

## BAB 6

### KESIMPULAN DAN SARAN

Koridor jalan Riau pada awalnya merupakan kawasan hunian, dengan tatanan dan skala yang memang ditujukan untuk desain hunian. Saat ini perubahan menjadi kawasan komersial tidak disertai dengan perubahan tatanan lingkungan binaan, sehingga terjadi ketidakcocokan antara suasana dan skala ruang jalan hunian dengan fungsi komersial di dalam koridor jalan.

Dalam perkembangan saat ini, terdapat rencana pembangunan jalur dan stasiun LRT yang berpotensi meningkatkan intensitas pejalan kaki. Stasiun untuk LRT ini melewati salah satu simpul dalam koridor jalan Riau, sehingga berpotensi meningkatkan intensitas aktivitas dalam simpul tersebut.

Kriteria untuk pedoman implementasi konsep *active living* dalam perancangan koridor jalan Riau yaitu dengan pengolahan walkabilitas yang baik. Jarak tempuh antar simpul dalam koridor komersial jalan Riau menjadi keunggulan karena ada dalam jarak yang nyaman bagi pejalan kaki. Walkabilitas dapat ditingkatkan lagi dengan membuat *landmark* kawasan berupa gerbang untuk menegaskan bahwa koridor jalan Riau memiliki tema khusus berupa *active living*. Penegasan tersebut dibarengi dengan pedoman perencanaan massa bangunan untuk menciptakan *enclosure* kawasan komersial yang baik. Penataan zoning yang tepat dalam ruang gerak jalur pedestrian dapat mengurangi persinggungan dengan kendaraan bermotor atau *street furniture*. Perancangan jalur pedestrian juga tidak bisa mengesampingkan penyandang cacat dengan memberikan ruang khusus bagi mereka untuk bisa merasakan tema *active living*. Pengolahan untuk menangkal

cuaca iklim tropis juga harus diaplikasikan, karena pergerakan dalam jalur pedestrian banyak terjadi di luar ruangan. Material arsitektural dalam kawasan harus juga merespon iklim sehingga tetap nyaman dipakai dalam berbagai kondisi. *Furniture* dalam jalur pedestrian hendaknya mewadahi beragam aktivitas khusus yang terjadi dalam koridor jalan Riau, baik siang maupun malam hari. Parkir dan segregasi bagi kendaraan bermotor juga harus diperhatikan untuk kenyamanan pejalan kaki. Kriteria lainnya adalah pengolahan jalur yang kontinu antara jalur pedestrian dengan kavling bangunan. Rangkaian jalur dipadu dengan simpul rekreasi yang membuka peluang bagi aktivitas sosial.

Alternatif desain yang diusulkan memberi perhatian khusus pada walkabilitas. Pada ujung koridor komersial dibuat penanda sebagai gerbang masuk kawasan. Penanda ini tidak hanya sebagai penanda visual tapi juga wadah aktivitas dan perhentian bagi pejalan kaki. *Enclosure* didesain dengan rasio  $W = 2H$ , diaplikasikan sebagai *guidelines* bagi pemilik kavling untuk perancangan di masa depan. Garis sempadan samping juga dihilangkan untuk kontinuitas visual pejalan kaki. Dengan tatanan demikian, *enclosure* koridor komersial menjadi lebih nyaman. Penataan zoning memberi 3 zona khusus bagi jalur pedestrian, *frontage zone – through zone – curb zone*, yang memberi kenyamanan bergerak maupun beraktivitas dalam jalur pedestrian tanpa ada halangan. Lajur khusus bagi penyandang cacat terdapat pada *through zone* dan kontinu terhubung pada simpul – simpul dalam kawasan. Penanggulangan iklim lokal memanfaatkan pepohonan eksisting dan pepohonan tambahan. Pepohonan ini memberi keteduhan bagi pejalan kaki, sekaligus menjadi datum kawasan. Jalur khusus bagi pejalan kaki menuju pintu masuk bangunan dibuat dengan material yang berbeda, serta naungan yang

melindungi dari hujan. Material lantai dibuat menarik dan menonjol dengan aksen warna merah untuk menegaskan keberadaan jalur pedestrian. Material juga dibuat bertekstur sehingga tidak licin dan aman ketika jalur basah. *Furniture* dalam koridor jalan didesain merespon aktivitas yang sudah terjadi. Tempat duduk dirancang untuk juga mewadahi *talkscape*, terdapat lampu penerangan malam hari yang juga berfungsi sebagai datum, dan terdapat tempat pengisian baterai peralatan elektronik untuk pejalan kaki. Parkir kendaraan bermotor diarahkan untuk tidak ada dalam halaman kavling, dan berada dalam koridor jalan lain di sekitar jalan Riau melalui *on street parking*, atau gedung parkir yang lokasinya dapat ditempuh dengan berjalan kaki. Rangkaian jalur dibuat menghubungkan simpul – simpul. Rangkaian jalur pedestrian ini dirancang kontinu dengan kavling komersial, sehingga tidak lagi terdapat pagar pembatas antara jalur pedestrian dengan halaman kavling. Simpul – simpul dirancang tidak hanya sebagai pengalaman visual saja, namun juga wadah bagi aktivitas sosial pejalan kaki. Dengan adanya aktivitas sosial maka akan ada benih untuk menumbuhkan *sense of place* dari koridor komersial jalan Riau.

Bagi implementasi konsep *active living* di waktu ke depan, diperlukan penataan jalur dan simpul –simpul yang menarik, sehingga penduduk lebih memilih bergerak dalam jalur pedestrian daripada menggunakan kendaraan bermotor dari pintu ke pintu. Penataan yang menarik ini dapat dimulai dengan pemahaman bahwa jalur pedestrian bukan hanya sebagai jalur transportasi saja, melainkan juga tempat rekreasi. Rangkaian jalur dan simpul dapat saling terhubung dengan simpul – simpul lain di dalam kota sehingga jalur pergerakan menjadi semakin luas.



## DAFTAR PUSTAKA

- Alexander, Christopher. 1977. *A Pattern Language*. Oxford University Press. New York.
- Ashihara, Yoshinobu.; 1970, 1981 *Exterior Design in Architecture, Revised Edition*, Van Nostrand Reinhold Co. New York
- Carmona, Matthew.2003. *Public Places Urban Spaces*. Architectural Press. Burlington, MA.
- Charlier, Jim. 2009. *Pedestrian and The City : Planning and Design for Humans*. Houston Tomorrow. Texas
- City of New York. 2013. *Active Design, Shaping The Sidewalk Experience*. City of New York Publishing. New York.
- City of New York. 2013. *Active Design Guidelines, Promoting Physical Activity and Health in Design*. City of New York Publishing. New York.
- Curran, Raymond J, 1983, *Architecture and The Urban Experience*, Van Nostrand Reinhold Co. New York
- Danisworo, 1991. *Teori Perancangan Urban*, Bandung, Fakultas Pascasarjana, ITB.
- DeBourdeaudhuij ID , Sallis JF, Saelens B. (2003). Environmental correlates of physical activity in a sample of Belgian adults. *American Journal of Health Promotion*.;18(1): p. 83–92.
- Gehl, Jan. 2010. *Cities for People*. Island Press. Washington DC
- Jacobs, Allan. 1995. *Great Streets*. MIT Press. New York
- Jacobs, Jane, 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House. New York

Killingsworth, Richard, M.P.H. Mar 2003. Parks and Recreation Magazine.;  
ProQuest Research Library

Kunto, Haryoto. 1986. Semerbak Bunga di Bandung Raya. Granesia. Bandung

National Association of City Transportation Officials. 2013. Urban Street Design  
Guide, NACTO publications. New York.

Shirvani, Hamid. 1985. The Urban Design Process. Van Nostrand Reinhold Co.  
New York

Simonds, John O. 1994. Garden Cities 21 : Creating A Liveable Urban  
Environment. Mcgraw Hill. New York

Steele, Fritz. 1981. The Sense of Place, CBI Publishing Co., Inc. United States.

Spreiregen, Paul. D. 1965. Urban Design, The Architecture of Towns and Cities. R.  
E. Krieger Publishing Company. Malabar – Florida.

Voskuil, R. P. G. A. 1996. Bandung, Citra Sebuah Kota. Departemen Planologi  
ITB. Bandung.

Whyte, William H. 1970. The Social Life of Small Urban Spaces. Ingram  
Publishing. La Vergne - Tennessee