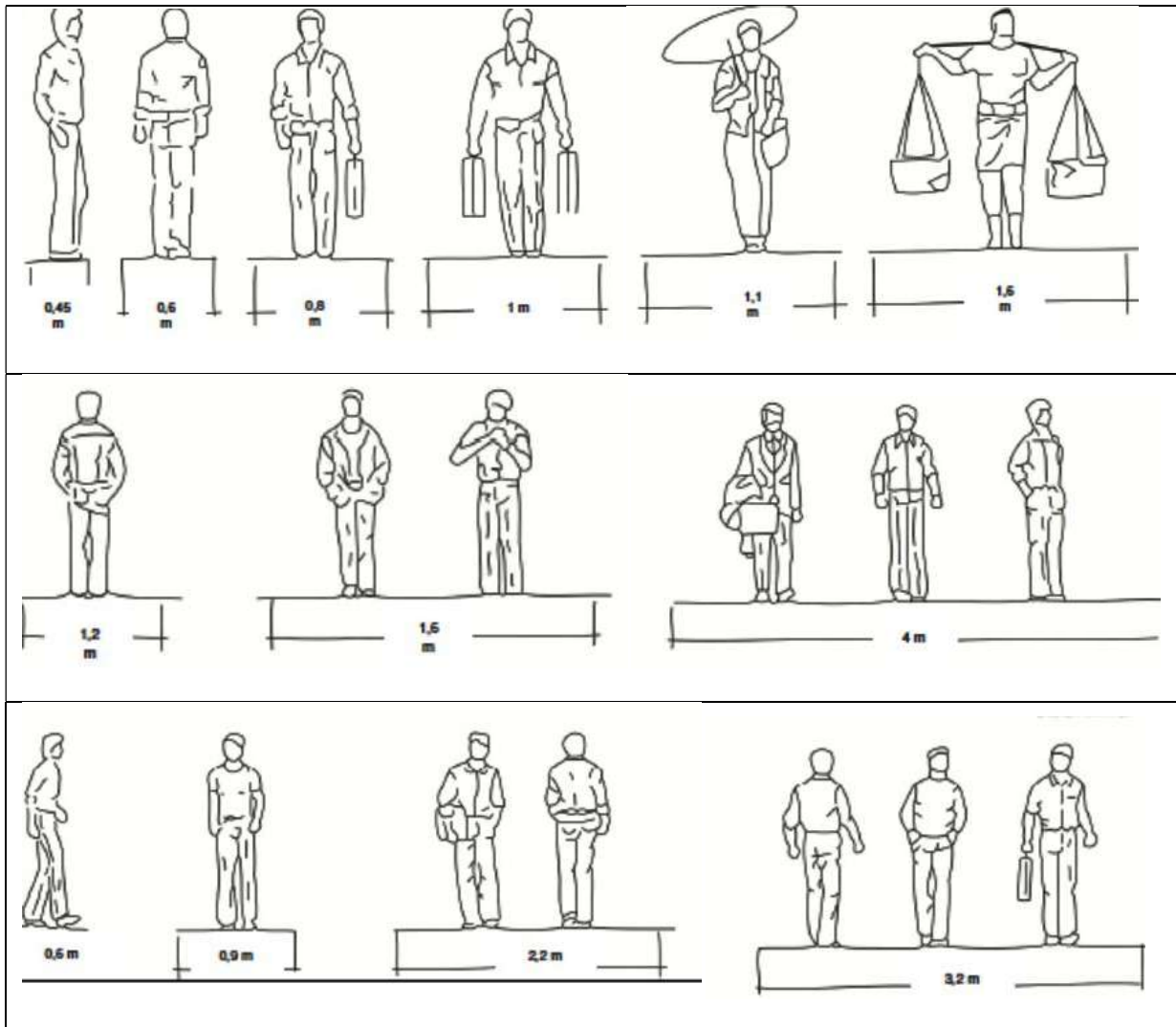
Tabel 1. Fungsi, Manfaat, Kriteria dan Prinsip Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan PERMEN PU Nomor 03 Tahun 2014

Fungsi	Manfaat	Kriteria	Prinsip
<ul style="list-style-type: none"> a. Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok dan persil ke persil di kawasan perkotaan b. Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya c. Ruang interaksi sosial d. Pendukung keindahan dan kenyamanan kota e. Jalur evakuasi bencana 	<ul style="list-style-type: none"> a. Mendukung upaya revitalisasi kawasan perkotaan; b. Merangsang berbagai kegiatan ekonomi untuk mendukung perkembangan kawasan bisnis yang menarik; c. Menghadirkan suasana dan lingkungan yang khas, unik, dan dinamis; d. Menumbuhkan kegiatan yang positif sehingga mengurangi kerawanan lingkungan termasuk kriminalitas; e. Menurunkan pencemaran udara dan suara; f. Melestarikan kawasan bangunan bersejarah; g. Mengendalikan tingkat pelayanan jalan; dan h. Mengurangi kemacetan lalu lintas. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Menghindarkan kemungkinan kontak fisik dengan pejalan kaki lain dan berbenturan/ beradu fisik dengan kendaraan bermotor b. Menghindari adanya jebakan seperti lubang yang dapat menimbulkan bahaya c. Mempunyai lintasan langsung dengan jarak tempuh terpendek d. Menerus dan tidak ada rintangan e. Memiliki fasilitas penunjang anara lain bangku untuk melepas lelah dan lampu penerangan f. Melindungi pejalan kaki dari panas, hujan, angin serta polusi udara dan suara g. Meminimalisasi kesempatan orang melakukan tindak kriminal h. Mengharuskan dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik, antara lain menggunakan perencanaan dan desain universal. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin b. Menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas c. Menjamin keterpaduan, baik dari aspek penataan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antar lingkungan dan kawasan maupun sistem transportasi d. Mempunyai sarana ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik e. Mempunyai kemiringan yang cukup landai dan permukaan jalan rata tidak naik turun f. Memberikan kondisi aman, nyaman, ramah lingkungan, mudah digunakan secara mandiri g. Mempunyai nilai tambah baik secara ekonomi, sosial maupun lingkungan bagi pejalan kaki h. Mendorong terciptanya ruang publik yang mendukung aktivitas sosial seperti olahraga, interaksi sosial dan rekreasi i. Menyesuaikan karakter fisik dengan kondisi sosial dan budaya setempat, seperti kebiasaan dan gaya hidup, kepadatan penduduk, serta warisan dan nilai yang dianut terhadap lingkungan

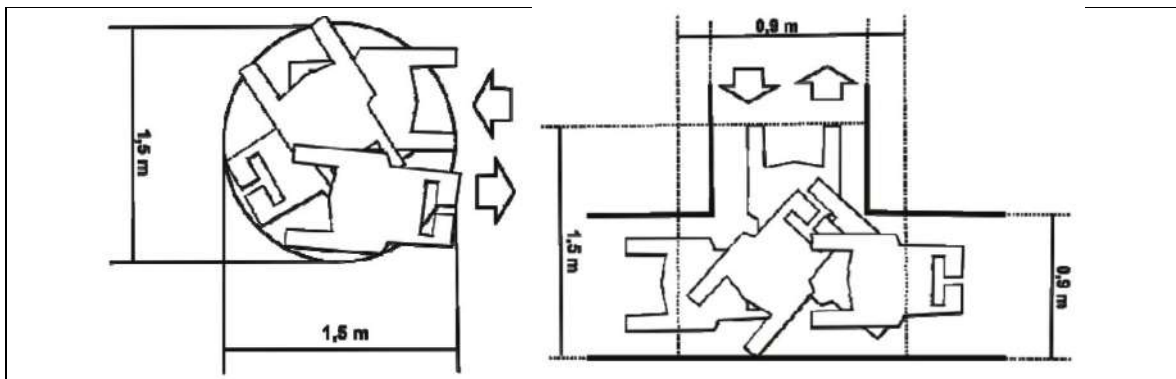
Menurut Departemen Pekerjaan Umum, lebar efektif minimum untuk ruang pejalan kaki adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang menjadi 0,75 m. Dengan demikian kebutuhan untuk dua orang menjadi 1,5 m. Lebar jalur pejalan kaki perlu ditambah 0,75 m – 1,5 m apabila terdapat perlengkapan jalan berupa kursi roda, tiang lampu penerang, tiang lampu lalu lintas, rambu lalu lintas, kotak surat, keranjang sampah dan tanaman peneduh. Ruang bebas trotoar disyaratkan minimum untuk tinggi yaitu 2,5 m, kedalaman 1 m dan kebebasan samping 0,3 m diperlukan apabila ada penghalang tetap. Gambar 2 – 4 menjelaskan standar kebutuhan ruang pejalan kaki menurut Permen PU Nomor 3 Tahun 2014.

Posisi	Kebutuhan Ruang	
	Lebar	Luas
1. Diam		0,27 m ²
2. Bergerak		1,08 m ²
3. Bergerak membawa Barang		1,35 - 1,62 m ²

Gambar 2. Kebutuhan Ruang Gerak Minimum menurut Permen PU Nomor 03 Tahun 2014



Gambar 3.Kebutuhan Ruang Individu, Membawa Barang dan Kegiatan Berjalan Bersama Berdasarkan Permen PU Nomor 03 Tahun 2014



Gambar4. Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus Berdasarkan Permen PU Nomor 03 Tahun 2014

Persoalan di Indonesia, pengembangan fasilitas untuk pejalan kaki belum menjadi prioritas dibandingkan dengan pengembangan fasilitas untuk moda transportasi lainnya, terutama kendaraan bermotor. Pemenuhan kebutuhan fasilitas pejalan kaki oleh pemerintah masih ada ketidaksesuaian karena belum adanya pendekatan penyediaan fasilitas yang memperhitungkan karakteristik lingkungan serta perilaku dan preferensi pejalan kaki orang Indonesia (Tanan, 2011).

Perilaku pejalan kaki dalam studi Arsitektur Lingkungan dan Perilaku menunjukkan adanya perilaku teritorial yaitu suatu tuntutan kebutuhan manusia atas suatu area atau daerah secara spasial dan fisik. Menurut Haryadi (1995), teritori adalah juga tuntutan kebutuhan emosional dan kultural. Berkaitan dengan kebutuhan emosional, konsep teritori adalah menyangkut ruang personal (*personal space*) dan ruang publik. Tampaknya penelitian tentang area keramaian, ruang personal, privasi dan hubungannya dengan lingkungan binaan mungkin akan meningkat dalam beberapa dekade mendatang (Namazian, 2013).

Kota Manado sebagai salah satu kota di Indonesia memiliki fenomena perilaku teritori pejalan kaki yang terlihat pada Kawasan New Bendar 45 Manado. Kawasan yang terletak di pusat kota ini memiliki ruang terbuka publik yang berfungsi untuk jalur pedestrian, ruang jalan kendaraan bermotor. Perilaku pejalan kaki terlihat melakukan aktivitas berjalan tidak dilakukan di trotoar tetapi pada ruang jalan, berbaur dengan kendaraan yang melintas dan kendaraan yang diparkir. Fenomena

perilaku ini terlihat setiap hari pada kawasan komersial di pusat kota Manado seperti pada Gambar 5.



Gambar 5. Fenomena Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan New Bendar 45

B. Jalur Pedestrian Sebagai Bagian Ruang Publik

Ruang publik menurut Hakim (1987) adalah wadah yang menampung segala aktifitas masyarakat dilingkungan tersebut baik itu secara individu maupun kelompok. Ruang terbuka mempunyai banyak fungsi diantaranya sebagai tempat bermain, berolah raga, tempat berkomunikasi, bersantai, sarana penghubung dari satu tempat ke tempat yang lain, ruang untuk memperoleh udara segar, fungsi ekologi, pembatas jarak antar bangunan, memelihara lingkungan ekosistem dan pelembut arsitektur.

Ruang publik yang dapat dimanfaatkan oleh pengguna dan *setting* ruang menjadi bagian dari kehidupan mereka merupakan tanda keberhasilan suatu perencanaan dan perancangan ruang. Car (1967) mengatakan bahwa syarat-syarat agar kondisi ini bisa tercapai yaitu (a) terjadi keserasian dalam sebuah *public space* secara fisik dan sosial, (b)

publik space mendukung berbagai macam aktifitas yang diinginkan oleh pengguna dan (c) *public space* mampu memberikan rasa nyaman, aman dan terciptanya hubungan dengan orang lain. Lebih lanjut dikatakan Car, ada tiga kriteria yang menyatakan bahwa suatu ruang publik dapat dimanfaatkan dengan baik. Kriteria-kriteria tersebut yaitu :

1. Ruang yang tanggap (*responsive space*) yaitu ruang yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan penggunanya seperti relaksasi, komunikasi aktif pasif dan kenyamanan fisik.
2. Ruang yang demokratik (*democratic space*) yaitu ruang yang dapat melindungi hak-hak penggunanya seperti kebebasan beraktifitas, simbolis, rasa memiliki dan menempati, visual (kebebasan pandangan) dan kemudahan aksesibilitas fisik.
3. Ruang yang bermakna (*meaningful space*) yaitu ruang yang dapat memberikan rasa keterkaitan pengguna secara fisik dan sosial, baik itu berhubungan dengan kesejarahan, perasaan aman dan nyaman atau keterkaitan dengan peristiwa lainnya serta mendukung beragam aktifitas pengguna.

Istilah ruang publik menurut Lynch (1960) adalah *nodes* dan *landmark* yang menjadi alat navigasi didalam kota. Gagasan tentang ruang publik kemudian berkembang secara khusus seiring dengan munculnya kekuatan *civil society*. Seorang filsuf Jerman, Jurgen Habermas dipandang sebagai penggagas munculnya ide ruang publik (Sulfikar, 2010). Jurgen Habermas memperkenalkan gagasan ruang publik pertama kali melalui bukunya yang berjudul *The Structural Transformation of the*

Public Sphere: an Inquire Into a Category of Bourjuis Society yang diterbitkan sekitar tahun 1989.

Ruang publik diartikan sebagai ruang bagi diskusi kritis yang terbuka untuk semua orang. Dalam ruang publik, warga privat (*private person*) berkumpul untuk membentuk sebuah publik dimana nalar publik ini diarahkan untuk mengawasi kekuasaan pemerintah dan kekuasaan negara. Ruang publik mengasumsikan adanya kebebasan berbicara dan berkumpul, pers bebas, dan hak secara bebas untuk berpartisipasi dalam perdebatan politik serta pengambilan keputusan. Lebih lanjut, ruang publik dalam hal ini terdiri dari media informasi seperti surat kabar dan jurnal. Disamping itu juga secara fisik yang termasuk dalam ruang publik adalah tempat minum, kedai kopi, balai pertemuan, serta ruang publik lain dimana diskusi sosio-politik berlangsung.

Secara spasial ruang publik didefinisikan sebagai tempat dimana setiap orang memiliki hak untuk memasukinya tanpa harus membayar uang masuk atau lainnya. Ruang publik dapat berupa jalan (termasuk pedestrian), tanah perkerasan, *public squares*, dan taman. Hal ini berarti bahwa ruang terbuka hijau (*open space*) seperti jalan dan taman serta ruang terbuka non-hijau publik seperti tanah perkerasan (*plaza*) dan *public squares* dapat difungsikan sebagai ruang publik.

Bentuk dan pola ruang terbuka publik menurut Krier (1979, dibedakan menjadi dua bentuk yaitu *square*, yang berbentuk cluster merupakan ruang terbuka yang mempunyai batas-batas disekelilingnya berupa bangunan dan *street*, yang berbentuk memanjang yang

merupakan ruang terbuka umum, memiliki batas-batas disisinya seperti jalan pedestrian dan sungai.

Bentuk dan fungsi ruang terbuka dibagian kota menurut Gibberd dalam Budiharjo (1999), mempunyai peran dan permasalahan yang berbeda baik itu *open space* di daerah industri, dipusat kota dan dilingkungan perumahan. *Open space* dilingkungan perumahan pada umumnya bertujuan untuk mengikat individu dan kelompok masyarakat perumahan. Ruang-ruang dibentuk oleh susunan pohon-pohon yang menghidupkan suasana nyaman, ruang terbuka dilingkungan perumahan merupakan wujud dari karakter lingkungan dan menjadi wadah untuk melakukan kegiatan bersama.

Adapun tipe dasar pola ruang publik berbentuk :

1. Ruang berbatas tetap (*Fixed-feature space*)
2. Ruang berbatas semi tetap (*Semi fixed-feature space*)
3. Ruang berbatas tidak tetap (*Non fixed-feature space*)

Adapun jalur pedestrian sebagai salah satu jenis ruang publik dapat dibedakan berdasarkan namanya sebagai berikut :

1. Tangga, ramps yaitu jalur pedestrian arah vertikal, terdapat di dalam atau luar bangunan
2. Koridor, hall yaitu jalur pedestrian arah horizontal, terdapat di dalam atau luar bangunan
3. Arcade yaitu selasar yang terbentuk oleh sederetan kolom-kolom yang menyanggah atap berbentuk lengkungan busur, bagian luar dari bangunan atau berdiri sendiri.

4. Galerry yaitu lorong yang lebar, umumnya terdapat pada lantai teratas
5. Covered Walks yaitu fasilitas pedestrian yang terdapat di rumah sakit atau asrama, menghubungkan bangunan satu dengan lainnya
6. Shopping Mall yaitu fasilitas pedestrian yang sangat luas, terdapat dalam bangunan, tempat orang berlalu-lalang sambil berbelanja
7. Trotoar atau sidewalk yaitu jalur pedestrian dengan lantai perkerasan yang terletak di kanan – kiri jalan lalu lintas kendaraan
8. Foot path atau jalan setapak yaitu fasilitas jalur pedestrian seperti gang-gang di lingkungan permukiman kampung
9. Plaza yaitu tempat terbuka dengan lantai perkerasan, berfungsi mengikat massa bangunan dan kegiatan
10. Pedestrian Mall yaitu jalur pedestrian yang cukup luas untuk sirkulasi pejalan kaki, komunikasi dan interaksi sosial
11. Zebra cross yaitu fasilitas penyeberangan pejalan kaki

C. Hubungan Ruang Publik Dan Perilaku

Hubungan suatu *setting* fisik ruang dengan perilaku manusia, berlangsung konsisten sesuai waktu dan situasi. Hal tersebut yang menyebabkan pola perilaku yang khas terhadap *setting* fisik ruang dapat diidentifikasi. Sederhananya pengertian hubungan antara perilaku manusia dan *setting* fisiknya dapat dilihat seperti contoh ruang tidur yang kenyataannya tidak hanya digunakan untuk aktifitas tidur tapi juga untuk bersosialisasi dan makan. Ruang makan sebaliknya bukan hanya untuk

aktifitas makan tapi juga untuk ruang interaksi sosial. Teras rumah dapat digunakan untuk berbagai aktifitas.

Watson (1878-1958) dalam Laurens (2004) memandang perilaku sebagai bagian dari ilmu psikologi, dianggap lebih mudah diamati, dicatat dan diukur. Perilaku mencakup sesuatu yang dapat dilihat secara kasat mata seperti makan, menangis, memasak dan bekerja. Perilaku juga dapat merupakan sesuatu yang tidak kasat mata seperti motivasi, fantasi dan proses yang terjadi pada waktu seseorang secara fisik tidak bergerak atau diam.

Ciri-ciri perilaku sebagai objek studi empiris yaitu sebagai berikut :

1. Perilaku kasat mata, tetapi penyebab perilaku tersebut mungkin tidak kasat mata.
2. Perilaku mengenal tingkatan yaitu perilaku sederhana dan stereotip, perilaku kompleks seperti perilaku sosial manusia, perilaku sederhana seperti refleks dan ada juga yang melibatkan proses mental biologis yang lebih tinggi.
3. Perilaku bervariasi, dapat diklasifikasikan kognitif, afektif dan psikomotorik yang menunjuk pada sifat emosional, rasional dan gerakan fisik dalam berperilaku.
4. Perilaku bisa disadari dan tidak disadari.

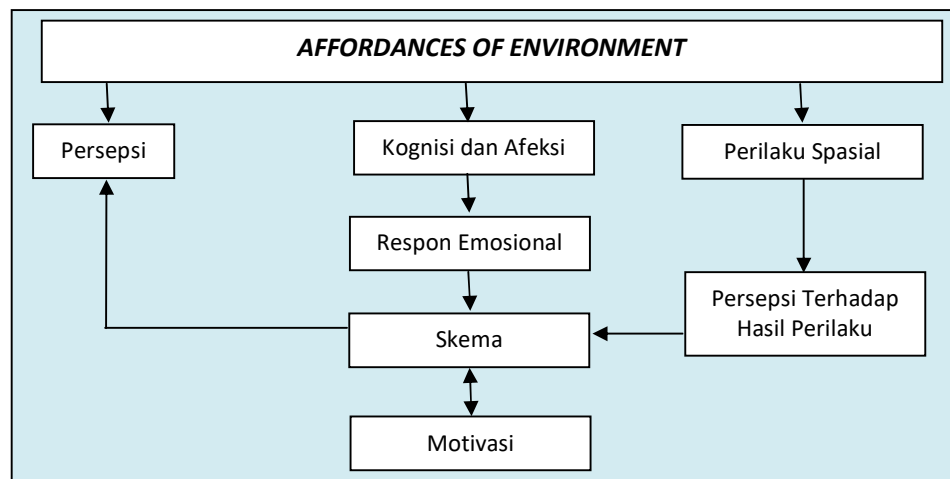
Adapun proses dan pola perilaku manusia dapat dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu proses individual dan proses sosial.

1. Proses Individual

Proses psikologis manusia tidak terlepas dari proses ini yang meliputi:

- a. Persepsi lingkungan yaitu suatu proses bagaimana manusia menerima informasi tentang lingkungan sekitarnya dan bagaimana informasi tentang ruang fisik tersebut diorganisasikan dalam pikiran manusia.
- b. Kognisi spasial yaitu keragaman proses berpikir selanjutnya, bagaimana mengorganisasikan, menyimpan dan kemudian mengingat kembali mengenai lokasi, jarak dan tatanannya.
- c. Perilaku spasial yang menunjukkan hasil manifestasi tindakan atau respon seseorang termasuk deskripsi dan preferensi personal, respon emosional ataupun evaluasi kecenderungan perilaku yang muncul dalam sebuah interaksi manusia dengan lingkungan fisik.

Skema pendekatan perilaku pada Gambar 6 menjelaskan tentang proses individual yang menggambarkan hubungan perilaku manusia dan lingkungannya.



Gambar 6. Skema Proses Perilaku Individual
 Sumber : Lang (1967) dalam Laurens 2004

1) Perilaku Manusia dan Lingkungan

Menurut Rapoport (1986), perilaku manusia akan mempengaruhi dan membentuk *setting* fisik lingkungannya dimana pengaruh lingkungan terhadap tingkah laku manusia dapat dibagi dalam tiga kelompok yakni :

- a) *Environmental Determinism* yang menyatakan lingkungan menentukan tingkah laku masyarakat di tempat tersebut.
- b) *Environmental Possibilism* yang menyatakan lingkungan fisik dapat memberikan kesempatan atau hambatan terhadap tingkah laku masyarakat.
- c) *Environmental Probabilism* yang menyatakan lingkungan memberikan pilihan-pilihan yang berbeda bagi tingkah laku masyarakat.

Pendekatan perilaku yang memperhatikan perbedaan aspek norma, kultur dan masyarakat akan menghasilkan konsep dan wujud ruang yang berbeda pula (Rapoport, 1969) karena itu pendekatan perilaku menekankan pada keterkaitan yang ekletik antara ruang dengan manusia dan masyarakat yang menggunakan atau menghuni ruang tersebut.

Dalam suatu interaksi antara manusia dan ruang maka pendekatannya cenderung menggunakan *setting* daripada ruang. Istilah *setting* lebih memberikan penekanan pada unsur-unsur kegiatan manusia yang mengandung empat hal yaitu pelaku, tempat, jenis dan waktu berlangsungnya kegiatan. Kegiatan dapat terdiri dari sub-sub kegiatan yang saling berhubungan sehingga terbentuk sistim kegiatan.

2) *Setting* Perilaku

Behavior *Setting* (*Setting* Perilaku) adalah interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang lebih spesifik. Unsur-unsur yang terkandung dalam *behaviorsetting* yaitu sekelompok orang yang melakukan kegiatan, waktu saat kegiatan berlangsung dan tempat dimana kegiatan tersebut dilakukan.

Setting perilaku terdiri dari dua jenis yaitu :

- a) *System of setting* (sistim ruang / tempat), suatu rangkaian unsur-unsur fisik atau spasial yang memiliki hubungan dan saling terkait sehingga dapat dipakai untuk suatu kegiatan tertentu.
- b) *System of activity* (sistim kegiatan / aktifitas), suatu rangkaian perilaku yang secara sengaja dilakukan oleh satu atau kelompok individu.

Pembagian *setting* perilaku di atas menegaskan bahwa unsur ruang atau kegiatan memiliki suatu struktur atau rangkaian yang menjadikan suatu kegiatan dan pelakunya mempunyai makna. Berbagai pendapat ahli mengatakan bahwa desain *Behavior Setting* yang baik dan tepat adalah yang sesuai dengan struktur perilaku penggunaannya.

Menurut Edward Hall dalam Laurens (2004), ada tiga tipe dasar dalam pola ruang yaitu :

- a) Ruang berbatas tetap (*Fixed-feature space*) yang dilingkupi oleh pembatas relatif tetap, tidak mudah bergeser misal dinding, jendela, lantai dan pintu.
- b) Ruang berbatas semi tetap (*Semi fixed-feature space*) yang pembatasnya bisa berpindah misal ruang pameran yang dibatasi

oleh partisi lemarikayu, bisa dipindahkan ketika dibutuhkan menurut *setting* perilaku yang berbeda.

- c) Ruang informal yang terbentuk hanya dalam waktu singkat misal ruang yang terbentuk ketika dua orang atau lebih berkumpul, dapat terjadi di tempat mana saja, tidak tetap dan bisa terjadi diluar kesadaran.

Ruang publik adalah salah satu contoh desain ruang yang didalamnya banyak terdapat keanekaragaman pola perilaku sehingga dapat dikatakan bahwa desain *behaviorsetting* tidak selalu dibentuk oleh ruang-ruang berpembatas tetap maupun semi tetap.

Behaviorsetting dan sistem aktifitas memberi suatu konsep dasar yang luas dalam mempertimbangkan desain lingkungan yang seringkali hanya mengedepankan tata guna lahan, tipe bangunan dan tipe ruangan secara fisik semata. Konsep tersebut dapat memberi kebebasan dalam mendesain ruang publik dari sekedar bentuk-bentuk klise, prototip atau memaksakan citra yang tidak sesuai dengan pola perilaku masyarakat penggunanya.

Dalam mendesain ruang publik perlu dilakukan pengamatan *behaviorsetting* agar dapat mengerti preferensi pengguna yang diekspresikan dalam pola perilaku pengguna. Organisasi ruang pada ruang publik dan perilaku pengguna kenyataannya mempunyai peran yang sangat penting dalam *behaviorsetting*.

2. Proses Sosial

Selain proses individual yang terjadi pada manusia, proses sosial juga merupakan suatu kebutuhan manusia yang utama. Ketika berusaha memenuhi kebutuhan sosialnya, manusia berperilaku sosial dalam lingkungannya. Hal ini dapat terlihat dalam fenomena perilaku lingkungan, kelompok pemakai dan tempat berlangsung kegiatan manusia.

Perilaku *interpersonal* manusia dalam suatu proses sosial meliputi hal-hal berikut ini :

- a) *Personal Space* (Ruang Personal), suatu domain kecil sejauh jangkauan manusia.
- b) Teritorialitas, suatu kecenderungan untuk menguasai daerah yang lebih luas.
- c) Kesesakan (*crowding*) dan kepadatan, suatu keadaan apabila ruang fisik yang tersedia menjadi terbatas.
- d) Privasi, suatu usaha yang optimal akan pemenuhan kebutuhan sosial manusia.

Ruang personal adalah ruang di sekeliling individu, yang selalu dibawa orang kemana saja ia pergi dan orang akan merasa terganggu jika ruang tersebut diinterferensi (Gifford, 1987). Artinya kebutuhan terhadap ruang personal terjadi ketika orang lain hadir. Menurut Sommer (dalam Altman, 1975) ruang personal adalah daerah di sekeliling seseorang dengan batas-batas yang tidak jelas dimana seseorang tidak boleh memasukinya. Goffman (dalam Altman, 1975) menggambarkan ruang personal sebagai jarak atau daerah disekitar individu dimana jika dimasuki orang lain menyebabkan ia merasa batasnya dilanggar, merasa tidak

senang dan kadang-kadang menarik diri. Beberapa definisi ruang personal secara implisit berdasarkan hasil-hasil penelitian, antara lain :

- a) Ruang personal adalah batas-batas yang tidak jelas antara seseorang dengan orang lain
- b) Ruang personal sesungguhnya berdekatan dengan diri sendiri
- c) Pengaturan ruang personal merupakan proses dinamis yang memungkinkan dari kita keluar darinya sebagai suatu perubahan situasi.
- d) Ketika seseorang melanggar ruang personal lain, maka dapat berakibat kecemasan, stres dan perkelahian.
- e) Ruang personal berhubungan secara langsung dengan jarak-jarak antar manusia.

Ruang personal adalah suatu ruang yang sifatnya pribadi atau privasi bagi seseorang. Privasi itu sendiri adalah kemampuan satu atau sekelompok individu untuk mempertahankan kehidupan dan urusan personalnya untuk mengontrol arus informasi mengenai diri mereka. Privasi kadang dihubungkan dengan anonimitas walaupun anonimitas terutama lebih dihargai oleh orang yang dikenal publik. Privasi dapat dianggap sebagai suatu aspek dari keamanan.

Ruang personal juga dipengaruhi oleh posisi seseorang dalam masyarakat yaitu individu-individu yang lebih makmur menuntut ruang pribadi yang lebih besar. Kajian ini kemudian ditransformasikan dengan cara membentuk pembatas diumpamakan semacam gelembung yang

mengelilingi individu dengan individu yang lain. Masalah mengenai ruang personal ini berhubungan dengan batas-batas disekeliling seseorang.

Empat lapisan ruang personal menurut Edward T. Hall yaitu :

- a) Jarak intim (0-0,5m) adalah jarak yang hanya mengizinkan orang-orang yang terasa sangat dekat dengan kita untuk berada didalamnya. Biasanya kekasih pasangan, orang tua, kakak/adik, dan sahabat dekat dapat memasukinya tanpa menimbulkan rasa risih
- b) Jarak personal (0,5-1,3m) adalah jarak ideal untuk percakapan antara dua orang teman atau antar orang yang sudah saling akrab
- c) Jarak sosial (1,3-4m) adalah jarak yang biasanya dibuat untuk hubungan yang bersifat formal, seperti bisnis dan pembicaraan dengan orang yang baru dikenal
- d) Jarak publik (4-8m) adalah jarak hubungan dalam situasi formal seperti penceramah dengan hadirin.

Perilaku teritorial pejalan kaki berhubungan dengan kebutuhan ruang pejalan kaki yang terkait dengan karakteristik fisik pejalan kaki yaitu dimensi tubuh manusia dan daya gerak. Hal ini mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap penggunaan *personal space* dan kebutuhan pejalan kaki (Tanan, 2015).

Pejalan kaki memiliki ruang pribadi yang terbentuk antara seorang pejalan kaki dengan orang lain dan bebas memilih ruang yang nyaman untuk menghindari kontak dengan orang lain. Ruang yang terbentuk antara pejalan kaki yang satu dengan lainnya di sebut teritori *bubbles* yang

besarnya bervariasi tergantung pada kepadatan dan kerumunan orang (Untermann, 1984).

D. Teritorialitas

Premis dasar teori ini adalah stimulasi yang berlebih atau yang tidak diinginkan dan kemudian mendorong terjadinya *arousal* atau hambatan dalam suatu kapasitas pemrosesan informasi. Teori ini yang pertama kalinya dikembangkan oleh Altman, seorang pakar perilaku yang dikenal dengan teori "*Behavior Constraint*" atau hambatan perilaku.

Seseorang atau sekelompok orang merasa kehilangan kontrol terhadap suatu kondisi atau situasi yang terjadi. Hal inilah yang kemudian menjadi awal terbentuknya teori dan konsep teritori pada suatu desain lingkungan.

1. Teritori dan Teritorialitas

a. Pengertian teritori

Teritori adalah suatu pembentukan wilayah untuk mencapai sebuah privasi yang optimal dengan cara mengupayakan penyusunan kembali *setting* fisik atau pindah ke wilayah lain.

Altman (1975) menyatakan bahwa teritori memiliki karakter dasar yaitu :

- 1) Kepemilikan dan tatanan tempat.
- 2) Penandaan wilayah atau personalisasi.
- 3) Tatanan untuk mempertahankan wilayah terhadap gangguan.
- 4) Kemampuan berfungsi yang meliputi jangkauan terhadap kebutuhan dasar fisik sampai pada kepuasan kognitif dan kebutuhan *aesthetic*.

Teritori dimaksudkan sebagai wilayah kekuasaan dan kepemilikan yang merupakan organisasi informasi yang berkaitan erat dengan identitas kelompok. Irwin Altman (1975) membagi teritori dalam tiga kategori yang dikaitkan dengan *involvement*, keterlibatan personal, frekuensi penggunaan, kedekatan dengan kehidupan sehari-hari individu ataupun kelompok.

Adapun tiga kategori tersebut adalah :

- 1) *Primary Territory* (Teritori Primer), suatu area yang dimiliki, digunakan secara eksklusif, dikendalikan secara permanen, disadari oleh orang lain serta menjadi bagian utama dalam kegiatan sehari-hari penggunanya.
- 2) *Secondary Territory* (Teritori Sekunder), suatu area yang tidak terlalu digunakan secara eksklusif oleh seseorang atau sekelompok orang dan mempunyai cakupan area yang relatif luas serta dikendalikan secara berkala.
- 3) *Public Territory* (Teritori Publik), suatu area yang dapat dimasuki dan digunakan oleh siapa saja namun tetap harus mematuhi norma-norma yang ada.

Berdasarkan batasan di atas maka yang disebut dengan ruang privat setara dengan *primary territory* dan ruang publik setara dengan *public territory*. Dalam terminologi perilaku, hal-hal di atas berkaitan dengan privasi manusia. Adapun tipe dan derajat privasinya tergantung pola perilaku dalam konteks budaya, dalam kepribadian serta aspirasi individu.

Teritori adalah suatu pembentukan wilayah geografis untuk mencapai privasi yang optimal terkait dengan usaha memperoleh privasi yaitu menyusun kembali *setting* fisik atau pindah ke lokasi lain. Penyusunan kembali *setting* dapat dilakukan dengan cara pembuatan teritori yang diwujudkan seperti membuat pagar, membuat 'tanda kepemilikan' atau *marking* pada berbagai lokasi seperti di sungai, pegunungan ataupun di bukit (Helmi, 1994).

Sharkwy (dalam Lang, 1987) mengidentifikasikan empat tipe teritori, yaitu sebagai berikut :

- 1) *Attached Territory*, suatu "gelembung ruang" sebagaimana yang telah dibahas dalam ruang personal.
- 2) *Central Territory*, seperti rumah seseorang, ruang kelas, ruang kerja, yang kurang memiliki personalisasi. Newman menyebutnya "Ruang privat".
- 3) *Supporting Territory*, ruang-ruang yang bersifat semi privat dan semi publik.
- 4) *Peripheral Territory*, ruang publik yaitu area-area yang dipakai oleh individu atau kelompok tetapi tidak dapat memiliki dan menuntutnya.

Taylor dalam Bell (1990) membagi teritori dalam empat kategori yaitu sebagai berikut :

- 1) *Primary territories* yaitu organisasi ruang yang menyediakan dukungan ekspresi identitas diri, menghadirkan suasana akrab atau menyenangkan serta suasana tenang (*solitude*) misalnya ruang tidur

- 2) *Small face to face groups* yaitu penyediaan ruangan khusus untuk memudahkan hubungan. Interaksi sosial secara langsung dengan anggota kelompok terkecil di suatu lingkungan misalnya ruang keluarga.
- 3) *Neighborhoods and communities*, suatu ruangan atau lingkungan yang memberikan rasa aman dan rasa percaya, hal ini terjadi bila seseorang merupakan bagian dari komunitas dan keberadaannya diakui.
- 4) *Public space*, ruang yang menyediakan jarak untuk interaksi secara *interpersonal*, contohnya alun-alun.

b. Pengertian Teritorialitas

Teritorialitas menurut Porteous (1977), adalah batas dimana organisme hidup menentukan dan mempertahankan teritorinya, terutama dari berbagai kemungkinan intervensi atau agresi pihak lain. Awalnya konsep ini dikembangkan untuk organisme hidup selain manusia.

Brower (1976) dalam buku Altman et.al.(1980), menyatakan bahwa teritorialitas adalah hubungan individu atau kelompok dengan *setting* fisiknya yang dicirikan rasa memiliki dan suatu upaya kontrol terhadap penggunaan tempat dari interaksi yang tidak diinginkan melalui kegiatan *occupancy* (penempatan) dan secara simbolis dengan *attachment* (keterikatan tempat).

Altman (1975), mengartikan kontrol sebagai mekanisme mengatur batas antara satu dengan lainnya melalui penandaan atau personalisasi untuk menyatakan bahwa suatu tempat memiliki pemilik. Personalisasi itu

sendiri adalah pernyataan kepemilikan individu ataupun kelompok terhadap suatu tempat melalui tanda-tanda inisial diri dimana pernyataan tersebut bisa diungkapkan secara konkrit (wujud fisik) ataupun simbolis (non fisik).

Fisher dalam Laurens (2005), berpendapat tentang kepemilikan atau hak dalam teritorialitas ditentukan oleh persepsi individu. Persepsi bisa aktual karena pada kenyataannya ia memang benar memiliki, contohnya kamar tidur. Selain itu bisa juga karena merupakan keinginan untuk menguasai atau mengontrol suatu tempat, misalnya meja makan di kantin.

Brown dan Taylor (1988) menjelaskan perilaku teritorial mengandung motif penting, yang mencakup kebutuhan seseorang atas penguasaan suatu daerah, sehingga menciptakan kontrol atas daerah tersebut dengan cara mempersonalisasikannya (menyatakan pemikiran, keyakinan dan perasaan) dan mempertahankannya (Halim, 2005, h. 256).

Carpenter (1958) dalam Halim (2005) mengungkapkan konsep teritorialitas dan teritori menjadi saling ketergantungan alamiah antara satu dengan lainnya dalam konteks transaksi manusia dan lingkungan dimana tanpa teritorialitas maka tidak akan ada teritori, begitu pula sebaliknya.

Teritorialitas memiliki lima ciri yang menegaskan (Halim, 2005) yaitu :

- 1) Ber-ruang
- 2) Dikuasai, dimiliki, atau dikendalikan oleh seorang individu ataupun kelompok

- 3) Memuaskan kebutuhan atau motif
- 4) Ditandai baik secara konkrit dan/atau secara simbolik
- 5) Dipertahankan atau setidaknya-tidaknya orang merasa tidak senang atau tidak nyaman apabila dimasuki atau dilanggar dengan cara apapun oleh orang lain.

Menurut Lang (1987) ada empat karakter teritorialitas, yaitu:

- 1) Kepemilikan atau hak dari suatu tempat
- 2) Personalisasi atau penandaan suatu area tertentu
- 3) Hak untuk mempertahankan diri dari gangguan luar
- 4) Pengatur beberapa fungsi yang dimulai dari bertemunya kebutuhan dasar psikologis sampai kepuasan kognitif dan kebutuhan estetika.

Berdasarkan pemahaman beberapa teori dari para ahli, maka dapat disimpulkan teritorialitas adalah suatu wujud perilaku teritorial oleh individu atau sekelompok individu.

2. Tipe Teritori

Teritori dibedakan atas beberapa tipe untuk lebih menekankan luasan area cakupan oleh pengguna/ aktor pelaku baik pengontrolannya dilakukan oleh seseorang ataupun sekelompok orang sampai pada cakupan yang lebih luas lagi yaitu yang dikontrol oleh masyarakat/ publik dengan batasan imajiner. Dalam kasus ruang publik yang didalamnya terdapat beberapa kepentingan pengguna ruang baik individu maupun kelompok maka dalam penggunaannya ruang publik dapat dibagi menjadi

beberapa tipe teritori. Brower (1976) dalam Altman (1980), membedakan teritori dalam empat tipe yaitu :

a. Teritori Personal

Teritori ini dikontrol penuh oleh pemilik territorial yang dilakukan secara individu atau kelompok. Hak memiliki teritori sangat besar dibanding orang yang dikontrol, akibatnya daerah ini jarang didatangi oleh orang-orang yang tidak dikenal kecuali atas ijin pemilik misalnya ruang tidur. Pelarangan atau kontrol bebas dilakukan dan orang lain akan menerima apa adanya. Hak-hak kepemilikan dilindungi oleh hukum, tanda-tanda pemilikan personal lebih bersifat pribadi dibanding dengan yang lainnya dan seringkali ditandai dengan identitas pemilik yang menyolok supaya dilihat dan diakui oleh orang lain.

b. Teritori Komunitas

Teritori yang pengontrolannya dilakukan oleh suatu anggota yang telah diakui sebagai bagian dari kelompok sehingga kontrol terhadap anggota tidak terlalu ketat. Orang di luar anggota tingkat pengontrolan lebih tinggi dari anggota komunitas misalnya geng-geng di kampung, pelajar di lingkungan sekolah atau kampus, kelompok hunian etnis khusus atau jemaah dalam rumah ibadah. Klaim terhadap teritori komunitas biasanya terjadi akibat dari keterlibatan individu dalam suatu *setting* fisik dimana mereka harus berada dalam suatu kerangka tujuan dari komunitas tersebut dan harus mentaati tradisi atau aturan yang telah ada.

c. Teritori Masyarakat

Teritori yang pengontrolannya dilakukan oleh masyarakat umum dan terbuka untuk umum. Tingkat pengontrolan kurang tinggi dibandingkan dengan teritori personal dan komunitas. Hal ini dilakukan melalui peraturan atau norma yang datang dari masyarakat, peraturan tersebut dapat berdasarkan jenis kelamin, perbedaan ras, perbedaan usia seperti contoh di Aceh, kaum wanitanya harus mengenakan cadar/ kerudung di tempat umum. Tanda-tanda untuk mengenali teritori ini cukup jelas, nyata dan mempunyai standar tertentu. Teritori ini berlaku di tempat umum dengan tingkat kesadaran kepemilikan serta kebersamaan yang tinggi agar terjadi pemeliharaan fasilitas umum misalnya jalur pedestrian.

d. Teritori Bebas

Teritori ini tidak dibawah larangan atau kontrol pihak tertentu, tidak memiliki penghuni yang tetap. Hak pengontrolan dan kepemilikan yang kurang jelas tidak dapat dilihat melalui tanda-tanda teritorial. Peraturan yang menuntun perilaku adalah ditentukan sendiri atau berdasarkan kekuatan alam serta karena suatu norma kesusilaan. Contoh teritori ini yaitu hutan lebat atau pantai yang sepi.

Keempat tipe teritori yang diklasifikasikan Brower dilakukan berdasarkan:

- 1) Derajat kontrol yang dilakukan terhadap penggunaan pihak lain.
- 2) Seseorang ataupun sekelompok orang yang melakukan kontrol
- 3) Ada atau tidak adanya tanda yang menjelaskan kontrol tersebut

Apabila salah satu unsur tidak ada atau tidak efektif maka kemampuan untuk pembentukan teritori akan berkurang.

3. Pengaruh pada Teritorialitas

Faktor-faktor yang mempengaruhi keanekaragaman teritori adalah karakteristik personal seseorang, perbedaan situasional baik berupa tatanan fisik maupun situasi sosial budaya seseorang (Laurens,2001,h.99-101).

a. Faktor Personal

Usia, jenis kelamin dan kepribadian merupakan karakteristik yang memiliki pengaruh pada sikap teritorialitas. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Benyamin (1980) dalam Laurens (2001), pria menggambarkan teritori mereka lebih besar daripada wanita. Pada tempat kerja, pria umumnya menganggap dirinya memiliki status yang lebih tinggi dan mengklaim teritori yang lebih besar daripada wanita. Dengan demikian gender dan kepribadian merupakan dua hal yang saling terkait dalam penentuan teritori.

b. Situasi

Perbedaan situasi berpengaruh pada teritorialitas. Sosial budaya dan tatanan fisik merupakan dua aspek yang dianggap mempunyai peran dalam menentukan sikap teritorialitas seseorang. Bentuk desain tertentu, seperti penghalang simbolis dan penghalang nyata dapat digunakan untuk memisahkan teritori publik dan teritori privat. Pemilik teritori mempunyai peluang untuk melakukan pengamatan terhadap daerahnya untuk meningkatkan rasa aman.

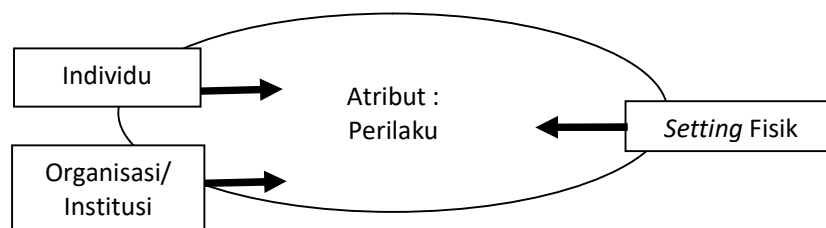
c. Budaya

Latar belakang budaya yang berbeda dapat mengekspresikan teritorialitas yang berbeda pula. Apabila seseorang mengunjungi ruang

publik yang jauh dan berada diluar kultur budayanya pasti akan memiliki sikap teritori yang berbeda. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Smith (1981) dalam Laurens (2001) tentang teritori pantai pada orang Jerman dan Prancis, ditemukan hal sama yaitu kelompok yang lebih besar mengklaim area per orang lebih kecil dibandingkan kelompok yang kecil. Demikian juga kelompok wanita mengklaim area lebih kecil dibandingkan kelompok pria. Secara budaya, terdapat perbedaan sikap teritori, contohnya orang Prancis memiliki sikap teritorialitas terendah karena menganggap pantai itu adalah milik semua orang. Orang Jerman lebih banyak memberi tanda kepemilikan dengan membuat istana pasir sebagai batas teritori mereka.

4. Teritorialitas Sebagai Atribut Perilaku

Menurut Weissman (1981) dalam Rusmana (2007), teritorialitas merupakan atribut perilaku dimana atribut merupakan analisis yang menggambarkan hubungan antara individu (termasuk didalamnya kumpulan individu yang membentuk kelompok atau grup) dan suatu institusi atau organisasi dalam sebuah sistem interaksi yang mengikutsertakan ruang atau *setting* kegiatan seperti yang gambarkan dalam skema Gambar 7 berikut ini :



Gambar 7. Skema Hubungan antara Individu, Institusi dan *Setting*
 Sumber : Weissman dalam Rusmana, 2007

a. Individu

Individu atau kelompok individu adalah aktor/ pengguna yang mempunyai kepentingan dan kegiatan berbeda dalam suatu *setting* tertentu. Dalam pengertian operasional unsur-unsur teritorialitas menunjukkan bahwa kegiatan termasuk didalamnya hasil kegiatan, menjadi objek utama dalam penelitian ini. Kegiatan tersebut tidaklah berdiri sendiri akan tetapi terkait dengan komponen pembentuknya.

Menurut Haryadi (1995), komponen tersebut adalah sebagai berikut :

1) Pelaku kegiatan

Pelaku kegiatan dilihat dari berbagai perspektif, contohnya suatu kelompok orang tertentu, kelompok orang berdasarkan jenis kelamin atau berdasarkan kedudukannya dalam masyarakat.

2) Macam kegiatan

Macam kegiatan dilihat secara menyeluruh yaitu kegiatan nyata dan kegiatan simbolis. Menurut Rapoport (1982), suatu kegiatan akan memuat empat komponen kegiatan yaitu kegiatan yang sebenarnya, cara-cara pelaksanaan, kegiatan lain yang menyertai dan makna simbolis dari kegiatan tersebut. Keempat komponen tersebut akan mengarahkan pada makna konkrit suatu kegiatan sampai dengan makna simbolisnya.

3) Tempat pelaksanaan kegiatan

Tempat kegiatan yang dimaksud disini yaitu *setting* kegiatan.

4) Waktu berlangsungnya kegiatan

Waktu yang dimaksud yaitu berupa ritme kegiatan harian, mingguan, bulanan atau hanya sesekali saja berlangsung.

b. Institusi / Organisasi

Institusi yaitu penentu kebijakan yang mempengaruhi kelompok dan kepentingannya. Institusi terdiri dari sektor formal dan sektor informal yang terkait dengan suatu kegiatan dalam suatu *setting*.

c. *Setting* Ruang

Ruang adalah wadah dimana aktifitas terjadi. Lingkungannya tidak sekedar fisik tetapi juga aktifitas yang berlangsung didalamnya. Ruang terdiri dari komponen dan *property*, tidak sebatas tempat untuk mewedahi sesuatu tetapi apa yang terwadahi baik fisik maupun non fisik. Komponen ruang menyangkut warna, tekstur, permukaan atau material.

5. Teritorialitas sebagai Perisai Pelindung

Individu atau kelompok pada umumnya rela melakukan tindakan agresi demi melindungi teritorinya karena teritori tersebut memiliki beberapa keuntungan atau hal yang dianggap penting. Kecenderungan orang merasa memiliki kontrol terbesar pada teritori primer, dibanding dengan teritori sekunder terlebih teritori publik.

Disaat individu mempersepsikan daerah teritorinya sebagai daerah kekuasaannya, hal ini berarti besar kemungkinan untuk mencegah segala kondisi ketidaknyamanan terhadap teritorinya. Kadang pelaku merasa memiliki kontrol terhadap teritori ruang dan hal ini diwujudkan dalam mekanisme defensif yaitu semacam pertahanan terhadap teritori.

Mekanisme defensif dapat berwujud fisik ataupun non fisik dari adanya rasa memiliki teritori yaitu berupa tindakan fisik penandaan kepemilikan akan suatu wilayah dari intervensi atau gangguan pihak lain.

Brower (1976) mengatakan bahwa mekanisme defensif dilakukan melalui berbagai kegiatan diantaranya memasang penyangga, memperjelas batas-batas dan memasang tanda larangan. Mekanisme defensif dapat dilakukan secara halus ataupun terang-terangan untuk menghindari dari gangguan yang tidak diinginkan. Misalkan ruang tamu diberi pembatas agar pandangan tamu tidak langsung tertuju ke dalam kamar tidur.

Sebuah tas yang ditinggalkan di atas kursi oleh seorang pelajar di kelas juga merupakan suatu mekanisme (personalisasi) yang dapat membuat orang lain mengerti bahwa tempat tersebut ada yang menempati. Dengan demikian mekanisme defensif meliputi kegiatan menghindari bahkan mencegah dari intervensi pihak lain yang ditandai dengan unsur penempatan dan keterikatan.

a. Penempatan

Penempatan yang dimaksud disini yaitu adanya kegiatan yang berlangsung pada tempat tersebut, contohnya seorang yang sedang berdiri di pinggir jalan dan menunggu angkutan kota. Pengertian yang lebih luas, penempatan diwujudkan dalam bentuk fisik (hasil kegiatan) dengan menyertakan objek-objek yang menyatakan bahwa tempat tersebut ditempati, misalnya memasang papan nama, memasang pagar atau menulis nama pemilik pada sebuah barang.

Tanda penempatan adakalanya tidak menyolok mata, hanya seperti jejak fisik seperti sampah yang tertinggal, bekas gesekan ban mobil atau rumput yang terinjak dimana jejak fisik tersebut cukup menjelaskan adanya penempatan di tempat tersebut.

b. Keterikatan

Keterikatan selalu dihubungkan dengan aspek simbolis menurut Brower (1976). Misalkan seorang yang memiliki keterikatan yang tinggi pada suatu tempat dengan sendirinya akan berusaha mempertahankan tempat tersebut.

Tanah adat disuatu daerah akan dipertahankan secara mati-matian oleh kelompok masyarakat yang menempati dan memeliharanya karena keterikatan batin dan nilai sejarah yang terkandung didalamnya. Hal ini membuktikan bahwa keterikatan tempat bukan hanya mencakup nilai fungsional saja tetapi nilai psikologis penggunaannya.

6. Teritorialitas dan Agresi

Hubungan antara teritorialitas dan agresi adalah hubungan yang menarik karena biarpun tidak selalu disadari, teritori berfungsi sebagai pemicu agresi tapi juga berperan sebagai stabilisator untuk mencegah terjadinya agresi. Status dari teritori sangat mempengaruhi hubungan antara teritorialitas dan agresi.

Ketika suatu teritori belum terbentuk secara nyata (batas dan kontrol terhadap teritori kurang jelas) maka agresi akan lebih cenderung terjadi. Teritorialitas berfungsi sebagai proses sentral dalam personalisasi, agresi, dominasi dan kontrol (Altman, 1975).

a. Personalisasi dan penandaan

Memberi nama atau tanda bisa saja terjadi tanpa adanya kesadaran teritorialitas. Penandaan dapat juga dipakai untuk mempertahankan haknya di teritori publik seperti kursi di ruang publik yang diberi tanda dengan meletakkan tas di atasnya atau naungan di tempat parkir.

b. Agresi

Pelanggaran yang terjadi di teritori primer akan memunculkan suatu bentuk pertahanan yang keras dan bahkan dengan kekerasan, berbeda dengan pelanggaran yang terjadi di ruang publik. Ketidakjelasan batas teritori dapat menyebabkan timbulnya agresi.

c. Dominasi dan Kontrol

Dominasi dan kontrol yang paling besar terjadi di teritori primer. Kontrol terhadap teritori menjadi hal yang penting untuk menjaga privasi. Suatu tatanan ruang diperlukan kemampuan untuk menawarkan privasi.

7. Pelanggaran dan pertahanan teritori

Bentuk pelanggaran teritori yang dapat diindikasikan adalah invasi. Seseorang secara fisik memasuki teritori orang lain, biasanya dengan maksud untuk mengambil kendali atas teritori tersebut dari pemiliknya.

a. Kekerasan adalah bentuk pelanggaran yang bersifat temporer atas teritori seseorang. Tujuannya bukanlah untuk menguasai kepemilikan melainkan suatu bentuk gangguan. Tabrak lari atau pencurian termasuk dalam kategori ini. Kadang-kadang gangguan terjadi tanpa disengaja, misalnya ketika seorang anak laki-laki memasuki toilet

wanita. Namun bisa terjadi karena sengaja. Tanpa harus memasuki teritori secara fisik seorang dapat mencuri atau mengganggu data komputer di sebuah perusahaan atau memasuki gelombang radio tertentu tanpa izin pemiliknya.

- b. Kontaminasi yaitu ketika seseorang mengganggu teritori orang lain dengan meninggalkan sesuatu yang tidak menyenangkan seperti sampah, kotoran, coretan atau bahkan merusak barang/ benda.

Pertahanan yang dapat dilakukan guna mencegah pelanggaran teritori diantaranya yakni pencegahan seperti memberi lapisan pelindung, memberi rambu-rambu atau pagar batas sebagai antisipasi terhadap segala bentuk pelanggaran. Selain itu bentuk pertahanan reaksi adalah respon terhadap terjadinya pelanggaran, seperti menindak tegas pelanggar.

Deliniasi teritori adalah batas dimana orang menentukan teritori dan mempertahankannya dari kemungkinan intervensi pihak lain. Bentuk mekanisme adaptasi manusia terhadap lingkungannya yaitu melakukan perubahan fisik lingkungan, mengubah perilaku diri dan melakukan tindakan menghindar atau berpindah lingkungan (Porteous, 1977).

Perilaku adaptasi manusia terlihat seperti dalam Gambar 8.



Gambar 8. Perilaku Teritorial Manusia di Ruang Publik

E. Kota Sehat dan Humanis

Konsep kota sehat diluncurkan oleh World Health Organization (WHO) pada pertengahan tahun 1980-an sebagai upaya mempromosikan perspektif holistik kesehatan yang mencari peningkatan kesehjahteraan fisik, lingkungan, ekonomi dan sosial dalam lingkup perkotaan. Menurut WHO dalam Soedirham (2012), kota seharusnya menyediakan lingkungan fisik yang bersih dan aman berdasarkan ekosistem yang berkesinambungan. Kota sehat dipahami sebagai alat untuk mengungkap konsep dan strategi yang luas serta menerapkannya pada tingkat lokal. Salah satu bentuk praktis penerapan konsep yaitu konstruksi bangunan yang awet dan tahan lama, mengurus lingkungan dan efisiensi energi.

Kota sehat adalah isu yang sangat kompleks, melibatkan banyak sektor and disiplin ilmu. Penelitian Batara dkk (2018) menyimpulkan bahwa kolaborasi stakeholder diyakini sebagai salah satu pendekatan yang efektif dalam mewujudkan terminal sehat. Hasil penelitian sebelumnya mengungkapkan bahwa salah satu indikator lingkungan yang perlu disiapkan yaitu ketersediaan fasilitas penyandang disabilitas dan fasilitas sanitasi.

Peraturan bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2005 dan Nomor 1138/Menkes/PB/VII/2005 mengatur tentang Penyelenggaraan Kabupaten/ Kota Sehat. Menurut peraturan ini, kota sehat adalah kondisi wilayah tertentu yang bersih, nyaman, aman dan sehat bagi pekerja dan masyarakat di kawasan tersebut dengan mengoptimalkan potensi

masyarakat dan pekerja, difasilitasi oleh sektor terkait dan sinkron dengan perencanaan wilayah. Tatanan kota sehat dikelompokkan berdasarkan kawasan dan permasalahan khusus termasuk didalamnya yaitu sarana dan prasarana umum, kawasan sarana lalu lintas tertib dan pelayanan transportasi dan kawasan pariwisata.

Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 2269/MENKES/PER/XI/2011 mengatur tentang Pedoman Pembinaan Perilaku Hidup Bersih dan Sehat (PHBS). Upaya peningkatan PHBS di seluruh Indonesia mengacu pada pola manajemen PHBS, mulai dari tahap pengkajian, perencanaan dan pelaksanaan serta pemantauan dan penilaian. Upaya ini dilakukan untuk memberdayakan masyarakat di dalam memelihara, melindungi dan meningkatkan kesehatannya sehingga masyarakat mau, sadar dan mampu secara mandiri aktif dalam meningkatkan status kesehatannya.

PHBS merupakan sekumpulan perilaku yang dipraktikkan atas dasar kesadaran seorang atau kelompok masyarakat mampu menolong dirinya sendiri dalam bidang kesehatan dan berperan aktif dalam mewujudkan kesehatan masyarakat banyak. PHBS dapat diberlakukan di berbagai tempat termasuk tempat kerja dan tempat umum (ruang publik) termasuk ruang pedestrian.

Penelitian Fardhiasih dan Dyah (2018), meneliti tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan PHBS pada pedagang angkringan di kawasan Malioboro Yogyakarta yang hasilnya yaitu ada hubungan antaratingkat pendidikan dan PHBS. Teori Lawrence Green menjelaskan bahwa faktor

perilaku ditentukan oleh tiga faktor utama yaitu faktor predisposisi yang mempermudah terjadinya perilaku, faktor pemungkin yang memfasilitasi perilaku dan faktor penguat yang mendorong terjadinya perilaku oleh seseorang atau masyarakat.

Konsep kota humanis adalah konsep yang mempertimbangkan faktor-faktor kemanusiaan, dengan konsep kota yang kompak, hemat energi, ekologis, transportasi humanis, ramah lingkungan hidup dan layak huni (Wunas, 2011). Komponen utama untuk mencapai kota humanis diantaranya adalah perencanaan guna lahan dan transportasi, perencanaan ruang kota yang bersih, hijau dan menyediakan infrastruktur yang tanggap pada anak-anak, perempuan, penyandang cacat dan orang lanjut usia (lansia). Kota seharusnya menyediakan prasarana pergerakan yang mempertimbangkan faktor keselamatan, kenyamanan, keamanan dan kemudahan aksesibilitas bagi seluruh pengguna jalan (transportasi humanis).

Salah satu metode pendekatan yang tepat untuk merencanakan kota-kota yang humanis yaitu konsep perencanaan penggunaan lahan multi fungsi (mixed land use) sehingga akan mengurangi kemacetan. Konsep perencanaan mencakup konsep ramah terhadap pejalan kaki dan pesepeda (walkable city). Transportasi humanis diupayakan dengan menyediakan jalur pejalan kaki yang teduh, hijau, jalur sepeda dan akses yang mudah bagi berbagai macam kondisi masyarakat serta menyediakan transportasi angkutan umum dan akses capai yang nyaman dan aman (tempat transit).

F. Landasan Teori

Fenomena perilaku terjadi di lokus penelitian Kawasan New Bendar 45 Manado yaitu terjadinya perubahan fungsi ruang pedestrian menjadi ruang multi fungsi yang digunakan untuk aktivitas berdagang (transaksi jual beli barang dan jasa), aktivitas refreshing(bermain kartu), aktivitas makan–minum, aktivitas parkir kendaraan dan berbagai macam aktivitas lainnya oleh masyarakat.

Guna meneliti dan menganalisis fenomena perilaku yang terjadi pada pemanfaatan ruang pedestrian di Kawasan New Bendar 45 Manado, digunakan dua teori yaitu teori teritorialitas yang dikemukakan oleh Altman (1975), Brower (1976), Weissman (1991) dan teori spasial yang dikemukakan oleh Carr (1992).

Teori-teori tersebut dipakai untuk menilai fungsi pemanfaatan ruang pedestrian dikaitkan dengan perilaku pengguna. Tiga tipe dasar pola ruang publik yaitu ruang berbatas tetap (*fixed-feature space*), ruang berbatas semi tetap (*semi fixed-feature space*) dan ruang tidak tetap (*non fixed-feature*) dijadikan indikasi data empiri untuk menilai bagaimana keterkaitan antara pelaku, kegiatan dan *setting* ruang.

G. Studi Fasilitas Pedestrian di Indonesia dan Luar Negeri

Studi Kasus berbagai fasilitas pedestrian baik di Indonesia dan luar negeri dilakukan untuk mendapatkan perbandingan bagaimana situasi dan kondisi ruang pejalan di kawasan komersial perkotaan. Penjelasan nya dapat dilihat dalam Tabel 1 dan 2.

Tabel 2. Situasi Fasilitas Pedestrian Pada Berbagai Kota di Indonesia

No	Situasi dan Kondisi	Fasilitas pedestrian
1	<p>Kawasan Penggal Jalan Malioboro – Jogjakarta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat street furniture pada jalur pedestrian seperti bangku, lampu jalan, tempat sampah dan vegetasi • Area parkir di beberapa titik tertentu • Menerapkan penutupan lalu lintas kendaraan pada jam-jam tertentu (18.00 WIB – 21.00 WIB) • Pertimbangan fungsi sosial, ekonomi dan transportasi dalam menerapkan pedestrianisasi • Relokasi PKL pada bangunan bekas bioskop dan menutup jalur kendaraan dilakukan sebagai solusi untuk menjadi kawasan full pedestrian • Pedestrianisasi menjadi salah satu bagian yang mendukung status World Heritage City DIY 	
2	<p>Kondisi jalur pedestrian yang digunakan untuk berjalan kaki, berdagang dan parkir. Kebutuhan ekonomi mendesak pedagang kaki lima (PKL) yang ada di Kota Surabaya tetap nekat berjualan di tepi jalan, di atas trotoar dan drainase. Pejalan kaki menggunakan sisa ruang trotoar dan juga badan jalan. (nasional.okezone.com/2019)</p>	 <p>Lokasi di kota Surabaya, Jawa Timur</p>
3	<p>Pejalan kaki berbagi ruang dengan PKL. PKL terlihat menempati/ menguasai trotoar yang berada di beberapa jalan protokol Makassar seperti di Jl AP Pettarani, Jl Ujung Pandang depan Fort Rotterdam dan sejumlah titik strategis lainnya.. (makassar.tribunnews.com/2017)</p>	 <p>Lokasi di kota Makassar, Sulawesi Selatan</p>




4	<p>Trotoar (jalur pedestrian) depan Taman Imbi di Jalan Irian, Kota Jayapura ditempati oleh sejumlah pedagang kaki lima yang sedang menjajakan berbagai macam jualan, mulai dari anak-anak hingga orang dewasa. Pejalan kaki menyesuaikan dengan keadaan trotoar. (papua.tribunnews.com/2021)</p>	 <p>Lokasi di kota Jayapura, Papua</p>
5	<p>Pejalan kaki menggunakan badan jalan untuk aktifitas berjalan karena trotoar di sejumlah titik di Kota Padang dipenuhi oleh PKL yang sedang berdagang. Dibeberapa titik lainnya juga digunakan untuk parkir kendaraan. (republika.co.id/2018)</p>	 <p>Lokasi di kota Padang, Sumatera Barat</p>
6	<p>Perilaku PKL yang tetap memilih berjualan dipinggir jalan walaupun sudah disediakan lapak di dalam gedung membuat satpol PP berulang-ulang melakukan penertiban. Pejalan kaki tidak dapat memanfaatkan trotoar karena aktivitas PKL sehingga pejalan kaki menggunakan badan jalan. (kaltim.idntimes.com/ 2021)</p>	 <p>Lokasi di kota Balikpapan, Kalimantan Timur</p>
7	<p>Puluhan pedagang bermobil menempati trotoar dan badan jalan pada beberapa lokasi di kota Denpasar, Bali. Fenomena baru ini muncul dimasa pandemi Covid-19. (bali.tribunnews.com/2020)</p>	 <p>Lokasi di kota Denpasar, Bali</p>
8	<p>Trotoar dimanfaatkan bersama oleh PKL dan pejalan kaki. Aturan ketat PPKM mikro imbas lonjakan tajam virus corona mengharuskan PKL hanya boleh beroperasi sampai pukul 20.00 WIB. Jalur khusus disabilitas tidak bisa digunakan karena ditempati barang dagangan. (news.detik.com/ 2021)</p>	 <p>Lokasi di kota Jakarta</p>





9	<p>Trotoar dijadikan tempat parkir dan tempat pajang barang dagangan kendati trotoar berwarna hijau yang memiliki guiding block untuk membantu penyandang disabilitas ini, baru diperbaiki. (news.detik.com/ 2020)</p>	 <p>Lokasi di kota Medan, Sumatera Utara</p>
---	--	--




Tabel 3. Situasi Fasilitas Pedestrian Pada Berbagai Kota di Luar Negeri

No	Situasi dan Kondisi	Fasilitas pedestrian
1	<p>Stroget, Copenhagen, Denmark</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revitalisasi gang-gang kota menjadi jalan yang semarak • Kawasan campuran (komersial dan permukiman) • Pusat perbelanjaan, tempat atraksi/ pertunjukan akrobat, pesulap dan musisi • Panjang jalan 1,15 km, lebar jalan 10 – 12 meter • Bangunan di kedua sisi jalan sekitar 4 lantai, skala ruang D/H = 1 • Luas bertambah dari 15.880 m² menjadi 100.000 m² • Meniadakan curb dan trotoar, menggantinya dengan lantai paving • Menambah furnitur pedestrian, tempat duduk café outdoor, tempat duduk untuk beristirahat • Bebas kendaraan bermotor dan sepeda • Area parkir dikurangi sebanyak 2-3% per tahun • Perubahan bertahap dari pola mengemudi dan parkir menjadi pola bersepeda dan transportasi umum • Akses dengan sistem transportasi umum (bus, metro dan kereta api) 	<p>Sebelum revitalisasi</p>  <p>Sesudah revitalisasi</p>  

		 <p>10-12 m</p> <p>AFTER</p> <p>BEFORE</p> <p>User legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pedestrian space Mixed traffic Parking
2	<p>Orchard Road, Singapore</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat curb zone, pembatas jalan dan trotoar untuk menghalangi kendaraan. • Furniture zone/ planter terletak antara curb zone dan pedestrian zone, terdapat utilitas yaitu rambu lalu lintas dan amenities seperti bangku dan halte. • Terdapat pedestrian zone khusus pejalan kaki yang dilengkapi dengan bangku, lampu, tempat sampah. • Frontage zone, ruang antara pedestrian zone dan bangunan. • Terdapat pohon-pohon yang berfungsi sebagai pagar pembatas • Elevasi lantai pedestrian zone lebih tinggi dari jalan. • Desain pola lantai beragam 	
3	<p>Oklahoma City, USA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kawasan bisnis, hiburan, olahraga dan taman • Bebas kendaraan bermotor • Sebagai jalur pejalan kaki dan sepeda • Tanaman dan pepohonan sebagai batas antara jalan dan pedestrian • Salah satu sisi jalan terdapat area parkir mobil dengan pola paralel 	

<p>4</p>	<p>Buchanan Street, Glasgow, Skotlandia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berada di tengah kawasan komersial Victorian dan Edwardian • Kawasan bebas kendaraan • Pusat perbelanjaan, tempat berjualan hasil panen petani dan pertunjukan teater, acara sosial dan festival • Pola lantai beragam • Bergaya arsitektur Skotlandia abad ke-19 • Mudah diakses melalui halte jalan Buchanan di Glasgow Subway 	
<p>5</p>	<p>Flower Street, Curitiba, Brazil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat taman bunga • Kawasan pusat perbelanjaan dan distrik bersejarah • Bebas kendaraan 	
<p>6</p>	<p>Rue Mouffetard, Paris</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalanan bekas jalan tua Roma abad ke-12 • Terdapat pasar pagi 	

7	<p>Qianmen Street, Beijing, China</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bergaya arsitektur khas Dinasti Qing abad ke-17 • Kawasan belanja, hiburan dan destinasi kuliner 	
8	<p>Third Street Promenade, Los Angeles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membentang sekitar 3 blok, diantara Mal Santa Monica Place dan Wilshire Boulevard • Bebas kendaraan • Kawasan belanja dan hiburan • Pepohonan berada di bagian pinggir, air mancur dan kolam di bagian tengah • Bernuansa arsitektur California klasik 	
9	<p>Rue du Petit-Champlain, Quebec City</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat toko-toko kerajinan dan galeri lokal • Jalan bersejarah kota tua Quebec • Distrik komersial pertama Amerika Utara • Akses melalui tangga Breakneck • Seni jalanan penuh warna, terkenal dengan mural yang menggambarkan sejarah lingkungan abad ke-17 • 	
10	<p>La Rambla, Barcelona</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membentang sekitar 1,6 kilometer dari Placa Catalunya • Bebas kendaraan bermotor • Tempat kegiatan masyarakat lokal, musisi jalanan • Terdapat pasar La Boqueria yang ramai pada pagi hari 	

<p>11</p>	<p>Cat Street, Tokyo, Japan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membentang antara dua distrik perbelanjaan terbesar Harajuku dan Shibuya • Kawasan perbelanjaan, kafe dan restoran 	
<p>12</p>	<p>Carnaby Street, London</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat 14 ruas jalan, sekitar 100 toko, 60 bar, restoran dan café 	
<p>13</p>	<p>Otoritas Bangkok melarang pedagang di trotoar jalan Khao San yang populer di kalangan wisatawan muda karena memiliki penginapan murah. PKL dianggap mengganggu jalur pejalan kaki. Namun menurut asosiasi PKL, larangan itu mengancam keberlanjutan mata pencaharian mereka dan keberadaan ciri khas kota Bangkok. (cnnindonesia.com / 2018)</p>	 <p>Lokasi di kota Bangkok, Thailand</p>

14	<p>Area pedestrian digunakan oleh penjaja jalanan (Street Vendors) di distrik Baclaran, Metro Manila, Filipina untuk menjual pakaian, sepatu, peralatan rumah tangga, mainan, gadget, buah-buahan dan sayuran segar. Pejalan kaki turun ke jalan karena jalur pedestrian sesak dengan barang dagangan. (interakasyon.philstar.com/2019)</p>	 <p>Lokasi di kota Manila, Negara Filipina</p>
15	<p>Pandemi covid-19 membuat pemerintah beralih sikap dengan mengizinkan 36.000 kios jalanan di jalur pedestrian. Hal ini dilakukan untuk menciptakan lapangan kerja bagi individu berpenghasilan rendah dan pengangguran akibat pandemi. Padahal sebelumnya petugas manajemen perkotaan ditugaskan untuk mengusir pedagang dari jalanan. (dunia.tempo.co/2020)</p>	 <p>Lokasi di kota Chengdu, China</p>
16	<p>Situasi jalur pedestrian di kawasan ekonomi menengah ke bawah, Korean Town, Westlake sampai ke downtown ditempati pedagang yang menjual berbagai macam barang dengan harga murah, bisa tawar menawar antara penjual dan pembeli. Pejalan kaki berbagi ruang dengan pedagang. (merdeka.com/2021)</p>	 <p>Lokasi di kota Los Angeles, California</p>
17	<p>Gerobak kaki lima menempati jalur pedestrian di Fifth Avenue, New York di siang maupun malam hari di segala cuaca. Street food khas ini jadi menu yang disukai penduduk dan turis. Pejalan kaki memanfaatkan ruang bersama dengan pedagang. (gensindo.sindonews.com/2020)</p>	 <p>Lokasi di New York, Amerika</p>

18	<p>Pedagang barang bekas/ barang antik berjualan di atas trotoar Portobello Road di Notting Hill, London. Hari paling ramai dan padat yaitu Sabtu dimana banyak lapak PKL yang menempati trotoar bahkan bisa sampai ke tengah jalan. Khusus bulan Agustus selalu ramai setiap hari karena ada Portobello Film Festival. (kompasiana.com/ 2017)</p>	 <p>Lokasi di London, Inggris</p>
19	<p>The Cuyp, kawasan yang terkenal di Amsterdam telah ada sejak tahun 1905. Pemerintah menata ruang pedestrian ini dengan konsep multi fungsi sebagai tempat untuk pedagang lapak, pejalan kaki dan pesepeda, dibuka mulai pukul 9 pagi sampai jam 5 sore. (idntimes.com/ 2020)</p>	 <p>Lokasi di Amsterdam, Belanda</p>
20	<p>Kolkata adalah salah satu kota terbesar di India, pusat bisnis yang ramai dan sibuk. Hampir semua jalan terdapat pedagang yang menjual beraneka ragam barang dan makanan. Kendaraan, sepeda, pejalan kaki dan pedagang, beraktivitas bersama di jalan. (tukangjalanjajan.com/ 2018)</p>	 <p>Lokasi di Kolkata, India</p>

H. Posisi Penelitian

Posisi penelitian terhadap penelitian-penelitian sebelumnya, dapat dilihat pada Tabel 4 dan Tabel 5 yaitu berkaitan dengan pedestrian dan perilaku teritorial.

Tabel 4. Penelitian Tentang Pedestrian

Peneliti dan Judul Penelitian	Topik/ Kesimpulan
Peneliti : Hidayati (2021) Judul : Mewujudkan Kota Ramah Pejalan Kaki : Kasus Kota Yogyakarta	Tujuan : Mengetahui perkembangan dan kualitas kawasan pedestrian di Indonesia, khususnya Yogyakarta Metode : 1. Penelitian kualitatif dengan cara observasi dan studi pustaka 2. Pengamatan dilakukan dalam kurun waktu 5 tahun terakhir 3. Hasil observasi lapangan dielaborasi dengan literatur dan penelitian sebelumnya Kesimpulan 1. Prinsip dasar pedestrianisasi kawasan tertentu perkotaan adalah menetapkan daerah pusat kota sebagai jalur pedestrian 2. Penciptaan area pedestrian peruntukannya disesuaikan dengan karakter penggunaannya misal pejalan kaki anak-anak, orang tua hingga penyandang disabilitas 3. Pedestrian diciptakan untuk memfasilitasi aktivitas pejalan kaki sebagai prioritas utama dengan membatasi kendaraan pribadi, namun untuk kendaraan darurat dan servis, area ini dapat diakses dengan mudah 4. Area pedestrian harus menjamin keselamatan pejalan kaki dan terhindar dari kecelakaan dengan membuat ruang terlindung dengan batas yang jelas dan berukuran luas 5. Area pedestrian perlu memperhatikan skala manusia berkaitan dengan jarak tempuh, kecepatan bergerak, dimensi elemen lingkungan, jarak pandang dan rambu-rambu informasi 6. Area pedestrian harus terlindung dari kondisi cuaca dan polusi udara.
Peneliti : Zhou et al (2020) Judul : Detecting the Pedestrian Shed and Walking Route Environment of Urban Parks with Open-Source Data: A Case Study in Nanjing, China	Tujuan : Memberikan deskripsi kuantitatif dari rute berjalan kaki ke taman dengan menggunakan jarak yang baru dari rumah ke taman dan ukuran lingkungan pejalan kaki. Kesimpulan : 1. Rute berjalan sangat bervariasi dalam hal jarak, belokan, pemandangan jalan dsb 2. Kedekatan dengan taman kota dalam hal jarak Euclidean tidak selalu sesuai dengan jarak rute sebenarnya yang mungkin memiliki pengaruh langsung pada kenyamanan perjalanan dan kecenderungan mengunjungi 3. Perbedaan mencolok dalam rasio visual hijau, elemen

	gambar dan tempat menarik sepanjang rute dapat berkontribusi pada disparitas lingkungan pedestrian
Peneliti : Saputra dkk (2019)	Tujuan : 1. Mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di kawasan Zero Point menuju Pelabuhan Manado (Jl Samratulangi – Jl Suprpto) 2. Mengetahui volume maksimum pejalan kaki yang mampu ditampung jalur pejalan kaki di Jl Samratulangi ke Jl Suprpto 3. Mengetahui tingkat pelayanan bagi pejalan kaki berdasarkan hasil analisis metode Greenshields 4. Mengetahui kualitas peayanan trotoar menurut pejalan kaki berdasarkan analisis IPA (Importance Performance Analysis)
Judul : Analisis Karakteristik Arus Pedestrian di Kota Manado (Studi Kasus Jalan Samratulangi – Jalan Suprpto)	Metode : 1. Penelitian kuantitatif 2. Teknik analisis Linear Greenshields 3. Teknik analisis IPA 4. Observasi dan kuesioner pada pengguna area pedestrian (trotoar) 100 reponden 5. Pengambilan data primer menggunakan hand counter, alat pencatat waktu, formulir, kamera 6. Pengamatan dilakukan berulang dalam interval waktu 15 mnt selama 12 jam 7. Lokasi pengamatan pada 5 titik/pos
	Kesimpulan : 1. Hasil observasi ditemukan banyak hambatan samping yaitu PKL (Pedagang Kaki Lima) 2. PKL mempengaruhi karakteristik pedestrian karena memperkecil ruang trotoar 3. Berdasarkan besarnya arus dan besarnya nilai ruang (space) pejalan kaki untuk interval 15 menit maka tingkat pelayanan pejalan kaki masuk kategori LOS "D", tidak memenuhi standar. 4. Tingkat kepuasan pengguna 42% (kategori cukup)
Peneliti : Wells et al (2018)	Tujuan : 1. Mengkaji jenis dan tingkat gangguan yang dialami oleh pejalan kaki di kampus perguruan tinggi perkotaan 2. Menyelidiki dampak gangguan di jalur penyeberangan, keselamatan perilaku menyeberang
Judul : Distracted Pedestrian Behavior on Two Urban College Campuses	Metode : 1. Seleksi persimpangan, dipilih persimpangan sibuk dan padat 2. Pengkodean perilaku pejalan kaki pada hari kerja setiap hari selama dua minggu dari pukul 07:45 – 17:45 3. Analisis dilakukan dalam 4 langkah yaitu : a. Mempertimbangkan data deskriptif tentang lalu lintas dan pejalan kaki b. Mempertimbangkan gangguan dan keamanan di antara pejalan kaki (Analisis Chi-kuadrat) c. Mempertimbangkan keselamatan perilaku pejalan kaki yang terganggu versus pejalan kaki yang tidak terganggu d. Memeriksa perilaku yang terganggu dari semua pejalan kaki di penyeberangan (jumlah gangguan yang berat dan tingkat gangguan)
	Kesimpulan : 1. 90% pejalan kaki adalah orang dewasa muda

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 33% pejalan kaki terganggu saat aktif melintasi jalan raya 3. Headphone (Hp) adalah gangguan yang paling umum 4. Pria banyak menggunakan Hp, Wanita menggunakan Hp dan SMS 5. Wanita lebih banyak mengalami gangguan 6. Perilaku pria lebih cenderung melihat ke kanan sebelum memasuki penyeberangan 7. Perilaku wanita lebih mungkin berjalan di luar garis penyeberangan 8. Pejalan kaki yang terganggu cenderung lebih sering mematuhi rambu-rambu jalan daripada pejalan kaki yang tidak terganggu 9. Hanya 29,8% pejalan kaki yang berbicara di telepon melihat lalu lintas tepat setelah melintasi median
<p>Peneliti : Hayu (2018)</p> <p>Judul : Investigation of Pedestrian Safety Problems and Its Countermeasures: A Case Study in Nekemte City, Ethiopia</p>	<p>Tujuan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menyelidiki kondisi fasilitas pejalan kaki di kota Nekemte, Ethiopia 2. Mengevaluasi kualitas pelayanan fasilitas pejalan kaki di segmen jalan di kota 3. Mengidentifikasi faktor-faktor yang paling signifikan mempengaruhi keselamatan pejalan kaki berdasarkan analisis PLOS 4. Merekomendasikan teknik penanggulangan masalah yang teridentifikasi <p>Metode :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Metode Analisis Statistik 2. Data kuantitatif dan kualitatif 3. Data primer: Kuesioner, observasi, data volume pejalan kaki 4. Data sekunder dari pemerintah kota (Rencana induk dll) 5. Kuesioner (Persepsi pejalan kaki terhadap keselamatan dan terhadap fasilitas, ramah lingkungan atau tidak) 6. Menggunakan ukuran kualitatif PLOS (Pedestrian Level of Service) 7. Pemilihan responden dengan teknik purposive dan random sampling <p>Kesimpulan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hasil studi lapangan 60% responden menganggap trotoar tidak ramah pengguna 2. Pengelolaan dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki masih kurang 3. Jalur pedestrian ditempati oleh pedagang kaki lima, tiang listrik, gerobak parkir atau bahan bangunan 4. Fasilitas penyeberangan tidak cukup 5. Analisis PLOS menunjukkan kondisi pejalan kaki buruk
<p>Peneliti : Makalew dkk (2018)</p> <p>Judul : Kapasitas Ruang dan Pola Pergerakan Pejalan Kaki Anak Sekolah Dasar di Wilayah Urban dan Rural</p>	<p>Tujuan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis dimensi dan kapasitas jalur pejalan kaki anak-anak berdasarkan perilaku pada kondisi fisik urban dan rural 2. Menganalisis pola pergerakan berdasarkan rute pejalan kaki anak-anak pada jalur yang tersedia 3. Merumuskan prinsip ruang jalur pejalan kaki anak pada wilayah urban dan rural <p>Metode :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penelitian kuantitatif dengan metode survei lapangan 2. Populasi penelitian adalah anak sekolah dasar kelas 1

	<p>sampai kelas 6</p> <ol style="list-style-type: none"> Data dimensi dan kapasitas dengan program AutoCAD dan MS Excel Analisis statistik deskriptif dengan program SPSS 24 <p>Kesimpulan :</p> <ol style="list-style-type: none"> Kapasitas ruang pejalan kaki anak daerah rural lebih besar yaitu 2,4 meter dari area urban yaitu 1,6 meter Berdasarkan perilaku anak, kapasitas ruang pejalan kaki anak lebih besar dari 6 meter Pola pergerakan terdiri dari pola lurus dan pola zig-zag Pejalan kaki anak membentuk jumlah kelompok berjalan kaki 7 anak di daerah urban dan 14 anak di daerah rural Prinsip pengadaaan jalur pejalan kaki anak adalah lebar 1,6m – 2,4 m dan zig-zag lebih besar 6m. Interaksi anak dengan lingkungan dengan kantong bermain 9,6m² - 13,2m²
<p>Peneliti : Nasution dkk (2016)</p> <p>Judul : Analisis Penilaian Fasilitas Pedestrian di Kawasan Perkotaan (Kasus: Jalan Malioboro-Jalan Margo ulyo, Yogyakarta)</p>	<p>Tujuan :</p> <ol style="list-style-type: none"> Mengidentifikasi karakteristik pedestrian Mengidentifikasi kebutuhan dan ketersediaan fasilitas pedestrian <p>Metode :</p> <ol style="list-style-type: none"> Metode Deskriptif Kualitatif Data primer yaitu observasi, kuesioner, dokumentasi Data sekunder yaitu literatur dan dokumen resmi pemerintah Populasi : Populasi segmen trotoar dan populasi responden (pedestrian) 429 orang Pemilihan responden dengan teknik accidental sampling Analisis statistik deskriptif (data primer) Analisis deskriptif kualitatif (data sekunder) <p>Kesimpulan :</p> <ol style="list-style-type: none"> Hasil penelitian menunjukkan bahwa ruang pedestrian di lokasi kajian didominasi oleh penduduk non lokal Kota Yogyakarta yang berstatus sebagai mahasiswa dan memiliki aktivitas utama untuk belanja. Kunjungan pedestrian mencapai puncaknya saat weekend dan mayoritas menggunakan sepeda motor menuju kawasan. Kondisi fasilitas pedestrian di kedua ruas Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo sebagian besar memenuhi standar dari segi desainnya, namun dari segi ketersediaan dan fungsinya belum memadai sehingga belum memenuhi kebutuhan pedestrian.
<p>Peneliti : Ipak (2015)</p> <p>Judul : Pengembangan Ruang Pejalan Kaki dalam Menunjang Sudirman City Walk di Kota Pekanbaru</p>	<p>Tujuan :</p> <ol style="list-style-type: none"> Mengetahui aktivitas PKL di koridor Jalan Jendral Sudirman Mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap PKL, tingkat kenyamanan dan fasilitas penunjang pejalan kakai di Sudirman City Walk Memberikan saran dan rekomendasi terhadap pengembangan ruang pejalan kaki di Sudirman City Walk <p>Metode :</p> <ol style="list-style-type: none"> Metode Deskriptif Kualitatif Teknik survey dengan kuesioner <p>Kesimpulan :</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aktivitas PKL dimulai dari pagi hingga malam, mayoritas pekerja laki-laki 2. Pejalan kaki merasa terganggu dengan PKL (62%), lainnya merasa terbantu karena dapat membeli makanan dan minuman sementara berjalan ke tempat tujuan. Kebersihan kurang memadai, fasilitas tempat sampah kurang. Fasilitas pelindung dan perabot jalan kurang memadai dan rusak 3. PKL sebaiknya diberikan lokasi strategis di sekitar Sudirman City Walk
Peneliti : Aryani dkk (2014) Judul : Place and Promotion Konsep Pedestrian Street Shopping Berkelanjutan sebagai Area Komersial di Citraland Surabaya	Tujuan : Merumuskan konsep pedestrian street shopping berdasarkan bauran konsumen area komersial Citraland Surabaya, khususnya aspek place dan promotion. Metode : <ol style="list-style-type: none"> 1. Penelitian kualitatif dengan paradigma post-positivisme 2. Strategi penelitian studi kasus, lokasi terpilih adalah Gwalk Surabaya. 3. Jumlah sampel 71 dari populasi konsumen Gwalk 4. Data primer kuesioner untuk menjangkau data menyangkut kebiasaan wisata dan belanja 5. Analisis statistik deskriptif Kesimpulan <ol style="list-style-type: none"> 1. Ditinjau dari segi place, konsep pedestrian street shopping yang telah disusun dapat berperan terhadap kenyamanan konsumen 2. Di sisi promotion, konsep yang dihasilkan mampu memberikan informasi kepada konsumen agar lebih mudah memilih zona untuk kegiatan yang akan dilakukan dan mencapai retail yang bertujuan dengan mudah.

Tabel 5. Penelitian Tentang Perilaku Teritorial

Peneliti dan Judul Penelitian	Topik/ Kesimpulan
Peneliti : Khalatyan (2019) Judul : Disclosure of Social Active Territories	Tujuan : Mengembangkan metode untuk identifikasi wilayah kota yang aktif secara sosial untuk menentukan masa depan mereka. Metode : <ol style="list-style-type: none"> 1. "Call" Metode 2. Data panggilan telepon yang aktif dalam suatu area kota 3. Populasi bebas 4. Waktu pengamatan antara jam 6 sore – 11 malam, hari Sabtu dan Minggu Kesimpulan : <ol style="list-style-type: none"> 1. 56% populasi memilih untuk menghabiskan waktu luang di pusat kota 2. 52,2% lebih memilih jenis kehidupan aktif secara sosial. 3. Elemen utama penciptaan Social Communication Areas (SCA) modern : kafe, area hijau, taman bermain dan area pejalan kaki
Peneliti : Kridarso (2018)	Tujuan : Mengkaji jenis teritori pada rumah produksi batik di Kauman

<p>Judul : Teritori Ruang pada rumah produksi batik di Kauman, Pekalongan – Jawa Tengah</p>	<p>Metode : 1. Metode kualitatif 2. Pengamatan dititikberatkan pada proses, peristiwa dan otentisitas 3. Data primer yaitu rekaman visual berupa foto dan pengukuran denah Klasifikasi Teritori: 1. Zona berhuni (privat), teritori tertutup yang ditandai secara simbolik dengan penataan perabot 2. Zona bekerja (semi publik), teritori terbatas ditandai dengan batas ruang 3. Zona bersama (publik), teritori terbuka yang dapat diakses oleh penghuni, karyawan dan tamu</p>
<p>Peneliti : Moh.Muhrim (2018)</p> <p>Judul : Perubahan Setting Ruang dan Pola Aktifitas Publik di Ruang Terbuka Kampus Unisan Gorontalo</p>	<p>Tujuan 1. Mengetahui perubahan setting ruang publik di kampus Unisan Gorontalo 2. Mengetahui pola aktifitas pengguna ruang Metode : 1. Penelitian kualitatif (pendekatan rasionalistik) 2. Data observasi, wawancara, dokumentasi 3. Cara penelitian dimulai dengan penentuan lokasi penelitian, penentuan kasus taman dan responden, pengumpulan dan pencatatan data, analisis, pembahasan dan kesimpulan 4. Waktu pengamatan pagi, siang, sore dan malam (durasi 2 jam tiap waktu) Kesimpulan : 1. Fenomena perilaku interpersonal manusia meliputi : 2. Ruang personal, besar kecilnya jarak personal seseorang dengan orang lain dipengaruhi jenis kelamin dan umur 3. Privasi, seseorang lebih mudah memperoleh privasi dengan menempati area tertentu 4. Teritorialitas, jenis teritori yang ada pada ruang terbuka kampus Unisan adalah teritori publik 5. Pola pemanfaatan dan pola aktifitas pengguna ruang terbuka di kampus Unisan berdasarkan satuan waktu berdasar hari kerja sedangkan waktu libur tidak dipergunakan. 6. Perubahan setting ruang terbuka bergantung pada pola perilaku mahasiswa pengguna ruang terbuka publik</p>
<p>Peneliti : Bawembang (2017)</p> <p>Judul : Teritori dalam ruang publik masyarakat kampung Cina di kota Manado</p>	<p>Tujuan : Mengidentifikasi teritori dalam ruang publik masyarakat kampung Cina kota Manado Metode : 1. Penelitian Kualitatif 2. Fokus : objek, individu, kelompok, proses, organisasi atau sistem. 3. Data observasi, wawancara dan dokumentasi 4. Sampel purposive sampling 5. Metode pengamatan jejak fisik 6. Metode pemetaan perilaku Klasifikasi Teritori : 1. Teritori primer (toko) 2. Teritori sekunder (area pedestrian, area parkir depan ruko, tempat ibadah 3. Teritori publik (ditemukan di seluruh kawasan kampung yang dapat diakses setiap orang</p>

<p>Peneliti : Warouw (2016)</p> <p>Judul : Studi Perilaku Pengguna Pedestrian pada Kawasan Perdagangan di Kota Manado</p>	<p>Tujuan : Mendapatkan karakteristik pola perilaku pejalan kaki</p> <p>Metode :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemetaan perilaku (Behavioral Mapping) 2. Observasi jejak fisik (Physical Traces) 3. Wawancara dan kuesioner 4. Populasi adalah pengguna jalur pedestrian 5. Pemilihan responden secara random purposif (usia, jenis kelamin dan aktifitasnya) 6. Lokus penelitian zona 1 terletak antara kampung Arab dan kawasan 45, Zona 2 terletak antara kampung kodo dan kawasan 45 7. Waktu pengamatan 3 hari (Senin, Jumat dan Minggu) <p>Kesimpulan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Batas teritori jalur pedestrian terhadap emperan toko kurang jelas, beda ketinggian, elemen pedestrian minim 2. Terdapat beberapa macam aktifitas dan perilaku, bervariasi di tiap zona pengamatan 3. Terdapat aktifitas tidak lazim yaitu berdagang di jalur pedestrian 4. Ditemukan 7 aktivitas pengguna pedestrian yaitu berjalan, duduk, memarkir kendaraan, berdiri, berjualan, bercengkerama dan menunggu
<p>Peneliti : Poedjowibowo (2016)</p> <p>Judul : Teritorialitas pada permukiman Suku Bajo Desa Tumbak (Studi kasus permukiman di atas air</p>	<p>Perilaku teritorialitas :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Membuat elemen teritori keluarga (primer, sekunder dan publik) 2. Membuat elemen teritori desa/ lingkungan (primer, sekunder dan publik) <p>Klasifikasi Teritori:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Teritori keluarga 2. Teritori lingkungan/ desa <p>Teritori menurut sifat :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Teritori primer 2. Teritori sekunder 3. Teritori publik 4. Teritori ganda <p>Faktor penyebab perilaku :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aktivitas atau kegiatan yang berlangsung 2. Budaya hidup suku laut (perlunya ruang untuk lalu lintas dan tempat tambat perahu serta karamba untuk budi daya ikan) 3. Pandangan atau persepsi terhadap kepemilikan bersama terhadap wilayah perairan
<p>Peneliti : Kasman dkk (2015)</p> <p>Judul : Teritorialitas masyarakat perumahan menengah ke bawah. Studi kasus Perumahan Sukaluyu, Cibeunying Kaler Bandung</p>	<p>Membuat ekspansi teritorial dengan pola :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pola ekspansi yang dilakukan pada batas teritori legal. 2. pola ekspansi pada sisi luar batas teritori legal. 3. pola ekspansi pada koridor/ gang sebagai teritori publik. <p>Aspek pembentuk teritorialitas yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aspek legalitas 2. Aspek aktifitas 3. Aspek persepsi <p>Aspek paling besar yaitu persepsi masyarakat karena adanya rasa memiliki yang didasari oleh kedekatan antar masyarakat tersebut sehingga rasa sungkan untuk melakukan ekspansi tergolong kecil</p>
<p>Peneliti : Putrie dan Maslucha (2013)</p>	<p>Perilaku keruangan membentuk pola yang khas</p> <p>Klasifikasi teritori :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Memiliki teritori khusus jika dibandingkan dengan

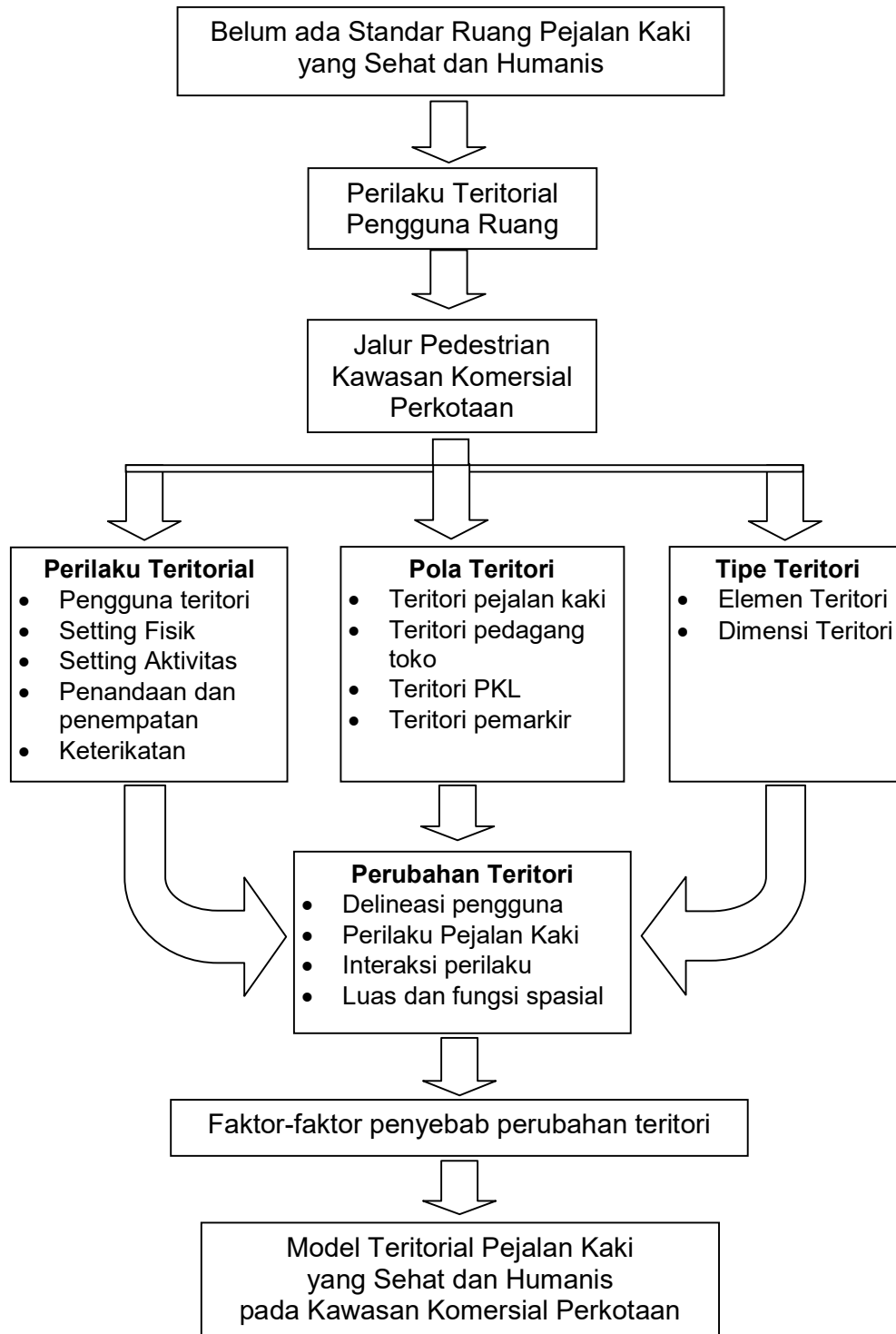
Judul : Setting perilaku dan teritorialitas ruang sebagai perwujudan adab di Masjid Gading Pesantren Kota Malang	<p>masjid secara umum</p> <ol style="list-style-type: none"> Memiliki teritori primer (sakral) yaitu mihrab dan ruang sholat utama Memiliki teritori sekunder Memiliki teritori publik (umum/profan) <p>Fakor penyebab perilaku :</p> <ol style="list-style-type: none"> Keterikatan pada aturan (fiqih) dan etika (adab) aturan tata perilaku dalam masjid Tradisi sebagai perwujudan adab terhadap masjid dan kyai
Peneliti : Putri dkk (2012)	Perilaku teritorialitas :
Judul : Pendekatan teritori pada fleksibilitas ruang dalam tradisi sinoman dan biyada di dusun Karang Ampel Malang	<ol style="list-style-type: none"> Membuat perluasan batas teritori yang berbeda tiap rumah Membuat batas elemen semi-fix dan non-fix pada objek yang memiliki ruang terbuka Membuat batas elemen fix pada objek yang tidak memiliki ruang terbuka <p>Faktor penyebab perilaku :</p> <p>Ketersediaan ruang terbuka yaitu pelataran belakang rumah</p>
Peneliti : Burhanuddin (2010)	Perilaku teritorialitas :
Judul : Karakteristik teritorialitas ruang pada permukiman padat di perkotaan	<ol style="list-style-type: none"> Membuat batas fisik fix seperti bangunan rumah, warung Membuat batas fisik semi-fix seperti tempat duduk umum <p>Karakteristik teritorialitas ruang :</p> <ol style="list-style-type: none"> Karakteristik ruang (bentuk persegi (square) dan memanjang (linier)) Karakteristik ruang berdasarkan waktu aktifitas Karakteristik ruang berdasarkan latar belakang masyarakat <p>Faktor penyebab perilaku :</p> <ol style="list-style-type: none"> Elemen fix ruang menjadi magnet aktivitas yang menimbulkan reaksi masyarakat untuk menyediakan elemen semi-fix Kesepakatan masyarakat membuat elemen pendukung aktifitas misal tempat duduk Waktu senggang dimanfaatkan utk aktifitas bersama

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu yaitu penelitian ini membahas tentang pemanfaatan ruang pedestrian berdasarkan perilaku teritorial para penggunanya. Perilaku teritorial berkaitan dengan individu atau kelompok masyarakat pengguna yang menguasai atau merasa memiliki ruang pedestrian, membentuk pola teritori, memiliki tuntutan terhadap suatu dimensi ruang personal dan ruang aktivitas,

menimbulkan interaksi antar pengguna teritori dan mengatur batas-batas (deliniasi) dalam teritori.

Penelitian ruang pedestrian ini juga mengungkapkan faktor-faktor yang menyebabkan perubahan pemanfaatan ruang pedestrian dan menemukan model ruang pejalan kaki yang sehat atau humanis pada kawasan komersial perkotaan.

I. Konsep Penelitian



Gambar 9. Konsep Penelitian