

# **REDESIGN THE PEDESTRIAN PATH HR. BOENYAMIN PURWOKERTO WITH THE CONCEPT OF ACTIVITY LIVING**

## **REDESAIN JALUR PEJALAN KAKI JALAN HR. BOENYAMIN PURWOKERTO DENGAN KONSEP *ACTIVITY LIVING***

**Jihan Mufidah Umaroh, Faryd Achmad Maulana, Wita Widyandini**

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Wijayakusuma Purwokerto

Kampus UNWIKU Jl. Beji Karangsalam PO BOX 185 Purwokerto 53152

Email : [jihanmufidahumaroh01@gmail.com](mailto:jihanmufidahumaroh01@gmail.com)

### ***ABSTRACT***

*Sidewalks (pedestrian paths) are city public spaces that are used for the convenience of pedestrians in walking from one place to another. A separate space is needed that functions as a pedestrian path. Sidewalks along Jalan HR. Boenyamin Purwokerto City have an interesting phenomenon that is the sidewalks on the west side are growing activities that are not integrated and coordinated. The existence of street vendors (peddlers), pedicabs, bicycles and even motorbikes using the sidewalk as a circulation path makes the condition of the sidewalk on the west side becomes irregular and disturbs the comfort of pedestrians as users. This phenomenon is interesting to be analyzed in order to produce appropriate recommendations to realize the sidewalk with its original function as a place to walk for pedestrians. From the analysis obtained, a recommendation is redesign of Jalan HR. Boenyamin with the concept of Activity Living which aims to make citizens more active in moving and makes the city healthier (healthy city).*

***Keywords : Redesign, Sidewalks, Pedestrians***

### **ABSTRAK**

Trotoar (jalur pedestrian) adalah ruang publik kota yang difungsikan untuk kenyamanan pejalan kaki dalam aktivitas berjalan dari satu tempat ke tempat yang lain. Diperlukan suatu ruang tersendiri yang difungsikan sebagai jalur pejalan kaki. Trotoar di sepanjang Jalan HR. Boenyamin Kota Purwokerto memiliki fenomena yang menarik yaitu trotoar di sisi sebelah Barat tumbuh aktifitas yang tidak terintegrasi dan terkoordinasi dengan baik. Keberadaan berupa pedagang kaki lima (PKL), becak, sepeda, sepeda motor bahkan kendaraan roda empat yang memanfaatkan trotoar sebagai jalur sirkulasi membuat kondisi trotoar di sisi sebelah Barat menjadi tidak teratur dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki sebagai pengguna trotoar. Fenomena inilah yang menarik untuk dianalisa guna menghasilkan rekomendasi yang tepat untuk mewujudkan trotoar dengan fungsi aslinya sebagai tempat berjalan bagi para pejalan kaki. Dari analisa yang didapat, diperoleh rekomendasi yang berupa redesain Jalan HR. Boenyamin dengan konsep *Activity Living* yang bertujuan menjadikan penduduk kota menjadi lebih aktif bergerak dan menjadikan kota lebih sehat (*healthy city*).

**Kata Kunci : Redesain, Trotoar, Pejalan Kaki**

## PENDAHULUAN

Kota merupakan tempat permukiman padat penduduk dimana terjadi berbagai aktivitas di dalamnya. Pada dasarnya kota itu berasal dari desa yang mengalami pertumbuhan penduduk disertai perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang pesat. Shirvan dalam Priyoga (2015 : 27) menyatakan bahwa dalam perencanaan kota, trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki harus dipertimbangkan karena merupakan bagian dari elemen urban desain. Jalur pedestrian (pedestrian ways) merupakan jalur jalan khusus tempat orang dapat berjalan kaki tanpa menggunakan kendaraan.

Pejalan kaki merupakan faktor yang cukup penting dari sistem transportasi kota dan harus mendapatkan tempat yang selengkap. Tamin dalam Setiawan (2011 : 184) berpendapat bahwa masalah pejalan kaki juga merupakan masalah utama dalam lalu lintas. Kemacetan dan kecelakaan bisa terjadi disebabkan oleh pejalan kaki, karena sering terjadi alih fungsi salah satu fasilitas pejalan kaki menjadi tempat kegiatan lain atau fasilitas pejalan kaki yang kurang bermanfaat, seperti trotoar untuk area perdagangan dan sejenisnya.

Pengertian tentang trotoar dijelaskan oleh Aslan dalam Widodo (2013 : 4) yang menyatakan bahwa trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian). Untuk itu, demi keamanan pejalan kaki maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa kerib.

Purwokerto merupakan salah satu kota yang berkembang sangat pesat. Pada ruas jalan utama banyak dibangun ruko-ruko sebagai pusat kegiatan perekonomian, salah satunya adalah koridor Jalan HR. Boenyamin yang menuju ke arah Universitas Jendral Soedirman (UNSOED). Pada koridor Jalan HR. Boenyamin bermunculan banyak ruko, toko, dan cafe yang menjadikan kawasan koridor Jalan HR. Boenyamin sebagai magnet baru perekonomian di Kota Purwokerto. Selain ruko, toko, dan cafe, di koridor Jalan HR. Boenyamin ini juga terdapat Pasar Glempang sebagai pasar tradisional dan area kampus UNSOED yang menjadikan pergerakan atau sirkulasi manusia di koridor Jalan HR. Boenyamin ini menjadi semakin banyak dan ramai.

Fasilitas sirkulasi utama bagi pejalan kaki di koridor Jalan HR. Boenyamin Purwokerto berupa trotoar yang membentang di sepanjang pertokoan di sisi kanan dan kiri Jalan HR.Boenyamin. Trotoar ini difungsikan untuk memberikan aktivitas, aksesibilitas, kenyamanan, keamanan dan visibilitas bagi pejalan kaki sebagai pengguna trotoar supaya pejalan kaki di trotoar koridor Jalan HR. Boenyamin khususnya di kawasan area kampus UNSOED dan

Pasar Glempang dapat berjalan dengan leluasa dan nyaman di kawasan perdagangan tersebut.

Kondisi eksisting trotoar di koridor Jalan HR. Boenyamin memiliki lebar 4,00 meter. Pada trotoar di sisi sebelah Barat tumbuh aktivitas yang tidak terintegrasi dan terkoordinasi. Keberadaan para pedagang kaki lima (PKL), becak, sepeda, sepeda motor bahkan mobil yang memanfaatkan trotoar sebagai jalur sirkulasi membuat kondisi trotoar khususnya di sisi sebelah Barat menjadi tidak teratur dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki sebagai pengguna utama trotoar. Fenomena inilah yang menarik untuk dikaji dan dianalisa mengapa terjadi kondisi seperti ini. Hasil dari analisa ini selanjutnya dibuat suatu rekomendasi yang berupa redesain trotoar di koridor Jalan HR. Boenyamin Purwokerto yang nyaman bagi para pejalan kaki, sehingga diharapkan trotoar ini nantinya menjadi alternatif pilihan dari pejalan kaki dalam menggunakan trotoar sebagai jalur pergerakan sirkulasi mereka.

Redesain jalur pejalan kaki di koridor Jalan HR. Boenyamin Purwokerto akan menggunakan konsep *activity living*. Konsep ini sangat cocok diterapkan pada jalur pedestrian di kawasan komersial kota yang berpotensi untuk mawadahi lingkungan gerak aktif bagi penduduk kota. Hendrawan dan Dwisusanto (2017 : 15) menjelaskan bahwa dengan adanya konsep *activity living* ini akan membuat penduduk kota menjadi lebih aktif bergerak, dan ke depannya akan menjadikan kota jadi lebih sehat (*healthy city*).

## METODE PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisa fenomena terjadinya peralihan fungsi trotoar di koridor Jalan HR. Boenyamin Purwokerto, sehingga metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Dari hasil penelitian ini kemudian dibuat rekomendasi berupa redesain trotoar di koridor Jalan HR. Boenyamin Purwokerto dengan menerapkan konsep *activity living*.

Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian kualitatif meliputi tiga cara (Sugiyono, 2012 : 63), yaitu :

1. Observasi langsung  
Dilakukan dengan melakukan survei atau pengamatan langsung ke trotoar Jalan HR. Boenyamin Purwokerto .
2. Wawancara  
Wawancara dilakukan dengan salah seorang pejalan kaki (bapak Toni) yang setiap hari menggunakan trotoar Jalan HR.Boenyamin.

### 3. Dokumentasi

Dengan menggunakan dokumentasi yang berupa foto kondisi lingkungan trotoar serta dengan melakukan pengukuran di Jalan HR. Boenyamin Purwokerto.

Pembahasan mengenai penerapan konsep *activity living* pada rancangan desain trotoar Jalan HR. Boenyamin Purwokerto menggunakan metode deskriptif. Pembahasan dilakukan dengan cara menganalisa objek apa adanya dengan dokumen-dokumen pendukung, seperti hasil wawancara dengan pejalan kaki maupun pengguna trotoar lainnya, hasil wawancara dengan warga sekitar trotoar Jalan HR. Boenyamin, serta data hasil survey yang berupa data eksisting kondisi lingkungan

### TINJAUAN PUSTAKA

Lalu lintas manusia pada tempat aktivitas kendaraan adalah tempat berbahaya untuk pejalan kaki. Maka itu pejalan kaki harus ditempatkan di lokasi yang aman yaitu trotoar. Ada berbagai definisi trotoar menurut regulasi resmi pemerintah. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, trotoar adalah salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas. Trotoar merupakan hak pejalan kaki, sama seperti tempat penyebrangan.

**Tabel 1. Contoh penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum.**

Lokasi	Arus pejalan kaki maksimum	Zona			Bagian depan gedung	Dimensi Total (permelebaran)
		Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif		
Jalan Arteri Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat perbelanjaan pejalan kaki utama lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 8 m
Jalan Kolektor Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, atau pusat perbelanjaan pejalan kaki utamanya	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,95 m	3,5 – 4 m
Jalan Lokal	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan perumahan	35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018

Menurut Anggriani (2009 : 9) dalam bukunya yang berjudul *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota* bahwa 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 kenyamanan pejalan kaki saat menggunakan jalur pedestrian sebagai jalur mereka.

Trotoar tidak hanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi di ruas jalan yang menghubungkan bangunan yang satu ke bangunan yang lain. Di atas trotoar juga dapat dilakukan jalan kaki santai, duduk-duduk, olahraga (*jogging*), bahkan di atas trotoar juga dapat dibuat halte. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (Permenhub No. PM 10 Tahun 2012). Harus diperhatikan dalam perencanaan halte adalah kenyamanan dan fasilitas di halte yang meliputi : lampu penerangan, ventilasi udara, fasilitas kebersihan, luas lantai per orang, dan fasilitas kemudahan naik/turun penumpang.



**Gambar 1. Aktifitas di Atas Trotoar**

Sumber: Rustam, 2018

Jalur pedestrian atau trotoar yang bersifat rekreatif dan representatif akan membuat pejalan kaki mau bergerak aktif (*berjalan*) di atasnya karena mereka akan merasa nyaman dan leluasa berjalan di atas trotoar tersebut. Jika semakin banyak orang yang mau bergerak aktif, maka jumlah penduduk yang sehat pun akan semakin banyak karena menurut Hendrawan dan Dwisusanto (2017 : 16), orang yang kurang gerak aktif memiliki masalah kesehatan antara lain obesitas, diabetes, penyakit jantung, dan penyakit kronis lainnya. Jadi bergerak aktif itu memang sangatlah penting.

### HASIL DAN PEMBAHASAN

Lebar jalur pejalan kaki di Jalan HR. Boenyamin Purwokerto adalah 4,00 meter. Keberadaan fasilitas untuk difable berupa *ramp* telah tersedia di seluruh segmen lokasi. Penggunaan material dengan batu dekoratif cukup memiliki nilai estetika terhadap jalur pejalan kaki namun kini





**Gambar 5. Contoh Model Parkir Sepeda**  
*Sumber: Hakim, 2018*

Saat ini kondisi trotoar di koridor Jalan HR. Boenyamin sudah tidak menarik lagi. Motif yang terdapat pada batu paving pada jalur pejalan kaki telah pudar. Selain itu banyak paving yang pecah-pecah, dan kondisi paving yang telah bergelombang.



**Gambar 6. Kondisi eksisting paving di trotoar**  
*Sumber : Analisa Penulis, 2019*

Untuk solusi permasalahan ini, paving pada trotoar dapat diganti menggunakan batu andesit, karena lebih bagus dan awet dibanding paving block. Desainnya pun dibuat dengan pola yang dinamis sehingga memberikan kesan yang bersemangat dan bergairah tidak monoton dan membosankan.



**Gambar 7. Motif batu andesit**  
*Sumber : Analisa Pribadi, 2019*



**Gambar 8. Redesain batu jalur pejalan kaki**  
*Sumber : Analisa Pribadi, 2019*

Permasalahan utama yang mengganggu pejalan kaki dan merusak batu trotoar adalah banyaknya tenda PKL yang mangkal di trotoar Jalan HR. Boenyamin.



**Gambar 9. PKL yang berada trotoar di Jalan HR. Boenyamin**  
*Sumber : Analisa Penulis, 2019*

Maka dengan kebijakan pemerintah yang lebih tegas seharusnya PKL tersebut direlokasi ke tempat khusus semacam area PKL agar tidak mengganggu pejalan kaki. PKL akan direlokasi ke depan Universitas Jendral Soedirman tepatnya di sebelah Bursa Kampus. Untuk redesainnya adalah seperti berikut ini :



**Gambar 10. Relokasi PKL**  
*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

Penempatan pot tanaman dan pohon di sepanjang trotoar Jalan HR. Boenyamin saat ini juga kurang rapi, padahal pohon memiliki multi fungsi yang sangat penting. Pohon berfungsi sebagai *street furniture* sekaligus sebagai filterisasi dari udara kotor yang berasal dari kendaraan ke area trotoar. Karena Jalan HR. Boenyamin adalah jalan kota yang terletak di tengah Kota Purwokerto dan jalan yang ramai oleh kendaraan bermotor, maka trotoar di koridor Jalan HR. Boenyamin tersebut membutuhkan vegetasi yang cukup untuk filterisasi.



**Gambar 11. Existing pot tanaman dan pohon**  
*Sumber: Google Maps, 2019*

Kondisi eksisting saat ini, pot tanaman dan pohon yang ada memiliki dimensi yang cukup besar sehingga menghabiskan lebar trotoar. Selain itu pot tanaman bahkan sudah banyak yang rusak dan pecah karena akar pohon yang terus membesar. Kondisi ini cukup mengganggu estetika visual trotoar..

Selain itu, vegetasi yang digunakan saat ini juga kurang memiliki estetika. Vegetasi hanya berupa tanaman teh-tehan dan pohon yang tidak memiliki bunga. Jika keduanya disatukan, menghasilkan visual yang monoton dan kurang atraktif. Untuk itu dibuat redesain vegetasi dengan cara dibuat dua jalur, jalur yang pertama vegetasi sebagai estetika dan jalur yang kedua vegetasi sebagai peneduh. Vegetasi estetika berupa vegetasi tanaman hias yang berbunga-bunga seperti tanaman bunga Azalea yang bunganya berwarna merah jambu. Vegetasi estetika ini juga berfungsi untuk memisahkan antara area trotoar dengan jalan raya.

Untuk jalur kedua ditanami vegetasi peneduh yang berupa pohon yang rindang seperti Pohon Tanjung. Pohon Tanjung yang memiliki daun lebat cocok sebagai peneduh, peredam dari bisungnya kendaraan, dan dapat sebagai filterisasi polusi kendaraan. Pohon Tanjung dan bunga Azalea jika dipadukan akan menghasilkan komposisi yang seimbang, dimana pohon Tanjung yang hanya terdiri dari dedaunan dan tanaman bunga Azalea yang berwarna merah jambu akan sangat menarik visual pejalan kaki pengguna trotoar.



**Gambar 12. Redesain jalur vegetasi**  
*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

Di sepanjang trotoar koridor Jalan HR. Boenyamin ini juga banyak terdapat atribut-atribut seperti spanduk dan banner yang pemasangannya kurang tepat serta menghalangi pejalan kaki karena trotoar semakin sempit.



**Gambar 13. Penempatan atribut trotoar yang tidak efektif.**  
*Sumber: Analisa Pribadi, 2019*

Untuk solusinya dibuat redesain jalur pedestrian yang dirancang tidak akan terhalangi oleh atribut apapun, kecuali terdapat jalur pemandu bagi disabilitas. Karena atribut/fasilitas trotoar sudah ditempatkan pada jalur fasilitasnya masing-masing.



**Gambar 14. Redesain jalur pejalan kaki**  
*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

Selanjutnya masih terdapat masalah lain yaitu trotoar kerap disalahgunakan untuk parkir kendaraan roda dua. Hingga trotoar tidak dapat dilintasi oleh pejalan kaki karena terhalang motor.



**Gambar 15. Jalur pejalan kaki digunakan untuk parkir motor.**

*Sumber: Google Maps, 2019*

Maka sebagai solusinya dibuatkan lahan khusus untuk parkir sepeda motor dan mobil di beberapa titik untuk pengunjung yang akan menelusuri pertokoan atau berjalan-jalan di trotoar Jalan HR. Boenyamin.

Lahan parkir tersebut direncanakan ada di dua titik jalur trotoar Jalan HR. Boenyamin. Walau parkir hanya terdapat dua buah namun dibuat memiliki lahan yang luas. Pengunjung dapat menikmati *pedestrian mall* yang ada tanpa mengendarai sepeda motor untuk berpindah dari satu toko ke toko lainnya.



**Gambar 16. Redesain tempat parkir kendaraan**

*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

Selain parkir motor yang menghalangi jalur pejalan kaki, terdapat juga masalah lain yaitu bangku dan meja kafe yang diletakan pada jalur pejalan kaki.



**Gambar 17. Bangku dan meja kafe menghalangi jalur pejalan kaki**

*Sumber: Google Maps, 2019*

Khusus trotoar di depan bangunan cafe/tempat makan akan dibuatkan tempat khusus berupa tempat duduk & meja makan di luar ruangan (*outdoor*), tanpa memakan jalur pejalan kaki. Hal ini juga dilakukan bersamaan dengan penataan bangunan cafe/rumah makan secara berderet, agar lebih rapi dan nyaman.



**Gambar 18. Redesain jalur fasilitas bangunan.**

*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

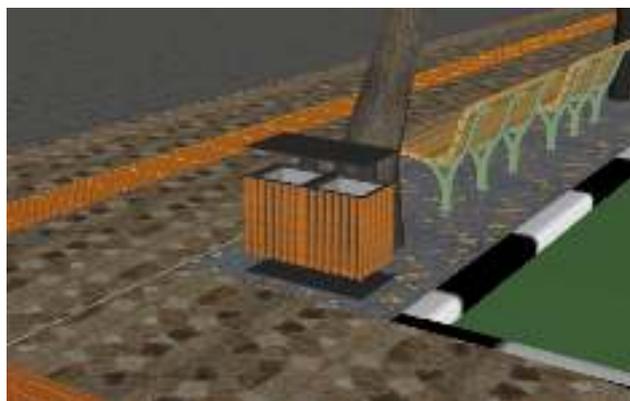
Di trotoar Jalan HR. Boenyamin terdapat keranjang sampah yang kurang bagus dan di beberapa titik malah belum tersedia tempat sampah, sehingga warga membuang sampah ke pot tanaman.



**Gambar 19. Tong Sampah di Trotoar Jalan HR. Boenyamin**

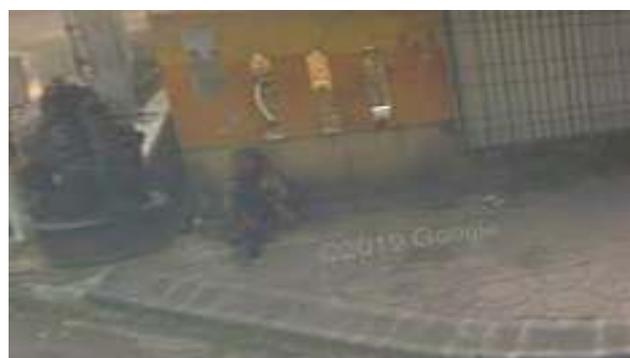
*Sumber: Google Maps, 2019*

Tempat sampah harus terdapat dua tong yang terdiri dari tong sampah organik dan tong non organik. Tempat sampah tersebut dibuat permanen sehingga tidak bisa dipindah-pindah atau dicuri. Di bagian atas tong diberi atap karena tempat sampah terletak di ruang terbuka, agar tidak menampung air hujan. Namun tempat sampah diberi celah agar sampah dapat masuk ke dalam tong dengan mudah.



**Gambar 20. Redesain Tempat Sampah Permanen.**  
*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

Di trotoar Jalan HR. Boenyamin juga tidak ada fasilitas tempat duduk bagi pejalan kaki membuat mereka duduk di pot tanaman bahkan di jalur pejalan kaki.



**Gambar 21. Pedestrian yang Duduk di Jalur Pejalan kaki.**  
*Sumber: Google Maps, 2019*

Untuk solusi dari permasalahan di atas adalah dengan menyediakan fasilitas bangku untuk pejalan kaki yang lelah di sepanjang jalur trotoar, agar mereka bisa beristirahat sejenak di bangku tersebut. Bangku menggunakan menggunakan kayu jati tua, karena cenderung awet dan tak mudah terserang rayap atau jamur. Saat diletakkan di luar ruangan, bangku kayu jati juga tahan terhadap sinar matahari dan hujan.



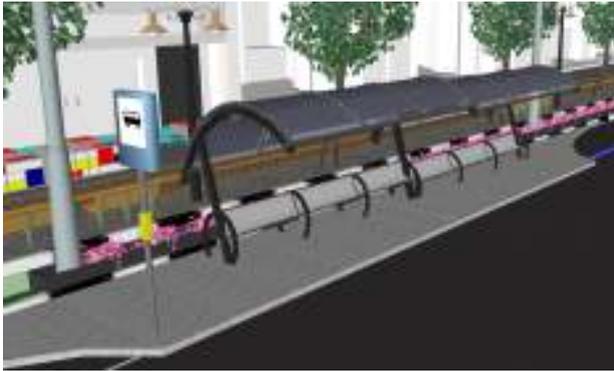
**Gambar 22. Redesain Bangku bagi pejalan kaki.**  
*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

Jalan HR. Boenyamin merupakan salah satu daerah yang padat dan sibuk di Kota Purwokerto. Di sini selain sebagai pusat perekonomian juga sebagai pusat pendidikan dengan adanya Kampus Universitas Jenderal Soedirman (UNSOED). Selain itu Jalan HR. Boenyamin juga merupakan jalur wisata menuju Kawasan Wisata Baturraden, sehingga jalan ini cukup banyak dilalui jalur angkutan umum. Namun sayangnya, halte untuk tempat menunggu angkutan umum hanya terdapat di sisi sebelah Timur (depan Kampus UNSOED), tidak terdapat halte pada sisi sebelah Barat. Hal tersebut mengakibatkan banyaknya kendaraan umum yang berhenti di sembarang tempat yang dapat menimbulkan kemacetan.



**Gambar 23. Kondisi Jalan HR. Boenyamin yang ramai**  
*Sumber: Google Maps, 2019*

Halte sangat dibutuhkan bagi masyarakat, untuk memudahkan mereka dalam menunggu angkutan umum. Halte direncanakan akan dibuat di beberapa titik yang dekat dengan bangunan pendidikan, bangunan pertokoan dan bangunan pemerintahan.



**Gambar 24. Redesain Halte Angkutan umum.**

*Sumber: Analisa Penulis, 2019*

Halte ditambahkan guna mendukung konsep *activity living*, yang mengharuskan masyarakat bergerak aktif. Desain atap halte menggunakan ide garis lengkung untuk menimbulkan kesan dinamis, luwes, sehingga selaras dengan desain trotoar. Dikarenakan waktu operasional angkutan kota di Purwokerto hanya sampai dengan pukul 17.00 WIB, maka untuk lampu penerangan tidak diperlukan.

Untuk desain juga dibuat dengan konsep terbuka untuk penghematan penghawaan buatan dan sirkulasi udara. Fasilitas kebersihan juga diperhatikan dengan meletakkan tempat sampah di sekitar halte. Kenyamanan tempat duduk di halte juga menjadi hal utama yang harus diperhatikan dalam redesain halte. Kebanyakan tempat duduk di halte berbentuk silinder yang membuat orang yang duduk di atasnya merasa tidak nyaman, untuk itu tempat duduk di halte direesain menjadi tempat duduk berbentuk kursi bersandar yang lebih nyaman untuk diduduki.

## KESIMPULAN

Seiring dengan munculnya beberapa ruko, toko, dan cafe di koridor Jalan HR. Boenyamin, menjadikan kawasan koridor Jalan HR. Boenyamin di Kota Purwokerto memiliki magnet baru di sisi sebelah Barat. Keberadaan pedagang kaki lima (PKL), becak, sepeda, sepeda motor bahkan mobil memanfaatkan trotoar sebagai jalur sirkulasi membuat kondisi trotoar khususnya di sisi sebelah Barat menjadi tidak teratur dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki sebagai pengguna utama trotoar.

Dari permasalahan tersebut maka dihasilkan beberapa solusi, sebagai berikut :

1. Redesain batu trotoar menggunakan batu andesit dengan motif dinamis.
2. Relokasi pedagang kaki lima (PKL) ke area tempat khusus pedagang kaki lima (PKL) di sebelah Bursa Kampus Purwokerto.
3. Pembuatan dua jalur vegetasi. Jalur pertama vegetasi sebagai estetika dengan menggunakan bunga Azalea, dan jalur kedua vegetasi sebagai peredam sekaligus filterisasi menggunakan pohon Tanjung.
4. Penambahan lahan khusus parkir bagi kendaraan bermotor.
5. Pada bangunan *caffé* atau tempat makan di area depan bangunan ditambahkan fasilitas tempat makan khusus.
6. Redesain tempat sampah permanen.
7. Penambahan tempat duduk di jalur trotoar menggunakan material kayu jati.
8. Membangun halte angkutan umum di beberapa titik strategis.

Redesain trotoar Jalan HR. Boenyamin menjadi lebih nyaman, rekreatif, dan atraktif ini diharapkan dapat menjadi wadah bagi pengguna trotoar Jalan HR. Boenyamin untuk mau bergerak aktif di atasnya. Jika demikian maka dapat dikatan konsep *activity living* berhasil diterapkan di trotoar Jalan HR. Boenyamin Purwokerto ini. Jika konsep *activity living* dapat berjalan baik, maka penduduk kota menjadi lebih aktif bergerak dan menjadikan penduduk lebih sehat, dan ke depannya Kota Purwokerto menjadi kota yang sehat (*healthy city*).

## SARAN

Trotoar sudah di redesain dengan sebaik mungkin melalui dasar dan pertimbangan penelitian yang dilakukan. Tetapi hal tersebut tidaklah cukup, karena tidak hanya arsitek saja yang berkontribusi dalam perbaikan kondisi trotoar tersebut. Warga sekitar dan pengguna trotoar juga wajib menjaga ketertiban dan fasilitas yang ada agar segala fasilitas dapat digunakan sebaik mungkin dan dapat bertahan lama.

Dalam hal ini pihak yang sangat penting dan berpengaruh adalah kebijakan Pemda Kabupaten Banyumas. Segala permasalahan khususnya tentang Pekerjaan Umum sudah ada hukum dan undang-undangnya, Pemda harus tegas dalam menegakkan hukum dan undang-undang tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggriani, Niniek. 2009. *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Klaten : Yayasan Humaniora.
- Hakim, Rustam. 2018. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap (Edisi Kedua)*. Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Hendrawan, Christianto dan Dwisusanto, Y. Basuki. 2017. *Konsep Active Living Dalam Perancangan Jalur Pedestrian, Studi Kasus Jalan LLRE Martadinata (Riau), Bandung, Jawa Barat*. Jurnal Teknik Arsitektur ARTEKS, ISSN 2541-0598, Volume 2, No. 2, Desember 2017, hal 15-31. Kupang : Universitas Katolik Widya Mandira.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta.
- Setiawan, Moch. Fathoni. 2011. *Studi Perilaku Pejalan Kaki Pada Trotoar (Pedestrian Ways) di Surakarta Ditinjau dari Kenyamanan Iklim*. Volume 13, Nomor 2, Juli, hal 181-190. Semarang : Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang.
- Priyoga, Iwan. 2015. *Preferensi Pedestrian Ditinjau dari Penggunaan Trotoar di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang*. Semarang : Universitas Pandanaran.
- Saraswaty, Rina. 2017. *Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Brigjen Katamso Medan*. Jurnal Education Building, Volume 3, Nomor 1, Juni, hal 9-14. Medan : Fakultas Teknik Universitas Medan Area.
- Widodo, Aris. 2013. *Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pandanaran Semarang)*. Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan, Volume 15, No. 1, Januari 2013, hal 1-12. Semarang : Universitas Negeri Semarang.
- Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.
- Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.