



# JURNAL ARSITEKTUR ARCADE

p-ISSN: 2580-8613 (Cetak)

e-ISSN: 2597-3746 (Online)

<http://jurnal.universitaskebangsaan.ac.id/index.php/arcade>



## IDENTIFIKASI TRANSFORMASI KORIDOR JALAN IR. H DJUANDA (DAGO) BANDUNG SEBAGAI PEMBENTUK PERSEPSI PENGGUNA

Hendi Anwar<sup>1\*</sup>, Reza Hambali Wilman Abdulhadi<sup>2</sup>, Togar Mulya Raja<sup>3</sup>, Alifannisaa Rizqi Nuur Jannaty<sup>4</sup>, Arista Widyani Aura<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4</sup> Universitas Telkom

E-mail: [hendianwar333@gmail.com](mailto:hendianwar333@gmail.com), [rezahambali107@gmail.com](mailto:rezahambali107@gmail.com), [togarmulyaraja@gmail.com](mailto:togarmulyaraja@gmail.com), [alifannisaa@student.telkomuniversity.ac.id](mailto:alifannisaa@student.telkomuniversity.ac.id), [aristaaura@student.telkomuniversity.ac.id](mailto:aristaaura@student.telkomuniversity.ac.id)

\* Correspondence Author

### Informasi Naskah:

Diterima:  
1 Desember 2021

Direvisi:  
16 Februari 2022

Disetujui terbit:  
10 Maret 2022

Diterbitkan:  
Cetak:  
29 Maret 2022

Online  
29 Maret 2022

**Abstract:** *Urban dynamics often provide changes to the urban order, which is also seen in Dago road corridor of Bandung. Dago road corridor is a primary artery that is part of downtown Bandung where along the road there are educational buildings, commerce, services, worship, and occupancy. This research will be discussed about the corridor elements as a result of the transformation of the city, by identifying road corridor elements, followed by evaluating the arrangement of good urban design elements in a road corridor. The evaluation was conducted based on the results of the perception of Dago road corridor users related to the comfort and safety of the road corridor elements. This research uses a qualitative approach to case studies. The data collection method is done by observation method, as well as questionnaires. The determination of respondents using non-random sampling where respondents are selected only practitioners in the field of architecture and design, as well as students in the same field. The results of the study showed that overall the Dago street corridor has met the requirements of a good street based on the Great Street theory, which can be seen from the perception of respondents who showed a positive response to almost all criteria. This research can be used to be a consideration in the planning and development of the Dago road corridor.*

**Keyword:** , Urban Design, Dago Street Corridor, User Perception.

**Abstrak:** Dinamika perkotaan acap kali memberikan perubahan pada tataan perkotaan, yang juga tampak di koridor jalan Ir.H. Djuanda (Dago) kota Bandung. Koridor jalan Dago merupakan arteri primer yang menjadi bagian dari pusat kota Bandung dimana sepanjang jalan tersebut terdapat bangunan pendidikan, niaga, jasa, peribadatan serta hunian. Dalam penelitian ini akan dibahas mengenai elemen koridor sebagai akibat dari transformasi kota, dengan melakukan identifikasi elemen koridor jalan, dilanjutkan dengan melakukan evaluasi mengenai penataan elemen rancang kota yang baik pada sebuah koridor jalan. Evaluasi tersebut dilakukan berdasarkan hasil persepsi pengguna koridor jalan Dago terkait kenyamanan serta keamanan terhadap elemen koridor jalan tersebut. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif studi kasus. Metode pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi serta kuesioner. Penentuan responden menggunakan *nonrandom sampling* dimana responden yang dipilih hanya praktisi dalam bidang arsitektur dan desain, serta mahasiswa dalam bidang yang sama. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa secara keseluruhan koridor jalan Dago telah memenuhi persyaratan jalan yang baik berdasarkan teori *Great Street*, dimana dapat dilihat dari persepsi responden yang menunjukkan respon positif pada hampir semua kriteria. Penelitian ini dapat digunakan untuk menjadi pertimbangan dalam perencanaan dan pengembangan koridor jalan Dago.

**Kata Kunci:** Rancang Kota, Koridor Jalan Dago, Persepsi Pengguna

### PENDAHULUAN

Dinamika perkotaan acap kali memberikan perubahan pada tataan perkotaan. Kota Bandung sebagai salah satu Kota besar di Indonesia merupakan Kota yang dinamis dan berkembang sejalan dengan perubahan aspek sosial, masyarakat, ekonomi dan regulasi. Transformasi pada tata Kota ini sering kali berdampak pada koridor jalan. Menurut Mugi (2013), koridor jalan merupakan salah satu media bagi manusia dalam melakukan segala kegiatan dalam tujuan pemenuhan kebutuhannya dan menjadi salah

satu faktor yang penting dan harus diperhatikan dalam perancangan Kota. Koridor jalan Dago merupakan arteri primer yang menjadi bagian dari pusat Kota Bandung dimana sepanjang jalan tersebut terdapat bangunan-bangunan pendidikan, perbelanjaan, bisnis dan berbagai fasilitas publik. Transformasi pemanfaatan koridor jalan adalah perubahan yang berlangsung terus menerus dari perancangan sebuah ruang perkotaan. Perubahan tersebut tampak dalam hal fungsi dimana koridor jalan Dago yang pada awalnya adalah kawasan

hunian, berubah fungsi menjadi kawasan campuran dimana dalamnya terdapat kawasan niaga & jasa, hunian, serta pendidikan. Karakteristik perubahan pemanfaatan tersebut dapat ditentukan oleh fungsi bangunan yang melingkupinya dan aktivitas yang berkembang pada koridor tersebut (Krier, 1979). Selain itu jalur pedestrian mengalami transformasi yang cukup signifikan. Menurut Hasim et al (2019), jalur pedestrian merupakan salah satu elemen dari Kota yang sangat penting dalam menunjang aktifitas. Dalam penelitian ini akan dibahas mengenai elemen koridor jalan Dago sebagai akibat dari transformasi Kota, dengan melakukan identifikasi elemen koridor jalan, dilanjutkan dengan melakukan evaluasi mengenai Penataan elemen rancang kota yang baik pada sebuah koridor jalan. Evaluasi tersebut dilakukan berdasarkan hasil persepsi pengguna koridor jalan Dago terkait kenyamanan serta keamanan terhadap elemen koridor jalan tersebut. Melalui identifikasi ini diharapkan mampu meningkatkan kualitas koridor jalan pada khususnya sekaligus berdampak juga pada pencitraan sebuah Kota.

## TINJUAN PUSTAKA

### Elemen Pembentuk Kota

Koridor jalan merupakan salah elemen pembentuk Kota yang sangat signifikan keberadaannya, sehingga dalam penelitian perlu lebih dahulu mengidentifikasi elemen pembentuk Kota sebelum lebih detail menjabarkan terkait koridor jalan dan elemennya. Dalam bukunya Lynch (1976), merumuskan prinsip untuk merancang suatu tempat dalam perkotaan, yaitu:

1. *Path*, merupakan rute-rute sirkulasi yang dimanfaatkan oleh manusia untuk bergerak dari suatu tempat ke tempat lain sehingga dapat berupa jalan-jalan primer dan sekunder, jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), kanal ataupun jalur Kereta API.
2. *Edges*, adalah ujung tepian dari suatu kawasan. Batas ini terbentuk karena pengaruh dari *fasade* bangunan maupun karena karakteristik fungsinya.
3. *District*, merupakan suatu area spesifik yang dapat diidentifikasi batasan-batasnya secara fisik.
4. *Landmark*, merupakan elemen pembentuk Kota, dapat berupa bangunan fisik, gubahan *Massa*, ruang ataupun detail arsitektural yang spesifik dan sangat kontekstual terhadap kawasan.
5. *Nodes*, atau pusat kegiatan merupakan area yang menjadi pusat aktifitas sehingga orang dapat merasakan suatu perubahan dari struktur ruang, misalnya simpul pertemuan pergerakan, ujung jalan.

Berdasarkan prinsip diatas, koridor jalan Dago merupakan bentuk dari prinsip *path*, karena jalan Dago merupakan jalan arteri sekunder.

### Persyaratan Jalan

Sesuai dengan topik penelitian ini mengenai koridor jalan, maka tentu diperlukan tinjauan literatur terkait persyaratan koridor jalan yang kemudian digunakan sebagai variabel penelitian. Persyaratan koridor

jalan ini diambil berdasarkan buku *Great Street* yang ditulis oleh Allan B. Jacob. Jacob (1995), menyebutkan betapa pentingnya koridor jalan yang ada. Hal itu disebabkan karena jalan merupakan area publik terbesar yang dimiliki oleh suatu Kota, dan sudah seharusnya lebih berpihak pada publik. Jika koridor jalan pada Kota mampu ditata dengan baik maka Kota tersebut dikatakan berhasil menata seperti kotanya, dan sisanya bisa menyusul kemudian. Dalam buku tersebut telah dirumuskan persyaratan jalan sehingga mampu menjadi jalan yang baik, persyaratan tersebut antara lain:

1. Tempat yang nyaman untuk orang berjalan (*place for people to walk with some leisure*)
2. Kenyamanan fisik (*physical comfort*)
3. Definisi (*definition*)
4. Kualitas yang melibatkan pandangan mata (*qualities that engage the eyes*)
5. Transparansi (*transparency*)
6. Komplementaritas (*complementarity*)
7. Perawatan (*maintenance*)
8. Kualitas konstruksi dan desain (*quality of construction and design*)

Berdasarkan persyaratan yang telah diuraikan diatas dapat dirumuskan kriteria untuk menjadi sebuah koridor jalan yang baik, yaitu:

1. Aman (*safe*)
2. Nyaman (*comfort*)
3. Atraktif (*attractive*)
4. Perawatan (*maintenance*)
5. Aksesibilitas (*accessible*).

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif studi kasus, dijelaskan oleh Creswell (1998), bahwa dengan menggunakan pendekatan studi kasus menggunakan berbagai sumber informasi dalam pengumpulan datanya untuk memberikan gambaran secara terinci dan mendalam tentang respon dari suatu kasus. Studi kasus dari penelitian ini adalah Koridor Jalan Dago (Ir.H. Djuanda) yang kemudian dibagi menjadi 4 segmen, dapat dilihat pada gambar 1.



**Gambar 1.** Pembagian segmen koridor jalan Dago

Selain itu penelitian ini juga menggunakan metode *checklist*, yang merupakan teknik sederhana yang dilakukan dengan tujuan untuk mengevaluasi persyaratan koridor jalan Dago, yang kemudian diuraikan menjadi komponen-komponen fisik yang dapat dinilai berdasarkan persepsi pengguna. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode observasi dan kuesioner. Kuesioner digunakan sebagai analisa persepsi pengguna koridor jalan Dago. Penentuan responden menggunakan *nonrandom sampling*, dimana responden dipilih hanya praktisi dalam bidang arsitektur dan desain, serta mahasiswa dalam bidang serumpun, dengan tujuan bahwa responden dianggap lebih mampu memberikan persepsi yang lebih baik dibandingkan khalayak umum dari sisi keilmuan yang spesifik yaitu arsitektur. Analisa persepsi ini berdasarkan variabel yang diuraikan berdasarkan teori dari persyaratan jalan yang baik (*Great Street*) dari Allan B. Jacobs. Yaitu: 1) aman (*safe*), 2) nyaman (*comfort*), 3) atraktif (*attractive*), 4) perawatan (*maintenance*), dan 5) aksesibilitas (*accessibility*). Kuesioner dijadikan sebagai metode untuk proses analisa, dengan menggunakan skala *likert*. Skala *likert* hanya digunakan untuk melihat persepsi responden terhadap elemen persyaratan *Great Street* yang sudah dijabarkan sebagai indikator batasan pertanyaan dalam kuesioner. Skala *likert* dibagi menjadi 3 skor yaitu: 1) skor 1 untuk pernyataan negatif tidak aman dan tidak nyaman, 2) skor 2 pernyataan netral, 3) skor 3 pernyataan positif. Selain itu pertanyaan dalam kuesioner dibatasi pada komponen-komponen yang ada pada koridor jalan Dago, yaitu: 1) lebar trotoar jalan Dago, 2) median jalan, 3) material trotoar, 4) zebra cross, 5) kondisi pencahayaan, 6) *concrete ball*, 7) fasad bangunan, 8) pepohonan, 9) tiang listrik, 10) akses keluar masuk kendaraan, 11) furnitur, 12) tiang penyangga lampu penerangan umum, 13) *street attraction*.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Identifikasi Koridor Jalan Dago

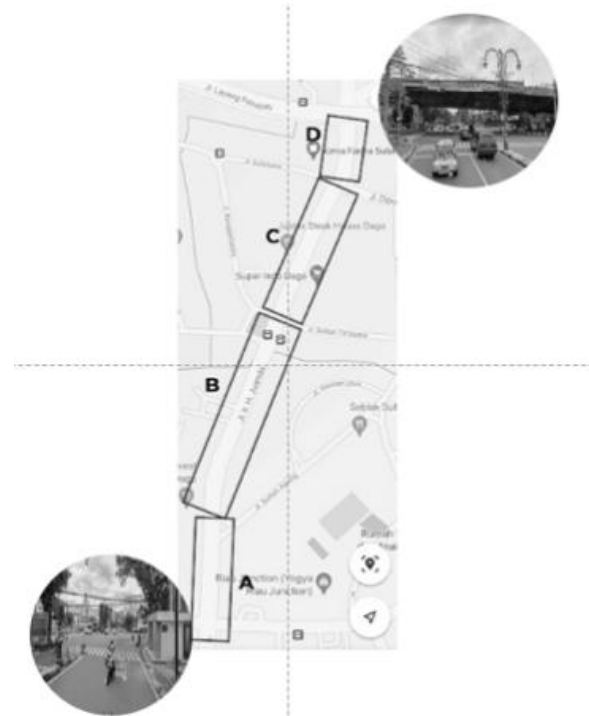
Dari hasil observasi yang dilakukan, dan mengacu kepada elemen pembentuk Kota menurut Kevin Lynch, koridor jalan Dago dapat diidentifikasi berdasarkan elemen berikut:

a) *Path*, pada koridor jalan Dago terdiri dari dua jenis, yaitu jalan arteri sekunder, serta jalur pejalan kaki. Jalan arteri sekunder terhubung dengan jalan kolektor primer dan kolektor sekunder yang menghubungkan koridor jalan Dago dengan jalan lain di sekitarnya.



**Gambar 2.** Path pada koridor jalan Dago

b) *Edges*, pada koridor jalan Dago, yang menjadi batasan penelitian ditandai dengan adanya jalan layang Pasupati pada bagian utara batas kawasan, sedangkan pada bagian selatan tidak terdapat *edges* secara visual yang jelas, namun dapat ditonjolkan melalui *nodes* kawasan.



**Gambar 3.** Edges pada koridor jalan Dago

c) *District*, kawasan pada koridor jalan Dago merupakan transformasi dari kawasan hunian menjadi kawasan campuran yang terdiri dari kawasan hunian, niaga, peribadatan dan pendidikan.

d) *Landmark*, di koridor jalan Dago adalah Taman Radio dan Patung PDAM.



**Gambar 4.** Landmark pada koridor jalan Dago

e) *Nodes*, pada koridor jalan Dago, terdiri dari simpul pertemuan jalan, ujung-ujung jalan dan pergerakan aktivitas. Simpul jalan di adalah pertemuan jalan Dago (Ir. H. Djuanda) dengan jalan Purnawarman R.E. Martadinata dan Jalan Merdeka. Pertemuan jalan Dago dengan jalan Sultan Agung, pertemuan jalan Dago dengan jalan Sultan Tirtayasa serta jalan Ranggagading, jalan Ranggamalela dan jalan Sultan Tirtayasa, pertemuan jalan Dago dengan jalan Diponegoro dan jalan Sulanjana dan yang terakhir adalah pertemuan jalan Dago dengan jalan Cikapayang, jalan Surapati dan jalan Dipati Ukur. Sedangkan untuk simpul aktivitas adalah Dago Plaza dan Taman Radio.

**Identifikasi Persepsi Masyarakat**

Berdasarkan persyaratan jalan menurut Allan B. Jacobs, dapat diuraikan bahwa kriteria dan detail komponen-komponen yang dinilai berdasarkan persepsi pengguna, dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1.** Tabel kriteria dan elemen penilaian

Kriteria	Elemen yang menjadi penilaian	Kode
Aman	lebar trotoar	LT
	median jalan	MJ
	material trotoar	MT
	elemen tambahan pada trotoar	ET
	zebra cross	ZC
Nyaman	pencahayaan pada malam hari	PMH
	kerindangan pohon	KrP
	ketinggian pohon	KtP
	keberagaman fasad	KF
	kepadatan dan jarak bangunan	KJB
Atraktif	penempatan tiang listrik	PTL
	jalur keluar masuk kendaraan	JK
	keberagaman fasad	KF
	material trotoar	MT
	perubahan suasana	PS

	pencahayaan matahari	PMt
	desain furniture	street SF
	desain penyangga lampu	DPL
	elemen dekoratif	ED
Keterawatan	kebersihan koridor jalan	KKJ
	keterawatan trotoar	KT
	keterawatan pepohonan	KP
	keterawatan bangunan	KB
Aksesibilitas	pagar pembatas bangunan dan trotoar	PPBT
	keterbukaan fasad bangunan	KFB
	akses keluar masuk bangunan	AKMB

**Persepsi Keamanan (safe)**

Persepsi keamanan merupakan salah satu faktor yang menjadi kriteria penilaian dari elemen yang terdapat pada koridor jalan Dago. Persepsi keamanan merupakan pandangan masyarakat mengenai semua hal yang memberikan rasa aman dari elemen yang terdapat di koridor jalan Dago.

**Tabel 2.** Tabel Persepsi Kemanan

Kriteria	Kode Elemen	Persepsi Pengguna (%)		
		-1	0	+1
Aman	LT	1.9	40.7	57.4
	MJ	9.3	42.6	48.1
	MT	5.6	25.9	68.5
	ET	7.4	46.3	46.3
	ZC	7.4	40.7	51.9
	PMH	27.8	40.7	31.5

Berdasarkan tabel persepsi keamanan diatas dapat dilihat bahwa hasil positif besar terlihat pada 4 elemen yaitu lebar trotoar, median jalan, material trotoar, zebra cross. Sedangkan pada elemen-elemen tambahan pada trotoar persepsi kemanan responden menunjukkan pada posisi netral dan positif yaitu 46.3%. Sedangkan pada elemen pencahayaan pada malam hari, lebih besar responden menunjukkan posisi netral yaitu 40.7%. Secara garis besar persepsi keamanan berdasarkan responden yang menunjukkan nilai positif diatas 50% yaitu elemen lebar trotoar (57.4%) dan material trotoar (68.5%).

**Persepsi Kenyamanan (comfort)**

Persepsi kenyamanan merupakan salah satu faktor yang menjadi kriteria penilaian dari elemen yang terdapat pada koridor jalan Dago. Persepsi kenyamanan adalah penilaian masyarakat mengenai perihal apapun yang memberikan rasa nyaman sebagai pengguna jalan. Beberapa kriteria yang dijabarkan dari buku Allan B. Jacob dalam *Great Street* adalah kerindangan jalan, ketinggian pohon, keberagaman fasad, kepadatan dan jarak antar bangunan, visual elemen sepanjang koridor jalan,

serta jalur keluar dan masuk ke dalam bangunan. Dari elemen yang dijelaskan diatas dapat ditemukan hasil dari kuesioner yang dilakukan sebagai berikut:

**Tabel 3.** Tabel Persepsi Kenyamanan

Kriteria	Kode Elemen	Persepsi Pengguna (%)		
		-1	0	+1
Nyaman	KrP	1.9	22.2	75.9
	KtP	1.9	29.6	68.5
	KF	3.7	38.9	57.4
	KJB	7.4	50	42.6
	PTL	42.6	38.9	18.5
JK	16.7	50	33.3	

Berdasarkan tabel persepsi kenyamanan diatas dapat dilihat bahwa hasil positif terlihat dari 3 elemen yaitu kerindangan pohon, ketinggian pohon dan keberagaman fasad. Sedangkan untuk 2 elemen kepadatan dan jarak bangunan dan jalur keluar masuk kendaraan menunjukkan hasil yang netral yaitu 50%. Hasil yang negatif terlihat pada elemen penempatan tiang listrik yaitu 42.6% Hal tersebut menunjukkan bahwa keberadaan tiang listrik cukup mengurangi kenyamanan visual responden.

#### Persepsi Atraktif (*attractive*)

Dari salah satu kriteria yang dinilai sebagai koridor jalan yang baik adalah faktor atraktif atau ketertarikan. Adapaun aspek yang dinilai dalam kuesioner adalah elemen-elemen sebagai berikut: keberagaman fasad, material trotoar, perubahan suasana, pencahayaan, desain *street furniture*, desain penyangga lampu dan elemen dekoratif lain pada koridor jalan.

**Tabel 4.** Tabel Persepsi Atraktif

Kriteria	Kode Elemen	Persepsi Pengguna (%)		
		-1	0	+1
Atraktif	KF	1.9	33.3	64.8
	MT	22.2	38.9	38.9
	PS	5.6	22.2	72.2
	PMt	11.1	37	51.9
	SF	31.5	42.6	25.9
	DPL	3.7	13	83.3
	ED	33.3	33.3	33.3

Berdasarkan tabel persepsi dapat dilihat hasil positif yang cukup dominan terlihat pada elemen keberagaman fasad (64.8%), perubahan warna cahaya pada pagi dan sore hari (72.2%), dan desain tiang penyangga lampu penerangan umum (83.3%). Sedangkan untuk hasil netral yang cukup besar adalah pada elemen *street furniture* (42.6%). Pada elemen dekoratif tampak bahwa hasil positif, netral, dan negatif tampak seimbang yaitu 33.3%.

#### Persepsi Keterawatan (*Maintenance*)

Dari kriteria keterawatan, koridor jalan Dago dinilai dari segi kebersihan koridor jalan, keterawatan trotoar, pepohonan, dan bangunan.

**Tabel 5.** Tabel Persepsi Keterawatan

Kriteria	Kode Elemen	Persepsi Pengguna (%)		
		-1	0	+1
Keterawatan	KKJ	1.9	24.1	74.1

KT	9.3	51.9	38.9
KP	5.6	38.9	55.6
KB	5.6	64.8	29.6

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa responden memberikan hasil positif yang dominan pada elemen kebersihan koridor jalan (74.1%) dan keterawatan pepohonan (55.6%). Untuk hasil netral yang cukup dominan terlihat pada elemen keterawatan trotoar (51.9%) dan keterawatan bangunan (64.8%). Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa tidak tampak hasil negatif yang terlihat pada persepsi responden terhadap keterawatan elemen koridor jalan Dago.

#### Persepsi Aksesibilitas (*accessibility*)

Kriteria yang menjadi penilaian yang terakhir adalah aksesibilitas. Aksesibilitas dinilai dari apakah bangunan, fasad, serta akses keluar masuk bangunan dapat dengan mudah diidentifikasi, dilihat dan diakses oleh pengguna.

**Tabel 6.** Tabel Persepsi Aksesibilitas

Kriteria	Kode Elemen	Persepsi Pengguna (%)		
		-1	0	+1
Aksesibilitas	PPBT	11.1	35.2	53.7
	KFB	11.1	50	38.9
	AKMB	7.4	44.4	48.1

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa tidak ada elemen yang sangat dominan. Tetapi elemen pagar pembatas antara bangunan dan trotoar (53.7%), serta akses keluar masuk bangunan (48.1%). Sedangkan untuk elemen keterbukaan fasad bangunan mendapatkan hasil yang netral (50%). Terkait aspek aksesibilitas tidak menunjukkan persepsi yang negatif dari responden.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil evaluasi responden pada kriteria keamanan, koridor jalan Dago mendapatkan hasil yang baik. Hal ini dapat dilihat dari elemen yang dinilai yaitu lebar trotoar, median jalan, elemen tambahan pada trotoar dan zebra *cross*. Hampir semua memberikan respon positif yaitu sebanyak 67% responden memberikan penilaian positif (+1). Selain itu yang ditemukan pada penilaian elemen tambahan pada koridor jalan Dago yang berupa bola beton, mendapatkan respon yang serupa pada penilaian positif dan netral sebesar 33%.

Pada kriteria kenyamanan koridor jalan Dago hanya mendapatkan 50% respon positif dari responden yaitu pada penilaian kerindangan, ketinggian dan keberagaman fasad. Nilai netral sebesar 33.3% didapatkan pada kriteria penilaian kepadatan dan jarak bangunan, serta jalur keluar masuk kendaraan. Respon negatif koridor jalan Dago didapat dari penempatan tiang listrik sepanjang koridor dengan nilai 16.6%. Hal ini menunjukkan bahwa penempatan pepohonan yang ada, memberikan nilai kenyamanan bagi pengguna, sedangkan penempatan tiang listrik yang tidak beraturan menjadi respon negatif bagi pengguna.

Hasil positif yang ditemukan pada kriteria atraktif yaitu sebesar 57% dari elemen penilaian

keberagaman fasad, perubahan suasana, pencahayaan, desain penyangga lampu. Penilaian netral ditemukan pada elemen *street furniture*, sebesar 14%. Berbeda dari kedua hal yang telah disebutkan diatas terdapat anomali penilaian pada elemen material trotoar, yang menunjukkan respon positif dan netral yang serupa. Anomali lain yang ditemukan adalah penilaian pada elemen dekoratif lain pada koridor jalan, yang menunjukkan besaran yang serupa dari respon negatif, netral maupun positif.

Dari segi kriteria keterawatan, didapat hasil 50% positif melalui elemen penilaian kebersihan koridor jalan dan keterawatan pepohonan. Hasil netral didapatkan dari penilaian elemen keterawatan trotoar dan keterawatan bangunan. Pada kriteria keterawatan tidak ada elemen penilaian yang mendapatkan hasil negatif.

Kriteria aksesibilitas menunjukkan hasil 66% positif melalui penilaian elemen pagar pembatas bangunan dan trotoar juga akses keluar masuk bangunan. Penilaian netral didapat melalui penilaian elemen keterbukaan fasad bangunan sebesar 33%. Pada kriteria aksesibilitas tidak didapatkan penilaian negatif.

Secara keseluruhan koridor jalan Dago yang diteliti, telah memenuhi persyaratan jalan yang baik apabila dikaitkan dengan teori pada buku *Great Street* karya Allan B. Jacob, dimana kriteria keamanan, kenyamanan, atraktif, keterawatan dan aksesibilitas merupakan hal yang utama. Hal ini terlihat dari banyak respon positif yang didapat melalui responden. Setelah dilaksanakannya penelitian ini, perlu dilakukan peninjauan kembali pada beberapa penilaian pada elemen netral negatif untuk dijadikan pertimbangan dalam perencanaan dan pengembangan koridor jalan Dago pada masa yang akan datang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Lynch, K. (1976). *What Time is this Place?* Amerika Serikat: MIT Press.
- Jacobs, A. B. (1995). *Great streets*. *ACCESS Magazine*, 1(3), 23-27.
- Djokomono, I. (2010). *Bahan Kuliah Elemen Perancangan Perkotaan*. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2016). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. Sage publications.
- Taufik, M. (2013). *PENATAAN KORIDOR JALAN JENDERAL SUDIRMAN PERKOTAAN TOBOALI, KABUPATEN BANGKA SELATAN DILIHAT DARI ELEMEN RANCANG KOTA* (Doctoral dissertation, Fakultas Teknik Unpas).
- Hasim, I. S., Budi, A. T., Prabandani, D. O., & Suhendro, R. A. (2019). Koridor Jl. RE Martadinata ditinjau dari Kelengkapan Elemen, Ukuran, Peletakan dan Material Jalur Pedestrian. *Jurnal Arsitektur TERRACOTTA*, 1(1).
- Syoufa, A. (2019). *TINJAUAN TINGKAT KENYAMANAN DAN KEAMANAN PEJALAN KAKI PADA DESAIN TROTOAR JALAN MARGONDA RAYA DEPOK DENGAN JALAN*

PADJAJARAN BOGOR. *Jurnal Ilmiah Desain & Konstruksi*, 16(2).

Purboraras, A. M. (2017, August). *Kajian karakteristik koridor jalan pahlawan sebagai daya tarik wisata kota semarang*. In *Seminar Nasional Multi Disiplin Ilmu Unisbank 2017*. Stikubank University.