

TINGKAT LIVABILITAS SEBAGAI ARAHAN PENATAAN CITY WALK KORIDOR JALAN SUPRAPTO KOTA BENGKULU

Rahzon Afryan¹

M. Sani Roychansyah²

¹Mahasiswa Program Pascasarjana Fakultas Teknik Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Universitas Gajah Mada

²Dosen, Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Universitas Gajah Mada

Article History

Received :

Accepted :

Published :

Abstrack

Koridor jalan yang livable merupakan koridor jalan yang didesain untuk mengakomodasi kebutuhan dari semua pengguna jalan (pengendara kendaraan bermotor, pesepeda, dan pejalan kaki) Livable Street memberikan keseimbangan antara kendaraan yang menggunakan koridor jalan tersebut serta komunitas yang berbeda disana. Jalan Suprpto merupakan Koridor jalan dengan fungsi koridor sebagai kawasan komersial. Berdasarkan program dari pemerintah untuk mengembangkan Jalan Suprpto kedepan yaitu menjadikan Jalan Suprpto sebagai City Walk Kota Bengkulu, hal ini dinyatakan oleh Kabid Bina Marga PUPR Kota Bengkulu yaitu Bapak Rozy Ismawardi. Konsep City Walk sebenarnya bukanlah barang baru. Beberapa tempat di mancanegara sudah sering menghadirkan konsep City Walk pada sudut ruang kotanya. Di Singapura misalnya, banyak tempat yang seperti ini, seperti Clark Quay, Far East Square, Orchard Road dan Bugis Junction. Dengan konsep City Walk, pemerintah setempat dapat mengubah kota tua yang mati menjadi kawasan yang aktif dan muda kembali. Oleh karena itu diperlukan suatu penelitian yang bertujuan mendapatkan gambaran Tingkat livabilitas jika Jalan Surppto dijadikan sebagai City Walk Kota Bengkulu, faktor-faktor yang mempengaruhi City Walk yang Livable, dan memberikan Arahan Penataan yang tepat untuk City Walk yang Livable di koridor jalan suprpto Kota Bengkulu. Penelitian ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif yaitu suatu metode penelitian yang berfokus rasionalisme yaitu persepsi individu dalam usaha melihat, memahami, dan menyadari bagaimana tingkat livabilitas jika difungsikan sebagai City Walk pada Koridor Jalan Suprpto Kota Bengkulu. Penelitian ini diawali dengan melakukan observasi atau pengamatan langsung eksisting ruang jalan Suprpto dengan berbekal landasan teori livabilitas dan City Walk. Standar dan kriteria tersebut digunakan untuk melihat faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi tingkat livabilitas di koridor Jalan Suprpto. Hasil Penelitian tersebut diatas akan menjadi dasar menentukan arahan penataan City Walk koridor Jalan Suprpto Kota Bengkulu.

Keywords: Ruang Jalan, Livabilitas, City Walk

Latar Belakang

Pada awalnya kota merupakan magnet tempat warga kota untuk saling bertemu melakukan transaksi perdagangan dan jasa serta kegiatan lainnya. Namun berbagai faktor dalam perkembangan ruang publik di kota-kota saat ini menyebabkan pusat kota yang lama menjadi turun baik secara kualitas, citra maupun karakter kawasan. Istilah koridor secara fisik dapat diartikan sebagai sebuah organisasi ruang linier sedangkan non fisik dapat diartikan sebagai system tautan/keterkaitan (Mough-

tin,1995). Sedangkan menurut bishop, 1989 yang dimaksud dengan koridor jalan adalah pinggir jalan untuk pejalan kaki dan halaman depan antara fasade bangunan. Street (jalan) secara sah sudah menjadi ruang publik, tanpa jalan tidak akan ada kota. jalan berfungsi sebagai akses menuju ruang-ruang privat, struktur komunitas, mendukung kehidupan kota. jalan harus dirancang dengan mempertimbangkan keamanan, kesehatan, dan laulintas. Jalan juga harus memiliki kelengkapan seperti pedes-

trian ways, street furniture, dan soft landscaping.

Koridor jalan yang livable merupakan koridor jalan yang didesain untuk mengakomodasi kebutuhan dari semua pengguna jalan (pengendara kendaraan bermotor, pesepeda, dan pejalan kaki) Livable Street memberikan keseimbangan antara kendaraan yang menggunakan koridor jalan tersebut serta komunitas yang berbeda disana. Livable Street merupakan koridor fungsional publik dimana orang hidup, berbelanja, berinteraksi, melakukan perjalanan, dan memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka. Barang dan jasa yang mudah diakses, sementara ruang terbuka yang memadai disediakan untuk masyarakat setempat. Tidak seperti jalan-jalan lain yang terutama melayani kebutuhan lalu lintas kendaraan bermotor saja, livable street memenuhi kebutuhan setiap pengguna jalan. Livable street juga merupakan jalan yang memberikan keselamatan bagi penggunanya. Konsep City Walk sebenarnya bukanlah barang baru. Beberapa tempat di mancanegara sudah sering menghadirkan konsep City Walk pada sudut ruang kotanya. Lahan kota yang kurang hidup dapat disulap menjadi kawasan ritel dengan suasana khas. Di Singapura misalnya, banyak tempat yang seperti ini, seperti

Clark Quay, Far East Square, Orchard Road dan Bugis Junction. Konsep City Walk di Singapura sering digunakan untuk menghidupkan kawasan kota tua. Beberapa blok bangunan tua diperbaiki dan dimanfaatkan sebagai area ritel yang disatukan dengan kawasan pedestrian bebas kendaraan yang terpadu. Ruang terbuka ini menjadi tempat alternatif yang nyaman untuk sekadar duduk-duduk, makan, atau bersantai. Tempat-tempat ini selalu ramai pada sore hari sesudah jam kerja. Pada hari libur bahkan sudah ramai sejak siang hari. Dengan konsep City Walk, pemerintah setempat dapat mengubah kota tua yang mati menjadi kawasan yang aktif dan muda kembali.

Teori

LIVABILITAS

LIVABLE STREET

Jacobs (1995:152) berpendapat bahwa jalan-jalan perkotaan dikatakan sukses apabila orang datang menampakkan diri pada saat atau waktu yang berbeda. Sementara itu, jumlah total dari orang yang menggunakan jalan pada suatu waktu dan bagaimana orang-orang tersebut bersebar dan memanfaatkan waktunya (pada saat/waktu yang berbeda) sepanjang hari., merupakan dua hal yang berbeda (jacob, 1995:154). Disisi lain, moudon (1987 : 29) menyatakan bahwa sebuah jalan yang hidup (lively) dan sukses membutuhkan pencampuran yang seimbang antara kelompok-kelompok pengguna yang berbeda

Korespondensi: Rahzon Afryan
Afiliasi : Magister Desain Kawasan Binaan
E-mail : afryanrahzon@gmail.com

(different user groups) dan aktivitas yang berbeda (different activities).

LIVABILITAS DAN KEHIDUPAN SOSIAL PUBLIK

Daya tarik city livability terletak pada antisipasi pengalaman merangsang di alam publik yang berkontribusi terhadap mental positif, emosional dan kesehatan fisik. Oleh karena itu, city livability dipengaruhi oleh peluang yang memungkinkan pertukaran sosial yang bermakna yang membantu untuk membangun 'sense of belonging' dan rasa bangga masyarakat sebagai penduduk ditempat tersebut. Kesejahteraan sosial dan kesehatan psikologis tergantung pada masyarakat (Oldenberg,1989 dalam Choudhury,2008)

yang lengkap, serta dikelola oleh suatu pengembang usaha , sehingga dapat bertahan dan berkembang.

City walk sebagai jalur bagi pejalan kaki dalam peristilahan urban design termasuk path, yang menghubungkan node (bisa berupa fasilitas umum, ataupun simpul moda lalu lintas), district (berupa kawasan) terdekat. Maksimal setiap jarak 300 m harus ada pemberhentian sementara bagi pejalan kaki.City walk dalam realisasinya terbagi menjadi tiga macam system penerapan city walk yaitu Outdoor, indoor, dan semi-outdoor. Bagi daerah tropis, jalur pejalan kaki yang aman-nyaman di ruang terbuka (outdoor city walk) memerlukan pohon

No	Kualitas	Deskripsi
1	Keamanan dan Kesehatan	Keamanan lalu lintas, keamanan personal, dan kesehatan publik
2	Kualitas lingkungan lokal	Kebersihan, Kebisingan, Kualitas Air, Kualitas Udara
3	Hubungan antara 1 komunitas ketetanggaan	Saling Menghormati, identitas komunitas
4	Peluang untuk rekreasi dan hiburan	-
5	Estetika	-
6	Eksistensi dari struktur historis budaya	Pohon yang berusia, gaya arsitektur tradisional, sumber daya lingkungan.

Tabel 2.1 Livabilitas kehidupan sosial publik

Sumber : Litman, Todd Alexander, ' Economic Value of Wakability', Transportation research record 1828_3, Paper No. 03-2731 dalam Choudhury, 2008.

CITYWALK

Definisi Citywalk

Citywalk secara harafiah terdiri dari 2 kata, city dan walk. City berarti kota, didalam kota, sedangkan walk berarti jalur, jalan. Jadi secara abstrak, citywalk berarti jalur pejalan kaki di dalam kota. Jalur tersebut dapat terbentuk akibat deretan bangunan ataupun lansekap berupa tanaman, Citywalk merupakan pedestrian dengan sarana perbelanjaan

peneduh yang rindang, untuk semi-outdoor City walk dapat memanfaatkan bagian bawah overhang dari bangunan bertingkat yang posisinya seakan akan berada di bawah trotoar, hal ini bisa juga jalur pejalan kaki yang memanfaatkan gabungan dari partico-partico yang membentuk selasar panjang dan teduh seperti pada trotoar sisi barat Malioboro. Indoor city walk dapat memanfaatkan hall ataupun coridoor suatu bangunan fasilitas umum seperti mall.

Munculnya konsep Citywalk mengembalikan esensi sebuah ruang terbuka pada jaman arsitektur klasik.

Konsep Citywalk merupakan konsep dimana sebuah kota berorientasi pada pejalan kaki serta ruang terbuka sebagai ruang publik.

kriteria yang harus dipenuhi dalam menerapkan konsep citywalk : Fungsi Open Space untuk panggung hiburan dan penyatu massa bangunan di persimpangan, Memiliki Jalur Pedestrian di sepanjang Koridor, Pola Bangunan yang tertata.

Metode

Secara Umum Metode penelitian dibagi menjadi dua, yaitu metode penelitian kualitatif dan kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif bermula dari suatu masalah sosial atau kemanusiaan berdasarkan pada pengujian suatu teori yang terdiri dari beberapa Parameter, Variable, dan indikator. Diukur dengan angka analisis dengan prosedur statistik, untuk menentukan apakah teori yang dimaksud mengandung kebenaran yang berlaku umum. Sedangkan metode penelitian kualitatif berupaya untuk mengetahui mengenai suatu masalah sosial atau kemanusiaan, berdasarkan pada usaha membangun suatu gambar yang kompleks dan menyeluruh (holistik), dibentuk dengan kata-kata atau deskripsi, dengan melaporkan pandangan-pandangan rinci dari informan, dilakukan dalam setting alamiah.

Penelitian ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif yaitu suatu metode yang berfokus rasionalisme yaitu persepsi individu dalam melihat, memahami dan menyadari bagaimana pengaruh setting fisik terhadap aktivitas dalam menata Livable Citywalk Bengkulu di koridor Jalan Suprpto. Penelitian ini diawali dengan melakukan observasi lapangan atau pengamatan langsung kondisi existing koridor jalan Suprpto berdasarkan Parameter, Variable, Sub-Variable, dan indikator dalam tinjauan pustaka. Standar dan kriteria tersebut digunakan untuk melihat faktor-faktor apa saja yang dapat digunakan untuk Livable Citywalk jalan Suprpto. Sedangkan proses analisis dalam penelitian ini menggunakan deduktif dimana hasil

penelitian pada matriks penelitian saling dikaitkan untuk menarik kesimpulan.

Tabel 3.1 Instrumen Penelitian

No	Variable	Indikator	Parameter	Aspek
1	Fungsi	Fungsi Bangunan dan ruang terbuka publik	a. Jenis dan jumlah fungsi bangunan b. Jenis dan Jumlah fungsi RTP	Fisik Fisik
2	Aktivitas	Aktivitas Sosial (non-movement)	a. Jenis Kegiatan dan komposisi jenis pengguna jalan berdasarkan aktivitas non movement b. Lokasi, Waktu, Frekuensi aktivitas non-movement	Non-Fisik Non-Fisik
3	Aksesibilitas dan	Aksesibilitas	a. Jangkauan dan kondisi spasial sirkulasi b. Jenis dan komposisi pengguna jalan berdasarkan moda c. Jenis dan jangkauan pelayanan aktivitas parkir d. Lokasi, Waktu, Frekuensi aktivitas movement	Fisik Non-Fisik Non-Fisik Non-Fisik
4	Keselamatan	Konflik Lalu Lintas	a. Jenis dan jumlah konflik lalu lintas b. Lokasi dan Waktu terjadi konflik lalu lintas	Non-Fisik Non-Fisik
5	Kualitas Lingkungan	Kualitas RTH	a. Kondisi RTH b. Aktivitas pendayagunaan RTH	Fisik Non-Fisik

Analisis

1. Penggal Jalan 1

a. Fungsi bangunan

Keragaman fungsi bangunan yang ada dikawasan terdiri dari :

- a. Mixuse : 17 blok
- b. Komersial : 17 blok
- c. Fasum : 2 blok
- d. Bangunan Kosong : 2 blok

Kawasan didominasi bangunan mixuse dan komersial. Fungsi berbatasan dengan jalan berupa komersial dan mixuse. Pada sisi utara komersial yang orientasinya menghadap jalan.



Gambar 5.5 : Fungsi Bangunan pada penggal jalan 1

b. Keberadaan fungsi ruang terbuka publik

Di area penggal jalan 1 tidak terdapat ruang terbuka publik. Pada penggal ini padat dipenuhi dengan bangunan komersial dan mixuse dengan menghadap jalan.



Gambar 5.6 : vegetasi yang ada di Jalan Suprpto

c. Waktu Aktivitas

Dari hasil amatan terhadap waktu aktivitas menunjukkan bahwa aktivitas paling tinggi terjadi pada Siang yang dilakukan oleh visitor. Aktivitas paling tinggi oleh visitor ini terjadi sekitar pukul 12.00-13.00 wib.



Gambar 5.7 : Aktivitas pada penggal 1 yang paling tinggi

(Sumber : Analisis Peneliti 2019)
Sedangkan untuk kategori Passer-by dan Resident terjadi pada saat pagi dan sore hari. Untuk kategori resident terjadi pada pukul 07.00-08.00 wib dan 16.00-16.30 wib yaitu pada saat berangkat kerja/sekolah dan pulang kerja/sekolah. Sedangkan untuk kategori passer-by terjadi pada pukul 07.00-08.00 wib dan 17.00-18.00 wib yaitu pada saat berangkat kerja/sekolah, pulang kerja/sekolah, dan saat menuju tempat wisata.



Gambar 5.8 : aktivitas passer-by dan resident yang terjadi pada sore hari

d. Generator Aktivitas pada Penggal

1. Cagar Budaya Masjid Jamik



Gambar 5.9 : Masjid Jamik

(Sumber : Analisis Penulis 2019)

Masjid jamik ini merupakan tempat wisata sejarah yang memiliki nilai budaya yang tinggi. Aktivitas pada masjid ini tidak hanya ramai pada saat waktu sholat saja, tetapi juga ramai pada sore hari yang di gunakan visitor untuk duduk-duduk santai menunggu waktu maghrib di halaman masjid.

2. Toko M88 dan KFC



Gambar 5.10 : Toko M88

Toko M88 dan KFC adalah tempat yang paling tinggi dikunjungi oleh visitor di penggal ini. toko M88 merupakan toko yang menyediakan segala kebutuhan sehari-hari dengan lengkap, visitor mengunjungi toko ini dimulai dari siang hingga malam hari.



Gambar 5.11 : Tempat Makan KFC
Sumber : Analisis Penulis 2019

KFC merupakan tempat makan favorit yang memiliki pengunjung yang tinggi hampir setiap hari terutama pada saat makan siang dan sore hari. Tempat makan dan toko kebutuhan sehari-hari ini menjadi generator pada penggal 1.

e. Aktivitas Pengguna Jalan

1. Movement Activiy

Aktivitas bergerak di kawasan penggal jalan 1 didominasi oleh aktivitas passer-by. Pengguna jalan passer-by menjadikan jalan ini sebagai akses menuju tempat wisata, Moda transportasi yang digunakan berupa Mobil, Motor, dan angkutan umum.



Gambar 5.12 : Pejalan kaki menggunakan zebra crossing untuk menyebrang untuk menuju tempat wisata Sejarah Masjid Jamik dan passer-by menggunakan mobil dan motor sebagai moda transportasi.



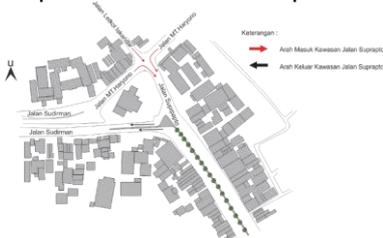
Gambar 5.13 : passer-by menggunakan angkutan umum

2. Non-Movement Activity

Selama pengamatan tidak terjadi aktivitas non-movement di penggal jalan 1 ini.

f. Aksesibilitas dan Keselamatan

Aksesibilitas pada penggal jalan 1 merupakan gerbang masuk kawasan dari Jalan MT. Haryono dan Jalan Letkol Iskandar menuju Jalan Suprpto yang menjadi akses utama menuju kawasan ini. Jalan masuk kawasan ini diawali dengan salah satu generator yaitu Masjid Jamik yang berada di sisi kiri jalan. Sehingga menjadi penarik pengguna jalan memasuki Jalan Suprpto. Kemudahan sirkulasi dan parkir pada penggal jalan 1 dengan kondisi jalan yang lebar dan memiliki parkir on street membuat pengguna jalan menjadi mudah untuk mencapai dan melewati tempat ini.



Gambar 5.14 : Akses Menuju Kawasan Jalan Suprpto Penggal Jalan 1

untuk akses pejalan kaki masih terdapat jalur pedestrian yang terputus dan tidak memiliki ram. Hal ini membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman melewatinya, sedangkan untuk pengguna disabilitas kesulitan untuk melewati jalur pedestrian yang tidak memiliki ram dan jalur khusus. Pada jalur pedestrian juga terdapat barang dagangan yang diletakkan menghalangi pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian. Tidak hanya barang dagangan yang mengganggu akses pejalan kaki juga terdapat motor parkir di atas jalur pedestrian yang dilakukan oleh pemilik toko dan karyawan toko.



Gambar 5.15 : parkir motor di jalur pedestrian, jalur pedestrian yang terputus, dan barang dagangan yang diletakkan pada jalur pedestrian.

Untuk keselamatan pada penggal jalan ini tidak terdapat pembatas jalan antara parkir dan jalan sehingga dapat berbahaya apabila kendaraan parkir keluar masuk. Namun ada masalah saat pengguna parkir untuk keluar membuat beberapa kendaraan yang melewati penggal jalan ini harus berhati-hati saat pengguna parkir keluar terutama pengguna moda transportasi mobil yang dapat membuat terjadi kecelakaan pada saat jam-jam tertentu seperti sore hari yang tingkat aktivitas paling tinggi.



Gambar 5.16 : suasana pengguna parkir keluar pengguna jalan lainnya harus berhati-hati

Untuk keamanan malam hari pada penggal ini cukup aman karena memiliki penerangan yang cukup di bagian median jalan dan arcade. Sehingga pengguna jalan tidak merasa ketakutan.

g. Kualitas Lingkungan

Pada penggal jalan 1 memiliki jalur hijau yang terletak pada median jalan dan ada beberapa pot tanaman yang

terdapat pada jalur pedestrian. Namun hal ini masih kurang karena tanaman pada jalur pedestrian tidak untuk sebagai peneduh bagi pengguna jalur pedestrian, sehingga membuat pejalan kaki kurang nyaman saat berjalan pada siang hari karena terik panas matahari yang tidak ada hambatan sebagai peneduh.



Gambar 5.17 : kondisi Jalur hijau dan jalur pedestrian yang sangat kurang teduhan

Selain itu di penggal jalan 1 ini tidak terdapat ruang terbuka hijau sehingga kurang menarik untuk beraktivitas pada penggal ini. pada penggal ini sangat padat dengan bangunan dan tidak terdapat tempat duduk disepanjang penggal jalan 1 ini yang membuat kurang nyaman bagi pejalan kaki untuk beristirahat.



Gambar 5.18 : Kondisi penggal jalan 1 yang tidak terdapat ruang terbuka hijau dan tempat duduk untuk pejalan kaki.

Pada penggal jalan 1 ini terdapat tempat sampah di depan toko namun masih ada juga sampah yang dibuang pada pinggir jalur pedestrian sehingga mengganggu kenyamanan pengguna jalan.



Gambar 5.19 : kondisi sampah yang dibuang pada pinggir jalur pedestrian dan tempat sampah yang ada di beberapa toko.

2. Penggal Jalan 2

a. Fungsi Bangunan

Keragaman fungsi bangunan yang ada dikawasan terdiri dari :

- a. Mixuse : 18 blok
- b. Komersial : 40 blok
- c. Fasum : 3 blok
- d. Ruang terbuka Hijau : 2 area
- e. Bangunan Kosong : 3 blok

Kawasan didominasi bangunan mixuse dan komer-

sial. Fungsi berbatasan dengan jalan berupa komersial dan mixuse. Pada penggal jalan ini orientasi bangunan menghadap jalan. Pada penggal jalan 2 ini terdapat ruang terbuka hijau pada node sebelah timur jalan yang menjadi penghubung Jalan Suprpto dengan pusat perbelanjaan yang berjarak 200 meter dari Jalan Suprpto.



Gambar 5.20 : Fungsi Bangunan pada Penggal Jalan 2

b. Keberadaan fungsi ruang terbuka publik

Di area penggal jalan 2 terdapat ruang terbuka hijau. Ruang terbuka hijau terletak pada node sisi timur Jalan Suprpto yang menghubungkan dengan pusat perbelanjaan yang berjarak 200 meter dari Jalan Suprpto. Ruang terbuka hijau ini kurang terawat karena banyak tumpukan sampah sehingga kurang menarik pengguna jalan untuk beraktivitas. Pada penggal jalan 2 ini juga terdapat jalur hijau yang terletak pada median jalan.



Gambar 5.21 : Ruang terbuka hijau dan jalur hijau yang ada pada penggal jalan 2

c. Waktu Aktivitas

Dari hasil amatan terhadap waktu aktivitas menunjukkan bahwa aktivitas paling tinggi terjadi pada Siang yang dilakukan oleh visitor. Aktivitas paling tinggi oleh visitor ini terjadi sekitar pukul 12.00-18.00 wib. Pada sore hari banyak PKL yang mulai berdatangan membuka lapak mereka di badan jalan dan di jalur pedestrian.



Gambar 5.22 : Aktivitas pada penggal 2 yang paling tinggi

Sedangkan untuk kategori Passer-by dan Resident terjadi pada saat pagi dan sore hari. Untuk kategori resident terjadi pada pukul 07.00-08.00 wib dan 16.00-16.30 wib yaitu pada saat berangkat kerja/sekolah dan pulang kerja/sekolah. Sedangkan untuk kategori passer-by terjadi pada pukul 07.00-08.00 wib dan 17.00-18.00 wib yaitu pada saat berangkat kerja/sekolah, pulang kerja/sekolah, dan saat menuju pusat perbelanjaan yang berada di dekat Jalan Suprpto.



Gambar 5.23 : aktivitas passer-by dan resident yang terjadi pada siang dan sore hari

d. Generator pada panggaj Jalan 2

Pada panggaj jalan 2 ini terdapat 2 node dan toko puncak yang menjadi generator pada panggaj ini.

1. 2 Node

Pada panggaj jalan ini terdapat 2 node yang menjadi pintu masuk ke kawasan Jalan Suprpto yaitu gerbang Kebun Geran dan node menuju pusat perbelanjaan yaitu Mega Mall, Pasar Tradisional Modern dan Pasar Minggu. Kedua node ini menjadi generator saat sore hingga malam hari ketika pedagang kaki lima mulai berjualan.



Gambar 5.24 : Node Kebun Geran dan Node penghubung ke Pusat perbelanjaan di dekat Jalan suprpto.

2. Toko Puncak

Toko ini menjadi tempat belanja dan bermain favorit warga Bengkulu yang sudah dari tahun 2002 hingga sekarang. Toko ini memiliki 4 lantai yang terdiri dari lantai 1 dan 2 adalah untuk pakaian, lantai 3 untuk tempat makan dan lantai 4 digunakan sebagai tempat untuk permainan. Toko ini menjadi salah satu generator pada jalan ini yang memiliki daya tarik kelengkapan untuk beraktivitas berbelanja dan bermain bagi keluarga.



Gambar 5.25 : Toko Puncak

e. Aktivitas Pengguna Jalan Movement Activity

Aktivitas bergerak di kawasan panggaj jalan 1 didominasi oleh aktivitas passer-by. Pengguna jalan passer-by menjadikan jalan ini sebagai akses menuju Pusat Perbelanjaan yang berada didekat Jalan Suprpto, sekolah yang berada di kebun geran, tempat kerja, dan tempat wisata lainnya. Moda transportasi yang digunakan berupa Mobil, Motor, dan angkutan umum. Juga terdapat pengunjung yang berjalan-jalan di jalur pedestrian.



Gambar5.26 : kondisi Aktivitas-movement pada panggaj jalan 2

Non-Movement Activity

Aktivitas Non-movement di panggaj jalan 2 ini terdapat pangkalan ojek

dan tempat angkutan umum menunggu penumpang serta ada beberapa pejalan kaki yang beristirahat duduk di jalur pedestrian.



Gambar 5.27 : kondisi Aktivitas Non-Movement pada penggal jalan 2

f. Aksesibilitas dan Keselamatan

Aksesibilitas pada penggal jalan 2 merupakan bagian dari tengah Jalan Suprpto yang memiliki 2 node besar yang menghubungkan Jalan Suprpto dengan pusat perbelanjaan dengan melewati Jalan K.H Abidin dan kebun geran dengan melwati Jalan Cendrawasi. Pada penggal jalan 2 memiliki akses jalan yang mudah untuk dilewati dengan memiliki lebar jalan yang lebar.



Gambar 5.28 : Akses di Penggal Jalan 2

untuk akses pejalan kaki masih terdapat jalur pedestrian yang terputus dan tidak memiliki ram. Hal ini membuat pejalan kaki merasa kurang nyaman melewatinya, sedangkan untuk pengguna disabilitas kesulitan untuk melewati jalur pedestrian yang tidak memiliki ram dan jalur khusus. Pada jalur pedestrian juga terdapat barang dagangan dan PKL yang diletakan menghalangi pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian. Tidak hanya barang dagangan yang mengganggu akses pejalan kaki juga terdapat motor parkir diatas jalur pedestrian yang dilakukan oleh pemilik toko dan karyawan toko.



Gambar 5.29 : parkir motor di jalur pedestrian, jalur pedestrian yang terputus, dan barang dagangan yang diletakan pada jalur pedestrian.

Untuk keselamatan pada penggal jalan ini tidak terdapat pembatas Jalan antara parkir dan Jalan sehingga dapat berbahaya apabila kendaraan parkir keluar masuk. namun ada masalah saat pengguna parkir untuk keluar membuat beberapa kendaraan yang melewati penggal jalan ini harus berhati-hati saat pengguna parkir keluar terutama pengguna moda transportasi mobil yang dapat membuat terjadi kecelakaan pada saat jam-jam tertentu seperti sore hari yang tingkat aktivitas paling tinggi. Dan juga kurangnya rambu-rambu lalu lintas pada penggal ini juga menyebabkan tidak aman bagi pengguna Jalan pada penggal jalan 2.



Gambar 5.30 : suasana di penggal jalan 2 yang masih kurang rambu-rambu lalu lintas dan jalur pedestrian yang terputus.

Untuk keamanan malam hari pada penggal ini cukup aman karena memiliki penerangan yang cukup di bagian median Jalan dan arcade. Sehingga pengguna Jalan merasa aman melewati penggal jalan 2 ini.

g. Kualitas Lingkungan

Pada penggal jalan 2 memiliki jalur hijau yang terletak pada median jalan dan ada beberapa pot tanaman yang terdapat pada jalur pedestrian. Di-penggal jalan 2 terdapat ruang terbuka hijau pada node sisi sebelah timur, yang sebenarnya dapat dimanfaatkan sebagai ruang terbuka publik, namun saat ini tidak dimanfaatkan dengan baik sehingga

masih banyak sampah dan rumput liar yang ada di ruang terbuka hijau ini. pada penggal jalan ini juga belum terdapat pohon peneduh di sepanjang jalur pedestrian, ada beberapa toko menggunakan kain sebagai peneduh di jalur pedestrian agar tidak panas saat siang hingga sore hari.



Gambar 5.31 : Ruang terbuka hijau yang kurang terurus pada penggal jalan 2 pada node sisi timur Jalan Suprpto yang menghubungkan dengan pusat perbelanjaan.

Pada penggal jalan 2 ini juga belum terdapat *street Furniture* seperti tempat duduk, sehingga pengguna Jalan masih beristirahat duduk-duduk di atas trotoar. hal ini membuat pengunjung kurang nyaman untuk beraktivitas pada penggal jalan 2 ini. seharusnya pada penggal jalan ini dapat menjadi daya tarik pengunjung untuk beraktivitas dengan penataan yang baik sehingga dapat menarik aktivitas pengunjung. dari padatnya deret bangunan yang ada di penggal jalan ini membuat 2 node ini menjadi lebih menghadirkan suasana yang memberikan kesan pertemuan yang baik untuk pengguna Jalan ini berinteraksi pada penggal ini. pada penggal ini juga terdapat tumpukan sampah dan limbah PKL yang dibuang pada sebelah trotoar yang membuat kualitas lingkungan pada penggal ini menjadi kurang baik. Beberapa toko sudah ada menyediakan tempat sampah namun dinilai masih kurang karena tempat sampah yang digunakan sangat terbatas dan tidak disemua toko menyediakan tempat sampah di sepanjang penggal jalan ini.



Gambar 5.32 : Kondisi Penggal Jalan 1 yang tidak terdapat ruang terbuka hijau dan tempat duduk untuk pejalan kaki.



Gambar 5.33 : kondisi sampah yang dibuang pada pinggir jalur pedestrian dan tempat sampah yang ada di beberapa toko.

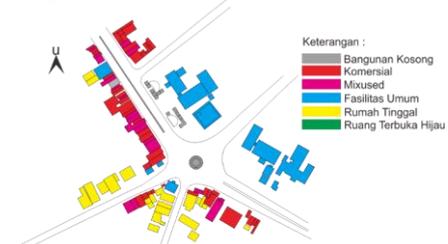
3. Penggal Jalan 3

a. Fungsi Bangunan

Keragaman fungsi bangunan yang ada dikawasan terdiri dari :

- Mixuse : 14 blok
- Komersial : 28 blok
- Fasum : 5 blok
- Ruang terbuka Hijau : 1 area
- Bangunan Kosong : 3 blok

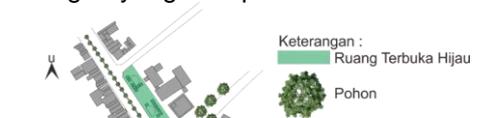
Kawasan didominasi bangunan komersial. Pada penggal ini terdapat ruang terbuka publik yang cukup luas yang difungsikan sebagai tempat berinteraksi sosial dan tempat bermain, tidak hanya itu penggal jalan ini juga terdapat fasilitas WIFI gratis yang disediakan pemerintah sebagai daya tarik tempat ruang terbuka publik. Orientasi bangunan pada penggal ini seluruhnya menghadap Jalan.



Gambar 5.34 : Fungsi Bangunan pada Penggal Jalan 3

b. Keberadaan Fungsi Ruang Terbuka Publik

Di area penggal jalan 3 terdapat ruang terbuka publik. Ruang terbuka publik ini memiliki *street Furniture* yang cukup lengkap seperti tempat duduk, tempat sampah dan penempatan yang cukup.



Gambar 5.35 : vegetasi yang ada di Jalan Suprpto

c. Waktu Aktivitas

Dari hasil amatan terhadap waktu aktivitas menunjukkan bahwa aktivitas paling tinggi terjadi pada Siang dan sore hari yang dilakukan oleh visitor. Aktivitas paling tinggi oleh visitor ini terjadi sekitar pukul 12.00-18.00 wib. Pada sore hari

terdapat pengunjung memanfaatkan ruang terbuka publik untuk berkumpul-kumpul dan bermain bersama teman dan keluarga.



Gambar 5.36 : Aktivitas pada penggal 3

Sedangkan untuk kategori Passer-by dan Resident terjadi pada saat pagi dan sore hari. Untuk kategori resident terjadi pada pukul 07.00-08.00 wib dan 16.00-16.30 wib yaitu pada saat berangkat kerja/sekolah dan pulang kerja/sekolah. Sedangkan untuk kategori passer-by terjadi pada pukul 07.00-08.00 wib dan 17.00-18.00 wib yaitu pada saat berangkat kerja/sekolah, pulang kerja/sekolah, dan saat menuju pusat perbelanjaan yang berada di dekat Jalan Suprpto.



Gambar 5.37 : aktivitas passer-by dan resident yang terjadi pada siang dan sore hari

d. Generator pada panggaj Jalan 3

Pada penggal jalan 3 ini terdapat 2 node dan Taman Smart City

1. 2 Node

Pada penggal jalan ini terdapat 2 node yang menjadi pintu masuk ke kawasan Jalan Suprpto yaitu 1 node besar yaitu simpang lima Ratu Samban dan Jalan K.H Abidin II. Node 1 yang berupa simpang lima ratu samban merupakan node yang menghubungkan Jalan Suprpto dengan 4 Jalan yaitu Jalan Basuki Rahmat, Jalan S.Parman, Jalan Fatmawati dan Jalan Soekarno-Hatta. Sedangkan untuk node 2 yang berupa Jalan K.H Abidin yang menghubungkan Jalan Suprpto menuju pusat perbelanjaan yang berada didekat Jalan Suprpto yaitu Mega Mall, Pasar Tradisional Modern, dan Pasar Minggu. Pada node ini terdapat pasar kuliner malam yang baru didirikan pemerintah kota bengkulu walau saat ini masih dalam percobaan. Namun dengan adanya pasar kuliner ini diharapkan dapat menjadi

penggerak aktivitas malam pada Jalan Suprpto.



Gambar 5.38 : Node 1 Simpang Lima Ratu Samban dan Node 2 Jalan K.H Abidin II penghubung ke Pusat perbelanjaan di dekat Jalan suprpto.

2. Taman Smart City

Taman ini dibangun oleh pemerintah kota bengkulu agar dapat menarik kaum milenial untuk beraktivitas di Jalan Suprpto ini. taman ini dilengkapi dengan *street Furniture* dan Wifi Gratis agar pengunjung dapat menghabiskan waktu yang cukup lama di taman ini. selain itu juga taman ini juga sering digunakan warga setempat untuk bermain bersama keluarga dan berinteraksi sosial.



Gambar 5.39 : Aktivitas bermain bersama keluarga di taman smart city

e. Aktivitas Pengguna Jalan Movement Activity

Aktivitas bergerak di kawasan penggal jalan 3 didominasi oleh aktivitas passer-by. Pengguna Jalan passer-by menjadikan Jalan ini sebagai akses menuju Pusat Perbelanjaan yang berada didekat Jalan Suprpto, tempat kerja, dan tempat wisata lainnya. Moda transportasi yang digunakan berupa Mobil, Motor, dan angkutan umum. Juga terdapat pengunjung yang berJalan-Jalan di jalur pedestrian dan badan Jalan. Penggal jalan 3 ini merupakan gerbang masuk ke kawasan Jalan Suprpto, terutama yang menghubungkan dengan 4 Jalan yaitu Jalan Basuki Rahmat, Jalan S. Parman, Jalan Fatmawati, dan Jalan Soekarno-Hatta. Selain itu juga terdapat Jalan penghubung ke pusat perbelanjaan yaitu Mega Mall, Pasar Tradisional Modern, dan Pasar minggu.



Gambar 5.40 : kondisi Aktivitas-movement pada penggal jalan 2

Non-Movement Activity

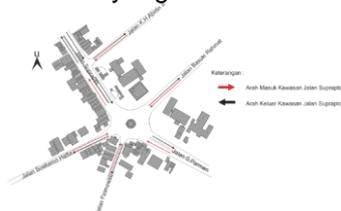
Aktivitas Non-movement di penggal jalan 3 ini terdapat ruang terbuka publik dan pusat kuliner malam yang membuat banyak aktivitas Non-Movement. Banyak pengunjung yang duduk-duduk di ruang terbuka publik yaitu taman smart city dan kegiatan wisata kuliner yang membuat aktivitas dipenggal ini cukup ramai.



Gambar 5.41 : kondisi Aktivitas Non-Movement pada penggal jalan 2

f. Aksesibilitas dan Keselamatan

Aksesibilitas pada penggal jalan 3 merupakan bagian dari gerbang Jalan Suprpto yang memiliki 2 node yang menghubungkan Jalan Suprpto dengan Jalan lainnya yaitu simpang lima ratus samban dengan 4 Jalan yaitu Jalan Basuki Rahmat, Jalan S.Parman, Jalan Fatmawati, Jalan Soekarno-Hatta yang sebagai Jalan yang menghubungkan keseluruhan bagian dari kota Bengkulu dan Jalan K.H Abidin II yang menghubungkan Jalan Suprpto dengan pusat perbelanjaan yang berada didekat Jalan Suprpto yaitu Mega Mall, Pasar tradisional Modern, dan Pasar Minggu. Pada penggal jalan 3 memiliki akses Jalan yang mudah untuk dilewati dengan memiliki lebar Jalan yang lebar.



Gambar 5.42 : Akses di Penggal Jalan 3

Untuk akses pejalan kaki masih terdapat jalur pedestrian yang terputus dan tidak memiliki ram. Hal ini membuat pejalan kaki merasa kurang nyaman melewatinya, sedangkan untuk pengguna disabilitas kesulitan untuk melewati jalur pedestrian yang tidak memiliki ram dan jalur khusus. Pada jalur pedestrian juga terdapat barang dagangan dan PKL yang diletakan menghalangi pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian. Tidak hanya barang dagangan yang mengganggu akses pejalan kaki juga terdapat motor parkir diatas jalur pedestrian yang dilakukan oleh pemilik toko dan karyawan toko.



Gambar 5.43 : parkir motor di jalur pedestrian, jalur pedestrian yang terputus, dan barang dagangan yang diletakan pada jalur pedestrian.

Untuk keselamatan pada penggal jalan ini tidak terdapat pembatas Jalan antara parkir dan Jalan sehingga dapat berbahaya apabila kendaraan parkir keluar masuk. namun ada masalah saat pengguna parkir untuk keluar membuat beberapa kendaraan yang melewati penggal jalan ini harus berhati-hati saat pengguna parkir keluar terutama pengguna moda transportasi mobil yang dapat membuat terjadi kecelakaan pada saat jam-jam tertentu seperti sore hari yang tingkat aktivitas paling tinggi. Dan juga kurangnya rambu-rambu lalu lintas pada penggal ini juga menyebabkan tidak aman bagi pengguna Jalan pada penggal jalan 3.



Gambar 5.44 : suasana di penggal jalan 2 yang masih kurang rambu-rambu lalu lintas dan jalur pedestrian yang terputus.

Untuk keamanan malam hari pada penggal ini cukup aman karena memiliki pen-erangan yang cukup di bagian median Jalan dan arcade. Sehingga pengguna Jalan merasa aman melewati penggal jalan 3 ini.

g. Kualitas Lingkungan

Pada penggal jalan 3 memiliki jalur hijau yang terletak pada median jalan dan ada beberapa pot tanaman yang terdapat pada jalur pedestrian. Dipenggal jalan 3 terdapat ruang terbuka hijau pada sisi sebelah timur Jalan Suprpto, ruang terbuka publik ini menjadikan penggal ini menjadi lebih menarik. Fasilitas pada ruang terbuka publik ini cukup lengkap sehingga memberikan kualitas lingkungan yang cukup baik. Namun ada beberapa bagian di penggal jalan ini masih terdapat sampah yang di buang pada pinggir trotoar sehingga menyebabkan kualitas lingkungan di penggal jalan ini menjadi kurang baik.



Gambar 5.45 : Taman Smart City pada penggal jalan 3 pada sisi timur Jalan Suprpto dan sampah yang dibuang pada pinggir trotoar

Pembahasan

No.	Variabel	Sub-Variabel	Bobot Nilai Livabilitas		
			Penggal 1	Penggal 2	Penggal 3
1.	Fungsi dan aktivitas	Fungsi Bangunan	●	●	●
		Keberadaan Ruang terbuka Publik	○	○	●
		Waktu Aktivitas	◐	●	◐
		Generator	◐	◐	◐
		Aktivitas Pengguna Jalan	◐	◐	◐
2.	Aksesibilitas dan Keselamatan	Aksesibilitas	◐	◐	◐
		Konflik Lalulintas	◐	○	○
3.	Kualitas Lingkungan	Kualitas Ruang terbuka hijau	○	○	◐
		Kondisi Livabilitas	○	○	◐

Keterangan :
 Livabilitas Rendah : ○
 Livabilitas Sedang : ◐
 Livabilitas Tinggi : ●

Penggal jalan 1 dan penggal jalan 3 memiliki tingak livabilitas yang cukup baik dibandingkan penggal jalan 2, hal ini

ditunjukkan bahwa penggal jalan 1 memiliki kondisi livabilitas sedang pada Fungsi dan aktivitas dan Aksesibilitas dan keselamatan sedangkan untuk Kualitas lingkungan masih rendah, untuk Penggal jalan 3 memiliki kondisi livabilitas sedang pada Fungsi dan aktivitas dan kualitas lingkungan sedangkan untuk aksesibilitas dan keselamatan rendah, dan untuk penggal Jalan 2 memiliki kondisi livabilitas rendah pada aksesibilitas dan kualitas lingkungan sedangkan untuk fungsi dan aktivitas tingkat livabilitasnya sedang.

Kesimpulan

Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa kondisi livabilitas Jalan Suprpto masih rendah. Dari aspek fungsi memiliki tingkat livabilitas yang tinggi namun dari aspek aktivitas, Aksesibilitas, keselamatan dan kualitas lingkungan masih memiliki tingkat livabilitas yang rendah.

Referensi

Appleyard, Donald, 1981. *Livable Street*. University of California Press: Berkeley, USA, 234.

Caliandro, Victor. 1978, *On Streets*. Edited by Stanford Anderson. The MIT, England.

Choudhoury, Angana. 2008. *Identification Criteria That Sustain Livable Streets*. Master's Report for Master in Architecture with a Concentration in Urban Design. University of Arizona, Tucson. Arizona.openrepository.com/arizona/.../azu_etd_... (diakses pada 10 desember 2018, pk 22.32)

Urban Street Design Guidelines Chapter 2, Designing Street for multiple user. <http://charkmeck.org/city/charlotte/transportation/plansproject/documents/revusdgchapter2kh023.pdf>