

**REDESAIN KORIDOR JALAN KI HAJAR DEWANTARA DI
KAWASAN PENDIDIKAN KOTA METRO DENGAN
PENDEKATAN PERILAKU**

(Tesis)

Oleh:

**RAHMI ADIYANI
NPM 2220051002**



**PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PASCASARJANA
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

**REDESAIN KORIDOR JALAN KI HAJAR DEWANTARA DI
KAWASAN PENDIDIKAN KOTA METRO DENGAN
PENDEKATAN PERILAKU**

Oleh:

RAHMI ADIYANI

Tesis

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Pada

**Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Pascasarjana Multidisiplin Universitas Lampung**



**PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PASCASARJANA
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

ABSTRAK

REDESAIN KORIDOR JALAN KI HAJAR DEWANTARA DI KAWASAN PENDIDIKAN KOTA METRO DENGAN PENDEKATAN PERILAKU

Oleh

Rahmi Adiyani

Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara merupakan kawasan dengan tingkat aktivitas tinggi, karena lokasinya yang berada di kawasan pendidikan. Koridor ini menghadapi sejumlah permasalahan pada kondisi fisik koridor Jalan Ki Hajar Dewantara yang berdampak pada kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki seperti tidak tersedianya fasilitas pendukung pejalan kaki, inkonsistensi lebar jalan dan penempatan utilitas kawasan di jalur pejalan kaki. Kemudian tingginya aktivitas di koridor memicu perilaku yang mengganggu kenyamanan dan fungsi ruang publik antara lain; pedagang kaki lima yang menempatkan tenda, kursi, dan gerobak di atas trotoar, serta adanya reklame dan parkir kendaraan pembeli yang semakin mempersempit ruang bagi pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi fisik, memahami gambaran perilaku dan aktivitas yang terjadi di dalamnya, serta merancang ulang koridor Jalan Ki Hajar Dewantara dengan pendekatan perilaku. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik *walk-through analysis* dan *behaviour mapping* untuk mengidentifikasi serta menganalisis permasalahan fisik dan non-fisik di kawasan tersebut. Pendekatan perilaku dilengkapi dengan narasi trilogi kepemimpinan Ki Hajar Dewantara digunakan untuk membantu merumuskan solusi yang relevan dengan kawasan pendidikan. Hasil penelitian menunjukkan adanya ketidaksesuaian terhadap standar fasilitas kawasan, seperti jalur pedestrian, tata bangunan, dan tata kelola ruang. Berdasarkan temuan ini, disusun redesain koridor Jalan Ki Hajar Dewantara sebagai pendukung kawasan pendidikan di Kota Metro.

Kata Kunci: koridor; pendidikan; perancangan; perilaku; Kota Metro

ABSTRACT

REDESIGN OF THE KI HAJAR DEWANTARA STREET CORRIDOR IN THE EDUCATIONAL ZONE OF METRO CITY USING A BEHAVIORAL APPROACH

By

Rahmi Adiyani

The Ki Hajar Dewantara Street corridor is a high-activity area due to its location within an educational district. This corridor faces several issues related to its physical condition, which impact pedestrian comfort and safety. These issues include the lack of pedestrian-supporting facilities, inconsistency in road width, and the placement of public utilities on pedestrian pathways. Additionally, the high level of activity in the corridor has led to behaviors that disrupt the comfort and function of public spaces, such as street vendors setting up tents, chairs, and carts on sidewalks, as well as the presence of billboards and customer parking that further restrict pedestrian space. This study aims to identify the physical conditions of the corridor, understand the behavioral patterns and activities within it, and propose a redesign of the Ki Hajar Dewantara Street corridor using a behavioral approach. The research employs a qualitative descriptive method, utilizing walkthrough analysis and behavior mapping techniques to identify and analyze both physical and non-physical issues in the area. The behavioral approach is complemented by the narrative of Ki Hajar Dewantara's leadership trilogy to formulate solutions that align with the educational context of the area. The findings indicate discrepancies with standard urban facilities, such as pedestrian pathways, building arrangements, and spatial management. Based on these findings, a redesign of the Ki Hajar Dewantara Street corridor has been proposed to support the educational area in Metro City.

Keywords: corridor; education; behaviour; design; Metro City

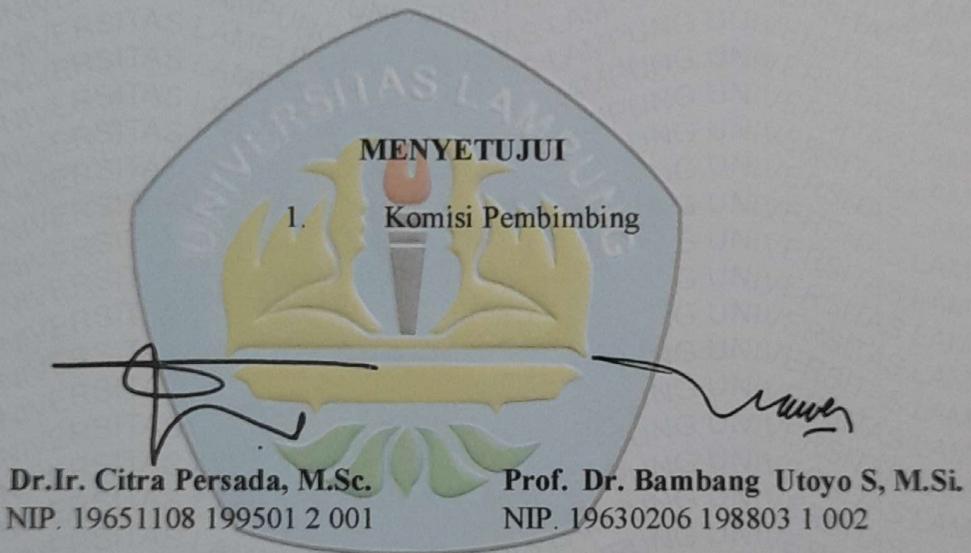
Judul Tesis : Redesain Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara di Kawasan Pendidikan Kota Metro dengan Pendekatan Perilaku

Nama Mahasiswa : **Rahmi Adiyani**

Nomor Pokok Mahasiswa : 2220051002

Program Studi : Magister Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Pascasarjana Multidisiplin



2. Ketua Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Lampung

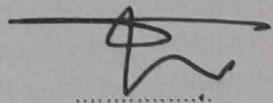
Prof. Dr.Ir. M. Irfan Affandi, M.Si.
NIP. 19640724 198902 1 002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

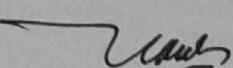
Ketua

: **Dr.Ir. Citra Persada, M.Sc.**



Sekretaris

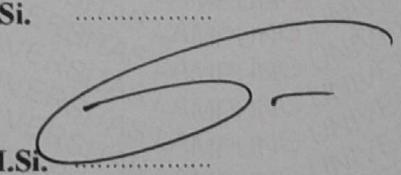
: **Prof. Dr. Bambang Utomo S, M.Si.**



Penguji

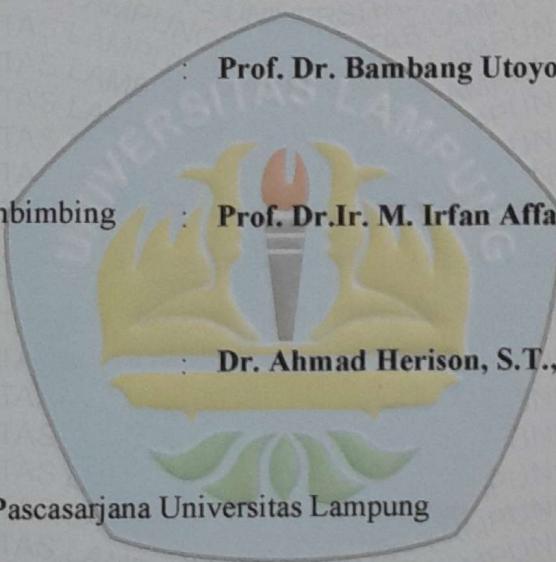
Bukan Pembimbing

: **Prof. Dr.Ir. M. Irfan Affandi, M.Si.**

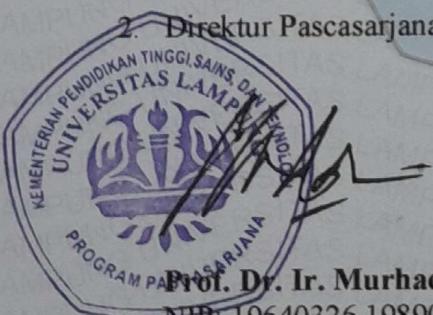


Anggota

: **Dr. Ahmad Herison, S.T.,M.T.**



2. Direktur Pascasarjana Universitas Lampung



Prof. Dr. Ir. Murhadi, M.Si.
NIP. 19640326 198902 1 001

Tanggal Lulus Ujian Tesis : **11 Februari 2025**

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

1. Tesis dengan judul **“REDESAIN KORIDOR JALAN KI HAJAR DEWANTARA DI KAWASAN PENDIDIKAN KOTA METRO DENGAN PENDEKATAN PERILAKU”** adalah karya saya sendiri serta tidak melakukan penjiplakan ataupun pengutipan atas karya penulisan lain dengan cara tidak sesuai etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat akademik ataupun yang biasa disebut *plagiarism*.
2. Hak intelektual atas karya ini akan diserahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Atas pernyataan ini, apabila di kemudian hari ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang akan diberikan kepada saya, serta saya bersedia dan sanggup dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

Bandar Lampung, 11 Februari 2025

Yang membuat pernyataan



Rahmi Adiyani

NPM. 2220051002

RIWAYAT HIDUP

Penulis lahir di Kota Metro pada tahun 1985 sebagai anak pertama dari dua bersaudara dari Bapak Adi Sunaryo dan Ibu Rachmawati. Saat ini penulis berdomisili di Kel. Mulyojati, Kec. Metro Barat. Mendapatkan pendidikan dasar hingga menengah di Kecamatan Terbanggi Besar, Lampung Tengah. Kemudian menempuh pendidikan S1 pada Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Sriwijaya di Sumatera Selatan pada tahun 2023. Profesi yang dijalani sejak 2015 sampai dengan saat ini adalah sebagai Aparatur Sipil Negara (ASN) di Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Kota Metro. Sebagai ASN pengalaman kerja yang didapatkan adalah sebagai tim teknis perencanaan dan pengawasan bangunan gedung tahun 2015 – 2022 di Bidang Cipta Karya DPUTR dan sebagai sub koordinator di Bidang Tata Ruang DPUTR sejak tahun 2023. Telah mengikuti bimbingan teknik Perencanaan Penanganan Permukiman Kumuh Perkotaan dari Kementerian PUPR pada tahun 2021 dan bimbingan teknik Pengendalian Pemanfaatan Ruang dari Kementerian ATR pada tahun 2024. Saat ini dapat dihubungi pada email : rahmiadiyani2022@gmail.com.

PERSEMBAHAN

Dengan penuh rasa syukur kepada Allah Subhanahu wa ta'ala atas segala karunia Nya, tesis ini saya tujukan sebagai salah satu ibadah kepada Allah Subhanahu wa ta'ala yang dengannya saya pertangungjawabkan ilmu yang saya peroleh menjadi ilmu yang bermanfaat untuk masyarakat.

Hasil pemikiran ini saya persembahkan kepada :

1. Ibunda Rachmawati, atas perjuangan dalam mengandung, melahirkan dan menjadi madrasah abadi bagi penulis, atas doa dan restu yang tidak pernah berhenti untuk kebahagian anak-anaknya;
2. Rachmad Aqsa, atas keikhlasan dan kesabaran dalam mendampingi penulis dalam mewujudkan mimpi-mimpinya;
3. Untuk Kota Metro yang telah menjadi rumah bagi penulis teruslah menjadi tempat yang nyaman untuk pulang.

SANWACANA

Bismillahirrahmanirrahim

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Tesis ini berjudul **“Redesain Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara di Kawasan Pendidikan Kota Metro dengan Pendekatan Perilaku”**. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi fisik dan non fisik koridor Jalan Ki Hajar Dewantara Kota Metro, sehingga dapat memberikan rekomendasi berupa redesain koridor yang mendukung kawasan pendidikan.

Tesis yang Penulis tidak dapat menjadi sempurna, oleh karena itu, kritik dan saran dapat diberikan kepada sebagai proses pembelajaran di masa mendatang. Penulis juga mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A., I.P.M selaku Rektor Universitas Lampung.
2. Prof. Dr. Ir. Murhadi, M.Si., sebagai Direktur Program Pascasarjana Universitas Lampung.
3. Bapak Dr. Ir. M. Irfan Affandi, M.Si., selaku Ketua Program Studi Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota dan sebagai Dosen Penguji atas saran dan masukan yang diberikan.
4. Dr.Ir. Citra Persada, M.Sc.dan Prof. Dr. Bambang Utoyo S, M.Si. selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan inspirasi, ilmu, waktu dan perhatian sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
5. Dr. Ahmad Herison, S.T.,M.T., sebagai Dosen Penguji atas saran, dan masukan yang diberikan untuk perbaikan tesis ini.
6. Segenap dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota pada Pascasarjana Universitas Lampung yang memberikan inspirasi, ilmu

dan motivasi kepada penulis, serta staf/karyawan yang memberikan banyak membantu dalam proses belajar;

7. Robby Kurniawan S, S.P., M.Si selaku Kepala Dinas PUTR Kota Metro, Munandar, S.T.,M.T. selaku Kepala Bidang Tata Ruang serta rekan-rekan di Bidang Tata Ruang atas ijin belajar dan kemudahan-kemudahan yang diberikan kepada penulis untuk mengembangkan kemampuan dan pengetahuan yang bermanfaat
8. Kedua orang tuaku tercinta, Ibu Rachmawati dan Bapak Adi Sunaryo yang dukungan, doa restu dan perhatiannya tidak pernah terhenti, serta keluarga besar atas semua doa dan perhatian yang diberikan kepada penulis selama ini;
9. Untuk suamiku, sahabat terbaik Rachmad Aqsa terima kasih atas rasa sayang dan dukungan, bersamamu semua menjadi menyenangkan untuk dijalani;
10. Rekan-rekan Angkatan 2022 di Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Lampung atas kebersamaan, semangat dan bantuan yang penulis dapatkan selama ini.
11. Semua pihak yang tidak penulis sebutkan sebelumnya atas dukungan kepada penulis hingga tesis ini dapat terselesaikan.

Bandar Lampung, Februari 2025

Rahmi Adiyani

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah	2
1.3. Tujuan Penelitian.....	3
1.4. Manfaat Penelitian.....	3
II. TINJAUAN PUSTAKA.....	5
2.1 Tinjauan Pustaka	5
2.1.1 Koridor jalan sebagai ruang terbuka kota	5
2.1.2 Perilaku dan aktivitas di dalam Koridor.....	8
2.1.3 Aspek Pengaturan Pemanfaatan Ruang dan Jalan	11
2.1.4 Narasi dalam Arsitektur	14
2.1.5 Nilai-nilai Ki Hajar Dewantara	16
2.1.6 <i>State of the art</i>	18
2.2 Studi Preseden	27
2.2.1 <i>University Avenue Corridor (North Dakota)</i>	27
2.2.2 Koridor Robert Gravel <i>High School</i> , Montreal Canada.....	30
2.3 Kerangka Pemikiran	36
III. METODE PENELITIAN.....	38
3.1. Jenis Penelitian	38
3.2. Metode Penelitian	39
3.3. Metode Pengumpulan Data	39

3.4. Teknik Analisa Data	44
3.5. Diagram Alir Penelitian.....	46
IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	48
4.1. Gambaran Umum Kota Metro	48
4.2. Visi dan Misi Pembangunan Kota Metro	51
4.3. Gambaran Umum Koridor Jl. Ki Hajar Dewantara.....	52
V. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	57
5.1. Identifikasi Fisik Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara.....	57
5.2. Identifikasi Perilaku dan Aktivitas	73
5.3. Analisis Kriteria Rancangan.....	81
5.4. Visualisasi Konsep	82
VI. KESIMPULAN DAN SARAN	93
6.1. Kesimpulan.....	93
6.2. Saran	94
DAFTAR PUSTAKA	103
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 2. 1 Ketentuan teknis fasilitas pejalan kaki.....	12
Tabel 2. 2 Kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang	14
Tabel 2. 3 Ringkasan Penelitian Terdahulu	20
Tabel 2. 4 Sintesa Kajian Pustaka	33
Tabel 3. 1 Jenis dan bentuk data dalam penelitian.....	42
Tabel 3. 2 Rangkuman metode penelitian	46
Tabel 5. 1 Rangkuman hasil identifikasi fasilitas pendukung pejalan kaki	66
Tabel 5. 2 Rangkuman hasil pengamatan pada jalur pedestrian	71
Tabel 5. 3 Kesesuaian jalur pedestrian terhadap ketentuan teknis.....	72
Tabel 5. 4 Pengamatan Aktivitas Pejalan Kaki di Zona 1.....	73
Tabel 5. 5 Pengamatan Aktivitas Pejalan Kaki di Zona 2.....	75
Tabel 5. 6 Pengamatan Aktivitas Pejalan Kaki di Zona 3.....	76
Tabel 5. 7 Analisis kebutuhan ruang.....	79
Tabel 5. 8 Analisis Perancangan	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 2. 1 Ilustrasi koridor	5
Gambar 2. 2 Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.....	14
Gambar 2. 3 Perencanaan <i>University Avenue Corridor (North Dakota)</i>	27
Gambar 2. 4 Rekomendasi pemanfaatan lahan dan pembangunan	29
Gambar 2. 5 Rekomendasi upaya peningkatan identitas kawasan.....	30
Gambar 2. 6 Peta lokasi Robert Gravel <i>High School</i>	30
Gambar 2. 7 Gambar Situasi <i>Place Andrée Lachapelle</i>	31
Gambar 2. 8 Kerangka Pemikiran.....	37
Gambar 3. 1 Peta Dasar Lokasi Penelitian.....	41
Gambar 3. 2 Pembagian zona dalam koridor penelitian	42
Gambar 3. 3 <i>Urban Design Method</i>	44
Gambar 3. 4 Diagram Alir Penelitian	47
Gambar 4. 1 Peta Orientasi Wilayah Kota Metro di Provinsi Lampung	49
Gambar 4. 2 Peta Administrasi Kota Metro.....	50
Gambar 4. 3 Permulaan dan akhir koridor	53
Gambar 4. 4 Peta Pola Ruang Ruas Jalan Ki Hajar Dewantara	53
Gambar 4. 5 Gambaran situasi di lokasi penelitian	54
Gambar 5. 1 Dokumentasi koridor zona I di pagi dan malam hari	57
Gambar 5. 2 Penempatan rambu yang tidak tepat pada zona 1	58
Gambar 5. 3 Hambatan dan perubahan material jalur pedestrian pada zona 1	59
Gambar 5. 4 Koridor zona 2 di pagi dan malam hari.....	60
Gambar 5. 5 Penempatan rambu yang tidak tepat.....	60
Gambar 5. 6 Dokumentasi koridor zona 2 di pagi dan malam hari	61
Gambar 5. 7 Halte di zona 3 di pagi dan malam hari.....	62
Gambar 5. 8 Penempatan fasilitas pendukung	63
Gambar 5. 9 Pohon peneduh di zona 3	63

Gambar 5. 10 Koridor zona 3 di pagi dan malam hari.....	63
Gambar 5. 11 Halte dan pohon peneduh di zona 3	64
Gambar 5. 12 Fasilitas ubin pemandu di zona 3	65
Gambar 5. 13 Kesan Visual dalam koridor	69
Gambar 5. 14 Masterplan koridor Jalan Ki Hajar Dewantara.....	84
Gambar 5. 15 Gambar potongan melintang zona 1.....	85
Gambar 5. 16 Gambar desain koridor zona 1	86
Gambar 5. 17 Braga <i>Culinary Night</i>	87
Gambar 5. 18 Potongan melintang dan desain koridor zona 2	88
Gambar 5. 19 Desain pintu masuk taman Ki Hajar Dewantara	89
Gambar 5. 20 Desain taman Ki Hajar Dewantara di zona 3	90
Gambar 5. 21 Desain ruang terbuka sempadan Sungai Way Batanghari	90
Gambar 5. 22 Potongan melintang desain zona 3	92
Gambar 6. 1. Arahan tema di zona 1 koridor Jalan Ki Hajar Dewantara	96
Gambar 6.2. Arahan tema di zona 2 koridor Jalan Ki Hajar Dewantara	96
Gambar 6.3 Arahan tema di zona 3 koridor Jalan Ki Hajar Dewantara	97
Gambar 6.4. Arahan ruang terbuka di sempadan Sungai Way Batanghari.....	97
Gambar 6.5. Arahan bangunan di sudut dengan view lebih dari 1	98
Gambar 6.6 Arahan jalur khusus sepeda.....	98
Gambar 6.7 Arahan sirkulasi kendaraan pada zona 1 dan 2	99
Gambar 6.8 Arahan sirkulasi kendaraan pada zona 3	99
Gambar 6.9 Arahan penanganan pada area sekolah.....	99

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
Lampiran 1 : Pedoman Wawancara	107
Lampiran 2 : Hasil Wawancara.....	110

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kawasan strategis sosial dan budaya terletak di Kelurahan Iringmulyo, Kecamatan Metro Timur, Kota Metro, sebagaimana tercantum dalam Perda No. 5 Tahun 2022 tentang RTRW Kota Metro 2022–2041, dengan koridor utama Jalan Ki Hajar Dewantara. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Metro No. 11 Tahun 2024 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Metro 2024–2044, Kecamatan Metro Timur diarahkan menjadi pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan berskala regional dan berstandar internasional, pusat perdagangan dan jasa, serta model pengelolaan infrastruktur ramah lingkungan. Dalam mendukung tujuan tersebut, koridor Jalan Ki Hajar Dewantara berfungsi sebagai kawasan aglomerasi pendidikan sekaligus pusat perdagangan, jasa, dan pelayanan umum, yang berkontribusi terhadap pengembangan kota yang berbudaya, sehat, dan berkelanjutan.

Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara yang memiliki tingkat aktivitas tinggi di kawasan pendidikan, justru memiliki permasalahan terkait kurangnya kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Penelitian tentang kondisi jalur pejalan kaki di Taman Ki Hajar Dewantara yang berada di dalam koridor, dinilai kurang nyaman untuk berjalan kaki dengan tingkat ketidaknyamanan sebesar 59,82% (Maulana et al., 2024). Penumpukan kendaraan dan pejalan kaki pada saat jam sibuk, ditambah tidak adanya fasilitas penyeberangan yang memadai di kawasan pendidikan, menyebabkan perilaku penyeberang di jalan Ki Hajar Dewantara menjadi tidak aman (Sriharyani & Kurniawan, 2022).

Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara mengalami berbagai permasalahan yang mengganggu kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan, seperti hambatan fisik di jalur pedestrian, minimnya fasilitas pendukung pejalan kaki dan pengguna disabilitas, pencahayaan yang tidak merata, inkonsistensi lebar jalan

dan tidak ada pemisahan jalur khusus untuk pesepeda. Sedangkan pada aspek non fisik yaitu aktivitas dan perilaku permasalahan yang terjadi adalah aktivitas perdagangan yang meluas ke trotoar, parkir kendaraan yang tidak tertata, serta interaksi yang tidak aman dengan kendaraan bermotor. Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan redesain koridor yang mengintegrasikan aspek fungsional, estetika, dan keselamatan agar ruang publik ini lebih nyaman, aman, dan mendukung perannya sebagai bagian dari kawasan pendidikan di Kota Metro.

Redesain koridor di kawasan pendidikan tidak hanya tentang infrastruktur kendaraan, tetapi menitikberatkan pada kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Untuk redesain koridor, pendekatan perilaku digunakan dengan tujuan untuk membuat lingkungan yang tidak hanya memperbaiki kondisi fisik tetapi juga memungkinkan berbagai aktivitas yang mendukung area pendidikan. Oleh karena itu, dalam redesain koridor ini, prinsip-prinsip pendidikan Ki Hajar Dewantara dijadikan sebagai narasi utama yaitu *Ing Ngarsa Sung Tuladha, Ing Madya Mangun Karsa*, dan *Tut Wuri Handayani*. Redesain Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara diharapkan tidak hanya meningkatkan aspek fisiknya, tetapi juga menciptakan ruang publik yang inklusif dan mendukung perilaku serta aktivitas yang relevan dengan dunia pendidikan

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang dijelaskan sebelumnya, berikut adalah beberapa masalah yang dihadapi di koridor Jalan Ki Hajar Dewantara:

1. Kondisi fisik koridor Jalan Ki Hajar Dewantara memiliki permasalahan yang berdampak pada kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki seperti tidak tersedianya fasilitas pendukung pejalan kaki, inkonsistensi lebar jalan dan penempatan utilitas kawasan di jalur pejalan kaki;
2. Tingginya aktivitas di koridor Jalan Ki Hajar Dewantara memicu perilaku yang mengganggu kenyamanan dan fungsi ruang publik antara lain; pedagang kaki lima yang menempatkan tenda, kursi, dan gerobak di atas

- trotoar, serta adanya reklame dan parkir kendaraan pembeli yang semakin mempersempit ruang bagi pejalan kaki;
3. Perlu dilakukan perbaikan pada kondisi fisik koridor untuk memberikan ruang bagi aktivitas pendukung kawasan pendidikan;

Berdasarkan hal di atas peneliti merumuskan masalah yang dipertanyakan dalam penelitian yaitu :

1. Bagaimana kondisi fisik koridor dan jalur pedestrian di jalan Ki Hajar Dewantara?
2. Bagaimana gambaran perilaku dan aktivitas yang terjadi dalam koridor Jalan Ki Hajar Dewantara?
3. Bagaimana redesain koridor jalan Ki Hajar Dewantara dengan pendekatan perilaku dapat mendukung identitas sebagai kawasan pendidikan?

1.3. Tujuan Penelitian

Permasalahan dalam koridor Jalan Ki Hajar Dewantara, kemudian menjadi dasar perumusan tujuan penelitian yaitu untuk menganalisis kondisi eksisting koridor pendidikan di Kota Metro, mengidentifikasi dampaknya terhadap perilaku pengguna, serta menyusun rekomendasi desain ulang koridor dengan pendekatan perilaku yang selaras dengan nilai-nilai pendidikan Ki Hajar Dewantara. Dengan demikian, diharapkan penelitian ini dapat memberikan solusi dalam menciptakan koridor kawasan pendidikan yang mendukung aktivitas belajar serta sosial bagi seluruh penggunanya.

1. Mengidentifikasi elemen fisik koridor jalan Ki Hajar Dewantara;
2. Mengidentifikasi perilaku dan aktivitas yang terjadi dalam koridor;
3. Merancang kembali koridor jalan Ki Hajar Dewantara dengan pendekatan perilaku.

1.4. Manfaat Penelitian

Diharapkan bahwa kesimpulan dari penelitian ini dapat memberikan manfaat, baik dalam aspek teori maupun praktik, di antaranya:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang telah dipelajari secara teori di perkuliahan. Melalui penelitian ini, diharapkan wawasan dan pemahaman mengenai konsep redesain koridor dengan pendekatan perilaku di kawasan pendidikan dapat semakin diperluas.

2. Manfaat Praktis

Mengusulkan dan merekomendasikan konsep rencana tata bangunan dan lingkungan koridor Jalan Ki Hajar Dewantara kepada Pemerintah Daerah Kota Metro, khususnya Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang, sebagai acuan dalam perencanaan dan pengembangan kawasan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Kerangka teoretis penelitian ini didasarkan pada teori-teori dalam perancangan kota, terutama yang berkaitan dengan ruang terbuka perkotaan, perilaku dalam konteks ruang kota serta aspek pengaturan dalam pemanfaatan dan pengendalian ruang kota.

2.1.1 Koridor jalan sebagai ruang terbuka kota

Koridor merupakan elemen penting dalam perancangan kota yang berfungsi sebagai penghubung antara dua kawasan atau wilayah secara netral. Secara umum, koridor terbentuk dari dua deretan massa, baik berupa bangunan, pohon, maupun elemen fisik lainnya, yang menciptakan ruang transisi yang menghubungkan berbagai aktivitas di sekitarnya. Koridor dapat berupa plasa, jalan, atau lorong yang memanjang dan dikelilingi oleh deretan bangunan, pepohonan, serta elemen perabot jalan. Selain berfungsi sebagai jalur konektivitas, koridor juga mencerminkan kualitas fisik suatu ruang serta berpengaruh terhadap kenyamanan dan pengalaman pengguna dalam beraktivitas (Faqihuddin, 2016; C. Moughtin, 2003; Zahnd, 1999). Oleh karena itu, desain koridor yang baik tidak hanya memperhatikan aspek fungsional sebagai penghubung, tetapi juga aspek estetika, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki serta pengguna lainnya



Sumber : Analisis Peneliti, 2024

Gambar 2. 1 Ilustrasi koridor

Jalan perkotaan merupakan ruang publik yang memiliki fungsi utama sebagai jalur mobilitas bagi manusia dan barang yang memasuki kota. Selain sebagai infrastruktur transportasi, jalan juga berperan sebagai ruang sosial yang menghubungkan masyarakat dengan sistem ekonomi, budaya, sejarah, dan pemerintahan (Aulia et al., 2020). Di dalamnya, terjadi interaksi antara individu, kelompok, dan komunitas, menjadikannya lebih dari sekadar sarana pergerakan. Oleh karena itu, perencanaan jalan perkotaan harus mengakomodasi berbagai moda transportasi serta mendukung aktivitas sosial, rekreasi, dan relaksasi. Jalan yang dirancang dengan baik tidak hanya meningkatkan kenyamanan bagi pejalan kaki, tetapi juga menciptakan ruang publik yang menarik dan fungsional (Budi & Heath, 2016). Dalam konteks ini, koridor jalan tidak sekadar berfungsi sebagai akses, tetapi juga menjadi wadah ekspresi sosial dan interaksi masyarakat. Keberadaan elemen pendukung seperti trotoar yang nyaman, ruang duduk, pencahayaan yang memadai, serta area hijau dapat meningkatkan kualitas lingkungan dan menciptakan ruang publik yang lebih hidup. Selain itu, desain koridor yang memperhatikan aspek perilaku pengguna dapat mendorong aktivitas ekonomi, budaya, dan rekreasi, sehingga tidak hanya menjadi jalur transportasi, tetapi juga ruang yang memiliki nilai sosial dan estetika bagi masyarakat sekitarnya (C. Moughtin, 2003).

Ruang memiliki peran penting dalam membentuk pengalaman sosial dan interaksi antarindividu, karena setiap jenis ruang menawarkan fungsi dan nilai yang berbeda. Ruang dapat diidentifikasi berdasarkan bagaimana secara sosial pengguna terlibat di dalamnya (Jordan & Ulimaz, 2019) sebagai berikut :

1. *Everyday place*: merupakan ruang yang tidak hanya membentuk lingkungan publik, tetapi juga berperan sebagai tempat terjadinya interaksi sehari-hari. Ruang ini mencakup berbagai lokasi yang digunakan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, seperti trotoar, taman, pasar, atau area komersial yang menjadi bagian dari aktivitas rutin;

2. *Place of meaning*: merupakan ruang yang memiliki nilai berbeda bagi setiap individu, bergantung pada makna tertentu yang melekat pada tempat tersebut, baik secara positif maupun negatif. Makna ini dapat terbentuk dari pengalaman pribadi, sejarah, budaya, atau peristiwa yang pernah terjadi di ruang tersebut. Bagi sebagian orang, tempat tertentu mungkin memiliki kenangan emosional yang mendalam, seperti taman tempat bermain di masa kecil atau jalan yang menjadi saksi perjalanan hidup mereka;
3. *Social Environment*: Merupakan ruang yang terbentuk melalui desain yang dirancang secara khusus untuk mendorong interaksi sosial antarpengguna. Ruang ini tidak hanya berfungsi sebagai tempat berkumpul, tetapi juga menciptakan kesempatan bagi individu untuk berkomunikasi, berkolaborasi, dan membangun hubungan sosial;
4. *Place of retreat*: merupakan ruang yang memberikan kesempatan bagi individu untuk menyendiri dan berpikir, sekaligus memungkinkan interaksi dalam lingkup yang kecil;
5. *Negative spaces* merupakan ruang di mana penggunanya dapat mengalami gangguan, seperti perilaku antisosial, termasuk rasisme dan aktivitas lain yang dianggap sebagai ancaman.

Dengan memahami karakteristik berbagai jenis ruang, kita dapat merancang lingkungan yang lebih inklusif dan mampu menyeimbangkan kebutuhan sosial maupun pribadi setiap individu. Ruang yang dirancang dengan baik tidak hanya mendukung interaksi sosial yang dinamis, tetapi juga memberikan tempat bagi individu untuk menyendiri dan merefleksikan diri. Integrasi berbagai elemen desain, seperti tata letak yang fleksibel, pencahayaan yang sesuai, serta penggunaan material yang mendukung kenyamanan, dapat menciptakan atmosfer yang ramah bagi semua pengguna. Dengan demikian, lingkungan yang terbentuk tidak hanya fungsional, tetapi juga berkontribusi pada kesejahteraan emosional dan sosial masyarakat.

2.1.2 Perilaku dan aktivitas di dalam Koridor

Lingkungan perkotaan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku manusia, termasuk cara mereka bergerak dan berinteraksi. Bentuk kota memiliki peran besar dalam keputusan untuk berjalan kaki karena pejalan kaki akan merasakan lingkungan sekitarnya melalui penglihatan, pendengaran, penciuman, dan sentuhan (Southworth, 2005). Beberapa peneliti telah menemukan bahwa elemen desain mikro seperti lanskap, desain jalur, atau furnitur jalan dapat memengaruhi perilaku pejalan kaki (Han et al., 2022). Selain itu terdapat penelitian yang menunjukkan bahwa adaptasi terhadap termal (suhu lingkungan) juga memengaruhi perilaku manusia di ruang publik (Yıldırım & Çelik, 2023)

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Jordan & Ulimaz (2019), ruang publik di lingkungan perkotaan, seperti tepi jalan, area etalase, pintu masuk toko, trotoar, dan halte bus, secara alami terbentuk melalui interaksi sosial antarpengguna. Observasi pada ruang sempadan jalan koridor komersial menunjukkan bahwa dalam skala mikro kawasan, keterkaitan bangunan, jalur pejalan kaki, dan jenis usaha menentukan kualitas interaksi sosial di koridor komersial (Alvionita & Prakoso, 2019). Ruang publik yang terbentuk akan menjadi ideal ketika tidak ada individu atau kelompok yang lebih diistimewakan, bebas dan setara dalam ruang tersebut, seperti halnya pembentukan ruang publik yang terjadi di pedagang kaki lima atau angkringan (Kusumastuti & Kusuma, 2022). Hal ini menunjukkan bahwa desain ruang publik tidak hanya bergantung pada elemen fisik, tetapi juga dipengaruhi oleh pola aktivitas dan interaksi manusia yang terjadi di dalamnya.

Salah satu wujud interaksi sosial yang terjadi di ruang publik adalah kontak sosial, yaitu proses di mana individu berkomunikasi atau berhubungan dengan individu lain, baik secara langsung maupun melalui perantara. Kontak sosial secara langsung dapat berlangsung melalui percakapan, pendengaran, penglihatan, atau penggunaan isyarat dan gestur. Sementara itu, kontak sosial tidak langsung terjadi dengan memanfaatkan media atau

sarana komunikasi lainnya yang memungkinkan interaksi tanpa kehadiran fisik secara bersamaan (Kusumastuti & Kusuma, 2022). Pada interaksi manusia dan lingkungannya, terdapat beberapa atribut perilaku manusia berpengaruh dalam lingkungannya (Hantono, 2019), diantaranya:

1. Kenyamanan, yaitu lingkungan yang sesuai dengan pancaindra dan ukuran tubuh manusia (*antropometri*) akan menciptakan kondisi yang nyaman dan mendukung aktivitas dengan optimal.
2. Sosialitas, yaitu kemampuan seseorang untuk berinteraksi dan menjalin hubungan sosial dalam suatu lingkungan tertentu.
3. Aksesibilitas, yaitu kemudahan pergerakan dalam suatu lingkungan, baik bagi pejalan kaki maupun pengguna transportasi lainnya.
4. Adaptabilitas, yaitu lingkungan yang fleksibel dan mampu menampung berbagai perilaku serta kebutuhan pengguna akan memberikan ruang yang lebih fungsional dan berkelanjutan.
5. Rangsangan inderawi, yaitu intensitas dan kualitas rangsangan sensorik yang diterima oleh individu memengaruhi pengalaman ruang, baik dari segi pencahayaan, suara, tekstur, maupun elemen visual lainnya.
6. Kontrol, yaitu pengaturan batas ruang dan wilayah kekuasaan dalam suatu lingkungan berperan dalam menciptakan rasa aman dan meningkatkan orientasi pengguna terhadap ruang
7. Aktivitas, yaitu perilaku yang terus menerus terjadi dalam suatu lingkungan.
8. Kepadatan, yaitu persepsi terhadap kepadatan dalam suatu ruang dapat memengaruhi kenyamanan dan efektivitas penggunaan ruang, terutama dalam ruang publik
9. Privasi, yaitu kebutuhan untuk mengatur tingkat interaksi dengan orang lain dan memiliki ruang pribadi tanpa gangguan menjadi aspek penting dalam desain lingkungan yang manusiawi.
10. Makna, yaitu kondisi di dalam lingkungan yang memiliki nilai dan identitas yang jelas akan mampu menyampaikan pesan atau maksud tertentu kepada penggunanya.

11. Legabilitas, yaitu kemudahan mengenali unsur penting dalam suatu lingkungan yang dapat membantu pengguna dalam menemukan dan meningkatkan orientasi ruang.

Berdasarkan pergerakan yang spesifik, penelitian tentang aktivitas di ruang publik banyak mengelompokkannya dalam aktivitas berjalan, duduk dan aktivitas adaptasi termal sedangkan berdasarkan jenisnya dikelompokkan menjadi aktivitas fisik, aktivitas rekreasional dan aktivitas sosial (Han et al., 2022). Aktivitas ini dapat terjadi bersamaan, seperti kegiatan jogging bersama teman. Aktivitas fisik sering dikaji dengan kaitan intensitas gerak tubuh dan manfaatnya bagi kesehatan fisik. Sementara, aktivitas rekreasi dikaitkan dengan pemulihan emosional jangka pendek dan aktivitas sosial sering dikaitkan dengan kesehatan psikologis.

Berjalan kaki merupakan salah satu aktivitas yang mendukung gaya hidup sehat sekaligus ramah lingkungan. Minat untuk berjalan kaki banyak dipengaruhi oleh jarak yang ditempuh dan juga kualitas dari lingkungan disekitar jalur pedestrian. Oleh karena itu, diperlukan pertimbangan dalam menata ataupun merancang sebuah koridor yang mendorong orang untuk berjalan kaki, antara lain: (1)keterhubungan; (2) hubungan dan integrasi dengan moda transportasi lain; (3)penggunaan lahan yang beragam; (4)keamanan lingkungan; (5) kualitas fisik jalur; dan (6)lingkungan di sekitar jalur pedestrian (Southworth, 2005).

Pejalan kaki adalah orang yang berisiko tinggi mengalami kecelakaan ketika berjalan di trotoar. Ketika berinteraksi dengan kendaraan di jalan raya, pejalan kaki cenderung berperilaku berjalan melambat dan menghindari konflik dengan kendaraan sementara pengemudi juga mengurangi kecepatan kendaraan untuk menghindari kecelakaan (Alsharif et al., 2024). Dengan demikian, desain kota yang memperhatikan kebutuhan pejalan kaki dapat meningkatkan keamanan, kenyamanan dan mendorong lebih banyak orang untuk berjalan kaki.

2.1.3 Aspek Pengaturan Pemanfaatan Ruang dan Jalan

Aspek pengaturan dalam ruang publik perkotaan memiliki peran krusial dalam menjamin aksesibilitas, pemanfaatan, serta kenyamanan bagi seluruh lapisan masyarakat secara adil. Salah satu indikator keberhasilan dalam aspek ini adalah tersedianya Rencana Tata Ruang (RTR) yang berfungsi sebagai pedoman utama dalam penataan wilayah. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), yang disusun melalui proses perencanaan tata ruang, berperan dalam memastikan keseimbangan antara aktivitas manusia dan lingkungan sekitarnya. Dengan adanya RTRW, interaksi antara manusia dan makhluk hidup dengan lingkungannya dapat berlangsung secara harmonis, sehingga mendukung kesejahteraan masyarakat, kelestarian lingkungan, serta keberlanjutan pembangunan (Utoyo S., 2014).

Dalam Perda No. 5 Tahun 2022 tentang RTRW Kota Metro tahun 2022 – 2041, ditetapkan bahwa koridor Jalan Ki Hajar Dewantara merupakan kawasan strategis di bidang sosial dan budaya. Indikasi program perwujudan rencana tata ruang kota Metro tahun 2022-2041 di lokasi jalan Ki Hajar Dewantara yaitu : penataan destinasi wisata kuliner, peningkatan sistem jaringan evakuasi bencana, perwujudan jaringan pejalan kaki dan pengembangan jalur sepeda. Tujuan penataan WP II pada Peraturan Wali Kota Metro No. 11 Tahun 2024 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Metro Tahun 2024 - 2044 adalah mewujudkan WP II Metro Timur sebagai Pusat Pelayanan Pendidikan dan Kesehatan Skala Regional dan Berkelas Dunia, Pusat Perdagangan dan Jasa, Model Pengelolaan Infrastruktur Ramah Lingkungan untuk Kota Metro yang Berbudaya, Sehat, dan Berkelanjutan. Rencana pola ruang di sepanjang koridor adalah zona perdagangan jasa, sarana pelayanan umum, dan ruang terbuka hijau.

Koridor Jalan Ki Hajar Dewantara berfungsi sebagai jalur utama menuju kawasan pendidikan serta menjadi pusat aglomerasi berbagai kegiatan pendidikan. Kawasan pendidikan sendiri merujuk pada suatu wilayah yang didominasi oleh aktivitas pendidikan dan/atau kumpulan institusi

pendidikan, di mana kegiatan tersebut menjadi elemen utama yang membentuk identitas kawasan. Kawasan ini dikembangkan secara khusus untuk memenuhi kebutuhan pendidikan pada berbagai jenjang, mulai dari pendidikan dasar, menengah, hingga pendidikan tinggi, sehingga menciptakan lingkungan yang mendukung proses pembelajaran serta pertumbuhan akademik secara optimal.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan disebutkan tentang prinsip-prinsip perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, sebagai berikut :

1. Jalur penghubung antarpusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan;
2. bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya;
3. Sebagai ruang interaksi sosial;
4. pendukung keindahan dan kenyamanan kota;
5. Sebagai jalur evakuasi bencana.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 mengatur prasarana pejalan kaki sebagai jalur penghubung antarpusat kegiatan, blok, dan persil, serta sebagai ruang interaksi sosial dan jalur evakuasi bencana. Pedoman Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. 07/P/BM/2023 menekankan pentingnya trotoar dan penyeberangan yang aman, nyaman, dan bebas hambatan, terutama bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus. Fasilitas pendukung pejalan kaki meliputi rambu, marka, lampu penerangan, pagar pengaman, tempat duduk, halte, dan kamera pengawas.

Tabel 2. 1 Ketentuan teknis fasilitas pejalan kaki

No	Jenis Fasilitas	Ketentuan
1	Trotoar	1. Tinggi trotoar pada ruas jalan arteri dan kolektor adalah 15-20 cm;

		<ol style="list-style-type: none"> 2. Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan dua orang pengguna kursi roda berpapasan atau dua orang dewasa dengan barang berjalan berpapasan sekurang-kurangnya adalah 185 cm; 3. Kemiringan memanjang trotoar dan fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus maksimum 8% (1:12) dan disediakan landasan datar setiap jarak 9,00 m dengan panjang minimal 1,50 m. 4. Kemiringan melintang trotoar dan fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus harus memiliki kemiringan permukaan 2% sampai dengan 3% untuk kepentingan penyaluran air permukaan. Arah kemiringan permukaan disesuaikan dengan perencanaan drainase.
2	Penyeberangan Pejalan Kaki	Jenis penyeberangan sebidang yang berupa : <i>zebra cross, pelican crossing</i> , atau <i>pedestrian platform</i> ;

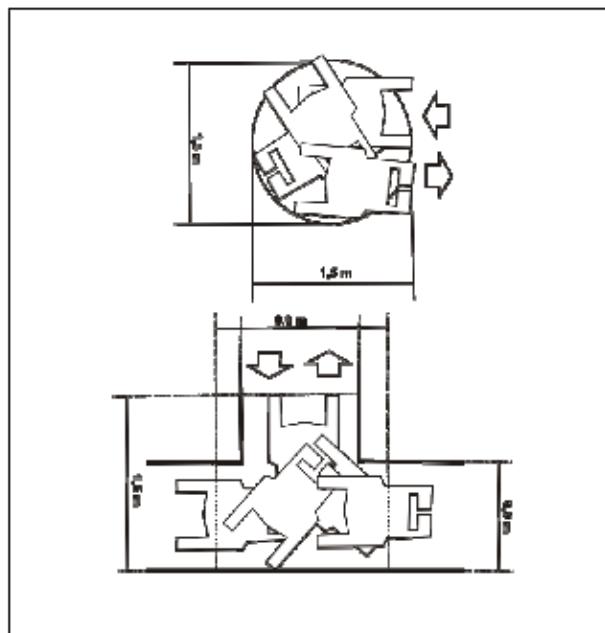
Sumber : Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. 07/P/BM/2023

Pada koridor Jalan Ki Hajar Dewantara yang memiliki fungsi sebagai jalan kolektor sekunder, fasilitas pendukung pejalan kaki minimum yang harus dipenuhi adalah penyebrangan jalan sebidang, rambu dan marka jalan. Untuk memastikan bahwa penyelenggaraan fasilitas pejalan kaki dalam Ruang Manfaat Jalan dapat memenuhi kebutuhan seluruh kelompok masyarakat serta mengakomodasi prinsip inklusivitas, khususnya bagi kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, lanjut usia, anak-anak, dan perempuan, maka perencanaan jalur pejalan kaki harus mempertimbangkan berbagai aspek teknis. Aspek-aspek tersebut mencakup dimensi tubuh manusia, ketersediaan jalur khusus bagi pejalan kaki dengan kebutuhan tertentu, ruang bebas untuk pejalan kaki, jarak minimum antara jalur pejalan kaki dengan bangunan, serta tingkat kemiringan jalur pejalan kaki. Standar teknis terkait dapat dilihat lebih lanjut dalam Tabel 2.2.

Tabel 2. 2 Kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang

Posisi	Kebutuhan Ruang		Luas
	Lebar	Tinggi	
1. Diam	0,6 m	1,20 m	0,27 m ²
2. Bergerak	0,8 m	1,3 m	1,08 m ²
3. Bergerak membawa Barang	0,75-0,9 m	1,8 m	1,35 - 1,62 m ²

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 Tahun 2014



Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 Tahun 2014

Gambar 2. 2 Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus

2.1.4 Narasi dalam Arsitektur

Narasi pada produk arsitektur digunakan untuk membangun alur cerita dan interaksi dengan pengunjung, cerita yang dijadikan narasi disampaikan melalui transformasi narasi ke dalam komponen ruang secara simbolik dan fisik (Aufa & Marlina, 2023). Pendekatan narasi dan *storytelling* menjadikan komunikasi verbal sebagai sebuah pengalaman dengan cara membangun kembali ruang fisik yang mengundang imajinasi tentang waktu

dan tempat yang berbeda, menemukan nilai-nilai universal dalam hal-hal yang spesifik, serta merasakan empati terhadap orang lain (Lu, 2017).

Narasi sebagai suatu metode berfungsi untuk menghubungkan ruang dalam alur bahasa cerita, di mana setiap teks yang dihasilkan menjadi wacana yang terbuka dan menjadi ruang untuk berinterpretasi (James & Lianto, 2022).

Terdapat tiga jenis narasi yang dapat diintegralkan kedalam bentuk arsitektural yaitu *binary*, *sequence*, dan *biotope* (Aufa & Marlina, 2023).

1. *Binary narrative* (narasi biner) merupakan bentuk narasi yang sederhana, di mana wujud arsitektur tidak hanya berfungsi sebagai fasilitator bagi pengguna dalam konteks dan fungsi tertentu, tetapi juga menyampaikan suatu cerita. Narasi biner secara langsung membangun ilusi yang mampu menghadirkan persepsi atau atmosfer tertentu, sehingga ruang yang diciptakan tidak hanya memiliki nilai fungsional, tetapi juga memberikan pengalaman emosional dan estetika bagi penggunanya.
2. *Sequence Narrative* (narasi urutan) menyampaikan cerita melalui rangkaian urutan atau zona yang dialami secara linier. Narasi sekuen umumnya memanfaatkan sirkulasi dan tata ruang dalam sebuah bangunan sebagai jalur yang mengarahkan pengguna menuju suatu tujuan, sekaligus menyampaikan cerita sepanjang perjalanannya. Dengan pendekatan ini, pengalaman ruang tidak hanya bersifat fungsional, tetapi juga memiliki alur yang terstruktur, memungkinkan pengguna merasakan suasana, makna, atau pesan tertentu secara bertahap seiring dengan pergerakan mereka melalui ruang tersebut.
3. *Biotope Narrative* (Narasi Biotipic) terjadi ketika suatu komponen dalam sistem narasi terintegrasi dengan elemen-elemen dalam sistem fungsinya. Dalam pendekatan ini, narasi tidak hanya disampaikan melalui bentuk atau visual semata, tetapi juga melalui keterkaitan antara berbagai fungsi dan elemen dalam suatu ruang atau bangunan. Dengan demikian, setiap bagian dari sistem berkontribusi dalam membangun

pengalaman dan makna ruang, menciptakan keselarasan antara fungsi, estetika, serta interaksi pengguna di dalamnya.

Konsep narasi dapat diwujudkan melalui dimensi arsitektur yang memanfaatkan tata letak, sirkulasi, bentuk, simbolisasi, pencahayaan, dan material untuk menampilkan serta menafsirkan narasi yang diinginkan sebagai artefak nyata dan sakral (Lu, 2017). Penggunaan konsep naratif juga dapat menjadi penciptaan suasana sekaligus menentukan rute pengalaman pengguna. Pendekatan ini menyatukan kompleksitas isu seperti pengguna, iklim, nilai heritage, dan konteks, untuk membangun makna ruang, bentuk, sirkulasi, serta menghubungkan lokasi yang terpisah (Islamuddin & Samodra, 2019). Kedua penggunaan narasi ini menunjukkan bagaimana arsitektur dan narasi ruang dapat digunakan untuk menghubungkan elemen fisik dan simbolis guna menyampaikan cerita yang mendalam kepada penggunanya.

2.1.5 Nilai-nilai Ki Hajar Dewantara

Pendidikan tidak hanya berlangsung di lingkungan sekolah, tetapi juga dalam keluarga dan masyarakat, di mana keluarga memiliki peran krusial dalam membentuk perilaku serta karakter peserta didik. Keberhasilan tujuan pendidikan memerlukan kolaborasi dari berbagai pihak guna menciptakan generasi yang berkarakter, memiliki budi pekerti luhur, menjaga identitas bangsa, serta berkontribusi dalam menjaga harmoni dunia.

Ki Hajar Dewantara, sebagai Pahlawan Nasional, dikenal sebagai sosok yang kreatif, dinamis, jujur, sederhana, konsisten, berprinsip, serta berani. Dengan wawasan yang luas, ia tidak pernah berhenti memperjuangkan bangsanya melalui pengabdian, pengorbanan, dan ketulusan yang mendalam demi mencapai kemerdekaan. Salah satu warisan pemikirannya yang signifikan adalah Trilogi Kepemimpinan Ki Hajar Dewantara, yang menjadi landasan dalam dunia pendidikan dan kepemimpinan di Indonesia. (Agung S, 2021) sebagai berikut :

1. Ing Ngarsa Sung Tuladha

Seorang pemimpin harus mampu, melalui sikap dan tindakannya, menjadi contoh yang diikuti oleh orang-orang yang dipimpinnya. Secara umum, keteladanan berarti selalu menjadi contoh yang baik di setiap waktu dan kesempatan.

2. Ing Madya Mangun Karsa

Seorang pemimpin harus mampu membangkitkan semangat inisiatif dan kreativitas pada orang-orang yang dipimpinnya. Hal ini selaras dengan konsep kepemimpinan pada umumnya, di mana pemimpin sebaiknya dapat menyatukan individu-individu dengan motivasi yang berbeda menuju tujuan yang sama.

3. Tut Wuri Handayani

Seorang pemimpin harus mampu mendorong orang-orang yang dipimpinnya untuk berani mengambil langkah maju dan siap memikul tanggung jawab.

Ki Hajar Dewantara memandang pendidikan sebagai proses menuntun kodrat anak untuk mencapai kebahagiaan sebagai individu dan anggota masyarakat. Pendidikan tidak hanya berfokus pada perkembangan individu, tetapi juga pada aspek sosial sebagai tujuan pentingnya. Filosofi ini mengintegrasikan pembelajaran dengan perubahan sosial dan fenomena alam untuk menciptakan keselarasan antara manusia, masyarakat dan lingkungan (Yulianto, 2024). Sebagai anggota masyarakat, siswa diharapkan dapat lebih banyak mengimplementasikan nilai-nilai karakter bangsa Indonesia dalam kehidupan sehari-hari serta lingkungan sekitarnya. Nilai-nilai tersebut mencakup religiositas, sikap menghargai keberagaman, dan semangat gotong royong yang berlandaskan pada prinsip-prinsip Pancasila. Dengan menerapkan nilai-nilai ini, siswa tidak hanya berkembang secara akademik, tetapi juga menjadi individu yang berkontribusi dalam menciptakan lingkungan yang harmonis, toleran, dan berbudaya (Nugroho, 2023). Membawa filosofi ini ke dalam pengalaman pembelajaran, perjalanan di sepanjang koridor diibaratkan sebagai lintasan

linear yang menuntun seseorang melalui tahapan pembelajaran berdasarkan nilai-nilai trilogi kepemimpinan Ki Hajar Dewantara.

2.1.6 State of the art

Perencanaan koridor jalan tidak hanya berperan sebagai elemen fisik dalam suatu kawasan, tetapi juga sebagai ruang yang mendukung berbagai aktivitas serta interaksi sosial. Sebagai bagian dari lingkungan perkotaan, koridor jalan harus dirancang secara komprehensif agar dapat menciptakan ruang yang nyaman, aman, dan inklusif bagi seluruh pengguna. Dengan mempertimbangkan aspek fungsional, estetika, dan keberlanjutan, koridor jalan dapat menjadi tempat yang tidak hanya menghubungkan lokasi secara fisik, tetapi juga memperkuat dinamika sosial dan kehidupan masyarakat di sekitarnya. Berdasarkan penelitian sebelumnya (Tabel 2.3), perancangan koridor jalan harus mempertimbangkan elemen fisik pembentuk ruang serta aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Interaksi antara desain ruang fisik dan perilaku pengguna memiliki dampak langsung terhadap pola aktivitas yang terjadi di koridor, sehingga penelitian ini mengkaji keterkaitan desain ruang luar dengan dinamika pengguna untuk menciptakan koridor yang fungsional, nyaman, dan mendukung aktivitas di kawasan pendidikan.

Dalam mengidentifikasi kondisi eksisting, koridor dapat dikaji melalui dua aspek utama, yaitu aspek fisik dan nonfisik (Faqihuddin, 2016). Aspek fisik mencakup lingkungan terbangun yang meliputi infrastruktur, tata letak bangunan, lebar jalan, jalur pejalan kaki (Damayanti et al., 2020; Yıldırım & Çelik, 2023). Sementara itu, aspek nonfisik berfokus pada aktivitas dan berbagai perilaku yang berlangsung di dalam koridor, termasuk interaksi sosial, serta pergerakan pengguna, (Amelia et al., 2022; Bezbradica & J. Ruskin, 2020; Han et al., 2022). Pemahaman terhadap kedua aspek ini menjadi dasar penting dalam merancang koridor yang tidak hanya fungsional secara fisik, tetapi juga mendukung aktivitas di dalamnya.

Narasi dalam produk arsitektur digunakan pada kasus ketika perancang menginginkan 3 unsur yaitu : ruang, peristiwa dan adanya pergerakan

(James & Lianto, 2022; Usman & Husin, 2022). Narasi berfungsi sebagai jembatan untuk menerjemahkan suatu peristiwa ke dalam bentuk ruang yang mampu menciptakan pengalaman bagi penggunanya. Misalnya, dalam desain museum, narasi digunakan untuk menggambarkan peristiwa sejarah secara mendalam, seperti Museum Holocaust (Lu, 2017) atau pada sejarah Majapahit (Aufa & Marlina, 2023). Dengan memahami hubungan antara aspek fisik, non-fisik, serta narasi dalam desain arsitektur, perencanaan ruang dapat lebih optimal dalam menghadirkan fungsi, makna, dan pengalaman yang mendalam bagi pengguna.

Tabel 2. 3 Ringkasan Penelitian Terdahulu

No	Judul Dan Peneliti	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan Yang Dijadikan Alasan Tinjauan Penelitian
1	Penataan koridor jalan Arif Rahman Hakim Surabaya berbasis livable street dan café society (Faqihuddin, 2016)	Kualitatif	Koridor jalan Arif Rahman Hakim Surabaya	Teori <i>Livable Street</i> dan <i>Café Society</i> diterapkan sebagai pendekatan dalam menyelesaikan berbagai permasalahan di koridor. <i>Livable Street</i> berfokus pada peningkatan kualitas lingkungan fisik serta mendukung keberagaman aktivitas sosial di area tersebut, sehingga menciptakan ruang yang lebih nyaman, aman, dan ramah bagi pejalan kaki serta pengguna lainnya. Sementara itu, <i>Café Society</i> dimanfaatkan untuk mengoptimalkan potensi koridor yang memiliki banyak kafe dan tempat makan, sehingga mampu meningkatkan daya tarik kawasan serta mendorong interaksi sosial yang lebih dinamis. Dengan menggabungkan kedua konsep ini, koridor dapat dikembangkan menjadi ruang publik yang lebih inklusif, fungsional, dan berdaya guna bagi masyarakat
2	Konsep pengembangan kawasan koridor jalan Tunjungan melalui pendekatan <i>Livable streets</i>	Kualitatif	koridor jalan Tunjungan Surabaya	Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan konsep pengembangan Jalan Tunjungan dengan berlandaskan pada prinsip <i>Livable Streets</i> . Kajian dilakukan melalui identifikasi karakteristik fisik dan sosial kawasan serta analisis terhadap faktor-faktor yang memengaruhi pemanfaatannya sebagai ruang publik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aktivitas di kawasan ini sangat dipengaruhi oleh fungsi bangunan, di mana pada pagi

No	Judul Dan Peneliti	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan Yang Dijadikan Alasan Tinjauan Penelitian
	(Tama Krisetya, 2018)			dan siang hari saat hari kerja, aktivitas lebih banyak terkait dengan fungsi utama bangunan. Sementara itu, pada malam hari, baik di hari kerja maupun hari libur, aktivitas lebih didorong oleh keberadaan kegiatan pendukung, seperti hiburan dan rekreasi. Selain itu, kondisi lalu lintas juga menjadi faktor yang berperan dalam menentukan intensitas interaksi sosial yang terjadi di sepanjang koridor Jalan Tunjungan
3	Penataan kawasan alun-alun kota Malang dengan konsep pedestrian friendly (Pratowo, 2018)	Kualitatif	Kawasan alun-alun kota Malang	Penelitian ini bertujuan merumuskan arahan penataan kawasan Alun-alun Kota Malang dengan menerapkan konsep pedestrian-friendly, sehingga pengguna dapat beraktivitas dengan nyaman dan aman. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif, dengan analisis data yang dilakukan melalui beberapa teknik. Walkthrough analysis digunakan untuk mengevaluasi keterbacaan (legibility) kawasan, walkability analysis untuk menilai persepsi pengguna terhadap kenyamanan berjalan kaki, serta cognitive mapping untuk memetakan pola aktivitas di dalam kawasan

No	Judul Dan Peneliti	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan Yang Dijadikan Alasan Tinjauan Penelitian
4	Panduan Rancang Kota: Konsep Perancangan Koridor Ryacudu, Kota Bandarlampung (Sinatra et al., 2020)	<i>Fragmental Design Method</i>	Kawasan Koridor Ryacudu yang dipengaruhi perkembangannya oleh pembangunan infrastruktur Jalan Toll Trans Sumatera (JTTS) dan kawasan Terpadu pendidikan LARALIN (UNILA, ITERA, UINRIL)	Hasil penelitian ini digunakan untuk merumuskan panduan perancangan kota di koridor Ryacudu guna mewujudkan kawasan yang berkelanjutan dengan mempertimbangkan aspek sosial, lingkungan, dan ekonomi. Dimensi lingkungan berfokus pada upaya mengatasi kemacetan serta penyediaan infrastruktur yang ramah lingkungan. Dimensi sosial menekankan pelestarian dan aktualisasi identitas lokal dalam membentuk citra kawasan. Sementara itu, dimensi ekonomi berkaitan dengan optimalisasi pembangunan kawasan budaya untuk meningkatkan kesejahteraan publik secara inklusif
5	Identifikasi Perilaku Pejalan Kaki pada Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-Alun Kota Batu (Amelia et al., 2022)	Kualitatif dengan metode analisis deskriptif dan Teknik <i>place centered mapping</i>	Kawasan Alun-alun Kota Batu	Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengidentifikasi perilaku pejalan kaki di kawasan alun-alun Kota Batu. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan studi literatur. Kemudian dianalisis menggunakan analisis deskriptif untuk mengidentifikasi bagaimana pejalan kaki memanfaatkan, menggunakan, dan mengakomodasi perilakunya terhadap penggunaan fasilitas jalur pedestrian.

No	Judul Dan Peneliti	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan Yang Dijadikan Alasan Tinjauan Penelitian
6	Penataan Ruang Luar Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta (Hertanto, 2017)	Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode analisis Walkthrough, Spatial Behavior, Character Appraisal, dan Walkability. Walkthrough analysis digunakan untuk memahami pengalaman pengguna dalam menelusuri kawasan, Spatial Behavior menganalisis pola pergerakan dan aktivitas di dalam ruang, Character Appraisal mengevaluasi karakter fisik dan visual lingkungan, sedangkan Walkability analysis	Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta	<p>Hasil penelitian ini digunakan penulis untuk mengetahui variable yang digunakan dalam menganalisa perilaku pejalan kaki dengan menggunakan Teknik <i>Place Centered Mapping</i> yaitu sebuah Teknik yang menekankan pada pergerakan manusia pada periode waktu tertentu.</p> <p>Penelitian ini menemukan adanya penurunan identitas ruang luar pada koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta serta berkurangnya keterhubungan (linkage) koridor dengan kawasan sekitarnya. Untuk meningkatkan kualitas ruang luar, dapat diterapkan konsep penataan koridor berbasis friendly access pedestrian guna menciptakan lingkungan yang lebih nyaman dan mudah diakses bagi pejalan kaki. Identitas ruang luar dapat diperkuat melalui street performance dan aktivitas komunitas lokal, seperti pertunjukan gamelan dan lomba burung perkutut, yang mencerminkan karakter khas kawasan. Sementara itu, keterhubungan ruang luar dapat ditingkatkan dengan mengolah elemen-elemen koridor, seperti material lantai trotoar, jenis vegetasi, serta pencahayaan jalan, agar selaras dengan identitas kawasan</p>

No	Judul Dan Peneliti	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan Yang Dijadikan Alasan Tinjauan Penelitian
		menilai tingkat kenyamanan dan kemudahan akses bagi pejalan kaki		
7	Spatial reading of kampungs by using Gordon Cullen's theory: A contemporary perspective (Damayanti et al., 2020)	Observasi lapangan	Ruang luar di Kampung Kaputran, Surabaya	Penelitian ini membahas tentang bagaimana mengidentifikasi ruang luar berdasarkan teori <i>The concise townscape</i> oleh Gordon Cullen
8	<i>Behaviour in public open spaces: A systematic review of studies with quantitative research methods</i> (Han et al., 2022)	<i>systematic review</i>	<i>behaviour studies in public open spaces</i>	Hasil penelitian ini digunakan penulis untuk mendapatkan beragam perbandingan penelitian terkait perilaku di ruang terbuka publik

No	Judul Dan Peneliti	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan Yang Dijadikan Alasan Tinjauan Penelitian
9	Hubungan Antara Perilaku Masyarakat dan Pembentukan Ruang Publik (Jordan & Ulimaz, 2019)	Observasi lapangan	Kampung Manggar di tepi sungai Manggar	Penelitian ini melakukan identifikasi perilaku berdasarkan kategori aktivitas oleh Jan Gehl. Kemudian hasil identifikasi tersebut dianalisis untuk mengetahui bagaimana keterkaitan aktivitas masyarakat dengan pembentukan ruang public di kampung Manggar
10	<i>Understanding pedestrian behavior and spatial relations: A pedestrianized area in Besiktas, Istanbul</i> (Yıldırım & Çelik, 2023)	<i>qualitative and quantitative methods using space syntax analysis, pedestrian count and behavioral mapping</i>	<i>pedestrian behavior and space in Besiktas Koyici settlement, Istanbul</i>	Penelitian ini melakukan analisis menggunakan <i>space syntax</i> kemudian di padukan dengan hasil survey dengan metode campuran antara kualitatif dan kuantitatif. Dasar teori yang digunakan adalah teori dari Gordon Cullen dalam penelitian " <i>The Concise Townscape</i> ," Berdasarkan hasil penelitian, terungkap bahwa konsep terkait dan konfigurasi ruang memiliki pengaruh langsung terhadap perilaku pejalan kaki.
11	Implementasi Pendekatan Arsitektur Naratif pada Desain Taman Hiburan Majapahit di Surabaya (Aufa & Marlina, 2023)	metode deskriptif kualitatif	Taman Hiburan Majapahit	Hasil penelitian ini digunakan penulis untuk mendapatkan gambaran bagaimana narasi tentang sejarah Kerajaan Majapahit ditransformasikan ke dalam wujud arsitektur. Pendekatan narasi dalam penelitian ini dihadirkan melalui cara-cara biner, urutan dan biotopik.

No	Judul Dan Peneliti	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan Yang Dijadikan Alasan Tinjauan Penelitian
12	<i>Museum architecture literature review as spatial storytelling of historical time : Manifesting a primary example of Jewish space in Yad Vashem Holocaust History Museum</i> (Lu, 2017)	<i>literature review</i>	The Yad Vashem Holocaust History Museum	Penelitian ini didasarkan pada studi kasus YVHHM dalam kajian museum mengenai artefak dan teknik pameran dengan pendekatan narasi sejarah. Penelitian ini menyimpulkan bahwa ruang arsitektur dan lanskap YVHHM menciptakan contoh utama "ruang Yahudi" yang terhubung erat dengan waktu historis melalui tata letak ruang, sirkulasi, bentuk dan simbolisasi, serta kualitas pencahayaan dan material.

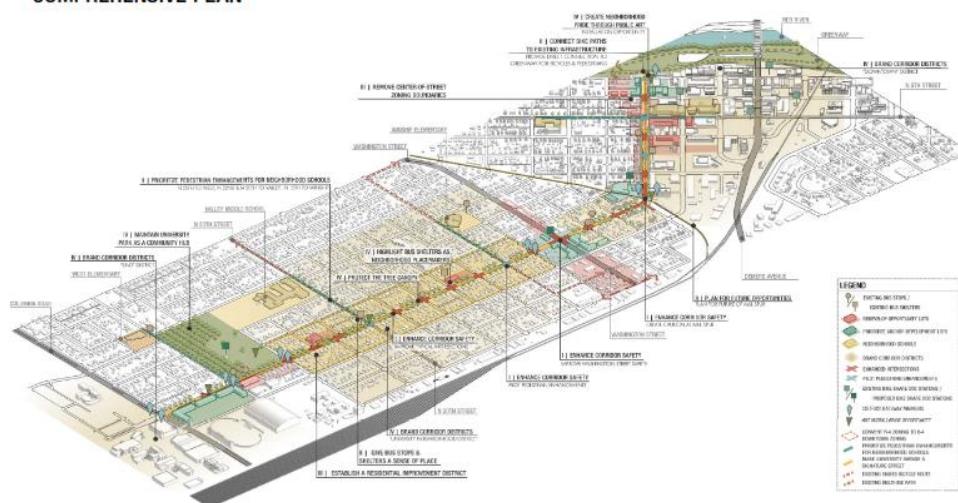
Sumber : analisis peneliti, 2024

2.2 Studi Preseden

2.2.1 University Avenue Corridor (North Dakota)

Studi perencanaan koridor dilakukan dalam upaya untuk meningkatkan dan memperbaiki kualitas koridor University Avenue antara Columbia Road dan pusat kota Grand Forks serta untuk meningkatkan keterhubungan fisik antara kedua area tersebut. Wilayah perencanaan dimulai dari koridor utama sampai dengan pintu masuk kawasan Universitas North Dakota. Tujuan dari perencanaan ini adalah meningkatkan keselamatan di koridor, mengintegrasikan semua moda transportasi, meningkatkan aktivitas social di koridor dan menjaga identitas lingkungan. Perencanaan koridor ini dapat dilihat pada gambar 2.3.

COMPREHENSIVE PLAN



Sumber : <https://www.gofoundation.org/corridor-study.html>
Gambar 2. 3 Perencanaan University Avenue Corridor (North Dakota)

Penelitian ini dilakukan dengan melibatkan masyarakat untuk mendapatkan masukan dan ide-ide mereka. Studi dimulai dengan survei online di seluruh komunitas dan kemudian dilanjutkan dengan dua kegiatan pelibatan publik. Selain melibatkan publik, studi ini juga dipandu oleh komite pengarah, yang terdiri dari orang-orang dari seluruh komunitas yang mewakili berbagai organisasi, juga penduduk yang tinggal di sepanjang koridor. Temuan studi dibagi menjadi empat kategori yang diidentifikasi selama proses tersebut:

meningkatkan keselamatan koridor, mengintegrasikan semua bentuk transportasi, meningkatkan aktivitas koridor, dan menghidupkan identitas lingkungan.

a. Meningkatkan keselamatan koridor

Terdapat beberapa sekolah terdekat di sepanjang koridor, yang berarti terdapat banyak anak-anak yang berjalan kaki dan bersepeda di sepanjang dan di seberang *University Avenue* setiap hari. Rekomendasi yang diberikan untuk meningkatkan keselamatan di koridor adalah berfokus pada peningkatan penerangan, persimpangan, jalan, dan trotoar.

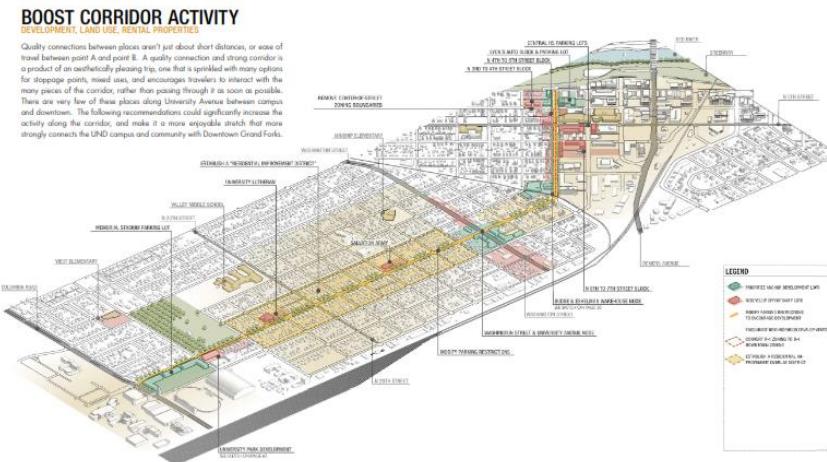
b. Mengintegrasikan semua bentuk transportasi

Desain yang diajukan adalah untuk meningkatkan dan mengimplementasikan infrastruktur pejalan kaki, sepeda, memperbaiki dan meningkatkan kualitas halte angkutan umum serta mempertimbangkan peluang multi-moda transportasi di masa depan.

c. Meningkatkan aktivitas koridor

Koridor yang aktif dan dinamis dapat meningkatkan kualitas ruang perkotaan serta mendukung interaksi sosial di dalamnya. Oleh karena itu, peningkatan aktivitas di sepanjang koridor perlu dilakukan secara terencana melalui strategi kebijakan dan pengelolaan ruang yang tepat. Langkah awal yang dapat diterapkan adalah pembaruan dan perubahan kebijakan serta peraturan yang mendukung pengembangan kawasan. Kebijakan ini tidak hanya menitikberatkan pada aspek fisik, tetapi juga mendorong partisipasi aktif komunitas serta pelaku usaha lokal dalam mengoptimalkan fungsi ruang. Dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, kebijakan ini bertujuan menciptakan lingkungan yang lebih dinamis, berdaya guna, dan berkelanjutan. Keterlibatan komunitas memungkinkan adanya rasa kepemilikan terhadap ruang, sementara peran pelaku usaha lokal dapat meningkatkan nilai ekonomi sekaligus memperkaya aktivitas sosial di kawasan tersebut. Dengan adanya kebijakan yang mendukung, aktivitas masyarakat di sekitar koridor dapat berkembang secara alami. Warga, misalnya, dapat memanfaatkan hunian mereka untuk dijadikan kedai kopi, kedai es krim, atau ruang publik

kreatif lainnya yang berkontribusi pada dinamika kawasan. Rekomendasi terkait pembangunan dan pemanfaatan lahan di sepanjang koridor dapat dilihat pada gambar 2.4.



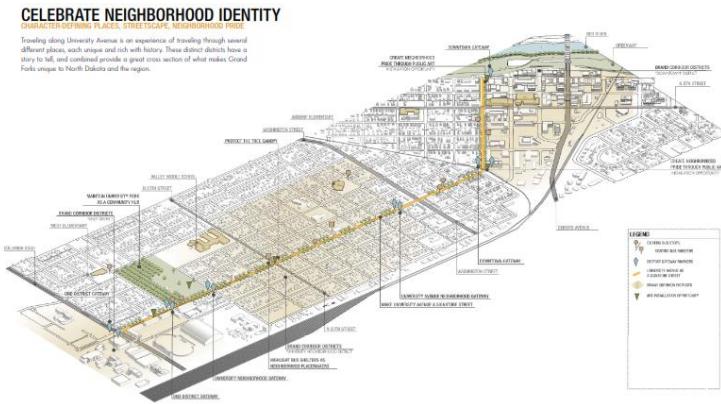
Sumber: <https://www.gofoundation.org/corridor-study.html>

Gambar 2. 4 Rekomendasi pemanfaatan lahan dan pembangunan

d. Menjaga identitas Kawasan

Menjaga identitas kawasan merupakan aspek penting dalam perencanaan kota yang berkelanjutan. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah mempertahankan elemen-elemen yang sudah baik dan memiliki nilai penting bagi masyarakat setempat. Perubahan yang terlalu signifikan berisiko menghilangkan karakter khas kawasan, sehingga diperlukan pendekatan yang seimbang antara inovasi dan pelestarian. Dalam konteks ini, direkomendasikan agar upaya pelestarian dilakukan terhadap *University Park*, taman umum terbesar dan paling sering digunakan di Grand Forks. Keberadaan taman ini tidak hanya berfungsi sebagai ruang hijau, tetapi juga sebagai elemen identitas yang memperkuat keterikatan sosial dan sejarah kawasan. Rekomendasi perencanaan dalam hal menjaga identitas kawasan dapat dilihat pada gambar 2.5. Oleh karena itu, perencanaan harus mempertimbangkan strategi konservasi dan peningkatan fasilitas yang tetap selaras dengan karakter asli taman dan kebutuhan komunitas. Dengan menjaga keseimbangan antara

pengembangan dan pelestarian, identitas kawasan dapat terus terjaga tanpa menghambat pertumbuhan dan inovasi di sekitarnya.



Sumber : <https://www.gofoundation.org/corridor-study.html>

Gambar 2. 5 Rekomendasi upaya peningkatan identitas kawasan

2.2.2 Koridor Robert Gravel High School, Montreal Canada



Sumber : <https://forum.agoramtl.com/t/place-andree-lachapelle-2020/295>

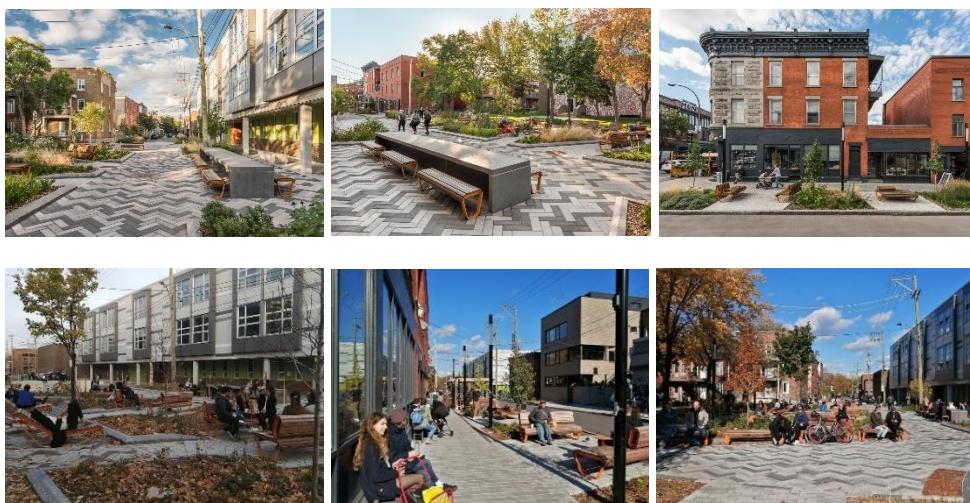
Gambar 2. 6 Peta lokasi Robert Gravel High School

Robert Gravel *High School* terletak di persimpangan dua koridor utama, yaitu Fairmount Avenue dan Rue Saint-Dominique. Gambaran lokasi dapat dilihat pada gambar 2.6. Sebagai bagian dari upaya peningkatan kualitas ruang publik, proyek Place Andrée Lachapelle dirancang sebagai sebuah plaza baru yang terletak di sepanjang Fairmount Avenue, di mana ruas jalan tersebut ditutup

untuk lalu lintas kendaraan dan dialihfungsikan menjadi zona khusus pejalan kaki.

Penutupan satu ruas jalan di depan sekolah bertujuan untuk menciptakan plaza yang lebih aman dan nyaman bagi masyarakat, terutama bagi siswa dan pejalan kaki. Selain itu, plaza ini juga berfungsi sebagai penghubung antara *Boulevard Saint-Laurent*, yang dikenal sebagai koridor arteri komersial, dengan distrik di sekitarnya. Dengan adanya Place Andrée Lachapelle, diharapkan tercipta ruang publik yang lebih inklusif, mendukung aktivitas sosial, serta meningkatkan keterhubungan antara berbagai fungsi kota di kawasan tersebut.

Tujuan pembuatan plaza ini adalah untuk meningkatkan kualitas fasilitas di dalam kawasan, meningkatkan keamanan pengguna, membentuk lalu lintas yang aman, mendorong transportasi aktif, dan mendorong pembagian ruang publik yang adil dengan meningkatkan interaksi sosial dalam kawasan dan penghijauan untuk meningkatkan kualitas hidup warga dan keamanan di distrik ini. Dengan adanya plaza ini, memungkinkan terjadinya interaksi antar pengguna bangunan disekitarnya siswa, para pekerja dan warga local dalam situasi yang aman dan tempat yang nyaman. Dampak lain yang dirasakan dengan adanya pembangunan plaza ini adalah meningkatkan pengunjung untuk datang ke distrik ini, berbelanja di restoran disekitar plaza dan pemilik usaha juga diuntungkan dengan adanya plaza bisa meningkatkan penjualan mereka.



Sumber : <https://forum.agoramtl.com/t/place-andree-lachapelle-2020/295/3>

Gambar 2. 7 Gambar Situasi Place André Lachapelle

Berdasarkan studi preseden yang telah dilakukan, terdapat beberapa aspek utama yang dapat dipelajari dan dijadikan acuan dalam perancangan koridor Jalan Ki Hajar Dewantara. Temuan ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam merancang lingkungan yang lebih nyaman, fungsional, dan sesuai dengan karakter kawasan. Perencanaan *University Avenue Corridor* (North Dakota) memiliki tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Factor-faktor yang menjadi pertimbangan adalah bagaimana lingkungan fisik yang ideal dan faktor non-fisik juga menjadi perhatian dalam perancangan, dengan pendekatan yang tidak mengubah elemen lingkungan yang sudah ada, tetapi dengan penambahan fungsi yang dapat meningkatkan nilai dan kebermanfaatannya. Hal ini diharapkan dapat terus menciptakan identitas yang sama, sehingga pengunjung tidak merasakan berada di tempat yang berbeda. Penambahan fungsi pada perumahan menjadi tempat usaha dimaksudkan untuk mewujudkan keberagaman aktivitas dalam koridor sehingga dapat menarik minat lebih banyak orang untuk berjalan dalam koridor.

Perencanaan pekerjaan *Place Andrée Lachapelle* mampu menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki di sekitar Robert Gravel *High School*. Yang dapat dipelajari adalah bagaimana sebuah kebijakan dapat berperan dalam keadilan dengan tidak hanya berorientasi pada kendaraan tetapi juga pada aspek manusia sebagai pengguna ruang public. Dengan menciptakan lebih banyak *pedestrian only street* membuat sebuah kawasan lebih hidup dengan beragam aktivitas di dalamnya.

Berdasarkan kajian terhadap teori-teori yang telah dikaji, diperoleh sintesis yang menjadi landasan teori dalam penelitian ini. Sintesis tersebut berfungsi sebagai acuan utama dalam merumuskan kriteria umum yang akan digunakan sebagai dasar perancangan.

Tabel 2. 4 Sintesa Kajian Pustaka

No	Teori	Ringkasan	Sintesa
ASPEK FISIK			
1	Koridor jalan sebagai wadah/ruang aktivitas (C. Moughtin, 2003)	Berdasarkan fungsinya, jalan tidak hanya sebagai akses tetapi juga sebagai sarana ekspresi sosial	Sebagai sebuah rangkaian fisik, elemen dalam koridor dihubungkan dengan adanya visual, struktur dan kelompok-kelompok yang khas.
2	Koridor/ <i>Street</i> (Faqihuddin, 2016; C. Moughtin, 2003; Zahnd, 1999)	Komponen urban yang berbentuk linear merupakan elemen tertutup di kedua sisinya, namun tetap terintegrasi melalui dinding-dinding di sekitarnya. Fungsinya sebagai penghubung antara dua kawasan atau wilayah kota dirancang secara netral, sehingga tidak hanya berperan sebagai jalur sirkulasi, tetapi juga menciptakan kesinambungan visual dan fungsional dalam tatanan kota. Struktur ini dapat berupa lorong, koridor, atau jalan yang dirancang untuk mendukung mobilitas sekaligus mempertahankan keterpaduan ruang di sekitarnya.	Selain itu, keterhubungan manusia dengan koridor ditandai dengan pengalaman, nilai historis, interaksi sosial dan nilai budaya yang terjadi dalam koridor
3	(Fuller & Moore, 2017)	Pertimbangan dalam menata ataupun merancang sebuah koridor yang baik: Tempat yang nyaman untuk pejalan kaki, kenyamanan fisik, transparansi, permulaan dan akhiran, aksesibilitas	Pertimbangan dalam menata ataupun merancang sebuah koridor yang baik: Tempat yang nyaman untuk pejalan kaki, kenyamanan fisik, transparansi, permulaan dan akhiran, aksesibilitas.
4	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 tentang Pedoman	Fasilitas utama pejalan kaki adalah trotoar dan penyeberangan Prinsip penyediaan fasilitas pejalan kaki : kelancaran, keamanan, keselamatan,	Dimensi tubuh manusia menjadi dasar terbentuknya ruang yang inklusif untuk segala umur dan juga kebutuhan khusus penyandang cacat.

No	Teori	Ringkasan	Sintesa
	Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan	kenyamanan, kemenerusan (<i>continuity</i>) dan kelangsungan (<i>directness</i>)	
ASPEK NON FISIK			
1	Aktivitas dan Perilaku (Amelia et al., 2022; Bezbradica & J. Ruskin, 2020; Han et al., 2022)	Lingkungan perkotaan memiliki pengaruh terhadap perilaku manusia	Sebuah koridor yang nyaman akan membentuk keberagaman aktivitas dan perilaku yang terjadi.
2	Aktivitas berjalan kaki (Southworth, 2005)	Minat untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh : keterhubungan, keterkaitan dengan mode transportasi lain, pola penggunaan lahan yang beragam, keamanan, kualitas fisik jalur, lingkungan di sekitar jalur pedestrian	Dengan adanya keterhubungan, pola penggunaan lahan yang beragam, keamanan, kualitas fisik dan lingkungan di sekitar jalur pedestrian yang menyenangkan diharapkan dapat menjadi pendorong minat untuk berjalan kaki di kawasan ini.
3	Ruang interaksi dan aktivitas sosial (Jordan & Ulimaz, 2019)	Ruang memiliki peran penting dalam membentuk pengalaman sosial dan interaksi antar individu	Penggunaan narasi atas nilai-nilai kepemimpinan Ki Hajar Dewantara diterapkan sebagai narasi lintasan linier yang menuntun seseorang melalui tahapan pembelajaran
4	Penggunaan narasi dalam arsitektur (Aufa & Marlina, 2023; Islamuddin & Samodra, 2019; James & Lianto, 2022; Lu, 2017)	Narasi dalam arsitektur dapat digunakan untuk menghubungkan elemen fisik dan simbolis guna menceritakan cerita yang mendalam kepada penggunanya dengan memanfaatkan tata letak, sirkulasi bentuk, material dan simbolisasi.	

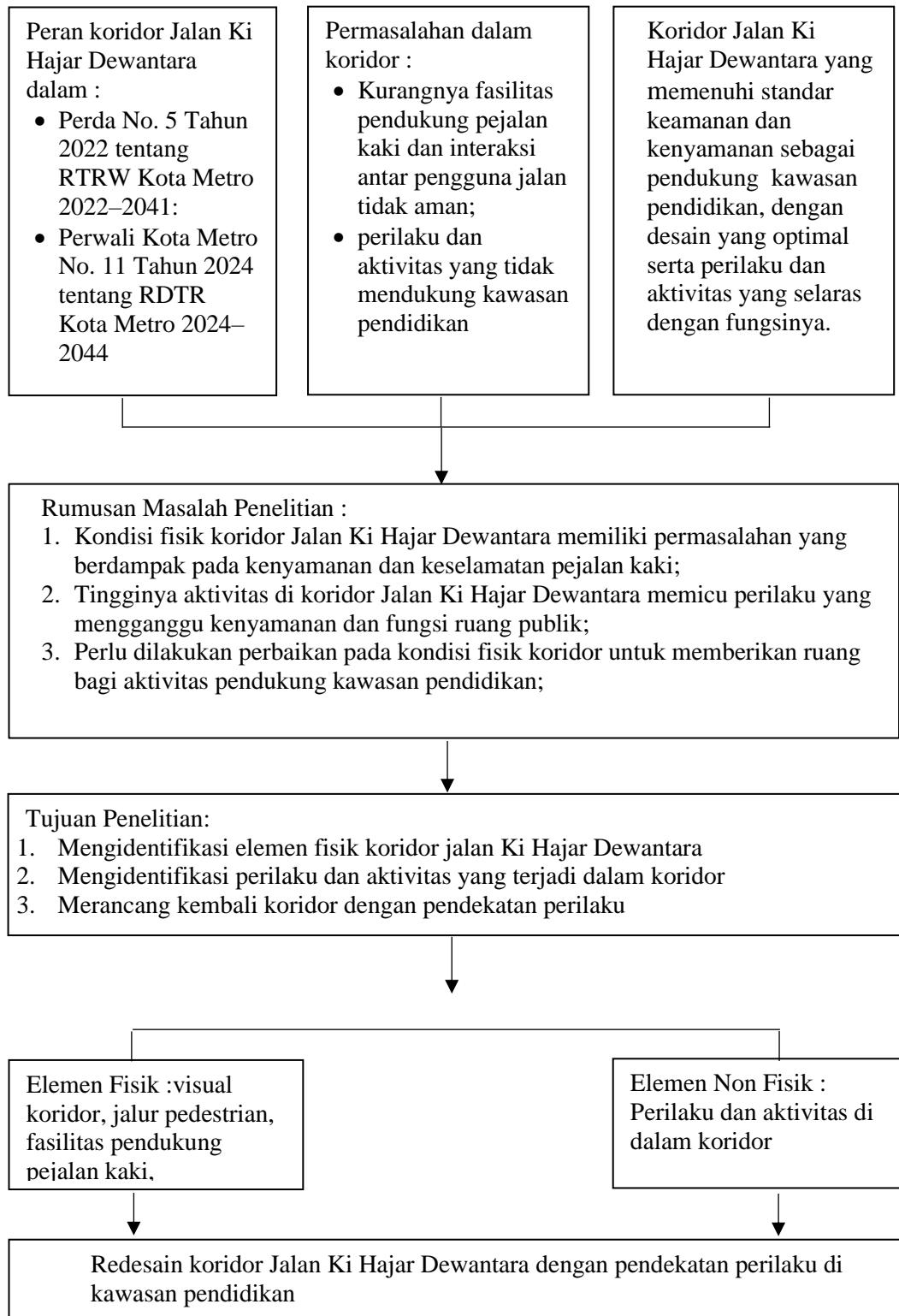
No	Teori	Ringkasan	Sintesa
5	Nilai-nilai kepemimpinan Ki Hajar Dewantara (Agung S, 2021; Nugroho, 2023; Yulianto, 2024)	Ki Hajar Dewantara memandang pendidikan sebagai proses menuntun kodrat anak untuk mencapai kebahagiaan sebagai individu dan anggota masyarakat.	
STUDI PRESEDEN			
1	<i>University Avenue Corridor</i> , North Dakota	Pekerjaan penataan koridor ini memiliki tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Factor-faktor yang menjadi pertimbangan adalah bagaimana lingkungan fisik yang ideal untuk mencapai tujuan tersebut. Factor non fisik juga diperhatikan seperti tidak merubah apa yang ada di lingkungan tersebut.	Kedua lokasi dijadikan sebagai <i>studi preseden</i> karena merupakan koridor yang berada di kawasan pendidikan/dekat dengan bangunan sekolah.
2	<i>Place Andrée Lachapelle</i> , Montreal Canada	Perencanaan pekerjaan <i>Place Andrée Lachapelle</i> mampu menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki di sekitar <i>Robert Gravel High School</i> . bagaimana sebuah kebijakan dapat berperan dalam keadilan dengan tidak hanya berorientasi pada kendaraan tetapi juga pada aspek manusia sebagai pengguna ruang public. Dengan menciptakan lebih banyak <i>pedestrian only street</i> membuat sebuah kawasan lebih hidup dengan beragam aktivitas di dalamnya.	Tujuan utama perancangan kembali kedua koridor ini adalah menempatkan manusia sebagai pelaku utama dalam koridor tersebut. Sehingga kebijakan yang diambil bisa dirasakan langsung oleh pejalan kaki baik itu dalam aspek keselamatan dan juga kenyamanan
			Aktivitas tambahan yang ada di dalam koridor merupakan pendukung dari aktivitas utama kawasan/bangunan pendidikan.

Sumber : Analisis Peneliti, 2024

2.3 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan Perda No. 5 Tahun 2022 tentang RTRW Kota Metro Tahun 2022-2041 dan Peraturan Wali Kota No. 11 Tahun 2024 tentang RDTR Kota Metro Tahun 2024-2044, wilayah Metro Timur diarahkan untuk menjadi pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan regional, pusat perdagangan, serta kawasan dengan infrastruktur ramah lingkungan.

Dalam konteks ini, Jalan Ki Hajar Dewantara memiliki peran strategis, namun menghadapi berbagai tantangan terkait aspek fisik dan perilaku yang dapat mengganggu kenyamanan serta keselamatan pejalan kaki. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan upaya redesain koridor yang tidak hanya berorientasi pada peningkatan kualitas fisik, tetapi juga mempertimbangkan pendekatan perilaku guna menciptakan ruang yang lebih aman, nyaman, dan mendukung interaksi sosial. Redesain ini harus mengakomodasi prinsip fungsionalitas dan estetika, dengan memastikan bahwa tata ruang yang dihasilkan dapat meningkatkan kualitas pengalaman bagi pejalan kaki dan pengguna lainnya. Selain itu, redesain koridor ini juga perlu mengadopsi nilai-nilai yang diwariskan oleh Ki Hajar Dewantara, terutama dalam menciptakan lingkungan yang inklusif, mendukung pembelajaran, serta mendorong perilaku positif di ruang publik. Tujuan utama redesain ini adalah menciptakan ruang publik yang inklusif dan mendukung aktivitas kawasan pendidikan. Kerangka pemikiran terkait pendekatan ini dapat dilihat dalam Gambar 2.8.

**Gambar 2. 8 Kerangka Pemikiran**

III. METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian deskriptif yang akan dilakukan dengan metode kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Menurut Murdiyanto (2020) dalam pendekatan kualitatif, peneliti berupaya menyusun gambaran yang kompleks dan mendalam mengenai suatu fenomena dengan menelaah berbagai perspektif yang muncul dari responden serta mengkaji situasi dalam kondisi alami. Pendekatan ini menitikberatkan pada analisis berbasis kata-kata, bukan angka, dengan menyajikan laporan yang terperinci dan kaya akan makna.

Tujuan utama dari penelitian kualitatif adalah memahami fenomena atau gejala sosial secara holistik, dengan lebih menekankan pemahaman yang menyeluruh terhadap konteks dan makna yang terkandung dalam fenomena yang dikaji, daripada sekadar merinci variabel-variabel yang saling terkait. Dengan demikian, penelitian ini memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi pengalaman, persepsi, serta dinamika sosial secara lebih mendalam, sehingga menghasilkan wawasan yang lebih interpretatif dan kontekstual.

Jenis penelitian ini memberikan gambaran detail mengenai objek yang diteliti, termasuk kondisi eksisting, identifikasi potensi dan kelemahan kawasan, serta hasil wawancara dengan masyarakat. Semua temuan tersebut didukung oleh dokumentasi penelitian, seperti foto, serta diperkuat dengan teori dan data sekunder yang dikumpulkan oleh peneliti. Pada penelitian ini, *output* yang dihasilkan adalah berupa deskripsi gambaran mengenai penataan kembali koridor Jalan Ki Hajar Dewantara Kota Metro. Deskripsi

tersebut didapatkan melalui proses analisis data sampai terbentuk konsep dan hasil rancangan.

3.2. Metode Penelitian

Penelitian kualitatif bersifat deskriptif dan menggunakan pendekatan analisis induktif, yang menekankan pemahaman terhadap permasalahan dalam kehidupan sosial berdasarkan realitas atau natural setting yang holistik, kompleks, dan rinci. Tujuan dari penelitian ini adalah menyusun konstruksi teori atau hipotesis melalui pengungkapan fakta yang diperoleh dari observasi mendalam (Murdiyanto, 2020).

Dalam penelitian mengenai perancangan kembali koridor Jalan Ki Hajar Dewantara di Kota Metro, dilakukan pembatasan wilayah dan aspek penelitian agar lebih fokus dan tepat sasaran. Pembatasan wilayah penelitian didasarkan pada teori-teori yang telah dibahas sebelumnya, dengan batas koridor yang mencakup ruang publik dan ruang privat yang masih tampak secara visual oleh pengguna koridor. Batasan ini membentuk koridor dari sisi atas, bawah, kanan, dan kiri.

Aspek penelitian dibagi menjadi dua, yaitu aspek fisik dan non-fisik, yang menjadi acuan dalam mengkaji objek penelitian. Aspek fisik meliputi elemen-elemen yang dapat dilihat dan dirasakan oleh pengguna, seperti visual koridor, jalur pedestrian, serta fasilitas pendukung pejalan kaki. Sementara itu, aspek non-fisik mencakup perilaku dan aktivitas yang terjadi di dalam koridor, yang berkontribusi terhadap dinamika ruang serta interaksi sosial di dalamnya

3.3. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian kualitatif, posisi narasumber atau informan memiliki peran yang sangat penting. Mereka tidak hanya berfungsi sebagai sumber data, tetapi juga sebagai aktor kunci yang dapat memengaruhi keberhasilan penelitian berdasarkan informasi yang mereka berikan.

Sebagai individu yang memiliki pengalaman langsung terhadap fenomena yang dikaji, informan memberikan wawasan yang mendalam dan kontekstual, sehingga memungkinkan peneliti untuk memahami realitas sosial secara lebih komprehensif. Keberhasilan penelitian kualitatif sangat bergantung pada kualitas data yang dikumpulkan dari narasumber, termasuk kejuran, keterbukaan, dan relevansi informasi yang disampaikan. Oleh karena itu, pemilihan informan yang tepat serta pendekatan yang baik dalam menggali informasi menjadi faktor krusial dalam memperoleh temuan yang valid dan bermakna (Murdiyanto, 2020). Jenis sumber data dalam penelitian kualitatif dapat diklasifikasi sebagai narasumber (informan) atau *person*, tempat atau lokasi atau *place*, dokumen atau *paper*.

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari sumber di lokasi penelitian, seperti observasi lapangan, wawancara, dan survei. Sementara itu, data sekunder merupakan data pendukung yang dikumpulkan melalui studi literatur, dokumen resmi, laporan penelitian sebelumnya, serta sumber relevan lainnya.

1. Pengumpulan data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan oleh peneliti langsung kepada objek penelitian untuk mendapatkan data faktual. pengumpulan data primer pada studi ini berbeda menurut jenis datanya dan dilakukan dalam beberapa metode, antara lain:

a) Observasi Lapangan

Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan mengamati aspek fisik koridor menggunakan teknik walkthrough. Teknik ini merupakan metode pengkajian kualitas perkotaan yang dilakukan dengan berjalan melalui area yang telah ditetapkan sebagai lokasi observasi (Faqihuddin, 2016). Walkthrough digunakan untuk memperoleh gambaran kualitas wilayah studi secara kualitatif. Identifikasi aspek fisik dan non-fisik di koridor Jalan Ki Hajar Dewantara dilakukan

melalui penggambaran kondisi eksisting dalam bentuk diagram serta penjelasan deskriptif.

Penyajian data mengenai aspek fisik dan non-fisik koridor Jalan Ki Hajar Dewantara dibagi menjadi tiga zona, berdasarkan kondisi ruas jalan dan dominasi aktivitas di masing-masing zona. Setiap zona akan ditampilkan melalui keyplan lokasi secara keseluruhan, kemudian diuraikan lebih lanjut dengan foto dan deskripsi. Data yang dikumpulkan mencakup deretan bangunan, figure ground dengan bantuan keyplan zona, serta kondisi ruang jalan dan jalur pejalan kaki. Analisis dilakukan dengan mengacu pada peta dasar (Gambar 3.1) dan hasil pengamatan langsung di lokasi penelitian."



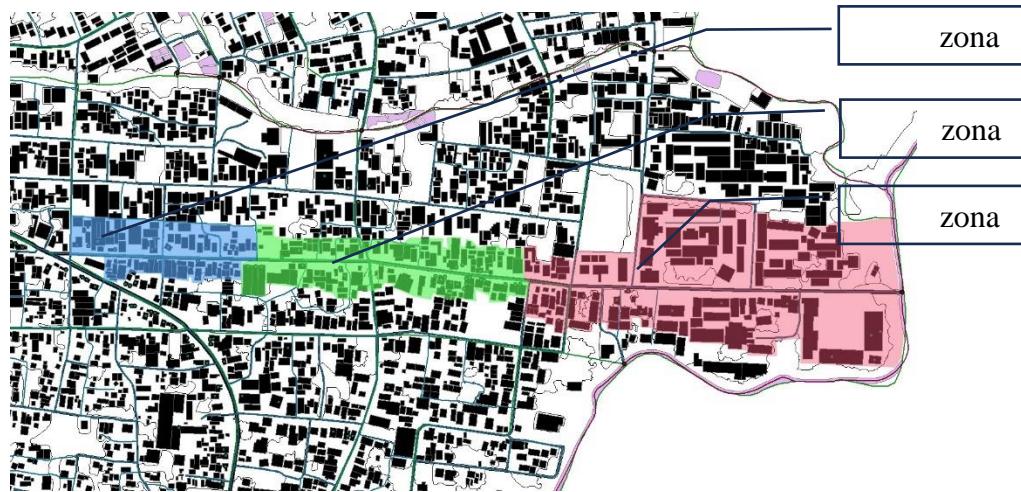
Sumber : Dinas PUTR Metro, 2024

Gambar 3. 1 Peta Dasar Lokasi Penelitian

Pada aspek non fisik pengamatan dilakukan terhadap aktivitas dan pergerakan manusia dalam kawasan dengan teknik *activity mapping*. Observasi ini bertujuan untuk mencatat data tentang pergerakan dan interaksi antar manusia dengan ruang kota di dalam koridor yang diteliti. Langkah-langkah yang dilakukan sebagai berikut :

1. Membuat peta acuan yang terbagi dalam 3 zona (gambar 3.2);
2. Membuat daftar perilaku yang akan diamati serta menentukan symbol atau tanda sketsa perilaku;

3. Melakukan pengamatan terhadap aktivitas dan perilaku dengan pembagian waktu pagi (06.00-08.00 WIB), siang (13.00-15.00 WIB) dan malam (19.00-22.00 WIB);
4. Mencatat berbagai perilaku yang terjadi di tempat tersebut;



Gambar 3. 2 Pembagian zona dalam koridor penelitian

Data yang dikumpulkan melalui observasi dapat dilihat pada tabel 3.1

Tabel 3. 1 Jenis dan bentuk data dalam penelitian

Aspek	Jenis Data	Bentuk Data
Fisik	Visual koridor : <i>Façade</i> bangunan, visual kawasan secara umum	Dokumentasi foto dan deskripsi
	Jalur pedestrian : Material, dimensi, kondisi eksisting	Dokumentasi foto dan deskripsi
	Fasilitas pendukung pejalan kaki : Letak, jumlah, jenis, kondisi eksisting	Dokumentasi foto, <i>mapping</i> dan deskripsi
Non Fisik	Perilaku dan aktivitas di dalam koridor : Jenis, frekuensi dan letak	Pemetaan jenis <i>mapping</i> , aktivitas yang terjadi di dalam koridor, hasil wawancara, deskripsi

Sumber : Analisis peneliti, 2024

b) Wawancara

Teknik wawancara digunakan dalam penelitian ini untuk menggali informasi secara mendalam dari informan, terutama mengenai data yang tidak dapat diperoleh melalui observasi langsung. Wawancara memungkinkan peneliti untuk mendapatkan perspektif, pengalaman, serta pemahaman subjektif dari narasumber terkait fenomena yang diteliti. Dalam pelaksanaannya, peneliti akan menggunakan *interview guide* sebagai panduan dalam menyusun dan mengajukan pertanyaan. Panduan wawancara ini berisi topik utama yang ingin dieksplorasi, namun tetap bersifat fleksibel, sehingga pertanyaan dapat dikembangkan sesuai dengan kebutuhan informasi yang muncul selama proses wawancara. Dengan pendekatan ini, wawancara tidak hanya sekadar menggali fakta, tetapi juga memungkinkan eksplorasi yang lebih luas terhadap aspek-aspek yang mungkin belum teridentifikasi sebelumnya, sehingga menghasilkan data yang lebih komprehensif dan mendalam.. Informan dalam penelitian ini:

1. Tokoh masyarakat yang memiliki pengetahuan atau praktisi kebijakan pembangunan Kota Metro yang dapat memberikan informasi terkait pembangunan di koridor Jalan Ki Hajar Dewantara;
2. Masyarakat yang berada di lokasi pada saat pengamatan berlangsung dan yang bersedia untuk diwawancarai, baik itu pedagang, pejalan kaki maupun penduduk yang bermukim di lokasi tersebut. Informan yang diwawancarai dikelompokkan per zona sehingga diharapkan dapat memperoleh informasi yang lebih mendetail.

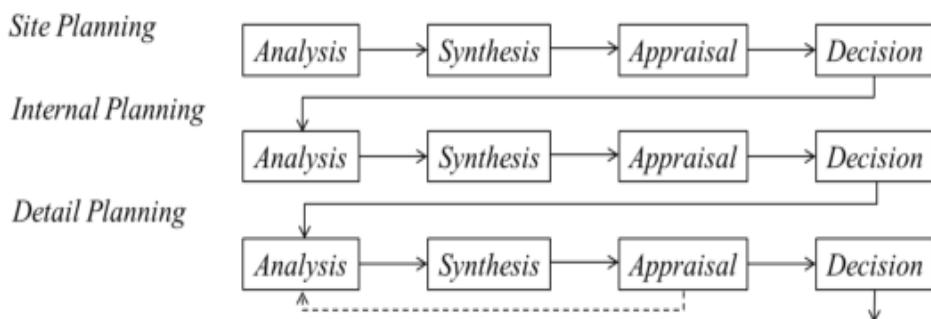
2. Pengumpulan data sekunder

Studi literatur dalam penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data sekunder yang berkaitan dengan koridor jalan komersial. Data sekunder diperoleh melalui berbagai sumber, seperti buku, artikel ilmiah, hasil penelitian terdahulu, studi preseden, dan referensi lain yang relevan.

Studi literatur ini bertujuan untuk memperkaya pemahaman tentang konsep, teori, serta pendekatan yang dapat diterapkan dalam perancangan ulang koridor Jalan Ki Hajar Dewantara Arahan kebijakan pada kawasan pendidikan khususnya pada koridor Jalan Ki Hajar Dewantara diambil dari Peraturan daerah Kota Metro no. 5 tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro Tahun 2022 – 2041 dan Peraturan Wali Kota Metro nomor 11 Tahun 2024 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Metro Tahun 2024 – 2044.

3.4. Teknik Analisa Data

Analisis data dalam penelitian ini bertujuan untuk menjawab permasalahan dan mencapai tujuan penelitian. Teknik yang digunakan adalah analisis deskriptif evaluatif, yang menilai keterkaitan aspek fisik dan nonfisik dalam koridor serta hubungannya dengan teori yang digunakan. Hasil analisis ini akan menghasilkan kesimpulan dan kriteria yang mendukung proses perancangan kembali koridor yang diteliti. Usulan perancangan kembali koridor jalan Ki Hajar Dewantara didapat dengan menggunakan *urban design method* (gambar 3.3) yang dikembangkan oleh Markus dan Maver (J. . Moughtin et al., 2012). Disebutkan bahwa perancang kota mengambil keputusan melalui urutan dan tahapan yang jelas. Tahapan tersebut terdiri dari *analysis, synthesis, appraisal* dan *decision*.



Sumber : Moughtin, 2012

Gambar 3.3 Urban Design Method

Proses perancangan kembali koridor Jalan Ki Hajar Dewantara dilakukan dengan tahapan sebagai berikut :

1. Analisis (*analysis*)

Pada proses analisis, peneliti mengidentifikasi pola-pola dalam data dan informasi terkait koridor Jalan Ki Hajar Dewantara. Teknik yang digunakan meliputi *walkthrough analysis* dan *behavior mapping*. Teknik *behavior mapping* digunakan untuk memahami keterkaitan antara lingkungan terbangun dan perilaku manusia, serta bagaimana pengguna memanfaatkan ruang tersebut. Prosesnya dilakukan dengan mengamati, mencatat, dan memetakan aktivitas serta interaksi yang terjadi di dalam koridor

2. Sintesis (*synthesis*)

Tahap ini dilakukan dengan mempertimbangkan hasil identifikasi aspek fisik dan non fisik yang akan digunakan dalam proses perancangan. Hasil analisis yang telah diperoleh kemudian dikombinasikan dengan kebijakan tata ruang yang berlaku di koridor Jalan Ki Hajar Dewantara, sehingga perancangan dapat selaras dengan regulasi dan kebutuhan lingkungan sekitar

3. Penilaian (*appraisal*)

Appraisal merupakan tahap pengumpulan semua informasi untuk kemudian dievaluasi. Hasil penilaian kemudian dilanjutkan kembali menjadi keputusan hasil rancangan.

4. Keputusan (*decision*)

Merupakan tahap penetapan keputusan berdasarkan pada simulasi dari semua proses yang telah dilakukan. Hasil keputusan kemudian diolah dalam bentuk konsep dan divisualisasikan dalam bentuk desain.

Metode penelitian untuk perancangan koridor Jalan Ki Hajar Dewantara dirangkum dalam tabel berikut .

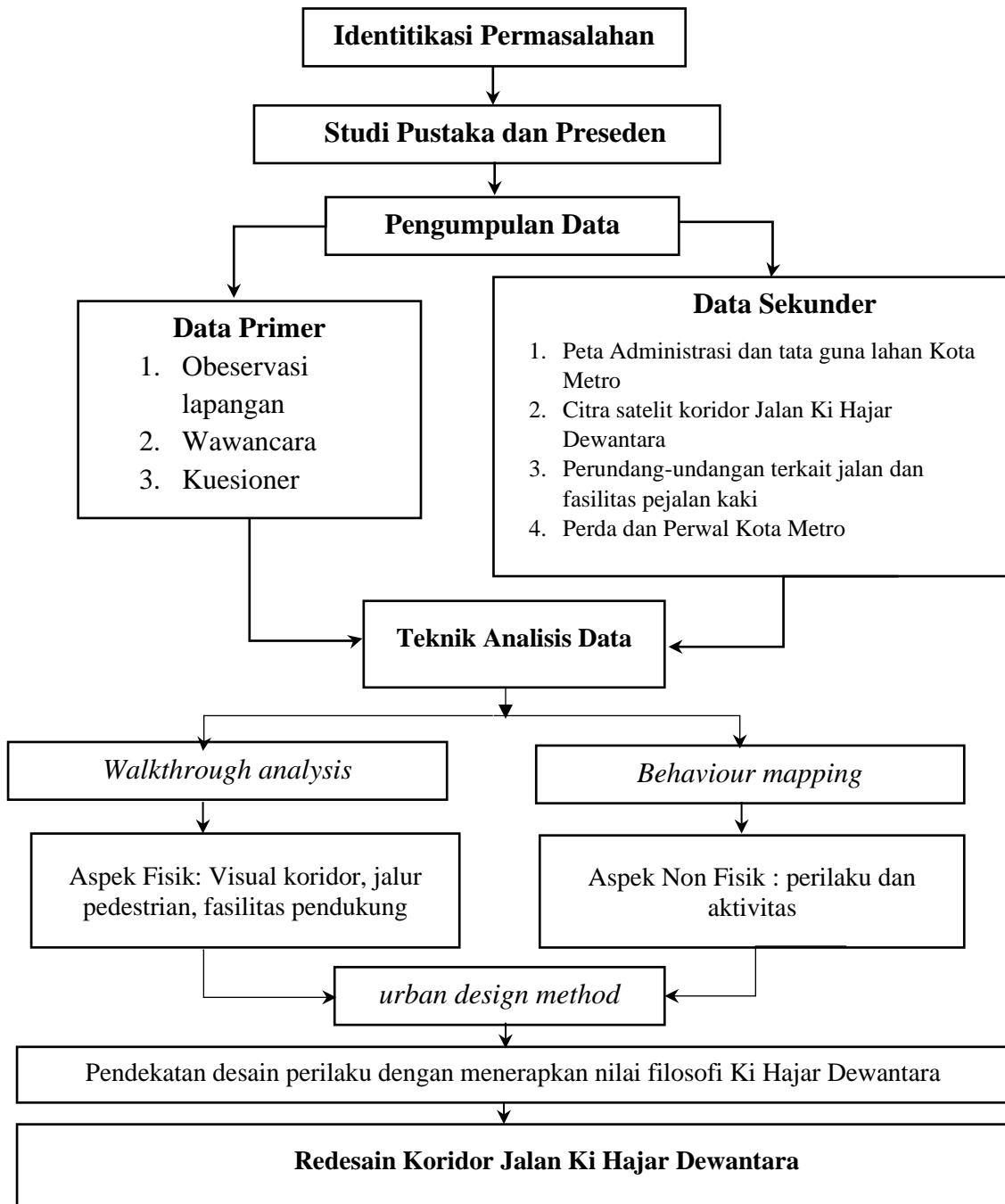
Tabel 3. 2 Rangkuman metode penelitian

Tujuan Penelitian	Kebutuhan Data	Teknik Perolehan data	Teknik Analisis	Output Analisis
Mengidentifikasi karakter visual koridor jalan Ki Hajar Dewantara	Visual koridor: <i>Façade bangunan, visual kawasan secara umum, linkage visual</i> Jalur pedestrian: Material, dimensi, kondisi eksisting, keterhubungan, kenyamanan	Observasi, wawancara dan dokumentasi	<i>Walk through analysis</i>	Identifikasi karakter visual kawasan, kondisi eksisting jalur pedestrian dan ketersediaan fasilitas pendukung pejalan kaki ditinjau dari arahan peraturan dan kebijakan tata ruang yang berlaku
Mengidentifikasi perilaku dan aktivitas yang terjadi dalam koridor	Fasilitas pendukung pejalan kaki: Letak, jenis, kondisi eksisting	Observasi, wawancara dan dokumentasi	<i>Walk through analysis</i>	
Merancang kembali koridor jalan Ki Hajar Dewantara	Perilaku dan aktivitas di dalam koridor: Lokasi, jenis dan frekuensi aktivitas, motivasi dalam berjalan kaki	Observasi, wawancara dan dokumentasi	<i>Behavior mapping</i>	Pemetaan pola, jenis dan frekuensi aktivitas, dalam koridor
	Hasil analisis tujuan 1 dan 2 yang telah dilakukan sebelumnya	Studi literatur	<i>Urban design process</i>	Konsep dan desain koridor sebagai pendukung kawasan pendidikan Kota Metro dengan pendekatan perilaku

3.5. Diagram Alir Penelitian

Diagram alir penelitian bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam melakukan penelitian. Penelitian dimulai dari identifikasi permasalahan dilanjut dengan studi pustaka dan literatur dan mengumpulkan data yang

sesuai dengan penelitian. Diagram alir dalam penelitian ini dapat dilihat dalam gambar 3.4.



Sumber: Analisis Pribadi, 2024

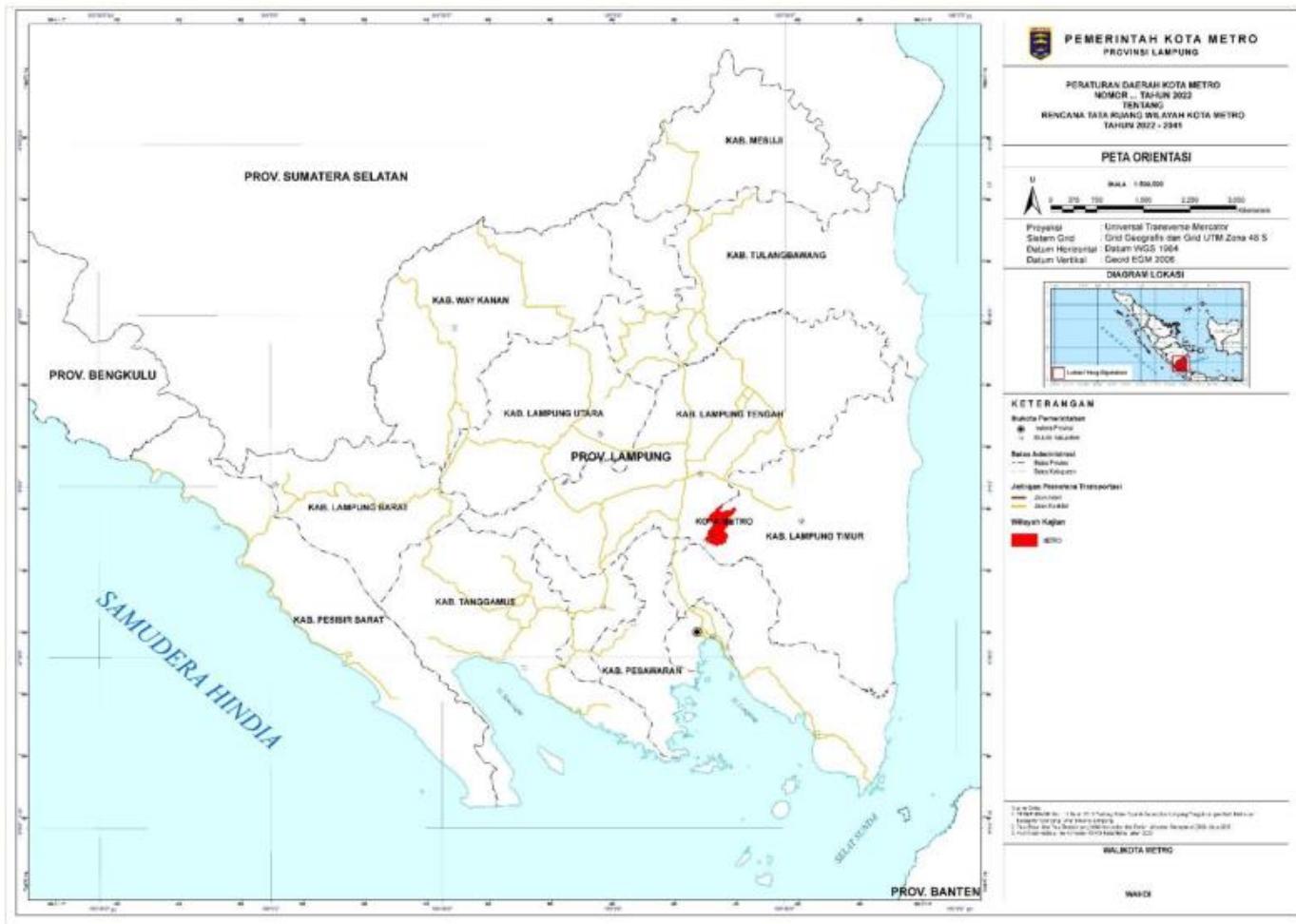
Gambar 3. 4 Diagram Alir Penelitian

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Kota Metro

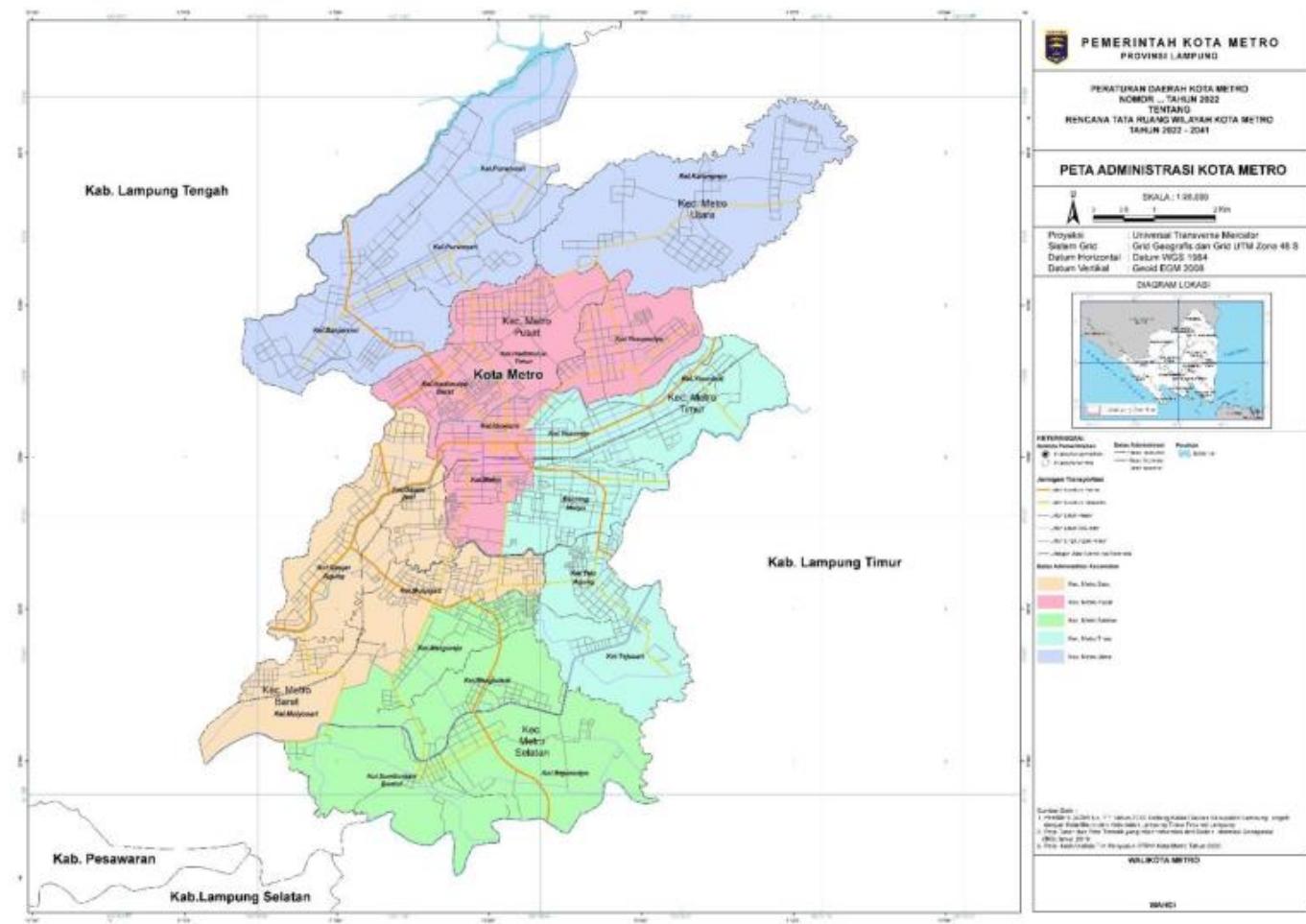
Secara astronomis, Kota Metro terletak antara $5^{\circ} 6'$ - $5^{\circ} 8'$ Lintang Selatan dan antara $105^{\circ} 17'$ - $105^{\circ} 19'$ Bujur Timur. Kota Metro terbentuk sejak dikeluarkannya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Daerah Tingkat II Way Kanan, Kabupaten Daerah Tingkat II Lampung Timur, dan Kotamadya Daerah Tingkat II Kota Metro. Kota Metro memiliki wilayah seluas 7.321,40 Ha dengan topografi wilayahnya yang relative datar. Posisi geografis Kota Metro berada pada bagian tengah Provinsi Lampung ke arah timur yang dilewati jalur penghubung antara lintas tengah dengan lintas timur Sumatera.

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Lampung Tahun 2009-2029 telah ditetapkan Kota Metro sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat 2. Penetapan PKW di Kota Metro memiliki fungsi utama, yaitu sebagai pusat pemerintahan kota, pusat perdagangan dan jasa dan pusat pendidikan khusus. Kedudukan Kota Metro di tengah-tengah Wilayah Provinsi Lampung memiliki kelebihan tersendiri karena menjadi penghubung ke semua arah dengan jalur jalan provinsi dan jalan kabupaten .



Sumber : Perda Kota Metro No.5 Tahun 2022 RTRW Kota Metro Tahun 2022-2041

Gambar 4. 1 Peta Orientasi Wilayah Kota Metro di Provinsi Lampung



Sumber : Perda Kota Metro No.5 Tahun 2022 RTRW Kota Metro Tahun 2022-2041
Gambar 4. 2 Peta Administrasi Kota Metro

Kota Metro di tahun 2022 memiliki jumlah penduduk sebanyak 171.169 jiwa (Metro dalam angka, 2023). Terdiri atas 85.951 jiwa penduduk laki-laki dan 85.218 jiwa penduduk perempuan. Kepadatan penduduk di Kota Metro di tahun 2022 mencapai 2.338 jiwa/km². Kepadatan penduduk tertinggi berada di Kecamatan Metro Pusat dengan kepadatan sebesar 4.588 jiwa/km² atau sebanyak 31,09% dari keseluruhan jumlah penduduk kota Metro. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kota Metro sebesar 77,89 berada diatas IPM Provinsi Lampung yang sebesar 70,45. Kota Metro menempati posisi kedua capaian IPM di Provinsi Lampung dibawah Kota Bandar Lampung.

4.2. Visi dan Misi Pembangunan Kota Metro

Visi Kota Metro dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Tahun 2005-2025 (Bab IV) .adalah : “Metro Kota Pendidikan yang Maju dan Sejahtera Tahun 2025”. Perwujudan Kota Pendidikan mengandung arti bahwa pada tahun 2025 Kota Metro dapat menjadi *learning society area* yaitu sebagai wilayah yang seluruh komponen masyarakatnya berbudaya belajar (masyarakat pembelajar). Penduduk Kota Metro dapat menjadikan pendidikan sebagai kultur/budaya yang dilandasi oleh nilai-nilai keagamaan.

Dalam mewujudkan visi pembangunan jangka panjang tersebut melalui 6 misi pembangunan, sebagai berikut :

- a) Mewujudkan masyarakat yang berpendidikan, berbudaya, berakhlak mulia, bermoral, beretika, dan ukhuwah keberagamaan dalam kehidupan.
- b) Mewujudkan derajat kesehatan dan kesejahteraan sosial masyarakat yang memadai.
- c) Mewujudkan perekonomian berbasis ekonomi kerakyatan dan potensi daerah.
- d) Mewujudkan ruang kota yang berwawasan lingkungan.
- e) Mewujudkan sarana dan prasarana perkotaan yang memadai.
- f) Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

4.3. Gambaran Umum Koridor Jl. Ki Hajar Dewantara

Berdasarkan Perda Kota Metro No. 5 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro Tahun 2022 – 2041, arahan pengembangan kawasan perdagangan dan jasa pusat kota ditetapkan di kecamatan Metro Pusat, kecamatan Metro Barat dan kecamatan Metro Timur. Kecamatan Metro Timur yang memiliki luas 1.267,56 ha atau 17,31% dari luas total Kota Metro, terdiri dari 5 Kelurahan yaitu : Iringmulyo, Yosorejo, Yosodadi, Tejosari dan Tejo Agung. Kecamatan ini merupakan salah satu Kawasan Strategis Kota dari Sudut Kepentingan Sosial dan Budaya dan juga menjadi Kawasan Strategis Pendidikan.

Jalan Ki Hajar Dewantara berada di Kelurahan Iringmulyo merupakan jalan kolektor sekunder dengan panjang 1,306 km dan lebar bervariasi antara 6 sampai 9 meter. Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota. Jalan Ki Hajar Dewantara ditandai dengan gerbang kawasan pendidikan dan berakhir dengan RTH Taman Ki Hajar Dewantara.

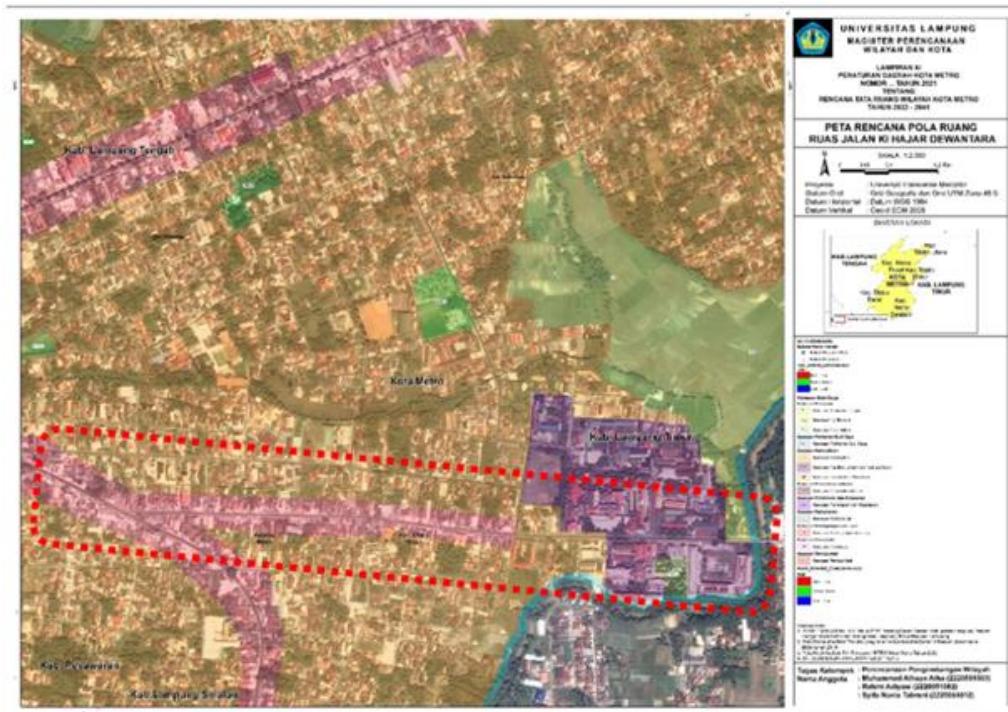
Indikasi program perwujudan rencana tata ruang kota Metro tahun 2022-2041 di lokasi jalan Ki Hajar Dewantara yaitu :

1. Penataan destinasi wisata kuliner sepanjang jalan Ki Hajar Dewantara;
2. Peningkatan system jaringan evakuasi bencana berupa penyediaan jalur evakuasi bencana;
3. Perwujudan jaringan pejalan kaki berupa pengembangan system jaringan pejalan kaki;
4. Perwujudan dan pengembangan jalur sepeda.



Sumber : Dokumentasi Peneliti, 2024

Gambar 4. 3 Permulaan dan akhir koridor



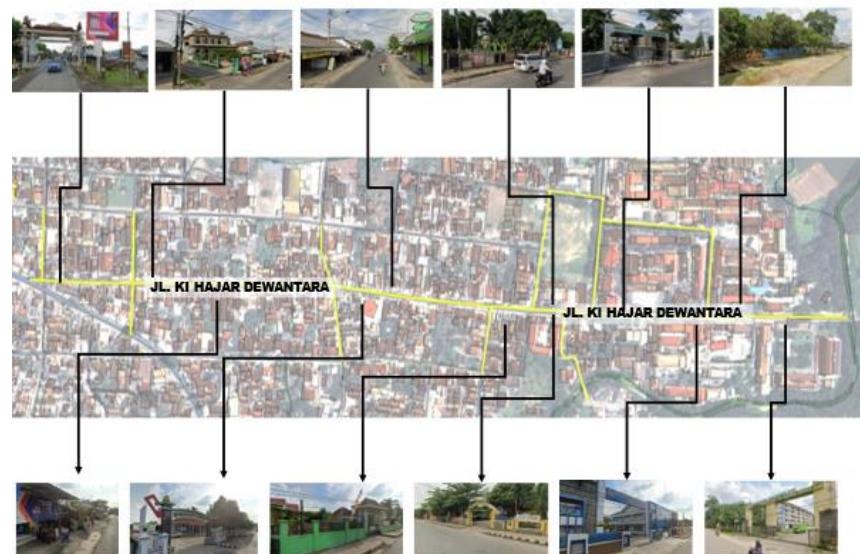
Sumber : Perda Kota Metro No.5 Tahun 2022 RTRW Kota Metro Tahun 2022-2041

Gambar 4. 4 Peta Pola Ruang Ruas Jalan Ki Hajar Dewantara

Berdasarkan pola ruang sepanjang koridor jalan Ki Hajar Dewantara, didominasi oleh kegiatan Permukiman yang digambarkan dengan *polygon/area* berwarna orange, sedangkan kegiatan komersil/perdagangan jasa digambarkan

dengan polygon/area berwarna merah seperti adanya aglomerasi/perkumpulan jasa percetakan, photocopy, kedai makan dan perjas lainnya yang mendukung fungsi kawasan pendidikan. Untuk Kawasan Pendidikan yang masuk kedalam Kawasan Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial sendiri digambarkan dengan polygon/area berwarna ungu.

Penggunaan lahan di koridor didominasi dengan usaha perdagangan dan jasa, kemudian bangunan prasarana pendidikan. Prasarana Pendidikan yang ada di jalan Ki Hajar Dewantara adalah Universitas Muhammadiyah Metro, STAIN Jurai Siwo Metro, MAN I Metro, SMP N 2 Kota Metro, SD N 2 Kota Metro, PAUD PGRI Iringmulyo dan Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kota Metro. Selain itu terdapat fasilitas umum dan sosial antara lain gedung pemerintahan yaitu Kantor Camat Metro Timur, fasilitas kesehatan yaitu UPT Puskesmas Iringmulyo dan permukiman vertical yaitu Rumah Susun Kota Metro dan masjid.



Sumber : Analisis Peneliti, 2024

Gambar 4. 5 Gambaran situasi di lokasi penelitian



Sumber : Analisis Peneliti, 2024

Gambar 4. 6 Jenis penggunaan lahan di zona 1



Sumber : Analisis Peneliti, 2024

Gambar 4. 7 Jenis penggunaan lahan di zona 2

Zona 1 dan 2 didominasi oleh penggunaan lahan untuk perdagangan dan jasa, yang memengaruhi pola perkembangan koridor di area ini. Para pemilik lahan cenderung memanfaatkan halaman depan untuk membangun toko atau tempat

usaha, sehingga terjadi banyak pelanggaran terhadap aturan sempadan bangunan dan pagar. Akibatnya, ruang sempadan yang seharusnya difungsikan sebagai ruang terbuka hijau beralih fungsi menjadi lokasi usaha. Perubahan ini tidak hanya mengurangi kualitas lingkungan, tetapi juga mengurangi keberadaan ruang hijau yang penting bagi kenyamanan dan keseimbangan ekosistem kawasan.



Sumber : Analisis Peneliti, 2024

Gambar 4. 8 Jenis penggunaan lahan di zona 3

Zona 3 merupakan area yang didominasi oleh penggunaan lahan untuk sarana pelayanan umum, seperti sekolah, universitas, puskesmas, dan kantor pemerintahan. Setiap fasilitas ini umumnya dipisahkan dari jalur pedestrian oleh pagar, menciptakan batas yang jelas antara area publik dan properti institusi. Selain itu, zona ini juga mencakup permukiman vertikal yang menyediakan hunian modern bagi masyarakat. Salah satu elemen penting di zona ini adalah keberadaan ruang terbuka hijau, yaitu Taman Ki Hajar Dewantara, yang tidak hanya berfungsi sebagai area rekreasi tetapi juga memiliki nilai ekologis karena berbatasan langsung dengan anak Sungai Batanghari, memberikan kontribusi pada perlindungan sempadan sungai.

VI. KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah di uraikan maka dapat disimpulkan, yaitu:

1. Identifikasi aspek fisik koridor Jalan Ki Hajar Dewantara menunjukkan berbagai permasalahan yang mengganggu kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan. Permasalahan tersebut meliputi hambatan fisik di jalur pedestrian, minimnya fasilitas pendukung bagi pejalan kaki dan pengguna disabilitas, pencahayaan yang tidak merata pada malam hari, inkonsistensi lebar jalan, serta ketiadaan jalur khusus untuk pesepeda. Selain itu, pada zona perdagangan dan jasa, banyak ditemukan pelanggaran terhadap Garis Sempadan Bangunan (GSB) dan Jarak Bebas Bangunan (JBB), yang berdampak pada berkurangnya Ruang Terbuka Hijau (RTH), baik RTH publik maupun privat serta menurunnya kualitas visual koridor;
2. Identifikasi aspek non fisik pada koridor Jalan Ki Hajar Dewantara mencakup perilaku dan aktivitas yang terjadi di dalamnya. Permasalahan utama meliputi aktivitas perdagangan yang meluas hingga trotoar, parkir kendaraan yang tidak tertata, serta interaksi yang tidak aman antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Berdasarkan penilaian tingkat persebaran aktivitas, zona 3 memiliki aktivitas tertinggi karena terdapat berbagai simpul aktivitas, seperti bangunan sekolah dan universitas yang memicu tingginya aktivitas primer. Sebaliknya, zona 1 memiliki tingkat aktivitas terendah di sepanjang koridor;
3. Tujuan ketiga adalah memberikan usulan redesain koridor Jalan Ki Hajar Dewantara.
 - a. Perbaikan kualitas fisik jalur pedestrian dengan mempertimbangkan kebutuhan semua kalangan (gender, usia, dan kemampuan). Susunan koridor yang dapat diterapkan di koridor ini adalah pemisahan jalur

- kendaraan, jalur sepeda, jalur pejalan kaki, jalur vegetasi dan jalur depan bangunan;
- b. Perancangan kembali koridor menggunakan narasi terkait dengan pemikiran Bapak Pendidikan Indonesia, Ki Hajar Dewantara. Branding setiap zona di Jalan Ki Hajar Dewantara memberikan identitas yang kuat dan tema yang konsisten, mencerminkan nilai-nilai pendidikan, kebudayaan, dan kebijaksanaan yang mendukung kawasan pendidikan Kota Metro.

6.2. Saran

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diuraikan maka saran yang dapat diberikan, yaitu:

1. Penelitian ini merupakan pengembangan ilmu pengetahuan berkaitan dengan topik pembahasan, metodologi dan analisis di dalam penelitian, sehingga dapat diberikan saran sebagai berikut :
 - a. Redesain koridor di sebuah kawasan dapat menggunakan pendekatan perilaku untuk mendapatkan desain kawasan yang inklusif;
 - b. Redesain koridor di kawasan dengan karakter khusus seperti di kawasan pendidikan diperlukan analisis terkait kebijakan, peraturan di kawasan tersebut;
 - c. Penggunaan nilai-nilai filosofis Ki Hajar Dewantara dapat dipergunakan sebagai penguatan identitas kawasan pendidikan.
2. Pada penelitian ini memberikan rekomendasi rancangan kota koridor Jalan Ki Hajar Dewantara sebagai masukan kepada Pemerintah Daerah Kota Metro untuk dokumen rencana tata bangunan dan lingkungan kawasan pendidikan Kota Metro;
 1. Lokasi perencanaan adalah koridor Jalan Ki Hajar Dewantara Kecamatan Metro Timur dengan batasan koridor adalah persimpangan dengan Jalan A. Yani dan Sungai Batanghari. Konsep dasar koridor

Jalan Ki Hajar Dewantara yaitu mewujudkan WP II Metro Timur sebagai Pusat Pelayanan Pendidikan dan Kesehatan Skala Regional dan Berkelas Dunia, Pusat Perdagangan dan Jasa, Model Pengelolaan Infrastruktur Ramah Lingkungan untuk Kota Metro yang Berbudaya, Sehat, dan Berkelanjutan. Sasaran yang ingin dicapai adalah sebagai berikut :

- a. perbaikan kualitas fisik koridor;
 - b. pemenuhan arahan pemanfaatan ruang yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang;
 - c. penguatan fungsi kawasan sebagai kawasan pendidikan dengan menggunakan narasi nilai-nilai filosofis Ki Hajar Dewantara
2. Peruntukan lahan adalah perdagangan dan jasa, sarana pelayanan umum dan RTH. Intensitas Pemanfaatan lahan sesuai dengan arahan RDTR yaitu:
 - a. Bangunan dan pagar harus mengikuti ketentuan Intensitas pemanfaatan ruang di zona perdagangan jasa (K3);
 - b. Menetapkan *set back* zona perdagangan dan jasa (K3) dan zona sarana pelayanan umum (SPU-1)
 - c. Menempatkan sarana minimal yang belum tersedia pada zona perdagangan dan jasa (K3), Sarana Pelayanan Umum (SPU-1) dan RTH;
 3. Arahan khusus koridor
 - a. Penataan Zona 1 dengan tema : *Ing Ngarsa Sung Tuladha* (di depan, seorang pendidik harus memberi teladan atau contoh yang baik). Di zona 1 sebagai gerbang pendidikan dilengkapai dengan *outdoor exhibition* (gambar 6.1)



Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.1. Arahan tema di zona 1 koridor Jalan Ki Hajar Dewantara

- b. Penataan Zona 2 dengan tema ; *Ing Madya Mangun Karsa* (di tengah, seorang pendidik harus memberikan dorongan atau semangat). Di zona 2 sebagai sebagai pusat wisata kuliner dilengkapi dengan ruang ruang belajar *outdoor* (gambar 6.2)
- c. Penataan Zona 3 dengan tema : *Tut Wuri Handayani* (di belakang, seorang pendidik harus memberikan arahan dan motivasi). Di zona 3, di akhir perjalanan di koridor terdapat Taman Ki Hajar Dewantara sebagai sebagai pusat kegiatan yang menyediakan ruang untuk berekspresi dan kegiatan sosial masyarakat (gambar 6.3)



Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.2. Arahan tema di zona 2 koridor Jalan Ki Hajar Dewantara



Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.3 Arahan tema di zona 3 koridor Jalan Ki Hajar Dewantara



Sumber : peneliti, 2024

Gambar 6.4. Arahan ruang terbuka di sempadan Sungai Way Batanghari

4. Tata Bangunan

- a. Tata bangunan persimpangan dirancang dengan konsep bangunan sudut (*hook*) akses dan view diarahkan lebih dari 1 dan tidak menghalangi pandangan terhadap persimpangan jalan;
- b. Bangunan berorientasi tegak lurus menghadap jalan;
- c. Nama toko/identitas bangunan menyatu dengan bangunan dan menjadi bagian dari elemen estetis bangunan;



Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.5. Arahan bangunan di sudut dengan view lebih dari 1

5. Sistem Sirkulasi dan penghubung :

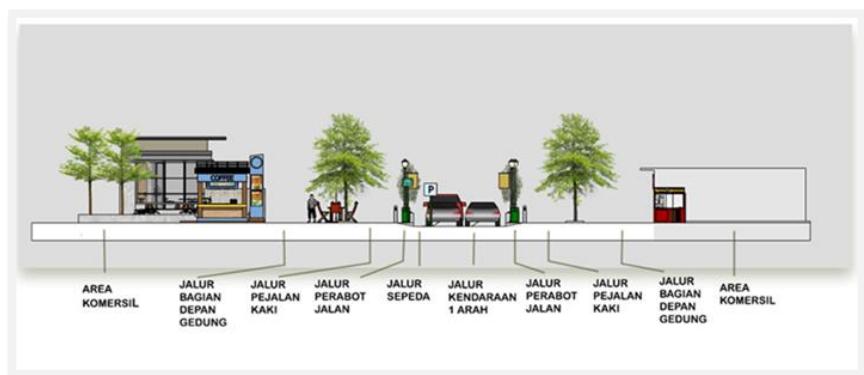
a. Sirkulasi kendaraan

- Disediakan jalur khusus sepeda;
- Pada zona 1 dan 2 menjadi 1 arah 2 jalur dengan lebar badan jalan 6 meter;
- Pada zona 3 menjadi 2 arah 1 jalur dengan lebar badan jalan 6 meter;
- Pada area sekolah disediakan zona selamat penyeberangan dengan warna dan tanda tertentu



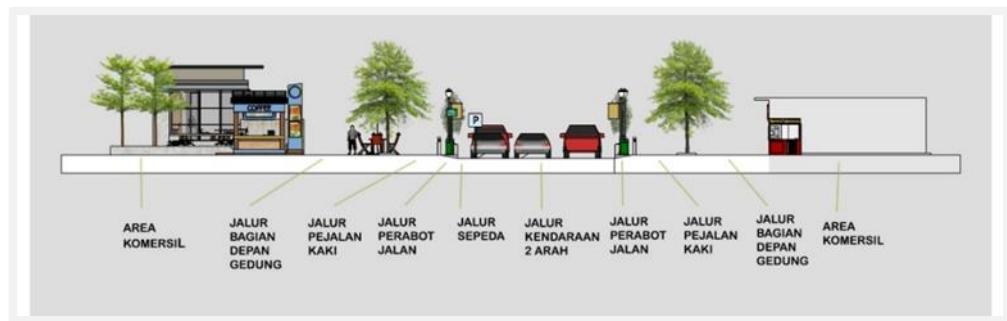
Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.6 Arahan jalur khusus sepeda



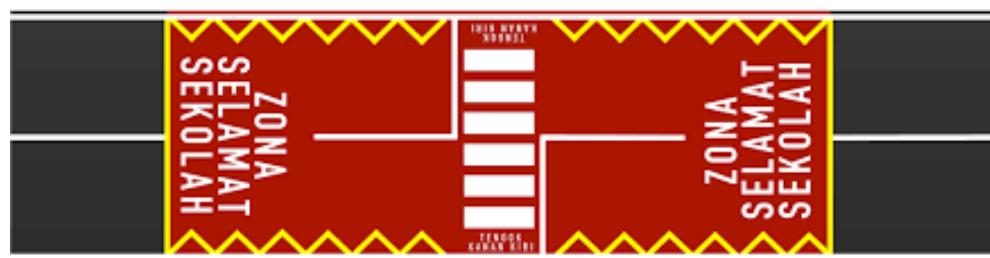
Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.7 Arah sirkulasi kendaraan pada zona 1 dan 2



Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.8 Arah sirkulasi kendaraan pada zona 3



Sumber : Peneliti, 2024

Gambar 6.9 Arah penanganan pada area sekolah

b. Sirkulasi pejalan kaki :

- Fasilitas pejalan kaki dengan minimal lebar 1,85 meter dengan penambahan *set back* bangunan;
- Jalur pejalan kaki pada *set back* bangunan disesuaikan dengan ketentuan sempadan bangunan;

- Jalur pejalan kaki harus memiliki batas yang jelas, baik berupa kanstein atau penghalang dengan ketinggian maksimal 17 cm dari permukaan aspal, maupun tiang pembatas dengan tinggi maksimal 60 cm.
- Ramp digunakan untuk memastikan kontinuitas pergerakan, sehingga meningkatkan kenyamanan, terutama bagi lansia dan penyandang disabilitas.
- Ramp ditempatkan di akses masuk bangunan serta di area penyeberangan, dengan kemiringan tidak lebih dari 17%.
- Permukaan jalur pejalan kaki harus terbuat dari material yang rata dan tidak licin guna memastikan keamanan dan kenyamanan pengguna.

c. Parkir

- Parkir wajib disediakan di dalam persil (*off street parking*) pada zona 1 dan 2;
- Parkir di luar persil (*on street parking*) disediakan di zona 3;
- Parkir sepeda disediakan dengan halte/shelter

6. Sistem Ruang terbuka dan tata hijau

- a. Ruang terbuka pada koridor meliputi tata hijau kawasan sempadan sungai, tata hijau tepi jalan dan taman kota;
- b. RTH disediakan berupa titik-titik hijau pada jalur pejalan kaki dengan dimensi 0.6x0,6 m ditutup dengan grill pohon atau pelindung pohon desain khusus;
- c. Jenis vegetasi untuk RTH pada koridor jalan berupa pohon peneduh dan pengarah, dipilih vegetasi yang cukup rindang namun tidak menutupi fasad bangunan, dengan pohon yang memiliki bunga (Flamboyan, Palem dan perdu pucuk merah);
- d. Jarak tanam vegetasi pada koridor jalan adalah setiap 7,5 m sedangkan pada tanaman dengan model pot bunga dapat

disediakan menyatu dengan elemen pelengkap jalan lainnya, seperti tempat sampah dan PJU;

7. Tata kualitas lingkungan

a. Utilitas bangunan dan lingkungan

- Jaringan air bersih, telepon, dan kabel lainnya seperti fiber optic ditempatkan di dalam ducting untuk menjaga kerapian dan keamanan infrastruktur.
- Saluran drainase atau selokan berada di bawah jalur pejalan kaki atau jalan, menggunakan sistem beton pracetak yang dirancang dengan bidang resapan air untuk mengoptimalkan pengelolaan air hujan.
- Jaringan listrik dipasang di udara dengan ketinggian yang sesuai dengan standar PLN guna memastikan keamanan dan efisiensi distribusi daya.
- Pipa hydrant disediakan setiap 200 meter di sepanjang jalur pejalan kaki, terhubung dengan jaringan PDAM sebagai langkah pengamanan kebakaran

b. Tata Informasi

- Penempatan papan informasi pertandaan (signage) pada bangunan tidak boleh menghalangi fasad bangunan, terutama pencahayaan;
- Penempatan rambu lalu lintas di sebelah kiri menurut arah lalu lintas dan tidak menghalangi pergerakan pejalan kaki;

c. *Street furniture*

- *Street furniture* antara lain tempat sampah umum dan bangku duduk, didesain sebagai bagian dari kelengkapan jalan dan *space* untuk sponsor sebagai media promosi, peletakannya tidak boleh mengganggu sirkulasi pejalan kaki;

8. Rencana Jalur dan Arah Penyelamatan Bencana
 - a. Jalur evakuasi/penyelamatan memanfaatkan jaringan jalan yang telah tersedia sebagai rute evakuasi dalam keadaan darurat;
 - b. Rencana area titik kumpul penyelamatan direncanakan berupa/berbentuk ruang terbuka/taman kota maupun gedung penyelamatan seperti: fasilitas peribadatan, fasilitas pendidikan dan gedung pertemuan;

DAFTAR PUSTAKA

- Agora Montreal, 2020. <https://forum.agoramtl.com/t/place-andree-lachapelle-2020/295/2>
- Agung S, leo. 2021. Trilogi Kepemimpinan Ki Hajar Dewantara. *Social, Humanities, and Educational Studies (SHES): Conference Series*, 5(1), 160–168.
- Alsharif, T., Lanzaro, G., & Sayed, T. 2024. Distracted Walking: Does it impact pedestrian-vehicle interaction behavior? *Accident Analysis & Prevention*, 208(107789).
- Alverina, C., Srinaga, F., & Prakoso, S. 2020. Pengembangan Commercial Street Bagi Pedestrian di Ruang Koridor Jalan Kota Tua Jakarta. *Jurnal Strategi Desain Dan Inovasi Sosial*, 2(1), 76. <https://doi.org/10.37312/jsdis.v2i1.2564>
- Alvionita, J., & Prakoso, S. 2019. Pengaruh Konteks Ruang Sempadan Bangunan Terhadap Kualitas Interaksi Sosial pada Koridor Komersial. *PROCEEDINGS SMART UKDW*.
- Amelia, N., Siregar, J. P., & Setyono, D. A. 2022. Identifikasi Perilaku Pejalan Kaki pada Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kota Batu. *Planning for Urban Region and Environment*, 11(0341), 169–178.
- Aufa, A. R., & Marlina, A. 2023. Implementasi Pendekatan Arsitektur Naratif Pada Desain Taman Hiburan Majapahit Di Surabaya. *Juli*, 6(2), 677–686. <https://jurnal.ft.uns.ac.id/index.php/senthong/index>
- Aulia, S. A. S., Yudana, G., & Aliyah, I. 2020. Kajian karakteristik koridor jalan slamet riyadi sebagai ruang interaksi sosial kota surakarta berdasarkan teori good city form. *Desa-Kota*, 2(1979), 14–30.
- Bezradica, M., & J. Ruskin, H. 2020. Understanding Urban Mobility and Pedestrian Movement. *Smart Urban Development*, 1–20. <https://doi.org/10.5772/intechopen.86801>
- Budi, A., & Heath, T. 2016. Assessing the Quality of Traditional Street in Indonesia : A case study of Pasar Baru Street. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 234, 244–254. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.10.240>
- Damayanti, R., Kossak, F., & Nurdiah, E. A. 2020. Spatial reading of kampungs by using Gordon Cullen's theory: A contemporary perspective. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 490(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/490/1/012013>
- Faqihuddin, M. I. 2016. *Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya Berbasis Livable Street dan Cafe Society*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

- Fuller, M., & Moore, R. 2017. *An Analysis of Jane Jacobs's The Death and Life of Great American Cities*. taylorfrancis.com.
<https://doi.org/10.4324/9781912282661>
- Gehl, J. 2006. *Life Between Buildings: Using Public Space* (6th ed.). Danish Architectural Press.
- Han, S., Song, D., Xu, L., Ye, Y., Yan, S., Shi, F., Zhang, Y., Liu, X., & Du, H. 2022. Behaviour in public open spaces: A systematic review of studies with quantitative research methods. *Building and Environment*, 223(July).
<https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2022.109444>
- Hantono, D. 2019. Kajian Perilaku Pada Ruang Terbuka Publik. *NALARs*, 18(1), 45.
<https://doi.org/10.24853/nalars.18.1.45-56>
- Islamuddin, D., & Samodra, F. T. B. 2019. Sequence Narrative pada ‘Aktivasi’ Koridor Melalui Intervensi Residual Space. *Jurnal Sains Dan Seni ITS*, 8(2).
<https://doi.org/10.12962/j23373520.v8i2.49254>
- Jalan Braga, Bandung*. 2024. <https://xelexi.com/id/jalan-braga-bandung/>
- James, F., & Lianto, F. 2022. Penerapan Metode Narasi Arsitektur Dalam Perancangan Ekstrakurikuler Pendidikan Ekologi Di Kawasan Edutown, Bsd. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 3(2), 2045.
<https://doi.org/10.24912/stupa.v3i2.12482>
- Jordan, N. A., & Ulimaz, M. 2019. Hubungan Antara Perilaku Masyarakat Dan Pembentukan Ruang Publik. *Border*, 1(2), 61–72.
<https://doi.org/10.33005/border.v1i2.19>
- Kementerian ATR/BPN. 2021. *Peraturan Menteri ATR/BPN No. 21 Tahun 2021 Tentang Pelaksanaan Pengendalian Pemanfaatan Ruang dan Pengawasan Penataan Ruang*.
- Kementrian PUPR. 2008. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 09/Per/M/2008*. Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Peraturan.
- KementrianPUPR. 2023. *Pedoman Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. 07/P/BM/2023*.
- Kusumastuti, R. D., & Kusuma, A. S. 2022. Angkringan Sebagai Ruang Publik Dan Sarana Interaksi Sosial Di Kota Bogor. *Jurnal Pustaka Komunikasi*, 5(1), 91–105. <https://doi.org/10.32509/pustakom.v5i1.1850>
- Lu, F. 2017. Museum architecture as spatial storytelling of historical time: Manifesting a primary example of Jewish space in Yad Vashem Holocaust History Museum. *Frontiers of Architectural Research*, 6(4), 442–455.
<https://doi.org/10.1016/j foar.2017.08.002>
- Maulana, K. A., Sriharyani, L., & Kurniawan, S. 2024. Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Taman Merdeka dan Taman Ki Hajar Dewantara Kota Metro. *Jumatisi*, 5(1), 397–404.
- Moughtin, C. 2003. *Urban Design : Street and Square* (3rd ed.). Architectural Press.
- Moughtin, J. , Cuesta, R., Sarris, C., & Signoretta, P. 2012. *Urban Design: Method and Techniques*. *Urban Design: Method and Techniques*.
<https://doi.org/10.4324/9780080520254>

- Murdiyanto, E. 2020. Metode Penelitian Kualitatif (Sistematika Penelitian Kualitatif). In *Bandung: Rosda Karya* (1st ed.). Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat UPN “Veteran” Yogyakarta Press.
- Nugroho, B. 2023. Filosofi Pendidikan Ki Hadjar Dewantara Basis Dalam Merdeka Belajar Untuk Mencetak Manusia Indonesia Berkarakter. *Psiko Edukasi*, 21(1), 28–40. <https://doi.org/10.25170/psikoedukasi.v21i1.4374>
- Pemerintah Daerah Provinsi Lampung. 2010. *Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (Rtrw) Provinsi Lampung Tahun 2009-2029*. Pemerintah Daerah Provinsi Lampung.
- PemerintahDaerahKotaMetro. 2022. *Perda Kota Metro No.5 Tahun 2022 RTRW Kota Metro Tahun 2022-2041*.
- PemerintahDaerahKotaMetro. 2024. *Peraturan Walikota Metro No. 11 Tahun 2024 tentang RDTR Kota Metro Tahun 2024 – 2044*.
- Pratowo, R. D. 2018. Penataan Kawasan Alun-Alun Kota Malang dengan Konsep Pedestrian-Friendly. In *Institut Teknologi Sepuluh Nopember*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Sari, M., Fatimah, I. S., Pratiwi, P. I., & Sulistyantara, B. 2023. Psychological Effects of Walking and Relaxed Sitting in Urban Greenspaces During Post-pandemic: A Case Study in Bogor City, Indonesia. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 7(1), 1–17. <https://doi.org/10.25034/ijcua.2023.v7n1-1>
- Septarina, F. V., Sasongko, W., & Kurniawan, E. B. 2024. Kualitas Urban Design pada Koridor Jalan Embong Malang, Kota Surabaya. *Planning for Urban Region and Environment*, 13(3), 57–66. <https://www.jstor.org/stable/27122780>
- Sinatra, F., Ricardo, D., Septania, E. N., & Franjaya, E. E. 2020. Panduan Rancang Kota : Konsep Perancangan Koridor Ryacudu, Kota Bandar Lampung. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 3(1), 1–10.
- Southworth, M. 2005. Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, December, 246–257. <https://doi.org/10.4324/9781315519210>
- Sriharyani, L., & Kurniawan, S. 2022. Kajian Fasilitas Penyeberangan Sekolah pada Kawasan Pusat Pendidikan Jalan Ki . Hajar Dewantara. *TAPAK (Teknologi Aplikasi Konstruksi) : Jurnal Program Studi Teknik Sipil*, 12(1), 49–59.
- Tama Krisetya, A. 2018. *Konsep Pengembangan kawasan Koridor Jalan Tunjungan Melalui Pendekatan Livable Streets* [Institut Teknologi Sepuluh Nopember]. <https://doi.org/10.4324/9781315270326-122>
- The Community Foundation of Grand Forks, E. G. F. and R. 2021. *University Avenue Corridor Study*. The Community Foundation of Grand Forks, East Grand Forks and Region. <https://www.gofoundation.org/corridor-study.html>
- Usman, N. F., & Husin, D. 2022. Penerapan Arsitektur Naratif Pada Museum De Grote Postweg Di Kota Bandung. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 4(1), 113. <https://doi.org/10.24912/stupa.v4i1.16899>

- Utoyo S., B. 2014. Pengaruh Prinsip Governance Dalam Perencanaan Tata Ruang Di Kota Metro Provinsi Lampung. *Sosiohumaniora*, 16(3), 257. <https://doi.org/10.24198/sosiohumaniora.v16i3.5765>
- Yıldırım, Ö. C., & Çelik, E. 2023. Understanding pedestrian behavior and spatial relations: A pedestrianized area in Besiktas, Istanbul. *Frontiers of Architectural Research*, 12(1), 67–84. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2022.06.009>
- Yulianto, H. 2024. Disiplin Positif Pada Kurikulum Merdeka: Tinjauan Filosofi Pendidikan Menurut Ki Hajar Dewantara. *JICN: Jurnal Intelek Dan Cendikiawan Nusantara*, 1(1), 626–637. <https://jicnusantara.com/index.php/jicn/article/view/89>
- Zahnd, M. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu : teori perancangan kota dan penerapannya*. Kanisius.