



## TRANSIT USAGE ALUN – ALUN KOTA TASIKMALAYA SEBAGAI FENOMENA PLACEMAKING

Andhika Fakhri Padhlurrohman<sup>1</sup>, Hastuti Saptorini<sup>2</sup>

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia,  
Kabupaten Sleman

Surel: <sup>1</sup> [20512109@students.uii.ac.id](mailto:20512109@students.uii.ac.id); <sup>2</sup> [hastuti.saptorini@uii.ac.id](mailto:hastuti.saptorini@uii.ac.id)

Vitruvian vol 16 no 1 Maret 2026

Diterima: 07 08 2025

Direvisi: 08 04 2026

Disetujui: 10 04 2026

Diterbitkan: 21 04 2026

### ABSTRAK

Alun Alun Kota Tasikmalaya merupakan ruang publik di Kota Tasikmalaya yang ramai pengunjung. Paper ini bertujuan untuk mengidentifikasi fenomena *placemaking* yang terjadi, dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif yang berfokus pada *transit usage* dalam 4 zona properti yaitu properti rekreatif, historis, olahraga dan ekonomis. Temuan menghasilkan 3 faktor utama pemicu fenomena *placemaking* yang terjadi yaitu faktor *connectivity*, *readability* dan *walkability* pada masing masing zona. Faktor *connectivity* dipicu oleh keterhubungan alun alun dengan pusat pendidikan juga ekonomi dan jasa. Faktor *readability* dipicu oleh keberadaan fasilitas berupa taman tugu, ruang terbuka hijau, trek lari dan ruang kuliner dalam 4 zona properti tersebut. Faktor *walkability* dipicu oleh kemudahan akses alun alun ini dijangkau dengan berjalan kaki dan juga ketersediaan akses bagi semua kalangan (*universal use*).

**Kata Kunci:** Penataan ruang publik; penggunaan transportasi umum; konektivitas; kemudahan berjalan kaki; keterbacaan.

### ABSTRACT

*Alun Alun Kota Tasikmalaya is a public space in Tasikmalaya City that is bustling with visitors. This paper aims to explore the placemaking phenomenon that occurs there, using a qualitative descriptive method that is focused on transit usage in four property zones: recreational, historical, sports, and economic properties. The findings reveal three main factors that trigger the placemaking phenomenon: connectivity, readability, and walkability in each zone. The connectivity factor is triggered by the alun alun's connection to educational and economic centers. The readability factor is triggered by the presence of facilities such as a monument park, green open spaces, jogging tracks, and culinary spaces in the four property zones. The walkability factor is triggered by the ease of access to the alun alun on foot and the availability of access for all groups (universal use).*

**Keywords:** *placemaking, transit usage, connectivity, walkability, readability*

### PENDAHULUAN

Alun Alun Kota Tasikmalaya yang terletak di jalan Otto Iskandardinata sangat strategis dan vital dalam kehidupan masyarakat setempat, karena menjadi tempat hiburan dan rekreasi, selain itu alun alun ini memiliki makna sejarah dan budaya yang penting. Alun alun ini memiliki Landmark berupa Tugu Mak Eroh dan Abdul Rojak yang merupakan bagian penting dari Kota Tasikmalaya sebagai unsur sejarah dan budaya.

Saat ini Alun - Alun Tasikmalaya menjadi salah satu tempat rekreasi favorit di

Kota Tasikmalaya. Dari pagi hingga malam hari, banyak aktivitas yang dilakukan antara lain olahraga, berdagang, nongkrong dan lainnya. Tempat ini memiliki bermacam fasilitas untuk mawadahi kegiatan individu maupun kelompok, ada trek lari untuk olahraga dengan taman dan tempat duduk sebagai fasilitas pelengkap. Selain itu, terdapat sejumlah lapak PKL yang didirikan di area taman. Penutupan jalan juga dilakukan untuk mawadahi area parkir dan perdagangan. Selain itu aktivitas lain di sekitaran alun - alun yang tidak berfasilitas juga muncul di sini seperti aktivitas perdagangan yang bertempat di jalur

pedestrian dan sebagian bahu jalan yang merupakan bagian terluar alun - alun.

Pengunjung yang mengunjungi Alun - Alun Kota Tasikmalaya sebagian besar terdiri dari mereka yang bekerja di kawasan perkantoran dan para pelajar. Hal ini disebabkan oleh lokasi alun - alun yang sangat strategis, terletak di tengah-tengah pusat ekonomi dan pusat pendidikan. Alun - Alun ini memiliki akses yang sangat mudah dijangkau, terutama bagi para pegawai Bank Indonesia yang dapat mencapainya hanya dalam waktu singkat, yaitu sekitar 4 menit berjalan kaki. Kemudahan akses ini menjadi faktor penting yang menjadikan alun - alun sebagai pilihan utama bagi banyak pengunjung yang memanfaatkannya sebagai tempat transit. Pengunjung sering singgah di Alun - Alun saat jam makan siang atau sebelum pulang, sambil menunggu angkutan umum yang sering berhenti di sana. Hal ini mencerminkan peran penting alun - alun sebagai pusat aktivitas dan pertemuan di tengah-tengah pusat kegiatan ekonomi dan pendidikan kota.

Ramainya pengunjung yang beraktivitas di Alun - Alun Tasikmalaya ini menjadi indikasi terjadinya *placemaking* pada area ini. *Placemaking* adalah proses menciptakan sebuah tempat berkualitas yang dimana orang ingin tinggal, bekerja, bermain dan belajar (Wyckoff, 2014). *Placemaking* menginspirasi masyarakat untuk secara kolektif menata ulang dan menemukan kembali ruang publik sebagai jantung setiap komunitas, berdasarkan pada teori dari (Whyte, 1980) dan (Jacobs, 1961), *Project for Public Spaces* menggunakan teknik sebagai metode untuk mempelajari dan juga mentransformasikan ruang publik menjadi sebuah tempat (PPS, 2000). Dalam teori dari PPS, ada 4 hal yang menjadi penentu keberhasilan *placemaking* dalam *the place diagram* yaitu *Access and Linkage*, *Comfort and Image*, *Uses and Activities*, *Sociability* (PPS, 2003). *Placemaking* adalah proses transformasi ruang menjadi tempat (Nick Beattie, 1985). Ada muatan partisipatif dalam *placemaking*, yang mana jika dilihat di Alun - Alun Tasikmalaya, ada proses transformasi ruang menjadi tempat yang disebabkan oleh partisipasi masyarakat yang membentuk aktivitas di alun - alun.

Penelitian terdahulu terkait alun - alun ini sehubungan dengan geografi kewilayahan dan pendidikan. (Mulyanie, E. et al, 2019) menjelaskan bahwa kawasan alun - alun ini berada di pusat kota yang termasuk pada bagian wilayah pusat ekonomi dan jasa, serta

pusat pendidikan. Alun - Alun Kota Tasikmalaya ini berfungsi sebagai RTH (Ruang Terbuka Hijau) yang mayoritas pengunjungnya merupakan pelajar karena lokasi RTH alun alun ini yang dekat pusat pendidikan.

Berdasarkan pada fenomena yang telah disebutkan, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji proses terjadinya *placemaking* di Alun Alun Kota Tasikmalaya dengan mengidentifikasinya menggunakan dasar teori dari PPS (Project for Public Space) yang membahas tentang 4 variabel penentu keberhasilan suatu tempat sebagai berikut : 1) *Access and Linkage*; 2) *Comfort and Image*; 3) *Uses and Activities*; 4) *Sociability*. Dalam mengkaji *placemaking* penting untuk mengidentifikasi 3 elemen yaitu orang, aktivitas dan ruang. Batasan penelitian ini akan berfokus *transit usage* dalam *access and linkage* dalam *the place diagram* atas dasar keingintahuan terkait apa yang menjadi faktor penyebab ramainya pengunjung serta hubungan antara Alun Alun Kota Tasikmalaya dengan bangunan prinsipal di sekitarnya. Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam merumuskan faktor keberhasilan *placemaking* untuk menciptakan ruang publik yang lebih efektif melalui tiga pertanyaan penelitian yaitu :

1. Bagaimana keterhubungan Alun-Alun Kota Tasikmalaya dengan bangunan prinsipal di sekitarnya memengaruhi pola pergerakan pengunjung sebagai tempat singgah?
2. Bagaimana kejelasan elemen fisik dan visual di sekitar kawasan membantu pengunjung mengidentifikasi Alun-Alun sebagai simpul kegiatan yang mudah dijangkau?
3. Sejauh mana kualitas jalur pedestrian dan kenyamanan akses pejalan kaki mendukung terciptanya di Alun-Alun?

## METODOLOGI

Lokasi penelitian ini adalah Alun-Alun Kota Tasikmalaya, yang terletak di jalan Otto Iskandardinata, pusat Kota Tasikmalaya, Jawa Barat, Indonesia. Alun-Alun ini dipilih sebagai lokasi penelitian karena memiliki peran penting dalam konteks *placemaking* dan memiliki berbagai fasilitas serta elemen budaya yang menarik untuk dikaji dalam penelitian ini. Berdasarkan *mapping* pada Gambar 1, penelitian ini dilakukan dalam



### Connectivity

Konsep *connected* dalam *The Place Diagram*, mengacu pada hubungan atau koneksi antara suatu tempat dengan lingkungannya. *Connected* dalam *Guide to Road Design Part 6A: Paths for Walking and Cycling* merujuk pada kemampuan jalur atau jaringan untuk menghubungkan area atau lokasi yang berbeda secara langsung dan efisien, sehingga memungkinkan pergerakan yang mudah antara tempat-tempat tersebut. Ini mencakup aspek-aspek seperti jarak yang efisien, integrasi dengan transportasi umum, penyeberangan yang sesuai dengan kondisi lalu lintas, dan kemudahan akses ke tujuan utama, terutama di area dengan volume penggunaan jalur yang tinggi. (Aumann, P. and Arnold, T., 2021). Dalam konteks Alun Alun Kota Tasikmalaya, *connectivity* mengacu pada hubungan antara alun alun dengan lingkungan sekitarnya yang merupakan wilayah pusat pendidikan dan pusat ekonomi serta jasa.

#### • Jarak Bangunan Sekitar dengan Alun Alun

Keterhubungan yang terjadi antara alun alun dengan bangunan sekitarnya diindikasikan pada dua hubungan yaitu dengan pusat pendidikan dan pusat ekonomi serta jasa. Dalam meneliti hubungan alun alun dengan bangunan di sekitarnya, penting untuk mengidentifikasi 3 hal yaitu orang, tempat dan kegiatan.

##### 1. Keterhubungan antara alun alun dengan pusat pendidikan

Berdasarkan *mapping* pada Gambar 4, jarak antara alun alun dengan pusat pendidikan memiliki rata-rata 142,5 m. Hal ini menjadi faktor ramainya pengunjung yang didominasi oleh siswa dengan puncak kunjungan pada saat jam pulang sekolah tepatnya pada pukul 14.00 WIB dengan jenis aktivitas dominan untuk jajan, dapat dilihat pada Tabel 2.



**Gambar 4.** Jarak dari Pusat Pendidikan ke Alun Alun

**Tabel 2.** Analisis Data Hubungan dengan Pusat Pendidikan

Hubungan Alun Alun dengan Pusat Pendidikan	Jarak terhadap Alun alun	Rentang Waktu	Profesi	Kepentingan
1 SMP N 1 Tasikmalaya	210 m	07.00 - 09.00 WIB / 14.00 - 17.00 WIB	Siswa, Staff Pendidikan	Olahraga, Jajan, bermain, istirahat.
2 SMP N 2 Tasikmalaya	140 m	07.00 - 09.00 WIB / 14.00 - 17.00 WIB	Siswa, Staff Pendidikan	Olahraga, Jajan, bermain, istirahat.
3 SMP N 10 Tasikmalaya	110 m	07.00 - 09.00 WIB / 14.00 - 17.00 WIB	Siswa, Staff Pendidikan	Olahraga, Jajan, bermain, istirahat.
4 SMP N 4 Tasikmalaya	110 m	07.00 - 09.00 WIB / 14.00 - 17.00 WIB	Siswa, Staff Pendidikan	Olahraga, Jajan, bermain, istirahat.
Rata - Rata	142,5 m	14.00 WIB	Siswa	Jajan

##### 2. Keterhubungan antara alun alun dengan pusat ekonomi dan jasa

Berdasarkan *mapping* pada Gambar 5, antara alun alun dengan pusat ekonomi dan jasa memiliki rata-rata jarak 183,7 m. Hal ini menjadi salah satu faktor ramainya pengunjung yang didominasi oleh karyawan toko dengan puncak kunjungan pada saat jam istirahat siang pada pukul 12.00 WIB dengan kepentingan dominan untuk istirahat makan siang, dapat dilihat pada Tabel 3.



**Gambar 5.** Jarak dari Pusat Ekonomi dan Jasa ke Alun Alun

**Tabel 3.** Analisis Data Hubungan dengan Pusat Ekonomi dan Jasa

Hubungan Alun Alun dengan Pusat Ekonomi dan Jasa		Jarak	Rentang Waktu	Profesi	Kepentingan
No.	Nama Bangunan				
5	Pendopo	200 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Pegawai Negeri Sipil	Istirahat / Makan Siang
6	Toko Buku Sukses	93 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Karyawan Toko	Istirahat / Makan Siang
7	Bank Mandiri	120 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Pegawai Bank	Istirahat / Makan Siang
8	LBB Primagama	170 m	12.00 - 13.00 WIB / 18.00 - 19.00 WIB	Staff Pengajar, Siswa	Istirahat / Makan Siang
9	BPBD Tasikmalaya	220 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Pegawai Negeri Sipil	Istirahat / Makan Siang / Makan Malam
10	Rumah Sakit Jasa Kartini	250 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Perawat, Dokter, Staff Rumah Sakit	Istirahat / Makan Siang
11	Duta Laptop	170 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Karyawan Toko	Istirahat / Makan Siang
12	TB. Naga Chung	190 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Karyawan Toko	Istirahat / Makan Siang
13	Bank Indonesia	240 m	12.00 - 13.00 WIB / 17.00 - 18.00 WIB	Pegawai Bank	Istirahat / Makan Siang
Rata - rata		183,7 m	12.00 WIB	Karyawan Toko	Istirahat / Makan Siang

#### • Keterhubungan Alun - Alun dengan Jalan Sekitarnya

Alun - alun ini diindikasikan memiliki 3 hubungan dengan jalan di sekitarnya yaitu dengan Jalan Alun Alun, Jalan RAA Wirataningrat, Jalan Otto Iskandardinata. Dalam konteks penelitian ini, ketiga jalan ini memiliki peran yang signifikan dalam *placemaking* di Alun - Alun Kota Tasikmalaya. Mulai dari peran sebagai akses penghubung sampai peran sebagai pendukung aktivitas dalam alun alun.

##### 1. Keterhubungan Alun - Alun dengan Jalan Alun -Alun

Jalan Alun-Alun, sebagai jalan lingkungan, merupakan jalur penghubung ke pintu masuk menuju alun-alun dan SMP N 2 Tasikmalaya, ditandai dengan keberadaan dua gerbang, yakni gerbang utara dan gerbang barat. Selain sebagai jalur penghubung, jalan ini seringkali menjadi area pasar rakyat, dyang beroperasi setiap hari dengan intensitas aktivitas yang berbeda antar weekday dan weekend. Pada weekday, aktivitas di sini relatif lebih tenang, berbeda dengan akhir pekan di mana hampir seluruhnya jalan ini beralih fungsi menjadi pasar rakyat. Fenomena ini tidak hanya mengurangi aksesibilitas kendaraan, namun juga menciptakan lingkungan yang hidup dengan interaksi antara pedagang di trotoar

dan pembeli yang berjalan kaki, dapat dilihat pada Gambar 7.

**Gambar 6.** Jalan Alun Alun**Gambar 7.** Perbandingan Jalan Alun Alun saat weekday (kiri) dan weekend (kanan)

##### 2. Keterhubungan Alun - Alun dengan Jalan RAA. Wirataningrat

Jalan RAA Wirataningrat menjadi jalan utama sekaligus koridor vital untuk angkot ngetem, pedagang kaki lima dan parkir mobil motor. Keterkaitan ini mempermudah aksesibilitas pengunjung ke dan dari alun-alun, kebiasaan ngetem angkot di sini memastikan konektivitas transportasi yang efisien di area tersebut. Selain itu, para pedagang kaki lima menggunakan pedestrian alun alun dalam koridor jalan ini untuk berjualan, dapat dilihat pada Gambar 8.

**Gambar 8.** Jalan RAA. Wirataningrat

##### 3. Keterhubungan Alun - Alun dengan Jalan Otto Iskandardinata

Jalan ini memiliki fungsi yang hampir sama dengan Jalan RAA. Wirataningrat yaitu untuk ngetem angkot, pedagang kaki lima namun tidak untuk parkir, dapat dilihat dalam Gambar 9.



**Gambar 9.** Jalan Otto Iskandardinata



**Gambar 10.** Ruang Terbuka Hijau sebagai Properti Rekreatif

### Readability

Istilah *readable* dalam *The Place Diagram* mengindikasikan sejauh mana seseorang dapat dengan mudah dan dengan jelas mengidentifikasi lokasi suatu tempat dari sekitarnya. *Readable* atau *legible* dalam konteks ini mengacu pada kemampuan jaringan jalur untuk memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti kepada pengguna jalur. Ini mencakup penyediaan tanda jarak dan arah yang jelas ke tujuan, atau informasi yang ditempatkan pada trotoar. Selain itu, keberbacaan juga melibatkan tanda nama jalan yang mudah dikenali dan tampil dengan jelas, serta nama tempat yang dapat terlihat dengan mudah. Fitur lokal dan referensi penting juga harus dapat diidentifikasi dengan jelas oleh pengguna jalur, membantu mereka berorientasi dan mengetahui lokasi mereka dengan tepat. Informasi jaringan jalur yang mudah diakses, seperti peta lokal yang diterbitkan, papan informasi, dan informasi wisata, juga harus tersedia untuk memberikan panduan yang lebih baik kepada pengguna jalur. (Aumann, P. and Arnold, T., 2021). Dalam konteks alun alun ini, istilah *readability* mengindikasikan sejauh mana seseorang dapat dengan mudah dan dengan jelas mengidentifikasi lokasi alun alun dari sekitarnya. Pada konteks Alun Alun Kota Tasikmalaya ini mengacu pada seberapa jelas alun alun ini dapat terlihat dari lingkungan sekitar.

#### • Public Amenities

1. Ruang Terbuka Hijau sebagai Properti Rekreatif

Ruang Terbuka Hijau sebagai public amenities dapat dengan mudah dikenali dengan adanya banyak vegetasi dalam sebuah ruang. Vegetasi menjadi titik referensi jelas yang memudahkan pengguna alun alun untuk memahami struktur ruang ini sebagai properti rekreatif yang bisa digunakan untuk berekreasi atau sekadar bersantai menikmati ruang hijau, dapat dilihat dalam Gambar 10.

2. Taman Tugu sebagai Properti Historis  
Taman Tugu dalam alun alun ini memiliki titik referensi utama yang memicu keterbacaan struktur ruang yaitu Tugu Mak Eroh dan Abdul Rojak. Keberadaan tugu ini menjadi identik dengan Alun Alun Tasikmalaya karena menjadi elemen khas yang memiliki nilai sejarah yang dimiliki alun alun ini. Selain itu keberadaan fasilitas seperti tempat duduk dan sejenisnya memicu pengguna untuk mengenali ini sebagai properti historis, dapat dilihat dalam Gambar 11.



**Gambar 11.** Taman Tugu sebagai Properti Historis

3. Trek Lari sebagai Properti Olahraga  
Trek lari ini dikenali dengan keberadaan jalur menerus yang mengelilingi taman tugu. Keberadaan jalur menerus ini memicu pengguna untuk mengenalinya sebagai properti olahraga, dapat dilihat dalam Gambar 12.



**Gambar 12.** Fasilitas Olahraga sebagai Properti Olahraga

4. Ruang Kuliner sebagai Properti Ekonomis  
Keberadaan ruang kuliner ini dipicu dengan keberadaan struktur Jalan Alun Alun Kabupaten yang jarang dilintasi kendaraan bermotor yang hal ini membuka peluang bagi para pedagang untuk bisa menggunakan jalan ini sebagai ruang berjualan. Dengan



banyaknya pedagang di ruang ini, pengguna lain membaca ruang ini sebagai ruang untuk berwisata kuliner, dapat dilihat dalam Gambar 13. Dari dua kategorisasi pengguna yang memiliki kepentingan berbeda, ruang ini diidentifikasi sebagai properti ekonomis karena ramai interaksi antara pedagang dan pembeli.



**Gambar 13.** Ruang Kuliner sebagai Properti Ekonomis

### Walkability

*Walkable* merupakan suatu pandangan yang didasari pada keinginan untuk menciptakan suatu lingkungan yang memberi kemudahan bagi pejalan kaki (Hafnizar, Y. et al, 2017). Ada 7 elemen kunci untuk memenuhi kebutuhan pejalan kaki dan pesepeda yaitu *safe, connected, legible, comfortable, convenient, universal dan pleasant*. (Aumann, P. and Arnold, T., 2021). *Walkability* adalah prinsip inti dalam kerangka konsep urbanisme baru, yang menekankan kemudahan berjalan kaki menuju tujuan tertentu (Ikhsani, M. A., & Sari, S. R., 2023). Menurut *Kota Fort Collins* pada tahun 2011, *walkability* didefinisikan sebagai ukuran yang menilai kelayakan area bagi pejalan kaki. Demikian pula, seperti yang dinyatakan oleh *Land Transport New Zealand* pada tahun 2007 dalam *Pedestrian Planning and Design Guide*, *walkability* mengacu pada sejauh mana suatu lingkungan ramah terhadap pejalan kaki. Pada dasarnya, kedua definisi tersebut menekankan pentingnya ramahnya suatu lingkungan terhadap aktivitas pejalan kaki (Endarwati, M. C., Setyawan, A., & Marison, O. (2018). *The vision of the Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia (2007–2020)* menyoroti empat pertimbangan utama untuk mendukung terciptanya lingkungan yang dapat dijelajahi dengan baik: Akses, Estetika, Keamanan, dan Kenyamanan Keamanan (Fraser, M., & Meuleners, L. (2018). *Walkability* adalah konsep yang menekankan penilaian infrastruktur untuk moda pejalan kaki dan evaluasi kondisi trotoar dari sudut pandang pejalan kaki. Dalam studi *walkability*, kualitas trotoar dianggap sangat penting karena

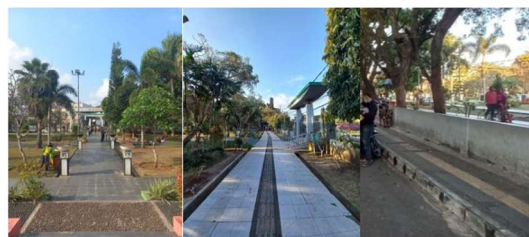
diyakini memengaruhi keputusan terkait pemilihan moda transportasi untuk perjalanan jarak pendek. Belakangan ini, pembahasan mengenai *walkability* menjadi perhatian dalam studi tentang kota berkelanjutan, lingkungan perkotaan untuk masyarakat, dan tema terkait transportasi perkotaan (Ridhani, C., dan Christanto, J., 2014). Dalam konteks ini, *walkability* merujuk pada tingkat kemudahan akses jalan kaki ke Alun Alun Kota Tasikmalaya. Poin ini melibatkan beberapa elemen yaitu jarak yang harus ditempuh dengan berjalan kaki, adanya fasilitas untuk pejalan kaki, serta kesediaan tempat tersebut untuk diakses oleh semua orang tanpa hambatan (*universal use*).

### • Pedestrian

Jalur pedestrian rata-rata digunakan untuk rekreasi dan berjalan dengan rata-rata jarak 350 m, dijelaskan dalam Tabel 4. Seluruh jalur pedestrian dilapisi dengan keramik matte yang bertekstur kasar untuk memberikan daya cengkeram yang baik bagi pengunjung yang berjalan kaki, dapat dilihat dalam Gambar 14. *Ramps* berada ada transisi jalur 2 ke 3 yaitu pada gate alun alun untuk aksesibilitas yang ramah disabilitas. *Braille Blocks* hanya ada pada jalur 2 dan 3 untuk menjadi panduan tambahan bagi pengguna berkebutuhan khusus.

**Tabel 4.** Analisis Data Hubungan dengan Pusat Pendidikan

Pedestrian Nomor	Lokasi	Fungsi	Jarak	Permukaan Jalur	Ramps	Braille Blocks
1	Properti Rekreatif dan Historis	Rekreasi dan Jualan	320 m	Keramik Matte	Tidak Ada	Tidak Ada
2	Properti Olahraga	Olahraga	345 m	Keramik Matte	Ada	Ada
3	Properti Ekonomis	Jualan dan Rekreasi	385 m	Keramik Matte	Ada	Ada
Rata - rata		Rekreasi dan Jualan	350 m	Keramik Matte	Ada	Ada



**Gambar 14.** Jalur Pedestrian 1-2-3 (kiri-kanan)

## KESIMPULAN

### Kesimpulan

Alun Alun Kota Tasikmalaya merupakan ruang publik di Kota Tasikmalaya yang berhasil hidup atas kegunaannya sebagai *transit usage*. Berdasarkan pengamatan, *transit usage* pada Alun Alun Kota Tasikmalaya ini dijadikan sebagai tempat singgah oleh mayoritas pengunjung. Penggunaannya terbagi dalam 4 zona properti yaitu properti rekreatif, historis, olahraga dan ekonomis yang dipicu faktor *connectivity*, *readability* dan *walkability* pada masing masing zona. Faktor *connectivity* dipicu oleh keterhubungan alun alun dengan pusat pendidikan juga ekonomi dan jasa. Faktor *readability* dipicu oleh keberadaan fasilitas berupa taman tugu, ruang terbuka hijau, trek lari dan ruang kuliner dalam 4 zona properti tersebut. Faktor *walkability* dipicu oleh kemudahan akses alun alun ini dijangkau dengan berjalan kaki dan juga ketersediaan akses bagi semua kalangan (*universal use*). Ketiga faktor ini menjadi faktor utama dari ramainya pengunjung di alun alun ini. Temuan ini memberikan kontribusi penting dalam memahami bagaimana fungsi transit bukan sekadar perlintasan, melainkan elemen kunci dalam menciptakan *placemaking* yang hidup. Penelitian ini mempertegas bahwa keberhasilan sebuah alun-alun sangat bergantung pada integrasi antara aksesibilitas pejalan kaki dengan keragaman fungsi bangunan di sekitarnya. Hasil ini dapat menjadi panduan bagi perencana kota dalam merancang ruang publik, di mana penguatan pada aspek konektivitas dan keterbacaan ruang terbukti mampu meningkatkan vitalitas kawasan secara berkelanjutan. Namun, penelitian ini memiliki keterbatasan karena hanya berfokus pada pengamatan fisik dan pola pergerakan pada jam-jam tertentu. Oleh karena itu, saran untuk penelitian selanjutnya adalah melakukan pengamatan pada waktu yang lebih variatif (seperti malam hari atau akhir pekan yang lebih mendetail) serta melibatkan wawancara mendalam dengan pengunjung. Hal ini diperlukan untuk menggali aspek psikologis dan kenyamanan subjektif yang lebih mendalam dalam proses *placemaking* di Alun-Alun Kota Tasikmalaya.

### DAFTAR PUSTAKA

Aumann, P. and Arnold, T. (2021) Guide to road design part 6A: Paths for walking and cycling. Sydney: Austroads.

Beattie, N. (1985). Place and Placemaking. Urban Placemaking', Place and Placemaking, 93 109.

Endarwati, M. C., Setyawan, A., & Marison, O. (2018). Penilaian Walkability Score Index pada Pusat Pelayanan dalam Menuju Kota Malang Berkelanjutan (Assessment of Walkability Score Index at Services Center Towards Sustainable Malang City). In Seminar Nasional Kota Berkelanjutan (pp. 174-194).

Fraser, M., & Meuleners, L. (2018). Safer road crossings for pedestrians including older pedestrians, and pedestrians with disabilities.

Hafnizar, Y., Izziah, I., & Saleh, S. M. (2017). Pengaruh Kenyamanan terhadap Penerapan Konsep Walkable di Kawasan Pusat Kota Lama. Jurnal Teknik Sipil, 1(1), 271-284.

Ikhsani, M. A., & Sari, S. R. (2023). Kajian Penerapan Prinsip New Urbanism di Jalan Ahmad Yani Kota Tegal terhadap Dimensi Fungsi dan Dimensi Sosial. Sinektika: Jurnal Arsitektur, 20(1), 39-47.

Jacobs, J. (2016). The death and life of great American cities. Vintage.

Mulyanie, E., & As' ari, R. (2019). Fungsi Edukasi Ruang Terbuka Hijau Taman Kota Tasikmalaya. Prosiding Seminar Nasional Geografi UMS X 2019.

PPS. (2000). How to turn a place around: A handbook for creating successful public spaces.

Project for Public Spaces. PPS. (2003). What makes a successful place?. Project for Public Spaces.

Ridhani, C., & Christanto, J. (2015). Walkability Index of Sidewalk in Poros Medan Merdeka Thamrin-Sudirman Jakarta. Jurnal Bumi Indonesia, 4(3), 222976.

Whyte, W. H. (1980). The social life of small urban spaces.



Wyckoff, M. A. (2014). Definition of placemaking: Four different types. *Planning & Zoning News*, 32(3), 1.

