

## KONSEP *HEALTHY STREET* PADA KORIDOR JALAN KH. AHMAD DAHLAN

### Resty Aprila Hardi

Program Studi Arsitektur  
Universitas Teknologi Yogyakarta  
restyaprila18@gmail.com

### Desrina Ratriningsih

Program Studi Arsitektur  
Universitas Teknologi Yogyakarta  
desrina@uty.ac.id

### ABSTRAK

Yogyakarta sebagai Kota Pariwisata, juga merasakan dampak pandemi Covid-19, dengan penurunan jumlah kunjungan pariwisata hingga 50 persen lebih pada tahun 2020. Pemerintah Kota Yogyakarta berusaha melakukan perbaikan agar dapat kembali mendatangkan wisatawan ke Yogyakarta dalam masa pasca pandemi, salah satunya adalah penataan koridor ruang jalan. Koridor jalan KH Ahmad Dahlan, yang berada di kecamatan Ngampilan memiliki potensi baik untuk dilakukan penataan. Koridor ini menghubungkan kawasan parkir Ngabean dengan titik 0 km. Konsep *Healthy Street* sesuai digunakan untuk merespon potensi dan permasalahan pasca pandemi Covid-19 saat ini, karena kerangka kerjanya yang berpusat pada manusia untuk menanamkan kesehatan masyarakat dalam transportasi, ranah publik, dengan tujuan membuat pengunjung lebih memilih berjalan kaki, bersepeda atau menggunakan transportasi umum di Jalan KH. Ahmad Dahlan ini. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dan kuantitatif, metode kualitatif yaitu mulai dari pengumpulan data, analisis, sintesis, hingga menarik kesimpulan konsep *healthy street* pada koridor Jl. KH Ahmad Dahlan. Sedangkan metode kuantitatif berupa survey dan pengambilan data di sepanjang koridor Jl. KH Ahmad Dahlan. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan perancangan ruang publik khususnya di koridor Jalan KH. Ahmad Dahlan agar mewujudkan kota lebih sehat dan inklusif.

### KEYWORDS:

Koridor; Covid-19; *Healthy Street*; Pariwisata

### PENDAHULUAN

Yogyakarta sebagai Kota Pariwisata, juga merasakan dampak pandemi *Corona Virus Disease-19 (Covid-19)* yang terjadi hingga saat ini, dengan penurunan jumlah kunjungan pariwisata hingga 50 persen lebih pada tahun 2020. Jumlah kunjungan pada tahun 2020 jauh lebih sedikit jika dibandingkan dua tahun sebelumnya, yang mencapai angka 4 juta pengunjung, menurut Kepala Bidang Promosi Pariwisata Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, Andri Wiramawati. Pihaknya mencatat pada tahun 2020 kunjungan wisatawan ke Kota Yogyakarta sebanyak 1.385.781 wisatawan, baik domestik maupun mancanegara. Berikut data jumlah kunjungan wisatawan ke Kota Yogyakarta dari tahun 2017-2019 yang mengalami fluktuasi.

Tabel 1. Jumlah Kunjungan Wisatawan Kota Yogyakarta Tahun 2017-2019

Tahun	Mancanegara	Nusantara	Jumlah Total
2017	433.114	3.461.597	3.894.711
2018	219.332	4.533.019	4.752.351
2019	498.866	3.879.743	4.378.609

Sumber: BPS Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta Dalam Angka 2020

Pemerintah Kota Yogyakarta sadar bahwa sektor pariwisata yang ada merupakan sektor unggulan, karena Kota Yogyakarta memiliki daya tarik wisata yang sangat beragam. Daerah ini menawarkan berbagai macam daya tarik wisata, seperti budaya, belanja, kuliner, dan lain-lain. Beberapa daya tarik wisata di Kota Yogyakarta di antaranya: Malioboro, Alun-alun, Keraton Yogyakarta, Tamansari, Gembira Loka Zoo, dan museum. Keberagaman inilah yang membuat Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta berusaha

mencapai target kunjungan wisatawan dengan selalu berupaya meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Yogyakarta. Upaya yang bisa dilakukan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta dengan cara melakukan promosi secara bertahap serta membenahi pengelolaan kawasan-kawasan di Kota Yogyakarta.

Salah satu koridor di Kota Yogyakarta dengan potensi yang cukup baik adalah Jl. KH Ahmad Dahlan. Koridor yang berada di kecamatan Ngampilan, Kota Yogyakarta ini memiliki potensi gerbang dari barat yang mengkoneksikan langsung dengan pusat kota dan area wisata di Kota Jogja, seperti Jalan Malioboro, titik 0 KM, sentra industri oleh-oleh bakpia, dan Jogja Nasional Museum serta menjadi penghubung kawasan parkir Ngabean dan titik 0 km. Untuk memaksimalkan potensi yang ada, perlu dilakukannya pembenahan di Jl. KH Ahmad Dahlan ini, yang akan berimbas pada peningkatan jumlah kunjungan wisatawan, namun tetap memperhatikan situasi pasca pandemi *Covid-19* saat ini.

### **Koridor**

Menurut Moughtin (1992: 41), suatu koridor biasanya pada sisi kiri kanannya telah ditumbuhi bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut. Sedangkan Zahnd (2012: 110), menyebutkan bahwa koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang untuk menghubungkan dua kawasan atau wilayah kota secara netral. Dengan kata lain, koridor merupakan ruang berupa plaza, jalan atau lorong memanjang yang terbentuk oleh deretan bangunan, pohon, atau perabot jalan untuk menghubungkan dua kawasan dan menampilkan kualitas fisik ruang tersebut.

Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk arsitektur kawasan kota tidak akan lepas dari elemen-elemen pembentuk citra koridor tersebut (Krier, 1979: 61), yaitu:

1. Wujud bangunan

Merupakan wajah atau tampak dan bentuk bangunan yang ada di sepanjang koridor. Wajah dan bentuk bangunan tersebut merupakan tapak keseluruhan dari suatu koridor yang mampu mewujudkan identitas dan citra arsitektur suatu kawasan.

2. *Figure ground*

Merupakan hubungan penggunaan lahan untuk massa bangunan dan ruang terbuka. Struktur tata ruang kota menurut Trancik (1986: 101) terdiri dari dua elemen pokok, yaitu massa bangunan kawasan (*urban solid*) dan ruang terbuka kawasan (*urban void*). Kedua elemen tersebut membentuk pola padat rongga ruang kota yang memperlihatkan struktur ruang kawasan kota dengan jelas.

3. *Street and Pedestrian ways*

Merupakan jalur jalan pergerakan kendaraan dan bagi pejalan kaki yang dilengkapi dengan parkir, elemen perabot jalan (*street furniture*), tata tanda (*signage*), dan pengaturan vegetasi sehingga mampu menyatu terhadap lingkungan. Koridor jalan dan jalur pejalan kaki merupakan ruang pergerakan linear sebagai sarana sirkulasi dan aktivitas manusia dengan skala padat.

### **Pendekatan *Healthy Streets***

Menurut *Guide to the Healthy Streets Indicator (2017)*, pendekatan Jalan Sehat dan 10 Indikator Jalan Sehat dikembangkan oleh Lucy Saunders, seorang spesialis kesehatan masyarakat dan transportasi. Ini pertama kali dimasukkan dalam kebijakan TfL dalam Rencana Aksi Kesehatan pertama pada tahun 2014 dan TfL telah bekerja untuk menyampaikan Pendekatan ini di London. Pendekatan Jalan Sehat adalah kerangka kerja yang berpusat pada manusia untuk menanamkan kesehatan masyarakat dalam transportasi, ranah publik, dan perencanaan.

Pendekatan ini didasarkan pada 10 Indikator Jalan Sehat berbasis bukti, masing-masing menggambarkan aspek pengalaman manusia berada di jalanan. Kesepuluh hal tersebut harus diprioritaskan dan diseimbangkan untuk meningkatkan keberlanjutan sosial, ekonomi dan lingkungan melalui bagaimana jalan dirancang dan dikelola.

1. *Everyone feels welcome* ( semua orang merasa diterima)  
Jalanan harus menjadi tempat yang ramah bagi semua orang untuk berjalan, menghabiskan waktu, dan terlibat dengan orang lain. Hal ini diperlukan untuk menjaga kita semua tetap sehat melalui aktivitas fisik dan interaksi sosial.
2. *Easy to cross* (mudah untuk menyeberang)  
Jalan-jalan kita harus mudah dilintasi semua orang. Hal ini penting karena orang lebih memilih untuk dapat mencapai tempat yang mereka inginkan secara langsung dan cepat sehingga jika kita mempersulit mereka, mereka akan frustrasi dan menyerah.
3. *Shade & shelter* (keteduhan dan tempat berteduh)  
Keteduhan dan tempat berteduh dapat datang dalam berbagai bentuk (pohon, tenda, barisan tiang) dan mereka diperlukan untuk memastikan bahwa setiap orang dapat menggunakan jalan dalam cuaca apa pun.
4. *Places to stop & rest* (tempat untuk berhenti & istirahat)  
Kesempatan reguler untuk berhenti dan beristirahat sangat penting bagi sebagian orang untuk dapat menggunakan jalan dengan berjalan kaki atau bersepeda karena mereka merasa perjalanan aktif untuk jarak yang lebih jauh merupakan tantangan.
5. *Not too noisy* (tidak terlalu berisik)  
Kebisingan dari lalu lintas jalan berdampak pada kesehatan dan kesejahteraan kita dalam banyak hal, juga membuat jalan-jalan menjadi stres bagi orang-orang yang tinggal dan bekerja di atasnya serta orang-orang yang berjalan dan bersepeda di atasnya.
6. *People choose to walk & cycle* (orang memilih untuk berjalan & bersepeda)  
Kita semua perlu membangun aktivitas rutin ke dalam rutinitas harian kita dan yang paling efektif untuk melakukannya adalah dengan berjalan kaki atau bersepeda untuk perjalanan singkat atau sebagai bagian dari perjalanan transportasi umum yang lebih lama.
7. *People feel safe* (orang merasa aman)  
Transportasi darat bermotor dapat membuat orang merasa tidak aman dengan berjalan kaki atau bersepeda, terutama jika pengemudi bepergian terlalu cepat atau tidak memberi mereka cukup ruang, waktu, atau perhatian.
8. *Things to see & do* (hal yang dapat dilihat & dilakukan)  
Lingkungan jalanan perlu menarik secara visual bagi orang yang berjalan dan bersepeda, mereka perlu memberikan alasan bagi orang untuk menggunakannya (toko dan layanan lokal), peluang untuk berinteraksi dengan seni, alam, orang lain.
9. *People feel relaxed* (orang merasa santai)  
Lingkungan jalan dapat membuat kita merasa cemas jika kotor dan berisik, jika terasa tidak aman, jika kita tidak memiliki cukup ruang, jika kita tidak yakin ke mana harus pergi atau kita tidak dapat dengan mudah mencapai tempat yang kita inginkan.
10. *Clean air* (udara bersih)  
Mengurangi polusi udara menguntungkan kita semua dan membantu mengurangi ketidaksetaraan kesehatan yang tidak adil.  
Potensi yang ada pada Jl. KH Ahmad Dahlan belumlah relevan dengan keadaan dan kondisi Jl. KH Ahmad Dahlan saat ini. Terdapat beberapa masalah yang tidak sesuai dengan 10 indikator teori *healthy street* di Jl. KH Ahmad Dahlan ini, diantaranya parkir *on the street*, dominasi PKL pada jalur pedestrian, jalur yang tidak ramah difable, *setback* bangunan yang terlalu dekat dengan jalan, minimnya halte dan shelter, serta amenitas jalan yang belum lengkap dan belum tertata dengan jelas (*greenery, street lamp, sitting spot*). Untuk itu perlu adanya penelitian terkait bagaimana merancang Jl. KH Ahmad

Dahlan dengan konsep *healthy street*, agar dapat mengoptimalkan potensi dan menyelesaikan masalah yang ada sehingga bisa sesuai dengan 10 indikator teori *healthy street*.

## METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dan kuantitatif, metode kualitatif yaitu mulai dari pengumpulan data, analisis, sintesis, hingga menarik kesimpulan konsep *healthy street* pada koridor Jl. KH Ahmad Dahlan. Sedangkan metode kuantitatif berupa survey dan pengambilan data di sepanjang koridor Jl. KH Ahmad Dahlan. Tinjauan lebih jauh berikut adalah penjelasan mengenai skema dan kerangka perancangan yang dilakukan pada Perancangan Koridor.

### 1. Pencarian Ide/Gagasan

Pada proses pencarian ide/gagasan dalam Perancangan Koridor melalui penjabaran setiap permasalahan yang ada pada kawasan objek rancangan tersebut, dan kemudian memunculkan ide atau gagasan dalam perancangan obyek dengan mengaitkan setiap kelebihan juga yang menjadi titik acuan dalam perkembangan perancangan.

### 2. Pengumpulan Data

#### a. Data Primer

Data yang didapat secara langsung melalui survei lapangan atau observasi, serta dokumentasi. Langkah-langkah pengumpulan data:

- Survei langsung disepanjang Jl. KH Ahmad Dahlan,
- Melihat dan mencatat kondisi eksisting jalan dan sekitarnya,
- Melakukan dokumentasi terkait permasalahan dan potensi yang ada,
- Membuat kesimpulan terkait data-data yang didapat.

#### b. Data Sekunder

Pada tahapan pengumpulan data objek, yang dilakukan adalah mencari studi literatur atau referensi terkait standar dari Perancangan Koridor. Langkah-langkah pengumpulan data:

- Melakukan pengumpulan data melalui *searching* di internet dengan kata kunci terkait *healthy street* dan koridor,
- Membaca dan menyerap beberapa teori terkait *healthy street* dan koridor,
- Membuat kesimpulan terkait teori yang didapat, serta memilih beberapa yang akan menjadi dasar penelitian.

### 3. Analisis

Pada tahapan pengumpulan data selanjutnya yang dilakukan adalah analisis. Metode ini dilakukan dengan Tinjauan mengenai beberapa aspek yang dibutuhkan dalam perancangan seperti terkait dengan tapak dan juga terkait dengan objek rancangan. Beberapa analisis yang dilakukan antara lain analisis kawasan/tapak (Kota Yogyakarta), analisis objek (koridor Jl. KH. Ahmad Dahlan), serta analisis pendekatan (*healthy street*)

### 4. Sistesis

Sintesis atau konsep merupakan tahapan penggabungan beberapa alternatif perancangan yang muncul pada tahap analisis. Dari beberapa alternatif yang dilakukan pada proses sebelumnya, ditentukan mana yang terbaik untuk Perancangan Koridor. Beberapa konsep perancangan tersebut antara lain konsep kawasan, konsep ruang, konsep *accessibility & connectivity*, konsep *comfort & safe*, serta konsep *imagibility*, yang berkaitan langsung dengan 10 *indicator healthy street*.

### 5. Menarik Kesimpulan

Menarik kesimpulan merupakan tahapan menyimpulkan antara isu potensi dan masalah yang ada pada Jl. KH Ahmad Dahlan, dengan penyelesaiannya terhadap konsep *healthy street* dan dampaknya terhadap kondisi pasca pandemi *covid-19* saat ini.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Lokasi Koridor

Koridor terletak di kecamatan Ngampilan, Kota Yogyakarta yang merupakan gerbang dari barat dan mengkoneksikan langsung dengan pusat kota dan area wisata di Kota Jogja, seperti Jalan Malioboro, titik 0 KM, sentra industri oleh-oleh bakpia, dan Jogja Nasional Museum.

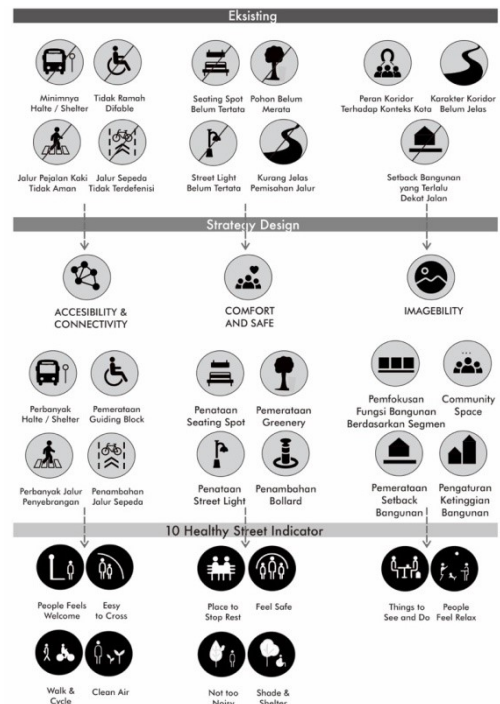
- Timur berbatasan dengan titik 0 KM Yogyakarta
- Barat berbatasan dengan Jl. Kapten Piere Tendean



Gambar 1. Lokasi Koridor

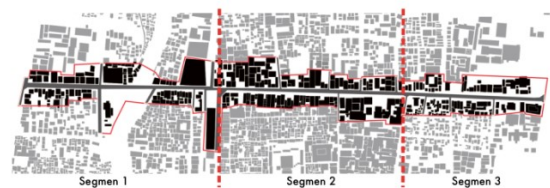
### 3.2 Penerapan *Healthy Street*

Penerapan *healthy street* pada desain koridor ini dengan pengumpulan data eksisting, hingga menemukan potensi dan masalah yang ada pada koridor, selanjutnya eksisting dikelompokkan menjadi 3 bagian besar permasalahan, yaitu *accessibility & connectivity*, *comfort & safe*, serta *imagebility*. Penyelesaian masalah dengan memberi *strategy design* berdasarkan 3 poin masalah tersebut, yang mana *strategy-strategy* yang dimunculkan juga sesuai dengan teori *10 healthy street indicator*.



Gambar 2. Design framework

Jl. KH Ahmad Dahlan ini memiliki permasalahan utama yang sama yaitu aksesibilitas yang tidak memadai, seperti jalan dan trotoar yang tidak sesuai prinsip, parkir *on the street* dan dominasi PKL pada jalur pedestrian. Namun berdasarkan masing-masing karakteristik *setting* fisik (*fungsi, setback, enclosure, vegetasi*) dan *setting* aktivitas (*sosial dan ekonomi*) ditemukan bahwa Jalan KH Ahmad Dahlan memiliki karakteristik, potensi dan permasalahan yang berbeda, sehingga penyelesaian koridor akan dibagi menjadi 3 segmen.



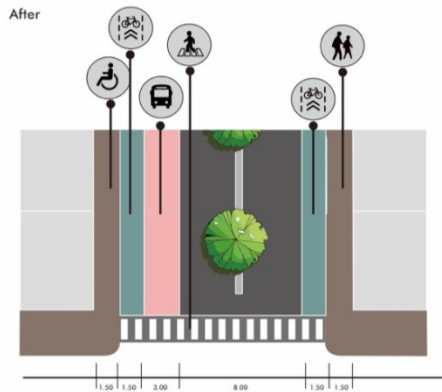
Gambar 3. Pembagian segmen koridor

#### Segmen 1

##### a. *Accessibility & Connectivity*

Lebar jalan eksisting 14m, ruang jalan dibagi menjadi 3 bagian, untuk jalur sepeda (1,5m) di dua sisi, jalur trans (3m), serta jalur kendaraan pribadi (8m) dua arah. Jalur pedestrian yang awalnya 1,2m dilebarkan jadi 1,5m. Pada segmen ini yang merupakan *gateway*, akses kendaraan masih dimaksimalkan, karna merupakan jalur masuk

ke koridor. Pada segmen ini juga terdapat *pocket parkir* yaitu parkir ngabean, sehingga nantinya bisa menampung parkir untuk mengurangi intensitas kendaraan pribadi di segmen 2 & 3.



Gambar 4. Konsep Desain *Accessibility & Connectivity* Segmen 1

b. *Comfort & Safe*

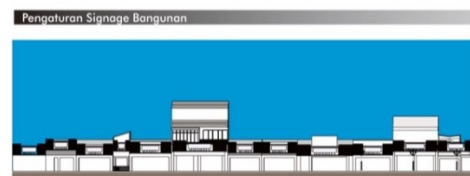
Terdapat 4 poin penataan pada konsep *comfort & safe* ini, yaitu *greenery*, *sitting spot*, *street lamp*, serta *bollard*. Penataan *greenery* di tengah ruang jalan, karna pedestrian yang cukup kecil. *Sitting spot* di kedua sisi *pedestrian way*, dengan sebaran yang tidak terlalu banyak, dengan jarak tidak lebih dari 400m. Lampu jalan di kedua sisi jalur pedestrian untuk memberi rasa aman saat malam hari bagi pengguna jalur pedestrian. Serta menempatkan *bollard* di sisi samping jalur sepeda, untuk menciptakan rasa aman.



Gambar 5. Konsep *Comfort & Safe* segmen 1

c. *Imagibility*

Terdapat 3 poin penataan pada konsep *imagibility* segmen 1 ini, yaitu *gateway*, *node*, dan *signage*. Merupakan *gateway*, dengan penanda berupa *planter box* dan tiang tiang. Terdapat 3 *node* yang didesain cukup menarik, perkerasan jalan dengan material berbeda penanda *node*. Serta melakukan pengaturan *signage* untuk mengurangi polusi visual. Pada bangunan 1 lantai, *signage* diseragamkan letaknya di atas. Pada bangunan 2 lantai dan seterusnya, *signage* diseragamkan letaknya di lantai 2, sehingga secara keseluruhan ada keseragaman letak, bentuk dan material.

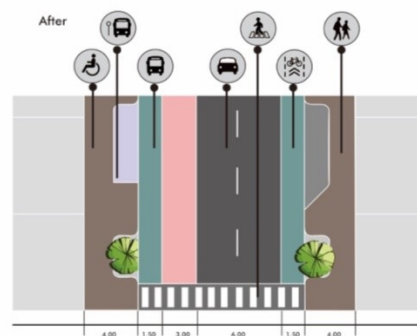


Gambar 6. Konsep *imagibility* segmen 1

Segmen 2

a. *Accessibility & Connectivity*

Lebar jalan eksisting 12m, ruang jalan dibagi menjadi 3 bagian, untuk jalur sepeda (1,5m) dengan 2 jalur, jalur trans (3m), serta jalur kendaraan pribadi (6m). Jalur pedestrian yang awalnya 1,2m dilebarkan jadi 4m, dengan menambah *setback* bangunan. Pada segmen ini yang merupakan area komersil, akses pejalan kaki ditingkatkan untuk meningkatkan intensitas aktivitas sosial dan ekonomi, serta lebar jalur kendaraan pribadi dikurangkan, karena dengan konsep bisa parkir di parkir ngabean.



Gambar 7. Konsep *accessibility & connectivity* segmen 2

b. *Comfort & Safe*

Terdapat 5 poin penataan pada konsep *comfort & safe* ini, yaitu *greenery*, *sitting spot*, *street lamp*, *bollard*, serta *bicycle parking*. Penataan *greenery* di kedua sisi jalur pedestrian, sehingga menambah rasa nyaman pejalan kaki. *Sitting spot* di kedua sisi *pedestrian way*, dengan sebaran yang tidak terlalu banyak, dengan jarak tidak lebih dari 400m. Lampu jalan di kedua sisi jalur pedestrian untuk memberi rasa aman saat malam hari bagi pengguna jalur pedestrian. Menempatkan bollard di sisi samping jalur sepeda, untuk menciptakan rasa aman. Serta menempatkan parkir dan penyewaan sepeda di titik-titik dengan aktivitas yang cukup tinggi.



Gambar 8. Konsep *comfort & safe* segmen 2

c. *Imagibility*

Terdapat 3 poin penataan pada konsep *imagibility* segmen 1 ini, yaitu *community spot*, *node*, dan *awning*. *Community spot* dengan 2 jenis, yaitu berupa area *communal* di depan bangunan dengan fungsi pendidikan dan hotel, serta berupa *dining area* di depan bangunan dengan fungsi rumah makan atau cafe. Terdapat 3 *node* yang didesain cukup menarik, perkerasan jalan dengan material berbeda penanda *node*. Serta penambahan *awning* di bangunan dengan fungsi komersial.



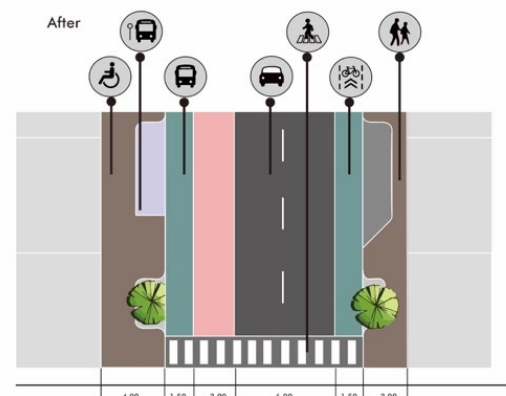
- Dining Area
- Communal Area
- Node
- Bollard

Gambar 9. Konsep *imagibility* segmen 2

Segmen 3

a. *Accessibility & Connectivity*

Konsep segmen 3 ini mirip dengan segmen 2, hanya saja lebar jalur pedestrian eksisting tetap dipertahankan, karena mayoritas bangunan merupakan bangunan cagar budaya, sehingga sulit jika harus dimundurkan *setback*-nya. Serta jalur diarahkan ke area wisata dan oleh-oleh. Pada segmen ini juga menambahkan halte trans. Jalur penyebrangan ditambah di titik-titik persimpangan agar memudahkan pejalan kaki menyebrangan.



Gambar 10. Konsep *accessibility & connectivity* segmen 3

b. *Comfort & Safe*

Terdapat 5 poin penataan pada konsep *comfort & safe* ini, yaitu *greenery*, *sitting spot*, *street lamp*, *bollard*, serta *bicycle parking*. Penataan *greenery* di kedua sisi jalur pedestrian, sehingga menambah rasa nyaman

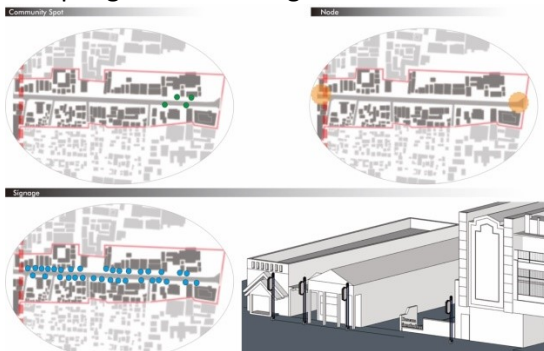
pejalan kaki. *Sitting spot* di kedua sisi pedestrian way, dengan sebaran yang tidak terlalu banyak, dengan jarak tidak lebih dari 400m. Lampu jalan di kedua sisi jalur pedestrian untuk memberi rasa aman saat malam hari bagi pengguna jalur pedestrian. Menempatkan bollard di sisi samping jalur sepeda, untuk menciptakan rasa aman. Serta menempatkan parkir dan penyewaan sepeda di titik-titik dengan aktivitas yang cukup tinggi.



Gambar 11. Konsep *comfort & safe* segmen 3

c. *Imagibility*

Terdapat 3 poin penataan pada konsep *imagibility* segmen 1 ini, yaitu *community spot*, *node*, dan *signage*. Penempatan *community spot* berupa area papan informasi untuk memberi informasi objek wisata di sekitar. Terdapat 2 *node* yang didesain cukup menarik, perkerasan jalan dengan material berbeda penanda *node*. Serta pemerataan *signage* berupa *standing signage*, agar mempermudah mengenali bangunan, namun tidak mempengaruhi fisik bangunan.

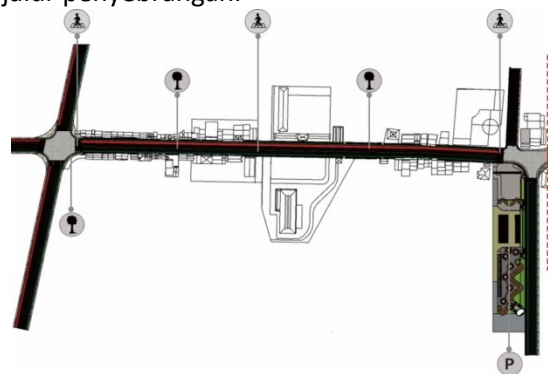


Gambar 12. Konsep *Imagibility* Segmen 3

**KESIMPULAN DAN SARAN**

**Segmen 1**

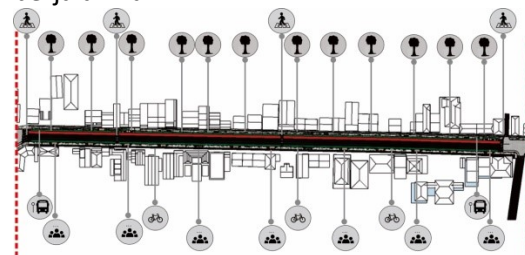
Konsep segmen 1 yang merupakan *gateway* dari arah barat, dengan menambahkan *planter box* dan tiang untuk mempertegas citra *gateway*. Terdapat kantong parkir, untuk mengurangi intensitas kendaraan pribadi pada segmen berikutnya. Selain jalur kendaraan pribadi, juga terdapat jalur sepeda, jalur bus, dan jalur pedestrian. Serta juga dilengkapi dengan *greenery* dan jalur penyebrangan.



Gambar 13. Arah segmen 1

**Segmen 2**

Konsep segmen 2 untuk mengurangi intensitas kendaraan pribadi, dan meningkatkan intensitas pesepeda dan pejalan kaki. Strategi yang digunakan dengan mempersempit jalur kendaraan pribadi, dan memperbesar jalur pedestrian, melengkapi fasilitas-fasilitas jalan, serta menambah *community spot* yang mendukung bangunan disekitar jalan, agar masyarakat lebih tertarik untuk berjalan kaki.



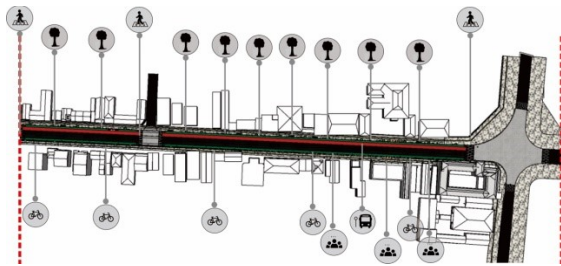
Gambar 14. Arah segmen 2

**Segmen 3**

Konsep segmen 3 tidak jauh berbeda dari segmen 2, hanya saja pada segmen ini lebih menonjol bangunan-bangunan cagar budaya yang ada, serta objek wisata yang tersedia. Penataan jalur dan signage yang mengarahkan pada objek-objek wisata



tersebut, serta *community spot* berupa area untuk papan informasi mengenai bangunan-bangunan cagar budaya dan objek wisata yang ada disekitar kawasan.



Gambar 15. Arahan segmen 3

### Hasil Desain

Penerapan konsep *healthy street* pada koridor diaplikasikan pada penataan *accessibility & connectivity, comfort & safe*, serta *imagibility* yang memperhatikan 10 *healthy street* indikator.



Gambar 16. Image Jalur Sepeda dan Jalur Bus

Pada konsep *accessibility & connectivity*, menambah jalur sepeda dan jalur bus, memperbesar jalur pedestrian, serta memperkecil jalur kendaraan pribadi. Pada konsep *comfort & safe*, menambah fasilitas-fasilitas jalan. Sedangkan pada konsep *imagibility*, memperkuat citra Kawasan, dengan memaksimalkan potensi disetiap segmennya.

Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan rancangan Jl. KH Ahmad Dahlan, karena dengan penerapan 3 konsep utama yaitu *accessibility & connectivity, comfort & safe*, serta *imagibility* yang strategi-strategi desainnya bisa mencapai 10 *indicator healthy street*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa konsep *healthy street* pada koridor Jl. KH Ahmad Dahlan

sangat cocok diterapkan untuk rancangan pasca pandemi *Covid-19* saat ini, karena dapat menciptakan koridor yang kerangka kerjanya berpusat pada manusia untuk menanamkan kesehatan masyarakat dalam transportasi, ranah publik, dan perencanaan, dengan tujuan membuat pengunjung lebih memilih berjalan kaki, bersepeda atau menggunakan transportasi umum di Jalan KH. Ahmad Dahlan ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik (2020). Jumlah Kunjungan Wisman Menurut Kebangsaan dan Bulan Kedatangan Tahun 2017-2019. Badan Pusat Statistik.
- Dinas Pariwisata Provinsi D.I Yogyakarta. 2020. Statistik Kepariwisata 2020.
- Mayor of London, 2017, *Guide to the Healthy Streets Indicator*, London : Transport for London.
- Moughtin, Cliff, 1992, *Urban Design Street and Square*, Oxford: Butterworth Architecture
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. USA: Rizzoli International Publications.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space, Theory of Urban Design*, New York : Van Nostrand Reinhold Company.
- Zahnd, Markus. 2012. *Model Baru Perancangan Kota Yang Kontekstual: Kajian tentang kawasan tradisional di Kota Semarang dan Yogyakarta suatu potensi Perancangan Kota yang efektif*. Yogyakarta: Kanisius.