

Sustainable Streetscape pada Koridor Kawasan Komersial

Studi Kasus : Koridor Jalan Cibaduyut Raya, Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC)

Try Ramadhan¹, Karto Wijaya², Zakhi Rezki Muttaqin³ Amat Rahmat⁴

^{1,3} Mahasiswa Program Studi Arsitektur, FTSP, Universitas Kebangsaan.

^{2,4} Program Studi Arsitektur Universitas Kebangsaan.

E-mail: tryramadhan@gmail.com,

kartowijaya@universitaskebangsaan.ac.id,

rezkizakhi@gmail.com

amat@universitaskebangsaan.ac.id,

Informasi Naskah:

Diterima:

24 Februari 2018

Direvisi:

1 Maret 2018

Disetujui terbit:

10 Maret 2018

Diterbitkan:

Cetak:

15 Maret 2018

Online

30 Maret 2018

Abstract: *Cibaduyut Shoe Industry Center (KSISC), especially the corridor of Jalan Cibaduyut Raya is one of shoe shopping center in Bandung. The key to the success of the commercial corridor area to be profitable from the economic aspect is the attractiveness of the space / space of the commercial corridor. Sustainable streetscape plays an important role in shaping the visual image of sustainable cities, as this is one of the most important factors that help the success of cities, and tourist spots. this study aims to see the existing physical quality in the corridor of Jalan Cibaduyut Raya as the center of the activities of shopping area of leather shoes in Bandung. Then examine the elements and principles of sustainable streetscape that can be applied to the corridor of Jalan Cibaduyut Raya so that it impacts on the social, economic and visual image of the city. The method used is qualitative method by focusing on problem solving. The results show that KSISC corridor is not sustainable enough so as to build sustainable streetscape, the principles of sustainable streetscape should be applied thoroughly.*

Keyword: corridor, sustainable, streetscape

Abstrak: Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) khususnya bagian koridor Jalan Cibaduyut Raya merupakan salah satu pusat kegiatan wisata belanja sepatu di Kota Bandung. Kunci kesuksesan kawasan koridor komersial agar menjadi menguntungkan dari aspek ekonomi adalah daya tarik tempat/ruang kawasan koridor komersial tersebut. *Sustainable streetscape* memainkan peran penting dalam membentuk citra visual kota-kota yang berkelanjutan, karena ini adalah salah satu faktor terpenting yang membantu keberhasilan kota, dan tempat-tempat wisata. penelitian ini bertujuan untuk melihat kualitas fisik existing pada koridor Jalan Cibaduyut Raya sebagai pusat kegiatan area belanja sepatu kulit di Kota Bandung. Lalu mengkaji elemen dan prinsip *sustainable streetscape* yang nantinya dapat diterapkan pada koridor Jalan Cibaduyut Raya sehingga berdampak pada sosial, ekonomi dan citra visual kota. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dengan berfokus pada pemecahan masalah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa koridor KSISC belum cukup berkelanjutan sehingga untuk membangun *streetscape* yang berkelanjutan, prinsip-prinsip *sustainable streetscape* harus diterapkan secara menyeluruh.

Kata Kunci: koridor, *sustainable*, *streetscape*

PENDAHULUAN

Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) merupakan salah satu pusat kegiatan

wisata belanja sepatu di Kota Bandung. Lokasi KSISC ini berada di koridor Jl. Cibaduyut Raya dan ditandai adanya tugu berbentuk sepatu yang sangat besar di pintu masuk kawasan wisata

belanja ini. Kawasan wisata tidak perlu diartikan sebagai suatu kawasan yang bersifat khusus dalam arti eksklusif, apalagi bersifat tertutup. Kawasan serupa itu harus tetap merupakan kawasan yang sifatnya terbuka, yang tujuannya adalah mengembangkan suatu kawasan sebagai tujuan wisata yang baik (Wijaya, Permana, 2017). KSISC tidak hanya terkenal di sekitar Provinsi Jawa Barat saja, melainkan hampir diseluruh Indonesia hingga kalangan wisatawan mancanegara. Hingga saat ini KSISC memiliki 646 sentra industri sepatu yang sedang berkembang (Feliana, 2016).

Area belanja pada kawasan ini berada dalam rumah-toko dan atau rumah pribadi yang dialih fungsikan menjadi toko disepanjang koridor Jalan Cibaduyut Raya. Kualitas fisik dari koridor Jalan Cibaduyut Raya dirasa penting untuk dilihat dalam kaitannya mendukung fungsi komersial kawasan. Kualitas fisik tersebut nantinya akan memberikan pengaruh pada aspek ekonomi dari kawasan komersial.

Terkait hubungan dan pengaruh aspek fisik terhadap aspek ekonomi di koridor kawasan komersial tersebut, beberapa studi menunjukkan bahwa lingkungan berpenghasilan rendah memiliki pedestrian yang buruk (Gibbs et al., 2012; Lovasi, Hutson, Guerra, & Neckerman, 2009). Lalu, sebuah studi lain menemukan bahwa penduduk di lingkungan berpenghasilan rendah menganggap kualitas lingkungan mereka lebih buruk daripada mereka yang tinggal di lingkungan berpenghasilan tinggi (Sallis et al., 2011). Gibbs dkk, (2012) menemukan bahwa lingkungan berpenghasilan rendah memiliki lebih sedikit elemen *streetscape* dibanding lingkungan dengan pendapatan tinggi. Studi lain menemukan bahwa lingkungan berpenghasilan rendah memiliki trotoar yang lebih lengkap dan luas, namun dengan kualitas estetika yang lebih sedikit (Neckerman et al., 2009; Zhu & Lee, 2008). Dapat terlihat dari beberapa studi sebelumnya, bahwa terdapat hubungan antara kualitas fisik terhadap kualitas ekonomi suatu lingkungan. Terkait dengan KSISC, dapat di asumsikan bahwa semakin baik kualitas fisik ruang koridor area komersial KSISC, maka akan mempengaruhi tingkat kenyamanan dan ketertarikan konsumen dalam aktifitas jual-beli serta akan berpengaruh pula pada tingkat penjualan dan pemasukan ekonomi di kawasan tersebut.

Kunci kesuksesan kawasan koridor komersial agar menjadi kawasan koridor komersial yang aktif dan menguntungkan dari aspek ekonomi adalah daya tarik tempat/ ruang kawasan koridor komersial tersebut. Untuk menciptakan daya tarik tempat/ruang, dibutuhkan strategi *place making* guna mencapai kesuksesan suatu tempat.

Place making adalah proses mengubah ruang (*space*) menjadi *place* sehingga akan menarik sejumlah besar manusia karena bersifat menyenangkan, menarik dan menawarkan

kesempatan untuk bertemu satu sama lain. *Placemaking* adalah cara dimana semua manusia mengubah tempat mereka, menemukan diri mereka ke tempat di mana mereka tinggal (Schneekloth, L. Dan Shibley, R.G., 1995).

Place making terkenal dengan karakternya yang berfokus terhadap aktivitas, manajemen, komunitas, dan sosialibilitas. Hasil akhir dari strategi *place making* adalah terciptanya pengembangan ruang publik yang berkualitas baik serta bermanfaat bagi masyarakat dan lingkungannya (Tiesdell, 1996). Strategi *placemaking* merupakan prinsip mendasar yang dibutuhkan dalam melihat bagaimana kualitas kawasan.

Salah satu strategi *place making* yang dapat dilakukan adalah dengan menerapkan konsep *sustainable streetscape*. Konsep ini menawarkan salah satu solusi untuk membentuk citra visual kota yang baik, dan dapat memberikan dampak positif terhadap sosio-ekonomi masyarakat. Hal tersebut dikarenakan konsep *sustainable* adalah salah satu faktor terpenting yang dapat membantu keberhasilan kota serta tempat wisata.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat kualitas fisik *existing* pada koridor Jalan Cibaduyut Raya sebagai pusat kegiatan area belanja sepatu kulit di Kota Bandung. Prinsip-prinsip *sustainable streetscape* selanjutnya diidentifikasi agar dapat memberikan rekomendasi *place making* pada koridor Jalan Cibaduyut Raya agar dapat berdampak positif pada sosial, ekonomi dan citra visual kota.

Koridor dalam arti kota sejatinya adalah sirkulasi atau ruang pergerakan untuk aktifitas bermasyarakat warganya (Wijaya, 2017). Oleh karena itu, koridor yang berfungsi sebagai area komersial ini sangat penting untuk diteliti sebagai ruang pergerakan masyarakat yang tidak terlepas dari potensi ekonominya.

TINJUAN PUSTAKA

Definisi *streetscape* yang berkelanjutan

Dalam Rehan (2013), "Streetscape adalah kesatuan elemen yang menciptakan pengalaman visual menarik. Elemen-elemen tersebut antara lain, struktur keseluruhan jalan yang dapat termasuk bangunan, jalan, dan juga instalasi didalamnya (Charlwood, 2004). *Sustainable streetscape* pada dasarnya harus menciptakan lingkungan yang baik bagi pengguna saat ini tanpa melupakan kebutuhan di masa mendatang. Hal tersebut dapat membantu menciptakan tempat yang lebih baik bagi penduduk sekarang maupun dimasa depan. Sehingga dapat dikatakan *streetscape* yang didesain dengan prinsip *sustainable* merupakan salah satu faktor penentu keberhasilan suatu kota.

Tujuan *streetscape* yang berkelanjutan

Tujuan desain *streetscape* yang berkelanjutan adalah memfasilitasi interaksi sosial dan ekonomi. Secara garis besar di dalam Rehan, (2013), *sustainable streetscape* bertujuan untuk :

1. Meningkatkan kualitas lingkungan dalam hal ini udara, air, dan dapat mengurangi radiasi serta polusi;
2. Memenuhi kesejahteraan sosial dengan membuat jalan yang layak digunakan untuk berjalan dan berkumpul tempat dimana interaksi sosial dapat terjadi secara teratur;
3. Mempertahankan vitalitas ekonomi dengan mengurangi konsumsi sumber daya material
4. Mempertahankan sumber daya alam yang terbatas dengan mengurangi penggunaan energi dan air, serta limpasan air hujan;
5. Mempertahankan dan memperbaiki citra visual untuk apapun kota;
6. Berkontribusi pada peningkatan kesehatan masyarakat dengan memfasilitasi dan mendorong berjalan kaki dan kegiatan rekreasi lainnya di dalam komunitas.

Elemen-elemen *streetscape*

Streetscape mencakup berbagai elemen, seperti jalur kendaraan dan jalur parkir, jalur sepeda, trotoar dan jalur kereta, perabotan jalan, halte bus, tiang listrik, pepohonan, penanaman aksesoris, dan papan nama. Semua item tersebut berada pada salah satu dari tiga zona utama *streetscape* (Daley, 2003) :

1. Zona Trotoar yaitu tempat di mana orang dapat bertemu dan berinteraksi kepada tetangga mereka atau sekadar menikmati jalan-jalan. Hal ini memungkinkan akses pejalan kaki ke seluruh penjuru jalan menuju tempat tinggal dan bisnis.
2. Zona Parkir memungkinkan pembeli yang bepergian dengan mobil untuk menuju sebuah kawasan komersial. Ini juga merupakan lokasi zona pemuatan untuk bisnis dan juga pemberhentian transit.
3. Zona Jalan yaitu jalur pergerakan kendaraan bermotor, meskipun mungkin juga menyediakan lalu lintas sepeda dengan jalur sepeda yang berdekatan dengan zona parkir.

Memahami hubungan dan interaksi aktivitas di dalam tiga zona tersebut sangat penting dalam mencapai keberhasilan *sustainable streetscape*. Setiap kawasan komersial dan persimpangan perlu diamati dan dianalisis untuk mengatasi tingkat aktivitas di setiap zona dan juga keseluruhan karakternya. Ada banyak aspek dari hak publik untuk dipertimbangkan saat merancang *streetscape*, karakteristik ini mempengaruhi bagaimana *streetscape* dirancang dan dibangun serta kemampuannya untuk menarik pejalan kaki dan penduduk.

Menurut Rehan (2013) Elemen-elemen *streetscape* dapat dibagi atau dikelompokkan menjadi :

- (1) Trotoar

- a) *Curbs*
- (2) Pohon dan tepi lansekap
 - a) Taman hujan
 - b) Penanam
- (3) Perabot jalan
 - a) Bangku
 - b) Pencahayaan
 - c) Tempat sampah
 - d) Signage
- (4) Persimpangan
- (5) Sudut jalan
- (6) Median jalan
- (7) Fasilitas sepeda
- (8) Halte Bis
- (9) Seni Publik
- (10) Ruang Kafe / ruang toko

Prinsip *sustainable streetscape*

Ada beberapa prinsip dari *sustainable streetscape* pada konteks urban, antara lain :

1. Legibilitas;
2. Nyaman dan aman;
3. Daya tarik.

Dalam konteks sosial, antara lain :

1. Keaktifan interaksi;
2. Mendukung masyarakat kota yang sehat.

Dalam konteks ekonomi, antara lain :

1. Sustainable material;
2. Mengurangi konsumsi sumber daya material.

Sedangkan dalam konteks lingkungan, antara lain:

1. Mengurangi dampak terhadap sumber daya lingkungan;
2. Meningkatkan kualitas air;
3. Mengurangi konsumsi energi;
4. Mengurangi polusi ringan.

METODOLOGI PENELITIAN

Bentuk studi yang dilakukan adalah *applied research* yaitu berfokus pada pemecahan masalah. Penelitian terapan yang dilakukan pada ruang kota berarti mengidentifikasi dan mencari solusi permasalahan yang terjadi di ruang kota (Andranovich, 1993).

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif (Creswell, 2008) yang bersifat deskriptif (Groat & Wang, 2002) , yaitu dengan mengkaji literatur yang berkaitan dengan konsep *sustainable streetscape* untuk diterapkan pada kasus. Penelitian ini menggunakan pendekatan *phenomenology* dan *case-study* (Creswell, 2008). Studi kasus yang dikaji yaitu Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) khususnya koridor *axis* Jl. Cibaduyut Raya , Kota Bandung. Fenomena – fenomena di dalam kasus tersebut dikaji dan dikaitkan dengan literatur mengenai *sustainable streetscape*.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan yaitu studi observasi pada kasus untuk melihat

fenomena yang terjadi. Metode *purposive sampling* digunakan pada penelitian ini, dimana kawasan yang dianggap memiliki peran penting dalam wisata belanja di Kota Bandung dipilih sebagai kasus yang dibahas.

Data primer yang digunakan merupakan data observasi-*non-participant* dan dokumentasi langsung ke lokasi. Sedangkan data sekunder diambil dari kajian literatur dan dokumen terkait lokasi kasus yang dibahas.

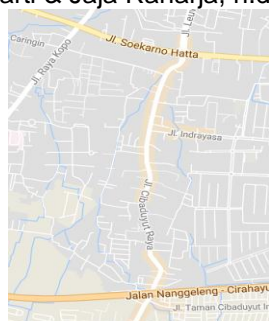
Metode Analisis Data

Metode analisis data mencakup identifikasi potensi dan persoalan kawasan. Fenomena-fenomena yang terjadi di Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) khususnya di Koridor Jalan Cibaduyut Raya. Lalu melakukan kajian literatur mengenai konsep *sustainable streetscape* dan melihat contoh-contoh penerapannya. Penerapan dan pengaruhnya dikaji terhadap aktivitas pengguna lalu dilihat dampaknya terhadap peningkatan pendapatan di daerah komersial. Dan hasilnya nanti berupa rekomendasi dari konsep *sustainable streetscape* yang dapat diterapkan pada Koridor Jalan Cibaduyut Raya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) merupakan salah satu pusat kegiatan wisata belanja sepatu di Kota Bandung. Lokasi KSISC ini berada di koridor Jl. Cibaduyut Raya dan ditandai dengan adanya tugu berbentuk sepatu yang sangat besar di pintu masuk kawasan wisata belanja ini (lihat gambar 1).

Kawasan Cibaduyut dikenal sebagai "Surga Sepatu". Pengunjung bisa menemukan beranekaragam barang yang terbuat dari kulit. Tak hanya sepatu, tetapi juga sandal, tas, dompet, hingga barang lainnya. Cibaduyut, bahkan sudah terkenal hingga ke luar negeri. Potensi industri sepatu Cibaduyut sampai dengan tahun 2006 tercatat 828 Unit Usaha, menyerap tenaga kerja 3.498 orang dan kapasitas produksi 2.982.600 pasang (Yuniarti & Jaja Raharja, n.d.).



Gambar 1. Trotar dan PKL

(1) Trotoar Pedestrian

Pedestrian di sepanjang koridor kawasan ini memiliki kualitas cukup baik karena telah memiliki bagian khusus untuk difabel. Meskipun ada beberapa ruas pedestrian yang

tidak ada atau terputus. Bak kontrol untuk saluran air di bawah pedestrian juga cukup banyak sehingga memiliki manfaat untuk mengontrol ketika adanya banjir atau apabila ada yang tersumbat.

Namun, yang menjadi masalah adalah adanya PKL atau pedagang yang menggunakan bagian pedestrian ini sehingga memaksa pejalan kaki untuk berjalan di badan jalan. Selain itu, kendaraan bermotorpun terkadang parkir di badan pedestrian tersebut.

Terdapat beberapa kerusakan di beberapa trotoar sehingga mengganggu pejalan kaki. Dari segi material, penggunaan beton memang cukup lama masa pakainya namun untuk penyerapan air sangat minim tidak seperti *paving block*.



Gambar 2. Trotar dan PKL

a) Curbs atau tepi trotoar

Di sepanjang kawasan koridor ini pada umumnya memiliki trotoar, sehingga zoning dari area jalan dan pedestrian cukup jelas. Di beberapa titik juga terdapat *ramp* yang dapat meningkatkan kelayakan bagi pejalan kaki yang cukup tua ataupun difabel. Namun, di beberapa titik, area trotoar ditiadakan dan digunakan sebagai parker motor bagi pengunjung toko. Perubahan fungsi tersebut berdampak pada berkurangnya kenyamanan bagi pejalan kaki yang melewatinya.



Gambar 3. Parkir motor dan ramp tepi trotoar



Gambar 6. Tanaman di tugu sepatu dan tanaman di trotoar

(2) Pohon dan tepi lansekap

Koridor kawasan ini hanya memiliki pohon-pohon disepanjang pedestrian dan tidak memiliki *landscape strips* atau barrier hijau yang membatasi antara pedestrian dan jalan. Jenis pohon yang ditanam hampir sama. Namun untuk tanaman yang ada di dalam pot sudah banyak yang mati atau sudah tidak ada.



Gambar 4. Pohon dan pot tanaman kosong

a) Taman hujan

Koridor kawasan ini tidak memiliki *raingarden*. Satu-satunya *raingarden* hanya bagian depan koridor atau bagian tugu sepatu.



Gambar 5. Taman di bawah tugu sepatu cibaduyut

b) Penanam

Tanaman-tanaman tidak banyak ditanam di koridor kawasan ini. Area yang banyak tanaman hanya di area tugu, namun di sepanjang koridor kawasan tanaman hanya sedikit atau seadanya dan terkesan hanya formalitas karena penempatannya yang menghalangi jalur pedestrian dan tidak ada bak atau barrier untuk pohon.

(3) Perabot jalan

a) Bangku

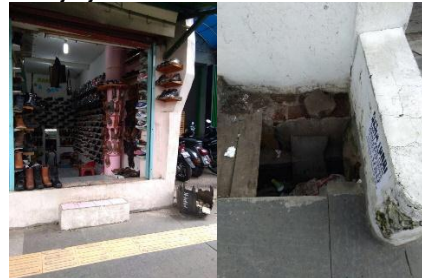
Tidak memiliki bangku duduk. Pada dasarnya, bangku dibutuhkan sebagai tempat istirahat pengunjung atau tempat menunggu *outdoor*.

b) Pencahayaan

Lampu yang tersedia hanya lampu jalan umum atau PJU. Penerangan lain hanya ada pada setiap bangunan-bangunan toko saja.

c) Tempat sampah

Tidak memiliki cukup tempat sampah. Jikapun ada, tempat sampah tidak didesain dengan baik serta sudah tidak layak pakai. Akibatnya, sampah terkadang bisa ditemukan di dalam saluran air kota yang dapat berdampak pada bencana banjir jika tersumbat.



Gambar 7. Tempat sampah dan sampah dalam selokan

d) Signage atau papan nama

Tidak memiliki cukup *signage*, sehingga sangat minim informasi yang bisa didapatkan pengunjung ketika memasuki koridor kawasan ini. Jikapun ada, *signage* akan sulit terlihat jika tidak diletakkan pada posisi yang *eye-catching* karena terlalu banyak billboard, spanduk, baligho di sepanjang koridor ini.



Gambar 8. Papan nama jalan dan spanduk-spanduk toko

- (4) *Crossing* atau persimpangan
 Pada bagian persimpangan hanya terdapat lampu lalu lintas tanpa ada *signage*, penanda dan marka. Bagi pejalan kaki yang akan menyebrang sangat membahayakan karena tidak memiliki *zebra cross* di sepanjang jalan.



Gambar 9. Persimpangan jalan

- (5) Sudut jalan
 Untuk bagian sudut jalan, bagian yang paling menarik adalah bagian depan karena memiliki pedestrian yang cukup luas. Namun tidak ada bangku dan tidak banyak vegetasi. Sedangkan bagian sudut jalan lain terkesan tidak direncanakan dengan baik karena tidak adanya ramp dan *barrier* penghadang apabila ada kecelakaan.
- (6) *Medians* atau median jalan hanya berada pada pangkal koridor kawasan, tepatnya didekat tugu sepatu. Setelah itu tidak ada lagi median jalan atau marka jalan sekalipun. Ini salah satu penyebab terjadinya kemacetan di jalan. Selain itu, hal ini juga dapat menyebabkan kecelakaan antar pengendara kendaraan.



Gambar 10. Median jalan dan tanpa median jalan

- (7) Fasilitas sepeda
 Tidak memiliki fasilitas sepeda. Fasilitas sepeda sebenarnya memiliki potensi yang baik

pada kawasan komersil. Selain dapat menambah citra positif bagi pengunjung, fasilitas sepeda juga dapat mengurangi penggunaan kendaraan yang menciptakan polusi udara.

- (8) Halte bis
 Belum memiliki *shelter* bis sehingga angkutan umum dapat berhenti dimanapun dan mengganggu jalur transportasi.



Gambar 11. Penumpang masuk angkutan umum dan bentuk parkir pinggir jalan

- (9) Seni publik
 Di area ini tidak terdapat area seni publik.
- (10) Ruang kafe / ruang toko
 Ada beberapa kafe di area koridor ini, namun tidak terencana dengan baik. Dominasi lebih banyak digunakan oleh PKL atau pedagang liar makanan yang berakibat mengurangi area pedestrian.

Setelah mengetahui kondisi kasus yang di studi yaitu Koridor Jalan Cibaduyut Raya, Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC). Kondisi *streetscape* pada koridor kawasan ini banyak kekurangan dan jauh dari capaian dari prinsip *sustainable*. Sehingga menjadi diragukan kualitas ruang tersebut akan dapat menjadi tempat yang menyenangkan dan menarik bagi pengunjung atau pengguna koridor kawasan tersebut.

Place making adalah proses mengubah ruang (*space*) menjadi *place* sehingga akan menarik sejumlah besar manusia karena bersifat menyenangkan, menarik dan menawarkan kesempatan untuk bertemu satu sama lain. Berdasarkan hal tersebut, diperlukan kajian rekomendasi desain *streetscape* yang dapat mendorong tercapainya konsep *sustainable* yang akhirnya dapat memberikan kesenangan bagi pengguna sekaligus kenyamanan kualitas lingkungan.

Kajian kasus penerapan *sustainable streetscape*

Berikut merupakan beberapa contoh *streetscape* dan instalasi-instalasi didalamnya yang dianggap cukup berkelanjutan :



Gambar 12. Berbagai elemen streetscape di Devon Avenue (sumber : Daley, 2003)



Gambar 13. Penghijauan di Southwest 12th Avenue termasuk *strip pavers* untuk akses kendaraan parkir (sumber : Webb, 2011)



Gambar 14. Proyek Clark Street, *side street treatment*. (sumber : Daley, 2003)



Gambar 15. Parkir sudut dengan tanaman, Chicago (sumber : Daley, 2003)



Gambar 16. Median Jalan Irving Park (sumber : Daley, 2003)

Rekomendasi *sustainable streetscape*

Ada serangkaian rekomendasi yang dapat mendorong tercapainya *sustainable streetscape*. Rekomendasi tersebut dianalisis dari studi literatur serta beberapa contoh kasus internasional

sebelumnya. Tiga aspek *sustainable* yaitu sosial, ekonomi dan lingkungan menjadi pertimbangan agar dapat memberikan kenyamanan dan kepuasan bagi pengguna sekaligus peningkatan kualitas lingkungan.

Untuk mengubah Koridor Jalan Cibaduyut Raya menjadi jalan yang lestari, prinsip dan elemen jalan raya berikut dapat diterapkan:

1. Trotoar

- Menggunakan bahan paving yang berkelanjutan seperti meresap air.
- Semua elemen batu, logam dan beton yang rusak harus segera diganti. Menggunakan bahan tahan lama yang akan membantu mengurangi biaya perawatan.
- Bahan dan tekstur yang dipilih sebaiknya dapat memperkuat kekhasan lokal dan meningkatkan visual daerah.
- Menggunakan *Cool Pavements* untuk mengurangi *Urban Heat Island Effect* (UHI).
- Menggunakan bahan *paving* bersumber lokal yang diproduksi dengan praktik berkelanjutan untuk mengurangi dampak lingkungan siklus hidup.

2. Pohon

- Pohon harus cukup besar untuk ditanami pejalan kaki dan mobil yang diparkir.
- Pohon harus cukup kuat untuk menahan polusi, panas, silau dan kondisi perkotaan lainnya.
- *Strips*: Tepi yang dapat membedakan dengan baik antara pejalan kaki dan kendaraan domain.
- Mengatur lokasi pohon dan penerangan jalan, utilitas dan elemen streetscape lainnya.
- Lokasi tanaman dan pohon harus mempertimbangkan semua elemen *streetscape* lainnya, seperti penerangan jalan, utilitas bawah tanah, dan bangku. Hindari penanaman terlalu dekat dengan bangunan dan trotoar.

3. Perabot jalan

- Perabotan jalan harus diatur menyesuaikan lebar dari trotoar sehingga tidak mengganggu pejalan kaki.
- a) Gunakan bahan daur ulang dan atau terbaru yang diproduksi secara lokal dan produk hemat energi.
- b) Bangku harus menyediakan tempat duduk yang nyaman. Ini harus dibangun dari bahan-bahan non-abrasif yang berkelanjutan serta tahan lama.
- Cari bangku di dekat pencahayaan dan penanaman, membuatnya lebih bermanfaat.
- Pengguna harus bisa mencapai bangku langsung dari trotoar umum. Bangku harus nyaman dan mudah dijangkau, namun tidak menghalangi jalur pejalan kaki.

- c) Penerangan : Pencahayaan matahari harus digunakan untuk mencapai keberlanjutan.
- Pencahayaan harus menyajikan aspek arsitektur - Perincian arsitektur yang unik di jalan dapat disorot dengan pencahayaan.
 - Aspek lansekap - Bunga hijau dan bunga bisa dinikmati di malam hari. Identitas - Lampu di jembatan jalan dan monumen memberi identitas ke jalan.
 - Lokasi dan disain fitur ringan harus mempertimbangkan dampak polusi cahaya, efisiensi energi, dan potensi dampak negatif lainnya.
 - Semua lampu atau penerangan yang rusak harus diperbaiki.
- d) Wadah sampah : Semua wadah sampah harus diletakkan di beberapa titik pedestrian. Bahan yang digunakan sebaiknya bahan-bahan yang berkelanjutan.
- Tempat penyimpanan harus terletak di dekat tempat yang dekat dengan toko-toko.
 - Pemeliharaan dan pengosongan kontainer yang sedang berlangsung harus dilakukan.
- e) Signage : Signage harus diperbanyak dan dibuat dari bahan yang berkelanjutan, seharusnya tidak berada di zona jalan.
4. Persimpangan
- Setiap persimpangan jalan harus memiliki jalan bebas hambatan. Pilihan sudut ini harus digunakan di daerah dengan lalu lintas pejalan kaki yang lebih padat.
 - Desain penyeberangan harus ditandai dengan perubahan warna atau tekstur.
5. Sudut jalan
- Setiap persimpangan jalan harus memiliki jalan bebas hambatan.
 - Sudut jalan harus menyediakan fasilitas seperti lansekap, wadah sampah, tempat duduk, dan penerangan.
6. Median
- Adanya tanaman pada median menambah unsur ekologi yang meningkatkan kualitas lingkungan.
 - Pencahayaan hias, atau elemen seni, elemen ini dapat meningkatkan visual koridor jalan dan dibuat dengan tidak mengganggu jalur lalu lintas.
7. Fasilitas sepeda
- Menyediakan jalur sepeda di sepanjang jalan..
 - Menyediakan rak sepeda di dekat gedung besar atau pintu masuk tengah. Jangan menghalangi pintu masuk atau jalur pejalan kaki.
 - Jalur harus jelas dan ditandai.
8. Halte bus

- Aksesibilitas: Diperlukan halte bus pada koridor kawasan ini untuk para wisatawan. Jalan bebas hambatan khusus tempat masuk orang kedalam bus dapat disediakan dengan melakukan pelebaran jalan.
- Dapat menambah *green roof* ke setiap tempat penampungan bus.
- Semua halte bus harus diberi tanda. Tanda harus didesain dan dirawat dengan rapi, dan harus disediakan bangku, unit pencahayaan, dan tempat sampah.

9. Seni publik

- Berkoordinasi untuk penempatan karya seni jalanan di seluruh jalan untuk mengenali sejarah dan perkembangan area.
- Seni masyarakat harus dipertimbangkan agar mempertahankan penampilan dan integritas mereka dari waktu ke waktu.

10. Ruang kafe / Ruang toko

- Perlunya perluasan trotoar untuk memungkinkan jalan setapak yang jelas di sekitar kafe ataupun area toko.

Berdasarkan hasil observasi, analisis dan pengamatan di lokasi, ada beberapa aspek pendukung maupun elemen yang harus di tambahkan dan tertata secara strategis serta pemeliharaan koridor yang rutin dan konsisten untuk terciptanya *Sustainable Streetscape*. Karena jika Koridor Jalan Cibaduyut Raya, Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) telah menerapkan *Sustainable Streetscape*, hal ini dapat menarik lebih banyak lagi wisatawan dalam kota maupun luar kota bahkan mancanegara untuk membeli produk maupun mengunjungi kawasan tersebut, hal ini juga dapat meningkatkan perkonomian, aktivitas sosial, serta lingkungan yang nyaman pada masyarakat di sekitar Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC)

Harapan kedepannya Pemerintah Kota dapat melihat potensi-potensi di Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) untuk menjadikan *Sustainable Streetscape* pada kawasan tersebut.

KESIMPULAN

Sustainable design yang diterapkan pada *streetscape* adalah salah satu cara untuk mencapai *sustainable city*. Untuk membangun *streetscape* yang berkelanjutan, prinsip-prinsip *streetscape* yang berkelanjutan harus diperhitungkan termasuk trotoar, pohon dan vegetasi, perabot jalan, persimpangan, sudut jalan, median, fasilitas sepeda, halte bis, seni publik dan ruang kafe atau toko.

Dalam penelitian terapan ini, beberapa rekomendasi atau masukan untuk mengembangkan jalan di koridor Jalan Cibaduyut

Raya agar menjadi *sustainable streetscape* diidentifikasi lebih dalam. Hal tersebut dapat bermanfaat untuk koridor kawasan tersebut karena memiliki potensi besar untuk menjadikan Kota Bandung dapat mencapai *sustainable city*.

DAFTAR PUSTAKA

- Charlwood, C, Torbay Streetscape Guidelines, Torbay Council, Torques, 2004, pp. 11–13.
- Creswell, J.W. (2008). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. California: Sage Publications, Inc.
- Daley, R. M. (2003). *Streetscape Guidelines for the City of Chicago Streetscape and Urban Design Program*. (M. D'Escoto, Ed.), Program. Chicago: Chicago Department of Transportation Bureau of Bridges and Transit.
- Feliana, A. (2016). *Kajian Destination Performance Di Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut, Kota*. Sekolah Tinggi Pariwisata Bandung.
- Gibbs, K., Slater, S.J., Nicholson, L., Barker, D., & Chaloupka, F.J. (2012). Income disparities in street features that encourage walking. Chicago, IL: Bridging the Gap Program, Health Policy Center, Institute for Health Research and Policy, University of Illinois at Chicago.
- Groat, L. & Wang, D. (2002). *Architectural Research Methods*. New York: John Wiley & Sons. Inc.
- IBI Group Streetscape Case Studies. Broadway Streetscape Improvement Project, IBI Group, United States, 2009, pp. 20–26.
- Lovasi, G.S., Hutson, M.A., Guerra, M., & Neckerman, K.M. (2009). Built environments and obesity in disadvantaged populations. *Epidemiologic Reviews*. (mxp005)
- Neckerman, K.M., Lovasi, G.S., Davies, S., Purciel, M., Quinn, J., Feder, E., Rundle, A. (2009). Disparities in urban neighborhood conditions: Evidence from GIS measures and field observation in New York City. *Journal of Public Health Policy* (pp. S264–S285), S264–S285.
- Rehan, R. M. (2013). Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design. *HBRC Journal*, 9(2), 173–186. <https://doi.org/10.1016/j.hbrj.2013.03.001>
- RRM Design Group, San Luis Obispo, CA Strategic plan, in: Commons C. Urban Design and Streetscape Plan, RRM Design Group, Camarillo, 2007, pp. 61–63, <<http://www.ci.camarillo.ca.us/docs/60045.pdf>> (June 8, 2012).
- Sallis, J.F., Slymen, D.J., Conway, T.L., Frank, L.D., Saelens, B.E., Cain, K., et al. (2011). Income disparities in perceived neighborhood built and social environment attributes. *Health & Place*, 17(6), 1274–1283.
- Schneekloth, LH dan Shibley, RG (1995). *Placemaking: The Art and Practice of Building Communities*. New York
- Tiesdell, S., et al. (1996). *Revitalizing Historic Urban Quarter*. Oxford: Architectural Press
- Wijaya, K., Permana, A.Y., 2017. "Kawasan Cigondewah Terkait Sarana Prasarana Lingkungan Terbangun Sebagai Kawasan Wisata Tekstil Di Kota Bandung". *Jurnal Arsitektur Langkau Betang* 4(2)79-88
- Wijaya, K., "Pengaruh Perubahan Fungsi Lingkungan Terbangun Di Koridor Jalan Cigondewh Kota Bandung". *Jurnal Arsitektur Arcade* 1(1)8-13
- Webb, Alice (2011). *Green Streets of Portland, Oregon*. <https://landperspectives.files.wordpress.com/2011/05/portland-oregon-green-street-1a.jpg>
- Yuniarti, Y., & Jaja Raharja, S. (n.d.). Factor Analysis Of Footwear Industry Competitiveness Cibaduyut Bandung Cibaduyut Kota Bandung, 1(3).
- Zhu, X., & Lee, C. (2008). Walkability and safety around elementary schools: Economic and ethnic disparities. *American Journal of Preventive Medicine*, 34(4), 282–290.