

ANALISIS POTENSI KOTA NGANJUK SEBAGAI LIVABLE CITY MELALUI TEKNIK WALK THROUGH DAN PED SHED

Stivani Ayuning Suwarlan¹⁾

¹⁾Program Studi Arsitektur, Universitas Internasional Batam

Jl. Gajah Mada Baloi Sei Ladi, Batam

e-mail: stivani@uib.ac.id¹⁾

ABSTRAK

Sebuah kota yang baik haruslah memenuhi prinsip-prinsip dari livable city yakni memiliki mobilitas yang mudah untuk berjalan kaki, memiliki area publik sebagai tempat bersosialisasi masyarakat, dan memenuhi fungsi ekonomi, sosial dan budaya. Permasalahan lokasi penelitian yaitu Jalan P.B Sudirman sebagai pusat kawasan perdagangan dan jasa di Kota Nganjuk, memiliki aktivitas masyarakat yang rendah yang disebabkan belum termanfaatkan secara optimal potensi koridor sebagai magnet penarik aktivitas masyarakat. Tujuan penelitian ini adalah mengoptimalkan potensi Kota Nganjuk melalui konsep livable pada Jalan P.B Sudirman sehingga dapat meningkatkan aktivitas masyarakat. Penelitian ini menggunakan metoda deskriptif kualitatif untuk mengungkap fakta-fakta yang ada di lapangan dengan teknik analysis dan ped-shed analysis. Penelitian ini pada akhirnya menghasilkan analisis potensi koridor Jalan P.B Sudirman Nganjuk yang livable. Mengoptimalkan potensi sebagai magnet kawasan dengan adanya ruang activity support sebagai rest area, sarana hiburan dan kesenian, relokasi PKL dan memenuhi kebutuhan fasilitas baru, diantaranya adalah social space, lahan parkir umum, serta jalur pejalan kaki yang memudahkan mobilitas pejalan kaki.

Kata Kunci: *Livable City, Walk-Through, Ped-Shed*

I. PENDAHULUAN

Kota adalah suatu ciptaan peradaban umat manusia dalam perkembangan manusia yang berawal dari kelompok hingga membentuk koloni membutuhkan kawasan tempat tinggal/hunian yang lebih besar dan kompleks. Kawasan hunian tersebut terus berkembang hingga membentuk sebuah kawasan hunian yang disebut dengan 'kota'. Kota adalah sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai oleh strata sosial ekonomi yang heterogen. Sebuah kota yang baik haruslah layak dan nyaman untuk ditinggali atau dihuni oleh masyarakatnya/ *livable city* (Timmer, Vanessa dan Seymoar, 2006).

Livable city mulai muncul ketika masyarakat menyadari kebutuhan akan sebuah lingkungan tempat tinggal yang layak. *Livable city* merupakan sebuah istilah yang menggambarkan sebuah lingkungan dan suasana kota yang nyaman sebagai tempat tinggal dan sebagai tempat untuk beraktivitas yang dilihat dari berbagai aspek baik aspek fisik seperti fasilitas perkotaan, prasarana dan tata ruang maupun aspek non-fisik seperti hubungan sosial, aktivitas ekonomi, dll (Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia (IAP), 2017). Di negara-negara barat, ide tentang *livable city* telah lama diasosiasikan dengan pencapaian manusia dalam semua hubungan sosial, pembangunan ekonomi dan jalannya pemerintahan. Kota merupakan pusat dari kehidupan sosial, inovasi teknologi, sumber dari peningkatan pendapatan perkapita dan pusat dari ekspresi demokrasi (Rindrasih, 2008; Kristarani, dkk., 2017; Farida, dkk., 2017). Untuk itu, sebuah kota haruslah dikembangkan agar menjadi kota yang layak dan nyaman bagi masyarakat (*livable city*) dengan memiliki mobilitas yang mudah untuk berjalan kaki, memiliki wilayah/area publik sebagai tempat bersosialisasi masyarakat karena aktivitas dan komunikasi masyarakat sangat penting bagi sebuah kota, memenuhi fungsi ekonomi, sosial dan budaya dan pertimbangan terhadap estetika/keindahan dan lingkungan fisik harus memiliki prioritas tinggi (A. Palej, 2000 dan H. L. Lennard, 1997).

Nganjuk merupakan salah satu kota di Jawa Timur yang merupakan kota dalam tahap berkembang. Perkembangan suatu kota sangat dipengaruhi oleh keberadaan masyarakat dikarenakan perkembangan suatu kota bersamaan dengan berkembangnya tuntutan kebutuhan masyarakat sebagai pelaku. Untuk itu, sebuah kawasan kota yang merupakan bagian dari skala kota, baik itu sepenggal jalan ataupun koridor jalan harus mempunyai aktivitas masyarakat yang tinggi.

Permasalahan yang dimiliki Kota Nganjuk terutama kawasan penelitian adalah memiliki aktivitas masyarakat atau intensitas kegiatan yang rendah. Rendahnya aktivitas masyarakat pada koridor Jalan P.B Sudirman dapat dilihat dari rendahnya volume kendaraan masyarakat Nganjuk yang melalui Jalan P.B Sudirman. Rendahnya aktivitas masyarakat disebabkan potensi koridor belum termanfaatkan secara optimal. Salah satu potensi penting yang dimiliki koridor Jalan P.B Sudirman adalah sebagai tempat perhentian sementara atau rest area terutama bagi masyarakat dari luar kota karena merupakan jalan penghubung antar kota. Potensi ini perlu dikembangkan sebab belum tersedia tempat khusus yang mewadahi rest area, masyarakat menggunakan jalur pedestrian atau bahu jalan sebagai rest area untuk beristirahat sejenak. Potensi lain yang tidak kalah pentingnya adalah kawasan ini merupakan kawasan perdagangan dan jasa yang menyediakan kebutuhan masyarakat, hal ini dapat mendukung keberadaan kawasan yang digunakan sebagai rest area dalam menyediakan kebutuhan masyarakat terutama kuliner. Untuk itu, diperlukan upaya agar kawasan perdagangan dan jasa di Jalan P.B Sudirman memiliki fasilitas sesuai potensi yang ada sehingga aktivitas masyarakat meningkat.

Sebuah Kawasan kota yang *livable* berdasarkan berbagai sumber harus memiliki mobilitas yang mudah untuk berjalan kaki pada trotoar atau jalur pedestrian, memiliki area publik sebagai tempat bersosialisasi masyarakat (*social space*) karena aktivitas masyarakat

sangat penting bagi perkembangan sebuah kota, memenuhi fungsi ekonomi, sosial dan budaya serta memiliki nilai estetika. Sesuai dengan prinsip livable yang telah disebutkan rendahnya aktivitas masyarakat juga disebabkan koridor penelitian belum memiliki tempat atau ruang publik (social space) bagi masyarakat sehingga menggunakan jalur pedestrian sebagai tempat berkumpul atau bersosialisasi. Kondisi jalur pedestrian di sepanjang koridor Jalan P.B Sudirman juga tidak aman dan nyaman bagi pejalan kaki seperti berlubang, tidak adanya pengaman, serta adanya alih fungsi jalur pedestrian untuk kegiatan parkir motor, PKL dan tempat batu-batuan. Koridor Jalan P.B Sudirman juga tidak mempunyai ciri khas dari Kota Nganjuk yang nantinya dapat menjadi magnet penarik kawasan serta tidak memiliki ruang yang dapat menjadi sosial space bagi masyarakat dalam dan luar Kota Nganjuk. Berdasarkan kondisi yang telah dijabarkan maka perlu adanya suatu upaya pada koridor Jalan P.B Sudirman yang memiliki potensi melalui penerapan konsep livable city, sehingga dapat meningkatkan aktivitas masyarakat baik dari luar kota maupun dalam Kota Nganjuk.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan paradigma kualitatif dengan pendekatan naturalistik. Paradigma ini merupakan paradigma penelitian yang menekankan pada pemahaman mengenai masalah-masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan kondisi realitas atau natural setting yang holistik, kompleks, dan rinci (Hartono, 2010). Dalam penelitian ini setting alamiah yang dimaksud adalah berlatar alamiah atau sesuai dengan fakta atau fenomena yang terjadi di lapangan, meliputi interaksi masyarakat atau sekumpulan masyarakat, pengguna jalan atau jalur pedestrian baik jumlah maupun perilaku pejalan kaki, kegiatan atau aktivitas masyarakat pada koridor penelitian baik statis maupun dinamis, kondisi jalur pedestrian dan kondisi eksisting kawasan. Latar alamiah dalam hal ini adalah sesuai dengan apa yang ada dan didapat oleh peneliti tanpa adanya rekayasa atau manipulasi didalamnya (Uno, 2020).

Analisis data merupakan langkah yang sangat penting dalam suatu penelitian, karena analisis data berfungsi untuk mengambil kesimpulan dari sebuah penelitian. Analisis data dilakukan setelah data-data penelitian terkumpul secara lengkap kemudian data tersebut diolah dan dianalisis untuk menghasilkan kesimpulan yang benar sehingga dapat menjawab persoalan yang sedang diteliti serta mampu dipertanggung jawabkan kebenarannya. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis kualitatif dengan support data responden untuk melihat keinginan pengguna jalan dan masyarakat di kawasan penelitian. Pada penelitian kualitatif, perolehan data tidak mengandalkan pengukuran. Namun demikian pada akhir kegiatan di lapangan tetap diperlukan kuantifikasi data untuk proses analisis (Darjosanjoto, 2006). Adapun teknik analisis yang akan digunakan adalah *Walk Through Analysis* dan *Ped-Shed Analysis*.

A. *Walk Through Analysis*

Walk through analysis adalah teknik *walkability* yang merupakan tahap analisis untuk mengurai, mengaudit serta mengevaluasi elemen-elemen fisik pada jalur pedestrian. Analisis mengarah pada kapabilitas dan kelayakan jalur pedestrian untuk dapat dilalui atau dilewati berdasarkan hasil pengamatan dan persepsi responden, dengan menggunakan empat kriteria yaitu: kejelasan (*conspicuous*), kenyamanan (*comfortable*), kesesuaian (*convenient*) dan keramahan (*convivial*). Keempat hal atau kriteria inilah yang akan mendukung dalam teknik analisis menggunakan *walk through analysis* (Darjosanjoto, 2011). Pada teknik ini dilakukan beberapa langkah yaitu: 1) Observasi langsung disertai dengan dokumentasi pada jalur pedestrian di koridor penelitian; 2) Identifikasi terhadap jalur pedestrian di koridor penelitian berdasarkan empat kriteria; 3) Analisis kondisi eksisting berkaitan dengan permasalahan dan potensi yang dimiliki jalur pedestrian di

koridor penelitian.

Adapun penjabaran kriteria 4 C kejelasan (*conspicuous*), kenyamanan (*comfortable*), kesesuaian (*convenient*) dan keramahan (*convivial*) adalah sebagai berikut:

- 1) Kejelasan (*conspicuous*): jalur pedestrian memiliki kejelasan, seperti: kejelasan fungsi dari jalur pedestrian, kejelasan batas/marka, kejelasan dalam pencahayaan, dsb.
- 2) Kenyamanan (*comfortable*): jalur pedestrian memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki, seperti: jalan yang datar, tidak berlubang, terlindung dari panas dan hujan, aman dari kendaraan dan kriminalitas, pencahayaan cukup pada malam hari, tidak ada hambatan seperti PKL dan parkir liar, dsb.
- 3) Kesesuaian (*convenient*): jalur pedestrian sudah sesuai dengan peraturan dan undang-undang yang berlaku, seperti dimensi lebar dan ketinggian, dsb.
- 4) Keramahan (*convivial*): jalur pedestrian memiliki daya tarik, seperti jenis vegetasi yang ditanam, jenis atau corak penutup dari pedestrian, bentuk dari street furniture (seperti: lampu, tempat sampah, pot tanaman, dsb).

Teknik analisis ini juga berkaitan dengan teori image kota dari Kevin Lynch, 1960. Lynch membagi menjadi lima elemen utama yaitu *path*, *edge*, *districts*, *nodes* dan *landmark*. Karena yang ditinjau dalam penelitian ini adalah koridor jalan dan keberadaan suatu tempat sebagai magnet penarik masyarakat dan penggerak aktivitas pada koridor penelitian, maka yang menjadi fokus adalah *path* dan *nodes*. Untuk itu, ada beberapa teknik terkait dari *walk through analysis* yang terfokus pada *path* dan *nodes* yang akan digunakan dalam penelitian ini (Urban Design Toolkit 2011), yaitu:

1) Path

(1) *Single Directional Views*: Teknik untuk peta interaktif dengan menggunakan alat panduan berupa panah dalam peta, selanjutnya gambar atau foto akan muncul sesuai panah. Setiap foto menunjukkan *streetscape* yang kedudukannya dalam peta dipandu oleh panah.

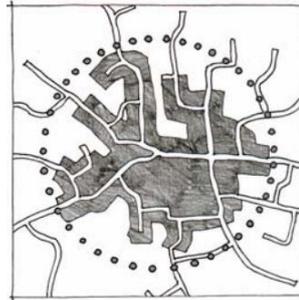
(2) *Linier Side Views*: Teknik yang digunakan untuk menggambarkan suasana sebuah area melalui jalur terkait yang merupakan serial *views* menjelaskan pergerakan pejalan kaki maupun pengguna jalan bergerak ke depan, belakang dan memandang ke samping serta melihat tampak depan bangunan dan elemen fisik kota yang lain.

2) Nodes

(1) *Four-Directional Views*: Teknik yang digunakan untuk pencitraan sebuah *nodes* dengan menggunakan tampilan foto yang diambil dari empat arah secara menyilang dari setiap sudutnya pada peta sehingga menghasilkan *nodes* secara visual.

B. Ped-Shed Analysis.

Ped-shed analysis adalah sebuah teknik pemetaan yang menghitung jumlah penduduk dalam jarak berjalan kaki selama lima atau sepuluh menit dari suatu kegiatan, perhentian kendaraan atau *nodes*. Dalam pengembangan suatu kota atau lingkungan, teknik ini dapat digunakan untuk mengidentifikasi lokasi-lokasi yang optimal untuk fasilitas baru. Langkah yang dilakukan adalah membuat sebuah lingkaran berdiameter tetap pada peta dengan pusat ditempatkan pada titik yang menjadi fokus. Jari-jari lingkaran biasanya didasarkan pada rata-rata orang berjalan kaki sejauh 400-meter dalam lima menit. Jari-jari kedua dengan total 800-meter menunjukkan sepuluh menit berjalan kaki. Kepadatan populasi di dalam jari-jari ini dapat dihitung untuk menentukan jumlah populasi dalam jarak berjalan kaki dari titik fokus. Sehingga dapat diketahui area atau daerah mana yang ramai dan kurang dikunjungi masyarakat. Teknik ini sangat berguna dalam pengembangan lingkungan atau kota. (Urban Design Toolkit 2011). Contoh teknik *Ped-Shed Analysis* dapat dilihat pada Gambar 1 di bawah ini.



Gambar. 1. Teknik *Ped-Shed Analysis* pada Urban Design Toolkit

Teknik *ped-shed analysis* ini sangat cocok digunakan untuk penelitian terhadap koridor jalan karena yang dapat terlihat dan dihitung adalah di sepanjang kanan kiri jalan (muka jalan) yang dapat tertangkap secara visual oleh peneliti dan nantinya dapat mengetahui daerah atau area yang paling ramai hingga paling sepi atau daerah mana yang berpotensi optimal untuk pengembangan fasilitas baru.



Gambar. 2. Pembagian Penggal jalan P.B Sudirman

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

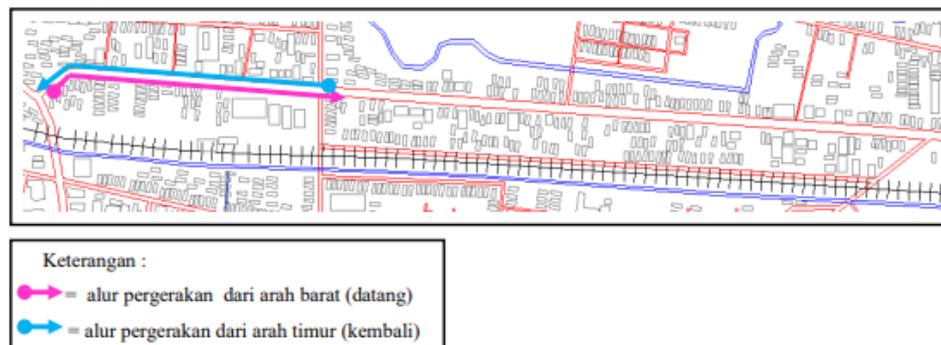
Koridor Jalan P.B Sudirman merupakan salah satu jalur penghubung antar kota dan didominasi oleh tipologi kawasan perdagangan dan jasa. Berdasarkan pengamatan di lapangan, koridor Jalan P.B Sudirman Nganjuk mempunyai karakter yang berbeda dan terbagi menjadi 2 (dua) bagian penggal jalan karena masing-masing penggal jalan mempunyai ciri yang sangat spesifik. Pembagian konsentrasi pengamatan, terdiri dari Penggal A dan Penggal B, seperti yang disajikan pada Gambar 2 di bawah ini.

Kedua penggal ini dibatasi atau dipotong oleh jalan dari arah kota yaitu Jalan Diponegoro sekaligus dikarenakan terdapat perbedaan karakter yang dominan pada titik ini. Pada penggal A memiliki karakter atau tipologi perdagangan dan jasa, perdagangan lebih kepada jenis barang kebutuhan sehari-hari sedangkan untuk jasa sebagian besar adalah bersifat komersil meski terdapat jasa yang merupakan jasa dari kantor pemerintahan. Penggal ini juga sering digunakan sebagai tempat perhentian sementara oleh masyarakat atau sebagai rest area sehingga dalam pengembangannya penggal ini memiliki potensi sebagai rest area atau tempat perhentian sementara untuk beristirahat atau refreshing bagi masyarakat. Pada penggal B memiliki karakter atau tipologi permukiman dan perdagangan sektor kecil (rumah tangga) dikarenakan penggal ini didominasi oleh rumah-rumah hunian dengan beberapa rumah berfungsi ganda sebagai sarana ekonomi seperti toko, warung, bengkel, wartel, dan sebagainya. Penggal ini memiliki masalah sebagai area hunian kurang memperhatikan fasilitas kota atau fasilitas sosial masyarakat yang menghuni, faktanya masyarakat banyak menggunakan jalur pedestrian sebagai tempat bersosialisasi karena belum adanya ruang bagi mereka untuk berinteraksi/bersosialisasi. Dengan adanya fungsi ganda hunian sebagai sarana ekonomi serta GSB=0 yang tidak memberikan ruang

maksimal bagi hunian dan fasilitas ruang sosial yang belum dipenuhi hal ini dapat berpengaruh pada penyalahgunaan fungsi jalur pedestrian seperti parkir liar dan kegiatan masyarakat yang mengganggu fungsi dari jalur pedestrian.

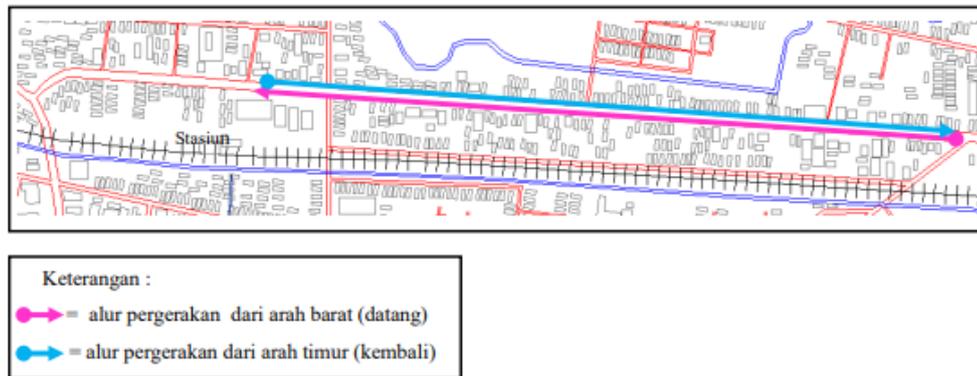
A. Analisis Pengguna Jalan

Pengguna jalan merupakan subjek dari penelitian sebuah koridor jalan khususnya jalur pedestrian, baik pengguna jalan dinamik maupun statik. Untuk itu, teknik analisis menggunakan *walk through analysis*, disajikan dalam bentuk sketsa peta koridor Jalan P.B Sudirman, yang dibagi menjadi 2 (dua) penggal jalan, yaitu : Penggal Jalan A dan Penggal Jalan B. Berdasarkan pengamatan di lapangan, masing-masing penggal jalan mempunyai periode waktu aktivitas yang spesifik, yaitu waktu antara pukul 06.00-10.00 WIB (pagi), pukul 10.00 – 16.00 WIB (siang) serta pukul 16.00-22.00 WIB (malam) dan dilakukan 2 (dua) hari yaitu pada hari minggu (hari libur/*weekend*) dan senin (hari sibuk). Penjelasan dari pergerakan pengguna jalan pada tiap penggal jalan disajikan pada Gambar 3 dan Gambar 4 untuk pengguna jalan dinamik dan Gambar 5 dan Gambar 6 untuk pengguna jalan statik seperti di bawah ini.



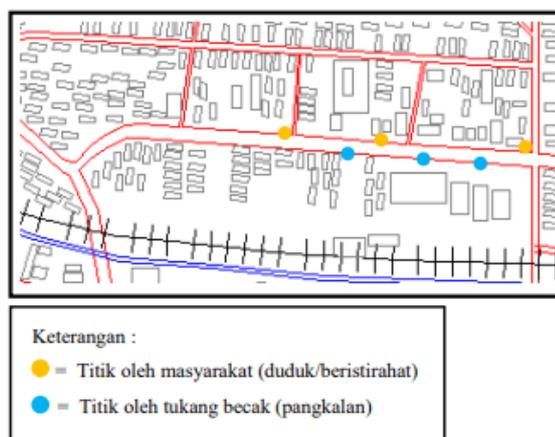
Gambar. 3. Alur Pergerakan Pejalan Kaki Dinamik Penggal Jalan A

Gambar 3 di atas menampilkan alur pergerakan pejalan kaki dengan jarak terpanjang dari arah penggal jalan A yang berhubungan dengan kawasan penggal jalan B, jarak terpanjang yang dilalui pejalan kaki/pengguna jalan dinamik diambil dari titik ujung Jalan P.B Sudirman penggal A (dekat Jalan Gatot Subroto) sampai pada kawasan/area salah satu titik teramai dari penggal jalan B yaitu warung/PKL dan pangkalan becak atau ojek. Pengguna jalan dinamik yang menempuh jarak ini adalah masyarakat yang jalan/lari pagi pada pukul 06.00- 07.00 WIB yang bertujuan sampai pada area pertokoan dan warung makan penggal A serta beberapa masyarakat yang sekaligus pergi berbelanja pada pagi dan sore/malam hari (pukul 07.00 WIB dan pukul 17.00-18.00 WIB) mencari becak atau ojek. Untuk alur balik menyesuaikan dengan alur datang karena merupakan masyarakat yang akan kembali pulang setelah jalan/olahraga pagi. Pengguna jalan tidak tertarik untuk meneruskan hingga ujung Jalan P.B Sudirman sisi penggal B karena jarak tempuh yang jauh terlebih kondisi koridor yang tidak menarik, kondisi cuaca yang panas (siang hari), pencahayaan yang kurang terang (malam hari) serta pada area penggal B tidak memiliki pusat aktivitas yang menarik bagi masyarakat untuk berkunjung/datang.



Gambar. 4. Alur Pergerakan Pejalan Kaki Dinamik Penggal Jalan B

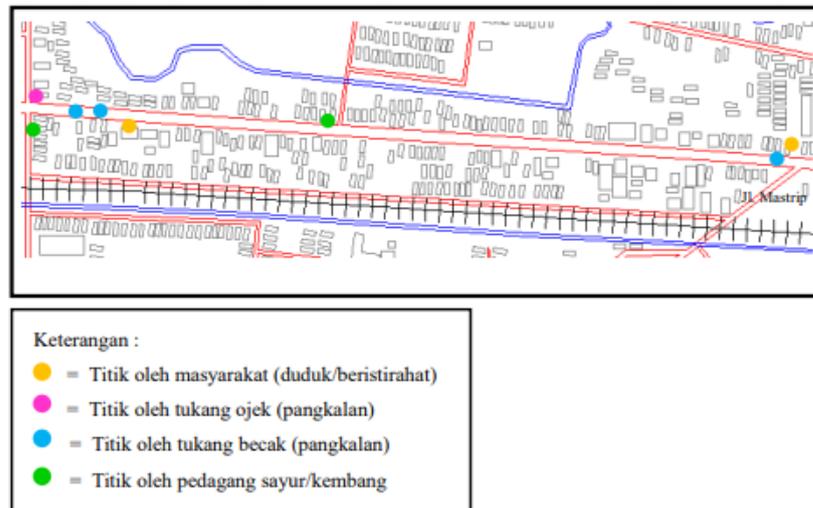
Gambar 4 di atas menampilkan alur pergerakan pejalan kaki dengan jarak terpanjang dari arah penggal jalan B, jarak terpanjang yang dilalui pejalan kaki/pengguna jalan dinamik adalah berawal dari titik awal Jalan P.B Sudirman penggal B (dekat tugu Adipura) sampai pada kawasan pertokoan dan warung makan (sebelum stasiun KA) penggal jalan A. Pengguna jalan dinamik yang menempuh jarak ini adalah masyarakat yang jalan/lari pagi pada pukul 06.00- 07.00 WIB. Selanjutnya untuk alur balik menyesuaikan dengan alur datang karena merupakan masyarakat yang kembali pulang pada hunian di penggal B. Masyarakat/pengguna jalan tidak tertarik untuk berjalan kaki hingga ujung dari Jalan P.B Sudirman sisi penggal A dikarenakan jarak yang cukup jauh, kondisi koridor yang tidak memberikan suasana yang menarik, kondisi jalur pedestrian yang rusak serta cuaca yang panas pada siang hari dan pencahayaan yang kurang pada malam hari. Selain itu, kondisi dari area ujung jalan tersebut tidak memiliki daya tarik untuk dikunjungi/didatangi karena area hanya terdiri dari beberapa rumah tinggal dan toko/kios.



Gambar. 5. Alur Pergerakan Pejalan Kaki Statik Penggal Jalan A

Gambar 5 di atas menampilkan titik/spot perwakilan dari titik/spot para pengguna jalan/ jalur pedestrian statik/diam. Pengguna jalan statik/diam pada penggal jalan A adalah masyarakat yang duduk atau beristirahat sejenak sejak pukul 14.00 hingga maksimal pukul 22.00 WIB. Biasanya adalah tukang becak dan pengendara dari luar kota. Untuk para tukang becak lebih memilih tempat berdiam pada pinggir jalan di depan stasiun kota dan tepat di bawah pohon, agar terlindung dari panas pada siang hari juga memudahkan mereka mendapatkan penumpang sebab berada dekat dengan stasiun kota, namun beberapa memilih tempat berdiam pada pinggir jalan di depan tempat perbelanjaan untuk memudahkan mencari penumpang dari masyarakat yang berbelanja. Sedangkan pada

ujung/sisi penggal jalan A yang lain tidak terdapat tukang becak yang berdiam karena lokasinya jauh dari pusat keramaian (pusat perbelanjaan dan stasiun kota). Para pengendara (masyarakat dari luar kota) yang beristirahat sejenak dan juga masyarakat yang sekedar duduk/bersosialisasi memilih tempat diam pada jalur pedestrian yang tepat berada dibawah pohon atau tempat yang teduh agar terlindung dari panas pada siang hari, namun tidak sedikit pengendara luar kota yang berhenti dan memilih untuk beristirahat dan kuliner di dalam rumah makan. Pada malam hari masyarakat yang ingin sekedar duduk/bersosialisasi memilih tempat/spot yang terang oleh cahaya dan terbuka (terlihat jelas dari jalan).



Gambar. 6. Alur Pergerakan Pejalan Kaki Statik Penggal Jalan B

Gambar 6 di atas menunjukkan perwakilan dari titik/spot pengguna jalan statik pada jalur pedestrian penggal jalan B (sisi kanan dan kiri). Diantaranya adalah sebagai tempat aktivitas bersosialisasi masyarakat dengan memilih spot yang terbuka (terlihat dari jalan), memiliki cahaya yang terang dan dekat dengan pusat keramaian. Pengguna kedua adalah tukang becak pada spot area pusat keramaian yaitu dekat dengan pusat perdagangan penggal jalan A dan di dekat jalan Mastrip (tugu Adipura) yang merupakan jalur bus ke arah Kediri. Pengguna jalan statik ketiga adalah tukang ojek yang menjadikan jalur pedestrian sebagai parkir motor/pangkalan ojek khusus pada sore/malam hari pukul 16.00-22.00 WIB dengan berada pada titik/spot strategis yang dapat menjangkau pelanggan baik dari penggal jalan A maupun B. Namun keberadaan pangkalan ojek ini menyalahi fungsi yang seharusnya diperuntukkan bagi pejalan kaki. Pengguna jalan statik yang terakhir adalah pedagang yang menggelar dagangan pada trotoar yaitu pedagang sayur pada pagi hari (pukul 06.00- 10.00 WIB) dan pedagang kembang dari pagi hingga malam (pukul 06.00-21.00 WIB).

Dari analisis pengguna jalan pada penggal jalan A dan penggal jalan B didapat bahwa jumlah pengguna jalan pada jalur pedestrian di masing-masing penggal jalan memiliki perbedaan yang tidak terlalu tinggi, pengguna jalan terbanyak adalah pada penggal jalan A (dinamik/begerak) karena didukung oleh karakter kawasan sebagai perdagangan dan jasa sehingga menarik masyarakat untuk berjalan menuju tempat belanja atau jasa yang dituju. Selain itu, didapat juga bahwa penggunaan jalur pedestrian terbesar pada kedua penggal jalan adalah pada hari minggu/*weekend* atau hari libur. Kondisi jalur pedestrian yang lebih membutuhkan penanganan adalah pada penggal jalan B yang berkarakter dominan hunian dan perdagangan jasa skala kecil menengah agar masyarakat terpacu untuk menggunakan jalur pedestrian karena kondisi yang jauh lebih buruk dibanding penggal jalan A yakni mengalami kerusakan, alih fungsi, dan kurang pencahayaan pada malam hari. Selain itu, untuk pengguna jalan statik/diam harus diberikan

tempat khusus bagi mereka untuk berjalan/memberikan jasa agar tidak mengganggu fungsi dari jalur pedestrian dan kenyamanan pejalan kaki/pengguna jalan lain. Pada penggal jalan A sebagai kawasan perdagangan dan jasa juga membutuhkan jumlah pengunjung lebih banyak melalui pengembangan jalur pedestrian yang lebih baik. Diharapkan baik penggal jalan A dan penggal jalan B, masyarakat lebih tertarik dan memilih untuk berjalan kaki dibanding menggunakan kendaraan bermotor terutama pada malam hari. Dengan adanya jalur pedestrian yang baik diharapkan masyarakat lebih tertarik dan merasa aman untuk beraktivitas pada malam hari. Dengan demikian perlu upaya pengembangan terhadap jalur pedestrian dengan mengatasi permasalahan utama oleh pejalan kaki terutama pada siang dan malam hari dengan pemberian vegetasi yang cukup, memberikan elemen peneduh, perbaikan jalur pedestrian, penerangan yang cukup pada malam hari dan penyediaan tempat khusus bagi PKL/pangkalan ojek dan becak.

B. Analisis Kebutuhan Ruang

Pada analisis pengguna jalan, selain mendapat jumlah pengguna dan alur pergerakan terdapat beberapa aktivitas atau kegiatan dari pengguna jalur pedestrian baik statik/diam maupun dinamik/bergerak yang nantinya menjadi salah satu dasar terhadap kebutuhan ruang atau fasilitas kawasan yang dibutuhkan oleh masyarakat pada tiap penggal jalan. Pada penggal jalan A masyarakat lebih menggunakan jalur pedestrian untuk kegiatan/aktivitas yang dinamik/bergerak karena merupakan kawasan perdagangan dan jasa menyebabkan kegiatan dinamik lebih besar dibanding diam/statik. Sehingga perlu adanya jalur pedestrian yang baik agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan fasilitas bagi kegiatan/aktivitas bergerak/dinamik. Selain itu, yang tidak kalah pentingnya adalah penggunaan jalur pedestrian sebagai tempat istirahat bagi masyarakat yang melakukan perjalanan luar kota untuk berhenti/beristirahat sejenak. Hal ini merupakan potensi kawasan yang perlu untuk dikembangkan atau dioptimalkan dengan adanya ruang atau tempat khusus sebagai tempat perhentian sementara/*rest area* bagi masyarakat.

Kegiatan pada penggal jalan B lebih kompleks dibanding penggal jalan A dikarenakan kawasan dominan oleh hunian. Masyarakat menggunakan jalur pedestrian dari pukul 06.00-22.00 WIB untuk kegiatan bergerak/dinamik seperti berolahraga pagi, berbelanja, berjalan dan bekerja (menyapu, dsb) serta kegiatan diam/statik yakni berjualan dagangan, bersosialisasi/ duduk-duduk, jasa becak dan khusus pada sore/malam hari adalah jasa ojek. Untuk itu, pada penggal jalan B ini diperlukan pengembangan berupa suatu ruang yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan tempat berolahraga pagi, tempat berjualan PKL dan tempat bersosialisasi sehingga kenyamanan kawasan hunian tetap terjaga dan fungsi jalur pedestrian tidak mengalami perubahan (alih fungsi) serta tidak mengganggu pengguna jalan lain (pejalan kaki). Dengan adanya fasilitas baru bagi masyarakat diharapkan dapat meningkatkan aktivitas dan perekonomian Kota Nganjuk.

C. Analisis Jalur Pedestrian

Untuk mengetahui penilaian terhadap jalur pedestrian pada penggal jalan A dan penggal jalan B maka digunakan teknik *walk through analysis* dengan peneliti melakukan pengambilan data atau pelaksanaan dalam 3 (tiga) pembagian waktu yang berbeda yaitu pada hari libur/*weekend* dan hari senin/ hari kerja, pukul 06.00-10.00 WIB, pukul 10.00-16.00 WIB dan pukul 16.00-22.00 WIB agar nantinya mendapat hasil analisis yang terbaik. Teknik analisis ini berkaitan dengan teori image kota dari Kevin Lynch, 1960 dengan terfokus pada *path* dan *nodes* (titik teramai/pertemuan kendaraan).

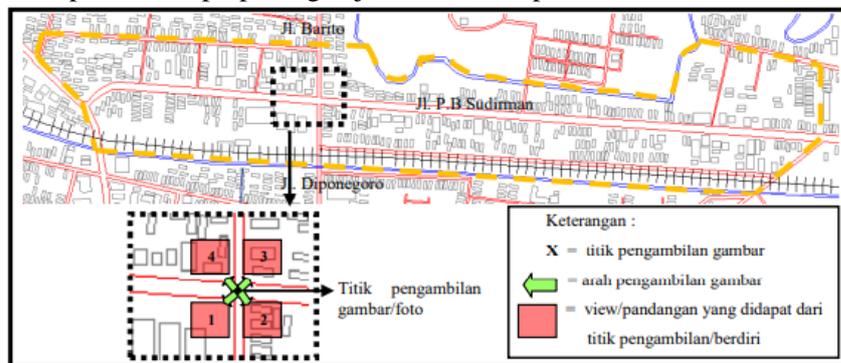
Berdasarkan analisis dari kedua penggal jalan di atas didapat bahwa masing-masing penggal jalan dengan karakter yang dimiliki perlu adanya suatu upaya pengembangan terhadap jalur pedestrian terutama menjadikan jalur pedestrian lebih menarik sekaligus dapat menjadi *image/identitas* dari kawasan. Kriteria keramahan

(convivial) dihadirkan disini melalui desain yang tepat untuk menciptakan suatu daya tarik yang khas bagi koridor, dengan adanya kekhasan identitas akan membuat para pengamat dan pengguna jalan lebih menghargai dan membuat *feel* pengguna jalan menjadi semakin tertarik untuk berjalan kaki dan beraktivitas di kawasan penelitian.

D. Analisis Nodes Kawasan

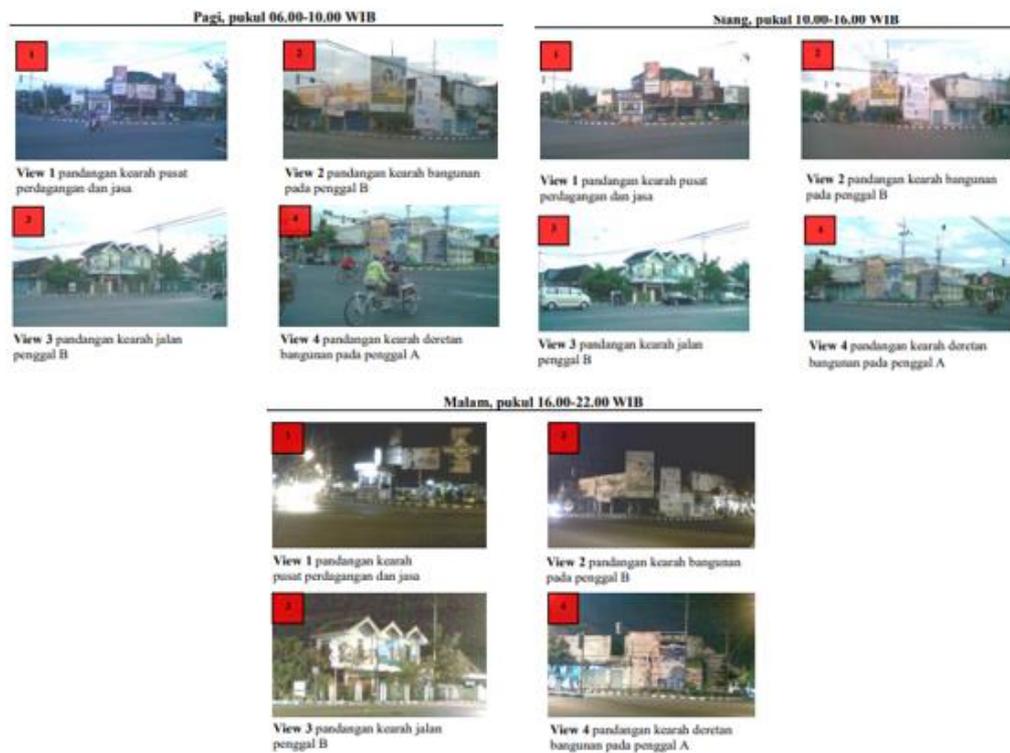
Penilaian *nodes* kawasan pada kedua penggal jalan menggunakan teknik *walk through* (*four-directional views*) untuk mendapatkan area pada kawasan penelitian yang merupakan area/titik-titik *nodes*. Teknik *walk through* (*four-directional views*) merupakan pencitraan sebuah *nodes* dari empat arah secara menyilang dari setiap sudutnya pada peta sehingga dapat menghasilkan *nodes* secara visual.

1) Penggal jalan A, *node* adalah perempatan Jl. P.B Sudirman –Jl. Barito – Jl. Diponegoro karena merupakan titik perpotongan jalan atau titik pertemuan arus kendaraan.



Gambar. 7. Four- Directional Views Pada Penggal Jalan A

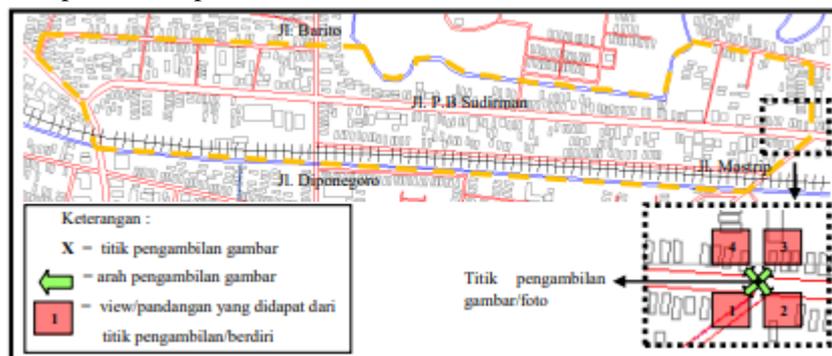
Pengambilan data/gambar melalui teknik *walkthrough analysis* dengan menangkap pandangan/*view* pada 4 (empat) arah pandang secara menyilang (*four directional views*). Teknik ini bertujuan untuk mengetahui *nodes* pada koridor secara terfokus. Teknik ini menghasilkan *view* dari penggal jalan A yang merupakan area terpadat atau teramai oleh kunjungan masyarakat dengan titik pengambilan merupakan titik perpotongan jalan 4 (empat) arah sekaligus titik pertemuan kendaraan.



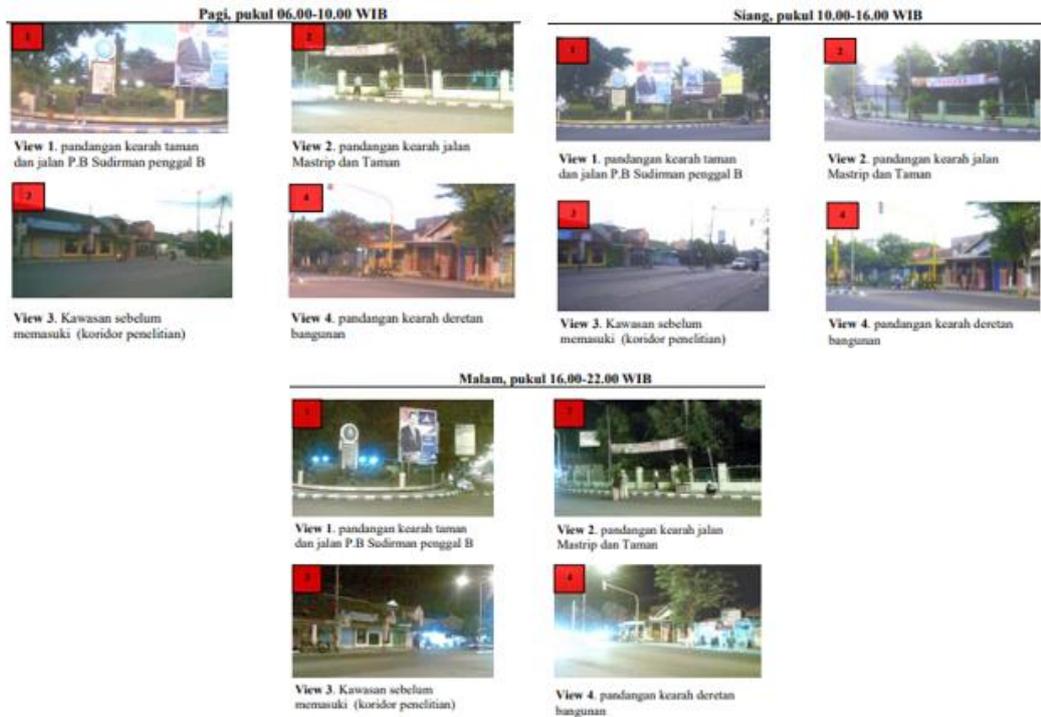
Gambar. 8. Hasil *Four- Directional Views* Pada Penggal Jalan A

Pada *view 1*, merupakan area perdagangan yang ramai dikunjungi masyarakat (pusat aktivitas). Khusus pada malam hari aktivitas area ini meningkat karena adanya PKL makanan yang berjualan pada malam hari. Pada *view 2*, merupakan area pertokoan yang ramai dikunjungi masyarakat dari pagi hingga malam hari. Selain itu terdapat pula PKL yang berjajar pada jalur pedestrian. Pada *view 3*, menunjukkan area (masuk kawasan penggal B) yang menjadi tempat pangkalan ojek pada malam hari sekaligus tempat berkumpul/bersosialisasi. Pada *view 4*, merupakan area deretan rumah makan dan toko yang cukup ramai dikunjungi masyarakat. Area ini juga terkadang menjadi salah satu spot/tempat bersosialisasi masyarakat. Pada malam hari aktivitas kendaraan yang melintasi area ini tidak pernah berhenti sejak pagi baik oleh kendaraan bermotor (mobil, sepeda motor dan becak motor), namun kendaraan non motor (sepeda dan becak kayuh) sudah berkurang/hampir tidak ada.

2) Penggal jalan B, *node* adalah persimpangan dengan Jl. Mastrip dekat tugu Adipura karena merupakan titik pertemuan kendaraan.



Gambar. 9. *Four- Directional Views* Pada Penggal Jalan B



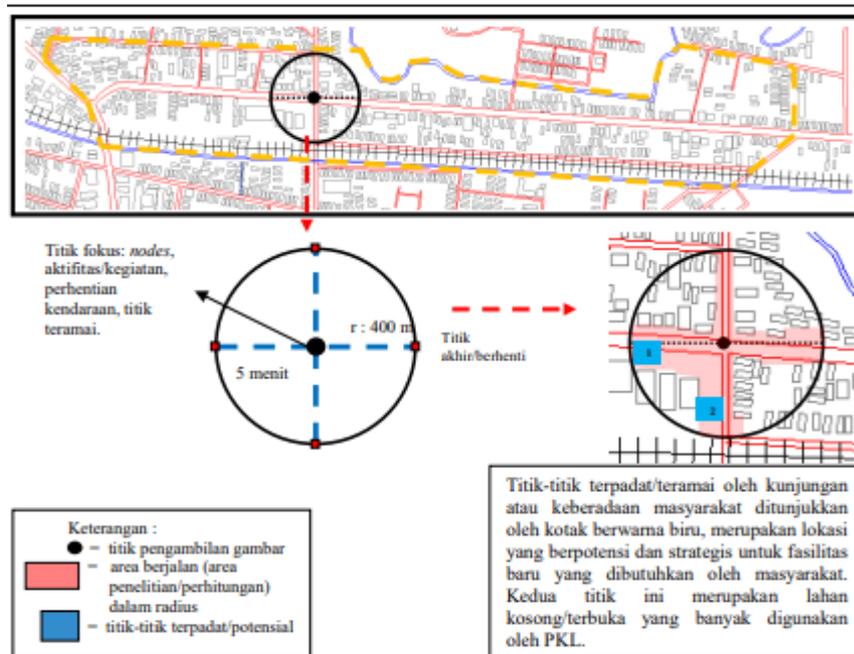
Gambar. 10. Hasil *Four- Directional Views* Pada Penggal Jalan B

Pada *view 1*, area memiliki taman yang menjadi RTH kawasan, namun sayang tidak difungsikan menjadi tempat sosial atau menjadi pusat aktivitas pada malam hari di penggal B serta tidak adanya daya tarik yang diberikan kepada koridor. Pada *view 2*, merupakan area tempat masyarakat berkumpul mengunggu bus arah Kediri (lewat Jalan Mastrip), malam hari terlihat masyarakat berkumpul untuk menunggu bus kearah Kediri (pulang bekerja). Pada *view 3*, merupakan area yang ramai dilalui kendaraan dari arah luar kota, area ini juga menjadi tempat bersosialisasi/berkumpul masyarakat pada malam hari baik dari golongan muda/remaja sampai dewasa/orang tua. Pada *view 4*, merupakan area permukiman sekaligus toko yang menjual kebutuhan harian, area ini juga menjadi salah satu tempat berkumpul masyarakat untuk bersosialisasi, area ini cukup ramai pada malam hari.

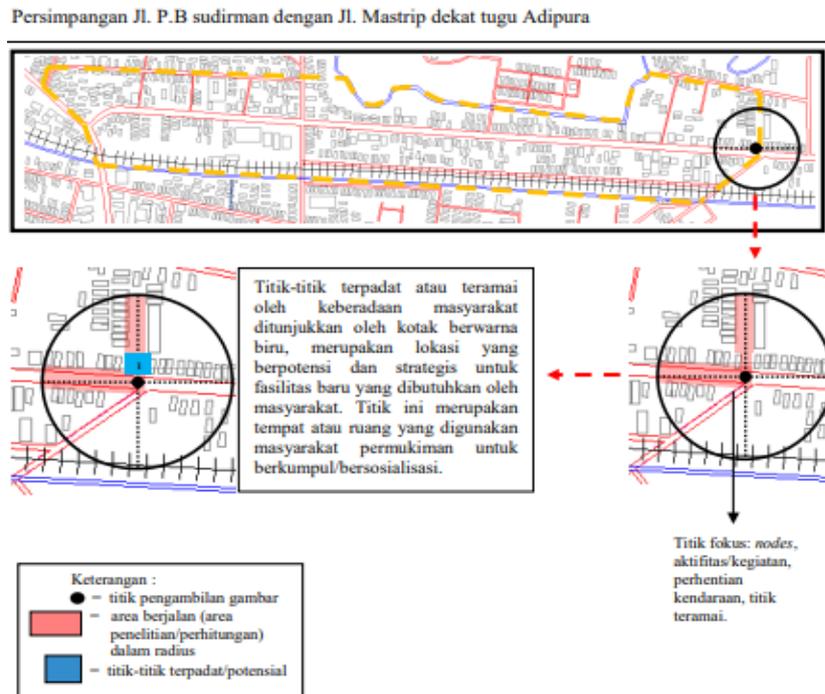
E. Analisis Area Potensial

Untuk mengetahui spot kawasan yang berpotensi dikembangkan menjadi fasilitas baru sebagai pusat aktivitas ataupun *activity support* sehingga kawasan memiliki aktivitas masyarakat yang tinggi maka akan dilakukan analisis melalui teknik *ped-shed* pada masing-masing penggal jalan, yang disajikan pada Gambar 11 dan 12 di bawah ini.

Titik Nodes Pertama, Perempatan Jl. P.B Sudirman – Jl. Barito – Jl. Diponegoro

Gambar. 11. Area Potensial Kawasan Melalui *Ped-Shed Analysis* Pada Penggal Jalan A

Area berwarna merah merupakan area yang menjadi tangkapan visual oleh peneliti dan dihitung jumlah masyarakat yang berada dalam area tersebut. Semakin banyak jumlah masyarakat pada suatu area maka semakin berpotensi area itu untuk dikembangkan. Titik atau lokasi terpadat merupakan lokasi yang berpotensi diperuntukkan sebagai fasilitas baru seperti fasilitas *open space/social space*, *activity support*, dsb. Titik/lokasi ini berada pada penggal A yang banyak digunakan sebagai tempat perhentian sementara atau *rest area* oleh masyarakat. Titik lokasi pertama sangat tepat digunakan fasilitas baru yaitu *activity support* berupa *rest area*. Selain itu, lokasi berada pada kawasan perdagangan menunjang keberadaan *rest area* yang lengkap dengan kuliner, hiburan dan pusat oleh-oleh khas Nganjuk. Titik lokasi kedua dapat diperuntukkan sebagai pangkalan khusus becak untuk menertibkan para tukang becak dan memenuhi kebutuhan masyarakat setempat akan transportasi umum. Keberadaan pangkalan becak pada area ini sangat tepat sebab berdekatan dengan kawasan perdagangan dan hunian/ permukiman.



Gambar. 12. Area Potensial Kawasan Melalui *Ped-Shed Analysis* Pada Penggal Jalan B

Titik atau lokasi terpadat/teramai diatas merupakan lokasi yang berpotensi diperuntukkan sebagai fasilitas baru sesuai dengan pemanfaatannya saat ini oleh kegiatan masyarakat yakni sebagai titik tempat/ruang berkumpul atau bersosialisasi. Untuk itu, titik ini berpotensi sebagai fasilitas *open space/social space* (ruang sosial) bagi masyarakat. Ruang sosial ini dapat berupa ruang terbuka untuk berkumpul dan bersosialisasi atau kegiatan yang lainnya sekaligus sebagai ruang hijau kawasan. Seperti terlihat pada peta bahwa titik ini berada pada penggal jalan B yang merupakan dominan hunian sehingga fasilitas baru berupa ruang sosial dan ruang terbuka hijau sangat dibutuhkan. Diharapkan dengan adanya ruang terbuka yang memberikan peneduh dari terik/panas matahari dan ruang sosial pada titik ini dapat memfasilitasi masyarakat sekitar dan meningkatkan minat masyarakat untuk beraktivitas sepanjang hari. Namun, keterbatasan lahan menyebabkan area ini tidak dapat diperuntukkan sebagai ruang terbuka untuk itu area ini lebih tepat diperuntukkan sebagai pangkalan ojek yang memenuhi kebutuhan masyarakat permukiman akan transportasi umum.

Berdasarkan hasil analisis pada kawasan penggal A dan penggal B, didapat 5 (lima) potensi pengembangan fasilitas baru pada kawasan penelitian yaitu: 1) area atau tempat khusus bagi pangkalan ojek atau becak pada penggal A; 2) area *activity support* (relokasi PKL kuliner); 3) area *activity support (rest area)*; 4) area khusus bagi pangkalan becak; 5) area khusus bagi pangkalan ojek atau becak pada penggal B. Adapun titik/area perletakan fasilitas baru pada kawasan penelitian dapat dilihat pada Gambar 13 di bawah ini.



Keterangan :

1. Berpotensi sebagai area atau tempat khusus bagi pangkalan ojek atau becak
2. Berpotensi sebagai area *activity support* (relokasi PKL kuliner)
3. Berpotensi sebagai area *activity support* (*rest area*)
4. Berpotensi sebagai area khusus bagi pangkalan becak
5. Berpotensi sebagai area khusus bagi pangkalan ojek atau becak

Gambar. 13. Titik Area Fasilitas Baru Pada Penggal Jalan A dan B

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dari masing-masing aspek didapatkan kesimpulan bagi pemaksimalan potensi kawasan penelitian sebagai *livable city*, yaitu:

- 1) Pengguna jalur pedestrian terbesar dari kedua penggal jalan baik dihari libur/weekend maupun hari biasa adalah pengguna dinamik/bergerak pada pagi hari pukul 06.00-10.00 WIB dengan perbandingan 1:10 (statik:dinamik). Pengguna jalan statik dan dinamik terbesar adalah pada pagi hari dengan prosentase mencapai 45%-48%. Dengan jumlah pengguna dinamik yang cukup besar kebutuhan fasilitas jalur pedestrian sangat penting bagi koridor sehingga perlu upaya pengembangan berupa perbaikan jalur pedestrian pada penggal jalan A dan terutama penggal jalan B yang memiliki kondisi jalur pedestrian buruk mencapai angka 80%. Untuk pengguna statik/diam perlu adanya tempat khusus bagi pangkalan becak, tempat khusus untuk bersosialisasi, tempat khusus bagi PKL serta tempat perhentian/istirahat bagi masyarakat luar kota yang berkendara karena aktivitas yang dilakukan dapat mengganggu fungsi dari jalur pedestrian.
- 2) Rendahnya aktivitas pada siang dan malam hari (pukul 10.00-22.00 WIB) dengan prosentasi aktivitas tertinggi sebesar 30% perlu untuk diatasi dengan cara pemberian vegetasi dan elemen peneduh pada jalur pedestrian dan dibeberapa titik/spot koridor untuk melindungi dari panas sekaligus hujan. Pada malam hari diperlukan cahaya lampu yang lebih terang dan adanya pusat kegiatan sehingga masyarakat merasa aman dan tertarik untuk berjalan kaki dan beraktivitas pada malam hari.
- 3) Selain kondisi jalur pedestrian aktivitas masyarakat juga dipengaruhi oleh kebutuhan akan fasilitas baru pada koridor yang dapat menampung kebutuhan masyarakat, diantaranya: 1) Ruang terbuka sebagai tempat bersosialisasi/*sosial space*; 2) Suatu ruang/tempat *activity support* yang didalamnya memenuhi ruang bagi pedagang makanan (relokasi PKL), hiburan dan rest area bagi masyarakat yang sekaligus dapat menjadi daya tarik masyarakat luar untuk berkunjung; 3) Lahan parkir khusus dan pangkalan khusus bagi motor dan becak
- 4) Koridor memiliki 2 (dua) buah *nodes* berdasarkan hasil penilaian. Kedua *nodes* ini merupakan area yang menjadi titik dari pengembangan letak fasilitas baru kebutuhan masyarakat. Peletakan fasilitas baru akan berada pada lingkup area perempatan Jl. P.B Sudirman-Jl. Diponegoro-Jl. Barito (*node 1*) dan area persimpangan Jl. P.B sudirman dengan Jl. Mastrip dekat tugu Adipura (*node 2*).

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulisan mengucapkan terimakasih kepada Universitas Internasional Batam yang telah mendukung penelitian ini dan seluruh pihak yang terlibat yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Timmer, Vanessa and Seymoar, "The World Urban Forum 2006," International Centre for Sustainable Cities, 2006.
- [2] Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia (IAP). Indonesia Most Livable City Index 2017, 2017.
- [3] Rindrasih, Erda. (Februari 2008). Livable City. [Online]. Tersedia: <http://erdha.wordpress.com/?s=livable+city>
- [4] Kristarani, H., Bakti, S., Agam, M., "Perumusan Indikator Livable City Kota Sedang di Kota Magelang," dalam Prosiding Seminar Nasional XII Rekayasa Teknologi Industri dan Informasi, 2017, hal. 391-398.
- [5] Farida, I., Galing, Y., Erma, F. (April, 2017). Tingkat Kesesuaian Ruang Publik dengan Konsep Livable City di Kota Surabaya. *Arsitektura*, 15(1), hal. 165-173.
- [6] Palej, A., "Architecture for, by and with Children: A Way to Teach Livable City," dalam Prosiding International Making Cities Livable, 2000.
- [7] Hartono, Jogiyanto, "Metodologi Penelitian Bisnis Edisi 6, BPFE, Yogyakarta, Indonesia, 2010.
- [8] Uno, Hamzah, "Paradigma Penelitian," dalam Prosiding Webinar Magister Pendidikan Dasar Pascasarjana Universitas Negeri Gorontalo, 2020.
- [9] Darjosanjoto, Endang Titi Sunarti, "Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Pemukiman, ITS Press, Surabaya, Indonesia, 2006.
- [10] Darjosanjoto, Endang Titi Sunarti, "Walk Through Analysis, Lecture handout: Morfologi Ruang Kota, ITS Press, Surabaya, Indonesia, 2011.
- [11] Lynch, Kevin, "The Image of The City, Massachusetts Institute of Technology, England, 1960.
- [12] Ministry for The Environment, "Urban Design Toolkit Third Edition Ministry for the Environment," Ministry for The Environment, 2011.