

BAB 2

TINJAUAN TEORETIS

2.1 Kajian Pustaka

1) Geografi Kota

Istilah geografi berasal dari kata *geo* yang berarti bumi dan *graphein* yang berarti lukisan atau tulisan. Menurut Ahman (2011) dalam konteks geografi, bumi tidak hanya berkenaan dengan fisik alamiahnya saja tetapi meliputi segala gejala dan prosesnya, baik gejala dan proses alam maupun gejala dan proses kehidupan, termasuk kehidupan tumbuh-tumbuhan, binatang dan manusia sebagai penghuni bumi. Geografi adalah suatu ilmu yang mempelajari perbedaan dan persamaan fenomena geosfer dengan sudut pandang kelingkungan dan kewilayahan dalam konteks keruangan (IGI dalam Seminar Lokakarya Semarang, 1988). Hakikat geografi menurut Djaljoeni (2014:29), adalah sebagai berikut :

- a) Geografi sebagai ilmu pengetahuan biofisis;
- b) Geografi sebagai relasi timbal balik manusia dengan alam;
- c) Geografi sebagai ekologi manusia;
- d) Geografi sebagai telaah bentang alam;
- e) Geografi sebagai telaah tentang persebaran gejala alam atau gejala sosial tertentu; dan
- f) Geografi sebagai teori tentang ruang bumi.

Menurut Mayer (dalam Djaljoeni, 2018:30) kota sebagai permukiman dan wadah komunikasi manusia penting, untuk memahami kota faktor manusianya yang esensial. Ini menyangkut nilai-nilai, perasaan, kenang-kenangan mereka bersama dalam berorganisasi. Mayer melihat kota sebagai tempat bermukim penduduknya, baginya yang penting dengan sendirinya bukan rumah tinggal, jalan raya, rumah ibadah, kantor, taman, dan sebagainya, melainkan penghuni yang menciptakan segalanya itu. Kota merupakan suatu wilayah yang

penduduknya sangat ramai dengan segala aktivitas yang padat, tidak hanya itu kota memiliki keberagaman corak kehidupan dari keberagaman suku, pekerjaan, dan kebutuhan. Menurut Max Weber (dalam Djaljoeni, 2018:31) memandang suatu tempat itu kota, jika penghuninya sebagian besar telah mampu memenuhi kebutuhannya lewat pasar setempat. Adapun barang-barangnya dibuat setempat pula ditambah yang dari pedesaan.

Suatu kota dapat dikatakan sebagai pusat untuk permukiman dan pemanfaatan bumi oleh manusia. Manusia dapat memanfaatkan dan mengeksploitasi yang ada di bumi. Hal ini dapat dilihat saat pertumbuhan kota tersebut berkembang secara pesat dan mengalami pemekaran secara terus-menerus. Tetapi tidak hanya itu, adanya perkembangan suatu kota akan menimbulkan berbagai masalah sosial. Kota juga dapat diartikan sebagai suatu wadah atau tempat yang dapat dijadikan pusat permukiman dan adanya aktivitas penduduk yang mempunyai batas-batas wilayah administrasi yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.

2) **Jalan**

Menurut Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan setelah Undang-Undang Nomor 38 mendefinisikan bahwa jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan bahwa pengertian jalan merupakan suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan perlengkapannya. Karena karakteristik lalu lintas perkotaan berbeda dengan lalu lintas antar kota, maka perlu ditetapkan definisi yang membedakan keduanya.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Pasal 7 & 8 Tahun 2006 Tentang Jalan, bahwasanya sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:

- a) Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan.
- b) Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional.

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

3) Klasifikasi Jalan

Menurut beberapa ahli klasifikasi jalan dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian diantaranya:

- a) Klasifikasi jalan menurut Sadyohutomo, 2008:156 terbagi atas sebagai berikut:
 - (1) Jalan nasional, mencakup jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar kota, provinsi, dan jalan strategis nasional serta jalan bebas hambatan.
 - (2) Jalan provinsi, mencakup jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten atau kota atau antar ibu kota kabupaten atau kota dan jalan strategis provinsi.

- (3) Jalan kabupaten, mencakup jalan yang dikelola pemerintah kabupaten terdiri atas jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Jaringan jalan primer ini menghubungkan antar ibu kota kabupaten atau kota dengan ibu kota kecamatan atau pusat kegiatan lokal, antar kota kecamatan, antar pusat lokal. Sedangkan jaringan jalan sekunder di wilayah kabupaten berupa jalan dalam kota ibu kota kabupaten dan jalan lingkungan.
 - (a) Jalan kota, merupakan jaringan jalan sekunder dalam wilayah pemerintahan kota.
 - (b) Jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan antar wilayah permukiman perdesaan dan jalan lingkungan di dalam permukiman perdesaan.
- b) Klasifikasi jalan menurut Undang-Undang Nomor 38 Pasal 8 Tahun 2004 Tentang Jalan sebagai berikut:
 - (1) Jalan arteri merupakan jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
 - (2) Jalan kolektor merupakan jalan yang melayani angkutan pengumpul/pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
 - (3) Jalan lokal merupakan jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- c) Klasifikasi menurut pembinaan jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Pasal 9 Tahun 2004 Tentang Jalan pengelompokan jalan umum menurut statusnya adalah :

 - (1) Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

- (2) Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- (3) Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
- (4) Jalan kota merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- (5) Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

4) Manfaat Jalan

Manfaat jalan menurut Adisasmita, (2011: 125) adalah jalan sebagai penghubung manusia dengan tata lahan, terlibat dalam pemindahan barang yang menciptakan guna ruang dan guna waktu, perpindahan manusia dan barang diwujudkan sebagai pergerakan yang dapat berupa penggunaan jalan. Manfaat jalan menurut Undang-Undang Nomor 38 Pasal 5 Tahun 2004 Tentang Jalan mendefinisikan jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penring dalam bidang ekonomi, sosial dan budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan, dan keamanan serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.

5) Fungsi Jalan

Adapun peranan jalan menurut Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 yaitu:

- a) Jalan sebagai bagian prasarana transportasi yang mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.
- b) Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
- c) Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Berdasarkan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengelompokan jalan sesuai kelasnya adalah:

- a) Jalan kelas I yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.
 - b) Jalan kelas II yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
 - c) Jalan kelas III yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- Jalan kelas khusus yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus)

milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

6) Bagian- Bagian Jalan

Jalan memiliki bagian-bagian yang sangat penting, bagian-bagian tersebut dikelompokkan menjadi empat bagian, yaitu bagian yang berguna untuk lalu lintas, bagian yang berguna untuk drainase jalan, bagian pelengkap jalan, dan bagian konstruksi jalan:

a) Bagian yang berguna untuk lalu lintas terdiri dari:

- (1) Jalur lalu lintas adalah keseluruhan bagian jalan yang diperuntukan untuk lalu lintas kendaraan. Jalur lalu lintas terdiri dari beberapa lajur kendaraan. Jalur lalu lintas untuk satu arah minimal terdiri dari satu lajur lalu lintas.
- (2) Lajur lalu lintas merupakan bagian paling menentukan lebar melintang jalan secara keseluruhan. Besarnya lebar lajur lalu lintas dapat ditentukan dengan pengamatan secara langsung.
- (3) Bahu jalan adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang berfungsi sebagai: ruangan untuk berhenti, ruang untuk menghindar dalam keadaan darurat, memberikan kelengangan pengemudi, pendukung konstruksi perkerasan jalan dari arah samping, ruang pembantu pada saat perbaikan dan pemeliharaan jalan.
- (4) Trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang dikhususkan untuk pejalan kaki. Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik berupa kebutuhan trotoar tergantung dari volume lalu lintas pemakai jalan.
- (5) Median adalah jalur pemisah yang terletak ditengah jalan untuk membagi jalan dalam masing-masing arah. Fungsi median antara lain sebagai daerah netral dimana pengemudi masih dapat mengontrol kendaraan pada saat darurat, mengamankan kebebasan

samping dari masing-masing arah, menyediakan ruang untuk kanalisasi pertemuan pada jalan, menambah rasa kelegaan, kenyamanan, dan keindahan bagi pengguna jalan.

b) Bagian yang berguna untuk drainase jalan

- (1) Saluran samping berguna untuk mengalirkan air dari permukaan jalan ataupun dari bagian luar jalan dan menjaga supaya konstruksi jalan selalu berada dalam keadaan kering tidak terendam air.
- (2) Kemiringan melintang berguna untuk kelancaran drainase pada permukaan aspal.
- (3) Kemiringan melintang bahu berfungsi atau tidaknya lereng melintang perkerasan jalan untuk mengalirkan air hujan yang jatuh di atasnya sangat ditentukan oleh kemiringan melintang bagian samping jalur perkerasan itu sendiri, yaitu kemiringan melintang bahu jalan.

c) Bagian pelengkap jalan meliputi :

- (1) Kereb adalah penonjolan atau peninggian tepi perkerasan atau bahu jalan, yang terutama dimaksudkan untuk keperluan-keperluan drainase, mencegah ketegasan tepi perkerasan. Pada umumnya kereb digunakan pada jalan-jalan di daerah perkotaan, sedangkan untuk jalan antar kota kereb hanya digunakan jika jalan tersebut direncanakan untuk lalu lintas dengan kecepatan tinggi atau apabila melintas perkampungan.
- (2) Pengaman tepi mempunyai tujuan untuk memberi ketegasan tepi tubuh jalan, jika terjadi kecelakaan dapat mencegah kendaraan keluar dari badan jalan. Umumnya dipergunakan di sepanjang jalan yang menyusur jurang, pada tanah timbunan dengan tikungan yang tajam, pada tepi-tepi jalan dengan tinggi timbunan lebih besar dari 2,5 meter dan jalan-jalan dengan kecepatan tinggi.

d) Bagian konstruksi jalan meliputi :

(1) Lapisan perkerasan jalan

Perkerasan jalan merupakan lapisan perkerasan yang terletak di antara lapisan tanah dasar dan roda kendaraan, yang berfungsi memberikan pelayanan kepada sarana transportasi, dan selama masa pelayanannya diharapkan tidak terjadi kerusakan yang berarti.

(2) Lapisan Pondasi Atas (LPA) atau *base course*

Lapisan pondasi atas adalah bagian dari perkerasan yang terletak antara lapis permukaan dan lapisan pondasi bawah atau dengan tanah apabila tidak menggunakan lapis pondasi bawah. Fungsi lapis ini sebagai lapisan pendukung bagi lapis permukaan.

(3) Lapisan Pondasi Bawah (LPB) atau *subbase course*

Lapisan pondasi bawah (*sub base*) adalah bagian lapisan yang terletak antara lapis pondasi dan tanah dasar. Fungsi lapisan ini sebagai penyebar beban roda kedalam luasan tanah dasar.

(4) Lapisan Tanah Dasar

Tanah dasar (*sub grade*) adalah permukaan tanah yang sudah dikondisi dalam pelaksanaan sebagai konstruksi badan jalan, permukaan tanah sebagai badan jalan dilakukan melalui penggalian tanah atau penimbunan tanah pada permukaan tanah yang melalui proses penghamparan dan dipadatkan dan merupakan permukaan tanah dasar untuk perletakan bagian-bagian susunan perkerasan dan konstruksi yang lain.

7) Pejalan kaki

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mendefinisikan pejalan kaki merupakan setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Berjalan merupakan salah satu jenis transportasi non kendaraan yang menyehatkan. Menurut Giovany (dalam Limpong, dkk , 2015:5) berjalan merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi di suatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangkan

menurut Fruin (dalam Limpong, Royke; Sendow, Theo K.; Jansen, 2015) berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda- moda angkutan yang lain. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia mendefinisikan berjalan kaki merupakan aktifitas bergerak maju atau perpindahan dari satu tempat ketempat lain dengan melangkahkan kaki.

Pejalan kaki sering dijumpai, baik hanya untuk jalan-jalan maupun untuk suatu kebutuhan dengan pertimbangan untuk menghemat biaya transportasi ataupun pertimbangan jarak yang dekat. Pejalan kaki mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan menggunakan jalan, sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan, yang menyatakan bahwa hak utama adalah untuk didahulukan sewaktu menggunakan jalan. Oleh karena itu pemerintah membuat prasarana jalan untuk kendaraan bermotor maupun untuk pejalan kaki.

8) Pedestrian

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Pasal 1 Ayat 2 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan bahwa pedestrian merupakan ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat- pusat kegiatan dan atau fasilitas pergantian moda.

Jalur pedestrian harus memiliki rasa aman dan nyaman terhadap pejalan kaki, keamanan disini dapat berupa batasan-batasan dengan jalan yang berupa peninggian trotoar, menggunakan pagar pohon, dan menggunakan *street furniture*. Selain merasa aman, mereka juga harus merasa nyaman dimana jalur pedestrian harus bersifat rekreatif karena hal tersebut sangat menunjang nyaman pejalan kaki saat menggunakan jalur

pedestrian sebagai jalur mereka. *safety* atau keamanan salah satu penyebab banyaknya tingkat kecelakaan yang terjadi pada pejalan kaki di jalur pedestrian adalah akibat pencampuran fungsi jalur pedestrian dengan aktivitas yang lain.

9) Fungsi Jalur Pedestrian dan Kegiatan di Jalur Pedestrian

Menurut (Aniaty, 2007:3) jalur pedestrian bukan hanya berfungsi sebagai tempat Bergeraknya manusia atau menampung sebagian kegiatan sirkulasi manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, namun juga merupakan ruang (*space*) tempat beraktivitasnya manusia itu sendiri, seperti kegiatan jual-beli, media interaksi sosial, pedoman visual ataupun ciri khas suatu lingkungan kawasan. Di kota-kota besar ataupun di Negara-Negara maju, aktivitas jalan kaki didukung oleh fasilitas kawasan yang lengkap dan menjadi suatu aktivitas yang populer, bahkan menjadi hobi sebagian masyarakatnya. Hal ini karena pedestrian dilandasi oleh hal-hal yang positif yaitu pedestrian berfungsi sebagai penurun tingkat pencemaran udara dan polusi suara, karena berkurangnya kendaraan yang lewat dan vegetasi yang tumbuh dengan baik, pedestrian dapat menciptakan suasana lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di kawasan kota serta mampu menumbuhkan aktivitas yang sehat.

10) Penggolongan Jalur Pedestrian

Menurut (Anggriani, 2009:65) karakteristik dan dari segi fungsinya jalur pedestrian dapat dikelompokkan sebagai berikut: Jalur Pedestrian merupakan sebuah jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan, diberi lapis permukaan, diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana yang akan menghubungkan tempat tujuan.

Fungsi utama dari jalur pedestrian adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, kenyamanan pejalan kaki. Jalur Penyeberangan merupakan

jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan angkutan atau pengguna jalan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas berupa *zebra cross, skyway, subway*. Plaza merupakan jalur pejalan kaki yang bersifat rekreasi. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang telah disediakan. Pedestrian Mall merupakan jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan (*mall*).

11) Kategori dan Fasilitas Pejalan Kaki

Menurut Rubenstein (dalam Anggriani, 2009:63) terdapat beberapa kategori pejalan kaki diantaranya :

- a) Pejalan kaki penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.
- b) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, merupakan pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.
- c) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum, dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
- d) Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat arker kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.
- e) Perjalanan fungsional, merupakan perjalanan untuk mencapai tujuan tertentu, dari atau ke tempat kerja, sekolah, belanja, dan lain-lain.

2.2 Hasil Penelitian yang Relevan

Penelitian relevan merupakan penelitian yang memiliki kaitan atau hubungan erat dengan pokok masalah atau sesuatu yang sedang dibahas atau diteliti. Adapun penelitian relevan yang penulis ambil adalah dua penelitian yaitu penelitian yang pertama merupakan skripsi dari Raden Novia Rahmah pada tahun 2017 tentang Keragaman Aktivitas Masyarakat dan Pengaruhnya Terhadap Kelancaran Lalu Lintas di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya. Penelitian relevan yang kedua merupakan skripsi dari Irfan Farid Fauzi tahun 2018 tentang Pemanfaatan Ruang Jalan Siliwangi Kelurahan Tuguraja Kecamatan Tawang Kota Tasikmalaya. Adapun penelitian yang akan dilakukan yaitu tentang Kajian Perubahan Fungsi Pedestrian di Sepanjang Jalan KHZ Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideng Kota Tasikmalaya.

Persamaan pada penelitian ini dengan penelitian relevan lainnya yaitu pada tema penelitian yang diambil mengenai kajian pemanfaatan jalur pedestrian di Kota Tasikmalaya. Perbedaan dalam penelitian ini dengan penelitian pertama yaitu terletak pada hipotesis penelitian dan rumusan masalah, adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian kedua yaitu terletak pada lokasi penelitian yang berbeda dan penentuan hipotesis penelitian. Berdasarkan uraian tersebut, di bawah ini terdapat Tabel 2.1 rincian penelitian relevan dengan penelitian yang akan di lakukan sebagai berikut:

Tabel 2.1
Penelitian yang relevan

Aspek	Penelitian yang telah dilakukan (Raden Novia Rahmah. 2017)	Penelitian yang telah dilakukan (Irfan Farid Fauzi , 2018)	Penelitian yang akan dilakukan (Kristina Rut Damayanti. 2021)
Judul	Keragaman Aktivitas Masyarakat Dan Pengaruhnya Terhadap Kelancaran Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya.	Pemanfaatan ruas Jalan Siliwangi Kelurahan Tuguraja Kecamatan Tawang Kota Tasikmalaya	Kajian Perubahan Fungsi Pedestrian Di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya.

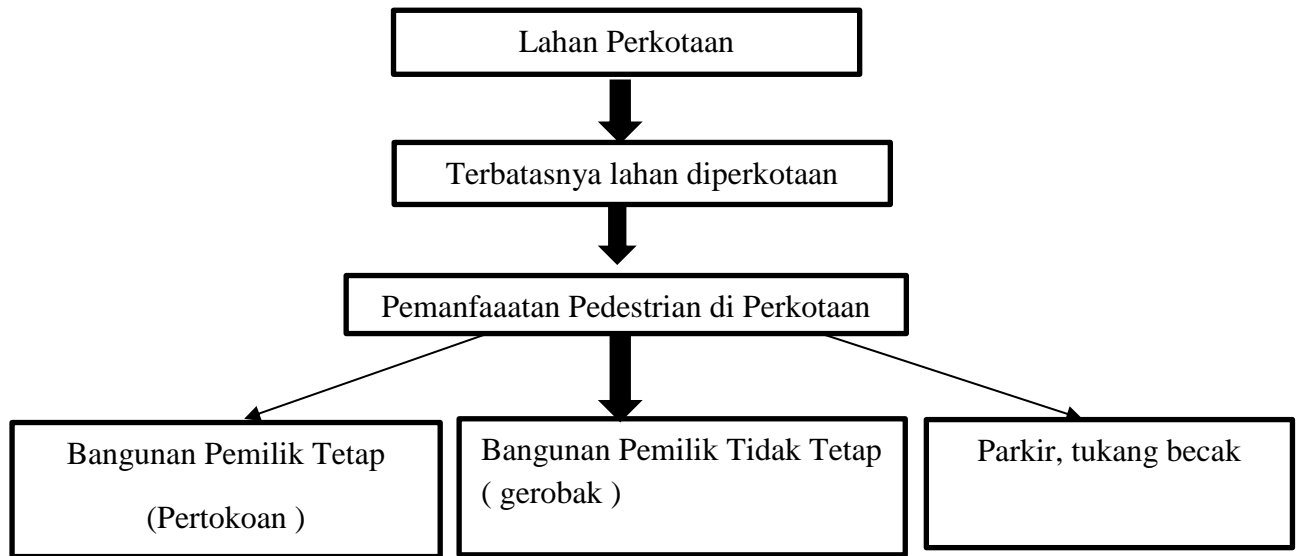
Rumusan masalah	Keragaman Aktivitas Masyarakat Dan Pengaruhnya Terhadap Kelancaran Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya.	1. Bagaimanakah pemanfaatan ruas Jalan Siliwangi Kelurahan Tuguraja Kecamatan Tawang Kota Tasikmalaya ? 2. Faktor-faktor apaajakah yang mempengaruhi ruas pemanfaatan ruas Jalan Siliwangi Kelurahan Tuguraja Kecamatan Tawang Kota Tasikmalaya ?	1. Bagaimanakah pemanfaatan fasilitas pedestrian di sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kota Tasikmalaya? 2. Faktor-faktor apasajakah yang mempengaruhi pemanfaatan fasilitas pedestrian di sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kota Tasikmalaya?
Hipotesis	1. Keragaman aktivitas masyarakat apa sajakah yang ada di Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya yaitu aktivitas perdagangan, aktivitas pembeli, aktivitas tukang becak, aktivitas tukang becak, dan aktivitas pejalan kaki. 2. Keragaman aktivitas masyarakat berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas di Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya yaitu ketidakteraturan pengguna jalan, dan kemacetan lalu lintas.	1. Pemanfaatan ruas Jalan Siliwangi Kelurahan Tuguraja Kecamatan Tawang Kota Tasikmalaya yaitu : pertokoan, perdagangan, perumahan, kamar sewa, rumah makan atau <i>café</i> , bank, jasa, pendidikan, pom bensin, dan perkantoran. 2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemanfaatan ruas Jalan Siliwangi Kelurahan Tuguraja Kecamatan Tawang Kota Tasikmalaya yaitu : aktivitas pertokoan, dan kebutuhan lahan pertokoan.	1. Pemanfaatan fasilitas pedestrian di sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kota Tasikmalaya yaitu pedagang kaki lima, parkir liar, dan tukang becak. 2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemanfaatan fasilitas pedestrian di sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kota Tasikmalaya yaitu terbatasnya lahan fasilitas diperkotaan, kurangnya pemahaman tentang penggunaan dan peruntukkan lahan diperkotaan, dan kurang tegasnya penegakan peraturan pengguna lahan.

Sumber: Hasil Observasi, 2020

2.3 Kerangka Konseptual

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, rumusan masalah penelitian ini dengan didukung kajian teoretis dan tinjauan dari penelitian yang relevan, maka secara skematis kerangka konseptual dalam penelitian ini yaitu:

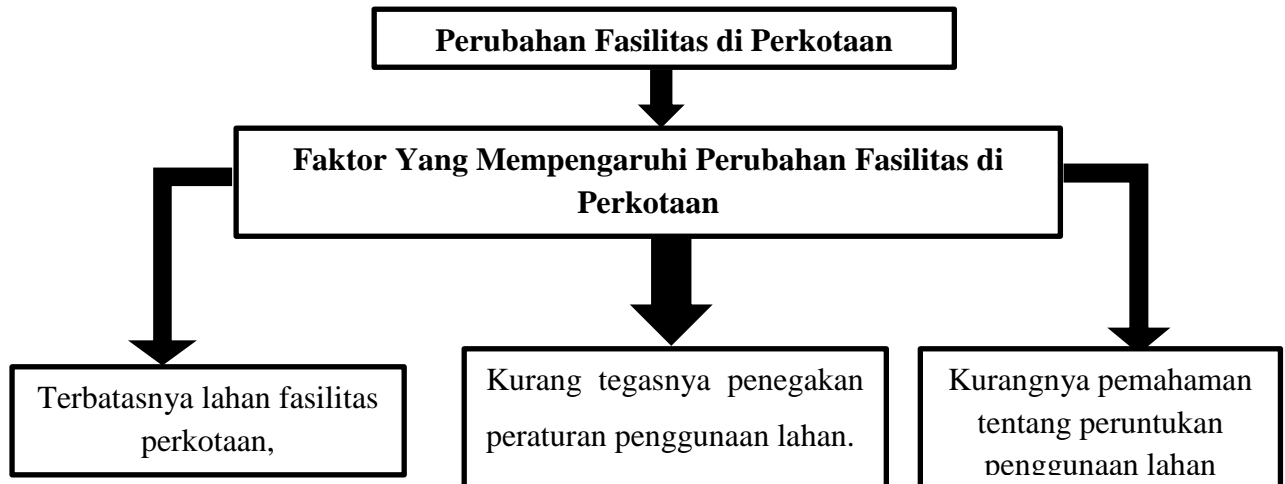
- 1) Pemanfaatan Fasilitas Pedestrian Di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanegara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya.



Gambar 2.1. Bagan Kerangka Konseptual 1

- a) Masyarakat perkotaan adalah masyarakat yang dihuni oleh orang-orang yang bersifat heterogen serta terjalin interaksi yang didasarkan pada kepentingan pribadi daripada kepentingan umum.
- b) Aktivitas perkotaan adalah suatu keberagaman aktivitas masyarakat yang ada di perkotaan yang sifatnya heterogen.
- c) Lahan perkotaan adalah suatu karakteristik lahan yang sifatnya memiliki nilai jual beli yang tinggi, dan dalam penggunaan lahan diperkotaan tentunya lebih bervariasi.
- d) Terbatasnya lahan adalah suatu kondisi ketersediaan lahan semakin terbatas dan semakin mahal.
- e) Pemanfaatan pedestrian adalah suatu aktivitas dalam memanfaatkan suatu fasilitas pedestrian untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.
- f) Bangunan pemilik tetap adalah suatu bangunan yang didirikan dan dikelola secara individu seperti pertokoan, *mall*, dan sebagainya.
- g) Bangunan pemilik tidak tetap atau gerobak adalah bangunan yang didirikan secara individu tetapi sifatnya tidak menetap.

- 2) Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan fasilitas pedestrian Di Sepanjang Jalan KHZ.Mustofa Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya.



Gambar 2.2 Bagan Kerangka Konseptual

- a) Perubahan fasilitas adalah suatu perubahan yang terjadi pada fasilitas tertentu karena ketidaksesuaian fungsi sebenarnya.
- b) Faktor yang mempengaruhi adalah suatu hal (keadaan, peristiwa) yang ikut menyebabkan terjadinya sesuatu.
- c) Terbatasnya lahan adalah suatu kondisi ketersediaan lahan semakin terbatas dan semakin mahal.
- d) Kurangnya pemahaman peruntukkan lahan adalah suatu keterbatasan pengetahuan seseorang dalam memanfaatkan lahan yang tidak sesuai dengan fungsinya.
- e) Kurang tegasnya penegakan peraturan penggunaan lahan merupakan suatu kondisi dimana peraturan mengenai penggunaan lahan di perkotaan belum optimal.

2.4 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah peneliti, rumusan masalah penelitian dapat dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan (Sugiyono, 2018:63). Dalam penelitian yang dilakukan ini terdapat hipotesis yang merujuk pada rumusan masalah, yaitu:

- 1) Perubahan Fasilitas Pedestrian Di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya (Studi Kasus Jl. KHZ. Mustofa- Tugu Asmaulhusna) yaitu aktivitas pertokoan, pedagang kaki lima, parkir dan tukang becak.
- 2) Faktor- faktor yang mempengaruhi Pemanfaatan Fasilitas Pedestrian Di Sepanjang Jalan KHZ. Mustofa Kelurahan Yudanagara Kecamatan Cihideung Kota Tasikmalaya (Studi Kasus Jl. KHZ. Mustofa - Tugu Asmaulhusna) yaitu terbatasnya lahan fasilitas perkotaan, kurangnya pemahaman tentang peruntukan penggunaan lahan perkotaan, dan kurang tegasnya penegakan peraturan penggunaan lahan.