

## ANALISIS PEMANFAATAN RUANG PADA JALUR PEDESTRIAN DI SEPANJANG JALAN PAHLAWAN DI KOTA SEMARANG

Budiyono S<sup>1</sup>, Pradangga Gatra Pamungkas<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik, Universitas Krisnadwipayana

Jl. Raya Jatiwaringin, RT. 03 / RW. 04, Jatiwaringin, Pondok Gede, Jakarta Timur, 13077.

### Abstrak

*Jalur pedestrian selain memiliki fungsi wajib sebagai ruang berjalan kaki juga terdapat fungsi sampingan sebagai ruang untuk melakukan aktivitas pilihan seperti berekreasi dan beraktivitas sosial (Rapoport, 1977). Pada jalur pedestrian tersebut fungsi wajib sebagai ruang berjalan kaki tidak berkembang justru jalur pedestrian digunakan oleh masyarakat untuk kegiatan rekreasi dan aktivitas sosial (Pattisinai, 2011). Pengadaan penyediaan suatu fasilitas sarana dan prasarana dengan kondisi yang tidak terpelihara dengan baik seperti jalur pejalan kaki dan penghijauan, dapat menyebabkan fungsi dan kualitas suatu kawasan menurun. Hal itu dapat menurunkan daya tarik suatu kawasan itu sendiri, untuk mengatasi masalah tersebut maka diperlukan upaya agar dapat mempertahankan ciri khas yang dimilikinya dan mampu memberikan vitalitas baru bagi kawasan tersebut. Untuk memperoleh gambaran yang menyeluruh mengenai permasalahan yang terdapat di Kota Semarang yaitu dari selatan Jalan Pahlawan sampai ke utara lapangan simpang 5, dari barat Jalan Menteri Supeno- Jalan Taman KB sampai ke timur Jalan Imam Bardjo, SH. Selanjutnya dilakukan pengamatan kondisi fisik ruang publik beserta fasilitas pendukungnya dan dengan penyebaran kuesioner terhadap perwakilan narasumber pada saat di lapangan. Hasil didapat teridentifikasinya permasalahan dan kebutuhan terhadap ruang dan fasilitas yang ada di pedestrian pada lokasi studi. Metode Analisa data yang digunakan dalam menganalisa yakni perbandingan kondisi eksisting dengan standard dan penilaian berdasarkan persepsi pejalan kaki. Berdasarkan pengamatan diambil beberapa kesimpulan yaitu : Kondisi trotoar yang menyatu dengan jalur pedestrian membuat jalan semakin lebar dan luas, adanya kemiringan yang signifikan yang terjadi di depan Perum Perhutani sampai ke Depan Polda Jateng karena berada di kawasan perbukitan, Parkir disebarkan tempat yang jelas-jelas ada rambu laparang parkir pada jam tertentu. Hal ini dapat dilihat dari hasil kuesioner berdasarkan pendapat pejalan kaki dan pedagang kaki lima 20 responden, dari selatan Jalan Pahlawan sampai ke utara lapangan simpang 5, dari barat Jalan Menteri Supeno- Jalan Taman KB sampai ke timur Jalan Imam Bardjo, SH dengan dampak terbesar dengan bobot 10% pada pedagang kaki lima. Menyatakan kondisinya kurang baik, Dari penelitian ini bahwa factor-faktor yang meliputi, aspek fisik dan non fisik benar merupakan unsur utama dan pokok yang mengambil peranan penting dalam pemanfaatan ruang publik di lokasi studi.*

**Kata kunci:** Jalur Pedestrian, Sarana dan Prasarana, Trotoar

### PENDAHULUAN

Dalam Pasal 28 huruf c Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, diamanatkan mengenai perlunya Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota memuat rencana penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat

pelayanan sosial, ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah (Sukmarini, 2016). Namun demikian, ketentuan terkait dengan penyusunan rencana penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki tersebut belum operasional. Berkaitan dengan hal tersebut, maka ketentuan terkait dengan perencanaan, penyediaan, dan

pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki sebagai ruang publik perlu diatur dalam sebuah pedoman.

Kemudahan pencapaian suatu lokasi dan mobilitas yang ada bukan hanya kendaraan bermotor melainkan pejalan kaki. Lokasi ini memiliki potensi pergerakan yang tidak sedikit. Sebagian besar pejalan kaki pada lokasi studi dibangkitkan oleh kawasan perkantoran baik negeri maupun swasta, pendidikan, perdagangan jasa. Arus pejalan kaki ini mengikuti pola jaringan jalan yang dilengkapi dengan fasilitas yang kurang memadai baik sarana prasarana maupun pengadaan fasilitas lain. Kondisi di lapangan banyak kendaraan roda empat parkir di bahu jalan pada jam kerja serta tidak ditaatinya peraturan mengenai dilarangnya pedagang kaki lima berjualan di sepanjang lokasi studi ini.

Dengan adanya pemanfaatan ruang, masyarakat akan lebih meningkatkan interaksi secara langsung. Bukan hanya memberi manfaat pada masyarakat secara individual, ruang publik juga memberikan dampak yang baik terhadap sektor yang lain kepada lingkungan, jika ruang publik ditingkatkan maka pengguna kendaraan bermotor akan berkurang dan akan mengurangi yang akan terjadinya pemanasan global. Mengurangi jumlah kendaraan bermotor, kualitas hidup akan meningkat dengan berkurangnya polusi udara. Tanaman yang dirawat dan dibudidayakan di ruang terbuka hijau pun akan memberikan banyak manfaat. Adapun aspek-aspek yang mempengaruhi, meliputi fisik dan non fisik. Trotoar ataupun jalur pejalan kaki seharusnya memenuhi kriteria bisa digunakan oleh kelompok masyarakat, termasuk warga yang sudah lanjut usia, penyandang cacat, perempuan hamil serta anak-anak. Berbagai standar dan peraturan telah dikeluarkan pemerintah pusat. Direktorat Jenderal Bina Marga melalui Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 60/KPTS/1990 terselenggara tanggal 3 Februari 1990

tentang Petertiban Umum; Undang - Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. Semua kebijakan tersebut bertujuan untuk mengembalikan fungsi jalur pejalan kaki dan tempat parkir sehingga akan tercipta suasana aman, nyaman bagi pemakai prasarana di lokasi studi ini, perlu adanya jalur pejalan kaki yang memadai baik kualitas maupun kuantitas yang sesuai dengan standar dan kriteria tertentu.

#### **METODE PENELITIAN**

Metode pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah analisis pembobotan berdasarkan tingkat keberpengaruhan variabel utama pendukung dengan jalur pedestrian di sepanjang jalan pahlawan Kota Semarang yang didasarkan untuk mengetahui keadaan sesuatu yang bersifat kualitatif melalui metode pengumpulan data yakni berupa sumber literatur, kuesioner dimana studi ini ditinjau berdasarkan kriteria pengembangan. Metode yang digunakan untuk tercapainya tujuan penelitian meliputi:

1. Pendekatan teori, digunakan untuk menganalisa masalah dengan merujuk ke teori tentang faktor-faktor yang berpengaruh di lokasi studi.
2. Tinjauan kebijakan/ peraturan-peraturan, tinjauan ini digunakan untuk menganalisa masalah dengan merujuk pada kebijakan pemerintah setempat yang diberlakukan di wilayah tersebut.
3. Pendekatan lapangan, dengan melakukan observasi dan pengamatan langsung ke lapangan guna mengetahui masalah terkini di jalur pedestrian yang menjadi lokasi studi dari selatan Jalan Pahlawan sampai ke utara lapangan simpang 5, dari barat Jalan Menteri Supeno- Jalan Taman KB

sampai ke timur Jalan Imam Bardjo, SH.

Metode analisa yang digunakan dalam mencapai tujuan penelitian yakni :

1. Analisis Kondisi Pedestrian
  - a. Dalam hal ini kondisi trotoar dibagi menjadi 2 faktor, yaitu Aspek Fisik dan Non Fisik. Aspek fisik dengan menggambarkan kondisi fisik pedestrian saat ini, berdasarkan penempatan trotoar, dimensi, struktur dan kemiringan, tangga, ramp tepi jalan, struktur drainase, perlengkapan trotoar, elemen landscape dan lain-lain. Sedangkan, aspek non fisik dengan menggambarkan kondisi jalur pedestrian lokasi studi berdasarkan fungsi trotoar sebenarnya, pengguna trotoar, dan pemeliharaan terhadap trotoar. Metode yang digunakan dalam menganalisa yaitu perbandingan kondisi trotoar saat ini terhadap standar kebijakan perundang-undangan pemerintah. Jalan Pahlawan Kota Semarang masuk ke dalam klasifikasi standar B, karena pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki  $\geq 3,6$  m<sup>2</sup> per orang dengan arus pejalan kaki antara 16 sampai 23 orang per menit per meter.
2. Analisis persepsi pejalan kaki terhadap penilaian pemanfaatan ruang pada jalur pedestrian  
Untuk membahas hasil penelitian dengan metode pembobotan, terlebih dahulu mengkualitatifkan persentase pada lembar rencana kerja dengan mempertimbangkan dampak terbesar yang terjadi di lokasi studi dengan memberikan persentase paling besar.

Oleh Karena itu, ditentukan hasil pembobotannya.

1. Membuat Borang/rencana kerja atau penelitian.
2. Mengklasifikasi penilaian kegiatan berdasarkan beberapa jenis kegiatan ataupun variabel yang akan dikerjakan. Dengan dibagi lagi kedalam indikator-indikator :
  - a. Pedagang Kaki lima, meliputi :
    - Sebaran PKL (terkait dengan aglomerasi), menyebar (tidak tanggungan uang sewa) dan mengelompok (depot makan, menanggung uang sewa tempat)
    - Jenis PKL (Barang yang dijual)
    - Tempat Jualan PKL (gerobak, tikar, pake sepeda motor, mobil, semi permanen, permanen)
  - b. Perbankan ( BI, Citibank, Mandiri)
  - c. Perkantoran Pemerintah
  - d. Perkantoran Swasta
  - e. Makam Pahlawan Nasional
  - f. Pusat Perbelanjaan
  - g. Perguruan Tinggi
  - h. Pendidikan Umum
3. Dalam hal hasil pembobotan kali ini penulis sekaligus peneliti telah mempertimbangkan banyak aspek-aspek yang menjadi acuan dalam memberikan presentase yang sepadan dengan perihal yang dampak atau efeknya berkaitan langsung dengan jalur pedestrian di sepanjang jalan pahlwan yang menjadi lokasi studi kali ini. Persentase sempurna/penuh 100% akan dibagi kedalam 4 variabel penentu, yakni :
  - a. Kegiatan dan Penggunaan Lahan sebesar 35%. Yang terdiri dari :
    - PKL sebesar 10%
    - Perbankan sebesar 3%
    - Perkantoran Pemerintah sebesar 7

- Makam Pahlawan Nasional sebesar 3%
  - Perguruan Tinggi sebesar 1%
  - Pusat Perbelanjaan sebesar 2%
  - Perkantoran Swasta sebesar 2%
  - Pendidikan Umum sebesar 2%
- b. Sarana dan Prasarana sebesar 30%, terdiri dari :
- Sarana 23% ( Tempat sampah 2.5%, Tiang Pembatas Pejalan Kaki dengan Kendaraan 2.5%, Shelter/tempat angkut dan turunkan penumpang 2.5%, Saluran Drainase 2.5%, Tempat duduk 2.5%, Marka jalan 2.5%, Lampu Penerangan 2.5%, Jalan 2.5%)
  - Prasarana 7% (Penempatan Trotoar 2%, Kemiringan/ramp tepi jalan 3%, Zebra cross 2%)
  - Intensitas Pemanfaatan Ruang sebesar 25%, terdiri dari : (KDB 7%, GSB 7%, KLB 6%, Ketinggian Bangunan 5%)
  - RTH Jalur 10%, terdiri dari : (POT 4%, Tanaman 4%, Pagar 2%)

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi dan analisis permasalahan dimaksudkan untuk memperoleh suatu gambaran kondisi kenyamanan pejalan kaki berdasarkan kriteria pengembangan di lokasi studi dengan metode penelitian yang telah diperoleh. Adapun hasil analisis ini diperkuat dengan hasil kuesioner berdasarkan persepsi pejalan kaki di wilayah studi dari jumlah responden secara keseluruhan, peneliti mengambil 10 pedagang kaki lima sebagai contoh yang pada saat survei lapangan dan foto ada disana (dalam 3 zona pengambilan sampel, yakni dari selatan depan polda jateng sampai ke lapangan simpang 5; dari utara ke air mancur sampai jalan imam bardjo,SH; dari jalan taman kb sampai ke jalan menteri supeno yaitu zona A, B dan C pada lokasi studi sudah dijadikan satu dengan jalur pejalan kaki sehingga lebarnya bertambah luas dan sangat memenuhi standar serta ketentuan yang berlaku, dan tingginya dibuat 30cm dengan jalan.

bardjo,SH; dari jalan taman kb sampai ke jalan menteri supeno(taman menteri supeno).

### Analisis Aspek Fisik

Kondisi umum trotoar di kota besar umumnya belum memenuhi syarat standar yang layak untuk kenyamanan berlalu lintas pejalan kaki. Kondisi tersebut menimbulkan kesan fasilitas pejalan kaki dibuat hanya sebagai prasarat kelengkapan struktur jalan dan masih jauh dari ideal. Dari hasil pengamatan ditemui kendala atau permasalahan yang mempersulit pejalan kaki, antara lain :

#### 1. Penempatan Trotoar



**Gambar 1** Penempatan Trotoar

Penempatan trotoar di sepanjang jalan dari selatan depan polda jateng sampai ke lapangan simpang 5; dari utara ke air mancur sampai jalan imam bardjo,SH; dari jalan taman kb sampai ke jalan menteri supeno yaitu zona A, B dan C pada lokasi studi sudah dijadikan satu dengan jalur pejalan kaki sehingga lebarnya bertambah luas dan sangat memenuhi standar serta ketentuan yang berlaku, dan tingginya dibuat 30cm dengan jalan.

#### 2. Kemiringan dan Ramp Tepi Jalan



**Gambar 2** Kemiringan Jalan

Pada aspek kemiringan permukaan ini terjadi kemiringan yang signifikan hampir  $40^\circ$  di depan Perum Perhutani sampai ke Polda Jateng (lokasi Studi) karena berada di kawasan yang relatif tinggi tempatnya, dari perum perhutani sampai ke lapangan simpang 5 landai dan rata. Sedangkan ramp tepi jalan di lokasi studi masalah utama yang ditemui adalah trotoar yang terputus.

3. Penyeberangan Jalan/Zebra Cross



**Gambar 3** Penyeberangan Jalan

Selain trotoar, salah satu fasilitas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki adalah fasilitas penyeberangan. Fungsi utama dari fasilitas penyeberangan adalah untuk mengkonsentrasikan pejalan kaki yang akan menyeberang. Permasalahan yang ditemui adalah kurangnya penyediaan sarana penyeberangan dan juga rambu penyeberangan di pangkal dan ujung penyeberangan tersebut.

4. Struktur Drainase



**Gambar 4** Drainase

Permasalahan yang ditemui pada struktur drainase adalah bau dari selokan yang tidak sedap perlu adanya penutup dan pemeliharaan dari Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang. Hal ini terjadi karena tingkat kesadaran masyarakat kurang dalam membuang sampah pada tempatnya khususnya yang terbuat dari bahan plastik. Oleh karena itu, perlu tindakan serius oleh pemerintah terkait peraturan dan dikenai denda materil terkait buang sampah sembarangan seperti yang sudah diterapkan di Bandung.

5. Kelengkapan Fasilitas Trotoar

a. Parkir



**Gambar 5** Parkir

Masalah parkir ini terjadi di jalan depan Living Plaza sampai ke depan DISPERINDAG dan Kependudukan Jawa Tengah meski ada larangan jam parkir sampai jam 18.00. Terjadi karena kurang adanya sanksi yang tegas dari dinas perhubungan Kota Semarang.

b. Tempat Sampah



**Gambar 6** Tempat Sampah

Masalah yang ditemui adalah kurang rapinya tempat pembuangan sampah sementara yang ada di jalan pahlawan Semarang. Seharusnya, Tempat sampah dibedakan untuk sampah organik (bias diolah) warna hijau dengan non organik (tidak bias diolah) warna merah untuk lebih memudahkan petugas kebersihan dan menjaga lingkungan.

3. Tiang Pembatas Pejalan Kaki Dengan Kendaraan



**Gambar 7** Tiang Pembatas Jalan

Adanya tiang setinggi 70 cm ini sangat membantu pejalan kaki untuk berhati-hati pada kendaraan yang keluar masuk gedung, Karena kuantitas tiang ini masih sangat minim disertai pagar pembatas pun tidak ada maka perlu adanya perhatian lebih dari pemerintah dalam aspek keselamatan.

4. Shelter/ tempat angkut dan turunkan penumpang



**Gambar 8** Shelter

Masalah yang ditemui di lokasi ini adalah Shelter ini tidak terletak diluar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar shelter pada radius 300m dan pada titik potensial kawasan bahkan letaknya jadi satu dengan jalur pedestrian sehingga orang yang berjalan kaki akan melaluinya dulu.

5. Tempat duduk



**Gambar 9** Tempat Duduk

Masalah yang ditemui adalah tempat duduk ini memiliki resiko bahaya yang cukup tinggi yakni kalau lalai atau tidak konsentrasi bias langsung jatuh ke saluran pembuangan/selokan di belakang itu, pemerintah perlu memperbaiki dengan membuat pembatas punggung/ sandaran supaya lebih aman dan nyaman.

6. Marka Jalan, Lampu Penerangan, Rambu Lalin, Papan Informasi



**Gambar 10** Marka Jalan

Masalah yang ditemui yakni kurang lengkapnya fasilitas pendukung di jalan pahlawan. papan informasi tanda penyeberangan tidak ada, Lampu penerangan jalan kurang terang, Garis penyeberangan pejalan kaki sudah kusam bahkan tidak terlihat lagi (zebra cross), lampu lalu lintas kurang baik. Karena Cuma warna kurang berarti hal ini apabila ada pejalan kaki maka kendaraan harus berhenti dan mempersilahkan pejalan kaki untuk menyeberang lebih dulu.

#### 7. Jalan



**Gambar 11** Jalan

Pada lokasi studi ini jalan pahlawan Semarang termasuk kedalam kelas arteri sekunder. Karena jalan ini sangat baik dan sangat ramai dilalui kendaraan. Karena terdapat di jantung Kota Semarang.

#### 8. Jalur Taman



**Gambar 12** Jalur Taman

Permasalahan yang ditemui adalah

- Tidak teraturnya jarak antar pohon dan masih ada pohon yang letaknya di bahu jalan
- Kurang adanya perawatan tanaman dari dinas pertamanan kota Semarang
- Kebersihan taman kurang
- Banyak pohon yang sudah rapuh sehingga berbahaya untuk pengunjung taman menteri supeno yang datang. Karena sewaktu-waktu bisa ambruk dan tertimpa mobil, kendaraan ataupun orang.
- Sebaiknya pemerintah kota Semarang memberi intruksi kepada dinas terkait untuk menyelesaikan masalah ini.

#### 9. Kebersihan



**Gambar 13** Truk Sentinel

Masalah yang ditemui adalah truk sentinel ini jumlahnya sangat minim atau sedikit dan

beroperasinya hanya seminggu 2x yakni hari selasa dan jum'at sehingga sampah yang ada di sepanjang lokasi studi dari jalan pahlawan sampai ke undip berakhir di taman menteri supeno khususnya untuk sampah organik berupa dedaunanberserakan dimana-mana untuk itu perlu adanya penambahan petugas dilapangan khususnya DKP kota semarang.

### Aspek Non Fisik

Dari hasil pengamatan di lokasi studi ditemui permasalahan yang mengganggu pejalan kaki pada aspek non fisik, yakni fungsi trotoar utama yang ditemui adalah adanya fungsi trotoar. Hal ini disebabkan oleh keberadaan pedagang kaki lima di jalur pedestrian pada malam hari.



Gambar 14 Papan Kawasan Tertib Trotoar

Adanya perubahan fungsi tersebut disebabkan Karena tidak adanya sanksi yang tegas bagi orang yang salah untuk peruntukannya misalkan parkir di bahu jalan dalam hal kebijakan terkait oleh Perda Kota Semarang No.11 Tahun 1988 dan Perda Kota Semarang No.6 Tahun 1999 serta kawasan tertib dan terkait kawasan tertib di sepanjang jalan pahlawan Kota Semarang yakni Perda No.5 tahun 2014, Perda No.11 Tahun 2000,

Perda No.8 tahun 2006 dan Perda No.4 Tahun 2012.

### KESIMPULAN

Adanya hubungan yang saling mempengaruhi dan dipengaruhi antara ruang dan aktivitas di jalur pedestrian jalan Pahlawan, yaitu sebagai berikut ketersediaan ruang jalur pedestrian jalan Pahlawan yang secara tidak sengaja cocok dengan kebutuhan masyarakat atas ruang publik menyebabkan munculnya dan berkembangnya aktivitas sosial dan rekreasi dan aktivitas yang terjadi di jalur pedestrian jalan Pahlawan menjadi suatu ciri khas dan membentuk suasana tertentu yang berarti bagi lingkungan masyarakatnya.

Hal tersebut membuktikan *teori Place* (Roger Trancik, 1986) yang menyatakan bahwa "Sebuah *space* akan ada kalau dibatasi dengan suatu *void*, dan sebuah *space* akan menjadi *place* kalau memiliki arti bagi lingkungan yang berasal dari daerahnya." Hal ini dapat dilihat dari hasil kuesionerberdasarkan pendapat pejalan kaki dan pedagang kaki lima 20 responden, dari selatan Jalan Pahlawan sampai ke utara lapangan simpang 5, dari barat Jalan Menteri Supeno- Jalan Taman KB sampai ke timur Jalan Imam Bardjo, SH dengan dampak terbesar dengan bobot 10% pada pedagang kaki lima. Menyatakan kondisinya kurang baik, Dari penelitian ini bahwa factor-faktor yang meliputi, aspek fisik dan non fisik benar merupakan unsur utama dan pokok yang mengambil peranan penting dalam pemanfaatan ruang publik di lokasi studi.

### Rekomendasi

Elemen fisik ruang dalam rangka peningkatan aktivitas sosial dan rekreasi di jalur pedestrian yang diperlukan diantaranya bangku/tempat duduk, penerangan yang memadai, jalur pedestrian dengan lebar yang mencukupi, kondisi permukaan yang baik, vegetasi/pohon peneduh, tempat sampah dan lokasi dengan daya tarik kawasan yang baik akan lebih mudah dikembangkan. Untuk lokasi jalan Pahlawan ini, akan lebih maksimal jika



pengembangan ruang publik untuk aktivitas sosial dan rekreasi diperluas sampai ke lokasi jalan Imam Barjo ke arah kampus Pascasarjana Undip. Penataan yang dapat dilakukan di antaranya pembangunan jalur pedestrian di sepanjang jalan Imam Barjo dan penataan taman yang saat ini berfungsi sebagai median jalan.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### *Artikel dalam Jurnal (Jurnal Primer)*

Ernamaiyanti, dan Yunanda, M. 2019. *Analisis Daya Dukung Dan Daya Tampung Lahan Pengembangan Perumahan Dan Pemukiman Provinsi Banten*. Jurnal Teknik Sipil UNPAL. Vol 9 (1)

Carr, Stephen. 1992. *Public Space*. Cambridge : Cambridge University Press.

Gay, LR & Diehl, PL. 1992. *Research Methods for Business and Management*. Macmillan Publishing Company.

Gehl, Jan. 2011. *Life Between Buildings : Using Public Space*. Washington DC : Island Press.

Gehl, J. Gemzoe. 1996. *Public Space Public Life*. Copenhagen : Danish Architectural Press.

Hakim, Rustam. 1987. *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*. Jakarta : Bina Aksara.

Rapoport, Amos. 1977. *Human Aspects of Urban Form, Towards a Man Environment Approach to Urban Form and Design*. Oxford : Pergamon Press.

Shirvani, Hamid (1985) *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company Inc, New York.

Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung: Alfabeta.

Sukmarini, 2016. *Penataan Ruang Koridor Jalan Jatiwaringin Raya Pondok Gede Kota Bekasi*. Jurnal Ilmiah Plano Krisna.

Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space : Theories of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold Company Inc, New York.

##### *Naskah Online*

<http://dtap.undip.ac.id/en/index.php/Article/dayahidupruangjalanpahlawan.html>. Diakses pada tanggal 1 November 2016.