

Haris Hardiansyah¹, Karto Wijaya², Yudi Ariyanto³, Yusuf Septian⁴, Rochmanijar Setiady⁵

Pogram Studi Arsitektur Universitas Kebangsaan

E-mail: harishardiansyah17@yahoo.co.id, kartowijaya.mt@gmail.com, yudiariyanto39@gmail.com

Abstract: *Along the street, Cibadak is lined with shops that sell various kinds of needs, ranging from kitchen needs, shop needs, bathroom needs, paper needs, baby clothes needs, school supplies, children's toys, plastic, office stationery and even knick-knacks for the wedding ceremony there. If Cibadak Road wants to be a central trade tool - equipment needs, there must be a change in the arrangement of the road corridor so that visitors feel comfortable to walk in the pedestrian area. while the structuring target is on pedestrian arrangement and parking area on the road. why is this because the Cibadak road area has always been a shopping center for necessities, and this is the potential for a city to increase revenue in the micro business sector, this arrangement aims to apply the pedestrian mall concept principle, then the pedestrian mall type that can be applied to The Cibadak road area is a full pedestrian mall type. The application of the full pedestrian mall is focused on improving and improving the identity and quality of the Road Area through Pedestrian rearrangement and parking areas.*

Keyword: *Pedestrian, corridor, land use*

Abstrak: Di sepanjang jalan Cibadak ini berjajar toko-toko yang menjual berbagai macam kebutuhan, mulai dari kebutuhan dapur, kebutuhan warung, kebutuhan kamar mandi, kebutuhan kertas, kebutuhan pakaian bayi, perlengkapan sekolah, mainan anak, plastik, alat tulis kantor dan bahkan pernik-pernik untuk seserahan pernikahan ada di sana. Jika Jalan Cibadak Ingin Menjadi sentral perdagangan alat - alat kebutuhan maka haruslah ada perubahan pada penataan koridor jalan supaya pengunjung merasa nyaman untuk berjalan di area pedestrian. adapun sasaran penataan adalah pada penataan pedestrian dan area parkir pada jalan mengapa demikian karena area jalan cibadak sejak dulu memang menjadi pusat perbelanjaan alat - alat kebutuhan, dan ini adalah potensi bagi sebuah kota untuk meningkatkan pendapatan dalam bidang usaha mikro, penataan ini bertujuan untuk penerapan Prinsip konsep pedestrian mall, maka tipe pedestrian mall yang dapat diterapkan pada Area jalan cibadak adalah tipe full pedestrian mall. Penerapan full pedestrian mall ini Difokuskan pada perbaikan dan peningkatan identitas dan kualitas Area Jalan melalui penataan ulang Pedestrian dan area parkir.

Kata Kunci: Pedestrian, Koridor, tata guna lahan

PENDAHULUAN

Area Jalan Cibadak Adalah sebuah Kawasan di kota Bandung yang menyajikan banyak alat untuk keperluan warga Bandung khususnya untuk area disekitar Kecamatan Astana Anyar. tidak dapat di pungkiri juga bahwa Banyak warga Bandung yang bukan dari kecamatan astana anyar datang untuk berbelanja memenuhi kebutuhannya di kawasan ini. Hari kerja dan bahkan setiap akhir pekan bisa dipastikan tempat parkir kendaraan roda empat di kawasan ini penuh dipadati pengunjung.



Gambar 1. Pengunjung di Hari Kerja

Uniknya di hari Minggu justru sebagian besar dari mereka menutup tokonya, mungkin hari Minggu mereka gunakan untuk beribadah atau melakukan kegiatan selain berdagang, sehingga kawasan ini berubah menjadi lebih lengang di hari Minggu.



Gambar 2. Pengunjung di Hari Minggu

Area Dijalan Cibadak Ini Adalah rumah toko yang turun temurun di kelola dari orang tua yang mempunyai toko .Adapu pedagan yang bukan warga bandung yang berjualan menggunakan gerobak atau pun yang menggelar tikar untuk berjualan di area jalan cibadak, Mungkin Rasanya Kurang nyaman untuk pengunjung tetapi pedagang tersebut mengambil peranan penting yang menjadi ciri khas perdagangan di area jalan cibadak.



Gambar 3. Pedagang yang menggelar meja untuk berjualan

Area Jalan Cibadak ini cocok di jadikan sebagai pedestrian mall dikarenakan potensi untuk meningkatkan perekonomian di kecamatan astana anyar, Mall diartikan sebagai suatu area pergerakan (linier) pada suatu area pusatbisnis kota (central city business area) yang lebih diorientasikan bagi pejalan kaki. Berbentuk pedestrian dengan kombinasi plaza dan ruang-ruang interaksional (Rubenstein, 1978). Dari definisi tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa mall secara arsitektural merupakan suatu ruang rekreasi dan pusat perbelanjaan yang terdiri dari kompleks pertokoan dimana terjadi kegiatan jual beli maupun pertukaran barang dan jasa serta sebagai tempat berkumpul dan berekreasi. Berdasarkan uraian diatas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan yaitu: "Bagaimana Mendesain Pedestrian jalan cibadak menjadi pedestrian mall yang dapat mewadahi kegiatan berbelanja yang rekreatif, aman dan nyaman". Tujuan penulisan ini untuk mewujudkan konsep perancangan dalam mendesain Pedestrian jalan cibadak menjadi dengan konsep pedestrian mall yang dapat memberikan suasana berbelanja yang rekreatif, aman dan nyaman.

METODE PENELITIAN

Populasi adalah wilayah generasi yang terdiri atas obyek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu untuk dapat ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2007).Populasi dalam penelitian ini adalah pengunjung ,pedagang dan pemilik toko, yang merupakan pelaku dari aktivitas jual beli barang . Pengambilan sampel pada lokasi dibutuhkan untuk menggali informasi untuk bahan perancangan pedestrian di jalan cibadak, Sasaran Untuk menjadi sampel adalah Pengunjung/Pejalan Kaki, Pedagang kaki lima dan pemilik toko. Tipe Penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif deskriptif yaitu dengan menggambarkan atau menjabarkan kondisi yang sebenarnya pada Area Pedestrian jalan Cibadak.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pusat Perdagangan Dalam Konteks Kota

Kata Pusat Berarti Titik Yang Terletak tepat Di Tengah, dan perdagangan diartikan sebagai pekerjaan yang berhubungan dengan menjual dan membeli barang dengan maksud memperoleh uang dan pusat perdagangan diartikan sebagai tempat yang Di khususkan untuk Melakukan Berbagai aktifitas perdagangan. Pusat Perdagangan adalah Tempat dimana terjadi Kegiatan Jual beli barang dan jasa yang dilakukan secara terus-menerus dengan tujuan pengalihan hak atas barang atau jasa dengan disertai imbalan atau kompensasi (Wikipedia Indonesia, 2007).

Perdagangan adalah merupakan suatu aktifitas yang mendukung perekonomian sebuah kota, Apalagi di zaman modern Seperti Sekarang bahkan Proses Perdagangan Atau Berdagang Bisa Melalui Online Melalui Aplikasi, yang Memudahkan

Pembeli Supaya Tidak mengikuti proses Mengantri , tetapi langkah Lebih baik Bila Kita Mengikuti Proses Mengantri Secara Langsung Sehingga Kita Dapat Berinteraksi Langsung Dengan Penjual ataupun Pembeli yang lain, Berinteraksi ataupun berbicara dengan orang lain juga menjadi sifat rekreatif supaya kita tidak jenuh dengan pemandangan yang hanya berdiam diri dirumah saja. Oleh karena itu kegiatan perdagangan Bukan Hanya sebagai aktifitas fungsional saja kegiatan berdagang juga sebagai aktifitas sosial. Perancangan Pedestrian Mall dalam Konteks Urban Terdapat Prinsip Yaitu: Sirkulasi Pada Pedestrian, Ruang terbuka Hijau, Fasilitas Umum Seperti Kursi Untuk Beristirahat dan juga tempat Untuk Berinteraksi Dengan Pengunjung yang lain.

Tinjauan Perilaku Manusia

Weinstein (1979) dalam Laurens (2004) Mengemukakan bahwa salahsatu dasar menciptakan atau menata ulang kota, bagian kota, membangun bangunan, taman atau system infrastruktur adalah menyediakan sarana untuk berbagai aktifitas manusia. Barker (1968) dalam Laurens (2004), Seorang Psikologi ekologi mengembangkan penelitian perilaku lingkungan, menelusuri pola perilaku manusia berkaitan dengan tatanan lingkungan fisiknya dan melahirkan konsep tatar perilaku (*behaviorial setting*). Sedangkan Haviland (1967) dalam Laurens (2004), Memakai istilah "ruang aktifitas" untuk menggambarkan unit hubungan antar perilaku dan lingkungan, sehingga konsep tatar perilaku dan ruang aktifitas dapat dikatakan sama. *Behaviorial setting* terjadi pada pertemuan antara perilaku dan lingkungannya, Lingkungan fisik terdiri dari atas seperangkat permukaan dengan berbagai kualitas. Meskipun kadang kata lingkungan dirancang untuk estetika semata.

Perancangan Kawasan Pedestrian

Shirvani (1985) dalam Mulyati (2001), Pedestrian Merupakan Jalur Pejalan kaki yang dapat digunakan untuk berjalan-jalan, tempat berkumpul, tempat istirahat dan untuk berbelanja. Pedestrian dapat diartikan sebagai pergerakan atau perpindahan orang dari suatu tempat sebagai titik tolak ketempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan. Dalam arti lain, pedestrian merupakan ruang terbuka penghubung suatu tempat ketempat yang lain, dan merupakan bagian dari sistem transportasi yang memerlukan keterpaduan dengan system lain. Sedang menurut Departemen Pekerjaan Umum (1998), pedestrian adalah jalur yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi rodabagi penyandang cacat yang dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman nyaman dan tidak terhalang. Jalur pedestrian harus berhasil menciptakan pergerakan manusia yang tidak terganggu oleh lalu lintas kendaraan, penataan jalur pedestrian pun harus mampu merangsang terciptanya ruang yang manusiawi, aman, nyaman dan memberikan pandangan yang menarik. Menurut Hall (1966) dalam Pushkarev dan Zupan (1978) tingkatan privacy dan interaksi seseorang akan menentukan pilihan dalam mengambil jarak sosial dengan orang lain. Sedangkan menurut Fruin (1971) dalam Pushkarev dan Zupan (1978), *level of service for standing pedestrians* atau tingkat kepadatan antrian. Merupakan jumlah orang per unit satuan ruang, sedangkan kesesakan merupakan fungsi kepadatan yang dirasakan atau kegagalan mencapai tingkat privacy yang diinginkan.

Konsep Kawasan pedestrian atau sering disebut konsep pedestrianisasi muncul di beberapa pusat kota di negara-negara barat yang dilakukan dengan menutup jalan-jalan untuk kendaraan dipusat kota, dari lalu lintas kendaraan baik sebagian jalan maupun keseluruhan segmen jalan dengan cara ini diharapkan dapat menciptakan Kawasan atau lingkungan jalur pejalan kaki yang dapat dipergunakan untuk berbagai aktifitas seperti : berjalan-jalan, untuk tempat berkumpul/berkomunikasi, untuk tempat melakukan kegiatan berbelanja, yang lebih dikenal dengan *pedestrian mall* . Konsep pedestrianisasi pada dasarnya merupakan upaya pembangunan kota yang berfungsi mengembalik citra manusia dan menjadikan kota lebih manusiawi. Dari sudut tata ruang, pedestrianisasi mempunyai arti dapat menjangkau tujuan-tujuan yang mencakup aspek sosial, ekonomis dan fisik pada Kawasan pusat kota, Sehingga pedestrian kota tidak terbatas pada trotoar dan jalan setapak, tetapi juga merupakan bagian ruang terbuka yang mempunyai fungsi rekreatif, Bisnis, ekonomi dan area komunikasi. Menurut Brambilla (1977) dalam Yuliasuti (1991), beberapa tipe pedestrian mall adalah sebagai berikut : Transitways, semi Mall, dan Enclosed Mall. Sedang Rubenstein (1978) juga menggolongkan tipe pedestrian mall kedalam tiga tipe yaitu: Full Mall, Transit Mall, dan Semi Mall.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Area Jalan Cibadak Adalah Merupakan salah satu pusat kegiatan berbelanja untuk keperluan kantor, Pesta, dan alat rumah tangga . Lokasi jalan cibadak terletak pada kota Bandung, wilayah Tegalega ,Kecamatan Astana Anyar. Area jalan cibadak terkenal dengan barang-barang untuk kebutuhan kantor, rumah tangga, dan alat pesta seperti Buku, Alat Tulis, Kebutuhan perkakas dapur dan masih banyak lagi sehingga penulis tidak dapat menyebutkan kan satu persatu.



Gambar 1. Lokasi jalan Cibadak ditandai garis warna biru

Hal yang akan kita bahas pada penelitian ini adalah:

- a. Trotoar Pedestrian
- b. Pohon dan tepi lansekap
- c. Fasilitas pedestrian
 - Bangku
 - Pencahayaan
 - Tempat sampah
 - Signage
 - Gapura
- d. Fasilitas Parkir
 - Box parkir otomatis
- e. Seni public

Trotoar pedestrian

Trotoar atau pedestrian pada area jalan cibadak memiliki kualitas cukup baik, karena pada pedestrian sudah ada (*guiding block dan warning*) bagian untuk kaum disabilitas/penyanggah cacat. Akan tetapi untuk ramp yang di buat sangat curam, bahkan ada juga trap tangga yang rasanya tidak perlu. Pada pedestrian juga ada gelandangan yang tidur di depan toko yang tutup sehingga terlihat kumuh, tidak hanya itu untuk pedagang kaki lima juga seandainya menempatkan barang dagangan yang mengakibatkan sirkulasi pada pedestrian terhambat. seperti yang terlihat pada gambar dibawah.



Gambar 2. a. Ramp yang Curam, b. Trap Tangga Yang dirasa Tidak perlu



Gambar 3. c) Pedestrian menjadi kumuh, d) Pedagang kaki lima yang menghalang pejalan kaki

Pohon dan tepi lansekap

Area jalan cibadak memiliki sedikit pohon yang ditanam pada pedestrian, juga tidak adanya *lansecap strip* atau barrier jalan hijau yang membatasi pedestrian dengan jalan.



Gambar 4. Pohon yang ada pada jalan cibadak

Tetapi ada bagian dari pedestrian yang di design sedikit tetapi tidak adanya penanaman tanaman.



Gambar 5. Pedestrian yang di design

Fasilitas pedestrian

- **Bangku**

Tidak adanya bangku untuk pejalan kaki yang berfungsi untuk istirahat

- **Pencahayaan**

Pada area jalan cibadak terdapat tiang lampu PJU per 10 meter, unruk penerangan lain hanya ada pada area yang terdapa toko.



Gambar 6. Tiang Lampu PJU

- **Tempat sampah**

Pada lokasi tidak ada tempat sampah, seharusnya untuk per 6 meter harus di pasang tempat sampah karena masih banyak nya sampah yang berserakan.



Gambar 7. Tidak ada tempat sampah

- **Signage**

Signage atau papan nama/petunjuk.tidak banyak signage yang adap pada lokasi yang berfungsi untuk memberi informasi kepada pejalan kaki atau pengunjung. mungkin jika ada pun akan terhalang oleh kendaraan yang parkir di pinggir jalan.

- **Gapura**

Terdapat gapura untuk masuk ke dalam area jalan cibadak. tetapi sayangnya desain gapura yang kurang menarik.



Gambar 8. Gapura koridor jalan cibadak

Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir pada jalan cibadak adalah *street parking* yang artinya parkir di pinggir jalan sepanjang jalan cibadak. Kekurangan fasilitas parkir yang ada adalah marka jalan yang tidak jelas, meskipun material jalan terbuat dari paving block bukannya jalan aspal tetapi harus ada pemisah antara area parking seharusnya menggunakan paving block berwarna.



Gambar 9. Area Parkir yang tidak ada marka atau pemisah parkir

Dilokasi juga ada beberapa oknum pengendara motor yang memarkirkan motornya di atas pedestrian jalan yang mengganggu kenyamanan pejalan kaki.



Gambar 10. Motor yang parkir diatas pedestrian

Box parkir otomatis

Pada lokasi sebetulnya sudah baik ada fasilitas box parkir, tetapi sayangnya box ini tidak berfungsi karena kurangnya kesadaran pengguna parkir. Yang akhirnya pembayaran parkir masih manual kepada penjaga parkir.



Gambar 11. Box parkir otomatis

Seni Publik

Area jalan cibadak memiliki sedikit seni publik. Yaitu bergantung nya lampion di sepanjang jalan yang mungkin menjadi ciri khas dari jalan cibadak.



Gambar 14. Gantungan Lampion

Dari penjelasan studi kasus di atas area jalan cibadak ini memiliki banyak kekurangannya tetapi ada juga kelebihan yang terdapat . sehingga dapat di ragukan area jalan cibadak di minati oleh pejalan kaki karena kurangnya fasilitas yang ada untuk dijadikan pedestrian mall.

Tipe yang paling cocok untuk area jalan cibadak adalah transit pedestrian mall dan transitway tipe mall yang dibangun dengan mengakhihkan lalu lintas kendaraan dari suatu ruas jalan dan hanya angkutan umum saja yang boleh melalui jalan tersebut. Dan trotoar bagi pejalan kaki diperlebar. Dan parkir ditepi jalan (*on street parking*) dilarang, dan jalan tersebut di desain untuk menciptakan kesan unik pada kawasan pusat kota.

Ada beberapa point yang harus di perbaiki bila jalan cibadak ingin dijadikan transit pedestrian mall dan transitway tipe mall hal ini dapat menarik minat warga bandung yang berada di kecamatan astana anyar atau pun warga bandung yang diluar kecamatan astana anyar.hal ini juga menjadi prinsip dasar bagi pedestrian yang harus di penuhi ,hal itu adalah:

1. Trotoar / Pedestrian

- Menggunakan Material Pedestrian yang dapat menjadi resapan air contohnya : Penggunaan Material Grass Block
- Untuk Panggunan Materian Logam, Beton , dan batu-batuan Yang Telah rusak harus diperbaiki, dan harus ada pemeliharaan yang rutin bila perlu.
- Untuk Pola Pedestrian Harus Di sesuaikan dengan ciri khas kota bandung.

2. Pohon dan penanaman

- Pohon Yang dipilih adalah pohon jenis peneduh atau jenis penyaring debu .
- Penanaman ground cover di sekeliling pohon besar
- Kurangi pemakaian pot karena mengurangi biaya pemeliharaan

3. Fasilitas Pedestrian

- Fasilitas Pedestrian Harus dilengkapi seperti bangku, plaza untuk tempat berkumpul terutama untuk anak-anak karena hal di bawah ini



Gambar 15. Anak-Anak Bermain Di teras pemilik toko

- Penempatan tempat sampah untuk per 6 meter ,karena di Indonesia masih sedikitnya orang yang peduli tentang sampah.
 - Penerangan jalan yang harus diperbaiki dengan mentata ulang lagi penempatan PJU
 - Pembuatan Signage pada lokasi supaya memudahkan informasi kepada pejalan kaki .\
4. Fasilitas Parkir
- Karena dilokasi kita akan membuat jalan cibadak menjadi transit pedestrian mall dan transitway tipe mall maka untuk parkir harus dipisah menjadi lahan parkir bukan seperti sekarang yang parkir di pinggir jalan.
 - tetapi jika hal di atas tidak bisa di lakukan maka masih tetap dengan konsep parkir seperti sekarang Cuma untuk box parkir otomatis harus disosialisasikan lagi.
 - Adanya tempat parkir sepeda supaya warga yang memakai sepeda dapat menikmati pedestrian juga untuk beristirahat .
5. Seni Publik
- Menggali lagi seni public yang akan di tampilkan di area jalan dan berkonsultasi kepada dinas kebudayaan dan pariwisata kota bandung supaya menjadi ciri khas dari jalan cibadak.

Berdasarkan hasil observasi area jalan cibadak sangat cocok dijadikan transit pedestrian mall dan transitway tipe mall karena dari dulu sampai sekarang lokasi ramai dikunjungi warga, hal tersebut juga dapat menjadi usaha mikro yang dapat menyumbang roda per ekonomian di kota bandung. Bukan tidak mungkin area jalan cibadak akan menjadi daya Tarik turis dari mancanegara . harapan kedepannya Pemerintah kota bandung dapat melihat potensi-potensi yang ada pada area jalan cibadak, juga bukan hanya jalan cibadak saja tetapi jalan-jalan yang lain yang ada di kota bandung .

KESIMPULAN

Di sepanjang jalan koridor jalan cibadak merupakan pusat perbelanjaan yang menurut Penulis sangat lengkap karena di sana menyajikan berbagai alat kebutuhan.

Cuman sayangnya pada area koridor cibadak kurang tertata dengan rapih dan kumuh, serta susah nya tempat parkir di area tersebut, Bahkan di area pedestrian dipadati dengan pedagang kaki lima serta ada juga sebagian orang parkir motor pada area pedestrian. Meskipun jalan koridor Cibadak sudah ada fasilitas jika tidak terawat dan terurus mengakibatkan tempat itu terlihat seperti kumuh. Berbeda jika di area Koridor Cibadak menerapkan transit pedestrian mall atau transitway tipe mall yang terawat dan bersih jadi pengunjung yang datang kesana akan nyaman saat berbelanja. Tanpa adanya kesadaran dari masyarakat transit pedestrian mall atau transitway tipe mall ini tidak akan terwujud .maka dari itu masyarakat harus sadar akan pentingnya menjaga dan memelihara fasilitas umum pada sebuah kota.

DAFTAR PUSTAKA

- Rubenstein, Harvey M.1978. Central City Mall. A Willey – Interscience Publication. New York. Jurnal “Ruang”, Pusat Pertokoan Dengan Konsep Pedestrian Mall Di Kota Palu.
- Rubenstein, Harey M, 1992, Pedestrian Malls. A Willey –IntersciencePublication. New York. Jurnal “Ruang”, Pusat Pertokoan Dengan Konsep Pedestrian Mall Di Kota Palu.
- Laurens, Joyce M., 2004, Arsitektur dan Perilaku Manusia, Grasindo, Jakarta. Jurnal “Ruang”, Pusat Pertokoan Dengan Konsep Pedestrian Mall Di Kota Palu.
- Ramadhan, T., Wijaya, K., Muttaqin, Z. R., & Rahmat, A. (2018). Sustainable Streetscape pada Koridor Kawasan Komersial Studi Kasus : Koridor Jalan Cibaduyut Raya, Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC). ARCADE, 2(1), 24–32.
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, Jurnal “Ruang”, Pusat Pertokoan Dengan Konsep Pedestrian Mall Di Kota Palu.
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold: New York.
- Wijaya, K. (2017). Perubahan Fungsi Lingkungan Terbangun Di Koridor Jalan Cigondewah Kota Bandung. ARCADE, 1(1), 8–13.