

Pengaruh Elemen Persisten Terhadap Kualitas Street Front Kawasan Kota Kediri

Christopher Daniel¹, Rony Gunawan Sunaryo²

¹Petra Christian University

²Atma Jaya Yogyakarta

¹B22220014@john.petra.ac.id, ²Ronygunawan@petra.ac.id

Abstrak. Pusat Kota Kediri merupakan kawasan awal dalam morfologi kota Kediri yang merupakan pusat perdagangan yang dulunya merupakan kawasan persawahan. Selain itu, tipologi bangunan Kota Kediri dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti Kolonial, Tionghoa maupun Eropa. Seiring berjalannya waktu, area pusat Kota Kediri dipenuhi oleh *street front* pertokoan ruko tipikal di sepanjang jalan. Kualitas *street front* merupakan salah satu pembentuk identitas dan karakter kawasan. Penelitian bertujuan untuk mengetahui kualitas *street front* di kawasan Kediri Kota, dengan menganalisis pengaruh perkembangan kawasan terhadap kualitas *street front* dan mengidentifikasi tipologi yang menghasilkan kualitas *street front* tertentu. Penelitian dilakukan pada *urban tissue* seluas 1000 m x 1000 m di sekitar pusat Kota Kediri. Hasil penelitian menunjukkan adanya berbagai macam kualitas *street front* pada kawasan tersebut. Pada kawasan ini, rata-rata *street front* mendapat nilai *acceptable* sedangkan kualitas *vibrant* sangat sedikit. Kualitas *vibrant* didapatkan ketika adanya aktivitas, detail pada bangunan, fasad, fasilitas dan fungsi bangunan yang beragam.

Kata Kunci: Kota Kediri, elemen persisten, kualitas *street front*

1. Pendahuluan

Kota Kediri yang lahir pada 27 Juli 879, merupakan salah satu kota tertua di Indonesia yang memiliki sejarah yang panjang dari masa kerajaan hingga penjajahan. Dahulu, awal mula Kota Kediri adalah sebuah pemukiman yang terbentuk dari Raja Airlangga yang memindahkan pusat pemerintahan kerajaan dari Kahuripan ke Dahanapura (Daha/Kadhiri) yang akan menjadi pusat pemerintahan kerajaan Panjalu / kerajaan Kediri. Akhir cerita, kerajaan Kediri sering berpindah tangan dari kerajaan Singasari, kerajaan Majapahit, kerajaan Demak, kerajaan Mataram hingga ke tangan VOC akibat insiden Geger Pecinan Jawa Timur pada saat itu ada dibawah kuasa Cakraningrat IV, Adipati Madura yang memihak pada VOC yang mengakibatkan hadirnya kekuasaan Belanda atas

Kediri yang terus berlangsung sampai Perang Kemerdekaan Indonesia. Namun, pada tanggal 1 April 1906, Kota Kediri berubah menjadi swapraja ketika diresmikan Gemeente (kotamadya) Kediri berdasarkan Staatsblad (Lembaran Negara) No 148 tertanggal 1 Maret 1906. Gemeente ini menjadi kedudukan Presiden Kediri dengan sifat pemerintahan otonom terbatas dan mempunyai Gemeenteraad (Dewan Kota/DPRD) Sebanyak 13 orang (8 Eropa, 4 pribumi dan 1 Bangsa timur). Kemudian pada 1 November 1928, berdasarkan STBL No. 498 tanggal 1 Januari 1928, Kota Kediri menjadi Zelfstandig Gemeenschap (kota praja dengan menjadi otonom penuh). Hingga pada tanggal 10 Maret 1942, Belanda menyerah kepada Jepang dan Kediri mengalami perubahan pemerintahan lagi. karena dahulu wilayah kerja Gemeente Kediri yang begitu kecil dan terbatas tugasnya, diperluas menjadi daerah kota sekarang dengan pemerintahan yang baru yang dipegang Jepang. Akhir cerita pada 1945, setelah menyerahnya Jepang pada sekutu, habislah periode sejarah pemerintah Jepang di Kediri dan beralihnya kepada pemerintahan RI yang kemudian berkembang sesuai dengan perundang-undangan republik Indonesia yang berlaku.

Sejarah panjang Kota Kediri menjadi potensi daya tarik tersendiri dalam pemenuhan agenda pembangunan di mana dari dahulu,. Kota Kediri merupakan kota perdagangan, jasa dan industri yang hingga kini telah dicanangkan Tri Bina Kota sebagai landasan pembangunan. Oleh karena ini, pembangunan *street front* berperan penting pada infrastruktur kota Kediri. Namun, Gehl et al. (2006) menemukan perilaku manusia yang kontras ketika berjalan di depan *street front* yang dinilai kualitas dan tidak berkualitas. Romice et al. (2020) juga meneliti tentang pengaruh kondisi *street front* terhadap persepsi manusia. Riset ini membuktikan pentingnya kualitas *street front* dalam pembentukan identitas kota. Konteks Kota Kediri yang berkembang dan terpengaruhi oleh berbagai macam gaya bangunan eropa, belanda dan tionghoa menjadikan isu perubahan dan permanensi (Rossi, 1984) menjadi signifikan. Menjadi pertanyaan dalam riset ini, adakah relasi antara permanensi dengan kualitas *street front* di Kota Kediri. Riset dilakukan di pada kawasan pusat Kota Kediri, untuk mencari relasi elemen persisten dengan kualitas *street front*. Hal ini diharapkan dapat diidentifikasi tipologi elemen-elemen pembentuk *street front* yang persistent, yang mampu bertahan dari transformasi perkotaan.

2. Literatur

Urban Tissue

Urban tissue adalah gabungan dari beberapa faktor yaitu jalan, plot, bangunan, yang dilihat sebagai suatu bentuk multi-level dan komposit (Cannigia & Maffei dalam Li & Gauthier, 2014) yang merupakan unsur terpenting dalam perkembangan serta pertumbuhan suatu jaringan kota maupun kawasan. Suatu jaringan urban hanya dapat terbentuk akibat kebutuhan dari kota itu sendiri, pada waktu tertentu.

Street Front

Street front merupakan gabungan dari koridor. Moughtin dalam Hertanto (2017) mendefinisikan koridor sebagai ruas jalan dengan bangunan yang bertumbuh di sepanjang sisi kanan dan kirinya. Sedangkan *street front* mengacu pada sisi bangunan yang menghadap ke arah jalan yang dibentuk oleh elemen perkotaan seperti jalan, bangunan dan kavling. Komposisi yang berbeda dari ketiga elemen tersebut akan menghasilkan kualitas *street front* yang berbeda. Perbedaan yang muncul dari antara komposisi elemen perkotaan akan menghasilkan karakter-karakter ruang perkotaan yang spesifik yang kita kenal sebagai identitas kawasan (Lynch, 1960). Identifikasi tipologi kualitas *street front* pada sebuah kawasan akan menjadi pertimbangan bagi perancang kota untuk membentuk

kualitas dan karakter kawasan. Kualitas *street front* adalah entitas dimana barang, informasi, aktivitas, dan penampilan bertransisi dua arah dari ranah privat ke ranah publik (Romice dkk., 2020). Suatu *street front* dikatakan berkualitas ketika tampilan, informasi, dan aktivitas bertransisi dari dalam bangunan (privat) ke luar bangunan (publik) secara dua arah, menciptakan kehidupan di antara bangunan (Romice et al., 2020).

Romice, Porta, dan Feliciotti (2020), menyebutkan faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas *street front* meliputi: grain of urban fabric; keterlingkupan & proporsi dari jalan; detail dan kedalaman arsitektur; pemeliharaan dan personalisasi dari bangunan dan ranah publik, eyes on the *street*, dan fungsi dan aktivitas di jalan.

Grain of urban fabric melihat akses langsung kavling/bangunan terhadap jalan dimana lebih banyak akses dari jalan memberikan keragaman, keterlibatan, dan keamanan pada area publik yang dapat meningkatkan kualitas *street front*.

Keterlingkupan & proporsi jalan menjelaskan tentang proporsi antara bangunan dan jalan yang mempengaruhi rasa terhimpit dan meruang pada suatu koridor.

Detail & kedalaman arsitektur menjelaskan semakin banyak akses dari jalan memberikan keragaman, keterlibatan, dan keamanan pada area publik.

Pemeliharaan & personalisasi bangunan dan publik menjelaskan pentingnya kondisi suatu bangunan dimana masyarakat dapat berpartisipasi pada area depan bangunan dapat meningkatkan rasa kepemilikan masyarakat terhadap area setempat.

Eyes on the street menjelaskan apa yang dilihat oleh pejalan kaki. Jalan akan lebih menarik jika semakin banyak adanya elemen transparan berupa bukaan fasad bangunan terhadap jalan seperti pintu dan jendela dimana hal ini dapat meningkatkan aktivitas sosial di area tersebut.

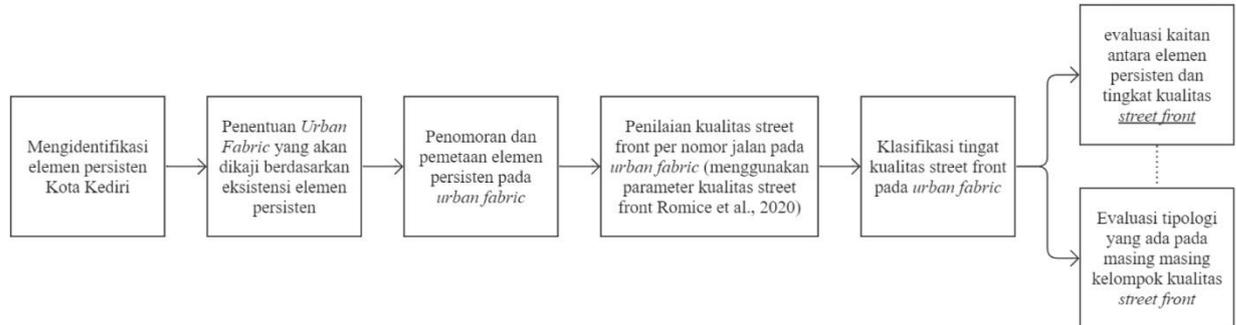
Fungsi dan aktivitas di jalan menjelaskan semakin tinggi aktivitas pada suatu jalan, semakin vital area tersebut dan aman untuk pejalan kaki. aktivitas dapat berupa bangunan yang meluap ke jalanan seperti pertokoan. Jalan padat aktivitas lebih menarik untuk dilalui dibandingkan jalan yang terisolasi dari bangunan (Tungkagi, 2020).

Romice et al., (2020) membagi kualitas *street front* menjadi lima kategori berdasarkan hasil penilaiannya, *vibrant* (paling baik), *pleasant*, *acceptable*, *unpleasant*, hingga *distressing* (paling buruk).

Permanensi

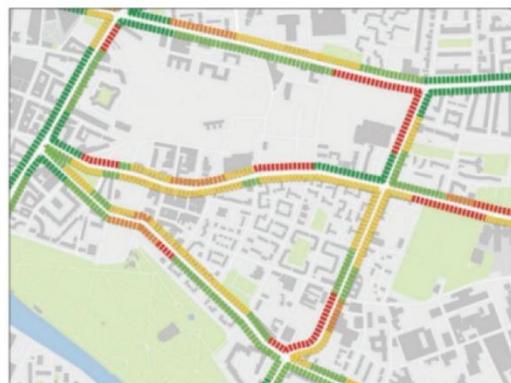
Kota dari dahulu hingga sekarang terus menerus berkembang. Hal ini didasari oleh kebutuhan masyarakatnya sendiri. Karena perkembangan perkembangan ini, faktor faktor elemen dari kota lama pun mulai hilang dan mulai asing dari infrastruktur yang baru padahal elemen dari sejarah perkembangan kota ini memiliki faktor yang penting. Dari teori permanensi, ditengah-tengah perubahan suatu kota, kita masih dapat menyaksikan kehadiran nilai-nilai lama pada masa kini (Rossi, 1984). Nilai-nilai lama yang masih dapat dinikmati kehadirannya pada masa kini adalah nilai nilai permanensi. Nilai ini dapat dicapai dengan mengalihfungsikan sebuah bangunan dengan fisik luar yang sama (tidak berubah) namun konteks fungsi dari bangunan itu sendiri dapat beradaptasi dengan kebutuhan. Hal ini berupaya agar suatu bangunan tetap dapat dinikmati kehadiran nilai lamanya pada masa sekarang. Rossi dalam Triadmodjo (2012) mengategorikan persistensi menjadi *propelling* atau *pathological*. Elemen *propelling* berarti suatu bangunan dapat mengalami banyak perubahan fungsi di dalam satu kondisi fisik yang sama, tapi tetap relevan dan vital dalam konteks masa kini. Sedangkan elemen persisten menjadi *pathological* ketika eksistensinya sudah tidak relevan lagi di konteks sekarang (Rossi, 1984).

3. Metode Penelitian



Gambar 1. Diagram Alur Penelitian
Sumber: Peneliti (2022)

Penelitian dimulai peneliti dengan mengidentifikasi elemen persisten yang ada di kota Kediri. Penelitian ini dilakukan dengan metode kualitatif untuk menilai kualitas *street front* pada suatu kawasan urban fabric yang dapat mewakili Kota Kediri secara umum. Sebaran elemen persisten tersebutlah yang kemudian dijadikan pertimbangan dalam langkah penentuan urban fabric. Kawasan yang dipilih adalah pusat Kota Kediri yang dekat dengan jembatan lama Kediri karena itu awal mula pertumbuhan Kota Kediri yang memiliki lebih banyak elemen persisten. Setelah urban fabric ditentukan, peneliti memetakan letak elemen-elemen persisten pada peta, kemudian memberikan nomor pada jalan-jalan yang ada. Analisis kualitas *street front* dilakukan bagian per bagian sehingga tipologi *street front* yang mendukung maupun merusak citra koridor dapat diidentifikasi melalui penomoran jalan secara spesifik. Penilaian kualitas *street front* dilakukan berdasarkan 6 parameter Romice, Porta, dan Feliciotti (2020), yaitu (a) *grain of urban fabric*, (b) keterlingkupan dan proporsi jalan, (c) detaili & tekstur arsitektur, (d) pemeliharaan dan personalisasi bangunan dan ranah publik, (e) *eyes on the street*, dan (f) fungsi & kegiatan di jalan. Peneliti juga mencatat tipologi street front dan mengelompokan yang didasari oleh akses bangunan ke jalan, proporsi jalan dan bangunan, detail dan personalisasi bangunan, elemen transparan yang berupa bukaan pada bangunan dan aktivitas di sepanjang jalan. Hasil penilaian pada masing-masing kriteria diakumulasi dan menghasilkan klasifikasi tingkat kualitas *street front* pada jalan yang bersangkutan. Kualitas *street front* dipetakan dan diberi pewarnaan berbeda beda pada peta urban fabric yang kemudian dianalisis terhadap keberadaan elemen persisten.



Gambar 2. Pemetaan Kualitas Street Front
Sumber: Romice, Porta, & Feliciotti, 2020

4. Pembahasan

4.1. Identifikasi Elemen Persisten Kota Kediri

Periode Perkembangan		1	2	3	4	Keterangan
Elements of Urban Tissue		1878	1891	1913	2022	
Natural Context	Sungai Brantas				<i>persistent</i>	Sungai brantas dari dulu hingga sekarang masih <i>persistent</i> dan masyarakat mata pencahariaannya bukan dar
	Jembatan Lama Kediri				<i>persistent</i>	Jembatan lama kediri dibangun pada tahun 1855 hingga sekarang masih ada namun, kinerjanya digantikan oleh jembatan baru dan axis baru disebelah jembatan lama
Street-Square	Jalan	<i>arteri</i>		<i>+lingkungan</i>	<i>persistent</i>	Jalan mulai dibangun secara perlahan dimana awalnya hanya jalan arteri kemudian bertumbuh adanya kolektor dan jalan lokal untuk mendukung pemukiman
	Permukiman	<i>tersebar</i>	<i>kompleks & perumahan</i>	<i>shophouses</i>	<i>persistent</i>	Pemukiman berawal dari rumah yang berseblahan dengan sawah, sekerang pemukiman di kota kediri didominasi oleh ruko ruko untuk berdagang
Blok-Kapling	Perkebunan	ada di timur & barat		<i>di timur mulai berkurang</i>	<i>extinct</i>	Persawahan dulu merata pada bagian timur dan barat sungai Brantas namun perlahan, pada bagian timur mulai hilang dan akhirnya perkebunan di kota pun beralih menjadi pemukiman
	Perdagangan	<i>permukiman</i>		<i>shophouses</i>	<i>persistent</i>	Pekerjaan awal masyarakat disana merupakan bertani namun beralih fungsi menjadi perdagangan dan karyawan gudang garam
Bangunan	Benteng Blokhuis			<i>renovasi</i>	<i>persistent (ubah fungsi)</i>	benteng dibangun sejak awal 1800an dan beralih menjadi sebuah polres
	Gereja Merah			<i>renovasi</i>	<i>persistent (renovasi)</i>	Gereja dibangun oleh orang cropa den direnovasi menjadi warna merah dan bertahan dan beroperasional hingga sekarang
	Klenteng Tjoe Hwi Kiong				<i>persistent</i>	Klenteng dibangun oleh buruh tionghoa yang datang bersamaan dengan belanda dan menjadi tempat wisata hingga sekarang
	Masjid			<i>berubah bentuk</i>		Masjid Agung berbentuk joglo yang kemudian di renovasi hingga sebesar sekarang. Begitu halnya dengan masjid sulaiman dan makam al washi!

tabel 1. Penomoran Jalan dan Sisi Kawasan Kediri Kota
Sumber: Analisa Peneliti (2022)

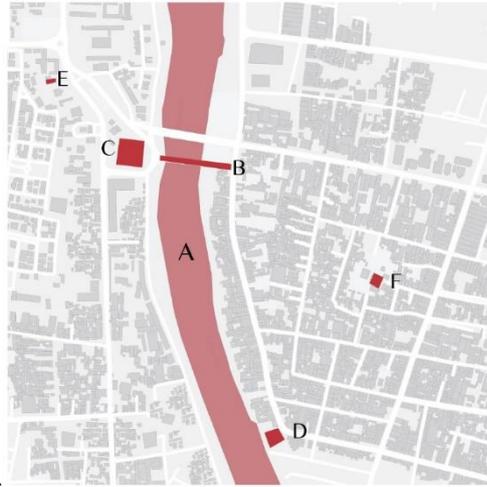
4.2. Penentuan *Urban Fabric*

Urban fabric seluas 1 km x 1 km ditentukan pada pusat Kota Kediri pada area jembatan lama Kediri. Penentuan urban fabric ini didasarkan pada pertimbangan bahwa kawasan tersebut merupakan awal mula perkembangan kota Kediri dan merupakan salah satu kawasan tertua sehingga kawasan ini memiliki elemen persisten yang banyak daripada kawasan lain di Kediri



Gambar 3. Penomoran Jalan dan Sisi Kawasan Kediri Kota
Sumber: Peneliti (2022)

Jalan-jalan dinomori 1-65 dengan A untuk sisi kiri jalan dan B untuk sisi kanan jalan. Penomoran akan digunakan untuk meninjau kualitas *street front*



Gambar 4. Lokasi Elemen Persisten Pada *Urban Fabric*
Sumber: Peneliti (2022)

Elemen persisten antara lain: (a) Sungai Brantas, (b) Jembatan Lama, (c) Benteng Blok Huis, (d) Klenteng, (e) Pasar Banyuwangi dan (f) Masjid Aulia dan terdapat pemukiman yang tidak diberi tanda.

4.3. Identifikasi Kualitas *street front* pada *Urban Fabric*

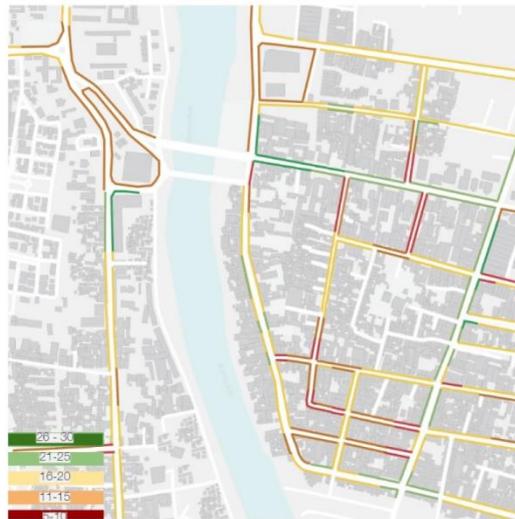
No. Jalan	Rubrik Penilaian							Skor Akhir
	Grain Of The Urban Fabric	Enclosure and Balance	Detailing and Texture	Maintenance Personalisation	eyes on the street	Uses and Activities on Street		
1	a	5	5	5	5	5	5	30
	b	5	5	5	5	5	5	30
2	a	5	5	5	5	5	5	30
	b	4	4	4	4	4	4	24
3	a	4	4	4	4	4	4	24
	b	4	4	4	4	4	4	24
4	a	4	4	4	4	4	4	24
	b	4	4	4	4	4	4	24
5	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	2	2	2	2	2	2	14
6	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	1	1	1	1	1	1	6
7	a	3	2	1	2	2	2	12
	b	3	2	1	2	2	2	12
8	a	4	4	4	4	4	4	24
	b	5	4	4	5	5	5	28
9	a	1	1	1	1	1	1	6
	b							0
10	a	2	2	2	2	2	2	12
	b	3	2	1	2	2	2	12
11	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	2	2	3	4	4	2	17
12	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	5	3	4	4	4	3	23
13	a	2	3	3	3	3	2	16
	b	2	3	3	3	3	2	16
14	a	3	2	1	2	2	2	12
	b	3	2	1	2	2	2	12
15	a	2	3	3	3	3	2	16
	b	2	3	3	3	3	2	16
16	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	2	3	3	3	3	2	16
17	a	2	3	3	3	3	2	16
	b	2	3	3	3	3	2	16
18	a	5	3	4	4	4	3	23
	b	5	3	4	4	4	3	23
19	a	2	3	3	3	3	2	16
	b	2	3	3	3	3	2	16
20	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	1	1	1	1	1	1	6
21	a	5	3	3	4	3	5	23
	b	5	3	3	4	3	5	23
22	a	2	2	2	4	2	4	16
	b	2	2	2	4	2	4	16
23	a	2	2	2	4	2	4	16
	b	2	2	2	4	2	4	16
24	a	5	3	3	4	3	5	23
	b	5	3	3	4	3	5	23
25	a	2	2	2	2	2	1	11
	b	2	2	2	2	2	1	11
26	a	2	2	2	2	2	1	11
	b	2	2	2	2	2	1	11
27	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	2	2	3	4	4	2	17
28	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	3	2	1	2	2	2	12
29	a	3	2	1	2	2	2	12
	b	3	2	1	2	2	2	12
30	a	2	3	3	3	3	2	16
	b	2	3	3	3	3	2	16
31	a	5	4	3	3	3	4	22
	b	5	4	3	3	3	4	22
32	a	1	1	1	1	1	1	6
	b							0
33	a	2	2	2	2	2	2	12
	b	2	2	2	2	2	2	12
34	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	1	1	1	1	1	1	6
35	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	2	2	3	4	4	2	17
36	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	2	2	3	4	4	2	17
37	a	3	1	3	3	1	1	12
	b	3	1	3	3	1	1	12
38	a	3	1	3	3	1	1	12
	b	3	1	3	3	1	1	12
39	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	1	1	1	1	1	1	6
40	a	4	4	1	3	4	4	20
	b	4	4	1	3	4	4	20
41	a	5	4	3	3	3	4	22
	b	2	2	3	4	4	2	17
42	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	2	2	3	4	4	2	17
43	a	5	4	3	3	3	4	22
	b	2	2	3	4	4	2	17
44	a	5	4	3	3	3	4	22
	b	5	4	3	3	3	4	22
45	a	5	4	3	3	3	4	22
	b	5	4	3	3	3	4	22
46	a	4	4	1	3	4	4	20
	b	4	4	1	3	4	4	20
47	a	5	4	4	5	5	5	28
	b	2	2	2	2	2	1	11
48	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	1	1	1	1	1	1	6
49	a	5	3	4	4	4	3	23
	b							0
50	a	3	2	1	2	2	2	12
	b	3	2	1	2	2	2	12
51	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	3	2	1	2	2	2	12
52	a	4	4	2	4	4	3	21
	b	4	4	2	4	4	3	21
53	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	2	2	3	4	4	2	17
54	a	3	2	1	2	2	2	12
	b	4	4	2	4	4	3	21
55	a	4	4	2	4	4	3	21
	b	2	2	3	4	4	2	17
56	a	2	2	3	4	4	2	17
	b	2	2	3	4	4	2	17
57	a	4	3	3	3	4	3	20
	b	3	2	1	2	2	2	12
58	a	4	3	3	3	4	3	20
	b	4	3	3	3	4	3	20
59	a	4	3	3	3	4	3	20
	b	4	3	3	3	4	3	20
60	a	2	2	2	2	2	2	12
	b	2	2	2	2	2	2	12
61	a	2	2	2	2	2	2	12
	b	2	2	2	2	2	2	12
62	a	2	2	2	2	2	2	12
	b	5	4	4	5	5	5	28
63	a	4	4	2	4	4	3	21
	b	5	4	4	5	5	5	28
64	a	4	3	3	3	4	3	20
	b	4	3	3	3	4	3	20
65	a	1	1	1	1	1	1	6
	b	1	1	1	1	1	1	6

tabel 2. Hasil Penilaian Kualitas *Street-front* Sesuai Nomor Jalan
Sumber: Analisa Peneliti (2022)

Penelitian kualitas *street front* menggunakan parameter Romice, Porta, dan Feliciotti (2020) dimana kualitas *street front* dipengaruhi oleh *grain of urban fabric*; keterlingkupan & proporsi; detail dan kedalaman arsitektur; pemeliharaan dan personalisasi bangunan dan publik, *eyes on the street*, dan fungsi dan aktivitas di jalan. Hasil penilaian menunjukkan berbagai keragaman kualitas *street front* kawasan Kota Kediri. Dari hasil analisa yang telah dilakukan terhadap *street front* quality pada kawasan Kediri kota mengenai penilaian grade yang sudah ditetapkan (1-5), ditemukan sebagai berikut :

Grade 1 (<i>Vibrant</i>)	: 874m	: 5%
Grade 2 (<i>Pleasant</i>)	: 2120m	: 12%
Grade 3 (<i>Acceptable</i>)	: 8564 m	: 49 %
Grade 4 (<i>Unpleasant</i>)	: 4225 m	: 24,5%
Grade 5 (<i>Distressing</i>)	: 1475 m	: 8.5%

Data tersebut menunjukkan bahwa kualitas *street front* Kota Kediri mayoritas memiliki kualitas *acceptable* dengan 49%. Sedangkan kualitas yang memiliki persentase paling sedikit ada di jalan *vibrant* dengan 5%. Hal ini berarti jalan jalan di Kota Kediri belum mempertimbangkan kualitas *street front* dan masih berkembang secara organik sesuai kebutuhan disana.



Gambar 5. Pewarnaan Jalan dan Sisi Kawasan Kediri Kota berdasarkan kualitas
Sumber: Analisa Peneliti (2022)

Kualitas *street front* yang baik yakni *vibrant*, *pleasant* dan *acceptable* banyak dijumpai di jalan arteri dan kolektor. Sedangkan jalan jalan lingkungan gang gang kecil banyak didominasi oleh kualitas *unpleasant* dan *distressing*.

4.4. Klasifikasi Kualitas *street front* serta Tipologi yang Ditemukan

Klasifikasi kualitas *Street-front* kawasan Kota Kediri dari *Vibrant* hingga *Distressing* berdasarkan kategori Romice et al., (2020)

a. Jalan *Vibrant*

Kualitas *street front vibrant* merupakan kualitas jalan yang paling ideal. Pada Kota Kediri, jalan ini dapat ditemukan pada koridor persimpangan jalan yang berdekatan langsung dengan jembatan Brawijaya. Tipologi bangunan di kawasan ini cenderung rumah toko bervariasi fungsinya mulai dari perkantoran hingga pertokoan yang memiliki *shopfront* sehingga adanya akses dan interaksi dengan jalan pedestrian yang cukup baik. Selain itu, tipologi bangunan kawasan ini memiliki berbagai *facade*, material dan bukaan bangunan yang terdefinisi. Karena hal tersebut, jalan ini ramai oleh para pengunjung.

Vibrant (5%)	
	Akses Parkir adanya tempat parkir khusus untuk menunjang aktivitas pada jalan utama ini, juga area parkir pun selalu penuh karena area ini merupakan area jual beli yang cukup
	Tinggi Bangunan bangunan di jalan ini rata rata 8m, 2 lantai dan jarak bangunan sangat berdempet sehingga, akses pedestrian tidak perlu repot jalan jauh dari satu tempat ke tempat yang lain
	Fasad Bangunan fasad bangunan di jalan ini cukup terdefinisi karena area pertokoan. Seperti contoh facade anyaman laser cutting, facade jendela dan pintu kaca yang menarik traffic.
	Aktivitas karena traffic yang sangat tinggi, area pedestrian dimanfaatkan oleh pengguna bangunan untuk lebih mengekstend maupun juga ada stan stan kecil untuk memanfaatkan peluang

Tabel 3. Tipologi Pada Tingkat *Vibrant*
Sumber: Peneliti (2022) <https://www.google.com/maps>

b. Jalan *Pleasant*

Jalan yang *pleasant* ini hampir sama dengan jalan *vibrant* tapi tidak terdefinisi seperti jalan *Vibrant* dan memiliki fungsi tidak sevarian jalan *vibrant*.

Pleasant (12%)	
	Fungsi pada jalan dhoho, rata rata bangunan disana berdempetan namun mayoritas toko disana tutup dan mangkrak namun fasilitas public disana masih sangat memadai
	Fasade pada jalan dhoho, bangunan disana memiliki facade yang kurang terdefinisi dan cukup apa adanya, hal ini disebabkan karena bangunan juga tidak beroperasi sehingga tidak ada renovasi

Tabel 4. Tipologi Pada Tingkat *Pleasant*
Sumber: Peneliti (2022) <https://www.google.com/maps>

c. Jalan *Acceptable*

Kualitas *street front acceptable* ini merupakan jalan pada umumnya yang menggambarkan Kota Kediri, dimana jalan ini cenderung sama semua dan masih terawat.

Acceptable (49%)	
	Pagar jalan ini cenderung dikelilingi pagar dan jarak rumah cenderung berjauhan namun, kawasan disini cenderung rapi, memiliki pedestrian dan jalan yang lebar

	<p>Fungsi fungsi pada jalan ini cukup beragam namun bukan kawasan perdagangan yang penuh dengan toko namun juga sebagai kawasan hunian.</p>
---	---

Tabel 5. Tipologi Pada Tingkat *Acceptable*
Sumber: Peneliti (2022) <https://www.google.com/maps>

d. Jalan *Unpleasant*

Jalan *Unpleasant* cenderung ditemukan pada kawasan pemukiman penduduk yang tidak fokus pada interaksi dan merupakan jalan pemukiman antar rumah dengan jarang antar bangunan cukup renggang.

<p><i>Unpleasant</i> (24,5%)</p>	
	<p>Tampilan jalan ini cenderung memiliki fungsi rumah hunian yang tidak mementingkan facade sehingga, area ini cukup memblocking jalan namun tidak sepenuhnya.</p>
	<p>Jarak jarak pada jalan ini juga cenderung berjarak jauh baru ke rumah / bangunan selanjutnya.</p>

Tabel 6. Tipologi Pada Tingkat *UnPleasant*
Sumber: Peneliti (2022) <https://www.google.com/maps>

e. Jalan *Distressing*

Jalan *distressing* merupakan jalan dengan gang kecil dan biasanya berupa sisi belakang bangunan sehingga tidak ada interaksi, facade, fungsi, pandangan dan jauh antar bangunan. Jalan *distressing* cenderung ditemukan di dekat elemen elemen baru.

<p><i>Distressing</i> (8,5%)</p>	
	<p>Dinding jalan ini cenderung memiliki tampilan samping dinding pembatas bangunan yang cukup masive sehingga jalan terasa tertutup oleh dinding tersebut.</p>
	<p>Pagar jalan ini diapit oleh pagar pagar rumah yang terbuat dari dinding pembatas yang dijadikan batas site sehingga tidak ada interaksi yang muncul</p>
	<p>Tanah Kosong jalan ini juga diisi oleh tanah tanah kosong dan dinding dinding site yang cukup memblocking</p>

Tabel 7. Tipologi Pada Tingkat *Distressing*
Sumber: Peneliti (2022) <https://www.google.com/maps>

4.5. Kaitan Elemen Persistent Terhadap Kualitas *street front*

Ketika dianalisis lebih lagi, kualitas *street front* vibrant hanya ada di sekitar axis elemen persisten jembatan lama & baru, dan benteng Blok Huis. Setiap elemen memiliki fungsi yang jelas dan relevan bagi masyarakat sekarang. Jembatan baru Kediri yaitu jembatan Brawijaya yang bersebelahan persis dengan jembatan lama Kediri (*pathological*) merupakan jembatan pengganti karena usianya yang sudah tua elemen *propelling* yang digunakan sebagai sirkulasi utama yang menghubungkan antara kawasan Kediri timur dengan Kediri barat. Dengan adanya jembatan ini, aksis jalan jembatan tersebut cukup ramai dilewati kendaraan dan pedestrian. Meskipun jembatan lama Kediri telah digantikan dengan jembatan baru Brawijaya, axis jalan menuju jembatan ini masih dipertahankan dan diikutsertakan dalam perancangan dan pengembangan kota sehingga mempengaruhi bangunan, aktivitas dan kualitas *street front* di sekitarnya.

Namun di sisi lain, tidak semua elemen persisten menghasilkan kualitas *street front* vibrant. Contohnya adalah elemen persisten Gereja Merah, Klenteng Tjoe Hwie Kiong, dan Masjid. Meskipun mereka tetap masuk dalam kategori elemen *propelling*, keberadaan mereka tidak ada pada jalan utama sehingga elemen persisten tersebut tidak diikutsertakan dalam perancangan dan pengembangan kota. Bangunan-bangunan di sekitarnya dibangun tanpa memperhatikan elemen ini. Sehingga, meskipun bangunan sudah berdiri sejak lama, akan terkesan berbeda dari lingkungan dan tipologi bangunan disekitarnya.

4.5. Perbaikan Kualitas *street front*

Kualitas *street front* yang sudah buruk dapat diperbaiki dengan beberapa strategi sesuai dengan aktivitas, fungsi dan apa yang ingin dituju oleh kawasan tersebut. Strategi tersebut seperti : memberi *setback* pada bangunan sehingga adanya respons terhadap jalan di depannya dan pedestrian, memberi batasan secara jelas antara area pedestrian dan kendaraan, penambahan detail pada bangunan agar lebih dapat dinikmati pada sudut pandang pedestrian, dan merevitalisasi kembali bangunan-bangunan lama yang mangkrak dan digunakan kembali.

5. Kesimpulan

Kawasan di sekitar pusat Kota Kediri memiliki kualitas *street front* yang beragam. Rata-rata kualitas yang ada pada kawasan ini yang dapat mewakili keseluruhan adalah acceptable. Hal ini menunjukkan bahwa masih ada kesempatan untuk memperbaiki kualitas *street front* pusat Kota Kediri. Penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat elemen persisten yang mempengaruhi perkembangan dan kualitas kota karena elemen tersebut berada pada axis utama jalan pusat Kota Kediri seperti elemen jembatan baru / jembatan lama dan benteng blok-huis yang kini menjadi kantor polisi. Namun di sisi lain, di kawasan ini, tidak semua elemen persisten *propelling* menjadi faktor penentu akan kualitas *street front*. Hal ini dikarenakan perancangan dan pengembangan kawasan sekitar tidak hanya mempertimbangkan faktor elemen tersebut namun fungsi, aktivitas dan hal lain. Akibatnya terdapat elemen persisten *propelling* yang lambat laun terasa berbeda sendiri dengan lingkungan sekitar.

Setiap kategori kualitas *street front* juga identik dengan tipologi jalan - bagiannya masing-masing. Tipologi bangunan yang memiliki kualitas *street front* yang baik dipengaruhi oleh skala bangunan, *setback*, area pedestrian yang ramah dan baik, memiliki interaksi pada lantai dasar seperti bukaan-bukaan, dan selaras namun tetap memiliki variasi dengan bangunan

sekitarnya. Sedangkan tipologi jalan yang baik yaitu jalan yang memiliki pemisah yang jelas antara pedestrian dan kendaraan.

Daftar pustaka

1. Gehl, J., Kaefler, L., & Reigstad, S. (2006). *Close encounters with buildings*. URBAN DESIGN International, 11(1), 29-47. <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000162>
2. Romice, O., Porta, S., & Feliciotti, A. (2020). *Master Planning For Change*. RIBA.
3. Li, Y., & Gauthier, P. (2014). *The evolution of residential buildings and urban tissues in Guangzhou, China: Morphological and typological perspectives*. Urban Morphology, 18(2), 129-149.
4. Rossi, A. (1984). *The Architecture of the City* (1st ed.).
5. Triatmodjo, S. (2012). *Dua Ragam Makna pada “Ruang dari Masa Lalu” di Permukiman Kauman Yogyakarta*. TSAQAFAH (Jurnal Kajian Seni Budaya Islam), 1(1), Article 1. [Http://Digilib.Isi.Ac.Id/1292/](http://Digilib.Isi.Ac.Id/1292/)
6. Website Resmi Pemerintah Kota Kediri (no date) *Pemkot Kediri*. Available at: <https://www.Kedirikota.go.id/p/potensi/103436/bidang-industri-perdagangan-dan-pengembangan-usaha>
7. Hertanto, I. (2017). *Penataan Ruang Luar Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta [Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya]*. <https://123dok.com/document/yjj8ggkypenataan-ruang-luar-koridor-jalan-ahmad-dahlanyogyakarta.html>
8. Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.
9. Tungkagi, F. D. (2020). *Penerapan Konsep Complete Streets Pada Jaringan Jalan Kolektor Sekunder Kawasan Perdagangan Kota Makassar*. Universitas Hasanuddin.