

## **BAB 2**

### **STUDI LITERATUR**

#### **2.1 Perancangan Kota**

Perancangan kota (*urban design*) dipandang sebagai bagian dari proses perencanaan kota (*urban planning*) yang berkaitan dengan kualitas fisik lingkungan kota. Dalam teori *urban design* menurut Hamid Shirvani (1985) terdapat delapan elemen perancangan kota yang meliputi:

##### **1. Tata Guna Lahan (Land Use)**

Tata guna lahan (*land use*) merupakan rencana dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kota, dimana ruang-ruang tiga dimensi akan dibangun di tempat-tempat sesuai dengan fungsi bangunan tersebut. Pengelompokan tata guna lahan bertujuan untuk memberikan gambaran keseluruhan dari fungsi kawasan yang dilakukan dengan cara pemisahan letak fungsi lahan dengan pertimbangan optimalisasi lahan. Pada prinsipnya, pengertian *land use* adalah pengaturan kebijakan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

Tata guna lahan perlu mempertimbangkan dua hal yaitu pertimbangan umum dan pertimbangan pejalan kaki yang akan menciptakan ruang yang manusiawi. Peruntukan lahan suatu tempat secara langsung disesuaikan dengan masalah-masalah yang terkait, bagaimana seharusnya daerah zona dikembangkan. Penekanan utama terletak pada masalah tiga dimensi yaitu hubungan keserasian antar bangunan dan kualitas lingkungan.

Terdapat dua komponen penataan di dalam dokumen RTBL:

1. Peruntukan Lahan Makro, yaitu rencana alokasi penggunaan dan pemanfaatan lahan pada suatu wilayah tertentu.
2. Peruntukan Lahan Mikro, yaitu peruntukan lahan yang ditetapkan pada skala keruangan yang lebih rinci berdasarkan prinsip keragaman yang seimbang dan saling menentukan. Hal-hal yang diatur adalah:
  - a. Peruntukan lantai dasar, lantai atas maupun besmen

- b. Peruntukan lahan tertentu, penetapan peruntukan ini terbuka kemungkinan untuk melibatkan berbagai masukan desain hasil interaksi berbagai pihak untuk melahirkan suatu lingkungan dengan ruang-ruang yang berkarakter sesuai dengan konsep struktur perancangan kawasan.

Kebijakan yang terdapat dalam tata guna lahan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Tipe penggunaan lahan yang diijinkan
- b. Hubungan fungsional yang terjadi antara area yang berbeda
- c. Skala pembangunan baru
- d. Tipe intensif pembangunan yang sesuai untuk dikembangkan pada area dengan karakteristik tertentu

## **2. Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)**

Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*) membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang berada ada suatu kawasan dapat membentuk sebuah kota serta bagaimana hubungan antar-massa (banyak bangunan) yang terdapat dalam kawasan tersebut. Bentuk dan massa bangunan menyangkut aspek-aspek bentuk fisik bangunan, tujuannya adalah agar tercapai bentuk massa yang seimbang, proporsional, harmonis, berskala manusiawi dengan menghasilkan tatanan massa yang membentuk ruang luar untuk aktivitas luar (*open space*, pedestrian) dengan memperhatikan kontekstual bangunan sekitarnya. Bentuk fisik yang terjadi diakibatkan oleh setting (rona) spesifik yang meliputi ketinggian, pemunduran (*setback*), penutupan (*coverage*), selanjutnya lebih luas menyangkut juga penampilan dan konfigurasi bangunan yaitu warna, material, tekstur, fasad, skala dan gaya.

### **1. Ketinggian Bangunan**

Ketinggian bangunan berkaitan dengan jarak pandang manusia, baik yang berada dalam bangunan maupun yang berada pada jalur pejalan kaki (luar bangunan). Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk sebuah garis horizon (*skyline*). *Skyline* dalam skala kawasan mempunyai makna; sebagai simbol kawasan, sebagai indeks sosial, sebagai alat orientasi, sebagai perangkat estetis, sebagai perangkat ritual. Ketinggian bangunan di tiap fungsi ruang perkotaan akan berbeda,

tergantung dari tata guna lahan. Sebagai contoh, bangunan di sekitar bandara akan memiliki ketinggian lebih rendah dibanding bangunan di kawasan perkantoran dan perekonomian.

## 2. Kepejalan Bangunan

Kepejalan adalah penampilan gedung dalam konteks kota. Kepejalan suatu gedung ditentukan oleh perbandingan tinggi-luas- lebar-panjang, olahan massa (desain bentuk), dan variasi penggunaan material.

## 3. Koefisien Lantai Bangunan (KLB)

Koefisien lantai bangunan adalah angka prosentase perbandingan antara luas seluruh lantai bangunan gedung dengan luas tanah (tapak) atau daerah perencanaan yang sesuai rencana tata ruang bangunan dan tata lingkungan. Koefisien Lantai Bangunan dipengaruhi oleh daya dukung tanah, daya dukung lingkungan, nilai harga tanah, dan faktor- faktor khusus tertentu sesuai dengan peraturan atau kepercayaan daerah setempat.

## 4. Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Koefisien dasar bangunan (building coverage) adalah prosentase antara jumlah luas seluruh lantai dasar bangunan gedung (luas tapak yang tertutup) dengan luas lahan/tanah perpetakan/daerah perencanaan yang akan dirancang, sesuai dengan rencana tata ruang bangunan dan lingkungan. Koefisien dasar bangunan dimaksudkan untuk menyediakan area terbuka yang cukup di kawasan perkotaan agar tidak keseluruhan tapak diisi dengan bangunan. Hal ini dimaksudkan agar daur lingkungan tidak terhambat, terutama penyerapan air ke dalam tanah.

## 5. Garis Sempadan Bangunan (GSB)

Garis Sempadan Bangunan merupakan jarak bangunan terhadap luas jalan. Garis ini sangat penting dalam mengatur keteraturan bangunan di tepi jalan kota. Selain itu juga berfungsi sebagai jarak keselamatan pengguna jalan, terutama jika terjadi kecelakaan.

## 6. Langgam

Langgam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan dimana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu. Peran dari langgam ini dalam skala urban jika direncanakan dengan baik dapat menjadi *guide line* yang dapat menyatukan fragmen-fragmen dan bentuk bangunan di kota.

## 7. Skala

Skala adalah proporsi tertentu yang digunakan untuk menetapkan pengukuran bangunan dan dimensi-dimensi dengan memandang besaran dari unsur bangunan atau ruang terhadap bentuk-bentuk lain. Rasa akan skala dan perubahan-perubahan dalam ketinggian ruang atau bangunan dapat memainkan peranan dalam menciptakan kontras visual yang dapat membangkitkan daya hidup dan kedinamisan.

Skala terbagi menjadi dua bagian antara lain:

- a. Skala umum : merupakan unsur-unsur bangunan terhadap bentuk lain di dalam lingkupnya.
- b. Skala manusia : digunakan sebagai acuan atau pedoman dalam menyeimbangkan kawasan perancangan

## 8. Material

Peran material berkenaan dengan komposisi visual dalam perancangan. Komposisi yang dimaksud diwujudkan oleh hubungan antar elemen visual.

## 9. Warna

Warna merupakan suatu fenomena yang diakibatkan dari pencahayaan dan persepsi visual yang berguna untuk menjelaskan persepsi individu dalam corak intensitas dan nada. Dengan adanya warna (kepadatan warna, kejernihan warna), dapat memperluas kemungkinan ragam komposisi yang dihasilkan. Peranan warna dalam menggambarkan suatu tema kawasan adalah dengan peranan warna-warna primer (biru, merah, dan kuning). Warna-warna terang akan memberikan kesan ruang yang lebih luas, sedangkan warna gelap memberikan kesan sempit dan berat (Moughtin, 1992, hal. 49)

## 10. Tekstur

Tekstur adalah kualitas yang dapat dilihat dan diraba yang ada pada permukaan dalam ukuran, proporsi, bentuk pada bagian benda. Tekstur juga berfungsi untuk menentukan sampai dimana permukaan melakukan pemantulan atau penyerapan cahaya yang datang. Dalam sebuah komposisi yang lebih besar (skala urban) sesuatu yang dilihat dari jarak tertentu maka elemen yang lebih besar dapat menimbulkan efek-efek tekstur.

### 3. Sirkulasi dan Parkir

Sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk, mengarahkan dan mengendalikan pola aktivitas/kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian ways* dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan). Salah satu elemen perancangan kota yang paling berkaitan dengan elemen sirkulasi adalah elemen ruang parkir. Elemen ruang parkir dapat memberikan pengaruh visual pada bentuk fisik dan susunan kota.

Komponen penataan sirkulasi dan parkir di dalam Permen PU No.6 Tahun 2007 tentang Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan meliputi:

1. Sistem jaringan jalan dan pergerakan
2. Sistem sirkulasi kendaraan umum
3. Sistem sirkulasi kendaraan pribadi
4. Sistem sirkulasi kendaraan umum informal
5. Sistem pergerakan transit
6. Sistem parkir

Dalam perencanaan untuk jaringan sirkulasi dan parkir harus selalu memperhatikan :

- a. Jaringan jalan harus merupakan ruang terbuka yang mendukung citra kawasan dan aktivitas/kegiatan pada kawasan.
- b. Jaringan jalan harus memberi orientasi pada penggunaan dan membuat lingkungan yang legible.

- c. Kerjasama dari sektor kepemilikan dan privat dan publik dalam mewujudkan tujuan dari kawasan.

#### **4. Ruang Terbuka (*Open Space*)**

Ruang terbuka merupakan tempat atau ruang yang terbentuk karena adanya kebutuhan akan perlunya tempat untuk bertemu ataupun berkomunikasi, maka kemungkinan akan timbulnya berbagai macam-macam kegiatan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa ruang terbuka pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung kegiatan/aktivitas tertentu dari manusia, baik secara individu atau berkelompok (Hakim dan Utomo, 2002). Ruang terbuka (*open space*) berkaitan dengan lansekap dalam sebuah kawasan. Ruang terbuka meliputi semua taman, pekarangan, lapangan, jalan, jalur, sempadan sungai, *green belt*, ruang rekreasi serta elemen-elemen ruang terbuka (pohon, bangku, lampu, patung, jam, kios, tempat sampah, dan sebagainya). Ruang terbuka selalu menjadi inti dari elemen *urban design*. Berdasarkan letak dan macam kegiatan, ada dua macam ruang terbuka, yaitu :

1. Publik Domain : Ruang terbuka yang letaknya diluar lingkup bangunan (*external void*), sehingga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat umum untuk berinteraksi sosial.
2. Private Domain : Ruang terbuka yang letaknya di dalam lingkup bangunan (*internal void*) yang dibatasi oleh kepemilikan.

#### **Kriteria Kualitas Ruang Terbuka Kota**

Setiap kota yang memiliki ruang terbuka baik yang direncanakan maupun terjadi secara alamiah akan menjadi fasilitas infrastruktur kota yang akan digunakan untuk kegiatan-kegiatan masyarakat kota. Untuk menilai kualitas ruang terbuka kota terdapat delapan kriteria yang berkaitan dengan bentuk fisik bangunan atau aksesoris kota hingga manajemen pengelolaannya (John, 2011). Kriteria-kriteria tersebut sebagai berikut:

##### **1. Aktivitas dan fungsi campuran**

Masyarakat kota dalam melakukan aktifitasnya lebih memilih tempat yang fasilitasnya memiliki fungsi campuran. Sehingga hampir di berbagai kota dunia mendesain ruang terbuka kotanya dengan *Mixed Use* konsep.

## 2. Ruang publik dan ruang khusus

Ruang publik dengan pengertian yang luas memiliki arti penting bagi masyarakat, sebagai area komunikasi, tempat kencan, tempat apresiasi dan rekreasi, area komersial, pedagang kaki lima, tempat demo mengemukakan pendapat dsb. Penyediaan ruang publik merupakan faktor penting untuk membuat ruang kota menjadi hidup.

## 3. Pergerakan dan keramahan pedestrian

Pedestrian area atau jalan pedestrian merupakan faktor penting untuk mengantisipasi pergerakan orang dari satu ruang terbuka ketempat lainnya. Fasilitas ini dulu diabaikan, sekarang sudah mulai diperhitungkan karena mengandung nilai kualitas lingkungan yang baik dan harus di desain sesuai citra kawasan.

## 4. Skala manusia dan kepadatan

Suatu desain harus memikirkan skala manusia agar lebih manusiawi, keterlingkupan (*enclosure*) yang lebih erat, asesori kota (*townscape*) yang lebih menarik, utilitas kota yang berfungsi dengan baik. Intinya semua aspek dirancang lebih manusiawi dan aksesibel bagi penyandang cacat sekalipun

## 5. Struktur, kejelasan dan identitas

Sebelum kita memulai perencanaan secara integral, kita wajib mengenali struktur kawasan kota yang akan dirancang, axis mana yang perlu dikembangkan, ruang terbuka mana yang bisa dipakai sebagai pusat berkumpul dan orientasi, bagaimana mengatur sistem sirkulasi kawasan terhadap kota. Identitas merupakan unsur penting yang dapat menarik perhatian di kawasan revitalisasi, karena orang akan mudah terkesan dan selalu ingat apa yang pernah dilihat.

## 6. Kerapian, keamanan dan kenyamanan

Kerapian yang menyangkut infrastruktur, bangunan, utilitas dan asesori kota merupakan faktor penting yang sering diabaikan oleh pengelolaan kota, sehingga banyak keluhan masyarakat karena merasa tidak nyaman terganggu dan tidak aman.

## 7. Manajemen kota

Manajemen suatu kota seringkali tidak jelas siapa yang harus bertanggung jawab, siapa pula yang berperan menggerakkan masyarakat menyadari akan partisipasi terhadap pengelolaan kota. Peran *stakeholder* sangat penting dalam manajemen kota, karena beban ini tidak dapat sepenuhnya diberikan pada pemerintah kota karena berbagai keterbatasan.

#### 8. Kekayaan visual

Beragam visual menarik yang ada di kawasan revitalisasi sangat diperlukan untuk menambah nilai pemandangan (*vista*) yang dapat meningkatkan daya tarik dan nilai estetika kawasan menjadi berkualitas.

### 5. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian atau jalan bagi para pejalan kaki merupakan elemen yang penting dalam perancangan kota, yang diwujudkan sebagai elemen kenyamanan dan elemen pendukung bagi para penjual eceran serta kehidupan ruang-ruang kota. Dalam perancangannya, jalur pejalan kaki harus mempunyai syarat-syarat untuk dapat digunakan dengan optimal dan memberi kenyamanan pada penggunanya. Syarat-syarat tersebut adalah :

1. Keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, aman dan leluasa dari kendaraan bermotor dan ruang yang cukup nyaman bagi pejalan kaki yang memakainya.
2. Menyenangkan, dengan rute yang mudah dan jelas yang disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki serta Fasilitas yang menawarkan kesenangan disepanjang jalur pedestrian.
3. Mudah, menuju segala arah tanpa hambatan yang disebabkan gangguan naik-turun, ruang yang sempit dan penyerobotan fungsi lain.
4. Faktor kenyamanan sebagai syarat yang penting dalam perancangan pedestrian serta tersedianya fasilitas kenyamanan publik yang menyatu dan menjadi elemen jalur pedestrian serta memiliki nilai estetika dan daya tarik, dengan penyediaan sarana dan prasarana jalan(contoh : bangku, tempat sampah, penerangan jalan, dll).

Permen PU No.06 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan menyebutkan bahwa jalur pedestrian tersebut dapat meliputi



penyediaan sarana dan prasarana jalur pedestrian. Sarana jaringan pejalan kaki berupa perabot jalan atau perlengkapan ruas pejalan kaki yang terdiri dari:

- a. Jalur hijau
- b. Lampu Penerangan
- c. Tempat Duduk
- d. Pagar Pengaman
- e. Tempat Sampah
- f. Marka, Perambuan, dan Papan Informasi
- g. Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu
- h. Telepon Umum

Prasarana jaringan pejalan kaki meliputi:

- a. Ukuran dan dimensi
- b. Jenis material
- c. Fasilitas Difabel
- d. Tingkat kapasitas pelayanan ruang untuk jalan setapak
- e. Lebar minimum

## **6. Aktivitas Pendukung**

Aktivitas pendukung (*activity support*) adalah meliputi seluruh penggunaan dan aktivitas yang membantu memperkuat ruang-ruang umum kota, karena aktifitas dan fisik ruang selalu saling melengkapi satu sama lain. Bentuk, lokasi, dan karakteristik suatu areal tertentu akan menarik fungsi, penggunaan dan aktifitas spesifik. Fungsi utama dari aktivitas pendukung adalah menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum dan menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus, dan damai, di samping itu untuk memperkuat ruang-ruang umum kota saling melengkapi satu sama lainnya (Shirvani, 1985). Bentuk dari pendukung kegiatan yaitu kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang ada di kota, antara lain berupa ruang terbuka atau bangunan yang diperuntukan bagi kepentingan umum. Bentuk fisik ruang terbuka dapat berupa taman rekreasi, taman kota, plaza-plaza, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang penjual barang-barang seni lainnya. bentuk fisik bangunan/ruang tertutup seperti

kelompok pertokoan eceran (grosir), pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor department store, dan lainnya.

Sasmito (2011) menyebutkan bahwa kriteria yang harus dipertimbangkan dan diperhatikan dalam perancangan *activity support* yaitu:

1. Terciptanya dialog yang menerus menerus dan memiliki karakter lokal dalam menarik para pemakai / pengunjung, perlu adanya keragaman dan intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam ruang tersebut.
2. Menggerakkan dan memberikan kehidupan yang lebih ramai di dalam kegiatan utama kota, perlu adanya koordinasi antar kegiatan dengan lingkungan sekitar.
3. Memperhatikan kultur dan pola kehidupan sosial kota.
4. Memperhatikan jarak antar pusat kegiatan dengan skala pejalan kaki.

## **7. Penanda (Signage)**

Penanda adalah segala sesuatu yang secara fisik dapat menginformasikan sesuatu pesan tertentu kepada masyarakat kota. Bentuk dari penandaan secara fisik merupakan sesuatu yang mudah untuk dibaca (*legibility*). Keberadaan penandaan akan sangat mempengaruhi visualisasi kota, baik secara makro maupun mikro, jika jumlahnya cukup banyak dan memiliki karakter yang berbeda. Penanda juga dapat dijadikan sebagai landmark yang juga berfungsi sebagai orientasi. Berdasarkan jenisnya, penanda dibedakan menjadi:

- a. Penanda identitas: digunakan untuk pengenalan kegiatan pada lingkungan/lokasi tertentu
- b. Penanda nama bangunan: digunakan sebagai nama bangunan yang biasanya dilengkapi dengan petunjuk jenis kegiatan yang ada di dalamnya
- c. Penanda petunjuk sirkulasi: disebut sebagai rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur dan mengarahkan pengendara atau pejalan kaki dalam sirkulasi
- d. Penanda komersial: tanda jenis ini adalah iklan dan reklame
- e. Penanda petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain: merupakan petunjuk arah, lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak
- f. Penanda informasi: untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi.

Dalam pemasangan penanda harus memperhatikan pedoman teknis sebagai berikut:

- a. Penggunaannya harus dapat mencerminkan/merefleksikan karakter dari suatu area/kawasan.
- b. Penggunaan dan keberadaannya harus harmonis dengan bangunan arsitektur di sekitar lokasi.
- c. Pembatasan besar ukuran penandaan agar tidak mendominasi pemandangan yang ada di sebuah area/kawasan.
- d. Ruang (jarak dan ukuran) yang memadai dan diatur sedemikian rupa, untuk menjamin jarak penglihatan dan menghindari ketidakteraturan dengan elemen atau signage yang lain.
- e. Tidak mencolok atau menyilaukan, pembatasan penggunaan lampu hias kecuali penggunaan khusus untuk empat hiburan, teater, tempat pertunjukan dan sebagainya (tingkat terangnya harus diatur agar tidak mengganggu).

#### **8. Pemeliharaan/pelestarian (*preservation*)**

Preservasi atau perlindungan tidak hanya diberlakukan untuk bangunan bersejarah, tapi juga untuk bangunan dan tempat yang dianggap perlu dilestarikan. Preservasi juga dilakukan terhadap aktivitas yang sudah berlangsung dengan memperhatikan aspek sejarah kawasan selama aktivitas tersebut masih dianggap sesuai. Penentuan kawasan dan bangunan cagar budaya berdasarkan permen kotban ditetapkan berdasarkan kriteria:

- a. Nilai sejarah
- b. Nilai arsitektur
- c. Nilai ilmu pengetahuan
- d. Nilai sosial budaya
- e. Umur

Manfaat dari adanya preservasi antara lain:

- a. Peningkatan nilai lahan
- b. Peningkatan nilai lingkungan
- c. Menghindarkan dari pengalihan bentuk dan fungsi karena aspek komersial

- d. Manjaga identitas kawasan perkotaan
- e. Peningkatan pendapatan dari pajak retribusi

## 2.2 *Livable Street*

Secara fisik menurut Dumbaugh dalam (Faqihuddin, 2016) *livable street* adalah jalan yang didesain untuk memenuhi semua kebutuhan setiap individu dan menyediakan jalur pedestrian yang menerus dan aman bagi pejalan kaki, mempertimbangkan *street furniture* sebagai elemen pembentuk estetika jalan, tersedianya vegetasi, dan parkir. Konsep *livable street* sudah mulai merubah beberapa kota untuk mendedikasikan ruang publik kepada para pejalan kaki, pesepeda, dan para pengguna kendaraan umum sehingga sangat mendorong meningkatnya minat masyarakat untuk berjalan kaki, bersepeda dan menggunakan transportasi umum (Lusher, Seaman and Tsay, 2008).

*Livable street* menurut Yu (2017) harus menjadi lingkungan dimana pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman, anak-anak dapat bermain dengan aman, dan penyandang disabilitas juga dapat menggunakan fasilitas dan bergerak bebas. Menciptakan jalan yang berdaya hidup (*livable*) tidak hanya sebatas meningkatkan keamanan, tetapi juga harus meningkatkan kenyamanan berbagai aktivitas sosial. Kesuksesan ruang yang berdaya hidup dilihat dari semakin beragamnya aktivitas statis seperti berdiri, menunggu, duduk dan bermain, dibandingkan dengan aktivitas dinamis.

Menurut Simonds dalam Fauzi (2018), dalam menciptakan lingkungan yang berdaya hidup, terutama di jalan harus memenuhi beberapa aspek yaitu efisien, aman, nyaman, menyenangkan, dan terdapat variasi aksesibilitas yang mampu menghubungkan antara satu tempat dan tempat lainnya secara integral.

**Tabel 2. 1 Tujuan Program *Livable Street***

Program	Tujuan atau manfaat
Rencana Jalan Kaki London (2004)	Penggunaan transportasi umum yang lebih besar; Lingkungan yang lebih baik; Gaya hidup lebih sehat; Keterlibatan sosial; Perekonomian yang membaik.

Program	Tujuan atau manfaat
Melbourne, Australia (1994,2004)	Revitalisasi ekonomi; Menarik lebih banyak orang ke pusat kota.
Panduan desain Jalan Portland, Oregon (2002)	Lebih banyak menggunakan jalan kaki, bersepeda, transit; Aktivitas komunitas.
Strategi Transportasi Terpadu Oxford (Inggris, 1993)	Kurangi kemacetan; Mengurangi polusi; Meningkatkan kualitas hidup secara umum; Meningkatkan daya tarik relatif alternatif mobil; Tingkatkan keamanan; Meningkatkan vitalitas ekonomi; Menyediakan akses untuk orang-orang dengan gangguan mobilitas.

Sumber: Lusher, Seaman and Tsay, 2008

Lebih jelasnya, *livable street* harus mampu memberikan dampak positif kepada masyarakat, misalnya dominasi kendaraan yang menurun menunjukkan bahwa penyempitan jalur kendaraan, pelebaran jalur pedestrian, penanaman pohon, penyediaan jalur sepeda, dan lain sebagainya berhasil dilakukan.

Choudhury (2008) dalam tesisnya telah mengidentifikasi kriteria *Livable Street*, ia menyebutkan kualitas yang diperlukan sebuah jalan sebagai tempat yang bermakna bagi manusia adalah sebagai berikut:

1. Jalan memiliki alasan untuk dipergunakan, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
  - a. Keragaman penggunaan, adanya berbagai jenis pelayanan di sepanjang jalan.
  - b. Banyaknya destinasi, penggunaan lahan campuran berupa bisnis, lembaga atau pun retail.
  - c. Fasad yang menarik, kontinuitas tepi jalan yang aktif
  - d. Konektivitas, terhubung baik dengan jalan lokal lainnya
2. Terdapat orang yang menggunakan jalan, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
  - a. Jalan digunakan oleh penduduk setempat, jalan berdekatan dengan unit hunian kepadatan tinggi untuk mendukung aktifitas ekonomi jalan.
  - b. Durasi penggunaan, penggunaan campuran memungkinkan memperpanjang lama penggunaan jalan.

3. Terdapat opsi aksesibilitas, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
  - a. Tersedianya transportasi publik, baik dalam hal cakupan dan pilihan.
  - b. Mengakomodasi jalur sepeda dan fasilitas pendukungnya.
  - c. Mendukung pejalan kaki, mengurangi jalur lalu lintas untuk menyediakan trotoar yang lebar dan memadai.
  - d. Kontrol lalu lintas, memonitor kecepatan lalu lintas/memungkinkan penyebrangan bagi pejalan kaki.
  - e. Keseimbangan, akomodasi yang seimbang antara perjalanan kendaraan bermotor dan tidak bermotor.
4. Memiliki kenyamanan jalan, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
  - a. Keselamatan, “*self policing*” dan perlindungan dari lalu lintas kendaraan.
  - b. Kenyamanan fisik, tahan lama dan banyak pilihan tempat duduk yang dirancang dengan baik.
  - c. Kenyamanan iklim, perlindungan dari terik matahari dan hujan.
5. Kehidupan sosial yang bermakna, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
  - a. Partisipasi masyarakat, terdapat acara publik “*outdoor*” di jalan.
  - b. Jalan sebagai tempat, tempat untuk berlama-lama, pertemuan orang diluar ruangan.
6. Jalan yang mengesankan “*memorability*”, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
  - a. Daya tarik visual, keragaman dan keharmonisan pada elemen-elemen jalan.
  - b. Hiburan, kesempatan untuk terlibat dalam acara dan merangsang terjadinya aktivitas sosial.
  - c. Keunikan, pengalaman menarik di jalan.

Pembahasan di atas adalah mengenai faktor-faktor penentu keberhasilan daya hidup (*livability*). Di sisi lain, menurut Jacobs dalam Fauzi (2018) terdapat beberapa karakteristik jalan yang membuat tidak berdaya hidup (*unlivable*), yaitu:

1. Bangunan yang membelakangi jalan, hal ini akan menciptakan suasana hampa di jalan tersebut
2. Trotoar yang tidak digunakan. Kondisi tersebut akan berdampak hilangnya rasa sosial bermasyarakat dan buruk untuk dilihat

3. Banyaknya lalu lintas di jalan. Banyaknya jumlah kendaraan yang melintas, terutama dengan kecepatan tinggi akan menyulitkan pejalan kaki untuk menyeberang dan beraktivitas di trotoar seperti duduk dan berjalan-jalan
4. Buruknya pencahayaan di jalan. Pencahayaan sangat penting untuk mendorong orang menggunakan trotoar pada malam hari karena mampu menciptakan pandangan mata yang lebih luas.

### **Aspek *Livable Street***

Aspek desain dan lokasi, masyarakat dan budaya, dan perencanaan kota digunakan untuk meningkatkan kelayakan jalan umum (Ghazi and Abaas, 2019). Aspek desain dan lokasi berfokus pada fisik, desain, dan perbaikan spasial, dan menggabungkan banyak fitur, dimulai dengan sifat jalan dan dominasinya oleh kendaraan atau pejalan kaki, dan mencapai tepi jalan, furnitur jalan, dan detail desain. Aspek sosial dan budaya menyangkut kesesuaian jalan bagi masyarakat dan kemampuannya untuk memenuhi tuntutan sosialnya; itu harus mencerminkan identitas komunitas melalui ingatan kolektif dan konteks tempat. Terakhir, aspek perencanaan kota mengambil pendekatan *bottom-up* yang berkonsentrasi pada aksesibilitas jalan, kepadatan, keragaman, dan konteks dalam skala manusia.

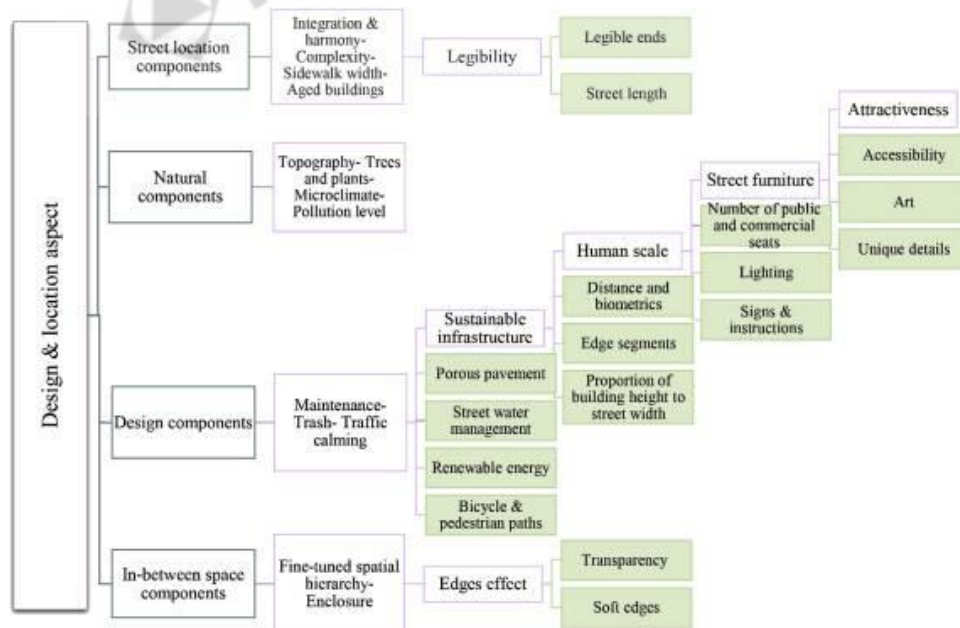
#### **A. Aspek Desain dan Lokasi**

Banyak peneliti yang menjelaskan tentang fleksibilitas aspek desain dan lokasi untuk indikator akumulatif. Komponen utama dapat dipertimbangkan: komponen ruang antara, komponen lokasi jalan, komponen alam, dan komponen desain. Diantara komponen ruang, yang sangat penting, terkait dengan tepi, detail, dan fasad antara ruang dalam dan luar ruangan. Selain itu, komponen ini harus menunjukkan transisi hierarkis dari publik ke semi-publik-semi-privat dan privat, bergerak dari luar ke dalam gedung, dengan tepi efektif yang memfasilitasi keintiman dan keamanan yang lebih baik.

Komponen lokasi jalan mencakup banyak variabel, misalnya kemampuan jalan dan trotoar untuk mengakomodasi beragam aktivitas, keragaman pola bangunan yang memberikan lebih banyak kesempatan bagi pengguna, dan panjang serta ujung jalan yang berbeda. Komponen alam, yang diwakili oleh pepohonan dan

tumbuhan, memiliki peran penting dalam melindungi jalan dari kondisi cuaca, menggambar penghalang jalan dan topografi, serta menentukan pemandangan jalan. Terakhir, komponen desain dan variabelnya meliputi elemen teknis jalan yang dapat dilihat, panggilan interaktif untuk aktivitas motorik atau dialog sebagai bagian integral dari lingkungan binaan atau mandiri dan berdiri sendiri, memberikan tampilan menarik, nyaman, dan jalan setapak yang aman dan jalur sepeda; mengurangi kemacetan; menjaga kesehatan masyarakat; dan mengurangi pencemaran lingkungan, kebisingan, dan gangguan penglihatan.

Tujuan akhir dari elemen tersebut adalah definisi ruang jalan, penahanan, pemeliharaan, kemanusiaan, ketenangan, kenyamanan, dan efisiensi. Jalan terbaik nyaman untuk dilalui bersama dengan waktu luang dan keamanan. Itu adalah jalan untuk pejalan kaki dan pengemudi. Mereka memiliki definisi, rasa tertutup dengan bangunannya; ujung dan awal yang berbeda, biasanya dengan pepohonan. Pohon, meskipun tidak diperlukan, dapat melakukan lebih dari apa pun dan memberikan hasil terbaik jika Anda melakukannya dengan benar. Poin kuncinya lagi, adalah jalanan yang bagus adalah tempat pejalan kaki dan pengemudi bisa bergaul '. Gambar di bawah ini mengilustrasikan indikator kolektif dari aspek desain dan lokasi.



**Gambar 2. 1 Aspek Desain dan lokasi**

*Sumber : Ghazi and Abaas (2019)*



## **B. Aspek Sosial dan Budaya**

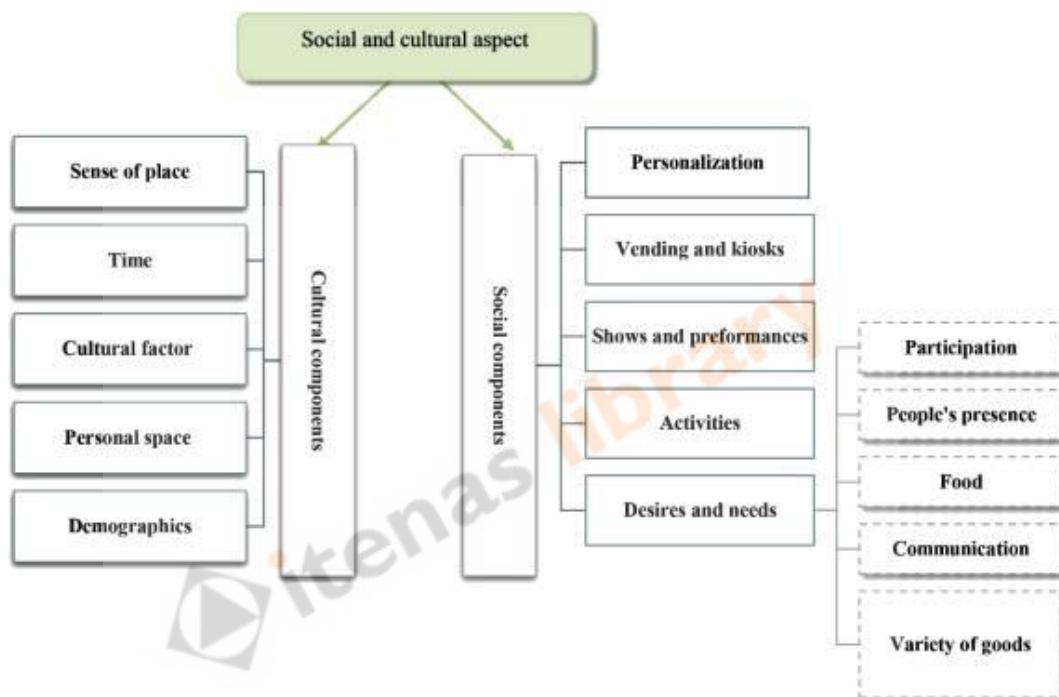
Aspek ini menyangkut kehidupan sosial dan komunikasi di jalan, mengingat jalan merupakan tempat yang memiliki nilai sosial, bukan sekedar ruang fisik. Dua indikator terdiri dari aspek:

1. Melibatkan komponen sosial - personalisasi, penjual dan kios, pertunjukan dan pertunjukan, aktivitas, serta keinginan dan kebutuhan manusia - yang dapat diperhitungkan saat memperbaiki jalan untuk mencapai masyarakat yang lebih kompak.
2. Melibatkan komponen budaya, yang meliputi pengertian tempat, dengan mempertimbangkan konteks lokal dan regional; faktor waktu; ruang pribadi yang memadai; dan struktur demografis.

Ruang publik eksklusif harus mewakili tempat yang sepenuhnya terbuka untuk komunikasi dan keselamatan. Ketika pedagang kaki lima dan artis yang tidak diinginkan menarik lebih banyak pengunjung, mereka bersaing setiap hari untuk mendapatkan ruang yang memadai. Banyak kebijakan telah berusaha untuk menyelesaikan konflik tersebut. Selain itu, jenis kegiatan yang berlangsung di jalan diklasifikasikan sebagai kegiatan perlu, opsional, dan sosial, masing-masing dengan sifat dan pengunjungnya sendiri, dan masing-masing mensimulasikan yang lain untuk mendatangkan lebih banyak pengunjung dan kegiatan. Selain sifat pameran dan penggunaan pencahayaan, tanda dan warna dapat menarik atau mengusir orang. Semua ini mengarah pada partisipasi sosial, pertemuan, dan pembicaraan yang lebih besar, yang pada gilirannya memberikan hubungan yang lebih besar. Seperti yang dicatat Jan Gehl dalam Ghazi (2019), 'Kota yang baik itu seperti pesta yang menyenangkan - orang tinggal lebih lama dari yang sebenarnya diperlukan, karena mereka bersenang-senang'. Berkenaan dengan peningkatan keberhasilan jalan perkotaan, Gehl menekankan bahwa orang berkomunikasi melalui tiga proses (mendengar, penglihatan, dan berbicara), dan bahwa komunikasi dipengaruhi oleh tingkat kepadatan pejalan kaki dan lamanya acara tetap, termasuk acara sosial dan komunikasi. Menyediakan transportasi yang nyaman dan aksesibilitas yang baik mengaktifkan jalan yang lebih layak huni, seperti juga, seperti yang dicatat oleh Allan Jacobs, 'makanan enak, pelayanan bagus, teman baik'. Sebaliknya, komponen budaya memberi jalan rasa tempat dan

identitas tempat yang mempertimbangkan konteks lokal dan regional. Mereka juga memperhitungkan keragaman, perubahan, dan rasa sejarah dari tahun-tahun jalan dan keputusan berturut-turut yang dibuat terkait desain, konstruksi, atau rekonstruksi.

Untuk memahami perbedaan ini, Hall membagi masyarakat menjadi dua bagian: budaya konteks tinggi dan budaya konteks rendah. Masing-masing memiliki karakteristik pribadi dan pribadi untuk mengidentifikasi posisi kenyamanannya di jalan.



**Gambar 2. 2 Aspek Sosial dan Budaya**

*Sumber : Ghazi and Abaas (2019)*

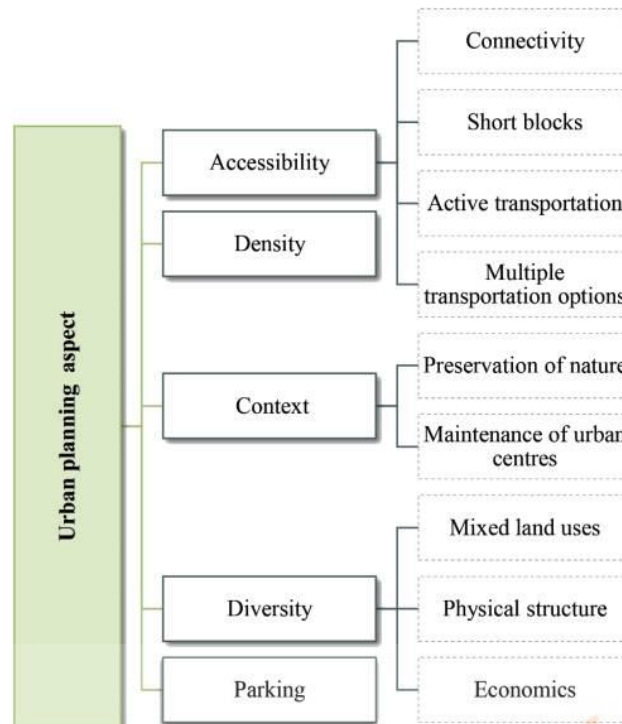
### C. Aspek Perencanaan Kota

Penelitian telah menunjukkan banyak indikator di tingkat perencanaan kota, seperti aksesibilitas, kepadatan, konteks, keragaman, dan ruang parkir yang memadai.

- 1) Aksesibilitas sebagai indikator dapat dicirikan oleh empat sub-indikator: konektivitas, blok pendek, transportasi aktif dan berkelanjutan, dan berbagai pilihan transportasi. Konektivitas mengacu pada kemampuan untuk menjangkau suatu daerah dari berbagai arah, atau dengan mudah mengakses barang, jasa, aktivitas, dan tujuan, yang disebut 'peluang'. Jacobs (1993) secara efektif mengilustrasikan pentingnya blok pendek: 'jalan yang sering

dan blok pendek sangat berharga karena struktur penggunaan silang yang rumit yang diizinkan di antara pengguna lingkungan kota'.

- 2) Kepadatan yang tinggi di antara orang-orang, yang mendorong pertukaran sosial dan ekonomi, sehingga memfasilitasi pergerakan dan kedekatan dalam komunitas. Konteks berhubungan dengan menyesuaikan dengan konteks yang lebih luas, dan mendukung konteks lokal yang ada. Ini juga menunjukkan pelestarian elemen alam, ruang terbuka, dan perkebunan, dan melestarikan pusat kota.
- 3) Indikator keanekaragaman mengacu pada keragaman dalam struktur fisik, sistem ekonomi, komposisi sosial, penggunaan lahan, pola bangunan, dan urbanisasi untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang sebenarnya. Itu adalah kunci untuk membangun ekonomi; konvergensi saja tidak cukup. Seperti yang dirujuk dalam bukunya tentang kehidupan dan kematian kota-kota besar Amerika, 'Distrik, dan memang sebanyak mungkin bagian internalnya, harus melayani lebih dari satu fungsi utama; sebaiknya lebih dari dua. Ini harus memastikan bahwa kehadiran orang-orang yang pergi ke luar ruangan dengan jadwal yang berbeda dan berada di tempat untuk tujuan yang berbeda, tetapi yang dapat menggunakan banyak fasilitas yang sama '.
- 4) Terakhir, parkir merupakan faktor kunci keberhasilan aspek perkotaan. Semua indikator aspek perencanaan kota dan sub-indikator relatifnya diilustrasikan pada gambar dibawah ini



**Gambar 2. 3 Aspek Perencanaan Kota**

*Sumber : Ghazi and Abaas (2019)*

### 2.3 Sejarah dan Perkembangan Cibadak Culinary Night

Jalan Cibadak berada di Kecamatan Astana Anyar memiliki panjang jalan  $\pm 1,4$  km. Jalan Cibadak merupakan salah satu jalan di Kota Bandung yang cukup terkenal, jika Jalan Braga terkenal dengan nuansa Eropa dengan arsitektur *Art Deco*, berbeda dengan Jalan Cibadak yang kental dengan nuansa oriental penduduk asli etnis Tionghoa, sehingga kerap kali Jalan Cibadak disebut sebagai Pecinannya Kota Bandung meskipun penamaan pecinan tersebut masih harus dilakukan penelitian lebih dalam. Jalan Cibadak terbagi menjadi dua ruas jalan yang dipisahkan oleh Jalan Gardujati. Ruas Jalan Cibadak sebelah barat memiliki panjang jalan  $\pm 771$  meter dengan fungsi kawasan permukiman, perdagangan, pendidikan dan beribadatan dan ruas jalan sebelah timur  $\pm 607$  meter dengan fungsi kawasan permukiman dan perdagangan. Jalan Cibadak sebelah timur pada malam hari memiliki aktivitas yang berbeda, berubah menjadi kawasan kuliner atau Cibadak *Culinary Night* (CCN).

#### Sejarah CCN

Pada tahun 1990-an dahulunya sepanjang koridor Jalan Cibadak sebelum adanya kawasan kuliner merupakan pasar baju-baju bekas atau disebut dengan Cimol (Cibadak Mall), namun pada tahun 2005 terjadi konflik antara tukang becak dengan pedagang baju-baju bekas sehingga menimbulkan kekacauan, masalah juga sering terjadi antara penghuni toko dengan pedagang baju-baju bekas karena mengganggu akses keluar masuk toko. Adanya kejadian tersebut polisi mengharuskan melakukan penutupan Jalan Cibadak dan penghentian aktivitas untuk sementara secara sepihak selama satu minggu. Akhirnya pemerintah merelokasi pedagang baju-baju bekas dari Jalan Cibadak ke Jalan Tegalega.

Pedagang yang kini berjualan di Jalan Cibadak merupakan relokasi dari Jalan Astana Anyar. Walikota Bandung H.AA Tarmana melakukan relokasi dikarenakan pedagang di Jalan Astana Anyar menimbulkan kemacetan. Semenjak dilakukan relokasi dari Jalan Astana Anyar ke Jalan Cibadak, perkembangan kawasan kuliner Jalan Cibadak dari tahun ke tahunnya tidak terlalu pesat. Sikap masyarakat lokal dengan adanya kawasan kuliner Jalan Cibadak juga tidak sepenuhnya baik karena akses keluar masuk kendaraan yang menjadi sedikit terhambat juga menimbulkan kemacetan menjadi permasalahan, namun sisi positif dari adanya kawasan kuliner tersebut juga untuk menjaga keamanan toko-toko maupun rumah-rumah dari ancaman kejahatan.

### **Perkembangan CCN**

Awal mulanya, Cibadak *Culinary Night* digelar di kedua ruas Jalan Cibadak sebelah barat dan timur. CCN sebelah barat lebih populer dibandingkan sebelah timur, hal tersebut dikarenakan lokasinya yang dikelola langsung oleh pemerintah dan kendaraan bermotor tidak diizinkan melintas di sepanjang koridor sebelah barat. Gambar di bawah ini merupakan gapura sebagai penanda Cibadak *Culinary Night*, terdapat dua gapura yang diletakkan di kedua ujung koridor Jalan Sebelah Barat.



**Gambar 2. 4 Gapura Cibadak Culinary Night**

Berbeda dengan koridor sebelah timur dikelola secara mandiri oleh pedagang dan eksistensinya pada saat itu tidak terlalu menarik dibandingkan dengan sebelah barat. Namun seiring berjalannya waktu, CCN pada koridor sebelah barat terus meredup dan tidak beroperasi, berbeda dengan koridor sebelah timur yang kian hari semakin ramai oleh pedagang dan pengunjung.

CCN kini telah dikelola oleh ‘Forum Cibadak *Culinary Night*’ yang beranggotakan para pedagang, berhasil melakukan kerjasama dengan perusahaan swasta Gojek dalam hal menerapkan pembayaran *cashless*. Beberapa ornamen yang berada di CCN juga merupakan sumbangan dari Gojek seperti lampion, tenda dan tugu bertuliskan ‘Gojek’. Kerjasama tersebut juga sedikitnya telah memberikan keuntungan bagi pedagang dengan naiknya jumlah penjualan karena adanya fitur ‘Gofood’ yang memudahkan pembeli.

Cibadak *Culinary Night* menawarkan jenis kuliner yang beragam dari mulai jajanan ringan, minuman hingga makanan berat. Konon beberapa jenis kuliner yang dijual merupakan kuliner turun temurun, diantaranya ialah siomay dan nasi campur. Beberapa jenis kuliner yang dijual juga telah diwariskan kepada dua hingga tiga generasi, dengan penjual terlama yaitu di atas 10 tahun berjualan dan yang paling terbaru yaitu lima tahun berjualan.

## **2.4 Arahan Pengembangan Kawasan**

### **a. Tujuan Penataan Bagian Wilayah Penelitian (BWP)**

Jalan Cibadak masuk kedalam SWK Tegalega dengan tujuan penataan ruang yaitu Pengembangan Industri Kreatif (*Mediapolis*). *Mediapolis* merupakan wilayah yang diperuntukan sebagai pengembang industri media kreatif. DPRI dan Gemah Ripah Wibawa Mukti (GRWM) dalam (Gaunt, 2015) menyebutkan bahwa terdapat 15 subsektor yang termasuk dalam industri kreatif yaitu

1. Periklanan
2. Arsitektur
3. Benda seni
4. Kerajinan
5. Desain
6. Fashion
7. Video, film dan fotografi
8. Permainan interaktif
9. Music
10. Seni pertunjukan
11. Penerbitan dan percetakan
12. Layanan komputer dan piranti lunak
13. Televisi dan radio
14. Riset dan pengembangan
15. Kuliner

*UK Department of Culture* dalam (Gaunt, 2015) menyebutkan bahwa industri kreatif adalah industri yang berasal dari pemanfaatan kreativitas, ketrampilan serta bakat individu untuk menciptakan kesejahteraan serta lapangan pekerjaan melalui penciptaan dan pemanfaatan daya kreasi dan daya cipta individu tersebut.

Tujuan penataan ruang tersebut dapat mendorong para pelaku usaha kuliner khususnya pedagang kuliner di Jalan Cibadak untuk mampu memanfaatkan kreativitas, ketrampilan serta bakat individu untuk mengelola kegiatan usaha miliknya. Upaya pemerintah dalam mewujudkan hal tersebut juga telah dilakukan melalui kerjasama dengan Dinas UMKM (Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah) berupa pelatihan yang diberikan kepada seluruh pedagang di Jalan Cibadak dengan harapan dapat membangun pelaku usaha kuliner Jalan Cibadak sehingga mandiri dan mampu membangun perekonomian yang maju.



b. Rencana Pola Ruang Wilayah BWP

Jalan Cibadak masuk ke dalam beberapa rencana perwujudan pola ruang, salah satunya ialah:

- 1) Sub zona sempadan sungai, merupakan bagian dari zona perlindungan setempat, namun secara eksisting tidak adanya perlindungan khusus mengenai zona sempadan sungai di Jalan Cibadak. Sungai tertutup oleh bangunan-bangunan dan jalan secara permanen.
- 2) Zona cagar budaya, berdasarkan Perda Kota Bandung No.19 tahun 2009 tentang pengelolaan kawasan dan bangunan cagar budaya, kelenteng (Vihara Iswari) masuk kedalam bangunan cagar budaya golongan A di Kota Bandung sehingga menjadikan Jalan Cibadak masuk kedalam zona cagar budaya. Beberapa bangunan di Jalan Cibadak juga masih mempertahankan keaslian bangunannya.



**Gambar 2. 5 Bangunan Cagar Budaya “Vihara Iswari”**

*Sumber: Google Street View, 2019*

- 3) Zona perdagangan dan jasa. Hal tersebut dapat terlihat dari sepanjang koridor Jalan Cibadak merupakan deretan toko-toko yang menjual berbagai macam keperluan sehari-hari.

c. Rencana Pengembangan

Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung telah merencanakan adanya pembinaan beberapa tempat-tempat kuliner di Kota Bandung salah satunya yaitu Cibadak *Culinary Night*. Penerapan beberapa aturan menjadi hal utama yang akan diberlakukan di tempat kuliner yang akan dibina. CCN untuk saat ini belum mendapat giliran menjadi tempat kuliner yang di bina oleh pemerintah, namun



rencana pemerintah sendiri bagi CCN yaitu ingin mengubah segmentasi pasar dengan menerapkan '*visit halal*'.

Visit Halal merupakan rencana pengembangan dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung berupa mengkategorikan pedagang kuliner berdasarkan makanan halal dan non halal. Hal tersebut bertujuan untuk memudahkan pengunjung untuk memilah makanan yang akan dinikmatinya. Rencana tersebut juga dibuat dengan harapan lebih banyaknya pengunjung yang datang karena market CCN ditujukan bagi pengunjung muslim dan non muslim.

