

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada awalnya, kota merupakan magnet tempat di mana warga saling bertemu untuk melakukan transaksi perdagangan, jasa, dan kegiatan lainnya. Namun, dalam perkembangan kota-kota baru, berbagai faktor dapat menyebabkan penurunan kualitas, citra, dan karakter kawasan pada kota lama. Pertumbuhan dan pembangunan kota harus diiringi dengan penyediaan ruang publik yang memadai. Ruang publik ini penting karena menjadi wadah interaksi sosial dan mencerminkan karakter kota itu sendiri. Seperti yang diungkapkan Krier (1979), ruang publik dapat berbentuk street dan square. Jane Jacobs (1961) menekankan bahwa jalan dan jalur pedestrian adalah ruang publik yang paling penting di kota. Jalan yang menarik akan membuat kota menjadi menarik. Appleyard (2006) menambahkan bahwa jalan seharusnya menjadai ruang publik yang mudah diakses oleh semua orang, tanpa memandang usia, dan menjadi tempat interaksi sosial.

Elemen arsitektur perkotaan memiliki peran penting dalam menciptakan kenyamanan dan kenikmatan visual bagi masyarakat. Seperti yang diungkapkan Cullent (1961), elemen fisik kota, seperti bangunan, jalan, dan ruang terbuka, membentuk ruang-ruang kota yang memiliki karakteristik unik. Kekhasan ini diperkuat oleh struktur lingkungan sekitar dan memberikan ciri khas bagi lingkungan tersebut.

Istilah "koridor" memiliki makna ganda. Secara fisik, koridor merupakan jalur linear yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lain. Namun, secara non-fisik, koridor dapat diartikan sebagai sistem tautan atau keterkaitan antar elemen, seperti yang dijelaskan oleh Moughtin (1995). Sementara itu, Bishop (1989) mendefinisikan koridor jalan sebagai area di sepanjang jalan yang dapat diakses oleh pejalan kaki dan mencakup halaman depan bangunan. Jalan, sebagai ruang publik yang vital, menjadi akses menuju ruang-ruang pribadi dan mendukung kehidupan kota. Tanpa jalan, sebuah kota tidak akan terbentuk.

Koridor jalan merupakan suatu lorong ataupun penggal jalan yang menghubungkan antara suatu kawasan dengan kawasan lain yang mempunyai

batasan fisik satu lapis bangunan dari jalan. Dalam suatu *koridor jalan* terdapat jalur pejalan kaki atau trotoar jalan di sisi kiri maupun sisi kanan jalan yang berfungsi sebagai jalur pejalan kaki bagi pengguna jalan untuk berpindah - dari satu tempat ke tempat yang lain. Namun pemanfaatan ruang jalan yang berada pada kota - kota di Indonesia masih sebagai ruang pergerakan saja, termasuk pemanfaatan ruang jalan yang berada pada Koridor Jalan Siliwangi Kupang. Tingginya volume lalu lintas di Koridor Jalan Siliwangi telah menyebabkan intensitas kegiatan di kawasan tersebut menurun, bahkan terkesan mati. Kondisi ini menuntut adanya konsep pengembangan yang dapat menghidupkan kembali kegiatan di sepanjang jalan, menciptakan ruang publik yang lebih interaktif dan ramah bagi pejalan kaki.

Koridor Jalan Siliwangi, yang merupakan jalur utama menuju arah timur dan selatan Kota Kupang, saat ini belum ramah bagi pejalan kaki. Kondisi lalu lintas yang padat dan kurangnya pengolahan tata guna lahan, khususnya terkait garis sempadan bangunan, telah menyebabkan berkurangnya kegiatan dan interaksi sosial di jalur pedestrian. Bangunan-bangunan yang ada di sepanjang jalan dibangun tanpa memperhatikan aturan garis sempadan, sehingga ruang publik untuk pejalan kaki menjadi terbatas dan kurang nyaman.

Meskipun ramai dilalui kendaraan, Koridor Jalan Siliwangi justru minim pejalan kaki. Hal ini disebabkan oleh kurangnya fasilitas ruang publik yang memadai, sehingga pejalan kaki merasa kurang nyaman dan aman untuk beraktivitas di sepanjang jalan. Akibatnya, tidak terlihat aktivitas masyarakat yang menjadikan koridor ini sebagai tempat interaksi dan bersosialisasi. Padahal, potensi untuk menciptakan ruang publik yang hidup di Koridor Jalan Siliwangi sebenarnya sudah ada sejak lama, namun kurangnya perhatian terhadap fasilitas ruang publik yang memadai membuat potensi tersebut terhambat.

Pada jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Siliwangi yang sudah tidak terawat, dan bagian Paving Block yang sudah terangkat keluar dapat menyebabkan kecelakaan bagi pejalan kaki. Di beberapa titik pada koridor masih juga banyak kendaraan yang parkir di area depan tokoh atau bahu jalan sehingga membuat macet pada jalur lalu lintas. Hal ini disebabkan karena minimnya area parkir yang ada pada Koridor Jalan Siliwangi.

Seperti yang diungkapkan Jacobs (1997), livability adalah kualitas fisik yang menentukan kualitas jalan dan tingkat penggunaannya. Donald Appleyard (1981) menekankan bahwa kondisi lalu lintas sangat berpengaruh pada livability jalan. Jalan dengan lalu lintas padat cenderung kurang interaktif dan memiliki kegiatan sosial yang terbatas. Konsep "livable streets" berfokus pada penciptaan jalan yang ramah bagi semua pengguna (complete streets), seperti yang dijelaskan dalam Missouri Livable Street Design Guidelines (2011). Konsep ini mendorong terciptanya lingkungan yang hidup dengan menyediakan pilihan transportasi publik dan jalur pedestrian yang memadai.

Masalah yang dihadapi Kawasan Koridor Jalan Siliwangi menuntut dilakukannya penataan dengan konsep "livable streets". Penataan ini bertujuan untuk menganalisis kualitas jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor yang ada saat ini, serta memberikan arahan dan rekomendasi untuk mempertahankan dan meningkatkan kualitasnya. Tujuan akhir dari penataan ini adalah untuk menciptakan Koridor Jalan Siliwangi yang lebih aman, nyaman, dan bermanfaat bagi pengguna, serta memberikan makna tersendiri bagi masyarakat Kota Kupang.

1.2. Permasalahan

1.2.1. Identifikasi Masalah

Dari pemaparan latar belakang tersebut dapat ditarik beberapa masalah yaitu:

1. Tingginya volume lalu lintas yang mematikan kegiatan pada koridor Siliwangi.
2. Kurangnya area parkir pada Koridor sehingga mengambil area bahu jalan sebagai area parkir yang berdampak pada kemacetan.
3. Kurangnya sarana dan prasarana khususnya bagi pejalan kaki dimana tidak adanya fasilitas penunjang dan sempitnya jalur pedestrian.
4. Tidak adanya area khusus bagi pedagang kaki lima maupun area khusus bagi area pujasera sehingga mengganggu keindahan dan terkesan kumuh.

1.2.2. Rumusan Masalah

Mengingat Koridor Jalan Siliwangi merupakan kawasan perdagangan yang ada dari tahun ke tahun maka dapat ditegaskan disini bahwa permasalahan urban design untuk koridor Jalan Siliwangi Kupang adalah:

“Bagaimana membuat sebuah konsep perencanaan dan perancaangan penataan Koridor Siliwangi dengan pendekatan *Livable Street* sehingga mampu menjadi sebuah kawasan koridor yang lebih hidup?”

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Berdasarkan latar belakang di atas maka tujuan dari penelitian ini terkait adalah untuk mewujudkan pengembangan atau penataan Koridor Siliwangi dengan pendekatan “*livable streets*” sesuai standar yang agar dapat mengaktifkan kegiatan pada area koridor menjadi hidup kembali.

1.3.2. Sasaran

Sasaran dari penataan koridor jalan Siliwangi yaitu sebagai berikut:

1. Terwujudnya sebuah kawasan koridor yang mampu memenuhi sarana dan prasarana bagi pengunjung Koridor Siliwangi sesuai dengan standar yang berlaku juga terciptanya pendekatan *Livable Street*.
2. Terciptanya area parkir yang tertata dengan baik.
3. Terwujudnya jalur untuk pejalan kaki dan kendaraan yang aman, nyaman serta pemeliharaan terhadap jalur pedestrian dan jalan beraspal yang sudah mengalami keruakan.
4. Terwujudnya sebuah kajian yang dapat menanggapi kondisi cuaca yang ada.

1.4. Ruang lingkup dan batasan

1.4.1. Ruang lingkup wilayah/spasial

Penelitian ini akan fokus pada Kecamatan Kota Lama, khususnya di sepanjang Koridor Jalan Siliwangi dan kawasan sekitarnya. Batasan wilayah studi akan dijelaskan lebih lanjut dalam bagian selanjutnya.. Adapun batas wilayah studi adalah sebagai berikut:

1. Utara : pesisir pantai tedis
2. Timur : jalan Garuda
3. Selatan : jalan Cendrawasih dan jalan Brawijaya
4. Barat : jalan Soekarno dan jalan Ikan Tongkol

1.4.2. Batasan

Adapun batasan dari penelitian ini yaitu berfokus pada mengidentifikasi faktor-faktor penentu daya hidup jalan dalam hal ini kenyamanan lingkungan fisik, keamanan terhadap kecelakaan, dan variasi fungsi bangunan. Daya hidup (*livability*) dalam hal ini dicerminkan dari keragaman aktivitas yang muncul pada rentang waktu yang berbeda.

1.5. Metodologi

1.5.1. Jenis Data

1. Data Primer

Data primer merupakan sumber data yang diperoleh melalui pengamatan secara langsung, diantaranya :

- a. Observasi lapangan, berupa pengamatan secara langsung objek yang dituju untuk mendapatkan data yang diperlukan berupa foto atau gambar, luasan site, vegetasi, keadaan topografi, geologi, hidrologi serta keadaan lingkungan non-fisik sekitar lokasi sehingga mampu menunjang hasil penelitian hingga kelayakan studi lokasi.
- b. Wawancara, dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara langsung kepada orang – orang yang bertanggung jawab atas penggunaan lokasi maupun pihak – pihak lain yang mampu melengkapi kelengkapan data – data yang didapat dari pengamatan lapangan.

2. Data Sekunder

Data sekunder merujuk pada sumber data yang dikumpulkan oleh pihak lain dan tersedia untuk digunakan dalam penelitian. Sumber data sekunder ini dapat berupa literatur ilmiah, studi banding objek sejenis yang diakses melalui media elektronik atau perpustakaan, serta kebijakan terkait objek penelitian yang diterbitkan oleh instansi terkait. Data sekunder berfungsi sebagai pelengkap dan pendukung

data primer dalam penelitian, memberikan konteks yang lebih luas dan mendalam terhadap objek penelitian.

1.5.2. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Tabel 1. 1 Data Primer

No.	Jenis Data	Sumber Data	Metoda	Analisis
1.	Dokumentasi berupa foto	Kamera Pribadi	Pengambilan data secara primer, dengan memberikan surat keterangan pengambilan data	Kebutuhan bangunan dan pengolahan Tapak,

(sumber : olahan penulis)

2. Data Sekunder

Tabel 1. 2 Data Sekunder

No.	Jenis Data	Sumber Data	Metoda	Analisis
1.	Data Administratif dan Geografis	Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, Dinas Perumahan, Kawasan Permukiman dan Lingkungan Hidup	Pengambilan data secara sekunder, dengan memberikan surat keterangan pengambilan data	Lokasi studi

2.	Data RTRW kota Kupang	BAPEDA KOTA KUPANG	Pengambilan data secara sekunder, dengan memberikan surat keterangan pengambilan data	Lokasi studi
3.	Buku panduan (literatur) yang membahas lingkup tentang Penataan, perancangan, koridor,	Perpustakaan, toko buku (di kota Kupang), internet, serta skripsi dan jurnal ilmiah yang relevan	Meminjam dengan kebijakan yang dipakai oleh perpustakaan, membeli dan menggunakan internet	Fungsi, Ruang, Sirkulasi

1.5.3. Analisa Kualitatif

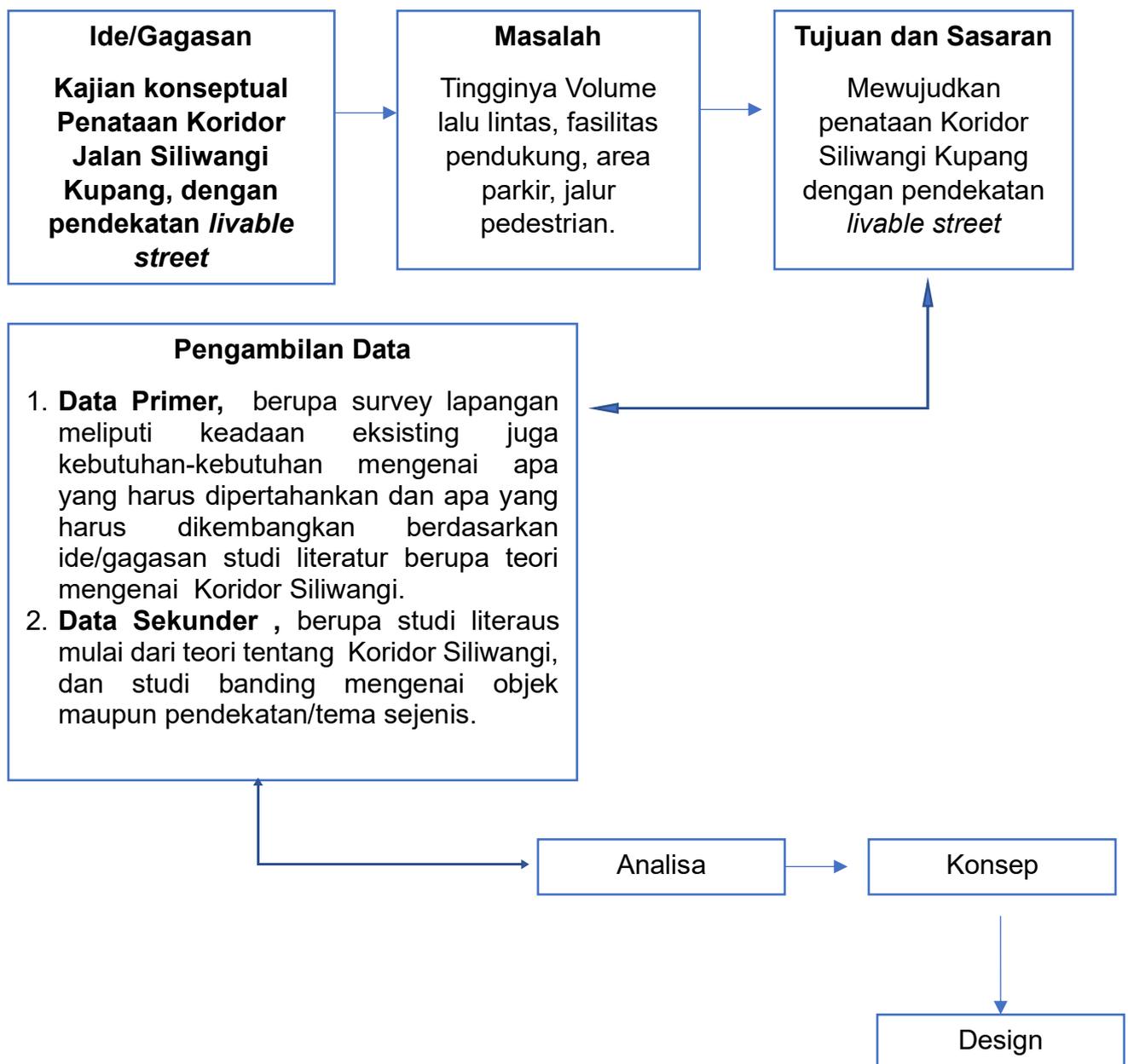
Metode penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk memahami secara mendalam masalah penataan Koridor Jalan Siliwangi dan penerapan konsep Livable Streets. Metode kualitatif lebih menekankan pada pemahaman mendalam daripada generalisasi, sehingga analisis dilakukan secara mendalam (in-depth analysis) untuk memahami karakteristik spesifik setiap kasus. Hal ini didasarkan pada keyakinan bahwa setiap masalah memiliki sifat yang unik dan berbeda.

1.5.4. Analisa Kuantitatif

Penelitian kuantitatif merupakan pendekatan sistematis untuk memperoleh pengetahuan dengan menggunakan data numerik sebagai dasar analisis. Data numerik ini digunakan untuk mengungkap informasi tentang fenomena yang ingin diteliti. Dalam menjalankan penelitian

kuantitatif, peneliti memiliki kebebasan untuk memilih metode dan desain penelitian yang sesuai dengan tujuan penelitian dan karakteristik masalah yang dihadapi. Pemilihan metode dan desain penelitian ini didasarkan pada pertimbangan yang matang dan terstruktur. Analisis data dalam penelitian kuantitatif melibatkan perhitungan-perhitungan statistik untuk menentukan besaran atau ruang lingkup fenomena yang diteliti, memungkinkan peneliti untuk menarik kesimpulan yang objektif dan terukur.

1.6. Kerangka Berpikir



Bagan 1. 1 kerangka berpikir

(sumber : olahan penullis)

1.7. Sistematika penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Meliputi tentang, latar belakang, permasalahan (identifikasi masalah dan rumusan masalah), tujuan dan sasaran, ruang lingkup dan batasan, metodolog, kerangka berpikir dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Mencakup pemahaman yang mendalam tentang beberapa aspek penting, yaitu: judul (pengertian judul, interpretasi judul, dan perbandingan judul sejenis), pemahaman objek perencanaan dan perancangan (pemahaman objek perencanaan dan studi banding objek sejenis), pemahaman tema (pengertian tema, prinsip dan gagasan utama, kajian tema pada karya desain), dan elemen-elemen kota (5 elemen citra kota menurut Lynch dan 7 elemen bentuk fisik kota menurut Shirvani)

BAB III TINJAUAN LOKASI

Meliputi tinjauan umum lokasi perencanaan (administratif, geografis, dan fisik dasar, ekonomi, sosial budaya), tinjauan rencana tata ruang (batas dan luasan BWK), tinjauan khusus lokasi perancangan.

BAB IV ANALISA

Meliputi data kelayakan (kapasitas dan proyeksi), analisa strategi penataan, analisa Aktivitas, analisa elemen kota (analisa pemanfaatan lahan, analisa bentuk dan massa bangunan, analisa sirkulasi dan parkir, analisa ruang terbuka, analisa jalur pejalan kaki, analisa aktivitas pendukung, dan analisa petanda).

BAB V KONSEP

Meliputi tentang skenario penataan, strategi penataan, konsep dasar penataan Kawasan, konsep dasar elemen kota, konsep tata guna lahan (*land use*), konsep sirkulasi dan parkir, konsep jalur pejalan kaki, konsep bentuk dan massa bangunan, konsep ruang terbuka hijau, konsep aktivitas pendukung, konsep petanda, dan konsep preservasi dan konservasi.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN