

Kajian Koridor Jalan sebagai Wadah Ineraksi Sosial dengan Konsep *Livable Streets*

Fani Oktaviani Putri*, Verry Damayanti

Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

*fannioctavianny@gmail.com, Unisbavd@gmail.com

Abstract. Street space not only functions as a means of movement, but must also be able to make it a communal space where people can socialize and where people do activities which are accommodated by the concept of Livable Street. The road corridor has the potential for road space as a social interaction. Various activities that can be found such as traveling, strolling and others. In addition, the use of the land around it has a strong identity, making it an attraction for the community to do activities around it. However, the function of Jalan Asia Afrika is a secondary artery where the traffic is fast and should not be disturbed by slow traffic. It is necessary to identify the characteristics and patterns of social interaction in the Asia-Africa Road Corridor in realizing the livable street concept. The analysis carried out is a qualitative descriptive analysis that focuses on analyzing social interaction patterns. The results of this study indicate that there are three types of activities that produce interactions, namely necessary activities, optional activities and social activities. Many dissociative interaction activities are in the form of congestion and are prone to accidents that result in the presence of passing motorized vehicles.

Keywords: public space, street corridor, livable street, social interaction.

Abstrak. Ruang jalan tidak hanya berfungsi sebagai sarana pergerakan, namun juga harus mampu menjadikannya sebagai ruang komunal dimana masyarakat dapat bersosialisasi dan tempat masyarakat beraktivitas. Hal tersebut diwadahi oleh konsep *Livable Street*. Koridor Jalan Asia Afrika Bandung memiliki potensi ruang jalan sebagai interaksi sosial. Berbagai aktivitas yang dapat ditemui seperti berwisata, berfoto dan lainnya. Selain itu, penggunaan lahan di sekitar memiliki identitas yang kuat menjadikannya sebagai daya tarik masyarakat untuk beraktivitas di sekitarnya. Namun, fungsi Jalan Asia Afrika adalah arteri sekunder yang mana lalu lintasnya cepat dan tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat. Maka perlu diidentifikasi karakteristik dan pola interaksi sosial di Koridor Jalan Asia Afrika dalam mewujudkan konsep *livable street*. Analisis yang dilakukan adalah analisis deskriptif kualitatif yang berfokus pada analisis pola interaksi sosial. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat tiga jenis aktivitas yang menghasilkan interaksi yaitu *necessary activities*, *optional activities* dan *social activities*. Banyak aktivitas interaksi *Disasosiatif* berupa kemacetan dan rawan adanya kecelakaan yang menghasilkan dengan keberadaan kendaraan bermotor yang melintas. Maka, rekomendasinya adalah mendistribusikan aktivitas yang menimbulkan interaksi disasosiatif ke ruang jalan yang memiliki fungsi jalan lingkungan seperti Jalan Cikapundung Timur dan Barat.

Kata kunci: ruang publik, koridor jalan, livable street, interaksi sosial.

1. Pendahuluan

Interaksi sosial dapat berupa hubungan antara individu yang satu dengan individu lainnya, antara kelompok yang satu dengan kelompok lainnya, maupun antara kelompok dengan individu. Interaksi sosial dapat terjadi bila antara dua individu atau kelompok terdapat kontak sosial dan komunikasi. Banyaknya wadah untuk melakukan interaksi sosial baik bersifat edukasi maupun yang hanya sebagai hobi, misalnya dengan mengikuti kegiatan dimana dapat memberikan pembelajaran diri tentang pentingnya nilai-nilai interaksi sosial.

Ruang jalan merupakan ruang publik yang diciptakan untuk masyarakat dalam melakukan mobilisasi dari suatu tempat menuju ke tempat lainnya, baik menggunakan kendaraan ataupun berjalan kaki, selain itu jalan harus memiliki tempat yang menjadikannya ruang komunal dimana orang-orang bisa merasa senang dan kemudian mereka dapat bersosialisasi dengan mudah. Maka dari itu jalan harus dapat memfasilitasi kegiatan tersebut dengan baik.

Donald Appleyerd (1980) juga menyatakan bahwa jalan yang *livable* (berdaya hidup) tidak hanya berfungsi sebagai sirkulasi, namun juga menjadi pusat sosial atau tempat masyarakat melakukan berbagai aktivitas. Jalan dapat dipergunakan atau dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan lainnya. Akan tetapi pemanfaatan koridor jalan saat ini lebih fokus pada ruang pergerakan, khususnya pada pergerakan kendaraan bermotor. Peran koridor jalan sebagai tempat kegiatan dan interaksi sosial pun mulai menghilang, sedangkan peran tersebut merupakan peran yang mempengaruhi terbentuknya identitas suatu kota dengan menggambarkan kehidupan kota berdasarkan kegiatan dan interaksi masyarakat di dalamnya (Khaerunnisa, 2017).

Koridor Jalan Asia-Afrika termasuk ke dalam 3 Kecamatan yang terdapat di Kota Bandung yaitu Kecamatan Lengkong, Kecamatan Regol dan Kecamatan Sumur Bandung. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh DISKOMINFO Bandung dalam penelitian berjudul “Survey *Livable City Index* Kota Bandung” ketiga Kecamatan ini termasuk kedalam urutan 10 besar kecamatan yang memiliki index *livable city* terbaik. Oleh sebab itu, ketiga Kecamatan tersebut dapat dinilai baik dalam segi *livable city*.

Jalan Asia Afrika merupakan jalan dengan fungsi sebagai jalan arteri sekunder. Pada PP no 34 Tahun 2006 menyebutkan bahwa persyaratan teknis jalan dengan fungsi arteri sekunder memiliki lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat. Namun, Jalan Asia Afrika memiliki berbagai kegiatan yang dapat menghambat lalu lintas. Koridor Jalan Asia-Afrika digunakan selain untuk melakukan mobilisasi juga digunakan sebagai tempat berkumpulnya komunitas cosplayer, dan juga menjadi objek untuk melakukannya foto. Adapun permasalahan yang terdapat di Koridor Jalan Asia Afrika ialah terdapat di beberapa ruas jalan yang tidak adanya jalur pemandu (disabilitas), serta masih kurangnya bangku sebagai *streets furniture* di beberapa ruas jalan.

2. Landasan Teori

Livable street

Menurut Donald Appleyerd (1981), *Livable street* merupakan konsep yang menyatakan bahwa jalan ideal harus aman, memberikan kesehatan, kenyamanan (*green*), dan juga memiliki kualitas yang unik yang menjadi identitas tempat (Appleyard, 1981, p.243-244 dalam (Hadinugroho and Yulanda, 2015). *Livable street* adalah lingkungan jalan yang dirancang untuk mengakomodasi kebutuhan masing-masing pengguna (pengguna kendaraan pribadi, pengguna kendaraan umum, sepeda, pejalan kaki) dan sebaiknya menyediakan kondisi lingkungan yang mendukung kemandirian dan kebebasan dalam memilih, menyediakan orientasi, keselamatan dan kenyamanan, mendorong kualitas sosial namun sekaligus juga membatasi privasi individu,

menumbuhkan keeratan bertetangga dan tanggung jawab, menghindari ancaman yang mengganggu, dan meningkatkan nilai ekonomi dari properti yang berdekatan (Appleyard 1981 dalam Wismarani, 2017).

Appleyard mengeluarkan hak khusus tentang jalan layak huni bernama jalan ideal yang menyarankan jalan “Yang paling penting dari lingkungan perkotaan kita” jalan ideal dibuat hak pengguna jalan yang terdiri dari prinsip-prinsip sebagai berikut:

1. Jalan sebagai wilayah aman
 - a. Lalu Lintas
Menurut Appleyard lalu lintas jalan diklasifikasikan menggunakan volume lalu lintas dengan beberapa kelas sosial jalan.
 - b. Pejalan kaki
Jalan tempat masyarakat beraktivitas dan tidak ada pengendara yang ugal-ugalan. Anak-anak harus bisa berjalan atau bermain sepeda dengan aman pada jalan lokal disekolahnya, tempat berhenti bus, *playground*, dan parkir untuk pengunjung. Pengendara mobil, mobil arat-jemput, dan kendaraan lainnya harus mengerti bahwa terdapat teritori di pedestrian.
2. Jalan sebagai lingkungan yang layak huni dan sehat. Lingkungan jalan tidak boleh ribut atau ada getaran pada lalu lintas, udara segar dan tidak ada debu.
3. Jalan sebagai komunitas. Ruang jalan harus memiliki tempat yang menjadi ruang komunal, jalan bisa mendukung aktivitas penduduk, menjaga jalan tetap bersih.
4. Jalan sebagai wilayah bertetangga. Dimana penduduk dapat saling melindungi dan mengontrol satu sama lain, kemudian dapat menjaga privasi orang lain.
5. Jalan sebagai tempat bermain dan belajar. Jalan sebagai tempat bermain dan tempat untuk belajar tentang alam, kehidupan bersosial, dan belajar tentang kota yang lebih besar tergantung pada kebebasan mereka untuk berkeliaran dengan aman di lingkungan mereka.
6. Jalan yang nyaman (*green*) dan tanah. Penghijauan jalan melalui pepohonan, rumput, tanaman, dan bunga memberikan keteduhan pada musim panas dan mengurangi polusi serta meningkatkan masyarakat tentang lingkungan yang alam.
7. Jalan sebagai tempat bersejarah yang unik. Jalan mempunyai identitas berupa kualitas unik seperti pemandangan, sungai kecil, bangunan. Selain itu jalan dapat merupakan sejarah dan dapat menjadi tempat untuk bernostalgia.

Interaksi sosial

Interaksi sosial merupakan hubungan-hubungan sosial yang dinamis menyangkut hubungan antara perorang, antar kelompok, maupun antar individu dengan kelompok manusia (Gillin dalam Yuliasuti and Tanjung, 2011). Menurut George Simmel dalam Kareel Veeger, inti dari kehidupan sosial adalah interaksi, yaitu aksi atau tindakan yang berbalas-balasan, orang saling menanggapi tindakan mereka. Masyarakat merupakan jaringan relasi-relasi hidup yang timbal balik, selalu tampak bahwa orang saling pengaruh-mempengaruhi (Veeger, 1997). Adapun bentuk-bentuk intraksi sosial ialah sebagai berikut:

1. Proses Asosiatif (Processes of Association)
Yakni interaksi sosial yang mengarah kepada bentuk-bentuk asosiasi seperti kerja sama, akomodasi, asimilasi, akulturasi
2. Proses diasosiatif
Yakni mengarah pada bentuk-bentuk pertentangan atau konflik seperti persaingan, kontraversi, konflik

Interaksi Sosial Luar Ruangan

Terjadinya interaksi sosial dalam sehari-hari dapat ditemukan dalam setiap pertemuan atau perjumpaan. Tempat atau wadah berbagai aktivitas sosial individu terhadap individu lain, individu terhadap kelompok atau kelompok terhadap kelompok dalam masyarakat baik aktivitas spontan maupun direncanakan dapat berfungsi sebagai saluran interaksi sosial. Menurut Jan Gehl, interaksi sosial luar ruangan dihasilkan dari kegiatan yang perlu dan opsional (Gehl,

2007). Lingkungan fisik adalah satu dari faktor-faktor yang mempengaruhi kegiatan untuk berbagai tingkat dan dalam banyak cara berbeda. Diluar kegiatan dan sejumlah kondisi fisik. Kegiatan luar ruangan di tempat umum terbagi menjadi tiga kategori dimana masing-masing menempatkan tuntutan yang sangat berbeda pada lingkungan fisik yaitu *necessary activities*, *optional activities*, dan *social activities*.

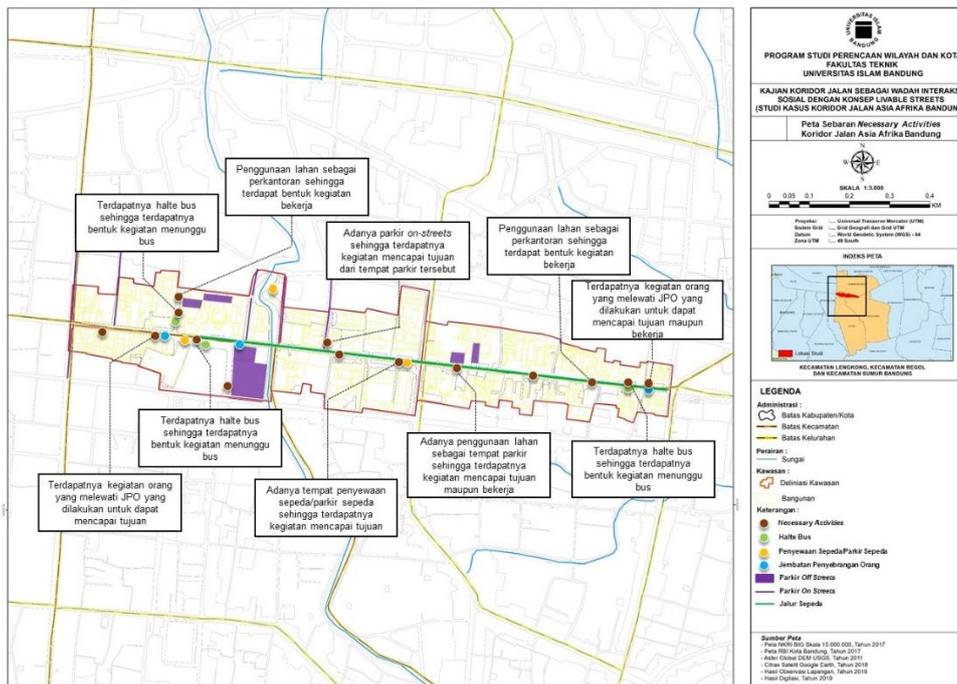
1. Necessary Activities
Merupakan kegiatan yang melibatkan masyarakat untuk berpartisipasi. Secara umum, tugas dan hiburan sehari-hari milik kelompok.
2. Optional Activities
yaitu kegiatan yang diikuti jika ada keinginan untuk melakukannya dan jika waktu dan tempat memungkinkan.
3. Sosical Activities
Adalah semua aktivitas yang bergantung pada kehadiran orang lain di ruang publik.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

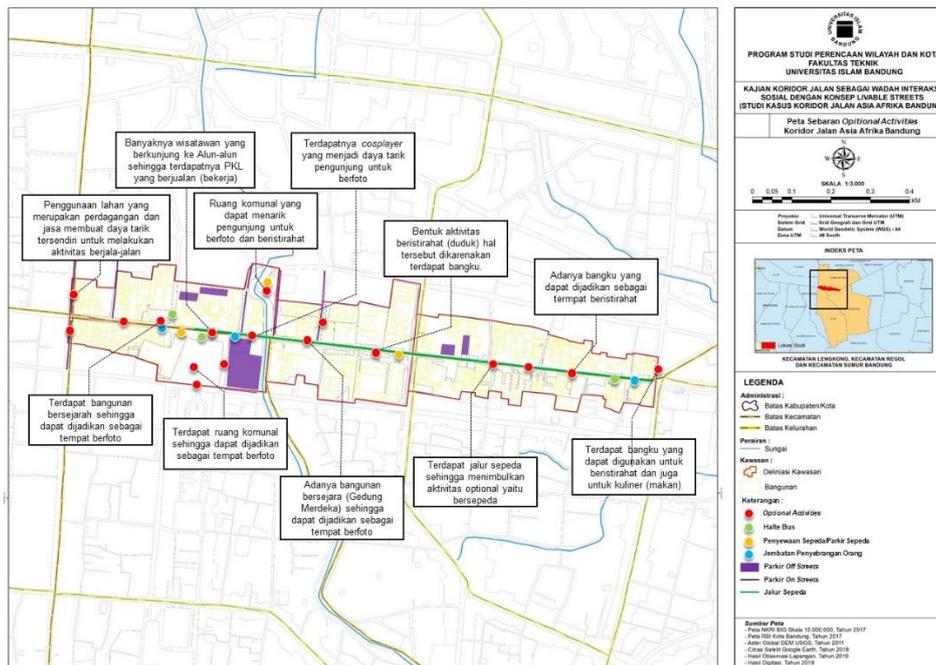
a. Pola Aktivitas dan Interaksi yang Dihasilkan

Berdasarkan hasil quesioner dan observasi yang dilakukan, dapat diidentifikasi terdapat beberapa aktivitas yang dilakukan masyarakat di Koridor Jalan Asia Afrika. Kegiatan atau aktivitas tersebut dikelompokkan menjadi *necessary activities*, *optional activities*, dan *social activities* yang terbagi atas *necessary activities* yaitu kegiatan bekerja, menunggu bus, dan kebutuhan mencapai tujuan (spot wisata); *optional activities* yaitu kegiatan berjalan-jalan, berfoto, beristirahat, makan, bersepeda, dan berjualan, sedangkan kegiatan sosial yaitu berkumpulnya komunitas cosplayer, bersosialisasi sambil berdiskusi, pertunjukan seni sunda, dan festival kuliner.

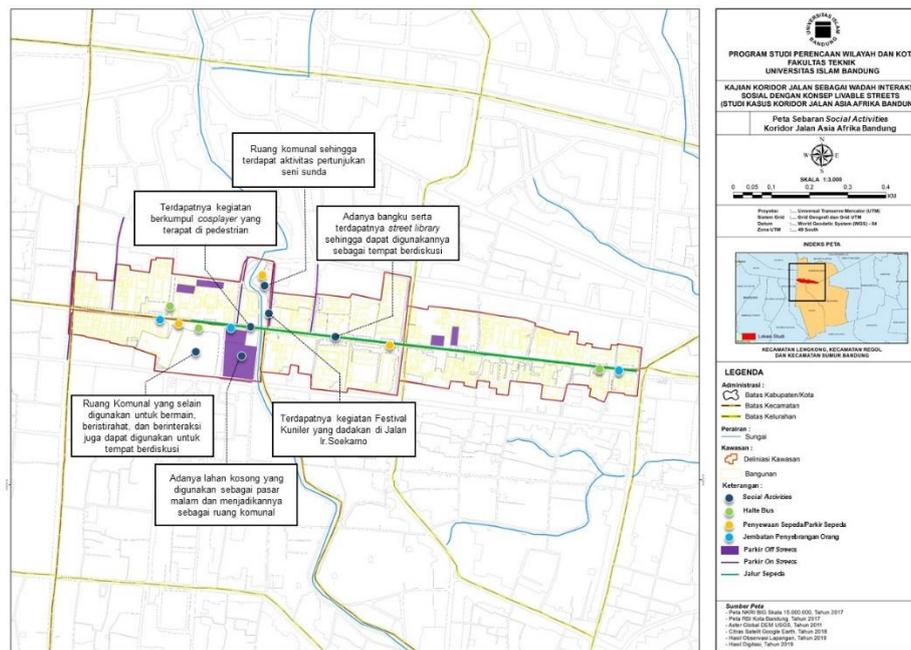
Sebaran kegiatan *necessary activities* didominasi pada kawasan dengan penggunaan lahan sebagai perkantoran serta kawasan perdagangan dan jasa. Sebaran kegiatan *optional activities* terdapat di seluruh segmen namun di dominasi pada segmen satu, dua, tiga, dan empat. Hal tersebut dikarenakan pada keempat segmen tersebut didominasi oleh penggunaan lahan sebagai perdagangan dan jasa, wisata, serta terdapat ruang-ruang publik seperti Alun-alun dan Plaza Cikapundung River Spot. Sedangkan, kegiatan *social activities* berada pada segmen satu, dua, tiga dan empat dimana pada segmen tersebut terdapat daya tarik masyarakat untuk berkunjung selain itu terdapat ruang komunal yang dapat dimanfaatkan untuk berkumpul, melakukan pertunjukan seni maupun berdiskusi. Sebaran kegiatan dapat dilihat pada Gambar 1 Peta Titik Sebaran Kegiatan Necessary, Gambar 2 Peta Titik Sebaran Optional Activities, serta Gambar 3 Peta Titik Sebaran Social Activities.



Gambar 1. Peta Titik Sebaran *Necessary Activities*



Gambar 2. Peta Titik Sebaran *Optional Activities*



Gambar 3. Peta Titik Sebaran *Social Activities*

b. Proses Interaksi Sosial yang Dihasilkan oleh Adanya Aktivitas

Interaksi sosial menurut H. Bonner adalah suatu hubungan antara dua individu atau lebih dimana tindakan individu yang satu mempengaruhi, merubah, atau memperbaiki tindakan individu yang lain atau sebaliknya. Proses proses dari interaksi sosial ialah proses asosiatif (*Processes of Association*) dan proses diasosiatif. Proses interaksi sosial yang dihasilkan dari kegiatan di Koridor Jalan Asia Afrika yang dikelompokkan pada kegiatan necessary activities, optional activities, social activities, serta kendaraan bermotor ialah sebagai berikut:

1. Proses Interaksi Sosial Antara Kegiatan dengan *Necessary Activities*

Kegiatan yang dipengaruhi oleh kegiatan *necessary activities* menimbulkan proses interaksi sosial ialah sebanyak 11 proses interaksi asosiatif dan 6 proses interaksi disasosatif, sedangkan kegiatan yang tidak terpengaruhi sebanyak 19 kegiatan. Kegiatan yang dipengaruhi oleh adanya *necessary activities* yang menimbulkan proses interaksi asosiatif yaitu pada kegiatan bekerja terhadap kegiatan kebutuhan mencapai tujuan, berjalan-jalan, berjualan (PKL), dan komunitas *cosplayer*; sedangkan untuk kegiatan menunggu bus terhadap beristirahat (duduk), kuliner (makan) dan berjualan (PKL); sedangkan kebutuhan mencapai tujuan teradap bekerja, berjalan-jalan, berjualan (PKL) dan komunitas *cosplayer*. sedangkan *necessary activities* menimbulkan proses interaksi disasosiatif ialah pada kegiatan bekerja terhadap kegiatan berfoto; kegiatan menunggu bus terhadap kegiatan bekerja, kebutuhan mencapai tujuan, berjalan-jalan dan berfoto; sedangkan kegiatan kebutuhan mencapai tujuan ialah pada kegiatan berfoto.

2. Proses Interaksi Sosial Antara Kegiatan dengan *Optional Activities*

Kegiatan yang dipengaruhi oleh kegiatan *optional activities* menimbulkan proses interaksi sosial ialah sebanyak 16 proses interaksi asosiatif dan 18 proses interaksi disasosatif, sedangkan kegiatan yang tidak terpengaruhi sebanyak 38 kegiatan. Kegiatan yang menghasilkan proses interaksi sosial asosiatif yaitu kegiatan berjalan-jalan terhadap berjualan dan komunitas *cosplayer*; kegiatan berfoto terhadap kegiatan berjualan, komunitas *cosplayer*, pertunjukan seni sunda dan festival kuliner; kegiatan beristirahat terhadap kegiatan berjualan, komunitas *cosplayer*, dan pertunjukan seni sunda; kegiatan kuliner terhadap kegiatan berjualan, komunitas *cosplayer*, pertunjukan seni sunda dan festival kuliner; serta kegiatan berjualan terhadap kegiatan kuliner, komunitas *cosplayer* dan pertunjukan seni sunda. Sedangkan kegiatan disasosiatif ialah pada kegiatan berjalan-jalan terhadap kegiatan berfoto;

kegiatan berfoto terhadap kegiatan bekerja, menunggu bus, kebutuhan mencapai tujuan dan berjalan-jalan; kegiatan beristirahat terhadap kegiatan menunggu bus, berfoto, kuliner dan bersosialisasi sambil berdiskusi; kegiatan kuliner terhadap kegiatan menunggu bus, berfoto, beristirahat dan bersosialisasi sambil berdiskusi; sedangkan untuk berjualan terhadap kegiatan bekerja, kebutuhan mencapai tujuan, berjalan-jalan, berfoto dan festival kuliner.

3. Proses Interaksi Sosial Antara Kegiatan dengan *Social Activities*

Kegiatan yang dipengaruhi oleh kegiatan *social activities* menimbulkan proses interaksi sosial ialah sebanyak 15 proses interaksi asosiatif dan 12 proses interaksi disasosiatif, sedangkan kegiatan yang tidak terpengaruh sebanyak 21 kegiatan. Kegiatan yang menghasilkan proses interaksi sosial asosiatif yaitu kegiatan berjalan-jalan terhadap berjualan dan komunitas *cosplayer*; kegiatan berfoto terhadap kegiatan berjualan, komunitas *cosplayer*, pertunjukan seni sunda dan festival kuliner; kegiatan beristirahat terhadap kegiatan berjualan, komunitas *cosplayer*, dan pertunjukan seni sunda; kegiatan kuliner terhadap kegiatan berjualan, komunitas *cosplayer*, pertunjukan seni sunda dan festival kuliner; serta kegiatan berjualan terhadap kegiatan kuliner, komunitas *cosplayer* dan pertunjukan seni sunda. Sedangkan kegiatan disasosiatif ialah pada kegiatan berjalan-jalan terhadap kegiatan berfoto; kegiatan berfoto terhadap kegiatan bekerja, menunggu bus, kebutuhan mencapai tujuan dan berjalan-jalan; kegiatan beristirahat terhadap kegiatan menunggu bus, berfoto, kuliner dan bersosialisasi sambil berdiskusi; kegiatan kuliner terhadap kegiatan menunggu bus, berfoto, beristirahat dan bersosialisasi sambil berdiskusi; sedangkan untuk berjualan terhadap kegiatan bekerja, kebutuhan mencapai tujuan, berjalan-jalan, berfoto dan festival kuliner.

4. Proses Interaksi Sosial Antara Kegiatan dengan Kendaraan Bermotor yang Melintas

Tabel dibawah menunjukkan kegiatan yang dipengaruhi maupun mempengaruhi oleh adanya kendaraan yang melintasi jalan tersebut. Hampir seluruh kegiatan berpengaruh maupun dipengaruhi oleh adanya kendaraan bermotor dan menghasilkan proses interaksi disasosiatif. Namun kegiatan yang paling berpengaruh ialah pada kegiatan komunitas *cosplayer*, dimana kegiatan tersebut dapat mengakibatkan kemacetan serta dapat menyebabkan kecelakaan

Tabel 1. Proses Interaksi yang Terjadi Antara Kegiatan dan Kendaraan Bermotor yang melintas, 2020

Kegiatan	Kendaraan yang Melintas
Necessary activities	
Bekerja	Disasosiatif
Menunggu Bus	Disasosiatif
Kebutuhan Mencapa Tujuan	Disasosiatif
Optional Activities	
Berjalan-Jalan	Disasosiatif
Berfoto	Disasosiatif
Beristirahat	Disasosiatif
Kuliner	Disasosiatif
Bersepeda	Disasosiatif
Berjualan (PKL)	Disasosiatif
Social Activities	
Komunitas Cosplayer	Disasosiatif
Bersosialisasi Sambil Berdiskusi	Disasosiatif
Pertunjukan Seni Sunda	-
Festival Kuliner	Disasosiatif

Sumber: Hasil Olahan Kuersioner Dan Observasi, 2020

4. Kesimpulan

Sebaran aktivitas necessary didominasi pada penggunaan lahan perkantoran dan perdagangan dan jasa; kegiatan opional didominasi pada penggunaan lahan wisata,

perdagangan dan jasa, serta ruang komunal ialinnya; sedangkan kegiatan sosial berdapa pada ruang-ruang komunal.

Jalan Asia Afrika tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat sehingga dapat diartikan bahwa Jalan Asia Afrika tidak boleh terdapat aktivitas yang dapat mengganggu lalu lintas.

Proses interaksi sosial yang terjadi pada Koridor Jalan Asia Afrika ialah dari segi kegiatan yang dipengaruhi oleh adanya *necessary activities* dan *social activities* lebih banyak yang menghasilkan proses interaksi asosiatif, sedangkan kegiatan yang dipengaruhi oleh optional lebih banyak menghasilkan menimbulkan proses interaksi disasosiatif. Selain itu kegiatan yang dipengaruhi dan mempengaruhi kendaraan bermotor menimbulkan proses interaksi disasosiatif.

Daftar Pustaka

- Appleyard, D. 1980. *Livable Streets: Protected Neighborhoods?* The Annals of the American Academy of Political and Social Science. California: University of California Press.
- Gehl, J. 2007. Three types of outdoor activities; Outdoor activities and quality of outdoor space Urban Design Reader, Page 4.
- Ghazi, N. M. and Abaas, Z. R. 2019. Toward liveable commercial streets: A case study of Al-Karada inner street in Baghdad. University of Baghdad.
- Ikatan Ahli Perencanaan. 2017. 'INDONESIA MOST LIVABLE CITY INDEX 2017'.
- Kurniat, P. W. W. dan R. 2013 *Kajian Perkembangan Karakteristik Aktivitas Perdagangan Di Koridor Kauman Kota Semarang*. Jurnal. Universitas Diponegoro.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan.
- Sujarwanto, Imam. 2012. Interaksi Sosial Antara Umat Beragama (Studi Kasus Pada Masyarakat Karangmalang Kedungbateng Kabupaten Tegal). *Jurnal of Education Social Studies Universitas Negri Semarang*
- Sumayku, A. R. and Waani, J. O. 2017 *Fragmentasi Serial Vision Dalam Pembentukan Citra Kawasan Studi Kasus Koridor Jalan Pierre Tendean*. Jurnal Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Yuliasuti, N. and Tanjung, A. S. 2011. Pengaruh Jalan Lingkungan Sebagai Ruang Interaksi Sosial Terhadap Lingkungan Permukiman Bungur, Jakarta Pusat. *Jurnal Universitas Diponegoro*.