

**PRINSIP PERANCANGAN
SEBAGAI DASAR PENANGANAN KONFLIK
PADA KORIDOR JALAN KOMERSIAL
(Kasus Studi: Koridor Jalan Komersial Kota Bandung)**

Petrus Natalivan

*Laboratorium Perancangan Kota Departemen Teknik Planologi ITB
Labtek IX. A - Jl. Ganesha 10, Bandung
natalivan@pl.itb.ac.id*

Abstract

The use of commercial corridors as public space raises varying conflicts, coming from physical, functional and behavioral problems. The conflicts should be treated to eliminate/reduce social unrest, and looses to stakeholders and commercial activities. This research is aimed at formulating design principles for orderly and fairly commercial corridors as public space. The formulation of these principles is carried out through demand side which relates to right and interest of stakeholders and supply side which relates to structural and functional characteristic of commercial corridors.

Keywords: *public space, commercial corridor, design principles, conflict management, conflicts' resolution.*

I. PENDAHULUAN

Jane Jacobs (1961:29) dalam *The Death and Life of Great American Cities* menyatakan bahwa, "*If a city's streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull*", kehidupan kota-kota direfleksikan dalam kehidupan di jalan-jalannya. Secara historis, jalan sebenarnya tidak hanya berfungsi sebagai media pergerakan manusia atau barang, tetapi jalan merupakan tempat kehidupan. Jalan menjadi tempat bertemu, berinteraksi dan berkegiatan, khususnya untuk masyarakat kota. Fungsi jalan seperti tersebut di atas pada perkembangan selanjutnya mengalami *diferensiasi*. Fungsi jalan sebagai tempat pergerakan, khususnya kendaraan, semakin menguat (Bishop. *tt*:1-4), sedangkan fungsi lainnya yang bisa menggambarkan kehidupan kota mulai tersingkir, berpindah ketempat lain, ke taman-taman kota atau hilang sama sekali. Perubahan ini memberikan dampak pada kebijaksanaan dalam perencanaan dan menjadi domain bagi perencana transportasi dengan pendekatan tekniknya. Pendekatan untuk kepentingan publik lainnya, seperti pejalan semakin kurang diperhatikan, demikian juga kegiatan yang menggambarkan 'kehidupan' kota. Jalan pada akhirnya dianggap sebagai tempat yang berbahaya, monoton karena tidak ada 'kehidupan' di sepanjang jalan dan menjemukan seperti yang diungkapkan oleh Jane Jacobs di atas.

Jalan sebagai ruang publik berkaitan erat dengan masalah hak bagi siapapun yang menggunakan jalan tersebut. Namun demikian harus dipertimbangkan fungsi jalan itu sendiri. Penyediaan fasilitas untuk publik tidak hanya berada pada daerah milik jalan tetapi juga sampai pada lahan milik perseorangan di kanan dan kiri daerah milik jalan. Persoalan koridor jalan tidak hanya mencakup persoalan fungsional areal komersial, tetapi juga mencakup persoalan visual dan perilaku pengguna, sehingga lingkup persoalan jalan sebagai ruang terbuka publik, khususnya di Indonesia, tidak hanya pada daerah milik jalan saja tetapi juga mencakup kanan-kiri daerah milik jalan yang disebut koridor jalan.

Menata koridor jalan komersial sebagai ruang publik memerlukan kerangka konseptual yang integratif dengan pendekatan hubungan perilaku dan lingkungan. Beberapa kasus terbukti, bahwa ruang publik akhirnya menjadi ruang mati, terdistorsi karena bertumpuk-tumpuknya fungsi. Untuk mengatasi persoalan tersebut ada beberapa aspek yang dapat digunakan dalam pengembangan ruang publik, yaitu konsep pengembangan ruang terbuka yang humanis, pengembangan peraturan dalam ruang publik, pengembangan pemaknaan yang dibutuhkan oleh masyarakat.

Tulisan berikut ini terdiri atas tiga bagian utama. Bagian pertama akan membahas kerangka teoritis pengembangan koridor jalan komersial sebagai ruang publik. Bagian kedua akan membahas pengendalian rancang kota sebagai perangkat pencegahan dan pengelolaan konflik dan bagian terakhir akan menyajikan prinsip perancangan sebagai dasar penanganan konflik pada koridor jalan komersial di Kota Bandung.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, koridor jalan komersial dapat dibagi dalam lima segmen ruang yaitu, ruang bangunan, *setback*, sempadan, trotoar dan ruang jalan yang masing-masing mempunyai fungsi dan komponen-komponen yang perlu diatur. Prinsip desain, pedoman dan standar mengatur setiap segmen ruang dan komponennya berdasarkan pertimbangan visibilitas, kenyamanan dan interaksi masyarakat. Prinsip perancangan ini, dengan mempertimbangkan perilaku stakeholder dalam menghadapi konflik, menjadi dasar penyusunan prinsip penanganan konflik. Pada prinsipnya stakeholder di dalam segmen ruang yang sesuai harus dilindungi, demikian pula stakeholder yang pasif dari yang agresif, sedangkan stakeholder di segmen ruang yang tidak sesuai harus dicegah, dilarang atau diarahkan pada segmen ruang yang sesuai. Dalam hal ini aturan hukum, intervensi desain dan teknik-teknik mengelola konflik seperti mediasi, persuasi, bujukan, arbitrase, konsensus, kerjasama maupun, advokasi dapat diterapkan.

II. KERANGKA TEORITIS PENGEMBANGAN KORIDOR JALAN KOMERSIAL SEBAGAI RUANG PUBLIK

2.1 Koridor Jalan Komersial sebagai Ruang Terbuka Publik

Sebagai ruang publik, jalan merupakan ruang dimana seluruh masyarakat mempunyai akses untuk menggunakannya. Jalan dapat dicapai oleh seluruh masyarakat untuk melakukan kegiatan (Carr. 1992: 50), memberikan kesempatan untuk digunakan atau dicapai secara fisik maupun secara visual (Granham. 1970: 55) serta dapat dimanfaatkan 24 jam. Jalan pada akhirnya juga merupakan wadah kegiatan fungsional maupun aktivitas visual yang mempertemukan kelompok-kelompok masyarakat dalam kehidupan rutin sehari-hari. Namun demikian, koridor jalan tidak lepas dari fungsi jalan itu sendiri sebagai tempat pergerakan. Oleh karena itu, tidak semua kegiatan diijinkan untuk masuk ke dalam koridor jalan. Hanya kegiatan yang berkaitan dengan fungsi jalan tersebut yang diijinkan. Inilah salah satu sebab jalan sebagai ruang publik berpotensi juga menjadi sumber konflik.

Koridor jalan merupakan perpaduan antara komponen sosial dan fisik suatu lingkungan atau kota. Selain melayani aktivitas sosial, koridor jalan juga memiliki elemen fisik pembentuk kualitasnya. Koridor jalan merupakan skema ruang-sosial yang mengkombinasikan komponen sosial dan fisik suatu lingkungan menjadi sebuah skema tunggal. Ada beberapa faktor penting dalam mengupayakan pemanfaatan koridor jalan secara optimal, faktor-faktor tersebut umumnya berkaitan dengan karakteristik ekonomi dan budaya masyarakatnya, jenis fasilitas yang disediakan dan kesesuaiannya dengan masyarakat, aksesibilitas dan kesesuaian yang dimiliki fasilitas lain, tingkat kemudahan memasuki wilayah secara ekonomi, ekologis dan simbolis. Selain itu, penggunaan jalan juga tergantung faktor politik, sosial dan psikologi, sebagaimana dikemukakan oleh Zucker (1959), ruang publik terbentuk oleh dua faktor penting, yaitu faktor fisik yang berhubungan dengan bentuk dan massa bangunan yang ada di sekitar ruang publik tersebut dan faktor psikologi, dimana faktor ini direpresentasikan ke dalam faktor fisik.

2.2 Karakteristik Kegiatan Komersial

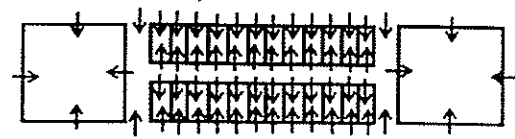
Pengertian kegiatan komersial menurut Kamus Merriam-Webster's (Webster's New Collegiate Dictionary, s. v. "commercial") adalah:

Kegiatan sosial antara individu atau kelompok manusia yang meliputi pembelian-penjualan, perjanjian, pertukaran atas barang, komoditi, jasa, uang dan mensyaratkan adanya komunikasi, transportasi baik dalam skala besar maupun kecil.

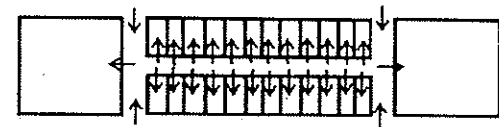
Kegiatan komersial memiliki beraneka ragam kegiatan, dari yang bersifat formal sampai pada kegiatan komersial informal. Dari jenis yang diperdagangkan, kegiatan komersial dapat juga dibedakan sebagai perdagangan khusus, grosir maupun eceran. Kegiatan komersial juga termasuk kegiatan jasa-jasa perorangan maupun profesional seperti kantor,

bank, biro perjalanan dan sebagainya. Kegiatan komersial berupa kegiatan perdagangan, dapat berpola pita dalam bentuk perdagangan tradisional, pertokoan atau terpusat dan berdasarkan orientasi pelayanannya, kegiatan komersial dibedakan dalam bentuk (Gruen. 1973: 66):

1. Introver, apabila etalase dan jalan keluar-masuk secara individual disediakan secara eksklusif dari area pedestrian publik (*mall, court, arkade*).
2. Ekstrover, apabila etalase dan jalan keluar-masuk langsung menuju fasilitas parkir dan tambahan etalase dan jalan keluar-masuk langsung pada area pedestrian publik.



A. Pola Ekstrover



B. Pola Introver

Sumber: Gruen (1973:66)

Kegiatan komersial tersebut mempunyai kontribusi yang cukup besar bagi watak struktural maupun fungsional koridor jalan komersial, seperti (Gruen 1973:66; Bishop. tt:5-6):

Gambar 1. Pola Introver dan Ekstrover Kegiatan Komersial

1. Orientasi ke jalan publik menyebabkan jalan maupun koridornya menjadi akses utama dalam berkegiatan serta menjadi tempat bertemunya publik.
2. Identitas khas berkaitan dengan lokasi yang strategis untuk menempatkan elemen identitas, reklame serta elemen komersial lainnya perlu diatur.
3. Munculnya bangkitan lalu-lintas yang cukup besar yang membutuhkan ruang parkir baik parkir di badan jalan atau di luar badan jalan.
4. Timbulnya kegiatan turunan karena munculnya ruang kerja pada koridor jalan dan umumnya dimanfaatkan oleh sektor informal.

Kontribusi tersebut di atas menyebabkan berbagai persoalan berkaitan dengan munculnya berbagai konflik antar-*stakeholder* di koridor jalan komersial.

2.3 Konsep Perancangan Koridor Jalan Komersial

Paling sedikit terdapat empat konsep perancangan yang perlu dibahas untuk menempatkan koridor jalan sebagai ruang publik, yaitu konsep perancangan kawasan komersial; fasilitas untuk pejalan; konsep perancangan fasilitas untuk pengendara; dan konsep perancangan ruang publik.

2.3.1 Konsep Perancangan Kawasan Komersial

Kriteria keberhasilan kegiatan komersial sangat tergantung pada desain kawasannya. Persyaratan paling mendasar yang harus dimiliki kawasan adalah ketampakan (*visibility*) maksimum, aksesibilitas dan keamanan (Bromley dan Thomas.1993: 154), karena ketiga hal tersebut akan mempengaruhi pergerakan di dalam ruang. Komunikasi ruang yang baik menjadi faktor penting dalam perancangan yang diwujudkan dalam

perancangan jaringan pengikat antarkawasan (sirkulasi). Seperti yang diungkapkan oleh Barnett (1982:183), bahwa, "*The shopping activity is pedestrian one and pedestrian circulation is the life blood of the retailing system*", maka The Irvine Company (Shirvani, 1985) mengembangkan konsep wajah jalan sebagai sistem pergerakan dengan sekuen visual yang penuh makna, pandangan berirama dari jalan dengan dasar pertimbangan:

1. Jalan adalah elemen ruang terbuka yang memiliki nilai visual yang positif.
2. Jalan harus dapat memberi orientasi bagi pengemudi dan memberikan kejelasan lingkungan.
3. Sektor publik dan privat harus bekerja sama untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut di atas.

Koridor jalan sebagai media bagi manusia dalam melakukan kegiatan untuk memenuhi kebutuhannya merupakan faktor penting yang harus diperhatikan dalam perancangan kota. Jalan-jalan komersial dapat menciptakan kenikmatan sekaligus kegiatan komersial yang aktif. Koridor komersial yang berlokasi di pusat kawasan komersial seharusnya dirancang untuk mengakomodasi pejalan, sirkulasi kendaraan yang lambat, menyediakan parkir di badan jalan dan menciptakan lingkungan perbelanjaan yang nyaman (Calthorpe, 1995; 77-82). Sebaiknya jalan pada kawasan ini dirancang dalam dua jalur dipadukan parkir di badan jalan agar menciptakan lingkungan perbelanjaan yang intim dan memelihara pandangan pertokoan oleh pengendara. Lingkungan dengan pergerakan kendaraan yang lambat serta jalur pejalan yang nyaman akan meningkatkan kegiatan berjalan dalam kegiatan berbelanja, sehingga dapat mengurangi ketergantungan pada kendaraan sekaligus menciptakan jalan utama yang aktif. Perancangan untuk kenyamanan pejalan dapat dilakukan dengan membuat jalur pejalan yang lebar, dibatasi oleh kereb, pohon-pohon sepanjang jalan, awning dan arkade, sehingga dapat digunakan untuk mengakomodasi lingkungan pedestrian yang aktif. Pertokoan seharusnya menghadap pada jalan-jalan komersial dengan *setback* (pemunduran bangunan) yang minimal.

2.3.2 Konsep Perancangan Fasilitas Pejalan

Tujuan utama prinsip perancangan fasilitas pejalan adalah memberikan hak atas ruang bagi pejalan dan menjamin terpenuhinya kebutuhan fisiologis pejalan di dalam ruang tersebut. Tujuan ini tidak berbeda dengan apa yang pernah dikemukakan oleh Fruin (1979:190) bahwa pengembangan fasilitas jalur pejalan adalah perbaikan gambaran fisik sistem untuk meningkatkan kenyamanan, keamanan, keselamatan, kesenangan, kesinambungan, kelengkapan dan daya tarik. Hakekat prinsip perancangan fasilitas pejalan didasarkan pada pemahaman bahwa pejalan pun memiliki hak yang sama dalam memperoleh ruang untuk melakukan aktivitasnya serta dapat memenuhi kebutuhan fisiologinya. Tidak adanya prinsip perancangan fasilitas pejalan akan menyebabkan diabaikannya hak-hak tersebut. Hal ini dapat berimplikasi pada sistem pergerakan kota secara keseluruhan. Masyarakat

akan lebih memilih berjalan di badan jalan atau menggunakan kendaraan sehingga pada akhirnya akan mengurangi tingkat pelayanan/LOS (*level of service*) jalan.

Komponen yang perlu diatur dikelompokkan dalam tiga bagian yaitu fasilitas pejalan utama, fasilitas pendukung¹ dan lingkungan/lansekap. Indikator-indikator tercapainya konsep pengembangan fasilitas jalan adalah terpenuhinya kebutuhan fisiologis dan psikis pengguna koridor jalan, sebagai berikut (Carr. 1992:87-136; Rubenstein. 1992: 57-87; Harris and Dines. 1995:340-2-6, 440-4-5, 540-5-6; Unterman. 1984:26-27; Marcus and Francis. 1989:23; Bromley dan Thomas.1993: 154);

1. Keselamatan, yaitu terlindung dari kecelakaan terutama disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun kondisi trotoar yang buruk yang bisa menyebabkan terperosok, menabrak tiang/pohon dan sebagainya. Keselamatan juga berkaitan dengan dengan besar kecilnya konflik antara pejalan dan kendaraan yang menggunakan jalan yang sama. Keselamatan dapat diwujudkan melalui penempatan pedestrian (segregasi, integrasi, pemisahan), struktur, tekstur, pola perkerasan dan dimensi trotoar (ruang bebas, lebar efektif, kemiringan).
2. Keamanan, adalah terlindung dari kemungkinan terjadinya kejahatan. Aman apabila terbebas dari lingkungan yang dapat menimbulkan tindak kriminal yang menimpa pejalan, dengan merancang penerangan maupun lansekap yang tidak menghalangi pandangan.
3. Kenikmatan, kesenangan, yang diindikasikan oleh jarak, jalur, lebar trotoar, lansekap yang menarik serta dekat dengan fasilitas yang dibutuhkan.
4. Kenyamanan, yaitu apabila terbebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan/kenikmatan dan kelancaran pejalan bergerak. Pejalan berada dijalur yang mudah dilalui dari berbagai tempat, adanya pelindung dari cuaca buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan karena ruang yang sempit, permukaan yang naik turun dan harus nyaman digunakan oleh siapa saja termasuk penyandang cacat.
5. Keindahan, berkaitan dengan desain trotoar dengan lingkungan sekitarnya. Apakah desain trotoar tersebut tampak kontras, harmonis/tidak harmonis dengan lingkungan sekitarnya dan sebagainya.

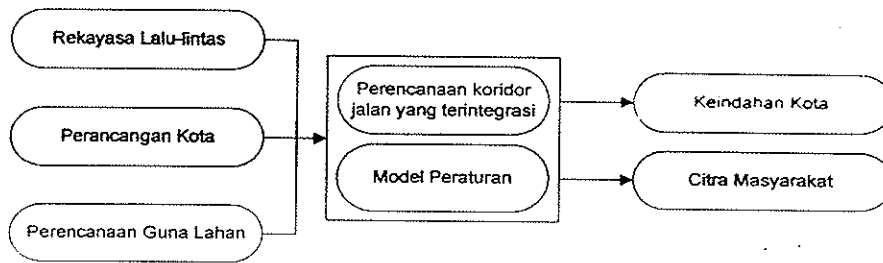
2.3.3 Konsep Perancangan Fasilitas Pengendara

Awal sejarah perencanaan jalan diwujudkan oleh perhatian yang sangat besar terhadap keindahan dan kenyamanan publik di sepanjang jalan. Southworth (1997: 9-52) mengemukakan bahwa, boulevard di Perancis yang

¹ Fasilitas pendukung ini terdiri dari fasilitas penyeberangan, halte, parkir, sirkulasi, arkade, ruang terbuka hijau, tata informasi/media informasi, fasilitas tempat istirahat, telepon umum, tempat sampah dan penerangan. Selain fasilitas tersebut di atas terdapat beberapa bentuk media untuk pejalan lainnya, seperti plaza, *mall* (*full mall*, *transit mall*, *semi mall*), *subway*, *skyway*, arkade, *underpass*, *overpass* serta *path*).

didesain oleh Baron Housemann pertengahan tahun 1800-an dirancang dengan lapang, monumental dan direncanakan secara strategik untuk membentuk kerangka pandangan atas monumen-monumen dan bangunan-bangunan penting. Di Amerika Serikat, jalur jalan yang dirancang oleh Calvert Voux dan Frederick Law, pada awalnya menyediakan fasilitas bagi kereta kuda yang nyaman, menyebarkan jalur kendaraan yang berlawanan dan mengantisipasi konflik antara pejalan dan lalu lintas kendaraan (Bishop.tt.3). Pada jalur jalan tersebut bahkan ditambahkan jalur taman, ruang terbuka dan bangku dengan jalur taman untuk melindungi pandangan skenik dan vista melalui kontrol pembangunan perkotaan dan aksesibilitas. Pada perkembangan selanjutnya, sejak diperkenalkan automobil, perencanaan dan perancangan jalur jalan menjadi domain yang eksklusif bagi perencanaan transportasi dan insinyur lalu-lintas. Akibatnya program perancangan dan konstruksi jalur-jalur jalan modern secara tipikal dipandu oleh tujuan-tujuan maupun sasaran-sasaran untuk mewujudkan jalan yang lebar, lurus dan halus dan diorientasikan pada pergerakan bebas, mengurangi penyumbatan atau halangan. Perancangan tersebut berfokus pada masalah teknis seperti upaya mewujudkan kapasitas jalan, tingkat pelayanan jalan yang baik.

Selain memperhatikan fungsi, keselamatan dan penampilan jalan, perancang koridor jalan mulai meyakini bahwa perancangan harus dilakukan dengan pendekatan yang lebih holistik. Upaya menggabungkan rekayasa lalu-lintas, perancangan kota, strategi perencanaan penggunaan lahan dalam perencanaan koridor yang terintegrasi beserta model aturannya menunjukkan tumbuhnya perhatian masyarakat terhadap keindahan kota dan citra masyarakat kota melalui kondisi koridor jalannya.



Sumber: Bishop. tt.4-7

Gambar 2. Pendekatan Perancangan Koridor Jalan

2.3.4 Konsep Perancangan Ruang Publik

Pemahaman mengenai ruang dan kualitasnya melibatkan karakteristik estetis dan faktor emosi. Menurut Rob Krier (1979: 15) ruang kota selalu diidentifikasi dengan struktur sosial yang berlaku pada saat itu serta golongan yang berkuasa. Pernyataan tersebut senada dengan yang dikemukakan oleh Rapoport (1977:248) bahwa sistem ruang dan waktu dari

sebuah kota pada dasarnya adalah hasil dari faktor sosial dan budayanya (gejala ini berlaku untuk membentuk kelompok sesuai dengan persepsi kesamaan dan jaringan sosial dari sistem aktivitas). Kriteria ruang publik yang baik biasanya dikaitkan dengan keseimbangan dinamis antara aktivitas publik dan privat dalam kehidupan bersama. Keseimbangan ini, dalam budaya yang berbeda, juga berbeda penekanannya pada ruang terbuka tersebut. Pelanggaran terhadap norma-norma dan kesepakatan bersama dapat menimbulkan konflik yang mengarah pada usaha saling mematikan antaraktivitas. Carr (1992:50-84) dan Lee (1984:4-7) mengemukakan usaha pengembangan ruang publik yang mencakup kegiatan;

1. Untuk memenuhi kebutuhan publik.
2. Peningkatan kualitas visual.
3. Peningkatan kualitas lingkungan.
4. Pengembangan ekonomi.
5. Pengembangan citra.

Dibutuhkan pemahaman yang luas terhadap ruang publik dan kehidupan publik di dalamnya, pemahaman historis terhadap perkembangan ruang terbuka dan pemahaman yang mendalam terhadap kebutuhan, hak dan makna dalam ruang publik. Sebagai panduan pengembangan, Carr (1992:19-20) mengemukakan *nilai responsif, demokratis dan bermakna*, sedangkan Marcus dan Francis (1989:23) menekankan kriteria keberhasilan ruang publik dalam hal *aksesibilitas, keindahan, terciptakan kehidupan publik, terpenuhinya kebutuhan fisiologi dan psikologi pengunjung, terakomodasinya kebutuhan penderita cacat fisik, dan keseimbangan visual dan interaksi sosial*.

III. PENGENDALIAN RANCANG KOTA SEBAGAI PERANGKAT PENCEGAHAN DAN PENGELOLAAN KONFLIK

Secara sederhana konflik muncul ketika kondisi ideal yang kita inginkan tidak sesuai dengan kenyataan yang ada. Kondisi tersebut terjadi ketika kepentingan masing-masing *stakeholder* saling bertemu dan berbenturan karena antar-*stakeholder* berinteraksi dan menunjukkan kepentingannya. Konflik masih mungkin dihindari apabila sumber-sumber dan kondisi terjadinya konflik dapat dihindari. Apabila tidak, maka kondisi tersebut akan dapat mengarah pada ketidaksesuaian tujuan-tujuan yang dimiliki oleh masing-masing *stakeholder*, sehingga muncul konflik laten yang merupakan kondisi potensial menjadi manifestasi konflik dalam bentuk tindakan yang dilakukan oleh satu *stakeholder* atau lebih. Minnery (1985:4) mengungkapkan empat tahapan konflik yang biasa terjadi, yaitu; konflik yang sifatnya laten (kondisi); konflik dirasakan (dalam tataran kognitif); konflik yang sudah dapat dirasakan (sudah mempengaruhi kita); konflik yang sudah nyata-nyata terjadi. Lebih lanjut Minnery (1987:4) mengungkapkan bahwa, keempat tahapan konflik tersebut, dalam proses pengelolaannya, secara garis besar dapat dikelompokkan dalam dua jenis konflik, yaitu;

1. Konflik yang dimanifestasikan, terjadi karena interaksi antara dua atau lebih pengguna atau *stakeholder* terpisah yang dapat diidentifikasi, didasarkan pada ketidaksesuaian tujuan-tujuan. Paling sedikit satu *stakeholder* sadar dan secara aktif berupaya untuk mencapai tujuan-tujuannya untuk memperoleh sumberdaya yang terbatas dan membuat pihak lain sulit untuk melakukan tindakan yang sama dan tindakan tersebut mengurangi nilai hasil pihak lain.
2. Konflik laten adalah kondisi semua yang tersebut di atas (konflik yang dimanifestasikan) tetapi pada tataran ini belum ada tindakan.

Setiap pengelolaan konflik membutuhkan kerangka dasar pertimbangan yang menjadi acuan penanganan konflik. Dasar pertimbangan dalam konteks ini adalah pemahaman mengenai watak struktural dan fungsional serta perilaku kepentingan pengguna. Dengan kejelasan segmen ruang koridor jalan komersial dengan fungsinya yang disusun dalam panduan rancang kota, akan memperjelas pengendalian kepentingan/tujuan penyebab konflik. Dalam hal ini panduan rancang kota berfungsi mencegah konflik laten berubah menjadi konflik termanifestasi. Oleh karena itu, panduan rancang kota dalam bentuk panduan kinerja dan standar kinerja mempunyai fungsi sebagai dasar pertimbangan untuk memberlakukan teknik-teknik penyelesaian konflik dalam menangani konflik yang sudah termanifestasikan, baik oleh sesama *stakeholder* sendiri maupun oleh pihak ketiga.

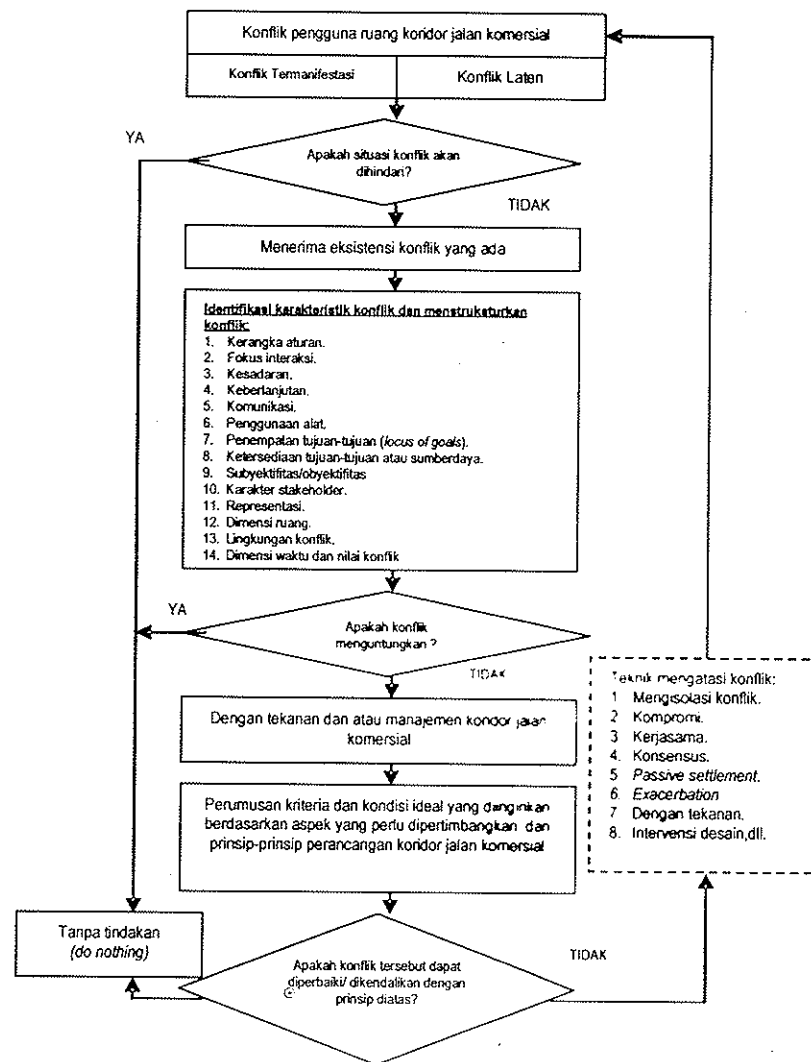
Panduan rancang kota adalah salah satu produk rancang kota yang memuat persyaratan rancang kota untuk suatu kawasan atau beberapa wilayah kota atau kawasan fungsional kota yang merupakan arahan di dalam mewujudkan rencana kota pada suatu atau beberapa wilayah bagian kota atau kawasan fungsional kota. Pada panduan rancang kota sudah terkandung kaitan fungsional dengan prinsip-prinsip serta persyaratan teknis rancang kota bagi suatu wilayah kota atau suatu kawasan fungsional kota (Sujarto. 1994). Pada dasarnya ada dua bentuk panduan, yaitu (Shirvani. 1985: 93-167);

1. Preskriptif, berupa panduan yang mengatur suatu elemen dengan suatu yang terukur berisi ketentuan-ketentuan dan mencoba membuat suatu batasan sangat ketat atau kerangka yang harus dipatuhi oleh para perancang sebagai suatu batasan dan sifatnya sudah spesifik.
2. Kinerja, yang lebih mengatur kinerja suatu elemen rancang kota pada suatu kawasan. Umumnya panduan ini menyediakan berbagai ukuran dan kriteria yang memberikan keleluasaan bagi perancang berkreasi dalam batas-batas kriteria yang ditetapkan oleh panduan ini.

Seperti halnya pengelolaan konflik yang dikemukakan oleh Minnery (1985:221), penyusunan panduan atau standar kinerja atau preskriptif menjadi kesatuan langkah berikut;

1. Identifikasi dan karakter konflik.
2. Penilaian terhadap dampak, apakah menguntungkan atau merugikan.
3. Penilaian langkah-langkah tindakan, dibiarkan atau ditangani/dikelola.

4. Penetapan tujuan atau kondisi yang ingin dicapai setelah penanganan konflik, termasuk penetapan kriteria dan indikatornya.



Sumber: Adaptasi dari Minncry (1985:221)

Gambar 3. Struktur Pemecahan Konflik dalam Koridor Jalan Komersial

Sumber konflik bila dikaji secara mendalam tidak hanya bersumber pada keterbatasan atau ketidakseimbangan antara ruang/sumberdaya yang tersedia dengan kebutuhan. Konflik juga dapat bersumber pada proses interaksi antar-*stakeholder* sampai pada perilaku *stakeholder*. Oleh karena itu pada tahap awal dibutuhkan penilaian apakah situasi konflik yang terjadi dalam koridor

jalan komersial perlu dihindari atau ditekan sebelum dilakukan identifikasi yang lebih mendalam mengenai karakteristik konflik. Kemudian setiap konflik harus dinilai apakah memberi manfaat atau tidak, untuk menentukan langkah-langkah penyelesaian.

Harus dipahami, bahwa desain (termasuk prinsip perancangan) tidak selalu dapat memecahkan konflik (desain hanya salah satu perangkat penyelesaian konflik). Namun demikian, prinsip perancangan merupakan elemen penting dan dasar untuk resolusi konflik. Bagaimanapun juga penanganan konflik oleh *stakeholder* yang terlibat atau pihak ketiga membutuhkan dasar acuan yaitu prinsip perancangan. Dalam konteks ini, apa yang dikemukakan Rowe (1992) untuk mengenali persoalan desain atau bukan persoalan desain menjadi relevan sebagai sumber konflik, sehingga seperti halnya pengelolaan konflik yang dikemukakan oleh Minnery (1985), prinsip perancangan koridor jalan komersial harus menjadi kesatuan langkah penanganan konflik yang secara struktural dapat dilihat pada Gambar 3.

IV. KASUS STUDI KORIDOR JALAN KOMERSIAL KOTA BANDUNG

4.1 Persoalan Koridor Jalan Komersial Kota Bandung

Ruang koridor jalan komersial di Kota Bandung umumnya terbatas dan sempit, sehingga tidak mampu menampung banyak fungsi. Kajian yang dilakukan pada sepuluh koridor komersial di Kota Bandung (lihat Tabel 1) menunjukkan bahwa persoalan di dalam koridor komersial pada dasarnya mencakup persoalan visual, fungsional dan perilaku. Persoalan visual muncul karena penataan komponen-komponen rancang kota yang tidak teratur atau tidak selaras berdasarkan pertimbangan arsitektural maupun keindahan skenik koridor. Persoalan fungsional berkaitan dengan hubungan antara jenis kegiatan komersial dengan pergerakan (pejalan maupun pengendara), yang umumnya diwujudkan oleh kondisi psikis tertentu seperti kenyamanan, keselamatan maupun keamanan. Persoalan perilaku pengguna koridor jalan komersial yang dipengaruhi oleh berbagai kepentingan penggunaan ruang menimbulkan perilaku yang beragam. Perbedaan perilaku ini seringkali menimbulkan berbagai persoalan konflik dan penggunaan ruang yang tidak sesuai dengan fungsinya. Persoalan ketiga ini sangat berkaitan erat dengan hak pengguna koridor jalan, sangat kompleks dan sering menimbulkan kerawanan sosial.

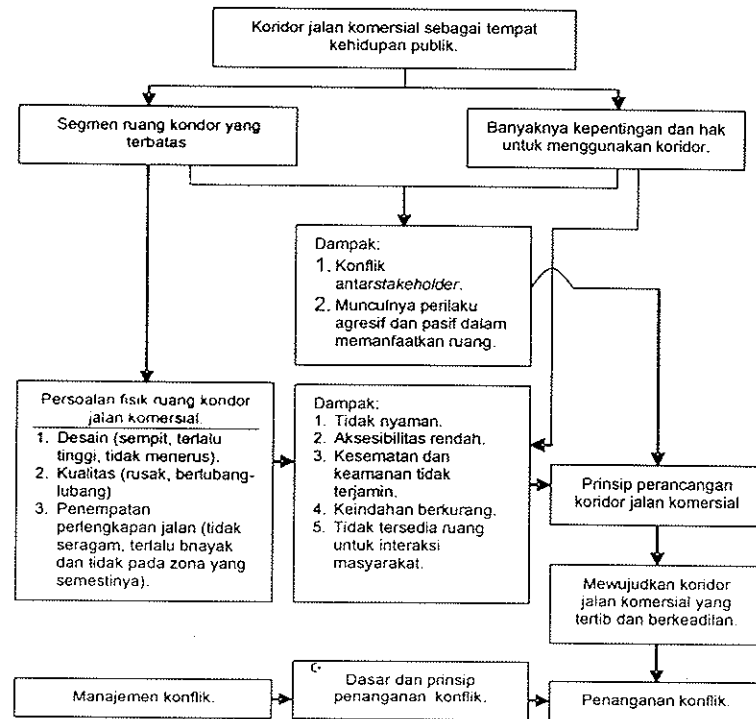
Dalam konteks jalan sebagai ruang publik, persoalan-persoalan di atas berkaitan dengan masalah hak dan keadilan dalam ruang publik. Karena: hak penggunaan ruang dalam koridor jalan tidak dapat selalu dijalankan sebagaimana mestinya, dan mengakibatkan pihak yang lemah dikalahkan, dan pihak lainnya mendapat prioritas. Konflik ini muncul karena ketidaksesuaian kepentingan/hak dengan watak struktural dan fungsional setiap segmen ruangnya. Hal tersebut mengindikasikan bahwa, perencanaan koridor jalan komersial sebagai ruang publik pada saat ini terfragmentasi dan cenderung

tidak membentuk skema tunggal² antara aspek sosial dan fisik. Secara sederhana struktur persoalan koridor jalan komersial berkaitan dengan penanganan konflik di Bandung dapat dilihat pada Gambar 4.

Tabel 1. Kondisi Beberapa Koridor Jalan Komersial Kota Bandung

Jalan	Fungsi Jalan	Lebar Badan Jalan (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Efektif Trotoar (m)	Arus rata-rata Pejalan dan LOS		Guna Lahan Domlnan
					Arus Pejalan	LOS	
Jl. Djuanda	Kolektor Primer	14	1,5	0,5	37	D	Pertokoan
Jl. Sukajadi	Kolektor Primer	11	1	0,5	21	B	Pertokoan
Jl. A. Yani	Arteri Primer	14	1,5	0,3-0,5	25	C	Pertokoan
Jl. Otista	Kolektor	15	1,5	0,5	38	D	Pertokoan
Jl. Merdeka	Arteri Sekunder	10	1,5	1,5	44	D	Pertokoan
Jl. Cihampelas	Kolektor primer	10	1,5	1	16	B	Pertokoan
Jl. Kepatihan	Lokal	10,5	1,5	1,5	43	D	Pertokoan
Jl. Dalem Kaum	Lokal	8	1,5	1	79	E	Pertokoan
Jl. Kopo	Kolektor Primer	8	0	0	23	B	Pertokoan
Jl. Asia Afrika	Arteri Primer	12	2	2	19	B	perkantoran

Sumber : Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2000. Helena dkk. 1997. 48, Suparwati. 1993. 66



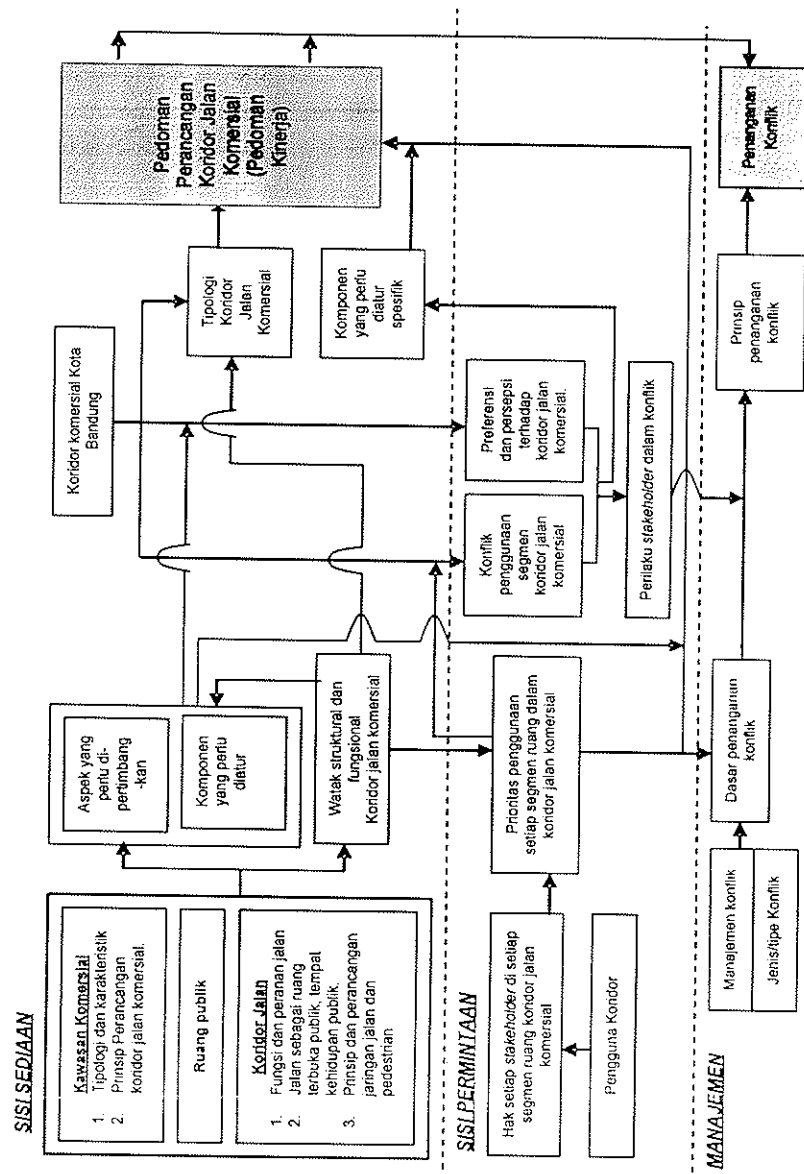
Gambar 4. Struktur Persoalan Koridor Jalan Komersial

² Dipahami sebagai pendekatan hubungan keterkaitan perilaku dan lingkungannya yang bertitik tolak pada pengetahuan mengenai perilaku manusia dan lingkungannya, serta bagaimana dinamika dan hubungannya (objek-objek, objek-subjek, subjek-subjek).

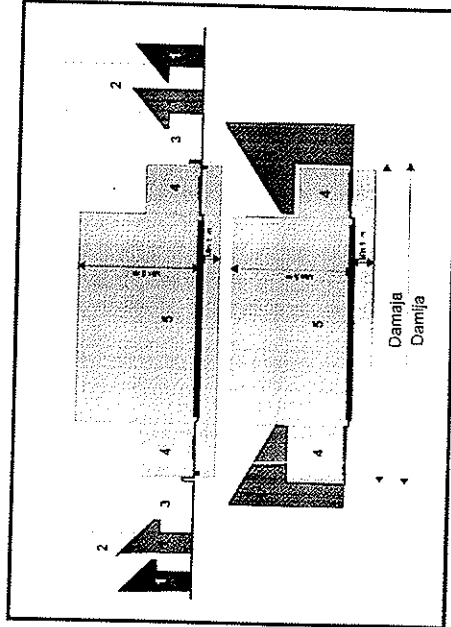
4.2 Pendekatan Pengelolaan Konflik dan Temuan

Untuk merumuskan prinsip perancangan koridor jalan komersial sebagai dasar penanganan konflik diperlukan kajian dari sisi sediaan maupun permintaan atas koridor tersebut (lihat Gambar 5). Kajian yang dilakukan dengan 2 pendekatan ini menghasilkan beberapa hal:

1. Watak Struktural dan watak fungsional koridor jalan komersial dapat dibagi dalam 5 segmen ruang seperti pada Gambar 6.
2. Tipologi koridor jalan komersial, untuk keperluan penyusunan prinsip perancangan khusus, terdiri dari:
 - a. Koridor komersial dengan GSB dan tanpa GSB.
 - b. Koridor komersial dengan *setback* dan tanpa *setback* (pemunduran bangunan).
 - c. Daerah milik jalan dengan parkir di badan jalan dan di luar badan jalan.
 - d. Pertokoan yang introver (pintu masuknya tidak berorientasi langsung ke jalan, misalnya pertokoan dalam bentuk mall-mall, bagian depan bangunan ini berupa etalase-etalase saja) dan ekstrover (orientasi kegiatan komersial berorientasi ke jalan utama).
 - e. Bangunan dengan arkade dan tidak mempunyai arkade.
3. Kepentingan, hak dan konflik antar-*stakeholder* dan perilakunya. Hak dalam koridor jalan komersial sebagai tempat kehidupan publik muncul sebagai akibat pandangan positivis yang menganggap, bahwa hak adalah apapun yang disepakati secara konstitusional oleh masyarakat dengan mempertimbangkan kesesuaian fungsi dan kepentingan sebagai hak. Ruang publik yang sifatnya terbuka menampung berbagai kepentingan yang dimiliki oleh masing-masing *stakeholder*. Akibat terjadinya konflik antar-stakholder, maka hak masing-masing *stakeholder* perlu dirumuskan kembali berdasarkan konsensus bersama menurut watak struktural dan fungsional koridor jalan komersial. Kepentingan, hak, perilaku dan konflik yang terjadi dapat dilihat pada Tabel 2, Tabel 3 dan Gambar 7.
4. Persepsi dan preferensi *stakeholder* atas koridor jalan komersial
Ada beberapa hal yang dinilai oleh *stakeholder* berdasarkan aspek yang perlu dipertimbangkan, yaitu kondisi fisik segmen ruang koridor beserta komponennya dan penilaian atas *stakeholder* lain. Atas dasar penilaian itu beberapa hal dapat disimpulkan bahwa setiap *stakeholder* menginginkan;
 - a. Keleluasaan dalam melakukan aktivitasnya yang mencakup lebar segmen ruang yang cukup, mengakomodasi kebutuhan rekreasi (duduk, berjalan berombongan dan santai serta melihat-lihat pertokoan) dan mengakomodasi kebutuhan ruang untuk penyandang cacat tubuh.
 - b. Kenyamanan dalam menjalankan kegiatannya yang meliputi tidak ada hambatan dan tidak terganggu atau mengganggu kegiatan yang dilakukan oleh *stakeholder* lainnya.
 - c. Kondisi fisik segmen ruang dan komponennya yang menjamin keselamatan dan kenyamanan, berlangsungnya fungsi/kegiatan yang dilakukan setiap *stakeholder*.



Gambar 5. Pendekatan Prinsip Perancangan Koridor Jalan Komersial untuk Penanganan Konflik



(1) RUANG BANGUNAN

Fungsi utamanya adalah untuk menciptakan keindahan, kenyamanan dan suasana yang menyenangkan bagi pengguna koridor jalan komersial. Fungsi berikutnya adalah tempat informasi usaha, kegiatan, dan membentuk scenic koridor.

(2) SETBACK BANGUNAN

Ruang antara bangunan dan garis sempadan bangunan. Penggunaannya benar-benar merupakan kewenangan dari pemilik toko. Umumnya digunakan untuk keperluan publik sebagai tambahan lahan parkir, penghijauan dan penggunaan lain oleh pemilik bangunan.

(3) RUANG SEMPADAN BANGUNAN

Fungsi utamanya adalah untuk keamanan, kesehatan, kenyamanan dan keserasian dengan lingkungan serta ketinggian bangunan melalui ruang terbuka hijau. Fungsi berikutnya adalah tempat amenity untuk pejalan dan parkir tanpa mengurangi ruang hijau, kemudian baru sebagai tempat media informasi usaha, kegiatan, dan membentuk scenic koridor.

(4) RUANG UNTUK PEJALAN (TROTOAR DAN PERLENGKAPANNYA)

Fungsi utamanya adalah untuk pedestrian selain untuk pengamanan pergerakan kendaraan. Jika terdapat ruang yang lebih, dapat digunakan sebagai tempat utilitas, perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung kegiatan berjalan atau jalur sepeda. Fungsi berikutnya, apabila dua fungsi sebelumnya telah terpenuhi dan masih tersedia ruang, dapat digunakan sebagai jalur hijau atau kegiatan sektor informal tanpa mengganggu pergerakan pejalan dan syarat-syarat tertentu.

(5) RUANG UNTUK PENGENDARA (BADAN JALAN)

Fungsi utamanya adalah untuk pergerakan kendaraan bermotor maupun tidak. Pada beberapa kasus, fungsi jalan ini bisa menjadi *full pedestrian* yang digunakan penuh oleh pejalan. Parkir di badan jalan dimungkinkan apabila tidak mengganggu pergerakan. Demikian pula badan jalan ini juga dapat digunakan sebagai media penyeberangan. Fungsi lainnya dapat digunakan untuk jembatan penyeberangan dan *signage* di luar ruang bebas.

Daerah Manfaat Jalan

Daerah yang diperuntukkan untuk konstruksi jalan terdiri dari: badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengaman (penjelasan pasal 5 ayat 2 UU Jalan). Daerah ini diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng ambang pengaman, tembok penahan tanah, galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan dan bangunan perlengkapan lainnya (Ps. 27 PP 26/1985).

Fungsi utama badan jalan ini adalah untuk pergerakan lalu-lintas terutama kendaraan bermotor atau tidak bermotor. Fungsi lainnya, dalam kondisi tertentu, adalah sebagai tempat parkir kendaraan dan penggunaan lain yang dilarang mengganggu arus lalu-lintas.

Daerah Milik Jalan

Daerah milik jalan meliputi daerah manfaat jalan tertentu untuk maksud memenuhi persyaratan kelulusan keamanan penggunaan jalan dan untuk keperluan pelebaran daerah manfaat jalan dikemudian hari.

- Daerah milik jalan digunakan untuk:
1. Pemasangan papan iklan, hiasan, gapura, dan benda-benda yang sejenis yang bersifat sementara.
 2. Pembuatan bangunan-bangunan sementara atau semi permanen untuk kepentingan umum yang mudah di bongkar setelah fungsinya selesai, misalnya gardu jaga, direksi, dll.
 3. Penanaman pohon-pohon dalam rangka penghijauan, keindahan ataupun keleduhan lingkungan yang berkaitan dengan kepentingan umum.
 4. Penempatan bangunan utilitas, misalnya tiang telepon, tiang listrik, pipa air minum, pipa gas dan lainnya yang bersifat melayani kepentingan umum.

Sumber: Ketentuan UU Nomor 13/1980 tentang Jalan dan PP No. 26/1985 tentang Jalan dan Direktorat Pembinaan Jalan Kota Nomor 007/17/BKKT/1990 dan Kamus Besar Bahasa Indonesia Ed. 2 Dep. P dan K (1996).

Gambar 6. Watak Struktural dan Fungsional Koridor Jalan Komersial

Tabel 2. Kepentingan dan Hak Pokok pada KoridorJalan Komersial

Stakeholder	Kepentingan Utama	Hak Pokok
<i>Pihak yang nyata-nyata menggunakan jalan (road user)</i>		
Pejalan	Berbelanja. Rekreasi. Bekerja. Lewat saja. Berbelanja sambil lalu	▪ Mendapatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesenangan, keindahan dan kesehatan. ▪ Mendapatkan fasilitas pendukung kegiatan berjalan.
Pengendara	Berbelanja. Rekreasi. Bekerja. Lewat saja.	▪ Mendapatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesenangan, keindahan dan kesehatan. ▪ Mendapatkan fasilitas pendukung kegiatan berkendara. ▪ Berjalan peran untuk mengamati kegiatan komersial. ▪ Mendapatkan kelancaran.
Sektor informal	Mencari penghidupan	▪ Menggunakan ruang koridor jalan untuk melakukan kegiatannya (dalam konteks ruang publik). <i>(seringkali keberadaannya dianggap menimbulkan konflik karena keterbatasan ruang yang tersedia)</i>
<i>Pihak yang tidak nyata-nyata menggunakan jalan (non-road user)</i>		
Pemilik kegiatan komersial	Menjaga keberlangsungan usahanya. Bebas menggunakan ruang bangunan, set-back, maupun ruang sempadan bangunan.	▪ Hak untuk tidak terganggu oleh aktivitas PKL yang mengganggu usahanya (PKL menyukai jalan macet, tetapi kondisi ini tidak disukai pemilik kegiatan komersial). ▪ Memasang iklan atau media informasi. ▪ Menyediakan fasilitas parkir pada area miliknya). ▪ Mempunyai akses keluar masuk yang mudah ke sistem pergerakan/jaringan. <i>(Hak ini dimiliki atas ruang yang menjadi miliknya, GSB, fasade bangunan)</i>
Pengguna yang nyata-nyata tidak ada ditempat	Usaha, sosial, pangaturan.	▪ Memasang iklan atau media informasi di sepanjang koridor jalan komersial. ▪ Menempatkan utilitas di sepanjang koridor jalan komersial.

Tabel 3. Perilaku Stakeholder dalam Konflik

Stakeholder	Perilaku
<i>Pihak yang nyata-nyata menggunakan jalan (road user)</i>	
Pejalan	• Pejalan sifatnya sangat leluasa, mudah bergerak kemanapun membuat pejalan cenderung menghindari dari konflik, berusaha mencari alternatif ruang lain yang dapat dimanfaatkan. • Pejalan masih mungkin memanfaatkan badan jalan pada sisi paling luar. Penggunaan badan jalan ini pada akhirnya juga menimbulkan konflik dengan stakeholder lain (pengendara).
Pengendara	• Pengendara merupakan stakeholder paling tidak leluasa. • Pengendara hanya mempunyai ruang pada badan jalan untuk pergerakannya, sehingga ketika terjadi konflik, pengendara tidak mempunyai alternatif lain untuk dimanfaatkan bagi pergerakannya. • Pengendara tidak dapat berbuat apa-apa jika fasilitas pejalan digunakan oleh stakeholder lain
Sektor informal	• Stakeholder ini paling agresif dalam memanfaatkan ruang dalam koridor khususnya ruang untuk pejalan dan pengendara dan cenderung tidak memperhatikan kebutuhan ruang bagi kedua stakeholder tersebut. • Sektor ini mempunyai keleluasaan memasuki berbagai ruang tanpa memperhatikan kepentingan stakeholder lainnya. • Sektor informal dapat dianggap mempunyai kepentingan yang berlawanan dengan stakeholder lainnya, kemacetan dan menumpuknya pengunjung adalah kondisi yang diinginkan.
<i>Pihak yang tidak nyata-nyata menggunakan jalan (non-road user)</i>	
Pemilik Kegiatan komersial	• Seringkali stakeholder ini tidak dapat berbuat apa-apa terhadap konflik yang merugikan yang terjadi di dalam koridor jalan.
Pengguna yang nyata-nyata tidak ada ditempat	• Stakeholder yang paling pasif, dan tidak mempunyai perilaku ketika terjadi konflik karena keberadaannya yang tidak berada di koridor jalan komersial.

(1) RUANG BANGUNAN

Pemilik kegiatan vs Pejalan
Berkonflik dengan bentuk fasade yang menghalangi pandangan, terutama mengganggu pergerakan, keselamatan atau kenyamanan pejalan.

Pemilik kegiatan vs Pengguna tidak nyata-nyata di tempat
Fasade bangunan sebagai daya tarik, tertutup oleh signage-signage yang dipasang terlalu banyak, tebal dan membahayakan bangunan.

(4) RUANG BADAN JALAN

Pengendara vs pengendara
Parkir di badan jalan seringkali mengganggu sirkulasi.
Pergerakan lambat pengendara yang memparkir kendaraan di koridor jalan komersial, mengganggu pengendara yang sekedar lewat.
Konflik antara pengendara bermotor dan tidak bermotor yang berbada kacamataannya.

Pengendara vs Pejalan
Pejalan menggunakan badan jalan karena tidak mempunyai tempat khusus atau digunakan fungsi lain.
Konflik dalam menyulitkannya, mengganggu kendaraan.
Parkir kendaraan di badan jalan mengganggu pandangan kelangka akan menyebarkan.

Pengendara vs Sektor Informal
Kegiatan PKL di sepanjang jalan biasanya menghambat pergerakan badan jalan. Sektor PKL yang menggunakan badan jalan. Sektor Informal seperti pedagang, penjual asongan yang memanfaatkan berhenti kendaraan juga merupakan gangguan dalam pergerakan kendaraan.

Pengendara vs Pemilik Kegiatan
Jalan keluar masuk tempat parkir off-street tidak dirancang dengan baik sehingga menimbulkan antrian di jalur jalan dan menyebabkan tundaan kemacetan.

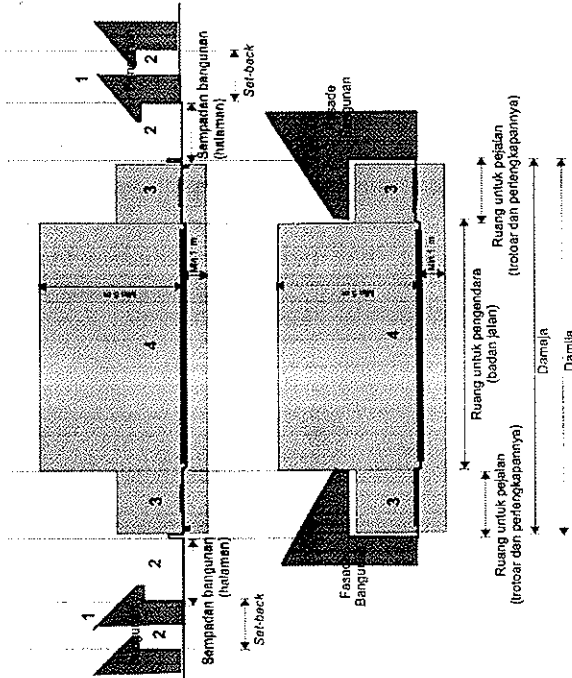
Pengendara vs Penggunan yang tidak di tempat
Penempatan signage di tempat bebas hambatan atau pedagang yang mengganggu pergerakan, pandangan, keselamatan dan mengganggu kenyamanan pergerakan.

(2) RUANG SEMPADAN

DAN RUANG SET-BACK BANGUNAN

Pemilik Kegiatan vs Pengendara dan Pejalan
Pada banyak halaman parkir bangunan yang terdapat tidak ada. Semua sempadan muka bangunan yang digunakan sebagai tempat parkir.
Penempatan signage yang tidak memperhatikan skala pejalan dan pengendara, aspek keindahan, keselamatan.

Pemilik Kegiatan vs Pengguna yang tidak nyata di tempat.
Masalah pemasangan signage oleh pengguna yang tidak nyata berada ditempat kadang memunculkan masalah berkaitan dengan aspek keselamatan baik untuk bangunan dan bagi pengguna lainnya.



(3) TROTOAR

Pejalan vs Pejalan
Berhenti antar pejalan, terutama dengan pejalan yang membawa barang, pembekal dan pejalan berombongan, karena letaknya ruang.

Pejalan vs Pemilik Kegiatan
Seringkali ruang yang diperuntukkan bagi pejalan digunakan untuk keperluan parkir kegiatan atau didesain dengan kemiringan tertentu (perimbangan) yang mengakibatkan bangunan harus lebih tinggi dari jalan yang sangat mengganggu kenyamanan pejalan.

Desain keluar masuk perat memotong pejalan dan membuat ruang ini tidak menarik, terpotong-potong oleh jalur keluar-masuk. Untuk GSB-0 meter, kadang membuat pengantian tambahan oleh bentuk fasade yang menonjol ke ruang ini serta penempatan signage atau barang di bagian di ruang ini.

Pejalan vs Sektor Informal
Trotoar dimanfaatkan sebagai tempat kegiatan sektor informal, mengurangi fungsi trotoar sebagai pejalan. Banyak pedagang kaki lima, kios, dan kios di badan jalan, gangguan dan ketidaklancaran pergerakan, pemilihan pola kebiasaan berakutansi, sosial.

Pejalan vs Pengendara
Pengendara menggunakan ruang ini untuk parkir, kadang-kadang dimanfaatkan untuk pergerakan apabila macet.

Pejalan vs Pengguna yang nyata-nyata tidak di tempat
Penempatan signage, perlekapan jalan dan utilitas menghambat pergerakan pejalan, tidak memperhatikan aspek keselamatan, kenyamanan dan keindahan.

Pemilik Kegiatan vs Sektor Informal
Seringkali pemanfaatan ruang ini oleh sektor informal sangat mengganggu pemilik kegiatan, selain berkesan kumuh, seringkali sektor ini menutup jalan keluar-masuk, menghalangi pandangan pejalan dan pengendara.

Sektor Informal vs Sektor Informal
Ruang ini menjadi perebutan untuk tempat berdagang atau berkegiatan oleh sektor informal.

Gambar 7. Konflik Stakeholder dalam Setiap Segmen Ruang Koridor Jalan Komersial

4.3 Prinsip Perancangan Koridor Jalan Komersial

Yang dimaksud prinsip perancangan ini adalah pokok-pokok ketentuan berupa pedoman pokok perancangan. Berbeda dengan panduan rancang kota yang kontekstual dengan kondisi setempat (hanya dapat diterapkan pada kondisi setempat), prinsip perancangan didasarkan pada pertimbangan aspek-aspek normatif, sehingga dapat diterapkan secara generik dimanapun. Dasar pertimbangan dalam prinsip perancangan ini adalah pemahaman mengenai watak struktural dan fungsional serta perilaku *stakeholder*. Kejelasan segmen ruang koridor jalan komersial dengan fungsinya akan memperjelas pengendalian kepentingan penyebab konflik baik laten maupun yang sudah termanifestasikan. Pedoman rancang kota³ dalam bentuk panduan kinerja dan standar kinerja mempunyai fungsi sebagai dasar pertimbangan untuk memberlakukan teknik-teknik penyelesaian konflik untuk menangani konflik yang sudah termanifestasikan baik oleh antar-*stakeholder* sendiri maupun oleh pihak ketiga. Berikut ini adalah prinsip perancangan sebagai dasar resolusi konflik:

1. Aspek yang perlu dipertimbangkan dan komponen yang perlu diatur, meliputi aspek dan komponen seperti pada tabel berikut.

Tabel 4. Aspek yang Dipertimbangkan dan Komponen yang Perlu Diatur

Komponen yang Diatur	Aspek yang Dipertimbangkan					
	Aksesibilitas	Keindahan	Visibilitas	Keamanan	Keselamatan	Interaksi Masyarakat
Ruang Bangunan						
1. Fasade (termasuk arkade)	✓	✓	✓	✓	✓	
2. Tinggi		✓	✓		✓	✓
3. Tata informasi	✓	✓	✓		✓	
4. Awning	✓	✓	✓		✓	
Ruang Set-back Bangunan						
1. Peruntukan	✓		✓			✓
2. Tata informasi	✓	✓	✓		✓	
Ruang Sempadan Bangunan						
1. Peruntukan	✓		✓			✓
2. Tata informasi	✓	✓	✓		✓	
3. Bangun-bangunan	✓	✓	✓	✓	✓	
4. Pagar	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Trotoar						
1. Zona plaza						
a. Peruntukan	✓		✓			✓
b. Lebar	✓		✓		✓	✓
2. Zona Pejalan						
a. Kondisi fisik/struktur	✓	✓			✓	
b. Ruang bebas	✓		✓		✓	✓
c. Lebar	✓		✓		✓	✓
d. Kemiringan	✓				✓	

³ Shirvani (1985) membagi pedoman rancang kota dalam dua bentuk, yaitu pedoman preskriptif dengan ketentuan-ketentuan/batasan sangat ketat, rinci dan terukur, sehingga mudah dan jelas untuk diterapkan, meskipun membatasi kresi perancang; serta pedoman kinerja yang memberikan keleluasaan bagi perancang berkreasi dalam batas-batas kriteria yang ditetapkan, lebih fleksibel dalam penerapannya tetapi juga memberi peluang pelanggaran perancangan.

Komponen yang Diatur	Aspek yang Dipertimbangan					
	Aksesibilitas	Keindahan	Visibilitas	Keamanan	Keselamatan	Interaksi Masyarakat
e. Peruntukan	✓		✓		✓	
3. Zona Perlengkapan jalan						
a. Jembatan/terowongan penyeberangan	✓	✓	✓	✓	✓	
b. Halte	✓	✓	✓	✓	✓	✓
c. Tata informasi	✓	✓	✓	✓	✓	✓
d. Penerangan	✓	✓	✓	✓	✓	✓
e. Jalur hijau	✓	✓	✓	✓	✓	✓
f. Bangku	✓	✓	✓		✓	✓
Zona Pengendara Sepeda	✓				✓	✓
Zona utilitas	✓	✓	✓		✓	
Jalan						
1. Peruntukan (parkir, jalur sepeda, kendaraan non-bermotor dan penyeberangan.	✓	✓	✓	✓	✓	
2. Lebar dan ruang bebas	✓		✓		✓	

2. Variabel dan indikator perancangan koridor jalan komersial seperti pada Tabel 5 di bawah ini.

Tabel 5. Variabel dan Indikator Perancangan Koridor Jalan Komersial

Kriteria	Variabel	Indikator
Visibilitas	<i>Legible/legibility</i>	• Mudah dibaca dan dilihat sambil lalu.
	Penempatan elemen fisik/desain fasade	• Tidak tertutup oleh elemen-elemen fisik yang mengganggu pandangan dan jelas untuk dilihat dari berbagai sudut.
	penerangan (<i>legibly</i>)	• Cukup terang, tidak kabur atau menyilaukan dalam jangkauan kemampuan mata normal melihat.
Kenyamanan		
a. Aksesibilitas	Desain setiap segmen ruang	• Mudah dicapai sebagai ruang terbuka bersama dan kemudahan mencapai kegiatan-kegiatan di dalam koridor jalan komersial.
	Jarak	• Kekontinuan jaringan pergerakan.
	Lebar/kemiringan	• Kedekatan jarak terhadap fasilitas penunjang, kelengkapan dan kemudahan penggunaannya.
b. Keamanan (<i>secure</i>)	Penempatan elemen fisik/desain fasade	• Jalur langsung.
	Penerangan	• Mengakomodasi penyandang cacat, pengunjug bersosialisasi/berjalan berombongan.
c. Keselamatan (<i>safety</i>)	Pelindung cuaca	• Tidak tertutup oleh elemen-elemen fisik yang mengganggu pandangan dan jelas untuk dilihat dari berbagai sudut. Sehingga mencegah tindak kriminal/ ancaman.
	Jarak/lebar	• Cukup terang, tidak kabur atau menyilaukan dalam jangkauan kemampuan mata normal melihat.
	Kualitas fisik/desain setiap segmen ruang	• Terlindung dari hujan, panas, angin kencang.
d. Keindahan	Keteraturan	• Ruang yang cukup tidak berdesakan, tersedia ruang bebas.
	Keharmonisan	• Mempunyai jarak/lebar antar penggunaan, <i>stakeholder</i> atau elemen fisik yang tidak memungkinkan terjadi benturan.
		• Terlindung dari kecelakaan yang bisa menciderai manusia, disebabkan oleh berlubang-lubangnya, terputus-putusnya media jalan/pengendara, terlalu tingginya trotoar.
		• Teratur, tidak bertumpuk-tumpuk, ritmis, enak dilihat, tidak membosankan.
		• Serasi dengan lingkungan sekitarnya baik dalam hal tinggi, bentuk, ukuran (skala dan proporsi) maupun penempatan elemen-elemen dalam koridor jalan komersial.

Kriteria	Variabel	Indikator
	Warna	Serasi dengan warna bangunan (karakter komersial) dan elemen lainnya serta membentuk karakter koridor komersial.
Interaksi Masyarakat	Lebar	- Kebutuhan ruang minimal manusia (dimensi manusia fisik dan psikis) untuk berinteraksi tetapi masih tetap menjaga nilai-nilai <i>privacy</i>. - Pengunjung dapat melakukan kegiatan sosial (berbincang, berjalan bersama) dengan bebas.
	Fasilitas penunjang	Tersedia fasilitas penunjang kegiatan sosialisasi (tempat duduk)

3. Prinsip Perancangan

Prinsip perancangan koridor jalan komersial berfungsi untuk memperjelas watak struktural dan fungsional setiap segmen ruang koridor. Prinsip ini harus memperjelas kepentingan yang diijinkan dalam setiap segmen ruang sebagai upaya preventif munculnya konflik yang termanifestasi. Sebagai perangkat pengendalian, prinsip rancangan harus diarahkan pada terwujudnya hal-hal berikut;

- Mengembangkan koridor jalan untuk mendukung kegiatan komersial formal di sepanjang koridor jalan.
- Mengelola koridor jalan komersial diarahkan pada pemenuhan kebutuhan publik. Dalam hal ini, koridor jalan komersial harus didudukkan sebagai ruang publik.
- Memberikan landasan yang jelas untuk penggunaan dan pengaturan kegiatan di dalam koridor berdasarkan watak struktural dan fungsional koridor jalan komersial.

Kondisi yang ingin dicapai melalui prinsip perancangan koridor jalan komersial adalah keseimbangan antara keterbukaan dan pembatasan (dengan prinsip keadilan dan ketertiban), dimana koridor jalan tetap dapat menampung kebutuhan dan penggunaan yang beragam. Dengan demikian, pengelolaan, perancangan dan perencanaan koridor jalan komersial yang baik adalah kemampuan untuk mencapai dan memelihara keseimbangan antara hak dan kebutuhan/kepentingan yang berpotensi menimbulkan konflik.

Tabel 6. Prinsip Perancangan Koridor Jalan Komersial⁴

Segmen Ruang	Prinsip Dasar
Ruang bangunan	Harus mempunyai aksesibilitas tinggi (tidak mengganggu pergerakan pejalan), memberikan kontribusi keindahan koridor jalan, dan membentuk karakter khas kawasan komersial (mengakomodasi tata informasi, penerangan sebagai pembentuk karakter komersial dengan tetap memperhatikan keindahan dan penampakan bangunan).

⁴ Prinsip perancangan ini kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam pedoman dan standar kinerja untuk setiap komponen yang perlu diatur berdasarkan aspek yang perlu dipertimbangkan seperti yang telah dijelaskan. Penerapan pedoman maupun standar kinerja ini masih tetap harus dikontekskan dengan kondisi/tipologi koridor jalan komersial yang ada.

Segmen Ruang	Prinsip Dasar
	• Membentuk ruang koridor yang nyaman bagi pejalan dan pengendara dengan pengaturan skala, ketinggian dan bentuk fasade bangunan. • Desain memperhatikan faktor keamanan koridor jalan.
Ruang set-back bangunan	• Peruntukan tidak mengganggu pejalan dan pengendara yang keluar masuk bangunan/persil. • Ukuran dan penempatan serta konstruksi tata informasi tidak mengganggu keselamatan dan pandangan pejalan serta pengendara ke arah bangunan.
Ruang sempadan bangunan	• Peruntukan tidak mengganggu pejalan dan pengendara yang keluar masuk bangunan/persil. • Ukuran dan penempatan serta konstruksi tata informasi tidak mengganggu keselamatan dan pandangan pejalan serta pengendara ke arah bangunan.
Trotoar	• Pejalan mempunyai ruang yang cukup untuk berjalan berombangan, berhenti dan berbincang dengan pejalan lain tanpa mengganggu pergerakan pejalan lainnya dan mempunyai pergerakan yang menerus tidak terputus dan kemiringan melebihi kemiringan yang dipersyaratkan. • Mempunyai ruang yang cukup untuk pejalan yang membawa barang bawaan, pikulan, gerobak. • Tidak terjadi benturan antar pejalan, leluasa untuk mendahului. • Mempunyai ruang khusus untuk perlengkapan jalan dan ruang untuk melihat kedalam bangunan (etalase). • Tersedia ruang bagi sektor informal yang diijinkan. • Kegiatan di dalam trotoar tidak mengganggu pandangan dari dan ke arah bangunan kegiatan komersial.
Jalan	• Pengendara sebagai prioritas utama pengguna jalan tidak terganggu pergerakannya, mempunyai akses yang mudah untuk parkir baik di badan jalan maupun tidak di badan jalan (kemudahan akses keluar masuk persil). • Pejalan dapat menyeberang di tempat penyeberangan dengan terjamin keselamatannya. • Pengendara sepeda dapat bersepeda dengan terjamin keselamatannya. • Parkir di badan jalan yang tidak mengganggu pergerakan kendaraan/ sepeda dan pejalan.

4.4 Prinsip Penanganan Konflik

Penggunaan ruang bersama merupakan bagian integral dari tata tertib sosial sehingga perlu adanya pengendalian terhadap kebebasan tersebut. Dengan kata lain orang tidak bisa memanifestasikan kebebasan tersebut secara maksimal. Semua hak dipandang penting dalam pengendalian penggunaan ruang koridor jalan komersial dengan mengingat bahwa prinsip dasar rancangan dan pengelolaan ruang publik yang efektif adalah bagaimana peranan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat diwujudkan dalam ruang publik. Penanganan konflik di dalam koridor jalan harus terfokus pada:

1. Mengelola, menyelaraskan tujuan maupun kepentingan masing-masing *stakeholder* dalam memanfaatkan koridor jalan sebagai sumber daya bersama melalui tindakan-tindakan untuk mencapai kondisi yang diharapkan.
2. Memperjelas watak struktural dan fungsional koridor jalan komersial untuk membuat prioritas pemanfaatan sebagai acuan menyusun prinsip penanganan peruntukan dan *stakeholder*.
3. Penanganan yang saling menguntungkan dengan membuat pilihan-pilihan tindakan yang diterima oleh setiap pihak/*stakeholder*.

Beberapa karakteristik *stakeholder* berkaitan dengan konflik yang terjadi dan dasar penanganannya dapat dilihat pada tabel berikut;

**Tabel 7. Penilaian Perilaku Stakeholder
Berkaitan dengan Konflik dalam Koridor**

Perilaku dan Kesesuaian dengan Ruang yang Tersedia	Pasif*	Agresif*
Sesuai dengan fungsi segmen ruang	• Pejalan • Pengendara • Pemilik kegiatan komersial • <i>Stakeholder</i> yang tidak nyata-nyata berada di tempat (rambu, tata informasi).	• Pejalan. • <i>Stakeholder</i> yang tidak nyata-nyata berada di tempat (tata informasi)
Tidak sesuai dengan fungsi segmen ruang	• <i>Stakeholder</i> yang tidak nyata-nyata berada di tempat (rambu, tata informasi).	• Pedagang kaki lima dan sektor informal lainnya. • Pengendara (sepeda motor). • <i>Stakeholder</i> yang tidak nyata-nyata berada di tempat (tata informasi).

Keterangan: *

1. Pasif adalah menghindari konflik dan mencari ruang lain untuk menjalankan aktivitasnya.
2. Agresif adalah tindakan menguasai ruang dengan kurang kepedulian terhadap hak/kepentingan orang lain.

Pada dasarnya prinsip penanganan konflik dalam koridor jalan komersial adalah:

1. Mewujudkan koridor jalan komersial yang tertib dan berkeadilan dengan melindungi kepentingan dan hak *stakeholder* yang sesuai dengan watak struktural dan fungsional koridor jalan komersial.
2. Fokus pada penanganan kepentingan-kepentingan *stakeholder*, bukan pada posisinya.
3. Memisahkan *stakeholder* dari persoalan yang terjadi (untuk menghindari konflik yang termanifestasi).
4. Mempertimbangkan karakteristik *stakeholder* dan mengembangkan pilihan-pilihan penanganan yang saling menguntungkan.
 - a. *stakeholder* di dalam segmen ruang yang sesuai harus dilindungi, demikian pula *stakeholder* yang pasif dari yang agresif, sedangkan *stakeholder* di segmen ruang yang tidak sesuai harus dicegah, dilarang/diarahkan pada segmen ruang yang sesuai.
 - b. Keleluasaan bagi pejalan dan pengendara dalam menggunakan ruang yang disediakan. Pihak yang paling tidak leluasa menjadi prioritas penanganan dibandingkan pihak yang paling leluasa.
 - c. *Stakeholder* yang nyata-nyata berada di tempat mendapat prioritas penanganan dibandingkan *stakeholder* yang tidak nyata-nyata di tempat, terutama untuk pemanfaatan ruang yang menjadi miliknya.
5. Selalu berpatokan pada kriteria yang telah ditetapkan (aspek yang perlu dipertimbangkan, variabel dan indikatornya).
6. Berdasarkan perilaku *stakeholder* dalam menghadapi konflik seperti tersebut di atas, terdapat empat tindakan penanganan konflik yang dapat dilakukan sebagai berikut:

Tabel 8. Prinsip Penanganan Konflik

Perilaku dan Kesesuaian dengan Ruang yang Tersedia	Pasif*	Agresif*
Sesuai dengan fungsi segmen ruang	• <i>Stakeholder</i> ini perlu perlindungan terhadap <i>stakeholder</i> lainnya yang lebih agresif (baik yang sesuai dengan ruang atau tidak) dan <i>stakeholder</i> pasif yang memanfaatkan ruang tidak sesuai dengan fungsinya. • Prioritas peruntukan dan pengguna setiap segmen ruang koridor jalan komersial. • Konsensus dan kerjasama antar <i>stakeholder</i> dalam menggunakan ruang. • <i>Advokasi</i> sebagai langkah perlindungan terhadap <i>stakeholder</i> lain. • Mediasi formal maupun informal.	• Perlu pembatasan-pembatasan supaya tidak merugikan <i>stakeholder</i> pasif yang berada pada segmen ruang yang ada. • Dapat diberlakukan <i>Lex Specialis Derogat Legi Generalis</i>. • Prioritas peruntukan dan pengguna setiap segmen ruang koridor jalan komersial. • Mediasi formal maupun informal.
Tidak sesuai dengan fungsi segmen ruang	• Dengan kerangka regulasi pelarangan. • Intervensi desain fisik (pemasangan pagar, rambu-rambu dsb). • Membuat ruang yang lebih lebar dan luas sehingga <i>stakeholder</i> ini dapat diakomodasi. • Penertiban, sanksi. • Langkah mediasi, persuasi, arbitrase maupun bujukan dalam menangani konflik dengan pengguna yang sesuai dengan peruntukannya.	• Kerangka aturan/peruntukan yang transparan, dengan dasar hukum. • Tindakan pelarangan disertai dengan penertiban dan pemberlakuan sanksi. • Dengan menekan (tekanan) perilaku negatifnya serta mengisolasi (pada suatu tempat tersendiri misalnya) supaya tersingkir dan tidak menguasai ruang-ruang yang bukan peruntukannya. • Penghancuran dengan meniadakan sebagian atau seluruh <i>stakeholder</i> agresif ini di dalam setiap segmen ruang. • Langkah mediasi, <i>bargaining</i>, persuasi, arbitrase maupun bujukan dalam menangani konflik dengan pengguna yang sesuai dengan peruntukannya.

Konflik laten dalam tingkatan intensitas konflik, menurut Godschalk (1992. dalam Kaiser dkk. 1995:464), dapat diselesaikan dengan negosiasi informal melalui perencana dan pihak yang terlibat dalam proses atau organisasi semi formal (kelompok kerja atau satuan tugas). Konflik yang termanifestasi sudah masuk pada tingkatan sengketa hingga terjadi kebuntuan. penanganannya membutuhkan negosiasi atau mediasi formal hingga langkah arbitrase formal dalam dengar pendapat atau sidang untuk penyelesaiannya.

Terbatasnya ruang dalam koridor jalan komersial (koridor sebagai sumberdaya bersama) serta banyaknya pengguna dengan berbagai kepentingan menyebabkan perlu disusunnya prioritas penggunaan untuk setiap segmen ruang di dalamnya. Prioritas penggunaan ini merupakan salah satu langkah untuk menciptakan resolusi konflik dengan tetap mempertimbangkan:

1. Kesesuaian penggunaan dengan watak struktural dan fungsional koridor jalan komersial.
2. Pemenuhan kriteria perancangan/aspek yang perlu dipertimbangkan.
3. Perilaku *stakeholder* yang menggunakan koridor jalan komersial.
4. Prinsip hukum *lex specialis derogat legi generalis*.

Penggunaan yang sesuai dengan fungsi setiap segmen ruang koridor komersialah yang mendapat prioritas.

**Tabel 9. Prioritas Stakeholder
dalam Setiap Segmen Ruang Koridor Jalan Komersial**

Segmen Ruang	Peruntukan	Stakeholder Utama	Stakeholder lain
1. Ruang dalam persil			
Ruang Bangunan	Tempat kegiatan komersial. Tata informasi. Awning.	Pemilik bangunan.	Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat.
Ruang <i>Setback</i> Bangunan	Taman (ruang terbuka hijau) Parkir Tata informasi. Bangun-bangunan. Kegiatan komersial luar ruangan (restoran/café)	Pemilik bangunan. Pengunjung (pejalan/pengendara)	Pemilik kegiatan aksesoris. Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat. Pengendara.
Ruang Sempadan Bangunan	Taman (ruang terbuka hijau) Parkir Tata informasi. Bangun-bangunan.	Pemilik bangunan. Pengunjung (pejalan/pengendara)	Pengendara Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat.
2. Trotoar			
Zona Plaza	Duduk-duduk. Tempat melihat etalase. Kegiatan komersial luar.	Pejalan Pemilik kegiatan komersial.	Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat. Sektor informal
Zona Pejalan	Berjalan.	Pejalan.	-
Zona Perlengkapan Jalan	Tempat utilitas dan perlengkapan jalan (penerangan, tata informasi, jembatan penyeberangan, pot, tanaman, halte, tempat duduk, pelandaian trotoar)	Pejalan. Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat.	Sektor informal.
Zona pengendara sepeda	Pengendara sepeda	Pengendara sepeda dan/atau pejalan bila zona ini digabung dengan zona pejalan.	-
Zona utilitas	Jaringan utilitas	Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat.	Sektor informal
3. Jalan*			
Zona Parkir, berjalan (jika tidak tersedia jalur khusus pejalan khusus)	Parkir. Berjalan (jika tidak tersedia jalur khusus pejalan). Kendaraan tidak bermotor. Tata informasi.	Pengendara.	Pejalan. Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat.
Zona Pergerakan Kendaraan	Kendaraan bermotor. Tata informasi.	Pengendara.	Pejalan (menyeberang) Stakeholder yang nyata-nyata tidak di tempat.
Zona pengendara sepeda	Pengendara sepeda	Pengendara sepeda dan/atau pejalan bila zona ini digabung dengan zona pejalan.	-

* Jika Jalan digunakan sebagai full mall, maka peruntukannya adalah untuk pejalan dan fasilitas penunjangnya

V. PENUTUP

Konflik di dalam ruang publik dapat dikurangi bahkan menjadi potensi ekonomi yang menarik, dimana jalan-jalan menjadi struktur penting yang mengidentitaskan kondisi maupun karakter mental pendatang dan penghuni sekitarnya. Pengelolaan koridor jalan komersial juga mempunyai peran penting dalam kehidupan kawasan komersial dan ekonomi kota secara

keseluruhan. Dengan potensi ekonomi yang dimilikinya, koridor jalan komersial menjadi tempat yang strategis untuk berbagai kepentingan. Penyelesaian konflik di dalam koridor jalan komersial membutuhkan partisipasi setiap *stakeholder*. Prinsip yang disusun tetap tidak akan dapat mawadahi semua *stakeholder* karena adanya prioritas pengguna maupun peruntukan pada segmen ruang yang terbatas. Prinsip perancangan dan resolusi konflik koridor jalan ini dapat menjadi titik tolak untuk:

1. Pengembangan terobosan-terobasan mengenai pengembangan kawasan komersial mulai pendekatan penataan dengan melibatkan setiap *stakeholder*, sehingga semua *stakeholder* memperoleh tempat.
2. Pengembangan kota yang lebih ramah bagi pejalan, dengan pendekatan kesesuaian watak struktural dan fungsional terhadap peruntukan setiap segmen ruang.
3. Penanganan sektor informal terutama PKL yang menjadi persoalan di kota-kota besar Indonesia.

VI. DAFTAR PUSTAKA

- Bishop, Kirk. No Year. *Designing Urban Corridors: Planning Advisory Service Report Number 418*. American Planning Association.
- Carr, Stephen, Mark Francis. Leanne G. Rivlin & Andrew M. Stone. 1992. *Public Space*. New York: Press Syndicate of the University of Cambridge.
- Carr, Stephen and Lynch. 1981. *Open Space: Freedom and Control*. In Lisa Taylor., *Urban Open Space*. London: The Smithsonian Institutions.
- Dorow, Wolfgang. 1981. *Values and Conflict Behaviour: An Exploration of Conceptual Relationships*. In Duglos, G. And Weiemair, K., (eds).
- Eadie, F. William, Nelson E. Paul. 2001. *The Language of Conflict and Resolution*. London: Sage Publication, inc.
- Fruin, John J. 1979. *Pedestrian Planning and Design*. New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planner Inc.
- Hansenne. 1991. *Informal Economy*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Helena R.A, Hastini, Warpani. 1997. *Identifikasi Permintaan Pejalan terhadap fasilitas Pejalan di Kotamadya Bandung*. Proyek Akhir Jurusan Teknik Planologi ITB. Bandung.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Jan Gehl and Lars Gemzoe. 1996. *Public Spaces-Public Life*. Copenhagen: The Danish Architectural Press and the Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers.
- King, Leslie, S. and Golledge, Reginald G., *Cities, Space and Behaviour*. N.p.: Prentice Hall. Inc.
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications. Inc.
- Markus, Clare Cooper and Carolyn Francis. 1990. *People Place: Design Guidelines for Urban Open Space*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Mertokusumo, Sudikno. 1996. *Mengenai Hukum: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.

- Moughtin, James Cliffford. 1992. *Urban Design: Street and Square*. Nottingham: Part of Reed International Books.
- McGee, T.G. and Yeung, Y.M. 1977. *Hawkers in Southeast Asian Cities: Planning for the Bazaar Economy*. Ottawa: International Development Research Centre.
- Minnery, John, R. 1985. *Conflict Management in Urban Planning*. Hampshire: Gower Publishing Company Limited.
- Nicholas R, Fyfe. 1998. *Images of The Street, Planning, Identity and Control in Public Space*. London: Routledge.
- Rapoport, Amos. 1977. *Human Aspect of Urban Form: Toward a Man-Environment Approach to Urban Form and Design*. N.p.: Pergamon Press.
- Rapuan, Michael, DR. P.P. Pirone & Brook E. Wigginton. 1964. *Open Space in Urban Design. The Cleveland Development Foundation. Ohio*.
- Ross, Marc Howard. 1993. *The Management of Conflict: Interpretations and Interest in Comparative Perspective*. London: New Haven and London Yale University Press.
- Ross Silcock Partnership. 1991. *Toward Safe Roads in Developing Countries: A Guide Planners and Engineers*. N.p.: Transport and Road Research Laboratory.
- Rowe, G. Peter. 1992. *Design Thinking*. 4th eds. London: The MIT Press..
- Rubenstein, Harvey, M. 1992. *Pedestrian Mall, Streetscapes and Urban Space*. New York: John Wiley and Sons. Inc.
- Southworth, Michael and Eran Ben-Joseph. 1997. *Streets and The Shaping of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill.
- Suparwati, Popy. 1993. *Pembenahan Klasifikasi Fungsi Jalan Pada Ruas-ruas Jalan Utama Kota Bandung*. Tugas Akhir Jurusan Planologi ITB. Bandung.
- Unterman, Richard, K. 1984. *Accommodating The Pedestrian*. New York: Van Nostrand Reinhold co.

Peraturan Perundangan

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor. 13 Tahun 1980 tentang *Jalan*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 26 Tahun 1985 tentang *Jalan*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 43 Tahun 1993 tentang *Prasarana dan Lalu-lintas Jalan*.
- Dirjen Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota. 1990. Peraturan No. 007/T/BNKT/1990. Tentang *Petunjuk Perencanaan Trotoar*.
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 tentang *Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat. Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*.
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/RJD/96 tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*.
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK. 43/AAJ 007/DRJD/1997 tentang *Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Wilayah Kota*.
- Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2000