

**KONSEP PERANCANGAN MAL PEJALAN KAKI DI ENGGAL
DENGAN TEORI WALKABILITY**



(Skripsi Hasil)

Oleh

Ahmad Fadhillah Adli

NPM 1955012003

PROGRAM STUDI S1 ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS LAMPUNG

2026

ABSTRAK

KONSEP PERANCANGAN MAL PEJALAN KAKI DI ENGGAL DENGAN TEORI WALKABILITY

Oleh

AHMAD FADHILLAH ADLI

1955012003

Kawasan Tugu Adipura di Bandar Lampung saat ini kekurangan ruang publik sebagai wadah berkumpul dan penggerak ekonomi warga. Penelitian ini bertujuan merancang kawasan komersial berkonsep Mal Pejalan Kaki menggunakan pendekatan Walkability (keleluasaan berjalan). Desain ini menerapkan konsep *Urban DMA* (Density, Mix, Access) untuk memadukan susunan bangunan yang padat dengan beragam fasilitas ritel. Metode kualitatif digunakan untuk menganalisis teori tata ruang, sedangkan metode kuantitatif untuk menghitung ukuran lahan. Hasil akhirnya berupa pusat aktivitas kota yang nyaman bagi manusia, sekaligus menjadi percontohan ruang ketiga perkotaan yang berkelanjutan.

Kata Kunci: *Walkability*, Mal Pejalan Kaki, Tugu Adipura

ABSTRACT

DESIGN CONCEPT FOR A PEDESTRIAN MALL IN ENGGAL BASED ON WALKABILITY THEORY

by

AHMAD FADHILLAH ADLI

1955012003

Tugu Adipura area in Bandar Lampung currently lacks public spaces that serve as gathering places and economic drivers for the community. This research aims to design a commercial area based on the Pedestrian Mall concept using a Walkability approach. The design applies the Urban DMA (Density, Mix, Access) concept to integrate a dense building layout with a variety of retail facilities. Qualitative methods are used to analyze spatial planning theories, while quantitative methods are applied to calculate land dimensions. The final result is a human-friendly urban activity center that also serves as a model for a sustainable urban third space.

Keyword: Walkability, Pedestrian Mall, Tugu Adipura

LEMBAR PENGESAHAN

1. Tim Penguji

Pembimbing 1 : M.M. Hizbullah Sesunan, S.T., M.T.....
: NIP 198108232008121001

Pembimbing 2 : Fadhilah Rusmiati, S.T., M.T
: NIP 198909192020122015

Penguji : M Shubhi Yuda Wibawa, ST., M.T
: NIP 198002062005011001



2. Dekan Fakultas Teknik



Dr. H. Muted Herison, S.T., M.T
NIP. 196910302000031001

Tanggal Lulus Ujian : 17 Juni 2026

LEMBAR PERSETUJUAN

Judul Skripsi : KONSEP PERANCANGAN MAL PEJALAN
KAKI DI ENGGAL DENGAN TEORI
WALKABILITY

Nama Mahasiswa : Ahmad Fadhillah Adli

Nomor Induk Mahasiswa : 1955012003

Program Studi : Arsitektur

Fakultas : Teknik



Dosen Pembimbing 1

Dosen Pembimbing 2

M.M. Hizbullah Sesunan, S.T.M.Sc.

Fadhilah Rusmiati, S.T.M.T.

NIP 198108232008121001

NIP 198909192020122015

MENGETAHUI

Ketua Jurusan Arsitektur

Ketua Program Studi S1 Arsitektur

Ir. Ar. Agung Cahyo N., S.T., M.T.

Ir. Ar. Kelik Hendro B., S.T., M.T.

NIP 198909192020122015

NIP 198310092019031002

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ahmad Fadhillah Adli
NPM : 1955012003
Judul : Konsep Perancangan Mal Pejalan Kaki di Enggal
dengan Teori *Walkability*

Menyatakan bahwa, Laporan Skripsi ini dibuat sendiri oleh penulis dan bukan hasil plagiat sebagaimana diatur dalam Pasal 36 Ayat 2 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 6 Tahun 2016.

Yang Membuat Pernyataan,



Ahmad Fadhillah Adli
NPM. 1955012003

RIWAYAT HIDUP

Nama penulis adalah Ahmad Fadhilah Adli, lahir di Jakarta, 18 September 2001. Penulis merupakan anak kedua dari pasangan Drs.Yulianto dan Nyi Mas Ani Banyu Agung Raspati. Adapun pendidikan yang telah ditempuh penulis adalah sebagai berikut :

1. Penulis menempuh Pendidikan di SDN Sukadamai 3 Bogor dan lulus pada tahun 2013.
2. Melanjutkan di SMPIT Ummul Quro Bogor, lulus pada tahun 2016.
3. Melanjutkan di SMAIT Ummul Quro Bogor, lulus pada tahun 2019.

Pada tahun 2019 penulis terdaftar sebagai mahasiswa program studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Lampung. Penulis melaksanakan kegiatan tugas akhir pada tahun 2026 sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Strata Satu Arsitektur.

SANWACANA

Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh,

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyusun laporan Skripsi dengan judul “Konsep Perancangan Mal Pejalan Kaki di Enggal dengan Teori *Walkability*” yang merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar strata satu arsitektur, Universitas Lampung. Tidak lupa, sholawat serta salam kami junjungkan kepada Nabi Muhammad SAW, yang dapat memberikan syafaatnya di *Yaummul* nanti.

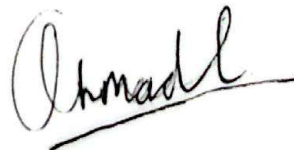
Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Kerja Praktik ini tidak lepas dari banyaknya kekurangan, oleh karena itu kritik dan saran dari berbagai pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan laporan ini. Penulis juga tidak dapat menyelesaikan penyusunan laporan ini tanpa adanya dukungan dari berbagai pihak, maka dari itu ucapan terima kasih saya berikan kepada:

1. Dr. Ahmad Herison, S.T., M.T selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Lampung;
2. Dosen Pembimbing 1, Bapak M.M. Hizbullah Sesunan, S.T., M. dan Dosen Pembimbing 2, Ibu Fadhilah Rusmiati, S.T.,M.T yang telah membimbing saya;
3. Ibu Dr. Ir. Citra Persada, M.Sc selaku Dosen Penguji pada ujian Pra-TA yang telah memberikan ilmu, saran, arahan, serta nasehat selama proses penyusunan skripsi ini berlangsung;
4. Bapak M. Shubhi Yuda Wibawa, ST., M.T selaku Dosen Penguji pada ujian Tugas Akhir yang telah memberikan ilmu, saran, arahan, serta nasehat selama proses penyusunan skripsi ini berlangsung;
5. Orang tua saya Ibu Ani dan Bapak Yulianto yang selalu mendukung, serta mendoakan saya dengan setulus hati agar laporan ini dapat diselesaikan dengan baik;

6. Bapak dan Ibu dosen beserta staf Program Studi S1 Arsitektur Universitas Lampung; dan
7. Rekan-rekan Angkatan 2019 Arsitektur Universitas Lampung yang telah Bersama-sama melewati berbagai rintangan pada proses perkuliahan di Arsitektur Universitas Lampung.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, akan tetapi penulis berharap semoga karya ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua.

Bandar Lampung, 17 Juni 2026



Ahmad Fadhillah Adli
NPM 1955012003

DAFTAR ISI

ABSTRAK	2
LEMBAR PERSETUJUAN	2
LEMBAR PENGESAHAN	1
RIWAYAT HIDUP	2
DAFTAR ISI	3
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	2
1.3. Tujuan.....	3
1.4. Batasan Masalah.....	3
1.5. Sistematika Penulisan.....	3
BAB II	5
2.1. Walkability (Keleluasaan Berjalan).....	5
2.1.1. Definisi Umum Keleluasaan Berjalan.....	5
2.1.2. The Urban DMA.....	5
2.2. Tinjauan Umum Mengenai Ruang Publik.....	8
2.2.1. Pengertian Mall.....	8
2.2.2. Preseden Mal Pejalan Kaki.....	11
2.3. Preseden Ruang Mal Pejalan Kaki.....	30
BAB III	32
3.1. Metode Perancangan.....	32
3.2. Gagasan Perancangan.....	33
3.3. Teknik Pengumpulan Data.....	34
3.4. Teknik Analisis Data.....	35
3.5. Konsep Perancangan.....	36
BAB IV	37
ANALISIS PERANCANGAN	37
4.1 Kondisi Kota Eksisting (Analisis Makro).....	37
4.1.1 Kriteria Analisis Site.....	39
4.1.2 Dasar Pertimbangan Pemilihan Site.....	40
4.2 Analisis Kondisi Lingkungan.....	41
4.2.1 Profil Site.....	41
4.2.2 Analisis SWOT.....	42
4.2.3 Regulasi Ukuran Tapak.....	45
4.2.4 Analisis Teori.....	45
4.2.5 Analisis Faktor Alam (Natural Factor).....	51
4.2.6 Analisis Faktor Kultur (Culture Factor).....	54
BAB V	72

KONSEP PERANCANGAN.....	72
5.1 Konsep Dasar.....	72
BAB V.....	93
PENUTUP.....	93
6.1 Kesimpulan.....	93
DAFTAR PUSTAKA.....	95

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Prinsip <i>Walkability</i>	6
Gambar 2.2. Pemetaan Visual <i>Live-Work-Visit</i>	7
Gambar 2.3. View Kawasan Cihampelas Walk.....	11
Gambar 2.4. Master Plan Cihampelas Walk.....	13
Gambar 2.5. Peta dan <i>Retail</i> Washington Street Mall.....	17
Gambar 2.6. Peta Washington Street Mall.....	20
Gambar 2.7. <i>Bus-stop</i> Jitney Washington Street Mall.....	21
Gambar 2.8. <i>Bus-stop</i> Feri Cape May–Lewes.....	21
Gambar 2.9. Peta dan Retail Ximending Walking District.....	22
Gambar 3.1. Alur Metode Penelitian.....	33
Gambar 4.1. Peta Administratif Kota Bandar Lampung.....	37
Gambar 4.2. Tapak Perancangan Mal Pejalan Kaki.....	41
Gambar 4.3. <i>Land Use</i> pada kawasan Enggal.....	47
Gambar 4.4. Bentuk Lahan pada Tapak.....	51
Gambar 4.5. Topografi Tapak.....	51
Gambar 4.6. Analisis Vegetasi pada Tapak.....	52
Gambar 4.7. Vegetasi pada Tapak.....	52
Gambar 4.8. Arah Matahari pada Tapak.....	53
Gambar 4.9. Arah Angin pada Tapak.....	53
Gambar 4.10. Suhu harian pada Tapak.....	54
Gambar 4.11. Aksesibilitas pada Tapak.....	55
Gambar 4.12. Sirkulasi pada Tapak.....	55
Gambar 4.13. Visualisasi pada Tapak.....	56
Gambar 4.14. Pola Kegiatan Pengunjung Umum.....	62
Gambar 4.15. Pola Kegiatan Pengunjung Pengelola, Staf, dan Servis.....	62
Gambar 4.16. <i>Bubble Diagram</i> Keseluruhan.....	68
Gambar 4.17. <i>Bubble Diagram</i> Zona Mal.....	69
Gambar 4.18. <i>Bubble Diagram</i> Zona Pengelola.....	69
Gambar 4.16. <i>Bubble Diagram</i> Ruang Servis.....	70
Gambar 5.1. Diagram Konsep Dasar.....	71
Gambar 5.2. Tanggapan Analisis Arah Matahari	75
Gambar 5.3. Tanggapan Analisis Aksesibilitas.....	76
Gambar 5.5. Zonasi Tapak.....	77
Gambar 5.6. Gubahan Massa.....	79
Gambar 5.7. Pondasi <i>Footplate</i>	80
Gambar 5.8. Struktur Rigid Frame dan Struktur Shearwall.....	81
Gambar 5.9. Struktur Dak Beton (Sumber: bacahape).....	81

Gambar 5.10. Sistem Distribusi Air Bersih.....	82
Gambar 5.11. Sistem Distribusi Air Kotor (<i>Blackwater</i>).....	82
Gambar 5.12. Sistem Distribusi Air Kotor (<i>Greywater</i>).....	82
Gambar 5.13. Sistem Pengelolaan Air Hujan.....	83
Gambar 5.14. Sistem Elektrikal.....	83
Gambar 5.15. Sistem Pengelolaan Sampah.....	84
Gambar 5.16. Sistem Pengelolaan <i>Loading Dock</i>	84
Gambar 5.17. <i>Site Plan</i>	85
Gambar 5.18. <i>Block Plan</i>	85
Gambar 5.19. Denah <i>Retail A</i>	86
Gambar 5.20. Denah <i>Retail B</i>	86
Gambar 5.21. Denah <i>Cafe</i>	86
Gambar 5.22. Denah Hotel.....	87
Gambar 5.23. Tampak Belakang.....	87
Gambar 5.24. Tampak Depan.....	87
Gambar 5.25. Tampak Samping Kiri.....	87
Gambar 5.26. Tampak Samping Kanan.....	87
Gambar 5.27. Potongan A.....	88
Gambar 5.28. Potongan B.....	88
Gambar 5.29. Potongan Selasar.....	88
Gambar 5.30. Potongan <i>Cafe</i>	89
Gambar 5.29. Potongan Detail <i>Green Roof</i>	89
Gambar 5.30. Detail <i>Foodcourt</i>	89
Gambar 5.31. Isometri Ruang Hotel.....	89
Gambar 5.32. Perspektif Mata Elang.....	90
Gambar 5.33. <i>View Rooftop</i>	90
Gambar 5.34. <i>View Rooftop</i>	90
Gambar 5.35. <i>View Plaza</i>	91
Gambar 5.36. <i>View Garden</i>	91
Gambar 5.37. <i>View Selasar</i>	91

Tabel 2.1. Tabel Preseden Mal Pejalan Kaki.....	31
Tabel 4.1. Tabel Kriteria Analisis Site.....	40
Tabel 4.2. Tabel Kriteria Analisis Site.....	44
Tabel 4.3. Tabel Kegiatan dan Kebutuhan Ruang Fungsi Utama.....	60
Tabel 4.4. Tabel Kegiatan dan Kebutuhan Ruang Fungsi Penunjang.....	61
Tabel 4.5. Acuan Besaran Ruang.....	63
Tabel 4.6. Besaran Sirkulasi.....	63
Tabel 4.7. Besaran Kebutuhan Fungsi Sirkulasi.....	64
Tabel 4.8. Besaran Kebutuhan Fungsi Kantor Pengelola.....	64
Tabel 4.9. Besaran Kebutuhan Fungsi Mal.....	64
Tabel 4.10. Besaran Kebutuhan Ruang Luar.....	65
Tabel 4.11. Besaran Kebutuhan Fungsi Pelayanan.....	66
Tabel 4.12. Besaran Kebutuhan Fungsi Utilitas.....	66
Tabel 4.13. Jenis-jenis Dimensi Parkir Kendaraan.....	67
Tabel 4.14. Total Besaran Kebutuhan Ruang Dalam.....	68
Tabel 4.15. Total Besaran Kebutuhan Ruang Luar.....	68

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kawasan Tugu Adipura merupakan ikon di Tanjungkarang Pusat, Kota Bandar Lampung. Secara administratif dan fungsional, kawasan yang dikelilingi oleh empat jalan protokol utama, yaitu Jl. Raden Intan, Jl. Jend. Sudirman, Jl. Ahmad Yani, dan Jl. Diponegoro memegang peran krusial sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional. Namun, pesatnya pertumbuhan ekonomi di simpul ini tidak diimbangi dengan penyediaan ruang kota yang berorientasi pada manusia. Tata ruang di kawasan ini berkembang secara eksklusif untuk melayani sirkulasi kendaraan, sehingga menyusutkan ruang interaksi publik dan memarginalkan hak pejalan kaki di pusat komersial kotanya sendiri.

Kurangnya kualitas ruang spasial ini sangat terlihat pada kondisi fisik area pedestrian di sekeliling Tugu Adipura. Jalur pejalan kaki yang ada saat ini terputus, dipersempit oleh okupasi lahan untuk parkir liar, serta sangat minim fasilitas penunjang seperti *guiding block* dan elemen peneduh iklim tropis (Sopilawati, 2025). Studi terbaru mengonfirmasi bahwa rusaknya material trotoar dan invasi kendaraan bermotor ke area pejalan kaki menjadi faktor determinan yang mematikan budaya jalan kaki di kawasan ikonis ini (Mahayani, 2024). Ketimpangan ini menyebabkan kawasan komersial terbuka perlahan kehilangan vitalitas sosialnya, mengubah jantung kota sekadar menjadi jalur transit yang gersang dan tidak nyaman untuk disinggahi.

Untuk menghidupkan kembali denyut kawasan Tugu Adipura, diperlukan intervensi tata ruang yang berfokus pada peningkatan *walkability*. Kualitas ruang pejalan kaki yang ideal menuntut lebih dari sekadar penyediaan trotoar fisik; ia harus dievaluasi melalui parameter tata ruang yang terukur, meliputi optimalisasi kepadatan (*Density*), keberagaman tata guna lahan yang beragam (*Mix*), serta kemudahan aksesibilitas tanpa hambatan (*Access*). Sebagaimana ditegaskan oleh Jan Gehl dan Jane Jacobs, ruang publik yang aman dan layak huni lahir dari

interaksi informal berskala manusia, di mana infrastruktur fisik pejalan kaki bertransformasi menjadi mesin penggerak ekonomi lokal yang sehat.

Salah satu cara mewujudkan kualitas keleluasaan berjalan tersebut, yaitu dengan merancang *Pedestrian Mall*. *Pedestrian Mall* atau Mal Pejalan Kaki dipilih karena karakteristiknya yang mampu mengakomodasi tingkat *walkability* yang tinggi. Secara fisik, kawasan ini didesain untuk merapatkan jarak antar massa bangunan untuk menciptakan intensitas kepadatan fungsional, sekaligus meleburkan keberagaman aktivitas komersial yang memberikan banyak tujuan bagi masyarakat untuk berkunjung dan menetap. Selain itu, pembatasan akses kendaraan bermotor dari sumbu utama kawasan secara otomatis menjamin tingkat permeabilitas ruang tertinggi sehingga pergerakan pejalan kaki dapat mengalir tanpa hambatan.

Berdasarkan urgensi di atas, penelitian ini bertujuan untuk merumuskan proses perancangan kawasan komersial berkonsep Mal Pejalan Kaki di sekitar simpul Tugu Adipura. Hasil perancangan kawasan ini diharapkan mampu memberikan solusi untuk menyelesaikan konflik spasial antara pergerakan manusia dan lalu lintas kendaraan bermotor. Lebih dari sekadar infrastruktur komersial, proyek ini juga diproyeksikan untuk menjadi pionir penyediaan ruang ketiga yang vital bagi interaksi warga kota Bandar Lampung. Kehadiran destinasi urban yang inklusif dan berkelanjutan ini pada akhirnya bertujuan untuk mengembalikan hak pemanfaatan ruang kota sepenuhnya kepada masyarakat.

1.2. Perumusan Masalah

Permasalahan yang timbul di dalam penelitian ini, diantaranya:

- Bagaimana cara menerapkan *walkability* pada mal pejalan kaki?
- Bagaimana kawasan mal pejalan kaki dapat menunjang kegiatan dan interaksi pengguna secara sosial?

1.3. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah:

- Mengidentifikasi Prinsip-prinsip Desain Mal Pejalan Kaki
- Mengkaji Definisi *Walkability* pada penerapan mal.
- Menerapkan Teori *Walkability* pada mal

1.4. Batasan Masalah

Batasan dalam penelitian ini adalah merancang sebuah ruang publik ramah pejalan kaki dengan pendekatan teori *walkability* untuk menghadirkan ruang yang memberikan solusi bagi permasalahan dan potensi lingkungan, ekonomi dan sosial dari kawasan Mal Pejalan Kaki. Kawasan yang diambil berada di radius Tugu Adipura.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman, laporan seminar arsitektur ini disusun dengan susunan yang sistematis, yaitu sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan, kerangka berpikir.

BAB II TINJAUAN TEORI

Menguraikan pembahasan mengenai tinjauan pendekatan *walkability*, prinsipnya, dan tinjauan bangunan mal, serta studi preseden mengenai konsep bangunan.

BAB III METODE PENELITIAN

Menguraikan mengenai pendekatan konsep dan tahap operasionalisasi yang didalamnya terdapat tahap inventarisasi data, metode analisis, dan metode pembahasan.

BAB IV TINJAUAN WILAYAH PERENCANAAN

Menjelaskan tentang kriteria untuk pemilihan site, alternatif site, penilaian terhadap site berdasarkan kriteria pemilihan site, serta data site yang terpilih.

BAB V ANALISIS TAPAK DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang tinjauan dan analisis kawasan, analisis makro hingga analisis mikro.

BAB VI KONSEP PERANCANGAN

Menguraikan konsep yang digunakan berdasarkan hasil analisis tapak, gubahan massa, orientasi dan tata letak massa bangunan, pola organisasi ruang yang digunakan, hingga sistem struktur bangunan yang digunakan.

BAB VII KESIMPULAN & SARAN

Berisi tentang penemuan konsep yang telah diterapkan pada bangunan, uraian kriteria desain yang dapat menjawab rumusan masalah pada bab 1, dan menguraikan saran tentang apa yang belum penulis gapai di laporan ini.

DAFTAR PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. *Walkability* (Keleluasaan Berjalan)

2.1.1. Definisi Umum Keleluasaan Berjalan

Dalam konteks tata ruang perkotaan, keleluasaan berjalan atau *walkability* merujuk pada tingkat kemudahan pergerakan fisik manusia menuju berbagai amenitas publik. Konsep fundamental perkotaan ini pertama kali dipopulerkan oleh pemikir urban Jane Jacobs pada era 1960-an untuk mengevaluasi vitalitas kehidupan jalanan. Kualitas ruang pejalan kaki tersebut tidak dinilai secara tunggal, melainkan diukur dari kapasitas morfologi fisiknya dalam mengakomodasi pergerakan warga. Tingkat keleluasaan berjalan ini memiliki ketergantungan yang sangat sinergis terhadap tiga parameter utama yakni kepadatan (*Density*), keberagaman guna lahan (*Mix*), dan kemudahan akses (*Access*) (Dovey, 2020).

2.1.2. *The Urban DMA*

Kerangka *Urban DMA* (*Density, Mix, Access*) adalah sebuah instrumen analitis yang menilai kumpulan sinergi kapasitas spasial di dalam suatu kawasan. Instrumen ini mengevaluasi cara struktur fisik kota memusatkan manusia dan bangunan, menyatukan ragam aktivitas fungsional, serta membentuk jaringan navigasi yang efisien. Ketiga parameter spasial perkotaan ini memiliki hubungan saling mengikat yang sangat kuat sehingga tidak dapat dianalisis secara terpisah. Lebih dari sekadar standar keterpaduan ruang yang ideal, konsep ini menekankan adanya ketergantungan yang kompleks antara dimensi formal, sosial, maupun fungsional di lapangan.

Dalam kerangka evaluasi tersebut, kualitas aksesibilitas pejalan kaki tidak dapat dijadikan satu ukuran tunggal seperti metrik konektivitas atau luas cakupan trotoar semata. Kualitas jaringan sirkulasi ruang luar ini sangat bergantung pada kejelasan arah jalan serta permeabilitas yang dicapai oleh pengguna. Akses pejalan kaki yang efektif dapat berperan sebagai pengarah pergerakan mikro dari

pusat aktivitas lokal menuju jaringan yang lebih makro. Oleh karena itu, perancangan sirkulasi kawasan sangat dianjurkan untuk terintegrasi dengan simpul transportasi umum terdekat guna memastikan efisiensi mobilitas masyarakat.



Gambar 2.1. Prinsip Walkability (Sumber: Pafka, 2020)

a. Kepadatan (*Density*)

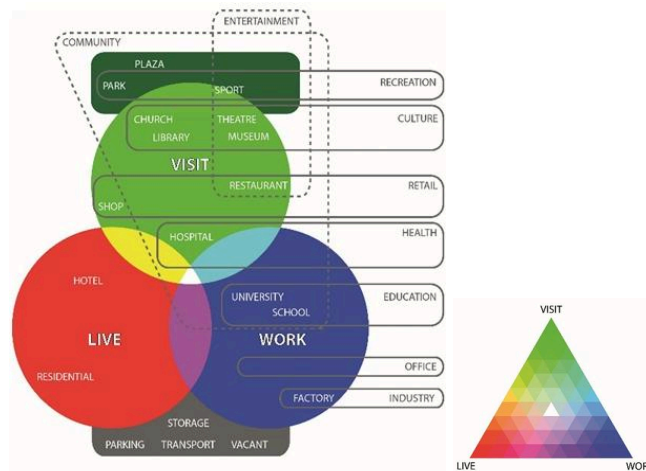
Kepadatan merupakan rangkaian yang saling terkait antara bangunan, populasi, dan aktivitas jalan. Hal ini menjadi aspek penting dalam keleluasaan berjalan karena memungkinkan konsentrasi lebih banyak orang dan tempat dalam jarak tempuh pejalan kaki. Penentuan kepadatan menghadapi tantangan karena adanya pergerakan populasi dari wilayah pinggiran ke pusat kota. Selain itu, pengukuran kepadatan dapat bervariasi secara signifikan bergantung pada morfologi dan tipologi bangunan. Kepadatan sering kali diidentikkan dengan ketinggian bangunan, yang berpotensi menimbulkan kesalahpahaman.

Pada lingkungan dengan fungsi terpadu, perumahan hanya merupakan salah satu komponen. Oleh karena itu, jumlah hunian bukan merupakan ukuran yang akurat untuk kepadatan bangunan atau populasi secara keseluruhan. Metode pengukuran kepadatan lainnya adalah kepadatan berbasis sensus penduduk per hektare. Meskipun sering digunakan, metode ini memiliki keterbatasan karena tidak memperhitungkan populasi yang bekerja di area tersebut.

b. Perpaduan fungsi (*Functional mix*)

Ketersediaan berbagai fungsi seperti hunian, sekolah, dan perkantoran di dalam satu lingkungan akan secara signifikan mempersingkat jarak tempuh fisik antar fasilitas. Kedekatan jarak antar destinasi inilah yang pada akhirnya menjadi faktor utama pendorong minat masyarakat untuk lebih memilih aktivitas berjalan kaki. Keberagaman fungsi yang berintegrasi ini pada akhirnya membentuk sebuah jaringan pergerakan yang efisien bagi manusia. Kondisi spasial tersebut memastikan setiap sudut kawasan dapat diakses secara merata tanpa harus bergantung pada kendaraan bermotor.

Tingkat keberagaman fungsi kawasan dapat dipetakan melalui matriks spasial yang divisualisasikan menjadi segitiga *Live-Work-Visit*. Pada model pemetaan spasial ini, bagian batas tepi terluar dari segitiga merepresentasikan zona perkotaan eksklusif yang hanya melayani satu kegunaan spesifik. Sebuah kawasan yang ramah bagi pejalan kaki justru harus menekan jumlah zonasi tunggal tersebut dan memperbanyak area persinggungan antara dua atau tiga fungsi sekaligus. Penciptaan ruang kota dengan perpaduan fungsi yang sangat beragam ini terbukti jauh lebih mudah direalisasikan apabila sebuah wilayah memiliki konfigurasi ukuran lahan yang lebih kecil.



Gambar 2.2. Pemetaan Visual *Live-Work-Visit* (Sumber: Pafka, 2020)

c. Jaringan akses (*Access networks*)

Jaringan akses dalam suatu wilayah berperan penting dalam memungkinkan sekaligus membatasi pergerakan arus pejalan kaki. Karakteristik jaringan fisik ini bermanifestasi secara langsung pada tata bentuk perkotaan guna memfasilitasi sirkulasi spasial yang jauh lebih efisien. Kualitas jaringan tersebut harus dievaluasi menggunakan perspektif lalu lintas multimoda yang mencakup integrasi antara rute berjalan kaki dengan sarana transportasi umum. Sebagai contoh, moda berjalan kaki selalu menjadi pilihan paling rasional untuk perjalanan singkat karena estimasi waktu tempuhnya jauh lebih akurat dibandingkan menggunakan kendaraan bermotor yang rawan kemacetan.

Tingkat efisiensi pergerakan pejalan kaki tersebut pada akhirnya sangat ditentukan oleh kelayakan elemen infrastruktur penunjang di lapangan. Parameter infrastruktur fisik utama ini meliputi kemudahan rute menuju simpul transportasi massal, kelayakan fasilitas penyeberangan, serta kehadiran batas pelindung dari jalur kendaraan bermotor. Selain kualitas perkerasan jalur pejalan kaki itu sendiri, kenyamanan pengguna jalan juga sangat bergantung pada kondisi lingkungan sekitar seperti tingkat kualitas udara dan intensitas lalu lintas. Pengalaman ruang sirkulasi ini kemudian disempurnakan melalui penyediaan berbagai elemen tata kota pendukung seperti perabot jalan, ketersediaan naungan cuaca, dan estetika bangunan binaan.

2.2. Tinjauan Umum Mengenai Ruang Publik

2.2.1. Pengertian Mall

Menurut kamus besar Merriam-Webster, *shopping centre* atau *shopping mall* memiliki arti sebagai sejumlah pertokoan yang tergabung di dalam satu ruang. Istilah ini mulai populer digunakan pada akhir dekade 1950-an beriringan dengan istilah *pedestrian promenade* yang bermakna jalur rekreasi santai bagi pejalan kaki. Implementasi dari konsep pusat perbelanjaan khusus pejalan kaki di pusat kota ini mulai diwujudkan pada pertengahan abad kedua puluh. Beberapa

wujud awal pembangunan kawasan komersial tersebut dapat ditelusuri melalui berdirinya Kalamazoo Mall pada tahun 1959 yang kemudian disusul dengan Lincoln Road Mall dan Santa Monica Mall.

2.2.2. Pengertian Mal Pejalan Kaki

Mal Pejalan Kaki merupakan sebuah wilayah perdagangan yang aksesibilitasnya dibatasi hanya untuk pejalan kaki. Beberapa pengecualian hanya mengizinkan penggunaan moda transportasi bertenaga manusia seperti sepeda atau papan luncur dan melarang keras masuknya kendaraan bermotor kecuali dalam keadaan darurat. Proses perubahan fungsi wilayah jalan raya konvensional menjadi koridor khusus pejalan kaki ini dikenal secara luas di bidang tata kota dengan istilah pedestrianisasi. Konsep penataan kawasan hasil pedestrianisasi ini memiliki ragam sebutan internasional seperti Shopping Precinct di wilayah Inggris maupun Street Mall di Amerika Serikat.

Ruang publik bebas kendaraan atau yang dapat disebut dengan area pedestrian merupakan wilayah pada sebuah kawasan atau kota yang terbatas pada pengguna yang berjalan kaki ataupun kendaraan yang menggunakan kendaraan bertenaga manusia seperti sepeda, sepatu roda, papan *skate*, dan juga skuter, kecuali dalam keadaan darurat. Proses perubahan wilayah menjadi wilayah khusus pejalan kaki disebut sebagai pedestrianisasi.

Pedestrianisasi secara umum berfungsi untuk mengakomodasi aksesibilitas dan mobilitas yang lebih baik bagi pejalan kaki dengan; memperbanyak kegiatan berbelanja dan komersial lainnya; menaikkan daya tarik wilayah; serta mengurangi jejak karbon, kebisingan, serta jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor. Upaya pedestrianisasi pertama kali dilakukan sekitar 1929 di Essen, Jerman melalui Limbecker Straße (Jalan Limbecker) yang merupakan distrik perbelanjaan sempit yang tidak dapat menampung lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki. Hal ini dilanjutkan oleh dua perkotaan Jerman yang lainnya sekitar 1930-an, namun pergerakan ini tidak terdengar keluar Jerman.

Implementasi pedestrianisasi secara umum bertujuan untuk mengakomodasi mobilitas pejalan kaki sekaligus meningkatkan daya tarik ekonomi melalui konsentrasi kegiatan ritel komersial. Pendekatan rekayasa tata ruang ini juga terbukti sangat efektif dalam mereduksi jejak polusi udara, menekan tingkat kebisingan, serta meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas. Secara historis, wacana pemisahan jalur sirkulasi pejalan kaki dari hiruk pikuk lalu lintas bermotor sebenarnya telah bergaung kuat sejak era peradaban Renaisans. Penerapan awal wacana ini di abad modern dapat ditemukan melalui pembangunan lorong perbelanjaan beratap atau shopping arcade di kota Paris pada era 1800-an.

Model *shopping arcade* yang terisolasi dari bahaya lalu lintas tersebut kemudian dibangun secara massal di seluruh Eropa dan menjadi cikal bakal rancangan mal modern. Memasuki akhir abad kesembilan belas, sejumlah perancang kota terkemuka seperti Ebenezer Howard dan Clarence Stein mulai mengusulkan pemisahan rute pejalan kaki melalui perancangan tata wilayah baru. Transisi spasial dari lorong beratap menuju pedestrianisasi jalan raya perkotaan akhirnya direalisasikan pertama kali pada tahun 1929 di Limbecker Straße, sebuah distrik perbelanjaan di Essen, Jerman. Keberhasilan penataan kawasan sempit di Essen tersebut kemudian diadaptasi oleh dua kota besar Jerman lainnya pada dekade 1930-an meskipun pergerakannya belum meluas ke luar negeri.

Tren penerapan pedestrianisasi ini akhirnya mencapai puncak popularitasnya di daratan Amerika Serikat selama periode pertumbuhan ekonomi pada rentang tahun 1950 hingga 1960-an. Inisiasi tata kota ini lahir sebagai strategi utama bagi berbagai distrik perbelanjaan pusat kota untuk bersaing dengan masifnya pembangunan mal tertutup di wilayah pinggiran. Walaupun sebagian besar proyek inisiasi ini dinilai gagal bertahan dalam jangka panjang dan dikembalikan menjadi jalan kendaraan bermotor, beberapa kawasan percontohan justru menuai kesuksesan luar biasa. Hal tersebut dapat dibuktikan melalui keberhasilan revitalisasi kawasan Third Street Promenade di Los Angeles serta

pembangunan zona pejalan kaki baru yang dibuat pada pertengahan 2010-an di New York City termasuk di sepanjang Jalan Broadway dan sekitar Times Square.

2.2.2. Preseden Mal Pejalan Kaki

1. Cihampelas Walk di Bandung, Indonesia



Gambar 2.3. View Kawasan Cihampelas Walk (Sumber: Ciwalk, 2025)

a. Kepadatan (*Density*)

Koridor Jalan Cihampelas secara historis merupakan kawasan hunian yang mulai bertransformasi menjadi area komersial sejak dekade delapan puluhan. Perubahan fungsi lahan yang masif ini mengubah citra kawasan menjadi sangat padat dan penuh dengan friksi aktivitas manusia. Untuk menyiasati hal tersebut, perancangan kawasan Cihampelas Walk mengusung konsep ruang terbuka yang menstimulasi pengunjung untuk melakukan rekreasi relaksasional. Keberadaan kanopi pepohonan rindang di dalam tapak secara signifikan mampu menurunkan suhu ambien sekaligus meningkatkan kenyamanan termal bagi pejalan kaki.

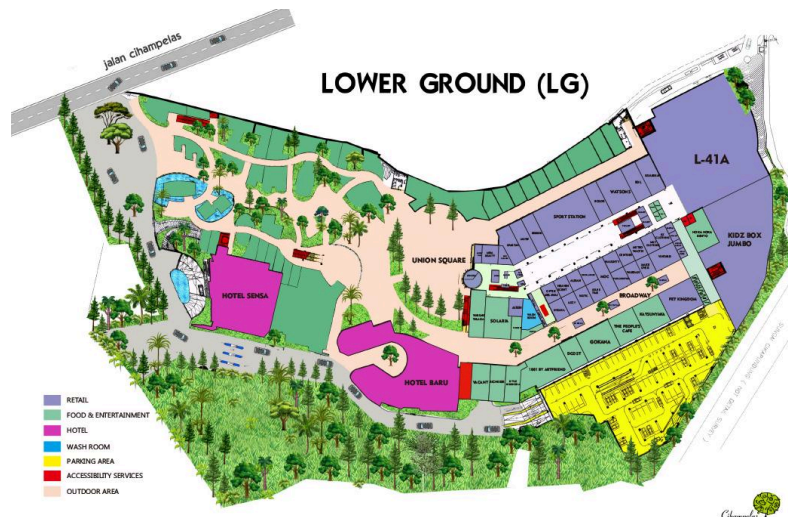
Berdasarkan regulasi tata ruang setempat, batasan arsitektural tapak ini memiliki Koefisien Dasar Bangunan maksimal sebesar tujuh puluh persen. Meskipun regulasi tersebut mengizinkan eksploitasi lahan yang sangat tinggi, kawasan

komersial ini justru menampilkan strategi penataan yang sangat konservatif. Dari total hamparan lahan seluas tiga setengah hektar, area yang digunakan sebagai tutupan bangunan hanya mencakup sepertiga dari total luasan tapak. Strategi menyisakan lahan kosong ini merupakan sebuah bentuk penolakan terhadap keserakahan spasial demi mendukung fungsi ekologis perkotaan secara berkelanjutan.

Pada rancangan awalnya, kompleks ritel utama ini hanya didesain setinggi tiga lantai untuk menjaga skala visual yang manusiawi. Tekanan kebutuhan komersial kemudian memicu pembangunan ekstensi berupa Hotel Sensa yang mengubah drastis profil kepadatan bangunan melalui struktur vertikal. Hotel setinggi belasan lantai tersebut menyumbangkan seratus dua puluh delapan unit kamar yang memberikan manifestasi kepadatan hunian temporer secara intens. Kehadiran ruang rekreasi komersial ini juga berfungsi sebagai katup pelepas penat bagi tingginya tekanan kepadatan demografis dari populasi eksternal di sekitarnya.

Pada masa awal berdirinya, kawasan ini mendedikasikan lebih dari dua pertiga total lahannya secara eksklusif untuk ruang terbuka hijau. Akar dan tajuk pepohonan masif di area tersebut bertindak sebagai infrastruktur ekologis untuk memitigasi efek pemanasan suhu kota. Sayangnya, pembangunan area ekstensi memicu aneksasi terhadap sebagian lahan terbuka yang semula dirancang untuk sirkulasi pejalan kaki. Pengurangan absolut luasan ruang terbuka ini memaksa perancang untuk memadatkan fungsi vegetasi melalui penghijauan vertikal guna mengkompensasi hilangnya tapak ekologis.

b. Keragaman Fungsi (*Mix*)



Gambar 2.4. Master Plan Cihampelas Walk (Sumber: ciwalk, 2025)

Pengembangan kawasan campuran ini diorkestrasi secara teliti dengan mengakomodasi lebih dari seratus lima puluh unit penyewa ritel. Bauran fasilitas komersial tersebut mencakup pusat perbelanjaan pakaian, sentra kuliner, area permainan anak, hingga fasilitas akomodasi perhotelan. Perpaduan ragam fungsi ini secara radikal meniadakan fenomena kekosongan ruang yang umumnya melanda kawasan komersial monofungsi seusai jam kerja formal. Integrasi berbagai aktivitas tersebut berhasil mewujudkan tapak komersial ini sebagai episentrum ruang rekreasi pengalaman bagi masyarakat luas.

Di luar batas tata ruang formalnya, area jalanan di sekitar kawasan ini juga didukung oleh aktivitas pedagang nonpermanen. Ruang bebas di sepanjang trotoar luar diokupasi secara padat oleh ragam elemen lepasan yang membaur dengan gerbang utama pusat perbelanjaan. Interaksi antara pengunjung ritel kelas atas dan pedagang jalanan ini melahirkan sebuah keteraturan informal yang ditoleransi secara sosial. Percampuran hierarki fungsi formal dan informal ini sekaligus merepresentasikan fenomena gesekan ekonomi di tengah masifnya pengembangan properti kapital perkotaan.

Kawasan komersial ini berhasil mengkalibrasi segitiga fungsional hunian, ruang kerja, dan destinasi kunjungan secara sangat proporsional. Kebutuhan menetap terakomodasi melalui fasilitas perhotelan di dalam tapak serta kehadiran ekosistem apartemen vertikal di sekeliling perimeter eksteriornya. Ruang terbangun ini juga menjelma menjadi mesin pencipta lapangan kerja bagi ribuan individu sekaligus magnet pariwisata berskala nasional. Sinergi dari ketiga pilar fungsi tersebut memastikan seluruh utilisasi infrastruktur bangunan berjalan secara konstan selama hampir dua puluh empat jam penuh.

Aliran pergerakan massa di dalam kawasan direncanakan melalui kombinasi rute yang merespons langsung keragaman fungsi bangunan di sekitarnya. Pola sirkulasi linier mendominasi area ritel pakaian guna memaksa pengunjung bergerak secara berurutan menelusuri etalase toko secara impulsif. Sementara itu, pola sirkulasi yang lebih bebas dan dinamis diaplikasikan pada area plaza sentral serta struktur jalan layang pejalan kaki. Fleksibilitas pergerakan ruang luar ini secara eksponensial mampu meningkatkan frekuensi interaksi sosial antar pengunjung di pusat kehidupan komunal tersebut.

c. Aksesibilitas (*Accessibility*)

Sebagai pelopor kawasan komersial ramah pejalan kaki, tingkat keleluasaan berjalan di area ini dirancang dengan perencanaan yang sangat komprehensif. Pengunjung disambut oleh penggunaan material perkerasan premium berpola khusus yang menjamin kelancaran drainase dan meminimalisasi risiko tergelincir akibat hujan. Infrastruktur pelengkap seperti desain lampu koridor estetis, tempat duduk komunal, dan kanopi pepohonan semakin memperkuat kenyamanan mobilitas

pengunjung kawasan. Penambahan struktur jalan melayang pada level atas juga sukses menciptakan jalur sirkulasi tiga dimensi yang sepenuhnya terbebas dari hambatan arus manusia.

Sistem pengelolaan antarmuka publik dan privat di kawasan ini menampilkan sebuah paradoks spasial yang cukup ekstrem pada bagian perimeternya. Pada sisi fasad depan, batas antarmuka dibuat sangat halus sehingga pejalan kaki dari trotoar jalan raya terserap mulus ke dalam tapak. Sebaliknya, perimeter sisi barat dan selatan justru dibentengi secara ketat oleh tembok masif setinggi empat meter yang sangat restriktif. Tembok barikade defensif ini memutus interaksi keruangan antara warga permukiman lokal di sekelilingnya dengan gemerlap aktivitas di dalam pusat perbelanjaan.

Kualitas ruang pandang visual sangat esensial untuk mencegah disorientasi spasial bagi para pejalan kaki yang menyusuri lorong komersial. Pada fase perancangan awalnya, mata pengunjung dipandu langsung oleh koridor visual linier yang bermuara pada massa bangunan mal utama. Namun, intervensi pembangunan struktur hotel belasan lantai di area depan telah menciptakan blokade orientasi yang menutupi sumbu pandang tradisional tersebut. Transformasi bentuk massa ini memaksa manajemen untuk merekonstruksi ulang panduan ruang pandang melalui lorong sempit yang memberikan efek kejutan visual.

Dalam aspek mobilitas kendaraan bermotor, perancangan awal kawasan ini secara cerdas telah mengisolasi sirkulasi kendaraan ke bagian belakang tapak. Area penurunan penumpang pada mulanya didesain sangat luas untuk memfasilitasi kelancaran manuver arus lalu lintas masuk maupun keluar. Akan tetapi, relokasi area penurunan penumpang ke celah sempit di dekat bangunan ekstensi justru menciptakan simpul konflik persilangan

sirkulasi kendaraan. Untuk mengurai antrean lalu lintas tersebut, pihak pengelola merancang pintu masuk multielevasi yang mendistribusikan pengunjung bermobil langsung menuju area parkir bawah tanah.

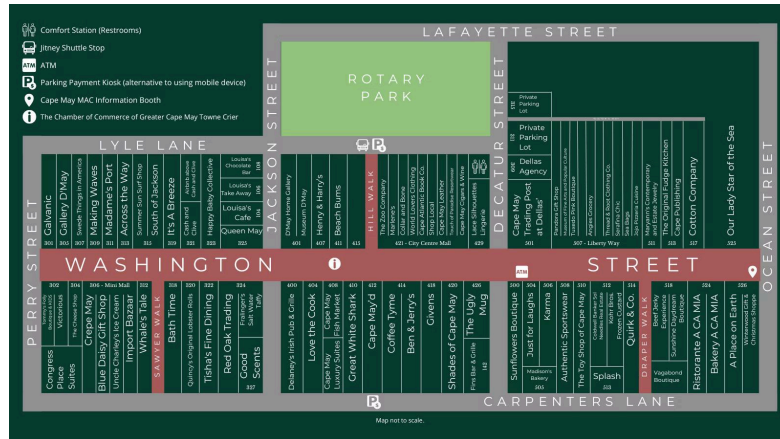
2. WASHINGTON STREET MALL, NEW JERSEY, AS

Washington Street Mall adalah kawasan komersial khusus pejalan kaki yang terletak tepat di pusat kota bersejarah Cape May, New Jersey. Secara geografis, koridor pejalan kaki ini menempati tiga blok paling selatan dari Washington Street yang bertindak sebagai urat nadi pergerakan dari timur ke barat. Rute jalan utamanya sendiri sebenarnya membentang cukup panjang dari Lafayette Street hingga Perry Street. Namun, kawasan bebas kendaraan bermotor ini hanya berada pada anantara Ocean Street dan Perry Street.

Di sepanjang Mal Pejalan Kaki ini, terdapat deretan fasilitas komersial yang padat dan beragam. Kawasan ini menawarkan perpaduan fungsi mulai dari butik unik, toko ritel, restoran kelas atas, hingga berbagai pilihan tempat makan cepat saji yang bergaya arsitektur Victoria. Kombinasi antara keragaman aktivitas komersial dan keindahan arsitektur historis ini menjadikan Mal Pejalan Kaki tersebut sebagai salah satu magnet perkotaan paling menonjol selain kawasan pantainya.

Kehadiran fasilitas fisik yang memadai di Washington Street Mall juga didukung oleh kegiatan yang dilakukan secara konsisten sepanjang tahun. Kawasan ini secara rutin menjadi tuan rumah maupun sponsor utama untuk berbagai acara kebudayaan khas yang diselenggarakan oleh kota Cape May. Pemanfaatan ruang jalan untuk kegiatan komunal ini mencakup penyelenggaraan tradisi obral pinggir jalan serta berbagai konser musik terbuka pada musim panas. Selain itu, koridor pejalan kaki ini senantiasa menjadi wadah interaksi utama untuk perayaan komunal skala besar yang meriah seperti parade Halloween dan festival Natal.

a. Kepadatan (*Density*)



Gambar 2.5. Peta dan Retail Washington Street Mall (Sumber: Washington Street Mall , 2020)

Peraturan Cape May memberlakukan batas ketinggian bangunan yang seragam. Ketinggian maksimum untuk distrik C-1 (distrik bisnis utama) ditetapkan pada 35 kaki atau sekitar 11 meter. Pembatasan ketinggian ini dilakukan dalam rangka mempertahankan cagar budaya daerah sekitar.

Untuk mengatasi keterbatasan ketinggian ini sambil memungkinkan intensitas fungsional yang diperlukan oleh pusat komersial, Cape May mengadopsi strategi kepadatan horizontal yang tinggi, yang diukur melalui KDB, yang merupakan persentase luas lahan yang ditutupi oleh bangunan. KDB diizinkan hingga 60% untuk penggunaan komersial saja, 70% untuk penginapan, dan mencapai 80% untuk Bangunan dengan Mixed Uses.

Hal ini mengungkapkan suatu strategi perencanaan yang adaptif: Kota berhasil mencapai kepadatan fungsional yang tinggi, yang diperlukan untuk mendukung 75 lebih usaha lokal, dengan komponen Density memiliki karakteristik cakupan bangunan yang luas, namun dengan ketinggian yang rendah. KDB 80% memastikan lantai dasar memiliki tapak yang luas, menimbulkan sisi depan yang aktif dan volume komersial per blok, yang sangat penting untuk kepadatan vitalitas jalanan.

b. Keragaman Fungsi (*Mix*)

Beberapa guna lahan yang diperbolehkan oleh peraturan Cape May pada Distrik C-1 antara lain:

1. Hunian dengan penggunaan komersial;
2. Lokakarya: kriya, lukis, musik, dan sebagainya;
3. Ruang kantor sewa(*co-working space*);
4. Tempat penyewaan sepeda;
5. Kantor bisnis dan administratif;
6. Jasa penyewaan kapal;
7. Tempat minum dengan peraturan yang ketat;
8. Rumah makan dengan atribut meja luar maksimal sejauh 10 kaki dari lahan, dengan pengecualian layanan tanpa turun tidak diperbolehkan
9. Usaha perbankan seperti: bank, pinjaman, dan investasi,
10. Galeri seni dan museum;
11. Layanan pribadi seperti: salon, perawatan kuku dan pangkas rambut;
12. Lahan parkir tanpa layanan bengkel maupun bensin;
13. Toserba;
14. Jasa Pelayanan seperti; reparasi sepatu, penjahit, perhiasan, biro perjalanan, jasa duplikasi, reparasi gawai, dan sebagainya.
15. Pusat perbelanjaan.
16. Pangkalan taksi.
17. Bioskop terkecuali bioskop kendaraan-henti.
18. Tempat peribadatan

Lalu beberapa atribut luar yang diperbolehkan meliputi:

1. Fasilitas parkir di luar kawasan dengan ketentuan berlaku;
2. Fasilitas privat maupun semi-privat seperti kolam renang atau lapangan olahraga yang diatur secara ketat;

3. Penyimpanan luar ruangan sementara seperti tempat; sampah atau gerobak dengan ketentuan berlaku; dan
4. Meja luar ruangan untuk makan dan minum yang disesuaikan dengan peraturan kota Cape May.

Keragaman fungsi sebagian besar didominasi oleh elemen Work berupa beragam bisnis lokal dan Visit berupa restoran, butik, dan toko souvenir. Aktivitas informal seperti gerobak makanan, vendor, pedagang kaki lima sangat dijaga ketat dan wajib mendapatkan izin langsung sesuai dengan peraturan Cape May terutama untuk makanan dan minuman. Maka dari itu aktivitas dagang secara informal jarang ditemui di sekitar mal ini. Hal ini mengakibatkan keberagaman fungsi dimaksimalkan secara formal. Identitas yang berciri khas dan terawat menjadi daya tarik wisata untuk menarik kepadatan pengunjung yang tinggi.

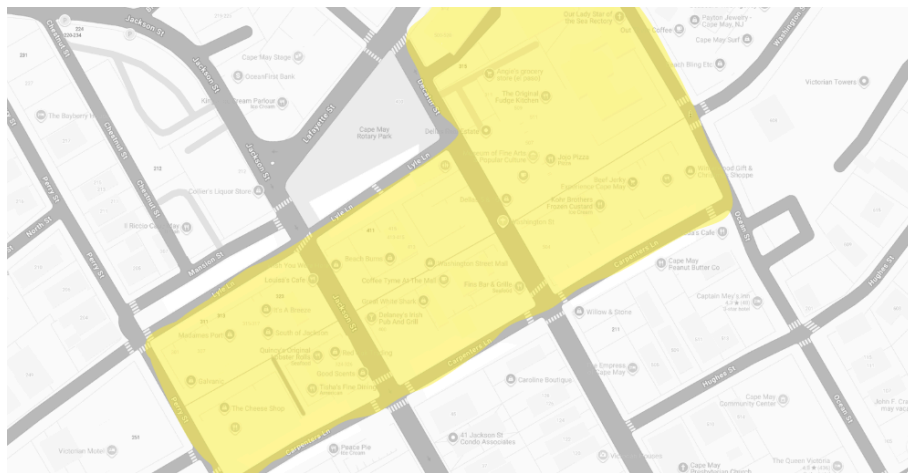
Kepadatan pengunjung tersebut secara finansial mendukung keberlangsungan lebih dari 75 usaha lokal, memungkinkan keragaman fungsional yang intensif. Renovasi tahun 2008 secara eksplisit berfokus pada menjaga pesona historis sambil meningkatkan fungsi, menegaskan bahwa manajemen keberagaman fungsi formal adalah kebijakan ekonomi yang terencana.

Washington Street Mall berhasil menghubungkan penduduk lokal dengan kepadatan pengunjung yang melonjak secara musiman. Keberadaan pusat budaya seperti Cape May Museum of Arts dan juga katedral yang menyeimbangkan wisatawan dengan banyaknya usaha lokal.

c. Jaringan akses (*Access networks*)

Karena jalur mal ini ditutup total untuk kendaraan dari Ocean Street ke Perry Street, kawasan ini mendapatkan

permeabilitas pejalan kaki secara penuh di inti tiga bloknya. Hal ini meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Di jalan-jalan yang berbatasan, permeabilitas dikelola melalui rambu jalan terpadu dan *safety features* yang melindungi area pejalan kaki. Meskipun hanya terdapat tiga blok, Washington Street Mall memungkinkan pejalan kaki untuk menembus jaringan dengan mudah, menghubungkan aktivitas komersial utama dengan Lafayette Street dan pantai.



Gambar 2.6. Peta Washington Street Mall (Sumber:ilustrasi pribadi, 2026)

Komponen paling penting dari *assemblage* akses Washington Street Mall adalah layanan shuttle Jitney gratis yang dibuka secara musiman. Jitney beroperasi setiap hari antara Memorial Day dan Labor Day, dari pukul 11.00 hingga 23.00 waktu setempat. Jitney memiliki rute yang mencakup hotel, lingkungan, dan pantai.

Layanan ini dirancang khusus untuk mengelola kepadatan pengunjung secara musiman. Dengan menyediakan transportasi gratis dan terjadwal, Cape May memecahkan permasalahan akses turis. Hal ini secara efektif meningkatkan *catchment* mal dari radius berjalan kaki menjadi seluruh lingkungan resor. Hal ini memungkinkan mal menyerap massa pengunjung yang diperlukan

untuk mendukung 75 lebih gerai bisnis tanpa menambah beban lalu lintas kendaraan pribadi, yang merupakan hal penting untuk mempertahankan lingkungan pejalan kaki yang aman.



Gambar 2.7. Bus-stop Jitney Washington Street Mall (Sumber: WSM, 2026)

Selain Jitney, shuttle juga tersedia untuk penumpang yang datang melalui rute Feri Cape May–Lewes, yang menghubungkan mal ke wilayah yang lebih luas. Fasilitas parkir sepeda juga disediakan di setiap blok mal, mendukung moda transportasi non-otomotif lainnya.

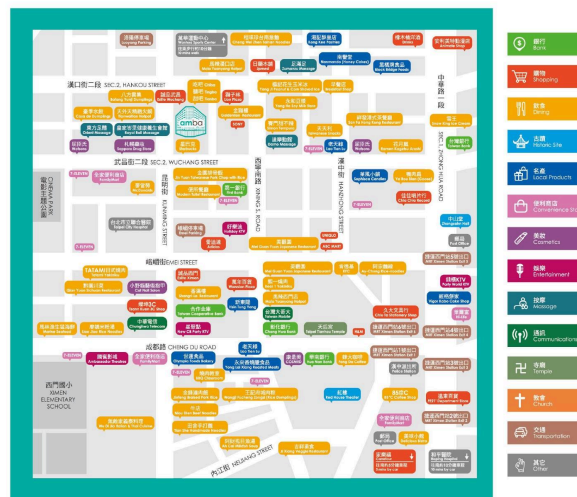


Gambar 2.8. Bus-stop Feri Cape May–Lewes (Sumber: wboc, 2024)

3. 西門町 XIMENDING WALKING PLAZA, TAIWAN

Setelah periode stagnasi ekonomi dan sosial pasca-perang, Ximending mengalami revitalisasi pada tahun 1999. Pemerintah kota, bekerja sama dengan asosiasi pedagang lokal, mengambil keputusan strategis untuk menetapkan kawasan tersebut sebagai distrik pejalan kaki dengan memberlakukan larangan permanen terhadap lalu lintas kendaraan pada akhir pekan dan hari libur nasional. Tujuan utama dari direncanakannya tata ruang ini adalah untuk merevitalisasi ekonomi distrik dengan menarik konsumen muda dan mengukuhkannya kembali sebagai pusat urban utama. Saat ini, Ximending berfungsi sebagai pusat kultur pop Taipei, pusat belanja, dan tujuan kuliner.

a. Kepadatan (Density)



Gambar 2.9. Peta dan Retail Ximending Walking District (Sumber: amba Hotels, 2026)

Ximending mendatangkan rata-rata lebih dari 3 juta pembeli atau pengunjung per bulan. Kuantitas kunjungan ini adalah penanda populasi eksternal yang tinggi, melampaui kepadatan populasi pemukim di area tersebut. Dengan lebih dari enam ribu vendor dan lebih dari dua puluh teater, memastikan bahwa setiap kepadatan publik dan semi-publik difungsikan sebagai tujuan komersial atau hiburan.

Tingkat kunjungan yang masif ini adalah hasil kumulatif dari keberhasilan assemblage DMA. Kualitas akses regional yang unggul melalui Ximen MRT dan keragaman fungsi yang beragam bekerja bersama untuk menarik orang dalam jumlah besar. Volume ini, pada gilirannya, menjustifikasi dan mendorong demand untuk kepadatan komersial yang tinggi. Dengan demikian, kepadatan aktivitas merupakan output yang terfabrikasi dari relasi kausal antara aksesibilitas dan fungsionalitas.

Taiwan menggunakan dua parameter utama dalam melakukan pembangunan, yaitu *Building Coverage Ratio* (BCR), yang berarti persentase maksimum luas lantai dasar bangunan dibandingkan dengan total luas tanah dan *Floor Area Ratio* (FAR), yaitu total luas seluruh lantai bangunan dibandingkan dengan luas tanah. Semakin tinggi FAR, semakin tinggi bangunan yang boleh dibuat.

FAR Ximending diestimasikan tinggi perihal terdapat banyaknya bangunan gedung *highrise* pada sekitar kawasan. Kebutuhan untuk menampung pengunjung yang masif ditangani melalui zonasi bersusun, di mana *department stores* yang bertingkat dapat menumpuk fungsi komersial secara vertikal. Morfologi kawasan terdiri dari campuran dinamis antara bangunan warisan yang *midrise* (sekitar 3-4 lantai) dengan gedung komersial atau residensial (hotel) yang *high-rise*. Hal ini memungkinkan perumahan bersusun yang efisien dan menimbulkan penumpukan fungsi, sehingga dapat mengatasi keterbatasan luas lahan horizontal.

RTH pada blok pusat komersial diperkirakan rendah, karena pemaksimalan pembangunan. Pada studi (Hsiao, 2015) Distrik Wanhua memiliki nilai *green resources per capita* (m²) relatif rendah yaitu sekitar 9.2 dengan perbandingan distrik lain seperti Distrik Beitou sebesar 140.9 dan Distrik Shilin sebesar 138.0. Ruang terbuka di Ximending secara umum cenderung terpusat pada pusat budaya seperti Red House Theater.

Komponen Density pada Ximending menunjukkan bahwa kawasan ini memiliki kepadatan sosial dan aktivitas yang sangat tinggi. Vitalitas jalan terlihat jelas melalui kawasan yang hidup dan ramai di malam hari yang sibuk. Seniman jalanan dan pedagang kaki lima juga terlihat di tepi perempatan jalan. Hal tersebut menunjukkan kepadatan aktivitas manusia yang intens dan berkelanjutan. Kepadatan Penduduk juga sangat tinggi, dikarenakan kawasan ini menarik banyak wisatawan dan stasiun MRT-nya yang menyalurkan jutaan pengunjung setiap tahun.

b. Keragaman Fungsi (*Mix*)

Ximending menampilkan keragaman fungsi yang terintegrasi secara rapat, terutama dalam hal ritel, hiburan, dan budaya. Keragaman fungsional ini adalah fondasi bagi intensitas kehidupan jalanannya.

Ximending secara keragaman guna lahan didominasi oleh fungsi Work-Visit. Kawasan ini meminimalisasi penggunaan fungsi Live, serta mengoptimalkan fungsi Visit yang didukung oleh Work, yaitu dengan memperbesar volume kerja dan ritel yang tinggi. *Assemblage* kawasan tercapai bukan melalui fungsi yang setara, namun melalui frekuensi Visit yang tinggi dengan menopang Work berupa pekerja vendor dan ritel yang menyediakan layanan yang beragam bagi pengunjung.

Aktivitas informal, seperti kehadiran pedagang kaki lima dan seniman jalanan memainkan peran dalam menciptakan aktivitas yang beragam. Vendor formal juga secara aktif berinteraksi dengan infrastruktur yang ada menjadikannya ruang publik yang hidup dengan sering beroperasi di ruang area berkanopi atau sudut-sudut jalan, seperti maskot yang berada di daerah sekitar lokasi vendor.

Keberagaman fungsi secara morfologis juga didorong oleh respons perkembangan bertumbuh yang bergantung kepada permintaan pasar. Seiring dengan peningkatan arus pergerakan pengguna, bagian dari ruang domestik, terutama di lantai dasar bangunan, seringkali dialihkan fungsinya menjadi toko kecil atau bengkel. Perubahan penggunaan bangunan ini, dari murni residensial menjadi campuran komersial dan hunian, terjadi secara organik di sepanjang jalan utama dan gang besar yang mengalami arus pergerakan tinggi.

Implikasi dari *assemblage* berupa aktivitas informal-formal ini adalah peningkatan simultan dalam density dan mix. Informalitas berfungsi untuk memaksimalkan penggunaan permukaan lahan dan durasi aktivitas, terutama pada malam hari, secara efektif memperkuat vitalitas kawasan secara keseluruhan dan menyediakan keragaman ekonomi yang melengkapi ritel formula Dominasi fungsi ritel frekuensi tinggi seperti makanan jalanan yang menjamin *interface catchment* yang maksimal.

Keberagaman fungsi kawasan Ximending padat dan beragam. Terdapat perpaduan antara ritel berupa butik *flagship* seperti Nike, toko mode lokal, toko pernak-pernik, dan Popmart; F&B berupa restoran, bar, kios jajanan, pusat jajanan, dan kafe

mode; dan hiburan berupa teater, bioskop, *arcade* gim, dan *live performances*. Perpaduan ini mencakup spektrum informal-formal morphologies, dari kios jajanan dan seniman jalanan yang informal hingga Red House Theater yang menjadi pusat seni dan kriya yang formal. Ximen Intelligent Library menambahkan campuran fungsi layanan publik. Alur sirkulasi di distrik ini sepenuhnya didominasi oleh pergerakan pejalan kaki yang berpindah-pindah di antara berbagai penawaran ini, mencerminkan orientasi Visit yang sangat kuat dalam segitiga *live-work-visit*.

c. Jaringan akses (*Access networks*)

Jaringan jalan Ximending menampilkan tingkat permeabilitas yang sangat tinggi sebagai bentuk peninggalan warisan budaya tata kota. Kawasan historis ini dibangun di atas pola jalan era Jepang berupa *chō* yang memiliki karakteristik blok berukuran kecil hingga sedang. Konfigurasi blok spasial tersebut secara intrinsik jauh lebih ramah pejalan kaki karena mampu menyediakan rute alternatif sirkulasi yang sangat beragam. Ukuran tata wilayah ini berlawanan dengan tren pembangunan urban kontemporer yang umumnya mengadopsi blok raksasa demi mengutamakan kelancaran pergerakan kendaraan.

Tingkat permeabilitas yang tinggi pada kawasan tersebut ditandai secara fisik oleh perpaduan blok kecil dan jumlah persimpangan jalan yang melimpah. Kondisi ini secara efektif mencegah perpanjangan jarak antar destinasi yang berpotensi merusak kenyamanan berjalan kaki pada sistem blok besar. Kemudahan sirkulasi spasial ini bermuara pada penciptaan jangkauan lokal atau *local catchment* yang sangat padat di dalam zona khusus pejalan kaki. Kepadatan fungsi yang ekstrem pada

skala lokal ini memastikan seluruh kebutuhan belanja hingga hiburan dapat dipenuhi dalam hitungan menit.

Selain unggul pada skala jangkauan lokal, kawasan ini juga memiliki jangkauan regional yang ditingkatkan melalui integrasi akses transportasi antarmoda. Konektivitas multimoda ini berperan penting dalam memfasilitasi pergerakan volume pengunjung yang sangat masif menuju pusat komersial dari berbagai penjuru wilayah. Lonjakan volume pengunjung tersebut kemudian direspons dengan pemanfaatan ruang vertikal yang ditandai oleh tingginya angka Koefisien Lantai Bangunan. Dominasi fungsi komersial di lantai dasar pada struktur bangunan vertikal inilah yang akhirnya menghasilkan luasan *interface catchment* secara masif.

Penciptaan *interface catchment* yang masif tersebut mengubah setiap meter fasad bangunan menjadi peluang interaksi sosial maupun ekonomi secara langsung. Peluang interaksi ini diwujudkan melalui deretan pintu masuk toko, etalase kaca yang memikat, serta kehadiran kios di sepanjang jalur pedestrian. Konsentrasi sekitar enam ribu pedagang di kawasan tersebut menjadi pelengkap dan bukti nyata dari keberhasilan maksimalisasi fungsi antarmuka komersial ini. Kepadatan aktivitas ritel pada level pejalan kaki ini pada akhirnya terbukti mampu mempertahankan durasi kunjungan dan mendorong eksplorasi ruang yang lebih intensif.

Keberadaan ruang semi publik di dalam kawasan turut berperan krusial dalam memperluas cakupan area antarmuka pejalan kaki. Sebagai contoh, alun-alun terbuka di depan Red House Theater bertindak sebagai ruang publik vital yang secara aktif menampung berbagai acara komunal. Ekspansi ruang antarmuka ini semakin diperkuat oleh maraknya reklame pedagang

kaki lima yang mengaburkan batas antara ranah publik dan ranah privat. Cakupan antarmuka yang tinggi ini pada akhirnya bersinergi dengan keberagaman fungsi bangunan untuk menghasilkan frekuensi interaksi sosial yang sangat intens.

Kesuksesan interaksi spasial tersebut tidak sekadar diukur dari kuantitas pertokoan, melainkan dari kemudahan pejalan kaki merespons daya tarik pandangan visual. Karakteristik ruang pandang di kawasan ini didefinisikan secara kuat oleh pancaran cahaya neon yang memadukan estetika arsitektur tradisional dan modern. Kepadatan visual ini kemudian diperkaya oleh kehadiran penanda ikonis seperti Rainbow Crosswalk serta variasi fasad bangunan yang dilengkapi papan reklame vertikal raksasa. Keseluruhan stimulasi pandangan tersebut berfungsi sebagai magnet atraktif yang merangsang pengunjung untuk mengeksplorasi lorong-lorong kawasan secara lebih mendalam.

Intensitas ruang pandang yang memikat tersebut pada dasarnya merupakan manifestasi visual dari keberhasilan integrasi kepadatan tata kota secara menyeluruh. Rangsangan estetika jalanan ini terbukti secara efektif mampu memperlambat ritme berjalan pengunjung sehingga secara otomatis memaksimalkan durasi singgah dan potensi konsumsi. Agar ekosistem pergerakan manusia ini tetap hidup, jangkauan aksesibilitas makro menuju kawasan komersial pejalan kaki ini sangat bergantung pada integrasi jaringan transportasi regional. Efisiensi mobilitas antarmoda tersebut difasilitasi secara penuh oleh Stasiun MRT Ximen yang menjadi titik transit utama bagi perlintasan kereta jalur Bannan dan Songshan Xindian.

Posisi strategis simpul transit tersebut menempatkan kawasan Ximending pada urat nadi jaringan mobilitas regional yang sangat krusial bagi seluruh kota Taipei. Keberadaan infrastruktur Stasiun MRT Ximen ini bahkan memiliki rute akses keluar yang terintegrasi dan bermuara langsung tepat di batas zona pejalan kaki. Kualitas layanan transportasi umum kota yang dikelola secara bersih, cepat, serta terjangkau ini sangat memanjakan para pelancong untuk menjangkau destinasi komersial tersebut dari berbagai penjuru daerah. Kelancaran aksesibilitas pada jangkauan regional inilah yang pada akhirnya menjadi motor penggerak utama dalam mendatangkan lonjakan kepadatan hingga mencapai tiga juta pengunjung setiap bulannya.

Pencapaian volume kunjungan komersial tersebut membuktikan bahwa tingkat keleluasaan berjalan di kawasan metropolitan tidak hanya bertumpu pada penyediaan infrastruktur trotoar berskala mikro semata. Kualitas kenyamanan mobilitas spasial ini justru sangat bergantung pada efisiensi perpindahan antarmoda transportasi massal yang dilanjutkan secara mulus dengan pergerakan kaki di titik tujuan akhir. Ketika tiba di tingkat tapak bangunan, sirkulasi pejalan kaki yang masif ini difasilitasi secara maksimal melalui tingginya rasio frekuensi pintu masuk di setiap meter linier fasad. Ketersediaan ragam titik akses antarmuka inilah yang menjadi metrik kunci untuk mencegah timbulnya koridor dinding mati sekaligus terus mengintegrasikan aktivitas interior dengan vitalitas jalanan.

2.3. Preseden Ruang Mal Pejalan Kaki

No	Prinsip	Cihampelas Walk	Washington St. Mall	Ximending	Sintesis Preseden
1	Density	Kepadatan ruang didukung oleh kombinasi area komersial horizontal dan struktur akomodasi vertikal yang mengelilingi plaza terbuka. Intensitas aktivitas sosial difasilitasi oleh keberadaan kanopi pepohonan rindang yang berfungsi sebagai infrastruktur penurun suhu untuk menstimulasi pejalan kaki menetap lebih lama di dalam tapak.	Kepadatan didukung oleh amenitas statis (bangku, taman rimbun) dan diperkuat secara temporer oleh program acara terjadwal (konser, parade).	Kepadatan didukung oleh infrastruktur fisik seperti gang, toko, kios dan aktivitas organik seperti seniman jalanan dan pasar malam.	Kepadatan kawasan ruang publik diciptakan melalui sinergi antara pemrograman acara komersial yang terkurasi, pemanfaatan morfologi massa bangunan yang rapat, serta intervensi elemen lanskap (seperti kanopi pepohonan) yang berfungsi meningkatkan kenyamanan termal eksterior sehingga durasi menetap pejalan kaki menjadi lebih lama.
2	Mix	Memiliki bauran fungsi Live-Work-Visit yang komprehensif, mencakup kegiatan ritel, sentra kuliner, hiburan, hingga fasilitas perhotelan. Kawasan ini juga menampilkan interaksi keruangan yang unik berupa percampuran antara fungsi ritel komersial (formal) dengan aktivitas pedagang jalanan (informal) di area batas terluarnya.	Memiliki keberagaman fungsi yang terkurasi dengan fokus komersial Visit yang kuat. Perpaduan utamanya adalah Ritel (butik), F&B (dari <i>fine dining</i> hingga cepat saji), dan Jasa yang diatur ketat oleh pengelola.	Menunjukkan keberagaman fungsi yang paling padat dan beragam. Perpaduannya mencakup Ritel, F&B (formal dan informal/jajanan), Hiburan (bioskop, teater, selasar), Budaya (Red House), dan bahkan Layanan Publik (perpustakaan).	Keberagaman fungsi yang optimal wajib mengakomodasi ekosistem Live-Work-Visit secara komprehensif. Hal ini dicapai melalui strategi bauran tata ruang vertikal, pergeseran aktivitas secara temporal (siang-malam), serta kemampuan ruang mengakomodasi perpaduan dinamis antara kegiatan komersial ritel (formal) dengan denyut aktivitas jalanan (informal).
3	Access	Mengutamakan keleluasaan pejalan kaki melalui penyediaan <i>skywalk</i> , material perkerasan khusus, serta fasad depan yang sangat permeabel terhadap jalan raya. Sirkulasi lalu lintas kendaraan bermotor diisolasi ke area gedung parkir di bagian	Mengeliminasi lalu lintas kendaraan di Washington St. dengan jalan-jalan penghubung diberikan jalur kendaraan dengan pembatas jalan yang terhubung langsung dengan bus Jitney.	Akses berjalan kaki bebas kendaraan secara total didukung oleh mobilitas transportasi yang terintegrasi melalui Stasiun MRT dan Hub Bus yang berfungsi sebagai akses utama.	Aksesibilitas kawasan memprioritaskan sterilisasi ruang pergerakan pejalan kaki dari sirkulasi kendaraan bermotor, di mana akses kendaraan dan area parkir diisolasi pada sisi perimeter atau belakang tapak. Konektivitas sirkulasi internal disempurnakan melalui jalur pejalan

		belakang tapak dengan memanfaatkan titik akses multielevasi guna mencegah penumpukan massa.			kaki multi-elevasi (seperti <i>skywalk</i>), kehadiran elemen transisi pelindung cuaca, serta aksesibilitas eksternal yang terpadu dengan simpul transportasi umum.
--	--	---	--	--	--

Tabel 2.1. Tabel Preseden Mal Pejalan Kaki

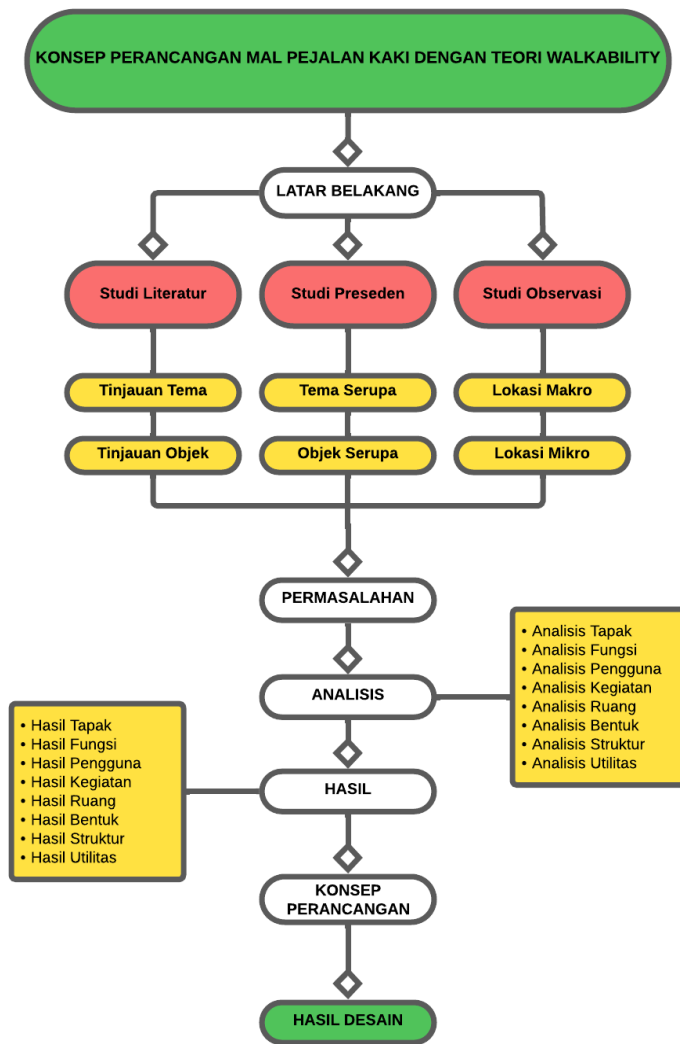
BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Metode Perancangan

Penulis menerapkan metode perancangan yang sistematis dalam proses pengumpulan dan analisis data untuk mendukung penyusunan laporan ini. Gagasan alur kerja operasional dalam pedoman perancangan Mal Pejalan Kaki ini dikembangkan secara spesifik dengan mengacu pada kerangka teori Urban DMA. Guna mengeksekusi seluruh rencana perancangan kawasan komersial tersebut penulis berfokus menggunakan pendekatan metode analisis kualitatif secara komprehensif. Pendekatan kualitatif ini difungsikan secara utama untuk membedah karakteristik spasial serta kontekstual pada kawasan yang akan diteliti.

Metode deskriptif analitis tersebut diterapkan secara mendalam melalui instrumen observasi lapangan dan studi literatur guna merekam data tapak secara akurat. Pembedahan deskriptif terhadap objek studi kasus kemudian disintesis secara kritis untuk merumuskan pedoman kriteria desain yang berpusat pada manusia. Hasil penyimpulan kualitatif dari berbagai preseden terpilih tersebut selanjutnya disintesis ke dalam respons perancangan bangunan. Penulis menggagas alur kerja pada metode perancangan Mal Pejalan Kaki dengan teori Urban DMA yang dijelaskan dalam bentuk ilustrasi pada Gambar 3.1.



Gambar 3.1. Alur Metode Penelitian (Sumber:Ilustrasi Pribadi).

3.2. Gagasan Perancangan

Proses kajian yang dilakukan pada perancangan Mal Pejalan Kaki dengan pendekatan Walkability diantaranya adalah :

- a. Pencarian gagasan atau ide terkait ruang publik, tipologi Mal Pejalan Kaki, serta pendekatan desain Walkability.
- b. Peninjauan mengenai ide perancangan melalui pengumpulan studi literasi dari berbagai pustaka, studi preseden terkait objek bangunan/kawasan desain serta dengan menggunakan metode inventarisasi data berupa primer maupun sekunder.
- c. Pengembangan ide yang telah dianalisis yang dituangkan pada bentuk visual dan juga narasi.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Terdapat dua (2) sumber data yang penulis gunakan pada penelitian ini yaitu:

a. Data Primer

Data awal yang diperlukan untuk mendukung analisis ini dikumpulkan secara langsung melalui metode survei lapangan pada area tapak perancangan. Proses observasi empiris tersebut difokuskan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting berbagai elemen tata ruang seperti keberadaan fasilitas penunjang serta taman kota. Seluruh rekaman pengamatan visual dari lapangan tersebut kemudian diinventarisasi secara sistematis untuk diproses pada tahapan pembedahan selanjutnya. Hasil penyaringan data mentah tersebut pada akhirnya distesis untuk mendapatkan temuan yang relevan dengan parameter Walkability.

b. Data Sekunder

Data ini diambil dan digunakan untuk mendukung hasil dari Analisa data primer yang dilihat dari literatur buku maupun jurnal yang berkaitan dengan penelitian. Untuk penelitian kali ini, data-data dikumpulkan dari berbagai macam sumber referensi dan menggunakan teknik pengumpulan data serta dilakukan secara berulang sampai data yang didapat memenuhi kriteria. Sesuai dengan data yang dibutuhkan untuk penelitian ini, adapun tahapan pengumpulan data sebagai berikut :

1. Studi Literatur

Di tahap ini penulis mencari literatur mengenai Walkability yang akan dijadikan sebagai dasar pencarian data. Tahap ini dilakukan agar penulis mengetahui dasar-dasar mengenai Walkability dan untuk memperkuat komparasi pada hasil data.

3.4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data berfungsi untuk menyimpulkan hasil penelitian. Proses pengolahan data dilakukan setelah mendapat data yang diperlukan telah lengkap. Data tersebut akan diolah dengan metode analisis terkait sebagai berikut:

1. Analisis Fungsional

Analisis mengenai fungsi bangunan, analisis pengguna, analisis kegiatan dan analisis alur kegiatan.

2. Analisis Spasial

Analisis mengenai analisis organisasi dan kebutuhan ruang, analisis hubungan ruang, serta analisis ruang, yang didapatkan dari berbagai sumber terkait standarisasi besaran ruang dan antropometri dari buku data arsitektur dan buku sejenisnya, serta melakukan studi banding dari referensi studi preseden yang telah dipilih.

3. Analisis Kontekstual

Analisis mengenai analisis makro tentang profil kota, tata ruang daerah yang dipilih, dan analisis mikro yang meliputi ruang lingkup tapak yaitu analisis iklim, visual, aksesibilitas, faktor alamiah, yang diperoleh melalui metode observasi lapangan atau survey lapangan.

4. Analisis *Enclosure*

Analisis mengenai analisis struktur, penghawaan, efisiensi dan utilitas yang didapat dari proses analisis dan simulasi pengaruh lingkungan terhadap bangunan.

Setelah dilakukannya proses analisis ini, tahap selanjutnya adalah menerjemahkan hasil data ini menjadi suatu rancangan desain dari perancangan Mal Pejalan Kaki dengan pendekatan teori Walkability.

3.5. Konsep Perancangan

Setelah melewati pengolahan data melalui analisis, maka diperoleh konsep perancangan. Konsep perancangan merupakan hasil penggabungan dari beberapa analisis yang disesuaikan dengan judul yang diusung yaitu Mal Pejalan Kaki dengan pendekatan walkability. Konsep yang telah didapat akan menjadi acuan dalam menyusun perancangan. Adapun beberapa kajian dari konsep perancangan yang meliputi :

1. Konsep Tanggapan Tapak;
2. Konsep Fungsi;
3. Konsep Pengguna;
4. Konsep Kegiatan;
5. Konsep Ruang;
6. Konsep Struktur;
7. Konsep Bentuk; dan
8. Konsep Utilitas.

BAB V

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil penulisan laporan skripsi yang berjudul “ Konsep Perancangan Mal Pejalan Kaki di Enggal Dengan Teori Walkability” adalah sebagai berikut :

1. Konsep perancangan Mal Pejalan Kaki di kawasan Enggal ini menghasilkan sebuah rancangan ruang publik komersial permanen yang terpadu dan inklusif, yang secara efektif memberikan solusi atas dominasi sirkulasi kendaraan bermotor dan minimnya kualitas area pedestrian di sekitar simpul Tugu Adipura.
2. Penerapan teori *Walkability* pada rancangan mal pejalan kaki ini diwujudkan melalui intervensi kerangka spasial *Urban DMA*. Parameter *Density* dapat dicapai melalui perancangan yang mengkonsentrasikan pergerakan pejalan kaki. Parameter *Mix* dicapai dengan meleburkan aktivitas formal seperti ritel, food & beverage, dan anchor tenant) dengan aktivitas informal berupa area bazar di dalam satu tapak. Parameter *Access* dimaksimalkan dengan membongkar tembok pembatas tapak eksisting untuk menciptakan permeabilitas tinggi, sekaligus memisahkan area *drop-off* dan parkir di perimeter kawasan agar area dalam bebas dari kendaraan.
3. Kawasan mal pejalan kaki ini menunjang kegiatan dan interaksi sosial masyarakat dengan menghadirkan beragam tipologi ruang ketiga, meliputi plaza serbaguna untuk mewedahi aktivitas komunal, alfresco dining, selasar, hingga area *rooftop*. Integrasi sirkulasi ini diperkuat dengan pembukaan koridor visual yang terarah langsung ke kubah Masjid Raya Al-Bakrie, sehingga tercipta ikatan keruangan yang harmonis antara pusat komersial dan pusat kegiatan religius/kultural warga.

6.2. Saran

Saran yang dapat diberikan dalam penyusunan laporan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Melakukan literasi dan kajian lebih dalam untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan teori *Walkability* dan penerapannya di Indonesia.
2. Pengembangan desain dan pendalaman materi lebih lanjut mengenai *Pedestrian Mall* dan implementasinya di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Althoff, T., Ivanovic, B., King, A. C., Hicks, J. L., Delp, S. L., & Leskovec, J. (2025, Agustus 13). Countrywide natural experiment links built environment to physical activity. *Nature Portfolio*, 645(8080), 407-413. <https://doi.org/10.1038/s41586-025-09321-3>
- City of Cape May, NJ Zoning*. (2025). eCode360®. <https://ecode360.com/CA1942>
- Dovey, K., & Pafka, E. (2020, Januari). What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*, 57(1), 93-108. 10.1177/0042098018819727
- Ferenchak, N. N., & Marshall, W. E. (2024). Traffic safety for all road users: A paired comparison study of small & mid-sized U.S. cities with high/low bicycling rates. *Journal of Cycling and Micromobility Research*, 2. <https://doi.org/10.1016/j.jcmr.2024.100010>
- Frank, L. D., Sallis, J. F., Conway, T. L., Chapman, J. E., Saelens, B. E., & Bachman, W. (2006). Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 75-87. <https://web.archive.org/web/20070927000845/http://www.planning.org/japa/pdf/JAPAFrank06.pdf>
- Gallagher, R., & Parkin, J. (2014). *Planning for Cycling* (2nd ed.). Chartered Institution of Highways and Transportation. <https://doi.org/10.1016/C2013-0-17793-8>
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Generis Global Legal Services. (29 November 2024). *Understanding Zoning and Development Regulations in Taiwan*. Generis Global Legal Services.

<https://generisonline.com/understanding-zoning-and-development-regulations-in-taiwan/>

Hsin-hui, Y., & Chung, J. (2024, September 15). *Boom boxes prohibited in Ximending area after 9pm*. Taipei Times.

<https://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2024/09/15/20038238>
19

Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. Knopf Doubleday Publishing Group.

Leyden, K. M. (2003). Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *American Journal of Public Health, 93*, 1546-1551. <https://doi.org/10.2105/ajph.93.9.1546>

Lin, H.-C., & Chao, T.-Y. (2015, July). The Relationship between. POPS and Public Open Space System. Based on Spatial Point Pattern Analysis in Taipei City, Taiwan. *Book of proceedings: Annual AESOP Congress, Definite Space – Fuzzy Responsibility*.

<https://archive.aesop-planning.eu/entities/publication/05850b04-a8f6-445a-8c2d-36ef7bd8d48d>

Lo, R. H. (2009). Walkability: what is it? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability, 2*(2), 145-166.

<https://doi.org/10.1080/17549170903092867>

Longstreth, R. W. (1997). *City center to regional mall: architecture, the automobile, and retailing in Los Angeles, 1920-1950*. MIT Press.

- Mahayani, N. K. I., & Warnata, I. N. (2024). Walkable City: Ketersediaan dan Kualitas Jalur Pejalan Kaki di Daerah Perkotaan. *Jurnal Arsitektur Pendapa*, 7(1), 31-41. <https://doi.org/10.35327/gara.v18i4.1100>
- Parris, D. K., & McCauley, P. R. (n.d.). *Noise pollution and the environment*. Australian Academy of Science. <https://www.science.org.au/curious/earth-environment/noise-pollution-and-environment>
- Kota Bandar Lampung. (2021). Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2021-2041. Bandar Lampung: JDIH Kota Bandar Lampung.
- Rielly, E. J. (2003). *The 1960s*. Bloomsbury Academic.
- Sham, R., Othman, R., Yee, H. H., & Han, T. Y. (2020). Promoting a Lower Carbon Footprint using an Enhanced Pedestrian-Friendly Model. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*, 13(5), 157–164. <https://doi.org/10.21834/e-bpj.v5i13.1982>
- SokkoPondasi. (2017, Oktober 11). *Manfaat Pondasi Bored Pile*. SOKKO PONDASI. Diambil pada 20 April 2026, dari <https://www.boredpile.co.id/manfaat-pondasi-bored-pile/>
- Sopilawati, R., Sulistyorini, R., Karami, M., Purba, A., & Afriani, L. (n.d.). Analisis Indeks Kelayakan Berjalan (Walkability Index) Pada Fasilitas Pejalan Kaki. *Briliant: Jurnal Riset dan Konseptual*, 10(4), 1049-1059. <https://doi.org/10.28926/briliant.v10i4.2282>
- Speck, J. (2013). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. Farrar, Straus and Giroux.

The Status of the Pedestrian Mall in American Downtowns. (1990, Desember).

Urban Affairs Quarterly, 26(2), 250-273.

<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/004208169002600206>.

<https://doi.org/10.1177/004208169002600206>

Sufa, F., Minarta, R. R., Amanda, E., & Lazuardini, A. D. (2020). *National Vision of Non-Motorized Transport Infrastructur*. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP).

https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/04/Indonesia_NMT_NationalVision_English.pdf

Urban Redevelopment Authority. (n.d.). *The "3R" principle*. Urban

Redevelopment Authority. Diambil 24 April 2026, dari

<https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Conservation/Conservation-Guidelines/Part-1-Overview/CONSERVATION-PRINCIPLES/The-3R-Principle>

The Walking Renaissance: A Longitudinal Analysis of Walking Travel in the Greater Los Angeles Area, USA. (10 Juli 2015). *Sustainability*, 7(7), 8985-9011. <https://doi.org/10.3390/su7078985>

WALK TO MONEY. (n.d.). CivicWell. Diambil 30 Januari 2026, dari

https://civicwell.org/wp-content/uploads/2022/01/walk_to_money.pdf

Wallar, M. (n.d.). *How to Create a Pedestrian Mall*. Culture Change.

<https://www.culturechange.org/issue14/pedestrianmall.html>

Washington Street Mall Management Company, Inc. (n.d.). *THE HEART OF*

CAPE MAY, NEW JERSEY. Washington Street Mall | Cape May Shopping, Dining, Activities.