



Jurnal Arsitektur dan Ruang Kota (J-ARUKA)

Volume 1 Nomor 1

Homepage: <https://j-aruka.eng.unila.ac.id/index.php/jurnal>



Konseptual Desain Kawasan Tugu Adipura Sebagai Simpul Aktivitas Publik Berdasarkan Hasil Analisis *Walkability* Kota Bandar Lampung

M M Hizbullah Sesunan^{1*}, Citra Persada¹, M Faisal Faris¹, Mega Vetra¹

¹Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Lampung, Jl. Prof. Dr. Soemantri Brodjonegoro No. 1, Gedung Meneng, Bandar Lampung, 35145

INFORMASI ARTIKEL

Riwayat artikel:

Diterbitkan 23/06/2026

Direvisi 11/05/2026

Disubmit 20/03/2026

Kata kunci:

Jalur pejalan kaki
Kawasan Pusat Kota
Ruang Publik
Tugu Adipura
Walkability

ABSTRAK

Tugu Adipura merupakan landmark dan ikon penting di pusat Kota Bandar Lampung yang berfungsi sebagai simpul berbagai aktivitas kota. Meskipun demikian, area di sekitar tugu belum mampu mengakomodasi kebutuhan aktivitas publik tersebut secara optimal, terutama bagi pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kualitas jalur pejalan kaki di kawasan Tugu Adipura (Segmen 2) dan memberikan rekomendasi desain konseptual untuk mentransformasikannya menjadi ruang publik yang walkable. Metode penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, melalui observasi lapangan dan analisis komparatif terhadap standar *Walkability Survey in Asian Cities* serta Peraturan Menteri. Hasil penelitian menunjukkan bahwa koridor Jalan Raden Intan secara keseluruhan (termasuk Tugu Adipura) mendapatkan nilai indeks walkability 36.70 (*Not Walkable*). Permasalahan utama di Segmen 2 meliputi ketiadaan peneduh, minimnya fasilitas amenities seperti kursi dan tempat sampah, serta fasilitas disabilitas yang tidak konsisten. Sebagai solusi, penelitian ini mengusulkan desain konseptual yang mengintegrasikan area plaza publik, penataan lanskap dengan peneduh, relokasi PKL, dan pemenuhan fasilitas pejalan kaki yang standar untuk mewujudkan kawasan Tugu Adipura yang nyaman, aman, dan aksesibel.

Kata Kunci: Jalur pejalan kaki, Kawasan Pusat Kota, Ruang Publik, Tugu Adipura, *Walkability*

© 2026 The Author(s).
Published by Department of
Architecture, Faculty of Engineering,
University of Lampung

ABSTRACT

The Adipura Monument is an important landmark and icon in the center of Bandar Lampung City that functions as a hub for various city activities. However, the area around the monument has not been able to optimally accommodate the needs of these public activities, especially for pedestrians. This study aims to assess the quality of pedestrian paths in the Adipura Monument area (Segment 2) and provide conceptual design recommendations to transform it into a walkable public space. The research method uses a qualitative descriptive approach, through field observations and

* Penulis korespondensi.
E-mail: mas.hizbullah@eng.unila.ac.id

comparative analysis of the Walkability Survey in Asian Cities standards by Leather et al. (2011) and the Minister of Public Works Regulation No. 03/2014. The results show that the Raden Intan Street corridor as a whole (including the Adipura Monument) received a walkability index score of 36.70 (Not Walkable). The main problems in Segment 2 include the lack of shade, minimal amenities such as chairs and trash cans, and inconsistent facilities for the disabled. As a solution, this study proposes a conceptual design that integrates a public plaza area, landscape arrangement with shade, street vendor relocation, and the provision of standard pedestrian facilities to create a comfortable, safe, and accessible Adipura Monument area.

Key Words: Pedestrian Path, Downtown Area, Public Space, Adipura Monument, Walkability

1. Pendahuluan

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen perancangan kota yang esensial. Menurut Shirvani (1985), elemen ini penting guna memenuhi kebutuhan rute pejalan kaki dan menunjang aktivitas penghuni kota. Namun, salah satu isu perkotaan di Indonesia adalah ketidakmampuan menyediakan jalur pejalan kaki yang berkualitas dan nyaman. Fenomena ini berdampak pada rendahnya minat berjalan kaki, yang didukung oleh riset Stanford University (2017) yang menempatkan Indonesia sebagai negara dengan penduduk paling malas berjalan kaki.

Kawasan pusat kota, khususnya yang berfungsi sebagai koridor komersial dan ikon kota, seharusnya didukung oleh fasilitas pejalan kaki yang memadai. Tugu Adipura di Kota Bandar Lampung merupakan salah satu ikon koridor jalan komersil yang terhubung langsung dengan Jalan Raden Intan. Kawasan ini tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga menjadi pusat berbagai aktivitas kota, seperti lokasi acara pemerintah, tempat parkir ambulans, dan lokasi foto bagi turis. Permasalahannya, kondisi eksisting di sekitar Tugu Adipura belum bisa mengakomodasi berbagai aktivitas tersebut. Area ini sangat memerlukan jalur pejalan kaki yang berkualitas serta peningkatan fungsi sebagai ruang terbuka publik.

Penerapan konsep *walkability* menjadi krusial. *Walkability* adalah konsep untuk menciptakan lingkungan berkelanjutan yang ramah pejalan kaki, yang memiliki aspek aksesibilitas, konektivitas, kenyamanan, dan keamanan yang tinggi. Seperti yang dikemukakan oleh Rafiemanzelat *et al.* (2017), penerapan konsep ini memungkinkan terwujudnya berbagai aktivitas sosial, rekreasi, dan belanja hanya dengan berjalan kaki.

Oleh karena itu, penelitian ini berfokus pada analisis kondisi eksisting jalur pejalan kaki di kawasan Tugu Adipura (Segmen 2) dan merumuskan rekomendasi desain konseptual untuk mentransformasikannya dari sekadar *landmark* lalu lintas menjadi simpul aktivitas publik yang *walkable* dan humanis.

2. Metode

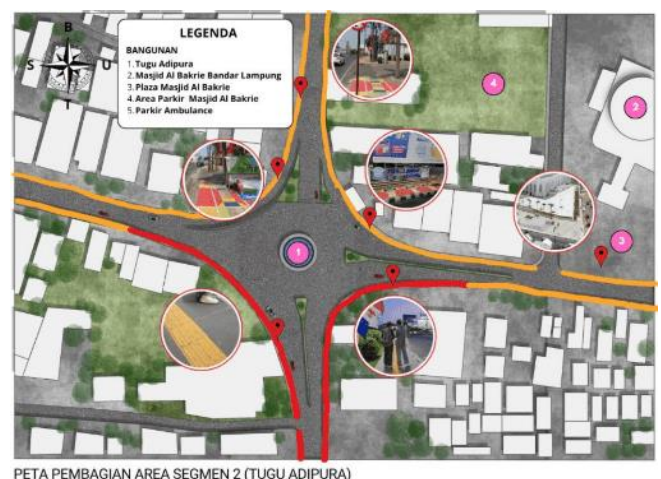
2.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pendekatan ini digunakan untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi kualitas desain jalur pejalan kaki eksisting dengan membandingkannya terhadap teori dan konsep *walkability*. Analisis didasarkan pada dua acuan utama:

1. Indikator *walkability* menurut *Walkability Survey in Asian Cities* oleh James Leather (2011) yang dimodifikasi dengan indikator dari Dom (2010).
2. Standar fasilitas pejalan kaki menurut Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (Peraturan Menteri PU Nomor 03/2014).

2.2 Lokasi dan Objek Penelitian

Objek penelitian adalah kualitas desain jalur pejalan kaki di koridor Jalan Raden Intan hingga Tugu Adipura (**Gambar 1**). Namun, fokus artikel ini dikhususkan pada Segmen 2, yaitu kawasan di sekeliling Tugu Adipura. Area Segmen 2 ini merupakan simpul transportasi sekaligus simbol pusat kota Bandar Lampung.



Gambar 1. Variasi persebaran area Jalur pejalan kaki pada tugu adipura.

Kawasan Segmen 2 dibagi lagi menjadi dua area observasi, yaitu Area A (jalur pejalan kaki sisi luar yang mengelilingi tugu) dan Area B (jalur pejalan kaki di sisi dalam yang berbatasan langsung dengan jalan raya) untuk memudahkan identifikasi.

2.3. Analisis

Analisis kuantifikasi walkability dilakukan dengan memberikan skor pada 11 variabel yang telah dimodifikasi dari teori Leather et al. (2011) dan Dom (2010). Variabel tersebut mencakup: konflik transportasi, ketersediaan jalur, keamanan penyeberangan, perilaku pengendara, amenitas, infrastruktur disabilitas, hambatan, keamanan kejahatan, aktivitas 24 jam, perlindungan cuaca, dan muka bangunan. Skor dari kedua segmen (Segmen 1 dan Segmen 2) kemudian dihitung menggunakan rumus *Walkability Index* untuk mendapatkan nilai akhir koridor (Leather et al., 2011):

$$\text{Walkability Index} = \frac{\sum(\text{Nilai variabel} \times \text{Bobot})}{\text{Jumlah Bobot}}$$

Hasil skor tersebut kemudian dikategorikan untuk menentukan tingkat walkability kawasan, seperti yang dijelaskan dalam **Tabel 1**.

Tabel 1. Kategori Nilai Index *Walkability*.

Skor	Keterangan	Deskripsi
>70	Dalam melakukan kegiatan harian tidak membutuhkan kendaraan bermotor atau sebagian besar kegiatan dilakukan dengan berjalan kaki	<i>Highly walkable</i>
50-70	Beberapa fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki	<i>Waiting to walk</i>
<50	Sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki atau hampir seluruh kegiatan memerlukan kendaraan bermotor.	<i>Not walkable</i>

3. Hasil dan pembahasan

3.1 Analisis kondisi eksisting Tugu Adipura

Berdasarkan observasi lapangan, kondisi fisik jalur pejalan kaki di tugu adipura menunjukkan banyak permasalahan yang berkontribusi pada rendahnya kenyamanan pejalan kaki.

1. Fasilitas Utama (Jalur Pejalan Kaki):

Terdapat perbedaan kualitas yang signifikan antara Area A dan B. Area A (**Gambar 2**) memiliki lebar yang cukup (2.60 m - 2.70 m), namun material finishing-nya rapuh, licin, dan memiliki tinggi

pijakan (kurb) yang sangat tinggi (30 cm - 40 cm), jauh di atas standar nyaman 15 cm.



Gambar 2. Kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Tugu Adipura: Area A.



Gambar 3. Kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Tugu Adipura: Area B.

Sebaliknya, Area B (**Gambar 3**) memiliki tinggi pijakan yang baik (10 cm - 15 cm) dan material anti slip, namun lebarnya sangat sempit (1.60 m - 1.70 m), di bawah standar minimal 2 meter.

2. Fasilitas Pendukung (Amenitas): Ketersediaan amenitas di Segmen 2 sangat minim. Tidak ditemukan satupun fasilitas tempat duduk dan tempat sampah di seluruh area tugu.
3. Aksesibilitas: Fasilitas disabilitas seperti *guiding block* dan ramp hanya tersedia di Area B yang sempit, dan tidak tersedia sama sekali di Area A yang lebih lebar. Hal ini menunjukkan perencanaan fasilitas disabilitas yang tidak terintegrasi dan tidak konsisten.
4. Kenyamanan: Permasalahan paling signifikan di Segmen 2 adalah ketiadaan peneduh. Tidak terdapat sama sekali pohon peneduh yang dapat menaungi pejalan kaki, sehingga kawasan ini sangat tidak nyaman digunakan pada siang hari.

3.2 Penilaian Walkability

Analisis kuantitatif dari 11 variabel di kedua segmen menghasilkan nilai akhir *Walkability Index* untuk koridor Jalan Raden Intan dan Tugu Adipura sebesar

36.70. Berdasarkan **Tabel 1** (kategori dari Leather et al., 2011), skor di bawah <50 masuk dalam kategori "Not Walkable".

Hal ini menunjukkan bahwa kawasan ikonik ini dinilai memiliki sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki, dan hampir seluruh kegiatan di dalamnya masih memerlukan kendaraan bermotor. Kegagalan Segmen 2 (Tugu Adipura) dalam menyediakan kenyamanan termal (peneduh), amenitas dasar (kursi dan tempat sampah), dan aksesibilitas universal menjadi kontributor utama dari rendahnya skor tersebut.

3.3 Rekomendasi desain kawasan Tugu Adipura

Berdasarkan identifikasi masalah dan rendahnya nilai walkability, diperlukan sebuah intervensi desain yang radikal untuk mentransformasi fungsi Tugu Adipura. Desain konseptual yang diusulkan berfokus pada perubahan fungsi dari *roundabout* lalu lintas menjadi simpul ruang publik yang aktif dan *walkable*. Ketersediaan naungan sebagai perlindungan dari cuaca dapat dalam bentuk ketersediaan vegetasi maupun elemen non vegetasi untuk meningkatkan kenyamanan pengguna. Keindahan yang ada menjadi salah satu faktor yang dapat meningkatkan pengalaman dan kepuasan pejalan kaki (Putri, 2024).



Gambar 3. Ilustrasi Penerapan Konsep *Walkability*.

Intervensi desain utama untuk Segmen 2 (Tugu Adipura) adalah sebagai berikut:

1. **Penyediaan Plaza Publik (Area Plaza):**
Merespons kebutuhan aktivitas publik yang tinggi (acara pemerintah, foto, berkumpul), desain ini mengusulkan area perkerasan yang luas sebagai plaza. Plaza ini menjadi inti baru dari kawasan Tugu Adipura, memfasilitasi kegiatan komunal yang selama ini tidak terwadahi.
2. **Penambahan Peneduh (Area Landsekap):**
Untuk mengatasi masalah ketiadaan peneduh, desain mengalokasikan "Area Landsekap" secara

signifikan. Penanaman pohon peneduh yang masif sangat penting untuk memberikan kenyamanan termal, sesuai dengan prinsip Weather Protection dari Dom (2010).

3. **Penataan Aktivitas Pendukung:**
Desain merelokasi dan menata ulang aktivitas informal. Disediakan "Area PKL" yang terorganisir agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki, serta "Area Parkir Ambulance" yang didedikasikan agar tidak parkir di sembarang tempat.
4. **Integrasi Moda Transportasi:**
Desain mengintegrasikan "Area Perhentian Bus" dan "Jalur Sepeda" ke dalam sirkulasi kawasan, mendukung konektivitas antar moda transportasi.
5. **Pemenuhan Standar Fasilitas Pejalan Kaki:**
Seluruh jalur pejalan kaki di desain ulang agar memenuhi standar Permen PU No. 03/2014, meliputi lebar minimal yang nyaman, material anti slip, ketersediaan ramp dan guiding block di seluruh area, serta penempatan amenitas (kursi dan tempat sampah) secara merata.

Kelima intervensi utama ini tidak berdiri sendiri, melainkan dirancang untuk saling terintegrasi dalam satu kesatuan tata ruang yang kohesif.



Gambar 4. Ilustrasi Potongan Penerapan Konseptual Desain pada Tugu Adipura.

Penggabungan antara area perkerasan (plaza), elemen lanskap (peneduh), dan penataan sirkulasi (pejalan kaki, PKL, bus, dan sepeda) bertujuan untuk menciptakan sebuah pengalaman ruang publik yang menyeluruh. Ilustrasi potongan pada **Gambar 4** menunjukkan bagaimana elemen-elemen ini secara spasial menata ulang kawasan Tugu Adipura menjadi sebuah lingkungan yang memprioritaskan pejalan kaki.

Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting dan penilaian walkability, kawasan Tugu Adipura Bandar Lampung masih berada pada kategori not walkable dengan nilai Walkability Index sebesar 36.70. Rendahnya kualitas jalur pejalan kaki, minimnya amenitas pendukung, tidak meratanya fasilitas aksesibilitas, serta ketiadaan elemen peneduh menjadi faktor utama yang menurunkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki di kawasan tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa fungsi kawasan masih lebih berorientasi pada kendaraan bermotor dibandingkan kebutuhan pengguna ruang publik berbasis pejalan kaki.

Melalui pendekatan desain konseptual yang diusulkan, penelitian ini menawarkan transformasi kawasan Tugu Adipura menjadi ruang publik yang lebih aktif, inklusif, dan berkelanjutan dengan mengedepankan prinsip *walkability*. Intervensi berupa penyediaan plaza publik, penambahan vegetasi peneduh, penataan aktivitas pendukung, integrasi moda transportasi, serta pemenuhan standar fasilitas pejalan kaki diharapkan mampu meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan dan pengalaman berjalan kaki masyarakat. Dengan demikian, rekomendasi desain ini tidak hanya berfungsi sebagai solusi fisik kawasan, tetapi juga sebagai strategi untuk mendorong terciptanya ruang kota yang lebih manusiawi dan ramah pejalan kaki.

4. Kesimpulan

Mendesain sebuah jalur pejalan kaki kota, sangat diperlukannya perancangan yang menerapkan konsep *walkability* dengan maksimal sehingga terciptalah desain jalur pejalan kaki kota yang nyaman serta berkualitas. Kawasan Tugu Adipura (Segmen 2) sebagai ikon Kota Bandar Lampung saat ini berada dalam kondisi "*Not Walkable*", dengan skor indeks 36.70. Permasalahan utama terletak pada ketidakmampuan fasilitas eksisting dalam mewadahi aktivitas publik serta kegagalan dalam menyediakan kebutuhan dasar pejalan kaki, seperti peneduh, amenitas, dan aksesibilitas disabilitas yang merata.

Rekomendasi desain konseptual yang diusulkan mentransformasi kawasan Tugu Adipura dari *roundabout* yang berorientasi pada kendaraan menjadi simpul ruang publik yang berorientasi pada manusia. Dengan mengintegrasikan plaza publik, area lanskap yang teduh, fasilitas pejalan kaki yang sesuai standar Permen PU No. 03/2014, serta menata aktivitas pendukung, kawasan Tugu Adipura dapat ditingkatkan fungsinya menjadi ruang publik yang nyaman, aman, aksesibel, dan *walkable* bagi seluruh warga kota.

Terdapat beberapa rekomendasi dari penelitian ini, yaitu diperlukan langkah lanjutan dari pemerintah daerah dan pemangku kepentingan terkait untuk meningkatkan kualitas *walkability* kawasan Tugu Adipura. Prioritas utama yang perlu dilakukan adalah penyediaan fasilitas pejalan kaki yang sesuai standar, seperti pelebaran jalur pedestrian, penggunaan material anti slip, penyediaan ramp dan *guiding block*, serta penambahan amenitas berupa tempat duduk, tempat sampah, dan pencahayaan kawasan. Selain itu, penambahan vegetasi peneduh perlu menjadi perhatian utama guna meningkatkan kenyamanan termal pejalan kaki, terutama pada kondisi iklim tropis di Bandar Lampung.

Pengembangan kawasan juga perlu diarahkan pada konsep ruang publik terpadu yang mendukung aktivitas

sosial masyarakat dan integrasi antar moda transportasi. Penataan area PKL, halte bus, jalur sepeda, dan ruang plaza publik perlu dilakukan secara terencana agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki. Dengan penerapan desain yang terintegrasi, kawasan Tugu Adipura diharapkan dapat berkembang menjadi ruang kota yang lebih inklusif, aman, nyaman, dan berkelanjutan serta mampu mendukung mobilitas perkotaan berbasis manusia.

Penelitian ini memiliki beberapa batasan yang perlu diperhatikan. Pertama, kajian hanya difokuskan pada koridor Jalan Raden Intan dan kawasan Tugu Adipura sehingga hasil penelitian belum dapat merepresentasikan kondisi *walkability* secara menyeluruh di Kota Bandar Lampung. Kedua, penilaian *walkability* dilakukan berdasarkan observasi fisik kawasan dan analisis indikator terukur, tanpa melibatkan survei persepsi pengguna secara mendalam terkait tingkat kenyamanan, keamanan, dan preferensi berjalan kaki. Oleh karena itu, penelitian lanjutan diperlukan untuk menguji efektivitas desain yang diusulkan melalui pendekatan partisipatif, simulasi kawasan, maupun evaluasi pasca implementasi.

Ucapan terima kasih

Dengan penuh rasa syukur, kami mengucapkan terima kasih kepada Universitas Lampung atas dukungan dan kepercayaan melalui Hibah DIPA BLU Tahun 2025. Bantuan ini menjadi sumber inspirasi dan motivasi bagi kami untuk terus mengembangkan penelitian, kreativitas, dan inovasi akademik.

Daftar Pustaka

- Ashadi, A., Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa pengaruh elemen-elemen pelengkap jalur Jalur pejalan kaki terhadap kenyamanan pejalan kaki studi kasus: Jalur pejalan kaki orchard road singapura. *Nalars*, 11(1).
- Dom. 2010. Town Design and Transportation Planning: Growth, Urban Design. *Walkability. Walkable Street*.
- Iswara, R., Astuti, W., & Putri, R. A. (2017). Kesesuaian Fungsi Taman Kota dalam Mendukung Konsep Kota Layak Huni di Surakarta. *Arsitektura*, 15 (1), 115."
- Jamei, E., Ahmadi, K., Chau, H. W., Seyedmahmoudian, M., Horan, B., & Stojcevski, A. (2021). Urban design and walkability: Lessons learnt from Iranian traditional cities. *Sustainability*, 13(10), 5731.
- Kurniawan, H., & Pramasah, D. (2019). Hubungan Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Jalur pejalan kaki (Studi Kasus: Jalur Jalur pejalan kaki Jalan Jendral Soeprapto Muka Kuning Kota Batam). *Sigma Teknika*, 2(1), 95-105.

- Nugroho, R. A., & Rusnabilah, A. (2022). Nilai Index *Walkability* Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Perdagangan Dan Jasa Kota Samarinda. *REKSABUMI*, 1(1), 1-16.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- PERGUB No.135 Tahun 2019_Pedoman Tata Bangunan (diakses 8 Oktober 2024)
https://dcktrp.jakarta.go.id/web-dcktrp/be/storage/peraturan/PERGUB_No_135_Tahun_2019_tentang_Pedoman_Tata_Bangunan.pdf).
- Putri, L, R & Kusmastuti. (2024). Penilaian Tingkat *Walkability* Jalur Pedestrian di Kawasan Wisata Pusat Kota Bogor. *Jurnal Desa-Kota*, 6(1), 84-100.
- Rafiemanzelat, R., Emadi, M. I., & Kamali, A. J. (2017). City sustainability: the influence of walkability on built environments. *Transportation research procedia*, 24, 97-104.
- Sari, A. M., Sari, D. F., & Wibawani, S. (2020). Penerapan konsep *walkability* dalam mendukung Kota Surabaya sebagai kota metropolitan yang produktif dan berkelanjutan. *Public Administration Journal of Research*, 2(3).
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi (*Mixed Methods*). Bandung: Alfabeta.
- Suminar, L. (2021). Identifikasi Fasilitas Pejalan Kaki di Koridor Jalan Affandi Yogyakarta Dalam Mendukung Konsep *Walkability*. *Jurnal Arsitektur ZONASI*, 4(3), 366-377.