Evaluasi Penataan Kawasan H. Z. Mustofa Melalui Konsep Walkable City

(Studi Kasus: Kawasan H. Z. Mustofa, Kota Tasikmalaya, Jawa Barat)

Muhammad Taufik[1], Fajryianto[2]
Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia
Surel: 18512194@students.uii.ac.id

ABSTRAK: *Meningkatnya perekonomian di Kota Tasikmalaya menjadi suatu hal yang lumrah pada zaman sekarang. Pesatnya arus globalisasi menjadi salah satu penyebabnya, pertokoan, perdangan, menjamur dimana - mana menjadi kenyataan yang tidak terelakkan. Kurangnya lahan menjadi suatu permasalahan inti menjamurnya pedagang kaki lima yang menjajah trotoar, ditambah ruang untuk pejalan kaki masih sangat minim bahkan sangat kurang. Kawasan H. Z. Mustofa salah satunya, kawasan tersebut merupakan suatu kawasan bisnis, berubahnya fungsi trotoar untuk pejalan kaki menjadi suatu ruang untuk pedagang kaki lima, padahal kawasan tersebut merupakan kawasan yang sangat potensial untuk ditata ulang untuk mendukung menjadi suatu kawasan yang dapat ditata ulang melalui pendekatan konsep walkability.*

Kata kunci: pejalan kaki, walkability, kawasan H. Z. Mustofa.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kawasan H. Z. Mustofa merupakan suatu kawasan CBD (Central Bussiness District) pada Kota Tasikmalaya. Dimana sepanjang jalannya merupakan pertokoan yang menjual berbagai jenis barang dan kebutuhan tertentu. Dewasa ini, pertokoan semakin menjamur di kawasan H. Z. Mustofa, namun diiringi dengan menjamurnya pedagang kaki lima di koridor jalan (trotoar). Hal tersebut menjadi suatu masalah yang menimbulkan banyaknya persoalan, diantaranya yaitu tidak adanya ruang untuk pejalan kaki, banyaknya sampah berhamburan, area parkir semakin tidak berarturan, hingga berimbas kepada trotoar yang beralih fungsi untuk pedagang kaki lima. Oleh karena itu permasalahan ini perlunya suatu solusi agar cepat terselesaikan.

Moda transportasi yang paling mudah dan fleksibel yaitu berjalan kaki, maka dari itu perlu adanya penyediaan ruang yang ramah bagi pejalan kaki dengan mengusung konsep *walkability* untuk menunjang keleluasaan berjalan kaki. Ada 4 aspek utama yang harus diperhatikan untuk mewujudkan konsep *walkability*, yaitu jalur pejalan kaki yang aman, nyaman, dan menarik untuk mendukung konsep ini (Jeff Speck, 2012). Jarak yang pendek dan menerus, akses langsung dan nyaman, adanya pemisahan antara kendaraan dan pejalan kaki, jalur yang menarik dan mudah dipahami, adanya tata cahaya, tata lansekap dan signage yang jelas, itulah jalur pejalan kaki (Peter Calthrope, 1993). Karena itu, sebagai kawasan bisnis dan pusat transportasi publik, kawasan H. Z. Mustofa menjadi salah satu kawasan yang banyak dilalui masyarakat untuk melakukan aktivitas berjual beli atau sekedar jalan jalan dari berbagai kendaraan umum. Akan tetapi hal tersebut masih jauh dengan kenyataan dari sebuah kawasan H. Z. Mustofa yang sekarang.

Hal tersebut diperjelas dengan salah satu teori ruang publik yang ditandai oleh tiga hal yaitu responsif, yang berarti suatu ruang dengan fungsi berbagai kegiatan dan kepentingannya, kemudian demokratis, yang berarti berbagai kalangan dapat menggunakan suatu ruang tersebut, dan bermakna, yang berarti ruang publik harus memiliki tautan antara manusia, ruang, dan dunia luas dengan konteks sosial. (Walhi Jatim, 2017).

Maka penerapan konsep walkable city menjadi suatu solusi dari berbagai masalah tersebut. Apabila ditinjau ulang, kawasan HZ Mustofa memiliki banyak nilai keuntungan jika dimanfaatkan dengan baik dengan penataan yang lebih interaktif atas penyelesaian masalah yang ada, sehingga kawasan tersebut dapat menjadi wajah Kota Tasikmalaya yang baik. Ditinjau pula kawasan HZ Mustofa merupakan tempat area pusat jual beli di Kota Tasikmalaya dan berdekatan dengan mesjid agung dan taman kota yang belum termanfaatkan dengan baik, sehingga konsep walkability seharusnya dapat memecahkan masalah pada kawasan H. Z. Mustofa serta menunjang perkembangan kawasan H. Z. Mustofa lebih baik.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik dari kawasan H. Z. Mustofa sekarang apabila ditinjau dari segi walkability?
2. Bagaimana penerapan konsep untuk menyikapi karakteristik dari kawasan H. Z. Mustofa sekarang?

Tujuan Penelitian

1. Mengetahui karakteristik dari berbagai masalah di kawasan H. Z. Mustofa.
2. Menerapkan konsep walkability untuk penyikapan dari suatu masalah yang ada pada kawasan H. Z. Mustofa.

KAJIAN PUSTAKA

A. Karakteristik Kawasan H. Z. Mustofa

Kawasan H. Z. Mustofa merupakan suatu kawasan CBD (Central Bussiness District) pada Kota Tasikmalaya. Dimana sepanjang jalannya merupakan pertokoan yang menjual berbagai jenis barang dan kebutuhan tertentu. Dewasa ini, pertokoan semakin menjamur di kawasan H. Z. Mustofa, namun diiringi dengan menjamurnya pedagang kaki lima di koridor jalan (trotoar). Hal tersebut menjadi suatu masalah yang menimbulkan banyaknya persoalan, diantaranya yaitu tidak adanya ruang untuk pejalan kaki, banyaknya sampah berhamburan, area parkir semakin tidak berarturan, hingga berimbas kepada trotoar yang beralih fungsi untuk pedagang kaki lima.



Gambar 1 Kondisi saat ini kawasan jalan H. Z. Mustofa Tasikmalaya
Sumber: www.google.com/ diakses pada Agustus, 2020

Kawasan HZ Mustofa memiliki banyak nilai keuntungan apabila dimanfaatkan dengan baik dengan penataan yang lebih interaktif atas penyelesaian masalah yang ada, sehingga kawasan tersebut dapat menjadi wajah Kota Tasikmalaya yang baik. Ditinjau pula kawasan HZ Mustofa merupakan tempat area pusat jual beli di Kota Tasikmalaya dan berdekatan dengan mesjid agung dan taman kota yang belum termanfaatkan dengan baik, sehingga perlunya evaluasi dan penataan yang lebih baik.

B. Walkable city

Walkable City adalah sebuah kota yang memiliki aspek walkability yang tinggi, dimana kota tersebut memiliki lingkungan yang mendukung serta mendorong kegiatan berjalan kaki dengan memberikan pejalan kaki kenyamanan dan keamanan, menghubungkan orang-orang dengan beragam tujuan dalam waktu dan tenaga yang wajar, selagi memberikan ketertarikan visual dalam perjalanannya.

C. Walkability

Mengenai teori walkability, terdapat empat sumber yang dikemukakan oleh (Holly Krambeck (2006), Leather et al (2011), Victoria Transport Policy Institute (2014), dan Jeff Speck (2012)). Keempat sumber tersebut disimpulkan bahwa tingkat walkability terdiri dari beberapa aspek, diantaranya yaitu:

1. Tingkat Keselamatan dan Keamanan
2. Tingkat Kenyamanan
3. Faktor Ketersediaan Fasilitas Pendukung Pejalan Kaki
4. Faktor Kondisi Sarana Pejalan Kaki

Berikut merupakan aspek dan beberapa variabelnya:

Tabel 1 Aspek dan Variabel

No	Aspek	Variabel
1	Tingkat Keamanan & Keselamatan	1. Resiko kecelakaan. 2. Berbagai tindakan kejahatan. 3. Sirkulasi penyebrangan jalan. 4. Perilaku pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki.
2	Tingkat Kenyamanan	1. Jalur pejalan kaki. 2. Keteduhan jalur. 3. Kemudahan memahami jalur pejalan kaki.
3	Tingkat Fasilitas	1. Jalur pedestrian. 2. Jembatan penyebrangan orang (JPO) 3. Sarana penyebrangan *zebra cross.* 4. Sarana bagi penyandang disabilitas. 5. Ruang terbuka hijau. 6. Jalur khusus sepeda atau olahraga. 7. Lampu penerangan jalan. 8. Infrastruktur darurat. 9. Ruang komunal. 10. Tempat sampah.
4	Tingkat Kondisi	1. Kualitas penutup saluran drainase. 2. Ketertarikan terhadap fasade bangunan sekitar. 3. Kebersihan jalur trotoar. 4. Kondisi bangunan sepanjang jalur pejalan kaki. 5. Kondisi fisik permukaan trotoar. 6. Kondisi drainase di bawah trotoar. 7. Kondisi fasilitas umum lainnya.

Sumber: Penulis, 2020

D. Pejalan Kaki

Setiap individu memiliki caranya tersendiri untuk menentukan alat transportasi menuju tempat tujuannya. Ada yang menggunakan kendaraan umum, pribadi, ataupun berjalan kaki, seperti pada kawasan K. H. Zaenal Mustofa tentunya setiap individu mempunyai caranya tersendiri, maka dari itu menerapkan konsep walkable city ini tentunya harus memahami dari faktor pengertian pedestrian dan yang mempengaruhinya. Pedestrian berarti pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, kata itu berasal dari bahasa Yunani, yaitu pedos yang berarti kaki. Dalam hal ini maka pedestrian memiliki perpindahan tempat manusia dari satu tempat ke tempat lainnya.

E. Jenis Pejalan Kaki

Terdapat 4 jenis pejalan kaki yang dibedakan dari metode perjalanannya menurut Rubenstein (1987), yaitu:

1. Pejalan kaki penuh, yaitu individu yang berjalan kaki dari tempat asal sampai tempat tujuan
2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, yaitu individu yang berjalan kaki dari tempat asal ke tempat pemberhentian kendaraan umum
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu individu yang berjalan kaki dari tempat kendaraan pribadi menuju ke tempat pemberhentian umum.
4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, yaitu individu yang berjalan kaki dari tempat pemberhentian kendaraan menuju kendaraan pribadi hingga tempat tujuan.

F. Jalur Pejalan Kaki

Jalur pedestrian, atau biasa disebut pejalan kaki merupakan elemen perancangan kota yang penting, hal tersebut untuk membentuk keterhubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Jalur pejalan kaki merupakan subsistem linkage dari jalur suatu kota. Jalur pejalan kaki akan menjadi penting bila pejalan kaki merupakan pengguna utama jalur tersebut dan bukan kendaraan bermotor atau lainnya. (Shirvani, 1985)

Maka dari itu, diharapkan jalur pedestrian kawasan K. H. Zaenal Mustofa dapat terintegrasi dengan keterhubungan antar aktivitasnya, sehingga hal tersebut mempermudah aktivitas transit yang terhubung dengan moda transportasi lainnya.

G. Elemen Jalur Pejalan Kaki

Elemen jalur pedestrian sangatlah diperlukan agar optimal terhadap lokasi yang direncanakannya. Disamping itu, yang terpenting dalam perencanaan jalur pejalan kaki adalah mengenai tekstur, ukuran, warna, komposisi, serta bentuk.

Elemen jalur pedestrian dibedakan menjadi 2 macam, yaitu elemen jalur pejalan kaki berupa material, dan elemen pedukung yang lainnya seperti lampu penerang, vegetasi, tempat sampah, dan tanda petunjuk lainnya.

Menurut Rubenstein (1992) elemen jalur pejalan kaki antara lain:

1. Trotoar, sebagai area pejalan kaki dan ruang komunal.



Gambar 2. Trotoar (jalur pejalan kaki)
Sumber : www.google.com/trotoar diakses pada Oktober, 2020

2. Lampu, sebagai penerangan jalan dan menghindari kejahatan.



Gambar 3 Lampu Jalan
Sumber : www.google.com/lampupenerangjalan diakses pada Oktober, 2020

3. Penanda, sebagai pemberian informasi, larangan, maupun identitas.



Gambar 4 Penanda Jalan
Sumber : www.google.com/penandajalan diakses pada Oktober, 2020

4. Sculpture, sebagai identitas yang menarik perhatian mata sekaligus penghias.



Gambar 5 Sculpture NuArt
Sumber : https://2.bp.blogspot.com diakses pada Oktober 2020

5. Pembatas, untuk membedakan jalur kendaraan dan jalur pedestrian, serta untuk larangan memasuki area.



Gambar 6 Bollards (pembatas jalan)
Sumber https://www.tasblockindo.com diakses pada Oktober, 2020

6. Bangku, untuk memberi ruang istirahat serta ruang komunal.



Gambar 7 Bangku
Sumber : https://cdn0-production-images-kly.akamaized.net/ diakses pada Oktober, 2020

7. Tanaman Peneduh, sebagai penyejuk dan peneduh jalur pejalan kaki.



Gambar 8 Tanaman Peneduh
Sumber : www.kompasiana.com diakses pada Oktober, 2020

8. Telepon



Gambar 9 Telepon Umum
Sumber: www.google.com/teleponumum diakses pada Oktober, 2020

9. Kios, untuk mewadahi aktfitas pedagang kaki lima dan menghidupkan suasana jalur pejalan kaki.



Gambar 10 Kios
Sumber : www.google.com/kios diakses pada Oktober, 2020

10. Tempat Sampah, agar pejalan kaki tidak kebingungan untuk membuang sampah



Gambar 11 Tempat Sampah
Sumber www.google.com/tempatsampahtrtotar diakses pada Oktober, 2020

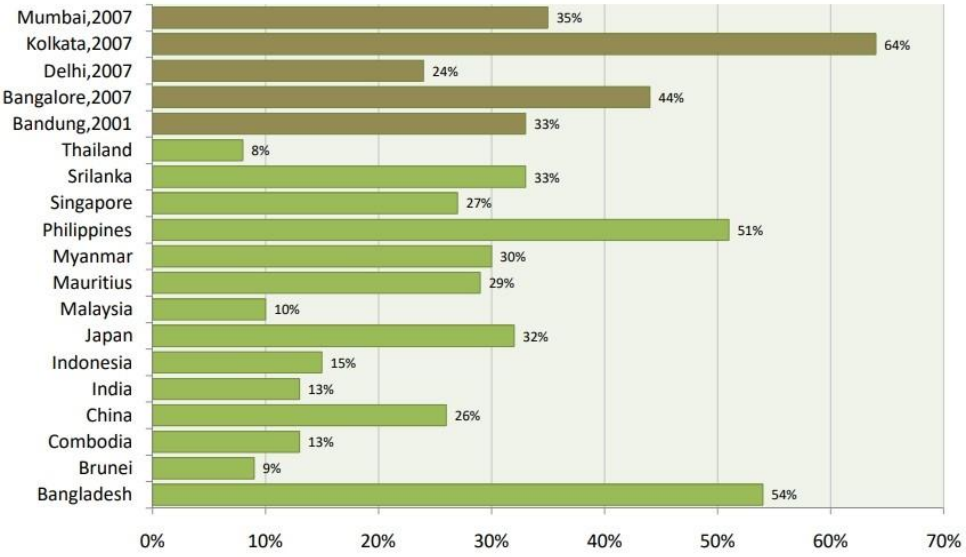
11. Halte



Gambar 13 Halte
Sumber https://travel.okezone.com diakses pada Oktober, 2020

H. *Walkability* Survey Asia

Dalam mewujudkan konsep *walkable city*, dilakukan langkah awal yaitu dengan menghitung tingkat *walkability*. Berikut dibawah ini merupakan penilaian tingkat *walkability* dari setiap kota - kota di Asia.



Gambar 14 High Pedestrian Fatalities
Sumber : cleanairasia.org/walkabilitysurveysinasiancities diakses pada Agustus, 2020

I. Sintesis

Berdasarkan tinjauan dan kajian dari berbagai literatur diatas, maka didapatkan rangkuman yang akan mendukung jawaban dari permasalahan dalam penelitian ini. Rangkuman tersebut menghasilkan beberapa kriteria ataupun indikator yang akan diantaranya merupakan variabel - variabel penelitian. Berdasarkan hasil kajian pustaka, didapatkan beberapa teori yang saling berhubungan dan berkaitan dengan sasaran penelitian pada sistem jalur pejalan kaki dan walkability.

Berikut ini adalah variabel yang merupakan hasil kajian dan pendalaman dari konsep dan teori yang ada:

Tabel 2

No	Indikator	Variabel
1	Keamanan	1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain. 2. Ketersediaan jalur pejalan kaki. 3. Ketersediaan penyebrangan. 4. Kendala/hambatan. 5. Kemanan terhadap kejahatan.
2	Kenyamanan	1. Fasilitas. 2. Sarana penunjang penyandang disabilitas.
3	Keselamatan	1. Keamanan penyebrangan. 2. Perilaku pengendara.
4	Keindahan	1. Sirkulasi. 2. Penataan. 3. Fasilitas.

J. Preseden

Berikut merupakan beberapa preseden dari penataan kota melalui konsep *walkable city* yang menjadi acuan terbentuknya solusi:

1. Buenos Aires





Pada kota Buenos Aires, kawasan dibuat ramah pejalan kaki untuk mempermudah sirkulasi transportasi yang ada, serta membuat kota tersebut hidup dan menjadi lebih aman.

2. Bogor Raya





Pada kota Bogor sebagian kawasan telah ditata ualng agar lebih walkable dan ramah bagi pejalan kaki, serta mendukung untuk berbagai fasilitas, seperti untuk sepeda serta untuk difabel.

3. Edinburg




Pada Kota Edinburgh banyak sekali kawasan yang mengutamakan pejalan kaki, sehingga trotoar pun dibuat lebar bahkan ruang publik berada dimana mana, seperti taman, atau hanya sekedar tempat duduk. Hal tersebut membuat ruang kota menjadi lebih tertata dan lebih terjamin keamanannya. Bahkan Edinburgh termasuk kota ter-walkable di dunia.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan positivik dengan jenis penelitian secara kualitatif deskriptif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan observasi, survey litetatur, dan data-data visual untuk kemudian dilakukan analisis yang sesuai dengan metode triangulasi untuk membandingkan data dengan hasil observasi tersebut.

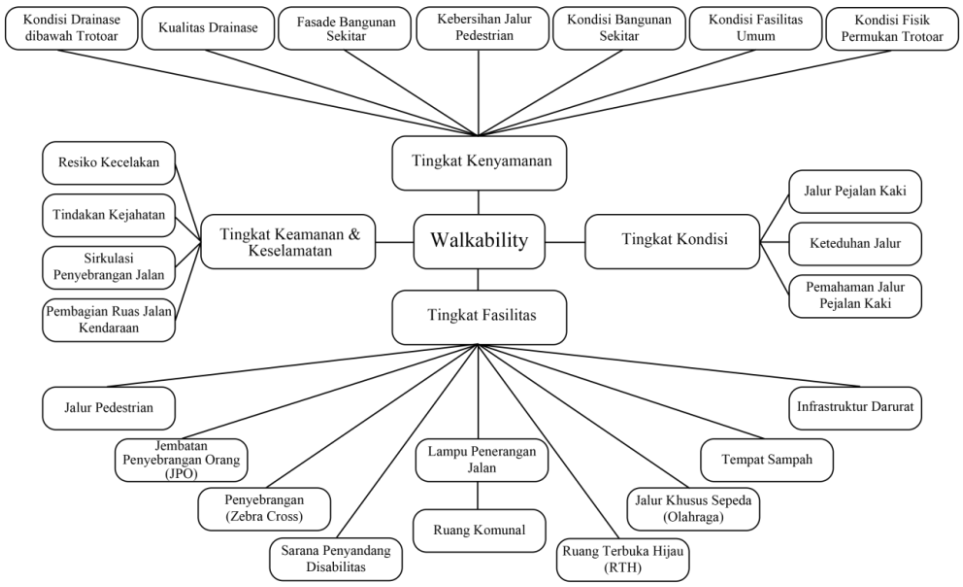
Pencarian data tentang identitas kawasan dilakukan dengan teknik deskriptif kualitatif dan metode perbandingan berdasar teori dan mengevaluasi kawasan H. Z.

Mustofa melalui kondisi sekarang. Berikut merupakan peta satelit kasawan H. Z. Mustofa Tasikmalaya.



Gambar 15 Peta kawasan H. Z. Mustofa Tasikmalaya
Sumber: Google Maps diakses pada September, 2020

HASIL DAN PEMBAHASAN



Gambar 16 Peta Konsep Data & Pembahasan
Sumber: Penulis, 2020

Data, Analisis Identitas Kawasan

Kawasan H. Z. Mustofa merupakan suatu kawasan bisnis pertokoan pada Kota Tasikmalaya, yang diurus. Dimana sepanjang jalannya merupakan pertokoan yang menjual berbagai jenis barang dan kebutuhan tertentu. Dewasa ini, pertokoan semakin menjamur di kawasan H. Z. Mustofa, namun diiringi dengan menjamurnya pedagang kaki lima di

koridor jalan (trotoar). Hal tersebut menjadi suatu masalah yang menimbulkan banyaknya persoalan, diantaranya yaitu tidak adanya ruang untuk pejalan kaki, banyaknya sampah berhamburan, area parkir semakin tidak beraturan, hingga berimbas kepada trotoar yang beralih fungsi untuk pedagang kaki lima.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kawasan HZ Mustofa memiliki banyak nilai keuntungan apabila dimanfaatkan dengan baik dengan penataan yang lebih interaktif atas penyelesaian masalah yang ada, sehingga kawasan tersebut dapat menjadi wajah Kota Tasikmalaya yang baik. Ditinjau pula kawasan HZ Mustofa merupakan tempat area pusat jual beli di Kota Tasikmalaya dan berdekatan dengan mesjid agung dan taman kota yang belum termanfaatkan dengan baik, sehingga perlunya evaluasi dan penataan yang lebih baik.

Berikut merupakan analisis dari kawasan tersebut dengan beberapa elemen yang diambil dari walkability:

1. Tingkat Fasilitas



Gambar 17 (Kiri) Kondisi Eksisting Trotoar (Kanan) Kondisi Tempat Parkir
Sumber: Penulis, 2020

- Trotoar

  Area trotoar pada kawasan pertokoan menjadi suatu hal yang wajib dan perlu untuk dimaksimalkan, dimana hal tersebut akan memengaruhi dari transportasi dan aktivitas berjalan dari satu toko ke toko yang lain. Namun pada kawasan H. Z. Mustofa trotoar tidak tertata dengan baik, bahkan trotoar tersebut terpakai oleh pedagang dan pada akhirnya tidak ada tempat untuk berjalan di trotoar yang pada hakikatnya trotoar merupakan suatu tempat untuk pedestrian.

- Area Parkir

  Pada kawasan H. Z. Mustofa tidak tersedia parkir yang efisien dan tertata, padahal pada kawasan bisnis tempat parkir menjadi suatu hal yang perlu diwadahi dengan baik tanpa mengurangi fungsi jalan utama. Penambahan suatu space dengan baik yang terintegrasi dengan jalur pedestrian adalah suatu solusi yang dapat memudahkan para pengguna jalan dan pengguna trotoar mejadi lebih terarah.



Gambar 18 Visualisasi penataan (Kiri) Sebelum (Kanan) Setelah (Bawah) Penataan Parkir
Sumber : Pinterest diakses pada Desember, 2020

2. Tingkat Kondisi

- Fasad Bangunan

Suatu konsep walkable yang baik tergantung pula dari fasad bangunan suatu kawasan tersebut. Fasad toko-toko pada kawasan H.Z. Mustofa memiliki kecenderungan karakter yang sama namun terdapat pula fasad yang beragam diantara bangunan bangunan lama yang telah ada sebelumnya. Namun sayangnya pada kawasan H. Z. Mustofa belum mempunyai citra arsitektur yang mengikat diantara satu toko dengan toko yang lainnya.

- Pedagang

Pada kawasan H. Z. Mustofa pedagang kaki lima semakin berkembang jumlahnya. Membludaknya jumlah tersebut akhirnya para pedagang kaki lima mengakuisisi trotoar hingga fungsi trotoar berubah, maka dari itu diperlukannya wadah (koridor) yang layak bagi para pedagang kaki lima. Selain pedagang kaki lima menjadi mempunyai tempat yang layak, hal itu pula menjadi suatu tempat yang terkondisikan dengan baik.

3. Tingkat Keamanan & Keselamatan

Pada area trotoar banyak sekali jalur jalur yang tidak rapih serta tidak adanya jalur untuk difabel yang baik, maka dengan penanganan jalur yang baik akan menjadikan keamanan dan keselamatan bagi pengguna trotoar pun lebih baik.

Ruas Jalan antara kendaraan dan pejalan kaki pun belum baik dan cenderung tidak aman, karena tidak adanya jalur yang jelas bagi pejalan kaki, sehingga pejalan kaki pun banyak yang menggunakan jalan untuk kendaraan.

4. Tingkat Kenyamanan

Jalur pejalan kaki tergantikan oleh para pedagang yang menjadikan trotoar sebagai lahan jualannya, sehingga tidak adanya kenyamanan pada area jalan kaki. Selain itu pada area pejalan kaki pun tidak teduh karena tidak adanya pepohonan serta kurangnya ruang terbuka hijau pada kawasan H. Z. Mustofa. Para penyadang difabel seringkali kesusahan untuk berjalan dan tidak adanya kenyamanan, bahkan jalur difabel pun tidak dibuatnya pada area trotoar.

Kekurangan - kekurangan tersebut alangkah lebih baiknya dibuat dengan asas - asas kenyamanan yang dapat dinikmati bagi semua kalangan maka dengan ditambahnya pepohonan serta jalur untuk difabel akan menambah kenyamanan serta keamanan bagi pengguna kendaraan atau area pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

Buku (monograf)

Speck, Jeff. 2012. Walkable City: How Downtown Can Save America One Step At a Time. Goodreads. Downtown.

Artikel Jurnal

Agradiana, Pizza. 2018. Tingkat Preferensi Pedestrian dan Walkability Koridor Jalan Di Kota Tua Jakarta. 5-6

Emeralda, Nadia. 2017. Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dengan Konsep Walkable City Koridor Dukuh Atas Jakarta. 10-11

Situs Web

Koalisi Pejalan Kaki. 2017. Prinsip Walkable City. www.facebook.com/ (diakses pada Oktober. 2020)

Punte, Sophia. 2011. Walkability Surveys in Asian Cities. (diakses pada Oktober, 2020)