

PENILAIAN POTENSI PENERAPAN KONSEP *ACTIVE LIVING* PADA JALUR PEDESTRIAN DI JALAN IR. H. DJUANDA KOTA BANDUNG

RIZKY RANGGA RESKYAN¹, NABILLA DINA ADHARINA²

1. Program Studi Perencanaan wilayah dan kota,
Institut Teknologi Nasional Bandung
Email : rzkrangga@mhs.itenas.ac.id

ABSTRAK

Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan berkurangnya pergerakan fisik aktif masyarakat dalam ruang publik kota, penambahan penduduk juga perlu memerlukan sirkulasi gerak yang sebanding dengan mobilitas yang terjadi. Konsep active living yang muncul dari isu penurunan kesehatan masyarakat kota yang diakibatkan kurangnya melakukan pergerakan fisik yang aktif. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi penerapan konsep active living pada jalur pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif melalui hasil observasi dan penyebaran kuesioner. Penelitian ini berfokus pada dua aspek yaitu kondisi eksisting dari jalur pedestrian dan manusia atau individu sebagai pengguna jalur pedestrian tersebut. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap aspek fisik jalur pedestrian dapat dikatakan sangat berpotensi, sementara aspek pengguna jalur pedestrian dapat dikatakan berpotensi dalam penerapan konsep active living. Berdasarkan aspek – aspek tersebut secara keseluruhan jalur pedestrian jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung berpotensi untuk menerapkan konsep active living.

Kata kunci: Jalur Pedestrian, Active Living, Kesehatan, Pergerakan Masyarakat.

1. PENDAHULUAN

Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan berkurangnya pergerakan fisik yang aktif masyarakat dalam ruang publik kota (Jan Gehl, 2010). Pada saat ini penambahan kendaraan pribadi semakin meningkat pesat di kota – kota besar, penambahan penduduk yang terjadi juga perlu memerlukan sirkulasi ruang gerak masyarakat yang sebanding dengan mobilitas yang terjadi terutama pada ruang publik (Prihatin, 2015). Terlebih terdapat transportasi *online* yang sedang marak dikembangkan di berbagai kota. Namun dengan adanya transportasi *online* ini menjadikan masyarakat lebih pasif dalam melakukan pergerakan fisik. Pada saat ini terdapat tren *active living* yang mana konsep ini merupakan konsep dalam *redevelopment* kota, dimana konsep ini akan menjadikan masyarakat perkotaan untuk bergerak aktif dalam menjalani kegiatan sehari-harinya (Hendrawan & Dwisusanto, 2017). Konsep active living ini muncul dari permasalahan kesehatan yang terjadi di perkotaan dikarenakan masyarakat kurang melakukan pergerakan fisik sehingga, konsep ini bisa menjadi salah satu cara meningkatkan kesehatan masyarakat yang ada di perkotaan (Sallis, 2006). Pada kota-kota besar tren ini diterapkan pada ruang yang melibatkan banyak masyarakat seperti jalur pedestrian, *car free day*, *city life* (Gehl, 2010). Penerapan tren ini juga akan membuat suatu kebiasaan baru bagi masyarakat khususnya di Kota Bandung.

Ruang publik juga merupakan ruang fasilitas masyarakat yang didasari oleh wadah untuk menampung kegiatan yang dilakukan oleh masyarakatnya, baik individu maupun kelompok. Oleh karena itu ruang publik merupakan ruang yang tidak dibatasi kegiatannya dan dapat digunakan atau dipakai oleh masyarakat dengan berbagai skala mulai dari skala kecil hingga skala besar. Sehingga ruang publik ini sangat bisa menjadi lokasi yang cocok untuk menerapkan konsep *active living*. Penyediaan ruang gerak aktif akan memberikan wadah kepada masyarakat untuk melakukan aktivitas fisik rutin yang lebih banyak. Hal ini sebagai pendukung penerapan konsep *active living* di ruang publik. Jalur pedestrian juga merupakan salah satu ruang publik yang sudah pasti terjadi interaksi sosial didalamnya (Danoe Iswanto, 2006). Sehingga jalur pedestrian merupakan salah satu ruang pada kota yang bisa menerapkan konsep *active living*.

Objek studi dari penelitian ini adalah jalur pedestrian pada koridor jalan Jl. Ir. H. Djuanda Kota Bandung. Jejak historis yang panjang pada jaman kolonial Kota Bandung merupakan salah satu daya tarik, dimana salah satu cara untuk menikmati jejak historis itu dengan menggunakan jalur pedestrian sehingga di Kota Bandung jalur pedestrian sudah menjadi ruang publik yang menjadi satu kesatuan yang sulit dilepaskan dari berbagai aktivitas sosial yang ada di Kota Bandung. Jalan ini sendiri memiliki daya tarik berupa kawasan komersial dan wisata kuliner sebagai modal awal untuk masyarakat melakukan pergerakan aktif pada jalur pedestrian.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Jenis Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan tujuan menggunakan metode eksploratif (*exploratory research*). Berdasarkan pendekatannya, peneliti menggunakan pendekatan positivistik. Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh melalui observasi terhadap aspek fisik jalur pedestrian dan penyebaran kuesioner yang dilakukan terhadap pengguna jalur pedestrian. Teknik analisis data observasi dilakukan dengan melakukan penilaian objek melalui skala *likert*. Sementara teknik analisis data pada kuesioner dilakukan dengan melakukan penilaian menggunakan skala *likert* dan *guttman*. Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan teknik *accidental sampling*.

2.1 Aspek Kondisi Eksisting Fisik Jalur Pedestrian

Tabel 1. Penilaian Observasi Fisik Jalur Pedestrian Skala Likert

Potensi	Skor
Sangat Baik	4
Baik	3
Tidak Baik	2
Sangat Tidak Baik	1

Tabel 2. Klasifikasi Penjumlahan Aspek Kondisi Eksisting Fisik Jalur Pedestrian

Klasifikasi	Skor
Sangat Tidak Berpotensi	0 – 28
Tidak Berpotensi	29 – 56
Berpotensi	57 – 84
Sangat Berpotensi	85 – 112

2.1 Aspek Kondisi Eksisting Fisik Jalur Pedestrian

Tabel 2. Penilaian Kuesioner Pengguna Jalur Pedestrian Skala Likert

Potensi	Skor
Sangat Setuju	3
Setuju	2
Tidak Setuju	1
Sangat Tidak Setuju	0

Tabel 3. Penilaian Kuesioner Pengguna Jalur Pedestrian Skala Guttman

Potensi	Skor
Ya	1
Tidak	0

Tabel 4. Klasifikasi Penjumlahan Aspek Pengguna Jalur Pedestrian

Klasifikasi	Skor
Sangat Tidak Berpotensi	0 – 75
Tidak Berpotensi	76 – ` 150
Berpotensi	151 – 225
Sangat Berpotensi	226 – 300

3. PENILAIAN POTENSI PENERAPAN KONSEP *ACTIVE LIVING* PADA JALUR PEDESTRIAN DI JALAN IR. H. DJUANDA KOTA BANDUNG

3.1 Analisis Kondisi Eksisting Fisik Jalur Pedestrian Jalan Ir. H Djuanda Dengan Karakter *Active Living*

Dalam melakukan analisis jalur pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung, dimensi yang digunakan yaitu kondisi, fasilitas, kenyamanan, dan keamanan jalur pedestrian. Analisis ini memiliki masing – masing dimensi yang perlu terpenuhi sesuai indikator guna menjadikan setiap dimensi bisa berpotensi mendukung penerapan konsep active living.

Tabel 5. Rekap Analisis Fisik Kondisi Jalur pedestrian

Variabel	Dimensi	Skor	Potensi Dimensi	Total Skor	Potensi Variabel
Jalur Pedestrian	Kondisi Jalur Pedestrian	10	Sangat Berpotensi	85	Sangat Berpotensi
	Fasilitas Jalur Pedestrian	32	Berpotensi		
	Aspek Fisik Kenyamanan Jalur Pedestrian	13	Sangat Berpotensi		
	Aspek Fisik Keamanan Jalur Pedestrian	7	Sangat Berpotensi		
Sarana Transportasi	Halte Jalur Pedestrian	15	Sangat Berpotensi	85	Sangat Berpotensi
	Perparkiran jalur Pedestrian	8	Tidak Berpotensi		

Sumber : Hasil Analisis 2023

3.1.1 Analisis Kondisi Jalur Pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung

Analisis dimensi kondisi jalur pedestrian dilakukan melalui observasi terhadap 3 indikator. Berdasarkan hasil observasi teridentifikasi bahwa lebar minimal 4,5 meter menghasilkan skor 4, kondisi perkerasan tidak mengalami kerusakan, lebar jalur konsisten yang masing – masing indikatornya menghasilkan skor 3. Berdasarkan skor yang didapat dari indikator, dimensi kondisi mendapatkan total skor 10 dari proporsi yang ada yaitu 12. Total skor tersebut menunjukkan dimensi fasilitas utama dan pendukung secara klasifikasi dapat dikatakan sangat berpotensi dalam mendukung penerapan konsep *active living* pada jalur pedestrian Jl. Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

3.1.2 Analisis Fasilitas Utama dan Pendukung Jalur Pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung

Analisis dimensi fasilitas utama dan pendukung jalur pedestrian dilakukan melalui observasi terhadap 12 indikator. Berdasarkan hasil observasi teridentifikasi bahwa *sculpture* atau ciri khas kawasan, *bollard*, *zebra cross* yang masing – masing menghasilkan skor 4. Lampu penerangan, bangku atau tempat duduk, kios makanan dan minuman, jalur disabilitas yang masing – masing menghasilkan skor analisis 3. Tempat sampah menghasilkan skor analisis 2. *Sign*, *shelter* yang tidak tersedia pada jalur pedestrian sehingga menghasilkan skor 1. Berdasarkan skor yang didapat dari indikator, dimensi fasilitas utama dan pendukung mendapatkan total skor 32 dari proporsi yang ada yaitu 44. Total skor tersebut menunjukkan dimensi fasilitas utama dan pendukung secara klasifikasi dapat dikatakan berpotensi dalam mendukung penerapan konsep *active living* pada jalur pedestrian Jl. Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

3.1.3 Analisis Aspek Fisik Kenyamanan Jalur Pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung

Analisis dimensi aspek fisik kenyamanan dilakukan melalui observasi terhadap 4 indikator. Berdasarkan hasil observasi teridentifikasi bahwa indikator memiliki pembagian zona antara pejalan kaki dan *street furniture* yang memudahkan arus pejalan kaki menghasilkan skor analisis 4. Bebas dari halangan fisik, ramp kendaraan menuju kavling tidak memotong jalur pedestrian, kebersihannya terjaga yang masing – masing indikator menghasilkan skor 3. Berdasarkan skor yang didapat dari indikator, dimensi aspek kenyamanan jalur pedestrian mendapatkan total skor 13 dari proporsi yang ada yaitu 16. Total skor tersebut menunjukkan dimensi aspek fisik kenyamanan jalur pedestrian secara klasifikasi dapat dikatakan sangat berpotensi dalam mendukung penerapan konsep *active living* pada jalur pedestrian Jl. Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

3.1.4 Analisis Aspek Fisik Keamanan Jalur Pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung

Analisis dimensi aspek fisik keamanan dilakukan melalui observasi terhadap 2 indikator. Berdasarkan hasil observasi teridentifikasi bahwa indikator memiliki buffer zone/ruang pemisah antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor dengan elevasi yang berbeda dengan jalur pejalan kaki dan kendaraan bermotor menghasilkan skor analisis 4. Memiliki pos pengaduan yang mudah dijangkau dan dapat diakses masyarakat menghasilkan skor analisis 3. Berdasarkan skor yang didapat dari indikator, dimensi aspek keamanan jalur pedestrian mendapatkan total skor 7 dari proporsi yang ada yaitu 8. Total skor tersebut menunjukkan dimensi aspek fisik keamanan jalur pedestrian secara klasifikasi dapat dikatakan sangat berpotensi dalam mendukung penerapan konsep *active living* pada jalur pedestrian Jl. Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

3.1.5 Analisis Halte pada Fisik Jalur Pedestrian Jalan Ir. H Djuanda Dengan Karakter *Active Living*.

Analisis dimensi halte dilakukan melalui observasi terhadap 4 indikator. Berdasarkan hasil observasi teridentifikasi bahwa indikator jarak antar halte maksimum per 600 meter, perletakan halte harus berada depan pintu masuk bangunan/guna lahan (fungsi penting), memiliki ruang henti khusus bagi angkutan publik yang masing – masing indikator menghasilkan skor 4. Indikator halte memiliki informasi seputar angkutan publik menghasilkan skor 3. Berdasarkan skor yang didapat dari indikator, dimensi halte mendapatkan total skor 15 dari proporsi yang ada yaitu 16. Total skor tersebut menunjukkan dimensi halte pada jalur pedestrian secara klasifikasi dapat dikatakan sangat berpotensi dalam mendukung penerapan konsep *active living* pada jalur pedestrian Jl. Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

3.1.6 Analisis Perparkiran pada Fisik Jalur Pedestrian Jalan Ir. H Djuanda Dengan Karakter *Active Living*.

Analisis dimensi perparkiran dilakukan melalui observasi terhadap 4 indikator. Berdasarkan hasil observasi teridentifikasi bahwa indikator tempat parkir khusus untuk guna lahan yang memiliki basis karyawan besar dan bisa menampung kebutuhan dari masing-masing guna lahan, struktur perparkiran tidak mengganggu aktivitas yang ada didalam zona yang saling berdekatan jalur pedestrian yang masing – masing indikator menghasilkan skor 3. Indikator perparkiran yang tersedia merupakan perparkiran yang terpusat/satu titik pada pusat kegiatan, terdapat parkir sepeda yang tidak mengganggu arus pejalan kaki dan tidak mengganggu jalur disabilitas serta dilengkapi rak atau sandaran sepeda yang masing – masing indikator menghasilkan skor 1. Berdasarkan skor yang didapat dari indikator, dimensi perparkiran mendapatkan total skor 8 dari proporsi yang ada yaitu 16. Total skor tersebut menunjukkan dimensi perparkiran pada jalur pedestrian secara klasifikasi dapat dikatakan tidak berpotensi dalam mendukung penerapan konsep *active living* pada jalur pedestrian Jl. Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

3.2 Analisis Pengguna Jalur Pedestrian Sebagai Individu *Active Living* Pada Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung

Analisis pengguna jalur pedestriana pada penelitian ini dilakukan berdasarkan dimensi yang didapat yaitu intensitas, perilaku, dan tahapan. Analisis pengguna jalur pedestrian ini dilakukan dengan cara penyebaran kuisisioner pada pengguna jalur pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

Tabel 6. Analisis Pengguna Jalur Pedestrian

Variabel	Dimensi	Skor	Potensi Dimensi	Total Skor	Potensi variabel
Pengguna Jalur Pedestrian	Intensitas Pergerakan Fisik	49,33	Tidak Berpotensi	173,3	Berpotensi
	Perilaku Kebiasaan Aktivitas	52,4	Berpotensi		
	Tahapan <i>Active Living</i>	71,57	Berpotensi		

Sumber : Hasil Analisis 2023

3.2.1 Analisis Intensitas Pergerakan Fisik Pengguna Jalur Pedestrian

Analisis intensitas pergerakan fisik pengguna jalur pedestrian dilakukan melalui kuisisioner terhadap 5 pertanyaan. Berdasarkan hasil penilaian kuisisioner teridentifikasi bahwa intensitas waktu untuk berolahraga dalam ruangan maupun diluar ruangan berdasarkan skala likert

mendapatkan skor 146, melakukan kegiatan dengan intensitas berat berdasarkan skala likert mendapatkan skor 158, melakukan kegiatan dengan intensitas sedang berdasarkan skala likert mendapatkan skor 138, intensitas berapa kali olahraga yang dilakukan responden dalam seminggu berdasarkan skala likert mendapatkan skor 122, tipe responden dalam berjalan berdasarkan skala likert mendapatkan skor 176. Analisis intensitas pergerakan fisik pengguna jalur pedestrian ini juga mengklasifikasikan berdasarkan tingkatan. Berdasarkan hasil penilaian kuesioner masing – masing responden menunjukkan responden yang masuk pada kelas *virgorous activity* sebanyak 8 responden, yang masuk pada kelas *moderate activity* sebanyak 75 responden, yang masuk pada kelas *passive activity* sebanyak 17 responden. Berdasarkan skor yang didapat dari dimensi intensitas pergerakan fisik pengguna jalur pedestrian menghasilkan total skor 740 dari proporsi yaitu 1500. Skor yang didapat tersebut menunjukkan intensitas pergerakan fisik pengguna jalur pedestrian Jalan. Ir. H. djuanda Kota Bandung **tidak berpotensi** untuk menerapkan konsep *active living*.

3.2.2 Analisis Perilaku *Active Living* Pengguna Jalur Pedestrian

Terdapat indikator yang menunjukkan pengguna merupakan individu dengan perilaku *active living*, yang mana teridentifikasinya 16 responden yang sudah melakukan rekreasi aktif pada tahap tindakan, teridentifikasinya 13 responden yang sudah melakukan transportasi aktif tahap tindakan, teridentifikasinya 23 responden yang sudah masuk pada kerja aktif tahap tindakan, lalu teridentifikasinya 43 responden yang sudah masuk untuk aktif melakukan pekerjaan rumah tahap tindakan.

Analisis perilaku *active living* pengguna jalur pedestrian dilakukan melalui kuesioner terhadap 5 pertanyaan. Berdasarkan hasil penilaian kuesioner teridentifikasi bahwa rekreasi aktif pertama berdasarkan skala likert mendapatkan skor 183, rekreasi aktif kedua berdasarkan skala likert mendapatkan skor 144, transportasi aktif berdasarkan skala likert mendapatkan skor 91, kerja aktif berdasarkan skala likert mendapatkan skor 178, aktif melakukan pekerjaan rumah berdasarkan skala likert mendapatkan skor 190. Berdasarkan skor yang didapat dari dimensi perilaku *active living* pengguna jalur pedestrian menghasilkan total skor 786 dari proporsi 1500. Skor tersebut menunjukkan dimensi perilaku *active living* pengguna jalur pedestrian Jalan. Ir. H. djuanda Kota Bandung **berpotensi** untuk menerapkan konsep *active living*.

3.2.3 Analisis Tahapan Individu *Active Living* Pengguna Jalur Pedestrian

Analisis tahapan individu *active living* dilakukan melalui kuesioner terhadap 5 pertanyaan. Berdasarkan hasil penilaian kuesioner teridentifikasi bahwa memiliki niatan untuk meningkatkan intensitas waktu dalam berolahraga berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 79, melakukan kegiatan dengan intensitas tinggi secara teratur berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 45 yang, melakukan kegiatan dengan intensitas sedang secara teratur berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 54, memiliki niatan untuk meningkatkan intensitas olahraga berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 81, memiliki niatan untuk mengunjungi atau berkegiatan pada taman kota berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 85, memiliki niatana untuk menjadikan jalur pedestrian sebagai ruang gerak sehari – hari berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 78, memiliki niatan untuk rutin menggunakan moda transportasi publik berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 59, memiliki niatan untuk lebih aktif secara fisik dalam berkegiatan berdasarkan skala guttman mendapatkan skor 87.

Berdasarkan skor yang didapat dari dimensi tahapan individu *active living* pengguna jalur pedestrian menghasilkan total skor 586 dari proporsi 800. Skor tersebut menunjukkan dimensi tahapan individu *active living* pengguna jalur pedestrian Jalan. Ir. H. djuanda Kota Bandung **berpotensi** untuk menerapkan konsep *active living*. Selain itu juga tahapan individu *active living* ini juga didominasi oleh individu yang masuk pada tahap tindakan dan persiapan.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya, kesimpulan penelitian ini yaitu jalur pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung berdasarkan fisik jalur pedestrian dan individu pengguna jalur pedestriannya sudah berpotensi untuk menerapkan konsep *active living*. Hal ini juga didukung oleh jalur pedestrian Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung merupakan koridor jalan yang merupakan kawasan komersial sehingga penggunaan jalur pedestrian ini masif digunakan oleh banyak orang. Orang – orang yang menggunakan jalur pedestrian tersebut juga sudah didominasi oleh orang yang memakai konsep *active living*. Hal ini di tunjukan melalui hasil analisis pengguna jalur pedestrian yang menunjukkan pengguna jalur pedestrian sudah didominasi oleh individu yang berada pada tahap tindakan *active living*.

DAFTAR RUJUKAN

- Hendrawan, C., & Dwisusanto, Y. B. (2017). Konsep Active Living Dalam Perancangan Jalur Pedestrian. *Jurnal Teknik Arsitektur ARTEK, Volume 2*, 15-32.
- Prihatin, R. B. (2015). ALIH FUNGSI LAHAN DI PERKOTAAN. *jurnar aspirasi*, 105-118.
- Sallis, J. F. (2006). AN ECOLOGICAL APPROACH TO CREATING. Dalam R. B. Sallis, K. A. Ascher, & J. Kraft, *Public Health* (hal. 297-322). California: Pubmed Review in Advance.
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 21-29.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings : Using public Space*. Whashington DC: Landscape Jurnal.