

Identifikasi Desain Jalur Pedestrian Jalan Dago Sebagai Infrastruktur Yang Mendukung Konsep *Walkability*

Noveryna Dwika Reztrie¹, Annisa Rahma Fauzia¹, Kylie Dwi Andreas¹

¹ Program Studi Arsitektur, Fakultas Arsitektur dan Desain,
Institut Teknologi Nasional Bandung
Email: noverynadwika@gmail.com

ABSTRAK

Dalam mendukung pengembangan Kota Bandung menjadi 'walkable city', Pemerintah Kota Bandung telah melakukan renovasi jalur pedestrian di beberapa titik. Salah satunya adalah Jalan Dago. Sebagai ikon dan pusat orientasi warga kota, uniknya kehadiran para pejalan kaki masih terlihat jarang di Jalan Dago. Karya tulis ini akan mengidentifikasi pengaruh fitur fisik dan streetscape di Jalan Dago dengan kehadiran pejalan kaki. Identifikasi dilakukan melalui analisis berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Reid Ewing. Data didapat melalui observasi langsung ke lapangan. Sebagai praktisi yang bergerak pada bidang perencanaan dan perancangan, sangatlah penting untuk mengetahui aspek apa saja yang mempengaruhi minat masyarakat untuk berjalan kaki di ruang publik. Isu terkait hubungan antara pengaruh lingkungan binaan dengan walkability ini masih terus dikembangkan bahkan oleh berbagai bidang seperti transportasi, perencanaan kota dan kesehatan masyarakat. Hasil dari identifikasi ini merekomendasikan beberapa hal untuk perencanaan pembangunan pedestrian termasuk pemahaman terhadap konteks terutama terkait kepadatan penduduk dan rencana tata ruang daerah. Hal ini akan berdampak pada penentuan zonasi kawasan. Sehingga, ketika dilakukan penentuan zonasi dapat direncanakan cara terbaik untuk mencapai value dari masing-masing kriteria jalur pedestrian yang memengaruhi walkability. Selain itu, penyediaan aksesibilitas untuk transit transportasi publik pun dapat memiliki dampak positif pada 'kehidupan' jalanan. Hal ini sejalan dengan teori "Great Street" yang dikemukakan oleh Allan Jacobs, dimana jalan yang baik harus mendukung konektivitas antar lokasi di dalam kota, juga dapat dengan mudah diakses. Selain itu, menurut Reid Ewing Koefisien Lantai Bangunan (KLB) di sepanjang jalan sebaiknya bernilai tinggi dan fasad bangunan lebih baik didominasi oleh retail.

Kata kunci: walkability, jalur pedestrian, Jalan Dago

ABSTRACT

In order to support the development of Bandung City to become a walkable city, the government had renovated pedestrian in several streets. Among them is the one on Dago Street. As the icon of the city and the orientation center of citizen, it is odd that pedestrians are rarely seen on Dago Street. This journal will identify the influence of physical future and streetscape on Dago Street within the presence of the pedestrians. The identification is carried out by analyzing a theory brought out by Reid Ewing. While the data is taken from direct observation. As a practitioner in design and planning, it is important to know the aspects that encourage citizen's desire to have a walk in public facility. The issue of relation between built environment's impact and walkability is been continuously developed by various fields like transportation, urban planning and public health. The outcome of this identification would recommend some points for pedestrian development planning, such as understanding the context especially those that are related to population density and regional layout planning, as they would intervene area zoning. So, in zoning, it is possible to plan the best way to reach the value of every pedestrian path criteria that affect walkability. Moreover, providing accessibility for public transportation transit would give positive impact for pedestrian's life. These are in line with "Great Street" theory by Allan Jacobs, where good street should support connectivity within location in the city and have an easy access. On the other hand, according to Reid Ewing, Floor Area Ratio (FAR) along the streets should be valuable and the façades should be dominated by retail.

Keywords: walkability, pedestrians, Dago Street

1. PENDAHULUAN

Kota Bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang sedang gencar mengembangkan kawasan wisata. Hadirnya industri-industri kreatif mendukung kesuksesan kota ini menjadi kota wisata yang tak sepi pengunjung. Satu lokasi yang menjadi pusat perhatian bahkan orientasi warga saat berada di Kota Bandung adalah Jalan Insinyur H. Juanda atau yang akrab disapa dengan sebutan Jalan Dago. Hal ini sudah terjadi sejak masa kolonial belanda dimana di kawasan Jalan Dago dan sekitarnya, yang pada saat itu merupakan kawasan permukiman, telah dilengkapi dengan berbagai sarana dan prasarana publik seperti taman kota, Rumah Sakit, Universitas, dan pusat perbelanjaan. Hingga saat ini Jalan Dago telah menjadi ikon Kota Bandung yang hampir seluruh bangunannya telah berubah menjadi bangunan komersil.

Pemerintah Kota Bandung beberapa tahun terakhir telah melakukan renovasi besar-besaran pada jalur pedestrian di jalanan di Kota Bandung untuk menjadikannya sebagai ‘walkable city’^[1]. Renovasi pun dilakukan di Jalan Dago, yang kini menjadikannya *spot* ‘instagrammable’ bagi kaum muda untuk mengambil satu sudut Jalan Dago dengan tanaman hiasnya yang bermekaran di sepanjang jalan. Salah satu keunikan pada Jalan Dago saat ini adalah area badan jalan yang tidak pernah sepi pengunjung berlalulalang. Namun, pada jalur pedestrian jalan ini tidak banyak terlihat warga kota yang melintasinya dengan berjalan kaki. Disamping faktor sosial-budaya masyarakat Indonesia yang mayoritas memang jarang memilih berjalan kaki sebagai alternatif untuk bermobilisasi, faktor lain berupa artefak fisik jalan dan *streetscape* pun memberikan pengaruh pada tingkat *walkability* suatu kawasan.

Menurut Allan Jacobs, suatu jalan yang baik harus melihat kegiatan berjalan kaki sebagai fokus utama dimana selain melalui penyediaan sarana jalur pedestrian yang nyaman, jalan yang baik pun harus dapat menjadi ruang publik bagi warga kota untuk memberikan suatu pengalaman berjalan yang aman, nyaman dan menyenangkan^[2]. Pada teori tersebut disebutkan bahwa isu *walkability* menjadi aspek penting dari suatu pembangunan jalan. Teori terkait *walkability* ini sudah sangat banyak dibahas pada jurnal-jurnal berkelas yang berusaha mencari solusi terbaik untuk meningkatkan *walkability* suatu kawasan. Pada karya tulis ilmiah ini, akan dilakukan pengaruh fitur fisik terhadap tingkat *walkability* kawasan Jalan Dago berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Reid Ewing.

2. METODOLOGI

2.1 Metode

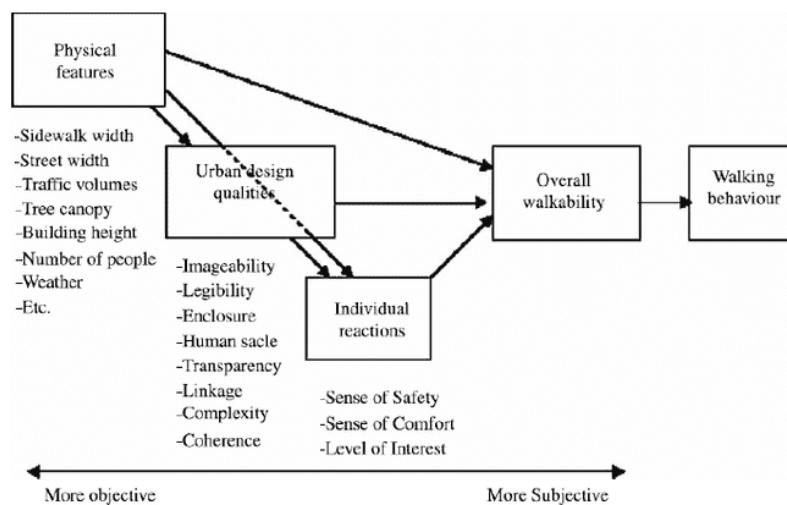
Metode yang digunakan untuk mengidentifikasi permasalahan dilakukan melalui observasi lapangan dengan melihat dan mengamati aspek-aspek fisik koridor jalan dago baik pada area trotoar maupun *streetscape*. Analisis dilakukan melalui studi komparasi antara kondisi eksisting (hasil observasi lapangan) dengan teori terkait *walkability* yang dikemukakan oleh Reid Ewing.

2.2 Walkability

Tujuan dari pembangunan jalur pedestrian tentu untuk menampung aktivitas publik. Suatu sarana publik yang memungkinkan manusia untuk berjalan kaki biasa disebut *walkable*. Istilah *walkable* telah mulai dikenal sejak sekitar abad ke-18 pada Oxford English Dictionary, sementara istilah *walkability* jarang ditemukan dalam kamus namun sering digunakan pada kehidupan sehari-hari^[3]. Menurut Southworth (2005), *walkability* adalah sejauh mana sebuah lingkungan binaan mendukung dan mendorong orang untuk berjalan dengan menyediakan pedestrian yang aman dan nyaman, menghubungkan beberapa lokasi dalam jangkauan pejalan kaki dari segi waktu dan energi, dan memberikan pengalaman visual yang menarik bagi pejalan kaki sepanjang jalan[4]

Teori-teori terkait *walkability* cukup bervariasi. Banyak teori desain perkotaan secara implisit menganggap fitur fisik akan membuat orang ingin berjalan. Namun, bidang kesehatan telah menciptakan sejumlah teori perubahan perilaku yang berbeda, banyak yang berfokus pada karakteristik pribadi, perilaku individu, dan konteks sosial, dengan lingkungan fisik hanya insidental^[5]. Di mana lingkungan dipertimbangkan? mungkin dalam skala sangat kecil, apa pun yang berada di luar seseorang adalah bagian dari lingkungan, termasuk barang-barang seperti pakaian. Ini mungkin juga fokus pada lingkungan non-fisik seperti lingkungan sosial, media, atau kebijakan[6].

Konsep "lingkungan binaan" yang telah diteliti pada penelitian ini adalah "fitur fisik dari lanskap perkotaan (yaitu perubahan pada lanskap alam) yang secara kolektif mendefinisikan ruang publik, yang mungkin sesederhana trotoar atau toko retail di dalam lingkungan atau sebesar kota baru." [7]. Menurut diagram konseptual pada Gambar 1, lingkungan binaan dapat dibagi menjadi 2 dimensi, yaitu tujuan dan persepsi. Persepsi telah didefinisikan, dalam literatur perencanaan kota, sebagai proses mencapai kesadaran pemahaman informasi sensorik. Apa yang dirasakan adalah hasil dari "proses akumulasi antara pengalaman masa lalu, budaya seseorang dan interpretasi yang dirasakan"[8]. Sementara pada dimensi fisik, fitur lingkungan dapat memengaruhi kualitas lingkungan berjalan baik secara langsung maupun tidak langsung melalui persepsi dan kepekaan individu. Perlu juga dicatat bahwa hanya beberapa fitur desain perkotaan yang obyektif dan dapat dinilai. Fitur lain, seperti rasa nyaman atau tingkat kenyamanan terutama persepsi dapat menghasilkan reaksi yang berbeda pada orang yang berbeda[8].



Gambar 1 Kerangka Konseptual Dimensi Fisik dan Persepsi Dari Lingkungan Binaan Dan Budaya Berjalan Kaki [8]

Pada karya tulis ini, batasan penelitian terkait *walkability* dibatasi hanya pada dimensi fisik suatu lingkungan binaan. Suatu persyaratan fisik lingkungan binaan yang baik untuk pejalan kaki menurut beberapa literatur terkait urban desain diantaranya [9]:

- Memiliki sifat mudah dibaca / *Legibility*: kemudahan struktur spasial dapat dipahami dan diarahkan secara keseluruhan;
- Imageability*: Kualitas tempat yang membuatnya berbeda, dapat dikenali, dan mudah diingat;
- Enclosure*: Sejauh mana jalanan dan ruang publik secara visual dipahami melalui bangunan, pohon, dinding dan elemen lainnya;
- Skala Manusia / *Human scale*: ukuran, tekstur, dan artikulasi elemen fisik yang sesuai dengan ukuran dan proporsi manusia serta kecepatan manusia berjalan;
- Transparency*: sejauh mana orang dapat melihat atau mempersepsikan apa yang ada tepi jalan, dan lebih spesifik lagi, sejauh mana orang dapat melihat atau merasakan aktivitas manusia di luar tepi jalan;
- Linkage*: Koneksi aspek fisik dan visual dari bangunan ke jalan, bangunan ke gedung, ruang ke ruang, atau satu sisi jalan ke sisi jalan lainnya;
- Coherence*: Keteraturan secara visual;
- Complexity*: Kekayaan visual suatu tempat;

Berikut ini adalah variable penilaian dari masing-masing kriteria:

Tabel 1 Variabel dari Setiap Kriteria Kualitas Desain Jalur Pedestrian yang 8Mendukung Walkability^[6]

Kualitas Urban Desain	Variabel yang Diukur
Imageability	Proporsi Bangunan Bersejarah
	Courtyard/Plaza/Tempat Parkir
	Tempat Makan Outdoor
	Bangunan dengan Siluet Bukan Kotak
	Fitur Lanskap Mayor
	Bangunan dengan <i>identifiers</i>
Enclosure	Proporsi Dinding Jalan (pada kedua sisi)
	Proporsi Dinding Jalan (Pada sisi bersebrangan)
	Proporsi langit
	Garis Pandang
Human Scale	Semua Furnitur Jalan
	Garis Pandang
	Proporsi Lantai Pertama Bangunan yang Memiliki Jendela
	Tinggi Bangunan
	Tanaman-tanaman kecil
Transparency	Proporsi penggunaan aktif
	Proporsi Dinding Jalan (Pada sisi bersebrangan)
	Proporsi Lantai Pertama Bangunan yang Memiliki Jendela
Complexity	Warna Bangunan Dominan
	Warna Aksen
	<i>Public art</i>
	Jumlah Bangunan

2.3 Koridor Jalan Ir. H. Juanda

Koridor jalan Dago merupakan arteri primer yang menjadi bagian dari pusat Kota Bandung dimana sepanjang jalan tersebut terdapat bangunan-bangunan pendidikan, perbelanjaan, bisnis dan berbagai fasilitas publik^[10]. Koridor ini membentang dari Utara Kota Bandung sepanjang 5,64 km ke selatan. Koridor Jalan ini pun terbagi menjadi tiga segmen sesuai dengan keterjangkauannya. Segmen Pertama ialah area Terminal Angkutan Umum Dago hingga Pasar Simpang Dago. Pada segmen ini, kawasan sekitar jalan dago merupakan area pemukiman warga, kawasan wisata, terdapat juga pasar. Area ini dekat dengan perguruan tinggi sehingga didominasi oleh bangunan kos-kosan dan komersil. Segmen kedua ialah area Pasar Simpang Dago hingga Jalan Layang Pasupati. Pada segmen ini, variabilitas fungsi lahan sangat tinggi seperti Factory Outlet, Restoran, Salon, Rumah Sakit, Perkantoran, Hunian dan Bangunan Pemerintahan.

Sementara Pada Segmen Ketiga, yaitu area setelah segmen pertama dan kedua, merupakan kawasan yang paling strategis karena dekat dengan berbagai fasilitas kota seperti Pusat Perbelanjaan, kafe, pusat pemerintahan, taman kota dan sebagainya. Penelitian ini mengambil studi kasus Jalan Dago pada segmen ketiga, karena keunikan kawasan ini yang mudah diakses pejalan kaki dari pusat-pusat keramaian kota.



Gambar 2 Peta Jalan Dago Segmen 3

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis merupakan kajian dari delapan persyaratan jalur pedestrian untuk mendukung *walkability* yang dikemukakan oleh [8]. Hasil kajian tersebut adalah sebagai berikut:

a. *Imageability*

Jalan Dago merupakan kawasan komersil yang pada zaman kolonial berupa area permukiman bagi para bangsawan Belanda. Sehingga, pada kawasan ini akan sangat mudah ditemukan bangunan-bangunan bersejarah. Beberapa bangunan bersejarah yang terdapat pada studi kasus diantaranya seperti yang terlihat pada gambar di bawah, dimana gambar sebelah kiri merupakan bangunan kolonial yang masih berfungsi sebagai hunian dan gambar sebelah kanan berfungsi sebagai bangunan perkantoran. Desainnya yang khas mencerminkan citra kawasan sebagai kawasan bersejarah, sehingga tidak sedikit warga yang baru melintasi kawasan ini akan tertarik untuk sekedar melihat bangunan tersebut.



Gambar 3 Bangunan Bersejarah di Jl. Dago

Pada studi kasus yang diambil, terdapat beberapa ruang terbuka publik seperti taman radio, lahan kosong dan ruang parkir. Berbeda dengan taman radio, penggunaan lahan parkir ini kurang disadari warga karena tempatnya yang berada di halaman bangunan tak berpenghuni dan masing-masing bangunan sudah memiliki lahan parkir kecuali pada hari-hari tertentu ketika jumlah kendaraan yang ditampung cukup banyak.



Gambar 4 Taman (kiri), Ruang terbuka (lahan kosong) (tengah) dan Ruang Parkir (kanan)

Kriteria lainnya yang dapat menggambarkan *imageability* adalah tersedianya ruang makan outdoor. Di kawasan ini tidak ditemukan suatu ruang khusus yang diperuntukkan untuk ruang makan outdoor. Namun, ketika malam hari, kawasan ini biasa menjadi area bagi beberapa komunitas untuk melakukan Kopdar (Kopi darat) yang menggunakan furniture jalan sebagai ruang berkumpul sambil makan makanan ringan.

Kriteria lain adalah adanya bangunan dengan siluet bukan kotak. Mayoritas bangunan di Jalan Dago berbentuk kotak / persegi. Namun ditemukan beberapa bangunan dengan siluet bukan kotak seperti bangunan perbelanjaan (gambar sebelah kanan) dan bangunan cagar budaya (gambar sebelah kiri). Hal ini menurut (Ewing and Street, 2014) dapat menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk berjalan menuju bangunan tersebut.



Gambar 5 Bangunan berbentuk bukan kotak

Kriteria selanjutnya adalah fitur lanskap mayor. Di Jalan Dago, beragam pepohonan tumbuh menaungi jalan diantaranya adalah pohon angšana, pohon damar, dan pohon mahoni (seperti yang terlihat pada gambar). Pepohonan ini sebagian besar meneduh badan jalan dan jalur pedestrian, terutama di area ruang terbuka public seperti taman dan lapangan parkir.



Gambar 6 Pohon Angsana di Jalan Dago

Kriteria terakhir yang dapat menggambarkan *imageability* adalah bangunan dengan *identifiers*. *Identifiers* berarti bangunan dengan bagian khusus yang menjadikan fungsi bangunan mudah dikenal. Di jalan Dago, bangunan dengan *identifiers* banyak ditemukan seperti bangunan restoran yang menempelkan papan logo restoran pada fasad bangunan, vihara dengan aksent merah-emas pada papan namanya dan kantor pemerintahan Jawa Barat dengan fasad yang ditempeli hiasan berbentuk kujang.



Gambar 7 Bangunan dengan *Identifiers* di Jalan Dago

b. Enclosure

Proporsi Dinding Jalan pada Jalan Dago hampir sama sepanjang jalannya. Hal ini dikarenakan adanya persyaratan garis sempadan bangunan yang ketat. Seperti yang terlihat pada gambar, bangunan memiliki *set back* di kedua sisinya. Meskipun beberapa lahan dilengkapi pagar, namun pagar yang dipasang merupakan pagar transparan yang memungkinkan orang yang berlalulalang untuk dapat melihat wajah setiap bangunan.



Gambar 8 Kondisi Jalan Dago dengan setback pada setiap bangunannya
Sumber: Google Maps, 2018

Terkait dengan proporsi skyline, jalan dago memiliki skyline yang tak beraturan. Seperti yang terlihat pada gambar, beberapa titik di jalan dago memiliki bangunan tinggi yang berdampingan dengan bangunan satu lantai dan dua lantai. Meskipun demikian, ketika berjalan di sepanjang jalur pedestrian, hal ini terasa terintegrasi dengan adanya pepohonan yang menjulang tinggi berdiri di sepanjang jalan.



Gambar 9 Kondisi Skyline pada satu bagian jalan Dago
Sumber: Google Maps, 2018

Gambar di bawah memperlihatkan garis pandang Jalan Dago bila kita menatap jalan secara tegak lurus. Secara umum, dapat dilihat bahwa jalan ini sangat rindang sehingga pandangan akan berujung pada pepohonan.



Gambar 10 Garis Pandang di Jalan Dago Sumber: Google Maps, 2018

c. Human Scale

Salah satu kriteria aspek skala manusia adalah kelengkapan furniture jalan. Di kawasan ini furniture jalan sudah dilengkapi sesuai dengan skala manusia seperti pada gambar di bawah, walaupun sarana untuk kaum difabel masih kurang mendapatkan perhatian seperti *yellow line* yang terputus oleh tiang listrik, pepohonan dan sebagainya.



Gambar 11 Furnitur Jalan Dago

Selanjutnya adalah terkait dengan proporsi lantai pertama bangunan yang memiliki jendela. Mayoritas bangunan di Jalan Dago memiliki jendela pada lantai pertama bangunannya. Seperti yang terlihat pada gambar, bangunan-bangunan dengan fungsi komersil bahkan memiliki porsi jendela yang lebih luas bila dibandingkan dengan porsi dinding pada lantai pertamanya.



Gambar 12 Bangunan dengan Jendela Pada Lantai Pertama

Jalan Dago, telah melengkapi furniture jalannya dengan menanam tanaman-tanaman hias yang menambah kecantikan jalan. Tidak sekedar meletakkan pot-pot kecil, di jalan ini tanaman diletakkan pada rak tanaman dengan desain yang menarik, seperti yang terlihat pada gambar.



Gambar 13 Tanaman-tanaman Kecil di Jalan Dago

d. *Transparency*

Aspek *transparency* terkait dengan kemudahan pejalan kaki mengakses secara visual maupun fisik ke dalam bangunan juga kemudahan pengguna bangunan untuk melihat dan merasakan aktivitas di jalanan. Hal pertama yang dapat mendukung *transparency* adalah proporsi bangunan aktif. Pada Tabel 2, terlihat bahwa Jalan Dago didominasi oleh bangunan komersil. Bangunan tidak aktif di kawasan ini hanya 8.34% pada tahun ini, jumlah ini berkurang dari tahun 2004 yang memiliki jumlah bangunan non aktif sebanyak 12.9%.

Sementara terkait aspek proporsi dinding jalan, di Jalan Dago ditemukan beberapa dinding massif yang membatasi jalan dengan bangunan. Namun dinding massif ini didesain menarik (tidak monoton) sehingga pejalan kaki tidak merasa bosan atau bahkan terintimidasi.



Gambar 14 Kondisi Proporsi Dinding Jalan Dago

e. Complexity

Di Jalan Dago, mayoritas bangunan menggunakan warna fasad dominan yang termasuk dalam kelompok *earth color* (krem, putih, abu, dsb). Sementara untuk aksentasi warna, biasa digunakan warna-warna primer seperti merah, kuning, dan hijau. Seperti pada gambar di bawah, suatu bangunan Factory Outlet menggunakan warna fasad putih dengan aksentasi berwarna merah.



Gambar 15 Warna Dominan Dan Aksentasi Bangunan di Jalan Dago
Sumber: Google Maps, 2018

Kriteria selanjutnya yang mencerminkan kompleksitas adalah tersedianya *public art*. Di Jalan Dago tidak banyak ditemukan *public art*, penulis hanya menemukan tiga jenis *public art*, diantaranya Sculpture yang menjadi pengingat peristiwa Bandung Lautan Api, Mural anak jalanan serta quotes tokoh-tokoh yang dituliskan di lantai batu.



Gambar 16 Beberapa Public Art di Jalan Dago, Mural (kiri), Quotes Tokoh (kanan), dan Sculpture (Bawah)

Hasil dari observasi berhasil mengumpulkan data proporsi setiap fungsi bangunan yang juga dapat menggambarkan aspek kompleksitas. Seperti yang terlihat pada tabel di bawah, jenis bangunan dibagi ke dalam bangunan komersil, non komersil dan bangunan non aktif. Walaupun Jalan Dago didominasi oleh bangunan komersil, namun masih terdapat empat buah bangunan non aktif di kawasan ini.

Tabel 2 Proporsi Fungsi Bangunan di Jalan Dago

Aktivitas Guna Lahan		Tahun 2004*		Tahun 2018	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
Non Komersial	Rumah tinggal	12	19.35	2	33.33%
	Gedung kantor/pemerintahan dan peribadatan	3	4.84	11	
	Pendidikan dan kesehatan	2	3.23	3	
Komersial		37	59.68	28	58.33%
Non Aktif		8	12.90	4	8.34%
Jumlah		62	100	48	100%

4. SIMPULAN DAN SARAN

Apakah dampaknya pada perencanaan pembangunan pedestrian? Hal pertama yang perlu dilakukan adalah pemahaman terhadap konteks terutama terkait kepadatan penduduk dan rencana tata ruang daerah, karena hal ini akan berdampak pada penentuan zonasi yang kemudian dapat direncanakan cara terbaik untuk mencapai *value* dari masing-masing kriteria di atas. Selain itu, penyediaan aksesibilitas untuk transit transportasi publik pun dapat memiliki dampak positif pada 'kehidupan' jalanan. Hal ini sejalan dengan teori "Great Street" yang dikemukakan oleh Allan Jacobs, dimana jalan yang baik harus mendukung konektivitas antar lokasi di dalam kota, juga dapat dengan mudah diakses^[2]. Selain itu, menurut Ewing, Koefisien Lantai Bangunan (KLB) di sepanjang Jalan sebaiknya bernilai tinggi dan fasad bangunan lebih baik didominasi oleh retail [11].

Bila dilihat dari perspektif tata kota, penting untuk mengetahui fitur *streetscape* mana yang memiliki hubungan signifikan dengan aktivitas pejalan kaki dan bagaimana mengoperasionalkan fitur-fitur ini. Dari beberapa fitur *streetscape* yang terbukti memiliki dampak pada kualitas desain perkotaan^[6], penelitian ini menggarisbawahi tiga fitur *streetscape* yang menurut (Ewing et al., 2016) signifikan dalam berkontribusi untuk *walkability* jalan.

Fitur pertama adalah furnitur jalan. Furniture jalan didefinisikan sebagai semua jenis tanda, bangku, meteran parkir, tempat sampah, kotak surat kabar, bollards, lampu jalan, dan sebagainya, apa pun pada skala manusia yang meningkatkan kompleksitas jalan. Menyediakan furnitur dan tempat duduk khusus perkotaan adalah rekomendasi umum untuk mengaktifkan ruang publik. Namun, rekomendasi ini juga dapat menyebabkan kesalahan pada praktiknya yang mungkin terjadi di kalangan perancang perkotaan. Persepsi bahwa memasang furnitur jalan akan menjamin atau meningkatkan kegiatan pejalan kaki tanpa memperhitungkan semua faktor penting lainnya, seperti penggunaan lahan, keselamatan publik, atau elemen desain lainnya, sama sekali tidak akurat.

Fitur kedua adalah persentase penggunaan aktif. Penggunaan aktif yang dimaksud diantaranya toko, restoran, taman umum, dan penggunaan lain yang menghasilkan lalu lintas pejalan kaki yang signifikan. Penggunaan yang tidak aktif termasuk dinding kosong, jalan masuk, tempat parkir, lahan kosong, bangunan yang ditinggalkan, dan kantor tanpa aktivitas yang jelas. Pelajaran yang diambil dari Jalan Dago adalah terjadi perubahan penggunaan lahan di jalanan dengan fungsi bangunan yang berbeda. Misalnya, koridor jalan kehilangan identitas komersialnya pada bangunan nonaktif.

Fitur terakhir adalah "jendela sebagai persentase fasad lantai dasar," yang merupakan salah satu kriteria dari aspek transparansi. Vitalitas jalan sangat tergantung pada interaksinya dengan bangunan yang berdekatan, dan tingkat transparansi yang tinggi dapat memfasilitasi interaksi ini. Dapat dikatakan bahwa pada Jalan Dago dampak transparansi disebabkan oleh kehadiran aktivitas retail.

Saat ini, berjalan merupakan perkara penting. Dari perspektif urban desain, perkara berjalan kaki sangat penting bagi keberlangsungan hidup suatu perkotaan karena memiliki pengaruh bagi berbagai aspek, seperti kesehatan warga (karena berjalan kaki sejak muda dapat meningkatkan kebugaran), kehidupan sosial (dimana berjalan di jalur pedestrian juga dapat meningkatkan interaksi sosial), kesehatan lingkungan (karena berjalan merupakan moda transportasi bebas emisi). Semua itu akan berpengaruh pada perekonomian dan keberlanjutan lingkungan. Namun, saat ini kegiatan berjalan kaki sudah semakin kurang digemari di setiap kota.

Solusi yang dapat dilakukan adalah merancang, mempromosikan, dan memelihara lingkungan yang "*walking friendly*". Hal ini dapat mendukung dan menginduksi jumlah pejalan kaki menjadi lebih banyak. Penelitian terkait pengaruh lingkungan binaan dengan perilaku berjalan kaki memang cukup baru, meskipun begitu hal ini telah menarik perhatian berbagai bidang seperti transportasi, perencanaan kota dan kesehatan masyarakat. Hingga saat ini penelitian masih terus dikembangkan untuk memahami persoalan terkait pembuktian hubungan antara kedua hal tersebut.

Penelitian ini mengambil studi kasus di Jalan Dago untuk melihat hubungan antara kualitas fisik lingkungan binaan dengan tingkat *walkability*. Semua hasil yang didapat perlu ditafsirkan dengan hati-hati. Penelitian telah menunjukkan bahwa beberapa fitur dan karakteristik lingkungan perkotaan yang membentuk lingkungan "ramah pejalan kaki" biasanya terkait dengan persoalan perjalanan pejalan kaki yang lebih tinggi, tetapi di sisi lain, sejalan dengan keterbatasan metodologi yang ada dari bidang penelitian ini, "hasil penelitian yang didapat harus ditafsirkan secara asosiatif, bukan secara *causal*:" [6] dalam [5]

“Barangkali secara ilmiah tidak mungkin untuk mengetahui pentingnya variabel lain (psikologis, sosial, ekonomi, urban, dll) yang mempengaruhi walkability. Namun, satu-satunya cara mendapatkan bukti dari banyak cara untuk mencari tau aspek apa saja yang dapat menghalangi mobilitas pejalan kaki adalah salah satu alasan yang cukup untuk melakukan penelitian lebih lanjut tentang hubungan antara lingkungan binaan dan walkability”. Diadaptasi dari "La Ciudad Paseable" pp (Dauden et al., 2009) dalam (Jorge and Cambra, 2012)

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Noormansyah, I. “7 Hal yang Membuat Bandung Menjadi Walkable City.”[Online]. Available: <http://yourbandung.com/7-hal-yang-membuat-bandung-menjadi-walkable-city/>
- [2] Jacobs, A. B. *Great Streets*. Massachusetts: MIT Press, Cambridge, 1993
- [3] *Oxford English Dictionary* (2014): , retrieved from internet: <http://www.oed.com/view/Entry/225243?isAdvanced=false&result=6&rskey=LOGUGI&>
- [4] Southworth, M. “Designing the Walkable City” in *Journal of Urban Planning and Development*,2005, 247-248. Available: https://www.academia.edu/30207723/Designing_the_Walkable_City
- [5] Baranowski, T., Cullen, K. W., Nicklas, T., Thompson, D., and Baranowski, J. “Are current health behavioral change models helpful in prevention of weight gain efforts?,” in *Obesity Research*,2003, **11**, 23S–43S.
- [6] Ewing, R., Hajrasouliha, A., Neckerman, K. M., Purciel-Hill, M., and Greene, W. “Streetscape Features Related to Pedestrian Activity,” in *Journal of Planning Education and Research*,2016, **36**(1), 5–15. Available: <https://doi.org/10.1177/0739456X15591585>
- [7] Cervero, R., and Kockelman, K. “Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design,” in *Transport and Environment* 2,1997, **3**(Transportation Research Part D), 199–219.
- [8] Forsyth, A. (2015): “What is a walkable place? The walkability debate in urban design” in *Urban Design International*,2015, **20**(4), 274–292. Available: <https://doi.org/10.1057/udi.2015.22>
- [9] Handi, S. L. “Critical assessment of the literature on the relationships among transportation, land use, and physical activity” in *Special Report 282: Does the Built Environment Influence Physical Activity? Examining the Evidence*, Washington, DC. 2005
- [10] Anwar, H., Abdulhadi, R.H.W., Raja, T. M., Jannaty, A.R.N., dan Aura, A.W, *Identifikasi Transformasi Koridor Jalan Ir. H Djuanda (Dago) Bandung Sebagai Pembentuk Persepsi Pengguna*.2022. Available :<http://jurnal.universitaskebangsaan.ac.id/index.php/arcade/article/download/802/398>. [Accessed: 30 Desember 2022]
- [11] Ewing, R., and Street, W. “Streetscape Features Related To Pedestrian Activity,” in *Transportation Research Board 93rd Annual Meeting*. January 12-16, Washington, D.C. 2014. Available: <https://doi.org/10.1177/0739456X15591585>
- [12] Dauden, F., Echavarri, J., and Schettino, M. “La Ciudad Paseable,” in *Ministerio de Fomento, España*. 2009
- [13] Jorge, P., and Cambra, M. De, *Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment Urbanismo e Ordenamento do Território*,2012,1–10.