

KUALITAS VISUAL KORIDOR JALAN TUNJUNGAN KOTA SURABAYA

SKRIPSI

**PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR
LABORATORIUM DESAIN PERMUKIMAN DAN KOTA**

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



**REZA HIDAYATULLAH
NIM. 135060507111026**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
MALANG
2018**

LEMBAR PENGESAHAN**KUALITAS VISUAL KORIDOR JALAN TUNJUNGAN
KOTA SURABAYA****SKRIPSI****PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR
LABORATORIUM DESAIN PERMUKIMAN DAN KOTA**

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



REZA HIDAYATULLAH
NIM. 135060507111026

Skripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen pembimbing
pada tanggal 24 Oktober 2018

Mengetahui,

Ketua Program Studi Sarjana Arsitektur



Ir. Heru Sufianto, M.Arch.St., Ph.D.
NIP. 19650218 199002 1 001

Dosen Pembimbing

Ir. Jenny Ernawati, MSP, Ph.D
NIP 19621223 198802 2 001



*Untukmu,
Ibunda Ellis dan Ayahanda Mamat
yang tercinta.*

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya dan berdasarkan hasil penelusuran berbagai karya ilmiah, gagasan dan masalah ilmiah yang diteliti dan diulas di dalam Naskah Skripsi ini adalah asli dari pemikiran saya. tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Skripsi dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 24 Oktober 2018

Mahasiswa,



Hayatullah

NIM 135060507111026



UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM SARJANA



SERTIFIKAT BEBAS PLAGIASI

Nomor : 103 / UN10. F07.15/PP/2018

Sertifikat ini diberikan kepada :

REZA HIDAYATULLAH

Dengan Judul Skripsi :

KUALITAS VISUAL KORIDOR JALAN TUNJUNGAN KOTA SURABAYA

Telah dideteksi tingkat plagiasinya dengan kriteria toleransi $\leq 20\%$, dan dinyatakan Bebas dari Plagiasi pada tanggal 02 November 2018



Ketua Jurusan Arsitektur

[Signature]

Dr. Eng. Herry Santosa, ST., MT
NIP. 19730525 200603 1-004

Ketua Program Studi S1 Arsitektur

[Signature]

Ir. Heru Sufianto, M.Arch, St., Ph.D
NIP. 19650218 199002 1 001



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN ARSITEKTUR

Jl. Mayjend Haryono No. 167 MALANG 65145 Indonesia
Telp. : +62-341-567486 ; Fax : +62-341-567486
<http://arsitektur.ub.ac.id> E-mail : arsftub@ub.ac.id

**LEMBAR HASIL
DETEKSI PLAGIASI SKRIPSI**

Nama : Reza Hidayatullah
NIM : 135060507111026
Judul Skripsi : Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya
Dosen Pembimbing : Ir. Jenny Ernawati, MSP, Ph.D
Periode Skripsi : Semester Genap 2017-2018
Alamat Email : rezahd13@gmail.com

Tanggal	Deteksi Plagiasi ke-	Plagiasi yang terdeteksi (%)	Ttd Petugas Plagiasi
2 Nopember 2018	1	3%	
	2		
	3		

Malang, 7 Nopember 2018

Mengetahui,

Dosen Pembimbing

Ir. Jenny Ernawati, MSP, Ph.D
NIP. 19621223 198802 2 001

Kepala Laboratorium
Dokumentasi Dan Tugas Akhir

Ir. Chairil Budiarto Amiuza, MSA
NIP.19531231 198403 1 009

Keterangan:

1. Batas maksimal plagiasi yang terdeteksi adalah sebesar 20%
2. Hasil lembar deteksi plagiasi skripsi dilampirkan bagian belakang setelah surat Pernyataan Orisinalitas dan Sertifikat Bebas Plagiasi

RINGKASAN

Reza Hidayatullah, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Brawijaya, Nopember 2018, *Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya*, Dosen Pembimbing: Jenny Ernawati.

Jalan Tunjungan merupakan koridor jalan bersejarah yang menjadi salah satu jalan terpenting di Kota Surabaya. Banyaknya nilai dan peninggalan sejarah secara arsitektural, posisi dan lokasi jalan yang berada di jantung kota, serta perubahan – perubahan arsitektural maupun desain urban atau tata kota yang terjadi sepanjang pembangunan kota dapat menyebabkan perubahan kualitas visual koridor jalan tersebut. Penelitian ini bertujuan mengukur preferensi masyarakat akan kualitas visual koridor bersejarah yang terbentuk di Jalan Tunjungan.

Pada penelitian ini dilakukan proses pengukuran menggunakan skala numerik-linear *semantic differential* dengan 22 variabel kualitas visual, foto koridor jalan dengan skala manusia sebagai stimuli, serta observasi kondisi eksisting koridor jalan. Analisis data menggunakan berbagai analisis statistik sederhana diantaranya analisis *mean score* untuk setiap variabel, analisis *factor* dengan menggunakan rotasi *varimax*, dan analisis regresi linier sederhana.

Hasil observasi koridor eksisting menunjukkan terdapat penyesuaian gaya arsitektur bangunan baru dengan bangunan lama, ketidakserasian GSB, penggunaan material reflektif, serta tingkat transparansi yang sudah cukup baik. Hasil pengukuran kualitas visual menunjukkan dari nilai rerata 22 variabel hanya terdapat satu variabel yang berada dibawah angka netral yaitu Kesadaran Pergerakan. Terdapat tiga faktor utama dari kualitas visual koridor Jalan Tunjungan yang dihasilkan dari penelitian ini, yaitu Daya Tarik, Kesenambungan, dan Pergerakan. Faktor yang paling berpengaruh dalam pembentukan kualitas visual ialah Daya Tarik, diikuti dengan faktor Kesenambungan, dan Pergerakan.

Kata kunci : *Kualitas visual, Koridor bersejarah, Jalan Tunjungan, Preferensi masyarakat*

SUMMARY

Reza Hidayatullah, Department of Architecture, Faculty of Engineering, University of Brawijaya, November 2018, Visual Quality of Tunjungan district in Surabaya, Academic Supervisor: Jenny Ernawati.

Tunjungan street is one of the most reputable heritage district in Surabaya. A lot of heritage and historic value, strategic position and location, and also changes happened in the scale of urban and architectural design cause changing in visual quality of the district it self. This research measured people's preferences on heritage district's visual quality in Tunjungan street.

This research measured people's preferences on heritage district's visual quality in Tunjungan street. Using linear-numeric semantic differential and 22 variables, human scale photos of the district as a stimuli, and also observation the existing district. Data analysis using statistic analysis which are mean score analysis for every variable, factor analysis using varimax rotation, and linear regression analysis.

The results show that existing corridor indicates early integration in architectural style between new building and the old one, unharmonious setback, uses reflective material, and also moderate transparency level. The visual quality's result show that from 22 variables there is just one variable that had mean score below neutral which is Motion Awareness. There are three main factors of Tunjungan district's visual quality resulted from this research: Attractiveness, Continuity, and Movements. The most influential factor in the process of creating visual quality is Attractiveness, followed by Continuity, and Movement.

Keywords: Visual quality, Heritage district, Tunjungan street, People's preference

PENGANTAR

Alhamdulillah, Puji syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya”.

Penyusunan penelitian ini diajukan untuk memenuhi mata kuliah skripsi di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya Malang. Dalam penyusunan skripsi ini tentu tidak lepas dari hambatan dan kesulitan, namun berkat bimbingan, bantuan dan nasehat dari pembimbing, sehingga segala hambatan dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar - besarnya khususnya kepada kedua orang tua penulis, Bapak Mamat Ahmad Sowi dan Ibu Ellis Nurahmat atas dukungan moril dan materil yang selalu diberikan sedari kecil hingga dewasa sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan hingga jenjang perguruan tinggi. Selain itu juga penulis berterima kasih pula kepada keluarga besar, sahabat – sahabat RRU Gen 11 Ira, Renggra, Hayyin, Zahrul, Azzah, Ain, dan Hilmi atas dukungan moril, motivasi dan semangat yang luar biasa sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini sebagai tugas akhir selama menempuh perkuliahan di Jurusan Arsitektur.

Dalam kesempatan ini pula, penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang sebesar – besarnya atas bantuan, bimbingan, motivasi, doa dan semangat yang telah diberikan kepada penulis kepada Ibu Ir. Jenny Ernawati, MSP.,Ph.D, selaku dosen pembimbing penyusunan skripsi penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan sangat baik.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna, untuk itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun. Semoga dengan terselesaikannya skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan menjadi sumbangan pemikiran bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, Oktober 2018

Penulis

DAFTAR ISI

PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.3 Rumusan Masalah	4
1.4 Batasan Masalah	5
1.5 Tujuan Penelitian.....	6
1.6 Manfaat Penelitian.....	6
1.7 Sistematika Kajian.....	6
1.8 Kerangka Pemikiran	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 <i>Environmental Aesthetics</i>	9
2.2 Kualitas Visual	10
2.3 <i>Semantic Differential Scales</i>	15
2.4 Koridor Jalan Bersejarah	16
2.3.1 Pengertian Dasar Ruang.....	16
2.3.2 Perancangan Kota	18
2.3.3 Ruang dalam Kota.....	20
2.3.5 Koridor Jalan Bersejarah.....	24
2.5 Kualitas Visual Koridor Bersejarah.....	31
2.6 Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Surabaya Unit Pengembangan Tunjungan.....	33
2.7 Rangkuman Penelitian Sebelumnya	34
2.8 Kerangka Teori	43
BAB III METODE PENELITIAN	45
3.1 Metode Umum dan Tahapan Kajian Penelitian.....	45
3.2 Lokasi Penelitian	45
3.3 Metode Pengumpulan Data	48
3.3.1 Observasi dan Dokumentasi	48
3.3.2 Populasi dan Sampel	48
3.3.3 Instrumen Penelitian dan Variabel Penelitian	48
3.4 Tahapan Operasional Penelitian	56
3.5 Metode Analisis Data	57
3.5.1 Analisis Deskriptif	57
3.5.2 Analisis <i>Mean Score</i>	57
3.5.3 Analisis Faktor (<i>Factor Analysis</i>).....	58
3.5.4 Analisis Regresi	58

3.6	Kerangka Metode.....	59
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....		61
4.1	Tinjauan Umum.....	61
4.1.1	Tinjauan Kota Surabaya.....	61
4.1.2	Tinjauan Lokasi Penelitian.....	63
4.2	Kondisi Eksisting Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya.....	65
4.2.1	Bangunan di Koridor Jalan Bersejarah.....	69
4.2.2	Area Pejalan kaki.....	74
4.2.3	Sirkulasi dan Parkir.....	78
4.2.4	Lansekap dan Vegetasi.....	80
4.2.5	Utilitas.....	81
4.2.6	Penanda (<i>Signage</i>).....	84
4.3	Karakteristik Responden.....	87
4.3.1	Usia.....	87
4.3.2	Jenis Kelamin.....	88
4.3.3	Asal.....	88
4.3.4	Frekuensi Melalui Koridor.....	89
4.3.5	Tingkat Pendidikan.....	89
4.3.6	Pekerjaan.....	90
4.4	Kualitas Visual di Koridor Jalan Tunjungan.....	90
4.4.1	Kualitas Visual Berdasarkan Persepsi Masyarakat.....	91
4.4.2	Faktor Pembentuk Kualitas Visual di Koridor Jalan Tunjungan.....	115
4.4.3	Faktor Penentu Kualitas Visual di Koridor Jalan Tunjungan.....	123
4.5	Rekomendasi.....	125
BAB V PENUTUP.....		127
5.1	Kesimpulan.....	127
5.2	Saran.....	127
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Semantic Differential Scales</i>	16
Tabel 2. 2 Rangkuman Penelitian Sebelumnya.....	34
Tabel 3. 1 Variabel Penelitian	55
Tabel 3. 2 Skala <i>Semantic Differential</i>	56
Tabel 4. 1 Uji Reliabilitas Data Responden (<i>Cronbach's Alpha</i>)	90
Tabel 4. 2 Kategori Nilai Rerata Variabel Keseluruhan	114
Tabel 4. 3 Kategori Nilai Rerata Kualitas Visual Koridor Jalan Keseluruhan	115
Tabel 4. 4 Output SPSS <i>KMO and Barlett's Test</i>	115
Tabel 4. 5 Output SPSS <i>Communalities</i>	116
Tabel 4. 6 Output SPSS <i>Total Variance Explained (1)</i>	117
Tabel 4. 7 Output SPSS <i>Total Variance Explained (2)</i>	118
Tabel 4. 8 Matrix Pola Faktor Skala <i>Semantic Differential</i> dari Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya dengan Rotasi Varimax (n=130)	119
Tabel 4. 9 Kategorisasi Variabel pada Faktor Kualitas Visual	120
Tabel 4. 10 Output SPSS <i>Coefficients</i>	123
Tabel 4. 11 Output SPSS <i>Model Summary</i> ^b	125

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Peta Wilayah Lokasi Studi.....	5
Gambar 1. 2 Kerangka Pemikiran	7
Gambar 2. 1 <i>Singularity</i>	11
Gambar 2. 2 <i>Simplicity</i>	11
Gambar 2. 3 <i>Continuity</i>	12
Gambar 2. 4 <i>Dominance</i>	12
Gambar 2. 5 <i>Clarity of Joint</i>	12
Gambar 2. 6 <i>Directional Differentiation</i>	13
Gambar 2. 7 <i>Visual Scope</i>	13
Gambar 2. 8 <i>Motion Awareness</i>	14
Gambar 2. 9 <i>Time Series</i>	14
Gambar 2. 10 <i>Base plane</i>	17
Gambar 2. 11 <i>Vertical space divider</i>	17
Gambar 2. 12 <i>Overhead plane</i>	18
Gambar 2. 13 Perbandingan 1:4	21
Gambar 2. 14 Perbandingan 1:2 atau 1:2,5	21
Gambar 2. 15 Perbandingan 1:1	22
Gambar 2. 16 Perbandingan 2:1 atau 3:1	22
Gambar 2. 17 Jalur Pejalan Kaki	25
Gambar 2. 18 <i>Street Furniture</i>	25
Gambar 2. 19 Kontinuitas Material Pejalan Kaki.....	26
Gambar 2. 20 Parkir <i>Off Street</i>	26
Gambar 2. 21 Peneduh dan Pembayang Artifisial.....	27
Gambar 2. 22 Kontinuitas Material Pejalan Kaki.....	27
Gambar 2. 23 Gaya Bangunan.....	28
Gambar 2. 24 Preservasi Bangunan.....	29
Gambar 2. 25 Material Bangunan	29
Gambar 2. 26 Fasad Bangunan.....	30
Gambar 2. 27 Fasad Bangunan.....	30
Gambar 2. 28 Kerangka Teori	43
Gambar 3. 1 Peta Lokasi Studi Koridor Jalan	47
Gambar 3. 2 Kerangka Metode.....	59
Gambar 4. 1 Peta Kota Surabaya.....	61
Gambar 4. 2 Peta Wilayah Lokasi Penelitian	62
Gambar 4. 3 Lokasi Penelitian Jalan Tunjungan	64
Gambar 4. 4 Peta Tata Guna Lahan Jalan Tunjungan	65
Gambar 4. 5 Kondisi Umum Koridor Jalan Tunjungan dilihat dari Jembatan.....	66
Gambar 4. 6 Skyline pada Koridor Jalan Tunjungan Bagian I.....	67
Gambar 4. 7 Skyline pada Koridor Jalan Tunjungan Bagian II	68
Gambar 4. 8 Elemen Arsitektural Bangunan baru dan lama	70
Gambar 4. 9 Skyline dan Skala Bangunan terhadap Manusia.....	70

Gambar 4. 10 Skyline Jalan Tunjungan Barat bagian I.....	71
Gambar 4. 11 Skyline Jalan Tunjungan Timur bagian I	71
Gambar 4. 12 Skyline Jalan Tunjungan Barat bagian II	71
Gambar 4. 13 Skyline Jalan Tunjungan Timur bagian II.....	71
Gambar 4. 14 Transparansi Toko	71
Gambar 4. 15 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Barat I.....	72
Gambar 4. 16 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Timur I	72
Gambar 4. 17 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Barat II	72
Gambar 4. 18 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Timur II.....	72
Gambar 4. 19 Gedung Siola dan Hotel Majapahit	73
Gambar 4. 20 Material Kaca Relfektif dan ACP dan Plesteran Cat	73
Gambar 4. 21 Contoh penggunaan warna cerah pada Bangunan.....	74
Gambar 4. 22 Sempadan Bangunan yang Mengambil Area Pejalan Kaki.....	74
Gambar 4. 23 Konektivitas dan Material Pedestrian Ways dengan pengaman pejalan kaki (bollard).....	75
Gambar 4. 24 Jalur Pejalan Kaki Ujung Utara sisi Barat	75
Gambar 4. 25 Peta Pedestrian Ways	75
Gambar 4. 26 Penambahan Perabot Jalan: Bangku, Tempat Sampah, dan Lampu Jalan ...	76
Gambar 4. 27 Peta Street Furniture	76
Gambar 4. 28 Penambahan Perabot Jalan: Bangku, Tempat Sampah, dan Lampu Jalan ...	77
Gambar 4. 29 Kontinuitas Jalur Hijau.....	77
Gambar 4. 30 Bollard Pengaman Pejalan Kaki.....	77
Gambar 4. 31 Parkir yang berada pada Pedestrian Ways	78
Gambar 4. 32 Parkir on-street	78
Gambar 4. 33 Peta Parkir On-street	79
Gambar 4. 34 Parkir off-street yang berada di depan Tapak	79
Gambar 4. 35 Peta Parkir Off-street.....	79
Gambar 4. 36 Jalur Kendaraan Bermotor menuju Tapak.....	80
Gambar 4. 37 Jenis vegetasi Pengarah, Peneduh, dan Ground Cover	81
Gambar 4. 38 Vegetasi yang menempel pada Area Vertikal	81
Gambar 4. 39 Kondensor AC, kabel, serta pipa yang terlihat.....	82
Gambar 4. 40 Penataan kabel utilitas yang kurang rapi	82
Gambar 4. 41 Penerangan pada Exterior Bangunan	83
Gambar 4. 42 Penambahan lampu pejalan kaki	83
Gambar 4. 43 Peta Titik Lampu Jalan dan Pedestrian	83
Gambar 4. 44 Penutup air yang sudah desain dengan baik.....	84
Gambar 4. 45 Penanda (Signage) masuk kawasan.....	84
Gambar 4. 46 Penanda (Signage) pada kawasan dengan tema	85
Gambar 4. 47 Penanda (Signage) bangunan	85
Gambar 4. 48 Penanda (Signage) bangunan dengan orientasi menghadap utara.....	86
Gambar 4. 49 Penanda lalu lintas.....	86
Gambar 4. 50 Diagram Frekuensi Usia Responden	87
Gambar 4. 51 Diagram Frekuensi Jenis Kelamin Responden.....	88
Gambar 4. 52 Diagram Frekuensi Asal Responden	88

Gambar 4. 53 Diagram Frekuensi Melalui Koridor	89
Gambar 4. 54 Diagram Frekuensi Tingkat Pendidikan	89
Gambar 4. 55 Diagram Frekuensi Pekerjaan.....	90
Gambar 4. 56 Diagram Rerata dan Frekuensi Keindahan Koridor Jalan	91
Gambar 4. 57 Diagram Rerata dan Frekuensi Kesederhanaan Koridor Jalan	92
Gambar 4. 58 Diagram Rerata dan Frekuensi Kontinuitas Koridor Jalan.....	93
Gambar 4. 59 Diagram Rerata dan Frekuensi Dominansi Koridor Jalan.....	94
Gambar 4. 60 Diagram Rerata dan Frekuensi Suatu Pertemuan	95
Gambar 4. 61 Diagram Rerata dan Frekuensi Petunjuk Pembeda	96
Gambar 4. 62 Diagram Rerata dan Frekuensi Lebar Bidang Pandang.....	97
Gambar 4. 63 Diagram Rerata dan Frekuensi Kesadaran Pergerakan	98
Gambar 4. 64 Diagram Rerata dan Frekuensi Keteraturan	99
Gambar 4. 65 Diagram Rerata dan Frekuensi Kesan dan Makna	100
Gambar 4. 66 Diagram Rerata dan Frekuensi Kehalusan Transisi.....	101
Gambar 4. 67 Diagram Rerata dan Frekuensi Kelengkungan Bentuk	102
Gambar 4. 68 Diagram Rerata dan Frekuensi Kehalusan Material	103
Gambar 4. 69 Diagram Rerata dan Frekuensi Kealamian Koridor Jalan	104
Gambar 4. 70 Diagram Rerata dan Frekuensi Keterbukaan Tatahan Visual.....	105
Gambar 4. 71 Diagram Rerata dan Frekuensi Keterpeliharaan Koridor Jalan.....	106
Gambar 4. 72 Diagram Rerata dan Frekuensi Variasi Warna	107
Gambar 4. 73 Diagram Rerata dan Frekuensi Keramahan Koridor Jalan	108
Gambar 4. 74 Diagram Rerata dan Frekuensi Kebersihan	109
Gambar 4. 75 Diagram Rerata dan Frekuensi Ketenteraman.....	110
Gambar 4. 76 Diagram Rerata dan Frekuensi Keunikan.....	111
Gambar 4. 77 Diagram Rerata dan Frekuensi Identitas Koridor Jalan.....	112
Gambar 4. 78 Diagram Skala Semantic Differential	113

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Surabaya, kota pahlawan, kota yang menjadi salah satu saksi sejarah kemerdekaan kini sedang berbenah. Kota yang sedikit demi sedikit merubah wajah kotanya menjadi kota yang *walkable* dan *livable* ini sedang berbenah memperbaiki segala elemen kota yang mendukung setiap wajah kota termasuk kawasan koridor komersial dan berserjarah dengan menjaga bangunan berarsitektur tinggi, menambah ruang terbuka hijau, hingga pelebaran ruas pejalan kaki. Banyak sekali koridor jalan yang menjadi perhatian pembangunan pemerintah kota demi mempercantik wajah kota terutama beberapa kawasan dengan sejarah dan arsitektur kolonialnya yang tinggi. Dengan nilai sejarah yang tinggi, pengelola kota akan berupaya menjaga seluruh elemen kota yang memiliki nilai sejarah khususnya sejarah pada koridor tersebut. Salah satu elemen yang dipreservasi ialah bangunan - bangunan kolonial yang arsitekturnya menceritakan sejarah penjajahan kota dari letak pusat kegiatan politik hingga pusat kegiatan komersial kota pada zaman dahulu. Tidak sedikit kota yang kini menghidupkan kembali koridor jalannya baik koridor dengan sejarah tinggi dengan menghadirkan konsep *heritage* dengan membawa fungsi – fungsi yang dapat menambah nilai kawasan dan mengaktivasi aktivitas manusia pada kawasan. Koridor komersial juga tak luput dari perhatian pembenahan kota. Sebagai penopang ekonomi kota, beberapa koridor komersial ada yang dengan sengaja dirancang dengan setback nol meter seperti pasar maupun sistem blok pada koridor bangunan perkantoran. Dengan menjaga gaya arsitektur bangunan, menambah elemen hijau atau vegetasi, menata komponen utilitas, maupun menambah street furniture merupakan strategi – strategi dalam menata kota dan megambarkan karakter koridor kota. Dari sekian banyak jenis koridor, aspek dan elemen yang dibenahi kota, salah satu koridor yang mendapat perhatian lebih dari pemerintah kota ialah Jalan Tunjungan. Jalan yang memiliki sejarah panjang sejak jaman kolonial Belanda kini sedang gencar – gencarnya direnovasi oleh pemerintah kota.

Jalan Tunjungan yang mempertahankan bangunan dengan gaya Arsitektur Eropa. Jalan Tunjungan yang banyak mempertahankan berbagai macam bangunan dengan gaya Arsitektur *Empire style*, Arsitektur *Indische*, dan Arsitektur *New Bouwen*. Selain itu Jalan Tunjungan juga dianggap istimewa dan ditetapkan menjadi situs cagar budaya oleh

pemerintah kota dengan warisan dan bukti sejarah yang tinggi dikarenakan merupakan bagian dari pusat Kota Surabaya yang menjadi bagian perkembangan kota dari arah utara hingga selatan (Poerbantanoë, 1999). Karakter sejarah yang terbentuk pada koridor Jalan Tunjungan juga sangatlah penting ditandai dengan berbagai peristiwa perjuangan kemerdekaan salah satunya insiden perobekan bendera Belanda di Hotel Yamato (sekarang Hotel Majapahit) pada tanggal 19 September 1945. Karakter sosial yang terbentuk secara alami dari koridor komersial ini dibuktikan dengan perannya sebagai ruang berbelanja, sekedar lewat, atau ruang rekreasi untuk berjalan – jalan.

Dari perkembangan tata-bangunan, menurut R. Nugraha dkk dalam paparan Poerbantanoë (1999) di koridor jalan Tunjungan yang diklasifikasikan menurut periode – periode; 1906-1920, 1921-1940, 1940(71)-1997, bila dicermati dapat dilihat adanya pertumbuhan tipologi bangunan. Dari awalnya yang dimulai dengan; tipe bangunan-tunggal karena tanah untuk kaveling yang masih luas, kemudian berkembang menjadi bangunan-deret (*street oriented building*) karena pesatnya kegiatan komersial, dan akhirnya terlihat sekarang adalah perubahan yang mengarah kepada sistem-blok (*mini megastructure*). Hal itu tampak pada beberapa pengembangan bangunan Hotel Hilton tepat di seberang bangunan kolonial Toko Siola atau yang dahulu dikenal sebagai Toko Whiteaway. Selain itu bermunculan pula pusat perbelanjaan yang menggerus sedikit demi sedikit bangunan tua serta eksistensi pedagang kecil yang akhirnya melebar hingga menjadi blok – blok bangunan.

Dari perkembangan fungsi bangunan, menurut R.Nugaraha dkk dalam paparan Poerbantanoë (1999) di koridor jalan Tunjungan yang diklasifikasikan menurut periode-periode; 1906-1940, dekade 1940, dekade 1970 hingga sekarang, dapat dilihat adanya perkembangan dari sekedar fungsi komersial (dagang) menjadi fungsi perkantoran, hiburan dan perhotelan (jasa). Perubahan tersebut kini nampak ditandai dengan berjejanya perkantoran dan pusat perbelanjaan. Demikian pula halnya dengan sistem-visual meliputi; langgam arsitektur, wajah jalan, rongga, tata-informasi (*signage*), bentang langit (*skyline*), bentuk massa, *setback* dan *arcade*, tampak juga diabaikan. Hal itu juga ditunjukkan dengan banyaknya *signage* yang menutupi hampir seluruh fasad bangunan, semata – mata untuk kepentingan komersial tanpa memperhatikan estetika bangunan dan *skyline*.

Signifikansi koridor yang memiliki sejarah dan arsitektur yang tinggi; menjadi urat nadi atau penghubung antara Surabaya bagian utara dan selatan antara daerah utara seperti

alun – alun, pelabuhan Tanjung Perak, serta kabupaten Gresik; serta karena koridor ini yang paling banyak mendapat perhatian dari pemerintah kota mendesak peneliti untuk memilih objek studi yaitu jalan antara Jalan Tunjungan untuk dilakukan penelitian mengenai aspek kualitas visualnya. Hasil yang akan diperoleh pada penelitian ini nantinya merupakan penilaian kualitas visual koridor jalan bersejarah. Dari hasil penelitian tingkat penilaian visual yang terukur inilah yang dapat digunakan acuan dan bahan pertimbangan oleh perancang kota dan pemangku kebijakan dalam melakukan pengembangan koridor sesuai konteksnya dalam menghadapi masalah – masalah penataan visual seperti penataan penanda jalan yang membingungkan, terlalu besar atau menutupi bangunan, ketidakharmonisan skala dan gaya bangunan yang tidak menunjukkan proporsi dan kesatuan koridor, maupun juga karakteristik *urban fabric* dan *street furniture* koridor yang tidak menampilkan identitas, keunikan dan pemilihan detil material yang tidak menyesuaikan dengan konteks lingkungan baik dengan material fasad bangunan atau material yang dapat memberi kedinamisan atau elemen desain dasar yang membentuk ruang.

Pada beberapa penelitian terdahulu mengenai kualitas visual sebuah kawasan atau koridor jalan, Ernawati dan Moore (2014) melakukan penelitian kesan visual pengunjung lokal dan internasional serta penduduk sekitar terhadap kawasan bersejarah yang dijadikan kawasan wisata oleh pemerintah setempat dengan menggunakan metode analisis deskriptif dan skala *semantic differential*. Hasil yang ditemukan merupakan faktor pembentuk kualitas visual dari kawasan bersejarah tersebut serta proporsi faktor dari yang memiliki pengaruh terbesar hingga terkecil. Penelitian yang sama dilakukan oleh Utami (2009), Andromeda (2013), Widyastuti (2018) dan Nassar (1998) dengan menggunakan analisis statistik deskriptif *mean score* untuk dapat diketahui nilai rerata dari variabel yang diukur. Nilai rerata tersebut diinterpretasikan sebagai penilaian masyarakat mengenai aspek kualitas visual dari variabel terpilih yang disusun dari teori kualitas visual seperti sepuluh aspek kualitas visual oleh Lynch (1960) dan juga jurnal sejenis yang membahas mengenai teori kualitas visual. Selain itu Santosa (2016) juga mengkomparasikan hasil analisis penilaian secara visual dua dimensi menggunakan perangkat lunak IAM (*Interface Aesthetics Measurements*) dengan penilaian variabel kualitas visual menggunakan kuisioner. Pengukuran lain dapat dengan menggunakan simulasi 3 dimensi lokasi objek studi untuk dijadikan stimuli pada kuisioner penelitian (Santosa, 2017). Hal itu diketahui

dapat mempermudah pemahaman terutama pada kawasan dan koridor jalan bersejarah. Penelitian lainnya oleh Santosa et al. (2018) mengukur kualitas visual dengan mengukur preferensi masyarakat menggunakan variabel dari aspek kenyamanan visual serta aspek kenyamanan spasial koridor jalan komersial di Kota Malang. Selain menggunakan kuisioner dengan *semantic differential scales*; penelitian ini juga menggunakan *mean score analysis* untuk menilai rerata variabel tiap aspek kenyamanan, variabel independen keseluruhan, serta perabot yang dapat direkomendasikan sesuai preferensi masyarakat; dan juga menggunakan regresi *parametric partial test* untuk mengetahui variabel – variabel yang saling mempengaruhi aspek – aspek satu sama lain.

1.2 Identifikasi Masalah

Permasalahan yang dihadapi antara lain:

1. Skala bangunan baru yang tidak *street oriented* dan tidak melakukan integrasi dan penyesuaian konteks dengan lingkungan sekitar baik dalam hal arsitektur kota dan detail fasad bangunan di koridor bangunan baru tersebut berdiri mengakibatkan tidak adanya harmonisasi dan proporsi *skyline* bangunan di koridor. Akibat tidak adanya integrasi lingkungan tersebut menghilangkan karakter koridor jalan yang sudah terbentuk sebelumnya sejak jaman dahulu.
2. Banyaknya *signage* yang tidak lagi di tata dengan baik, menutupi fasad bangunan baik bukaan bangunan maupun detail arsitektural bangunan. Selain itu ukuran, material, dan warna signage yang tidak identik dan tidak harmonis dengan gaya dan material bangunan.
3. Saat ini laju sirkulasi di Jalan Tunjungan telah dijadikan satu jalur yang dahulunya dua jalur. Sirkulasi koridor jalan Tunjungan kini mengarah dari utara menuju selatan dengan laju sirkulasi dari Jalan Gemblongan mengarah ke Jalan Gubernur Suryo. Hal itu menyebabkan orientasi visual pengguna jalan berubah yang berakibat pada kualitas visual yang terbentuk pun juga berbeda.

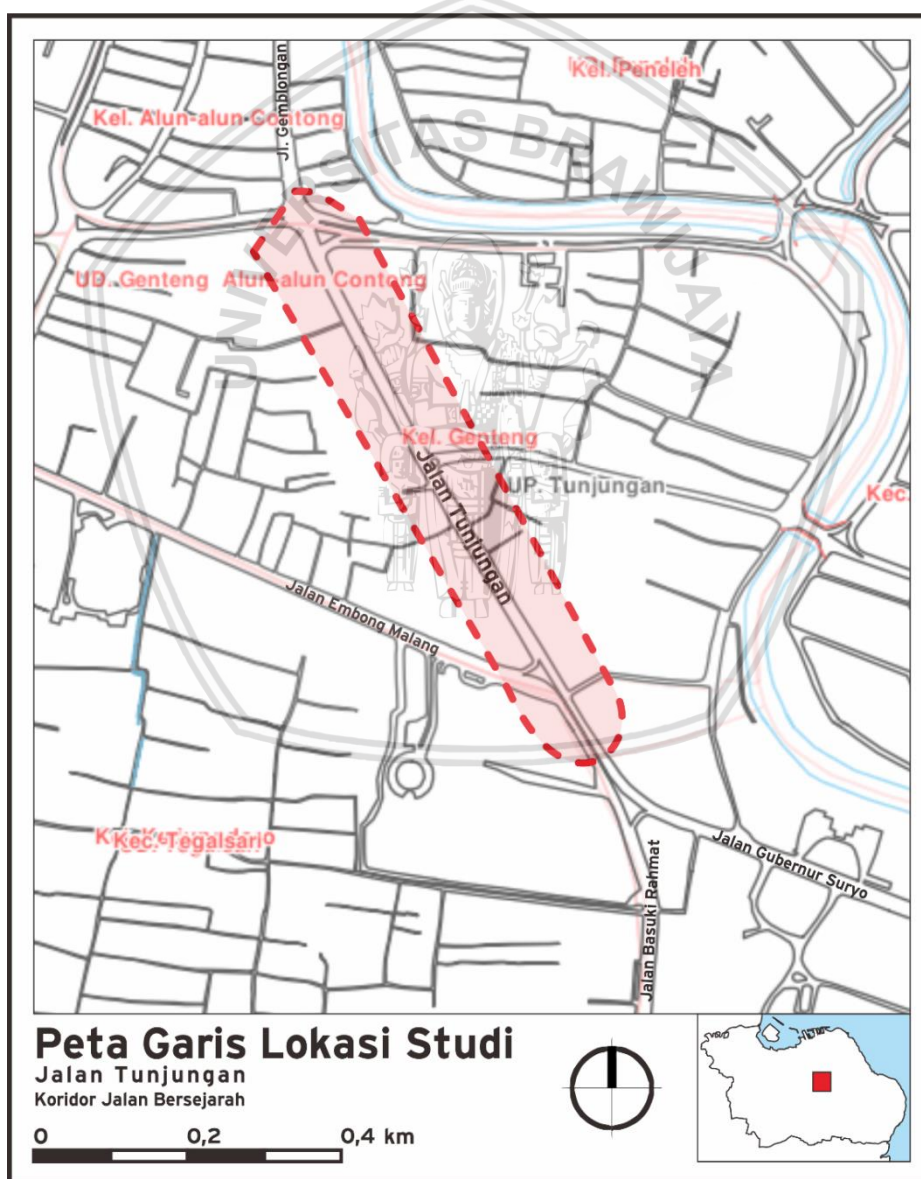
1.3 Rumusan Masalah

Rumusan Masalah pada penelitian ini adalah Bagaimana kualitas visual koridor jalan bersejarah Jalan Tunjungan di Kota Surabaya?

1.4 Batasan Masalah

Batasan permasalahan yang dibahas dalam kajian ini bertujuan untuk memfokuskan topik fokus kajian agar tidak melebar. Batasan masalah kajian antara lain:

1. Fokus permasalahan studi yang dibatasi berupa pengukuran kualitas visual koridor jalan bersejarah melalui persepsi publik.
2. Area kajian studi dibatasi yaitu koridor bersejarah Jalan Tunjungan Kota Surabaya. Batas area studi disebelah utara adalah Jalan Gembongan, sebelah timur dan barat adalah area pemukiman dan sebelah selatan adalah Jalan Basuki Rahmat.



Gambar 1. 1 Peta Wilayah Lokasi Studi
Sumber: petaperuntukan.surabaya.go.id

1.5 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kualitas visual koridor jalan bersejarah Jalan Tunjungan di Kota Surabaya.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah untuk pengembangan ilmu Arsitektur, khususnya pada *Urban Design*, yaitu dengan mengetahui kualitas visual koridor jalan dan persamaan dan perbedaan kualitas visual antara koridor bersejarah khususnya di Kota Surabaya sehingga dapat dikembangkan untuk penelitian selanjutnya mengenai topik atau objek yang sejenis.

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah untuk memberi saran dan masukan kepada pemerintah kota dalam mengembangkan dan merancang koridor jalan bersejarah berdasarkan kepada prinsip dan penilaian kualitas dan estetika visual koridor jalan.

1.7 Sistematika Kajian

BAB I PENDAHULUAN berisi latar belakang dari masalah penelitian, identifikasi masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan, dan kerangka pemikiran.

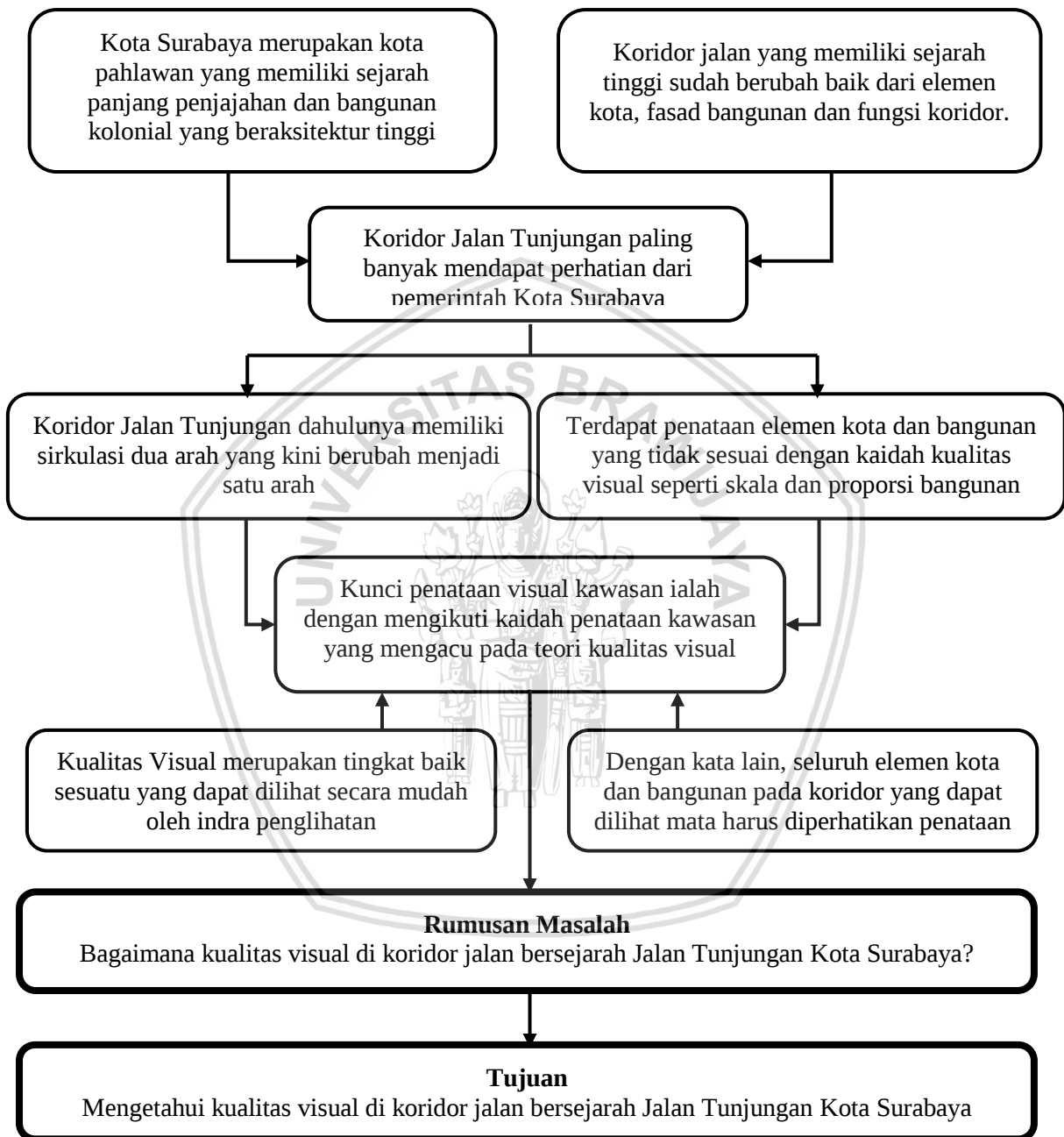
BAB II TINJAUAN PUSTAKA berisi tinjauan pustaka yang menjadi landasan teori dari masalah penelitian yang akan diteliti

BAB III METODE PENELITIAN berisi metode yang digunakan dalam pelaksanaan penelitian dan mencakup tipe penelitian, metode pengambilan data, karakteristik responden, cara pengambilan sampel, alat yang digunakan, prosedur penelitian, dan prosedur pengolahan data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN berisi hasil dan pembahasan penelitian yang dilakukan baik berupa diagram, gambar, maupun deskripsi yang menjelaskan dengan rinci baik dari hasil observasi atau pengamatan maupun hasil analisis penelitian.

BAB V PENUTUP berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang menunjukkan telah tercapainya tujuan penelitian serta saran peneliti pada penelitian selanjutnya dan atau kepada seluruh *stakeholder* yang berpengaruh pada pengambilan keputusan rancangan koridor jalan baik masyarakat, pemerintah, maupun arsitek atau desainer.

1.8 Kerangka Pemikiran



Gambar 1. 2 Kerangka Pemikiran



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Environmental Aesthetics*

Environmental aesthetics merupakan pendekatan ilmiah yang cukup menarik karena menjadi disiplin ilmu yang menggabungkan antara dua area penelitian yaitu *experimental aesthetics* dan *environmental psychology*. *Environmental aesthetics* juga membahas mengenai bagaimana cara untuk menyelesaikan permasalahan lingkungan yang timbul dikarenakan penggunaan secara tidak sadar oleh nilai – nilai visual. Metode ilmiah serupa juga digunakan untuk menjelaskan hubungan antara lingkungan fisik sebagai stimulator dan reaksi manusia sebagai reseptor dan yang merespon dimana keduanya dijelaskan pada *experimental aesthetics* dan *environmental psychology* (Nasar, 1988).

Elemen alami dan buatan yang membentuk satu kesatuan lingkungan serta harmoni hubungan keduanya menjadi subjek yang sangat penting dalam *environmental aesthetics*. Elemen fasad bangunan merupakan elemen yang membentuk lingkungan kawasan dan menjadi garda terdepan sebuah dimensi dari tatanan urban atau koridor jalan. Elemen lainnya yang juga berpengaruh ialah antara lain elemen informasi seperti *signage* atau *billboard*, pencahayaan kawasan, *street furniture*, area hijau dan lansekap, dan area transportasi. Keseluruhan elemen yang penting mayoritas merupakan elemen – elemen arsitektur (Danaci, 2012). Salah satu studi yang dapat menjelaskan prinsip *environmental aesthetics* ialah Reis dan Lay (2010) yang menyatakan bahwa untuk memahami *environmental aesthetics* harus memfokuskan pembahasan pada a) komposisi visual, b) tampilan visual, dan c) gambaran secara keseluruhan.

Stamps (2000) menyatakan bahwa pada analisis dan evaluasinya pada 275 penelitian terkait dan yang relevan dengan subjek *environmental aesthetics* dengan objek fisik berjumlah 12.000 dan lebih dari 41.000 responden yang berpartisipasi pada 21 negara dengan demografi yang bermacam – macam dengan kesimpulan analisis serta evaluasinya sebagai berikut: Pada penelitian yang menyebutkan preferensi masyarakat mengenai jalur hijau dan jalur perkerasan (tanpa vegetasi), masyarakat lebih menginginkan penataan dengan pepohonan dibandingkan penataan tanpa pepohonan. Serupa dengan penggunaan ruang, area hijau lebih disukai dibanding area terbangun. Taman lebih disukai dibanding area perumahan. Area komersil lebih disukai dibandingkan area perindustrian. Area

pegunungan lebih disukai dibanding area datar. Pada konteks perkotaan pun serupa, area hijau lebih banyak diminati dibandingkan area perkerasan. Jalanan yang ramai kendaraan lebih diminati dibanding jalanan yang sepi dari kendaraan. Bangunan dengan ketinggian yang serupa lebih diminati dibandingkan bangunan dengan ketinggian tak beraturan. Dari hasil penelitian tersebut menyimpulkan bahwa bangunan – bangunan baru direkomendasikan untuk menyesuaikan secara skalatis dan kontekstual dengan area dan lingkungan sekitar. Pada komposisi fasad depan bangunan, jendela dan pintu dengan detail rumit lebih diminati.

2.2 Kualitas Visual

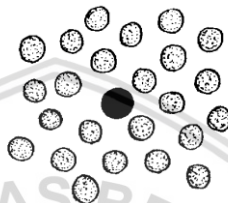
Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002) Kualitas ialah tingkat baik buruknya sesuatu; kadar; 2 derajat atau taraf (kepandaian, kecakapan, dsb); mutu. Sedangkan Visual ialah dapat dilihat dengan indra penglihat (mata); berdasarkan penglihatan. Berdasarkan definisi diatas Kualitas Visual ialah tingkat baik buruknya sesuatu yang dapat dilihat dengan indra penglihat.

Kualitas visual dapat dilihat melalui petunjuk visual yang merupakan gambaran persepsi manusia yang dirasakan dengan mata (Ching, 1995). Kualitas visual merupakan suatu atribut khusus yang ada pada suatu sistem visual yang ditentukan oleh nilai-nilai kultural dan properti fisik yang hakiki (Smardon, 1986). Lynch (1960) juga menyatakan bahwa ciri atau kekhasan yang paling mudah diamati adalah bentuk fisik karena kesan visual adalah sesuatu yang mudah untuk diserap dan dicerna oleh ingatan manusia. Lebih lanjut, Bentley dalam Gultom (2006) berpendapat tanda-tanda visual merupakan suatu ciri atau tanda-tanda dari obyek/sumber visual yang ditawarkan, sehingga pengamat dapat menginterpretasikan suatu lingkungan sebagai sesuatu yang memiliki makna.

Kualitas visual menurut Lynch (1960) terdiri dari Keistimewaan (*Singularity*), Kesederhanaan (*Simplicity*), Kontinuitas (*Continuity*), Dominansi (*Dominance*), Kejelasan suatu pertemuan (*Clarity of Joint*), Petunjuk pembeda (*Directional Differentiation*), Bidang pandangan (*Visual Scope*), Kesadaran suatu pergerakan (*Motion Awareness*), Serial waktu (*Time Series*), serta Nama dan makna (*Names and Meaning*).

1. Keistimewaan (*Singularity*)

Kejelasan objek yang berada di depan dan di belakang yang menunjukkan kontras secara fasad, bentuk, intensitas, kompleksitas, ukuran, serta lokasi spasial. Aspek ini merupakan aspek penting yang dapat dibedakan secara cepat oleh pengamat sehingga menimbulkan ketertarikan dan tetap menghadirkan keteraturan dengan objek sekitar.



Gambar 2. 1 *Singularity*
Sumber: Lynch, 1960

2. Kesederhanaan (*Simplicity*)

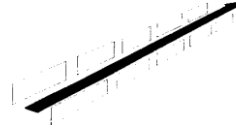
Kejelasan dan kesederhanaan melalui pendekatan geometris, pengurangan elemen atau bagian. Adanya elemen atau bagian akan dijadikan sebagai satu kesatuan dengan keseluruhan sehingga menjadi terlihat sederhana.



Gambar 2. 2 *Simplicity*
Sumber: Lynch, 1960

3. Kontinuitas (*Continuity*)

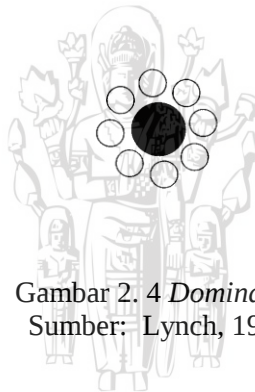
Keberlanjutan dari ujung atau tepian, atau dari muka bangunan baik dilihat secara fasad, *skyline*, atau *setback* bangunan. Perulangan bangunan yang mengakibatkan ritme yang harmonis menimbulkan pola – pola bentuk, fasad, dan elemen lain yang membentuk karakter.



Gambar 2. 3 *Continuity*
Sumber: Lynch, 1960

4. Dominansi (*Dominance*)

Adanya dominansi suatu elemen atau bagian pada ukuran atau intensitas yang mengakibatkan pengamat mudah mengidentifikasi karakter bentuk secara cepat dan menimbulkan ketertarikan pengamat karena kontinuitas elemen atau bagian yang dominan.



Gambar 2. 4 *Dominance*
Sumber: Lynch, 1960

5. Kejelasan suatu pertemuan (*Clarity of Joint*)

Kejelasan persimpangan jalan atau tiap hubungan bentuk, bangunan, elemen, atau bagian lain yang menunjukkan kedudukan bagian satu dengan bagian lainnya yang menunjukkan hubungan atau transisi yang mudah diidentifikasi.



Gambar 2. 5 *Clarity of Joint*
Sumber: Lynch, 1960

6. Petunjuk pembeda (*Directional Differentiation*)

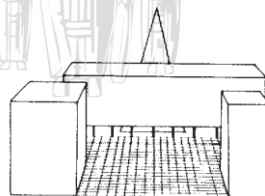
Adanya gradasi, keasimetrisan, dan bentuk – bentuk lain yang mengarahkan pengamat seperti adanya kenaikan dan turunan pada jalanan yang berbukit, lengkungan pada jalan lurus, dan gradasi warna yang mengarahkan dan mengaktifkan pergerakan.



Gambar 2. 6 *Directional Differentiation*
Sumber: Lynch, 1960

7. Bidang pandangan (*Visual Scope*)

Satu kesatuan bentuk satu dengan objek di belakangnya seperti pemandangan yang menyatukan rancangan serta adanya keterkaburan dan perlakuan berbeda pada tiap elemen yang ditampilkan ada jarang pandang pengamat sehingga mudah membedakan tiap objek pada posisi dan karakteristiknya.



Gambar 2. 7 *Visual Scope*
Sumber: Lynch, 1960

8. Kesadaran suatu pergerakan (*Motion Awareness*)

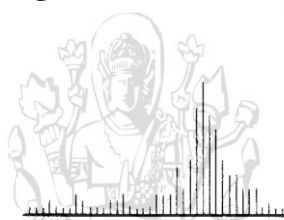
Suatu rancangan yang mengindikasikan adanya pergerakan baik itu berupa turun – naik bidang horizontal, belok kanan atau kiri bidang vertikal yang memberi arahan pada pengamat secara mengalir pada tiap persimpangan atau adanya indikasi pergerakan.



Gambar 2. 8 *Motion Awareness*
Sumber: Lynch, 1960

9. Serial waktu (*Time Series*)

Hubungan antara tiap objek pada rancangan yang dihubungkan atau yang berdempetan sehingga menjadi satu kesatuan, keterpaduan, keteraturan, proporsi, dan keharmonisan pada tiap elemen rancangan seperti bangunan satu menuju bangunan lain, elemen satu dengan elemen lain.



Gambar 2. 9 *Time Series*
Sumber: Lynch, 1960

10. Nama dan makna (*Names and Meaning*)

Karakteristik yang berupa sesuatu yang non-fisik yang bisa menghidupkan identitas, memori, dan makna kawasan atau rancangan secara tidak langsung dari keseluruhan elemen yang ditampilkan pada pandangan mata pengamat.

Kualitas visual dapat terlihat pada hubungan antara elemen visual. Menurut Wohlwill (1976) kualitas visual dapat terbentuk akibat hubungan perbedaan yang terjadi diantara elemen alami dan terbangun. Perbedaan yang terjadi diantaranya Kehalusan Suatu Transisi (*Smoothness of Transition*), Kelengkungan Bentuk (*Curvilinearity*), Keteraturan Bentuk (*Regularity*), dan Kehalusan Tekstur (*Smoothness of Texture*). Berikut merupakan penjelasannya:

1. Kehalusan Suatu Transisi (*Smoothness of Transition*)

Perpindahan dari satu titik ke titik lain yang menunjukkan hubungan antara dan sepanjang kawasan sehingga terdapat variasi yang jelas, bertahap, ataupun mendadak yang menandakan batas kawasan.

2. Kelengkungan Bentuk (*Curvilinearity*)

Elemen alami lebih condong kepada garis lengkung pada bentukan dan objek sejenis sedangkan elemen terbentuk lebih condong kepada garis tegas dan lurus. Hal itu ditunjukkan dengan banyaknya bangunan yang memiliki bentukan geometris praktis.

3. Keteraturan Bentuk (*Regularity*)

Keteraturan bentukan ditujukan pada elemen bentukan artifisial yang pada umumnya condong pada keteraturan dan variasi yang terbatas.

4. Kehalusan Tekstur (*Smoothness of Texture*)

Tekstur elemen alamiah lebih condong kepada tekstur yang kasar, sedangkan elemen terbentuk lebih condong kepada tekstur yang halus. Hal itu menunjukkan hubungan yang kuat antara ketertarikan kawasan secara visual terhadap hubungan antara elemen terbangun dan alamiah.

2.3 Semantic Differential Scales

Hubungan timbal balik pada *environmental aesthetics* antara stimulator, yakni lingkungan fisik yang terbentuk secara alami, dan reseptor, yaitu manusia yang merespon, memberikan informasi dan pertimbangan logis realistis kepada perancang mengenai keputusan rancangan mereka. Diharapkan hal tersebut dapat mengubah pola pikir merancang yang teoritis menjadi keputusan – keputusan yang lebih realistis. Salah satu skala pengukuran yang biasa digunakan ialah *semantic differential scales* yang berasal dari subjek *experimental aesthetics* dan *environmental psychology*. Skala tersebut mengukur kedalaman makna suatu rancangan melalui persepsi manusia. Berikut merupakan tabel skala *semantic* yang dipublikasikan oleh Robert G. Hershberger dan Robert Cass (tabel 2.1).

Tabel 2. 1 *Semantic Differential Scales*

Factor	Primary Scales	Alternative Scales
General Evaluative	Good- Bad	Pleasing-Annoying
Utility Evaluative	Usefulness-Useless	Friendly-Hostile
Aesthetic Evaluative	Unique-Common	Interesting-Boring
Activity	Active-Passive	Complex-Simple
Space	Cozy-Roomy	Private-Public
Potency	Rugged-Delicate	Rough-Smooth
Tidiness	Clean-Dirty	Tidy-Messy
Organization	Ordered-Chaotic	Formal-Casual
Temperature	Warm-Cool	Hot-Cold
Lighting	Light-Dark	Bright-Dull
Secondary Scales		Alternative Secondary Scales
Old-New		Traditional-Contemporary
Expensive-Inexpensive		Frugal-Generous
Large-Small		Huge-Tiny
Exciting-Calming		Beautiful-Ugly
Clear-Ambiguous		Unified-Diversified
Colorful-Colorless		Vibrant-Subdued
Safe-Dangerous		Protected-Exposed
Quiet-Noisy		Distracting-Facilitating
Stuffy-Drafty		Musty-Fresh
Rigid-Flexible		Permanent-Temporary

(Sumber: Nassar, 1988)

2.4 Koridor Jalan Bersejarah

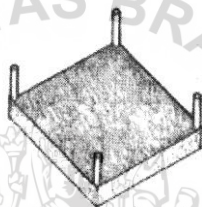
2.3.1 Pengertian Dasar Ruang

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002) Ruang ialah sela-sela antara dua (deret) tiang atau sela-sela antara empat tiang (di bawah kolong rumah; rongga yang berbatas atau terlingkung oleh bidang; rongga yang tidak berbatas, tempat segala yang ada; petak dalam buah (durian, petai); pangsa. Ruang juga bisa diartikan sebagai tempat (topos), sebagai suatu dimana, atau sesuatu place of belonging, yang menjadi lokasi yang tepat dimana setiap elemen fisik cenderung berada. Aristoteles menyatakan bahwa setiap hal berada di suatu tempat yakni dalam sebuah tempat. Ia juga menyatakan bahwa suatu tempat, atau ruang, tidak dapat memiliki suatu wadah. Menurut Plato, ruang adalah sesuatu yang dapat terlihat dan teraba, menjadi terab karena memiliki karakter yang jelas berbeda

dengan semua unsur lainnya (Ven, 1995). Secara umum ruang dibentuk oleh tiga elemen utama (Ching, 1999) yaitu:

1. Bidang alas/lantai (*the base plane*)

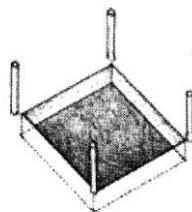
Oleh karena lantai merupakan pendukung kegiatan kita dalam suatu bangunan, sudah tentu secara struktural harus kuat dan awet. Lantai juga merupakan unsur yang penting didalam sebuah ruang, bentuk, warna, pola dan teksturnya akan menentukan sejauh mana bidang tersebut akan menentukan batas-batas ruang dan berfungsi sebagai dasar dimana secara visual unsur-unsur lain di dalam ruang dapat dilihat. Tekstur dan kepadatan material dibawah kaki juga akan mempengaruhi cara kita berjalan di atas permukaannya.



Gambar 2. 10 *Base plane*
Sumber: Ching, 1999

2. Bidang dinding/pembatas (*the vertical space divider*)

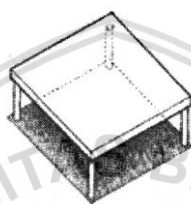
Sebagai unsur perancangan bidang dinding dapat menyatu dengan bidang lantai atau dibuat sebagai bidang yang terpisah. Bidang tersebut bisa sebagai latar belakang yang netral untuk unsur-unsur lain di dalam ruang atau sebagai unsur visual yang aktif didalamnya. Bidang dinding ini dapat juga transparan seperti halnya sebuah sumber cahaya atau suatu pemandangan.



Gambar 2. 11 *Vertical space divider*
Sumber: Ching, 1999

3. Bidang langit-langit atau atap (*the overhead plane*)

Bidang atap adalah unsur pelindung utama dari suatu bangunan dan berfungsi untuk melindungi bagian dalam dari pengaruh iklim. Bentuknya ditentukan oleh geometris dan jenis material yang digunakan pada strukturnya serta cara meletakkannya dan cara melintasi ruang diatas penyangganya. Secara visual bidang atap merupakan “topi” dari suatu bangunan dan memiliki pengaruh yang kuat terhadap bentuk bangunan dan pembayangan.



Gambar 2. 12 *Overhead plane*
Sumber: Ching, 1999

2.3.2 Perancangan Kota

Perancangan kota adalah proses perancangan ruang terbuka yang menggunakan elemen arsitektural dan ruang diantara bangunan yang memfokuskan pada hasil yang dapat menstimulasi komunikasi dan interaksi sosial masyarakat (Cuthbert, 2007). Perancangan kota juga berarti pertemuan antara bidang studi arsitektur, arsitektur lansekap dan perencana kota yang menghasilkan gambar lansekap dan arsitektural dan manajemen lingkungan serta kebijakan sosial secara perencanaan (Bentley dan Butina, 1991). Menurut Madanipour (1996) proses pembentukan dan manajemen lingkungan secara sadar merupakan proses dari perancangan kota. Perancangan kota menurut disiplin keilmuan, merupakan bagian dari proses perencanaan yang berhubungan dengan kualitas lingkungan fisik kota (Shirvani, 1985). Dalam pengertian lain, Perancangan kota merupakan suatu perpaduan kegiatan antara profesi perencana kota, arsitektur, lansekap, rekayasa sipil, dan transportasi dalam wujud fisik. Dalam hal ini desain urban terkait erat dengan urbanisasi dan kota.

Tujuan utama perancangan kota menurut Jarvis (1980) yaitu tujuan visual-artistik kota. Namun dengan berkembangnya arsitektur modern yang “dingin”, maka timbulah tujuan kedua berupa kebutuhan dan fungsi sosial. Kedua tujuan utama tersebut kemudian

melebur menjadi tujuan ketiga yaitu pembentukan ruang kota. Dan yang terakhir merupakan tujuan baru yang dianggap cukup mendesak yaitu keberlanjutan kota (Carmona, 2003).

1. Visual-artistik

Tujuan visual-artistik merefleksikan tujuan utama kota terdahulu yang menampilkan kota secara arsitektural. Dengan mengedepankan tampak dan penampilan, hal tersebut menyebabkan tendensi perancangan kota mengarah hanya pada kualitas visual dan pengalaman secara estetika dari ruang – ruang kota, mengesampingkan kebutuhan – kebutuhan sosial, ekonomi, politik, tradisi lokal, serta faktor ruang dan proses – proses lain yang mendukung keberhasilan perancangan kota.

2. Fungsi Sosial

Argumentasi Jacobs pada bukunya “The Death and Life of Great American Cities” (1961) menyatakan bahwa tujuan utama kota yang mengedepankan sisi visual artistik kota mengakibatkan hilangnya ruang – ruang sosial. Dengan menciptakan ruang kota sebagai ruang artistik, maka fungsi sosial tergerus terkesampingkan oleh ketamakan tampilan seni. Beberapa yang perlu diperhatikan ialah aktivitas manusia, interaksinya, serta kebutuhan sosialnya pada ruang – ruang seperti pedestrian ways, taman dan koridor jalan.

3. Pembentukan Ruang

Dalam dua dekade silam, pembentukan sudah berhasil dilaksanakan dan dapat ditemukan beberapa contoh ruang – ruang yang sengaja dibentuk. Beberapa diantara membentuk suatu ruang yang mengaktivasi kegiatan – kegiatan utama seperti ruang terbuka, area food court, dan lain sebagainya.

4. Keberlanjutan Kota

Beberapa tahun terakhir, perancang kota, arsitek, arsitek lansekap dan perancangan kota ditantang untuk mengintegrasikan rancangan dan ilmu pengetahuan terapan yang dapat berkontribusi bagi kebaikan lingkungan (Abramson et al, 2008). Tantangan tersebut merupakan bentuk kesadaran akan lingkungan bahwa arsitektur bukan melulu mengenai estetika, sosial, dan ruang – ruang artifisial, namun juga terdapat porsi ilmu pengetahuan.

2.3.3 Ruang dalam Kota

Ruang kota secara umum merupakan ruang yang menjadi wilayah administrasi pemerintah kota. Ruang kota juga dapat berarti ruang yang tertata sehingga menjadi satu kesatuan ruang dengan fungsi yang beragam dan saling mendukung. Ruang Kota tersusun antara ruang dengan fungsi, sirkulasi, maupun ruang terbuka publik dan hijau. Ruang terbuka publik sendiri terbagi menjadi ruang eksterior dan ruang interior. Untuk ruang eksterior (Alexander et al, 1977), terdapat dua bagian tipe ruang, yaitu:

1. Positif: yaitu ruang yang mempunyai batas yang pasti dan jelas. Ruang yang memiliki batas “luar” dan “dalam” walau hanya dengan batasan tatanan vegetasi, pagar, dan elemen lainnya. Bentuk dari ruang tersebut terbentuk secara otomatis dari bentuk bangunan yang mengelilingi ruang tersebut.
2. Negatif: yaitu ruang yang tidak mempunyai batas yang jelas. Ruang yang sebagian besar diisi oleh air yang susah di pijak oleh manusia.

Dengan mengambil bagian positif dari tipe ruang terbuka publik diatas, maka terdapat tiga tipe umum ruang publik yaitu:

1. *Square*

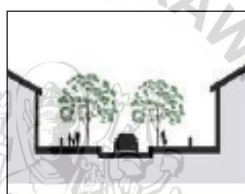
Square atau alun – alun merupakan ruang yang terbentuk oleh bangunan disekitarnya. Perbedaan *square* dengan ruang publik lainnya ialah dengan adanya *sculpture* atau dengan elemen apapun yang menjadi kebanggaan penduduk lokal. Sitte (1889) meringkas prinsip – prinsip yang harus dimiliki oleh *square* dari a) elemen pembatas ruang secara vertikal yang membedakan ruang utama dan jalanan, b) area positif dari *square* tersebut yang berada di tengah jauh dari tepian bangunan, c) bentuk utama *square* serta d) monumen yang ada pada ruang *square* tersebut.

2. *Street*

Jalanan merupakan ruang tiga dimensi yang berbentuk linear, yang kedua sisinya dibatasi jelas oleh bangunan. Sebuah jalanan memiliki tingkatannya. Walau fungsi utamanya ialah mengalirkan kendaraan. Bentuk dari jalanan tersebut dapat dianalisis dari beberapa banyak kutub pada jalan, yang setiap kombinasinya memberi keberagaman yang cukup banyak antara visual yang dinamis atau visual yang statis, tertutup atau terbuka, panjang atau pendek, lebar atau sempit, lurus tegas atau melengkung, dan formal atau informal-kah tatanan elemen

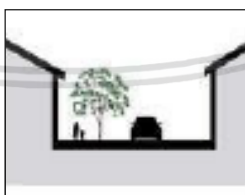
arsitekturalnya. Dari beberapa yang sudah disebutkan, dapat ditambahkan beberapa aspek lain seperti skala, proporsi dan ritme dari elemen arsitekturnya serta hubungannya dengan jalanan lain atau dengan alun – alun atau *square* lainnya. Lebih lanjut, dengan hadirnya prinsip kualitas yang saling berkebalikan seperti kasar-halus, vertikal-horizontal, besar-kecil, dan lain sebagainya seharusnya dapat mengangkat kualitas awal yang terbentuk (Carmona, 2003). Berikut merupakan skala perbandingan ketinggian bangunan dan lebar jalan dan ciri – ciri tiap karakternya:

- a. Dengan perbandingan tinggi bangunan : lebar jalan 1:4 maka ruang yang terbentuk tidaklah kuat. Hal tersebut dikarenakan memberikan ruang bagi langit untuk menjadi pembatas ruang jalanan.



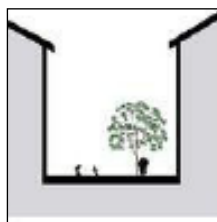
Gambar 2. 13 Perbandingan 1:4
(Sumber: Carmona, 2003)

- b. Dengan perbandingan 1:2 atau 1:2,5 maka ruang yang terbentuk sudah cukup baik. Hal tersebut dikarenakan memberikan sedikit ruang bagi langit untuk menjadi pembatas vertikal jika melintasi jalanan ini.



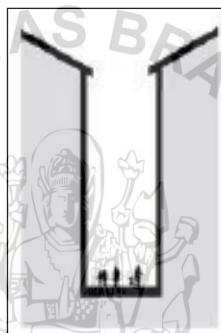
Gambar 2. 14 Perbandingan 1:2 atau 1:2,5
(Sumber: Carmona, 2003)

- c. Dengan perbandingan 1:1, ruang yang terbentuk pada jalanan tersebut sangatlah kuat. Perbandingan ini menghasilkan kenyamanan jalanan yang paling minimum dengan memberi sedikit sekali ruang untuk langit dapat terlihat sebagai elemen pembatas vertikal.



Gambar 2. 15 Perbandingan 1:1
(Sumber: Carmona, 2003)

- d. Dengan perbandingan 2:1 dan selebihnya, memberi feel ruang yang sangat buruk bagi pengguna jalan. Dengan penetrasi cahaya matahari yang masuk sedikit, maka memberikan kesan gelap dan dingin pada jalanan.



Gambar 2. 16 Perbandingan 2:1 atau 3:1
(Sumber: Carmona, 2003)

3. *Townscape*

Dengan ciri – ciri dan kualitas seperti jalanan dan alun - alun, perancang kota lebih memikirkan mengenai bagaimana cara mereka mnghubungkannya ke jalan - jalan, ruang sosial dan sistem sirkulasi. Simpul - simpul ruang publik menciptakan banyak sekali *townscape*, termasuk contohnya, mengubah view dan pemandangan lingkungan, hubungan antar landmarks, serta pertemuan visual elemen desain lainnya, yang secara tidak sengaja merubah kontras dan batas kota. Secara garis besar, *townscape* merupakan hasil visual keseluruhan elemen kota dari ruang publik, bangunan, urban fabric, dan elemen lainnya (pepohonan, alam, air, lalu lintas, iklan, dan lain sebagainya).

2.3.4 *Street Scape*

Hampir menyerupai dengan townscape, street scape atau pemandangan koridor jalan itu sendiri merupakan hasil kualitas visual dari keseluruhan elemen yang ada dan membentuk jalanan tersebut (Carmona, 2003). Beberapa elemen visual dari street scape yaitu:

1. *Arsitektur Kota*

Bagaimana gaya bangunan yang mencirikan arsitektur kota baik dari bangunan politik, religius, atau bangunan publik yang mencirikan kota tersebut. Dari ciri arsitektur kota tersebut maka bisa mendapat gambaran lebih jelas lagi mengenai skala, proporsi, dan detail – detail arsitektural kota.

2. *Rancangan Fasad*

Rancangan fasad bangunan pada elemen ini membahas seluruhnya mengenai bangunan baru yang masih merancang fasad dan sektor swasta yang memiliki kepentingan yang berbeda dengan kepentingan publik. Bagaimana rancangan fasad dari bangunan baru tetap menghormati konteks gaya bangunan sekitar, skala, proporsi, dan kesatuan sehingga tidak kontras dengan lingkungan sekitar.

3. *Integrasi*

Integrasi atau penyesuaian rancangan merupakan salah satu cara untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan dan konteks sekitar. Berikut enam kriteria agar dapat melakukan penyesuaian rancangan dengan konteks sekitar a) posisi dimana bangunan itu dibangun, b) massing, c) skala, d) proporsi, e) ritme dan f) material) (Cantacuzino, 1994)

4. *Floorscape*

Flooscape merupakan komponen penting dalam perancangan kota. Floorscape yang menjadi pembahasan ialah hardscape dari lansekap. Penggunaan material untuk perkerasan, koridor kendaraan dan sisi pengguna jalan. Floorscape penting sebagai elemen visual yang estetis dalam memberikan transisi berupa perbedaan material khusus untuk menggambarkan karakter koridor, memberikan batas informal untuk pejalan kaki atau kendaraan, serta memberikan kesan pergerakan dan dinamis pada jalanan.

5. *Street Furniture*

Merupakan keseluruhan hardscape kecuali yang telah dibahas pada floorscape termasuk: tiang utilitas, telepon, kursi, pot tanaman, penanda lalu lintas, pengarah jalan, kamera CCTV, bollard, railing, air mancur, shelter bus atau angkutan publik, patung, dan lain sebagainya.

6. Lansekap dan Vegetasi

Elemen softscape dari lansekap yang digunakan perancang kota untuk memperindah atau menutupi kekurangan dari rancangan mereka. Jarak peletakan pepohonan, kombinasi vegetasi, serta pemilihan vegetasi lokal dan luar yang asli pada lingkungan sekitar serta manfaat dari lansekap itu sendiri sebagai pembayang pejalan kaki atau pengurang jejak karbon dioksida di atmosfer kota.

2.3.5 Koridor Jalan Bersejarah

Koridor jalan bersejarah pada dasarnya memiliki elemen koridor jalan yang sama dari arsitektur urban, fasad bangunan, integrasi dengan konteks sekitar, *urban fabric*, dan juga lansekap atau vegetasi. Namun terdapat beberapa hal spesifik dari koridor jalan bersejarah yang mencirikan koridor jalan masing – masing.

1. Koridor Jalan Bersejarah

Berikut merupakan elemen koridor jalan bersejarah menurut *Gilbert, Arizona Heritage District Design Guidelines* (2010):

- a. Ruang Pejalan Kaki
 - i. Konektivitas antar area pejalan kaki dapat menstimulasi pengguna jalan untuk lebih berjalan kaki dibandingkan menggunakan kendaraan. Selain itu juga dapat menghubungkan antar bangunan satu dengan bangunan lainnya dengan *street furniture* baik berupa tempat duduk, tempat sampah, dan pencahayaan.



Gambar 2. 17 Jalur Pejalan Kaki
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

- ii. Lebar area pejalan kaki minimal 10 feet atau sekitar 3 meter, namun untuk beberapa area lebar pejalan kaki memiliki minimal 6 feet atau 1,8 meter.
- iii. Rancangan area pejalan kaki diintegrasikan dengan penataan lansekap, vegetasi, dan material yang digunakan pada bangunan. Selain itu penataan vegetasi peneduh perlu dirancang untuk memberi pembayangan dan memberi kenyamanan beraktivitas diarea pejalan kaki. Menghadirkan pula *street furniture* untuk menstimulasi aktivitas pada area pejalan kaki.



Gambar 2. 18 *Street Furniture*
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

b. Sirkulasi Kendaraan

- i. Pintu masuk kendaraan yang memotong jalur pedestrian dirancang untuk tetap menggunakan material yang memberi kesan kontinuitas namun tetap memberikan kesan peringatan atau *awareness* pada pejalan kaki.



Gambar 2. 19 Kontinuitas Material Pejalan Kaki
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

- ii. Parkir *off street* harus diposisikan lebih jauh dari area pejalan kaki. Rancangan sirkulasi pejalan kaki dari bangunan menuju area parkir harus memperhatikan kenyamanan pejalan kaki dengan memberikan peneduh berupa vegetasi dan penerangan.



Gambar 2. 20 Parkir Off Street
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

- iii. Parkir *on street* harus berupa parkir paralel atau bersudut dengan menampilkan penanda area parkir.

c. Ruang Terbuka dan *Streetscape*

- i. Penataan lansekap dan vegetasi diharapkan dapat memberikan fungsi penghias, peneduh, dan variasi visual. Pemilihan vegetasi disesuaikan dengan pilihan vegetasi sesuai dengan konteks lingkungan dan *heritage*.
- ii. Elemen air digunakan pada area pejalan kaki dengan frekuensi tinggi sebagai penghawaan alami.
- iii. Penggunaan vegetasi peneduh direkomendasi untuk dapat memberi keteduhan dan kenyamanan pada pejalan kaki. Penggunaan awning pada area pejalan kaki juga disesuaikan material dan bentuknya sesuai konteks kawasan.



Gambar 2. 21 Peneduh dan Pembayang Artifisial
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

- iv. *Pocket Parks* atau taman – taman kecil berupa *courtyard* dapat diperbanyak untuk dapat digunakan sepanjang area pejalan kaki dan sebagai penghubung antar bangunan.



Gambar 2. 22 Kontinuitas Material Pejalan Kaki
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

d. Arsitektur Koridor

- i. Ritme dan Perulangan elemen arsitektural fasad yang berkelanjutan sehingga dapat membentuk karakter kawasan baik fasad kontemporer maupun tradisional. Posisi *setback* toko diposisikan berada di samping area pejalan kaki untuk dapat menstimulasi kegiatan ekonomi di sepanjang koridor.



Gambar 2. 23 Gaya Bangunan
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

- ii. Penyesuaian skala dan ketinggian bangunan bagi bangunan baru untuk menjaga *skyline* dan skala kawasan. Menjaga skala manusia pada tiap bangunan dengan memberi elemen arsitektural pembeda antara lantai dasar dan lantai atas. Selain itu juga dapat menghadirkan area tempat makan luar atau transparansi toko yang tinggi sehingga menstimulasi pejalan kaki berjalan kaki atau beraktivitas pada jalur tersebut.
- iii. Preservasi bangunan dapat dibagi menjadi beberapa bagian diantaranya
a) pembagian periode gaya bangunan, b) menjaga bangunan yang menjadi aksen, icon, atau penanda kawasan, c) bangunan modern yang masih menjaga skala proporsi dan harmoni dengan bangunan sekitar namun dengan pendekatan dan interpretasi teknik berarsitektural sesuai dengan waktunya.



Gambar 2. 24 Preservasi Bangunan
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

- iv. Penggunaan material yang sesuai dengan material yang digunakan pada bangunan pada jamannya. Pemilihan material yang juga sesuai dengan konteks kawasan dan lingkungan, material yang tahan lama, serta dapat menampilkan skala bangunan terhadap manusia. Penggunaan material yang reflektif harus dihindari.



Gambar 2. 25 Material Bangunan
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

- v. Elemen fasad bangunan harus memberi konsistensi elemen pada kawasan dan bangunan yang berada pada lingkungan sekitar. Pintu masuk bangunan harus dapat dengan mudah diidentifikasi baik dengan elemen tambahan seperti awning, *canopy*, dan lain sebagainya. Penggunaan warna harus sesuai dengan skema warna yang digunakan dan tidak lebih dari 2 – 3 warna. Penggunaan warna cerah lebih direkomendasi.



Gambar 2. 26 Fasad Bangunan
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

e. Penanda

- i. Penanda dapat berupa gambar atau grafik yang memberi karakter pada kawasan. Penanda juga dapat memberikan identifikasi jenis tipe komoditi yang dijual atau diperdagangkan.
- ii. Posisi dan ukuran penanda diharapkan tetap menyesuaikan dengan elemen bangunan sehingga tidak menutupi elemen atau detil arsitektural bangunan.



Gambar 2. 27 Signage Bangunan
(Sumber: Gilbert, *Arizona Heritage District Design Guidelines*, 2010)

Dari panduan dasar mendesain atau merancang koridor jalan bersejarah maka terdapat elemen visual dasar yang perlu diperhatikan. Keseluruhan elemen mengacu pada penataan yang tepat dan sesuai dengan kebutuhan dan menyesuaikan dengan skala pejalan kaki, proporsi, ritmis, perulangan, dan memiliki elemen kesatuan sepanjang koridor. Beberapa elemen dasar yang perlu diperhatikan diantaranya:

1. Bangunan koridor (Fasad, *Setback*, *Storefront*, Material, Skala, Warna, Elemen dan Detail arsitektural)
2. *Pedestrian Ways* (Material, Lebar jalan, Peneduhan, *Street Furniture*, Pengaman Jalan)
3. Sirkulasi dan Parkir (Parkir *On street*, Parkir *Off street*, Sirkulasi masuk bangunan)
4. Ruang Publik (Plaza dan Ruang Terbuka)
5. Lansekap dan Vegetasi (Pemilihan, Jenis, Jalur hijau, Ruang terbuka hijau)
6. Utilitas (Tiang dan Kabel utilitas, Kamera pengaman, Sewer)
7. Penanda (*Signage* Identitas dan Kawasan)

2.5 Kualitas Visual Koridor Bersejarah

Kualitas Visual pada koridor jalan bersejarah secara umum menurut *Los Angeles Little Tokyo Community Design Overlay* (2002) memiliki tujuh prinsip desain diantaranya:

1. Aktivitas
Penataan bangunan dan tapak yang baik dapat berdampak pada aktifitas kegiatan manusia dan pengguna jalan yang berada didepan bangunan tersebut. Dengan mempertimbangkan penataan yang mendahulukan pejalan kaki, aktivitas pengguna jalan dapat meningkatkan kualitas kawasan baik secara keamanan, kenyamanan dan kesan pengguna jalan.
2. Komunitas
Setiap bangunan baru harus dapat mempertimbangkan tempat berkumpulnya komunitas lokal yang dapat memfasilitasi seluruh jenis usia baik tua maupun muda.
3. Identitas
Mempertahankan identitas dan karakteristik arsitektural dapat memberikan keunikan sendiri untuk mengekspresikan seni dan budaya dari ragam arsitektur

koridor jalan. Kesempatan untuk menampilkan elemen historis dapat menceritakan dan memberikan kesan pada pengguna jalan.

4. Konteks

Dengan menyempurnakan konsep bangunan baru dengan lingkungan sekitar dapat membantu kawasan untuk menampilkan karakteristik konteks budaya yang tersembunyi dari kawasan. Berkontribusi pada penataan sederhana seperti sempadan bangunan, elemen, detail arsitektural, dan penataan tapak sangat berdampak besar bagi kemunculan konteks dari suatu kawasan.

5. Kesesuaian

Penyesuaian dengan lingkungan sekitar terutama pada aspek perancangan dan tata guna lahan sangatlah dibutuhkan terutama pada bangunan bersejarah. Hal itu diupayakan untuk dapat mengembalikan fungsi bangunan dan menyesuaikannya dengan berbagai fungsi yang dapat berubah – ubah pada masa depan.

6. Daya Tarik

Pendetailan pada aspek arsitektural dan lansekap dapat memberikan daya tarik kepada pengguna jalan. Hal itu juga dapat membantu menampilkan dan menambah citra dan karakteristik kawasan.

7. Kualitas

Dengan banyaknya pengembangan dan pembangunan yang terjadi di koridor jalan, semua kegiatan harus dapat berkontribusi secara positif pada aspek – aspek visual, historis, dan identitas kultur yang terdapat pada kawasan. Hal tersebut dapat dengan jelas diaplikasikan pada penggunaan material dan lain sebagainya.

Pada prinsip desain koridor jalan bersejarah, yang dapat diangkat sebagai prinsip kualitas visual koridor jalan sesuai dengan fungsi kota sebagai visual artistik pada koridor bersejarah ialah Identitas, Konteks, serta Daya Tarik.

2.6 Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Surabaya Unit Pengembangan Tunjungan

Detail desain ruang kota pusat tumbuh kembang Unit Pengembangan (UP) Tunjungan, termasuk Jalan Tunjungan yang diarahkan menjadi *Citywalk* Tunjungan dengan potensi menghidupkan kembali koridor historis Kota Surabaya, ialah sebagai berikut:

1. *Citywalk* Tunjungan memanfaatkan Siola dan Tunjungan Plaza sebagai magnet pusat perdagangan skala makro, mengoptimalkan fungsi pedestrian sepanjang koridor, mengarahkan fungsi bangunan di level pedestrian untuk fungsi komersial yang bersifat retail untuk menarik pergerakan.
2. Pengoptimalkan titik – titik laju moda transportasi umum dengan *light train* serta peremajaan jalur pejalan kaki antar titik moda tersebut dengan tujuan mengurangi kemacetan, pengurangan kendaraan pribadi, serta pemerataan vitalitas kawasan.
3. *Setback* sepanjang koridor jalan diarahkan memiliki *setback* yang seragam, sehingga diharapkan dapat terbentuknya karakter koridor yang kuat sepanjang jalan.
4. Arahkan langgam atau gaya bangunan juga direncanakan dengan langgam yang memperkuat karakter dan identitas koridor historis Kota Surabaya. Tipologi *Arcade* merupakan tipologi dominan yang membentuk identitas koridor.
5. Pengembangan bangunan selanjutnya dipertimbangkan: kenyamanan skala pedestrian, meningkatkan interaksi outdoor – indoor, transparansi fasad yang akhirnya meningkatkan vitalitas kawasan.
6. Elemen Ruang terbuka yang memberi penekanan dan aktivasi pada area pedestrian, mendukung fungsi bangunan retail, serta furniture koridor yang memiliki desain yang kuat dengan pembentukan koridor historis.

Selain arahan diatas, Detail regulasi pengembangan bangunan di sepanjang koridor jalan dijabarkan dalam regulasi sebagai berikut:

1. KDB untuk bangunan perdagangan dan jasa pada jalan arteri sekunder ialah 60%
2. Ketinggian bangunan dibagi berdasarkan jenis lahan bangunan: sistem kapling maksimal 1-2 lantai, unit distrik 2-4 lantai, dan sistem blok dapat mencapai 30 lantai bangunan.

2.7 Rangkuman Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 2 Rangkuman Penelitian Sebelumnya

Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
1. <i>Tourists' And Residents' Impressions Of A Heritage Tourism Site: The Case Of Kampung Taman Sari, Indonesia</i> (2014) oleh Jenny Ernawati, Gary T. Moore Archnet-International Journal of Architectural Research, Volume 8 - Issue 3 - November 2014 - (181-194	Impresi manusia terhadap Lingkungan Buatan, <i>Historic Districts</i> .	<i>Semantic Diffetential Scale: Uninteresting-Interesting, Unpleasant-Pleasant, Ugly-Beautiful, Unattractive-Attractive, Dull-Variied, Monotonous-Diverse, Unimpressive-Impressive, Dislike-Like, Subdued-Colorful, Chaotic-Orderly, Messy-Neat, Disorganized-Organized, Disturbing-Restful, Restricted-Free, Common-Unique, Ordinary-Distinctive, Expected-Unexpected, Meaningless-Meaningful, Worthless-Valuable, Forgettable-Memorable, Undesirable-Desirable, Calming-Exciting.</i>	Kuantitatif Analisa data: Analisis statistik deskriptif dari data yang menggunakan skala <i>Semantic Differential</i> , Analisis Faktor dari ke 22 faktor yang terpilih dengan <i>direct Oblimin</i> , dan ANOVA (<i>Analysis of Variance</i>) untuk membandingkan faktor yang memiliki signifikansi dari ketiga jenis reponden.	Faktor yang mempengaruhi impresi manusia terhadap objek penelitian: <i>Attractiveness, Organization, & Novelty</i> ; Terdapat perbedaan yang cukup signifikan pada semua faktor diantara ketiga jenis responden.	Kombinasi variabel dengan skala <i>semantic</i> untuk mengukur kualitas visual melalui persepsi publik dan metode analisis data.

Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
2. <i>The Desirability of Views of City Skyline After Dark</i> (2010) oleh Jack L. Nassar, Kathryn Terzano	Pemandangan kota saat siang dan malam, pemandangan alami (lansekap hijau), pengalaman lingkungan, karakteristik formal kualitas visual.	<i>Semantic Diffetential Scale: Abrupt Transitions-Smooth Transitions, Rectilinear-Curvilinear, Regular-Irregular, Rough-Smooth, Complex-Simple, Natural-Artificial, Orderly-Chaotic, Open-Closed, Well kept-Run down.</i>	3 tahap penelitian menggunakan Kuantitatif Analisa data: Analisis statistik deskriptif sederhana dengan menanyakan preferensi responden akan waktu pemandangan yang menarik, alasan memilih stimuli tersebut, serta skala <i>Semantic Differential</i> yang digunakan untuk mengukur atribut formal apa saja yang mempengaruhi kualitas visual pemandangan terpilih.	Preferensi pemandangan oleh responden dengan urutan pemandangan kota malam, pemandangan lansekap alami, dan pemandangan kota siang. Dilanjutkan dengan mencari alasan dari setiap pemilihan stimuli dari pemandangan kota yang diteliti, dan selanjutnya diteliti atribut formal yang mempengaruhi pemilihan dan kualitas visual objek terpilih.	Kombinasi variabel dengan skala <i>semantic</i> untuk mengukur kualitas visual melalui persepsi publik dan metode analisis data.

	Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
3.	Penilaian Estetika Fasade Bangunan Pertokoan melalui Pendekatan Environmental Aesthetics dan Computational Aesthetics di Kota Malang (2016) oleh Herry Santosa, Indyah Martiningrum, Novi Sunu Sri Giriwati, Wulan Astrini	Kualitas visual, Karakter fisik suatu bangunan, <i>Semantic Differential Scales, Interfaces Aesthetics Measurement</i> (IAM) pada pengukuran estetika dengan komputasi.	Skala <i>Semantic Differential</i> mengenai keindahan yang terdiri dari <i>Balance, Equilibrium, Symmetry, Sequence, Cohesion, Unity, Proportion, Simplicity, Density, Regularity, Economy, Homogeneity, dan Rhytm.</i>	Kualitatif dan Kuantitatif Analisa data: Analisis Preferensi Masyarakat (Skala <i>Semantic Differential</i>) dengan pengukuran skala metode <i>Thurstone</i> , metode pengukuran keindahan komputasional dan <i>Independent sample T-test</i> .	Tingkat keindahan estetika fasad dengan Preferensi masyarakat dan analisis komputasi, serta perbandingan hasil kedua pengukuran keindahan.	Memperluas teori mengenai kualitas visual, beberapa variabel yang sesuai dengan objek penelitian khususnya pada fasad bangunan yang juga diamati pada konteks koridor jalan.
	Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2016 temuilmiah.iplbi.or.id					

Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
4. Optimizing Image Enhancement Method for 3D Visual Simulation of the Historic Streetscape in Kayutangan Street, Malang, Indonesia (2016) oleh Herry Santosa	<i>Visual Evaluation of Historic Urban Streetscape, Computer Visualization for Public Assessment, 3D Visualization Strategy of Historic Urban Features</i>	Topografi, Koridor jalan dan Lahan bangunan, Lansekap kawasan, <i>street furniture</i> , vegetasi, dan bangunan bersejarah.	Kualitatif Analisa data: Skenario 3 dimensi simulasi visual, Tahap Persiapan, Proses pembuatan model 3 dimensi koridor jalan, Proses pembuatan model 3 dimensi bangunan historis, Penentuan pemosisian objek 3 dimensi, Proses final.	Simulasi dari kawasan dan koridor jalan bersejarah keseluruhan dengan menggunakan an software 3 dimensi	Memperluas teori mengenai kualitas visual, mengetahui elemen – elemen kawasan dan koridor jalan bersejarah.

Prosiding
 InSAN 2017 -
 Nusantara as
 the Basic of
 Smart Culture
 for Prospering
 Built
 Environment

Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
5. Visual quality evaluation of urban commercial streetscape for the development of landscape visual planning system in provincial street corridors in Malang, Indonesia (2018) oleh Herry Santosa, Jenny Ernawati, Lisa Dwi Wulandari Prosiding IOP Conference Series: Earth and Environmental Science	<i>Visual Quality, People's Preferences, Visual comfort, Spatial comfort.</i>	Independent Variable: 1. <i>Spatial Comfort (Sidewalk function, position, dimension, material, walking continuity, building border width, setback, street furniture position, type, vegetation type, vegetation function, and position)</i> 2. <i>Visual Comfort (Visual appearance variety, region dominant colour, street corridor transparency, building appearance uniqueness, building height proportion, visibility proportion, human & building height proportion, human height & street furniture proportion, and signage visibility)</i> Dependent Variable: <i>Visual and Spatial comfort in general</i>	Kualitatif & Kuantitatif Analisa data: Analisis deskriptif kondisi eksisting kawasan, Analisis statistik deskriptif <i>mean score</i> , dan Analisis regresi <i>parametric partial test</i>	Kenyamanan Visual dan Spasial dengan nilai rerata sub variabel, Nilai rerata Kenyamanan Visual dan Spasial secara keseluruhan, rekomendasi sesuai preferensi, dan pengaruh antar sub variabel yang mempengaruhi variabel satu sama lain.	Memperluas teori mengenai kualitas visual, interpretasi analisis statistik, serta cara menganalisis statistik secara regresi.

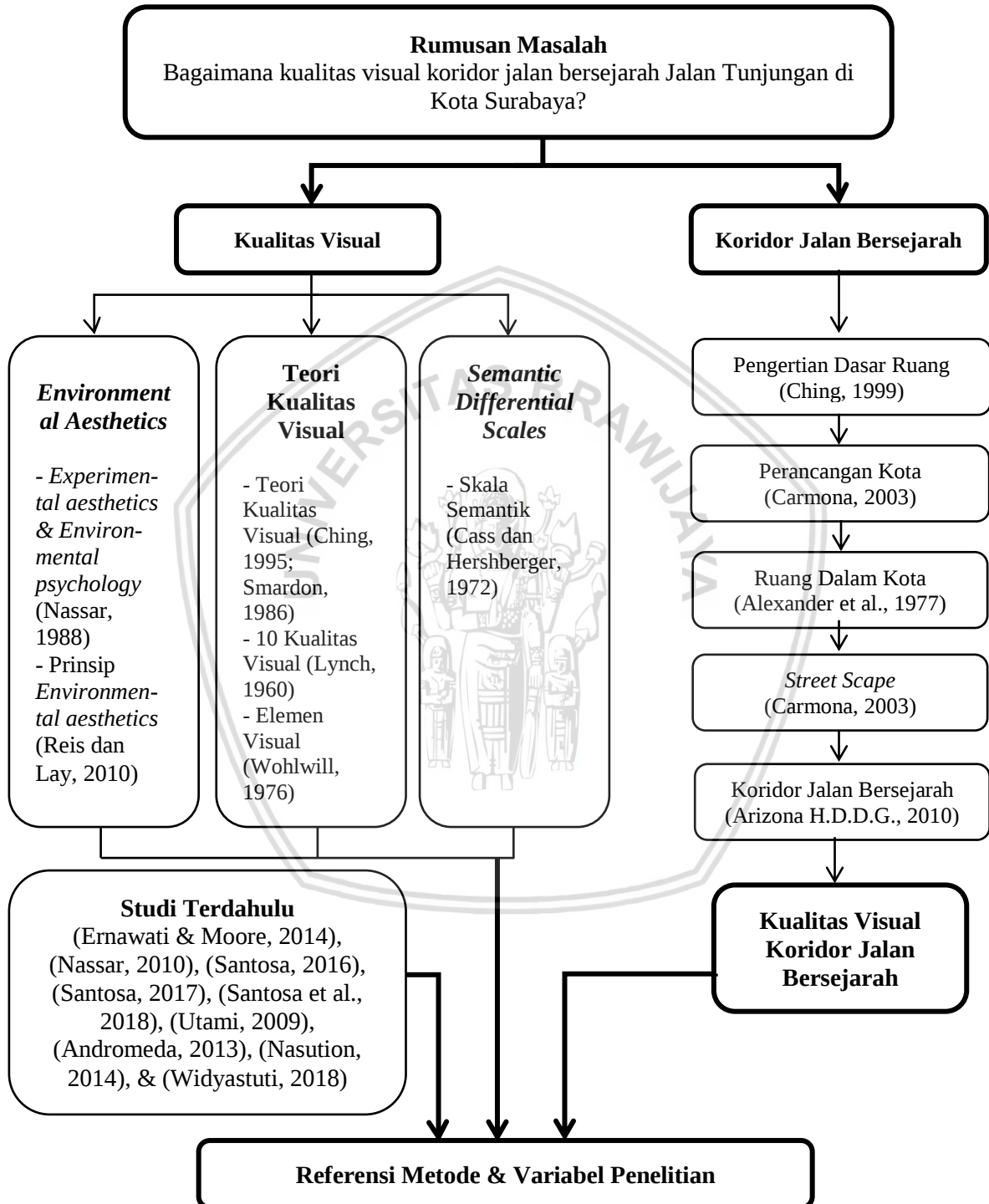
Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
6. Kualitas Visual Koridor Jalan Legian Kuta - Bali (2009) oleh Maya Ari Utami, Herry Santosa, Jenny Ernawati Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur Arsitektur. student journal. ub.ac.id	<i>Environmental Aesthetics,</i> Persepsi dan Pengenalan Lingkungan, Ruang, Linkage Visual, Pejalan Kaki, Elemen tata kota, Pariwisata dan Wisatawan.	<i>Semantic Diffetential Scale: Ugly – Beautiful, Boring – Interesting, Unpleasant – Pleasant, Hostile – Friendly, Chaotic – Ordered, Distracting – Facilitating, Dangerous – Save, Dirty – Clean, Common – Unique, Colorless – Colorful, Simple – Complex, Crowded – Spacious, Interrupted – Continuous, Contemporary – Traditional, Plain – Ornate.</i>	Kualitatif dan Kuantitatif Analisa data: Analisis deskriptif, Analisis statistik deskriptif (frekuensi) dengan skala Thurstone, dan Paired sample T-test.	Tingkat kualitas visual koridor Jalan Legian Kuta – Bali	Kombinasi variabel dengan skala <i>semantic</i> untuk mengukur kualitas visual melalui persepsi publik dan metode analisis data.

Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
7. Lingkungan Visual Koridor Jalan Agus Salim – Jalan Kauman Malang Berdasarkan Persepsi Pengguna Jalan (2013) oleh Arsy Qarinah A., Lisa Dwi Wulandari, Jenny Ernawati Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur. <i>Arsitektur. student journal.</i> ub.ac.id	Kualitas visual koridor jalan	Skala <i>Semantic Differential</i> dari Teori Kualitas Visual: Kesitimewaan, Kesederhanaan, Komunitas, Dominansi, Kejelasan suatu pertemuan, Ketersediaan petunjuk, Bidang pandang, Pergerakan, Rangkaian serial waktu, Identitas dan Kesan, Kenyamanan pejalan kaki, Desain koridor dan perabot jalan, Kesesuaian penempatan perabot jalan, Kondisi perabot, Kekhasan bentuk, Penataan dan Jenis tanaman, Keteduhan, Ukuran Tanaman, Keterpaduan, dan Komposisi.	Kualitatif dan Kuantitatif Analisa data: Analisis deskriptif, Analisis statistik deskriptif (mean score) dengan skala <i>Semantic Differential</i> , <i>Paired sample T-test</i> , dan Rekomendasi Desain menggunakan metode Naratif.	Tingkat kualitas visual koridor Jalan Agus Salim, Jalan Merdeka Selatan, dan Jalan Kauman Kota Malang, serta Rekomendasi Desain.	Kombinasi variabel dengan skala <i>semantic differential</i> untuk mengukur kualitas visual berdasarkan Teori Kualitas Visual Lynch (1960) dan metode analisis data menggunakan analisis statistik deskriptif <i>mean score</i> .

Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
8. Community Perception on Public Open Space and Quality of Life in Medan, Indonesia (2014) oleh Achmad Delianur Nasution, Wahyuni Zahrah Elsevier Procedia - Social and Behavioral Sciences 153 (201) 585 – 594	<i>High quality public open space dan Public open space and quality life.</i>	Persepsi publik pada ruang terbuka terdiri dari; Aksesibilitas, Fasilitas, Aktivitas, Manajemen, Elemen Natural, dan Intensitas. Kualitas hidup terdiri dari: Kesehatan, Rekreatif, dan Lingkungan kota.	Kualitatif dan Kuantitatif Analisis Data: Analisis deskriptif, Analisis statistik deskriptif dengan pengukuran skala <i>likert</i> , identifikasi faktor dengan <i>central tendency test</i> dan analisis faktor, dan analisis korelasi menggunakan <i>Spearman's correlation</i> .	Tingkat persepsi publik terhadap ruang terbuka hijau, Faktor kualitas hidup dan Persepsi publik, serta korelasi Persepsi publik dan kualitas hidup.	Metode analisis data terutama pada persepsi publik <i>likert scale</i> menggunakan analisis statistik deskriptif <i>mean score</i> .

	Judul	Teori	Variabel	Metode	Hasil	Kontribusi
9.	Evaluasi Kualitas Estetika Fasade Bangunan Pada Kawasan CBD Tunjungan Surabaya Dengan Pendekatan Preferensi Masyarakat (2018) oleh Restica Hapsari Widyastuti, Herry Santosa	Fasad Bangunan, Bangunan Komersial, Estetika fasad bangunan, Kualitas Visual.	Keselaran Warna, Proporsi Bangunan, Gaya Bangunan, dan Komposisi Bangunan	Kuantitatif <i>People Preference</i> Analisis Data: Analisis statistik deskriptif dengan analisis <i>mean score</i> , <i>independent sample t-test</i> , dan regresi linier sederhana	Variabel yang harus pada bangunan perkantoran adalah keselarasan warna dan proporsi bangunan, untuk bangunan perhotelan adalah gaya bangunan, sedangkan untuk bangunan perbelanjaan adalah komposisi bangunan dan juga gaya bangunan.	Metode analisis data <i>mean score</i> dan pengaruh variabel menggunakan regresi linier sederhana. Hasil penelitian juga berkontribusi pada penambahan rekomendasi.
	Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur Arsitektur. student journal. ub.ac.id					

2.8 Kerangka Teori



Gambar 2. 28 Kerangka Teori



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Umum dan Tahapan Kajian Penelitian

Metode kajian penelitian yang digunakan pada penelitian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya yaitu metode kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif mengarah pada analisis data yang menggunakan analisis deskriptif untuk mendeskripsikan karakteristik kawasan sesuai dengan teori dan elemen – elemen koridor jalan. Tujuannya adalah untuk mendapat gambaran keadaan dan kondisi awal sesuai dengan *setting existing* lokasi penelitian.

Analisis kuantitatif pada lokasi penelitian digunakan untuk dapat mengukur kualitas visual pada koridor bersejarah Jalan Tunjungan. Pengukuran dilakukan dengan mengukur persepsi manusia dengan kuisioner menggunakan skala *semantic differential* yang menggunakan dua kata yang saling berlawanan untuk kemudian dibuat skala bipolar yang mengukur kecenderungan seseorang pada variabel dan objek penelitian. Proses pengisian kuisioner akan dipandu oleh peneliti untuk memberi pemahaman terhadap konteks permasalahan. Analisis data dilakukan dengan analisis statistik deskriptif. Dari hasil analisis statistik deskriptif tersebut selanjutnya akan dicari variabel yang berperan dalam pembentukan kualitas visual objek yaitu Jalan Tunjungan agar dapat menunjukkan variabel yang memiliki signifikansi tinggi yang berpengaruh terhadap kualitas visual secara keseluruhan.

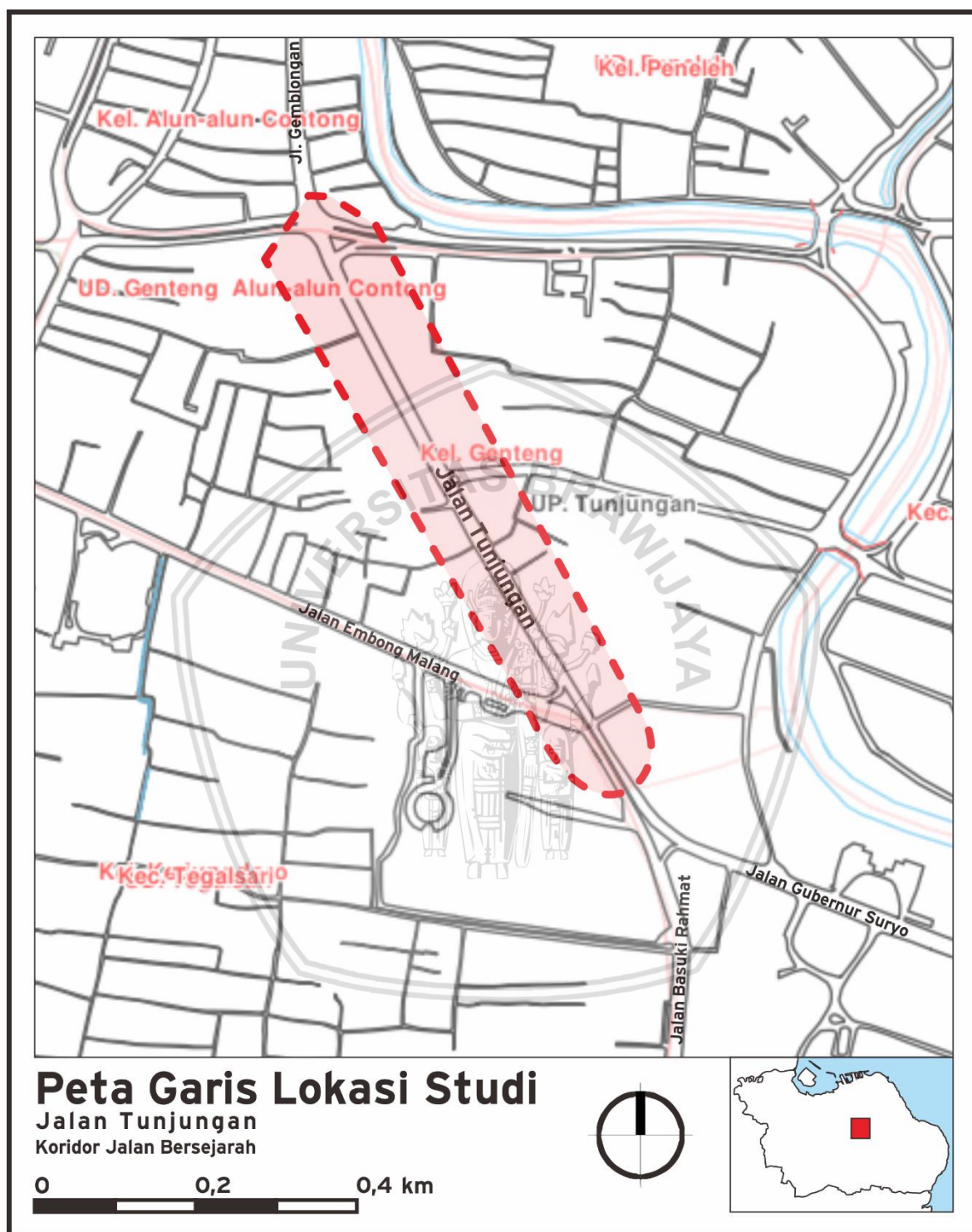
3.2 Lokasi Penelitian

Koridor jalan yang menjadi objek penelitian berlokasi di Jalan Tunjungan Kota Surabaya. Secara administratif lokasi studi berada pada Kecamatan Genteng, Kelurahan Genteng. Menurut pembagian kelas jalannya, koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya merupakan jalan Arteri Sekunder. Jalan ini menjadi penghubung antara Surabaya bagian utara dan bagian selatan. Area studi memiliki fungsi yang serupa namun dengan jenis kawasan yang berbeda dimana Jalan Tunjungan merupakan kawasan cagar budaya yang masih memiliki area komersial. Untuk koridor Jalan Tunjungan, bangunan di sepanjang koridor jalan menunjukkan fungsi komersial yang mengarah kepada perdagangan dan jasa. Rerata bangunan di sepanjang koridor Jalan Tunjungan merupakan bangunan dengan usia,

gaya arsitektur, serta nilai sejarah yang cukup tinggi. Diantaranya Hotel Majapahit yang dahulunya merupakan Hotel Yamato yang menjadi saksi sejarah perobekan bendera Belanda menjadi merah putih dan juga Siola atau Toko Whiteaway yang kini berubah menjadi Museum Surabaya yang sudah terkenal semenjak jaman koloial. Selain itu terdapat pula Museum Pers Perjuangan Surabaya. Dari berbagai fungsi bangunan yang beragam dapat menciptakan interpretasi dan kualitas visual yang beragam pula.

Selain fungsi bangunan pada koridor yang berbeda, arah sirkulasi memiliki dampak yang cukup signifikan terhadap kualitas bisual di koridor. Peletakan, bentuk, dan ukuran papan nama, fasad bangunan, pintu masuk dan juga *storefront* yang berbeda juga memberikan kualitas dan kesan visual yang berbeda pula. Dengan banyaknya keragaman kualitas visual yang dapat terbentuk dari jalan tersebut maka diperlukan batasan lokasi studi untuk membatasi dan memfokuskan penelitian agar memperoleh hasil yang maksimal. Berikut batasan lokasi penelitian pada Jalan Tunjungan:

- Batas Utara : Jalan Gemblongan
- Batas Selatan : Jalan Basuki Rahmat
- Batas Timur : Pemukiman warga dan Jalan Embong Malang
- Batas Barat : Pemukiman warga dan Jalan Gubernur Suryo



Gambar 3. 1 Peta Lokasi Studi Koridor Jalan
Sumber: petaperuntukan.surabaya.go.id

3.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini ialah sebagai berikut:

3.3.1 Observasi dan Dokumentasi

Melakukan observasi langsung di lapangan mengenai kondisi fisik dan gambaran umum kawasan. Melihat langsung mengenai kondisi eksisting koridor jalan antara objek bersejarah serta aktivitas masyarakat yang berada di kawasan dengan menggunakan dokumentasi sebagai alat perekam data lapangan.

3.3.2 Populasi dan Sampel

Populasi dan sampel pada penelitian ini ialah masyarakat yang berada atau melalui koridor Jalan Tunjungan. Responden ini dipilih karena responden ini merupakan salah satu komponen atau stakeholder dari perencanaan dan perancangan dalam suatu kota dimana masyarakat yang akan mendapatkan dampak terbesarnya dan yang akan sering dan selalu melewati dan beraktifitas di koridor jalan tersebut. Hal tersebut menjadikan sangat pentingnya perspektif dan persepsi masyarakat sebagai responden pada penelitian ini.

Pengambilan sampel pada penelitian ini peneliti merujuk pada Cohen, et al (2007) yang menyatakan bahwa semakin besar sampel dari suatu populasi akan semakin baik, akan tetapi peneliti secara umum menyepakati bahwa jumlah batas minimal yang harus diambil pada suatu penelitian yaitu sebanyak 30 sampel. Pemilihan sampel pada tiap objek koridor Jalan Tunjungan menggunakan *Accidental* atau *Convenience Sampling*. *Convenience Sampling* menurut Creswell (2011) adalah metode pemilihan sampel oleh peneliti yang dimana responden atau sampel yang digunakan merupakan responden yang bersedia berpartisipasi pada penelitian ini. Banyaknya sampel yang diambil pada penelitian ini berjumlah 130 sampel.

3.3.3 Instrumen Penelitian dan Variabel Penelitian

1. Kuisisioner

Kuisisioner yang dibagikan kepada responden bertujuan untuk mendapatkan data kuantitatif mengenai variabel penelitian yang akan diukur. Pertanyaan – pertanyaan dalam kuisisioner mengacu pada variabel – variable penelitian yang telah ditentukan sebelumnya. Proses pengisian kuisisioner oleh responden akan dipandu oleh peneliti atau surveyor untuk memperoleh hasil sesuai dengan tata cara pengisian yang benar. Kuisisioner yang digunakan ialah kuisisioner tertutup

yang dimana alternatif jawaban dari setiap pertanyaan, khususnya pada variabel pengukuran, sudah disediakan oleh peneliti. Responden hanya perlu memilih salah satu dari pilihan jawaban yang telah disediakan oleh peneliti.

2. Stimuli

Stimulus menurut Assael (1992) adalah sesuatu yang berbentuk visual, fisik, atau komunikasi yang dapat mempengaruhi respon dari setiap individu. Stimuli yang digunakan dalam penelitian ini ialah penggunaan gambar atau foto dengan skala manusia yang mewakili objek studi secara keseluruhan yang dapat mewakilkan aspek kualitas visual yang dikaji oleh peneliti.

3. Variabel Penelitian

Peneliti mereplikasi beberapa variabel kualitas visual khususnya yang menggunakan skala *semantic differential* pada penelitian yang relevan. Andromeda (2013) menginterpretasikan teori Lynch menjadi 10 variabel yang diantaranya meliputi keistimewaan, kesederhanaan, dominansi, kejelasan suatu pertemuan, ketersediaan petunjuk, bidang pandang, pergerakan dalam koridor, rangkaian serial waktu, identitas dan kesan koridor. Andromeda juga menambahkan 10 variabel untuk menilai objek amatan lingkungan visual pembentuk kualitas koridor jalan. Dari 20 variabel yang digunakan oleh Andromeda (2013), peneliti hanya menggunakan 10 variabel yang lebih relevan dengan teori kualitas visual kota oleh Lynch (1960) yaitu keindahan, kesederhanaan, kontinuitas, dominansi, kejelasan suatu pertemuan, petunjuk pembeda, lebar bidang pandang, kesadaran pergerakan, keteraturan, serta kesan dan makna.

Utami (2009) menggunakan 15 skala *semantic differential* yang tersedia dari variabel – variabel yang disusun oleh Cass dan Hershberger (1972). Dari keseluruhan variabel yang digunakan oleh Utami (2009) sebelumnya, penulis mereplikasikan satu variabel kualitas visual yaitu variasi warna dengan skala *semantic*-nya ialah monoton dan beraneka warna.

Variabel kehalusan transisi (*smoothness of transition*), kelengkungan bentuk (*curvilinearity*), kehalusan tekstur (*smoothness of texture*), dan kealamian (*naturalness*) diturunkan dari penelitian yang dilakukan oleh Wohlwill (1976). Variabel merupakan salah satu pengukuran aspek *skyline* pada bangunan –

bangunan di koridor jalan. Selain *skyline*, material bangunan dan koridor jalan juga menjadi perhatian pada variabel – variabel ini.

Variabel keterbukaan tatanan visual (*openess*) dan keterpeliharaan kawasan (*upkeep*) direplikasi dari penelitian yang dilakukan oleh Nassar (1998). Variabel ini menunjukkan suasana koridor atau kawasan dari preferensi penduduk yang melintasi dan menikmati area tersebut.

Ernawati dan Moore (2014) meneliti kawasan wisata sejarah dari kualitas visual yang terbentuk dengan menggunakan 22 variabel skala *semantic differential* derivat dari beberapa penelitian terdahulu. Dari 22 variabel tersebut, penulis mereplikasi lima variabel yaitu keramahan (*unpleasant-pleasant*), kebersihan kawasan (*messy-neat*), ketentraman kawasan (*disturbing-restful*), keunikan koridor jalan (*common-unique*), pengalaman ruang kawasan (*forgettable-memorable*). Kelima variabel dinilai melengkapi variabel kualitas visual agar dapat mewakili pengukuran secara keseluruhan.

Dari beberapa teori dan variabel penelitian terdahulu, berikut penjelasan rangkuman 22 variabel kualitas visual terpilih dari peneliti Utami (2009), Andromeda (2013), Wohlwill (1976), Nassar (1998), serta Ernawati dan Moore (2014) ialah sebagai berikut:

1. Keindahan (*Beauty*): *Ugly - Beautiful* (Jelek - Indah)

Keindahan koridor jalan meliputi keindahan bangunan dilihat dari keterpaduan antara gaya, elemen dan material bangunan dengan koridor jalan, bentuk, ukuran, keunikan dan kekhasan bangunan dengan koridor jalan yang membentuk karakter *street scape*.

2. Kesederhanaan (*Simplicity*): *Simple - Complex* (Sederhana - Kompleks)

Kesederhanaan menjelaskan seberapa rumit atau sederhana baik dari aspek gaya dan rancangan bangunan serta bangunan ditinjau dari keseluruhan koridor jalan atau *street scape*.

3. Kontinuitas (*Continuity*): *Interrupted - Continuous* (Terputus - Terhubung)

Berkaitan dengan bidang koridor jalan yang memberi kelangsungan rancangan pada *pedestrian ways* dan bangunan baik kontinuitas penggunaan material maupun rancangan.

4. Dominansi (*Dominance*): *Boring - Interesting* (Membosankan - Menarik)
Terdapat elemen yang dominan baik itu suatu bangunan yang dominan atau elemen setiap bangunan berdasarkan ukuran dan intensitas yang dapat menggambarkan karakteristik koridor jalan karena kontinuitas penggunaan elemen sepanjang koridor jalan dan dapat diidentifikasi secara jelas.
5. Kejelasan suatu pertemuan (*Clarity of Joint*): *Ambiguous – Clear* (Kabur - Jelas)
Terdapat ruang transisional antara koridor utama kawasan dengan pertemuan jalan yang menandakan transisi karakter kawasan dengan kawasan lainnya sehingga setiap pertemuan jalan terdapat pembeda antara koridor jalan pengamatan dan koridor jalan lain baik dari hubungan bangunan maupun rancangan *urban fabric*.
6. Petunjuk Pembeda (*Directional Differentiation*): *Distracting – Facilitating* (Membingungkan - Memudahkan)
Penanda jalan tidak menyulitkan pengguna jalan baik pengguna kendaraan atau pejalan kaki, kemudahan membaca dan mengidentifikasi penanda jalan sehingga berkurangnya kesalahan dalam menggunakan jalan. Selain itu posisi, ukuran, material, dan warna papan nama dan penanda jalan yang dapat memudahkan pengguna jalan membaca dan mengidentifikasi papan nama dan penanda jalan tersebut.
7. Lebar Bidang Pandang (*Visual Scope*): *Crowded – Spacious* (Sempit – Lapang)
Lebar dan jarak pandang bidang yang dapat dijangkau dan ditangkap oleh pengamat dan pengguna jalan terhadap ketinggian bangunan.
8. Kesadaran pergerakan (*Motion Awareness*): *Noisy – Quiet* (Ramai – Hening)
Terdapatnya suatu tanda alami ataupun buatan yang mengarahkan pengguna jalan pada setiap pergerakan sepanjang koridor jalan.

9. Keteraturan (*Order*): *Chaotic – Ordered* (Semrawut - Teratur)

Sequence dari setiap elemen koridor jalan dan fasad bangunan yang berhubungan dan transisional dari satu menuju yang lainnya hingga mencapai klimaks dari keberlanjutan seluruh elemen. Hal itu juga menunjukkan keteraturan penataan elemen dan fasad bangunan dari satu objek menuju objek lainnya.

10. Kesan dan Makna (*Impression and Meaning*): *Unimpressive – Impressive* (Tidak Mengesankan – Mengesankan)

Terdapat kesamaan penggunaan skema warna, elemen pintu gerbang kawasan, atau penggunaan elemen khusus yang menggambarkan karakter kawasan seperti lampion pada kawasan pecinan dan lain sebagainya.

11. Kehalusan Transisi (*Smoothness Transition*): *Abrupt – Smooth* (Mendadak - Bertahap)

Pada skyline dan gaya bangunan serta perubahan material dari satu tempat ke lain tempat menunjukkan perubahan baik ditunjukkan secara bertahap atau secara tiba – tiba berubah tanpa adanya transisi antar kawasan.

12. Kelengkungan Bentuk (*Curvilinearity*): *Curvilinear – Rectilinear* (Lengkung - Lurus)

Bentuk bangunan dan elemen koridor yang beragam dan identik dapat menunjukkan kesamaan dan kesatuan elemen formal yang mencirikan apakah garis atau elemen tersebut lebih menonjol kepada ketegasan garis lurus atau ke-*flexible*-an garis.

13. Kehalusan Tekstur (*Smoothness of Surface Texture*): *Rough – Smooth* (Kasar - Halus)

Karakteristik kawasan dapat ditunjukkan pula dengan ciri khas tekstur yang digunakan baik pada bangunan maupun pada koridor jalan. Hal itu ditujukan dengan halus tidaknya tekstur kawasan yang dilewati oleh pengguna jalan.

14. Kealamian (*Naturalness*): *Artificial – Natural* (Buatan - Alami)

Banyaknya elemen alami lebih disukai pengguna jalan dan masyarakat dari pada ruang terbangun atau bangunan. Hal itu dapat menunjukkan ketersukaan kawasan oleh pengguna melalui integrasinya dengan elemen lansekap dan vegetasi.

15. Keterbukaan Tatanan Visual (*Openness*): *Closed* – *Open* (Tertutup – Terbuka)

Keterbukaan ditujukan mengukur persepsi keterbukaan pengguna dengan memperkirakan keluwesan mereka dalam bergerak dari satu ruang atau tempat menuju tempat lain yang aksesnya terbuka dan mudah.

16. Keterpeliharaan (*Upkeep*): *Well-kept* – *Run Down* (Terabaikan – Terpelihara)

Dengan tingkat keterpeliharaan kawasan yang tinggi maka kawasan dapat menunjukkan statusnya dan pengguna jalan dapat menunjukkan preferensi kawasan yang terjaga maupun yang tidak.

17. Variasi Warna (*Color Variety*): *Monotone* – *Varies* (Monoton – Beraneka warna)

Penggunaan variasi dan skema warna yang baik pada koridor jalan dan bangunan yang mengarahkan pandangan, tidak monoton, dan menghidupkan kawasan namun tidak terlalu beraneka hingga membingungkan pengguna jalan.

18. Keramahan (*Pleasantness*): *Unpleasant* – *Pleasant* (Tidak Menyenangkan – Menyenangkan)

Tingkat keramahan, kenyamanan, dan tingkat senang atau tidaknya pengguna jalan terhadap penataan koridor jalan yang dapat berakibat pada kenyamanan visual pengguna jalan melintasi atau beraktivitas pada koridor jalan ini.

19. Kebersihan (*Cleanliness*): *Messy* – *Neat* (Kotor – Bersih)

Kebersihan kawasan atau koridor jalan sangat berpengaruh terhadap tingkat kerapian dan tampilan visual yang terbentuk pada koridor. Dengan tingkat kebersihan yang tinggi atau rendah hal itu dapat menunjukkan tingkat preferensi masyarakat akan suatu kawasan atau koridor jalan.

20. Ketentraman (*Stillness*): *Disturbing* – *Restful* (Mengganggu – Menentramkan)

Baik pengguna jalan yang sekedar melalui atau beraktivitas di koridor jalan tingkat kebisingan dapat mempengaruhi ketentraman pengguna jalan. Jika jalan tersebut sangatlah bising dan mengganggu aktivitas pengguna lain

maka kemungkinan kecil pengguna jalan lain akan menggunakan jalan tersebut. Hal tersebut juga berpengaruh pada material dan visual yang terbentuk apakah penataan aspek – aspek komplementer kawasan atau koridor jalan seperti utilitas atau penanda bangunan, jalan itu sangat mengganggu atau menentramkan.

21. Keunikan (*Uniqueness*): *Common – Unique* (Biasa – Unik)

Keunikan koridor jalan dapat berasal dari berbagai aspek seperti artikulasi bangunan, penataan material jalan dan trotoar, penataan vegetasi dan perabot jalanan, penanda serta aspek lain yang dapat menunjukkan keunikan suatu koridor jalan.

22. Pengalaman Ruang Kawasan (*Image*): *Forgettable – Memorable* (Mudah dilupakan – Mudah dikenang)

Identitas dan pengalaman ruang dari seluruh aspek perancangan kota yang bersatu dan terpadu pada koridor jalan atau kawasan dapat menghasilkan kesan memori pada benak pengguna jalan baik itu mudah diingat karena kuatnya identitas atau *branding* kawasan tersebut dari sejarah maupun penataan ruangnya.

Variabel diatas direplikasi dari penelitian sebelumnya yang menunjukkan terdapat variabel yang mewakili aspek kualitas visual secara teoritis dari preferensi masyarakat. Berikut merupakan kelompok variabel dan sumbernya:

Tabel 3. 1 Variabel Penelitian

No	Variabel	Item Scale	Sumber
1	Keindahan (<i>Beauty</i>)	Jelek – Indah	Lynch (1960) & Andromeda (2013)
2	Kesederhanaan (<i>Simplicity</i>)	Sederhana - Kompleks	
3	Kontinuitas (<i>Continuity</i>)	Terputus - Terhubung	
4	Dominansi (<i>Dominance</i>)	Membosankan – Menarik	
5	Kejelasan suatu Pertemuan (<i>Clarity of Joint</i>)	Kabur - Jelas	
6	Petunjuk Pembeda (<i>Directional Differentiation</i>)	Membingungkan - Memudahkan	
7	Lebar Bidang Pandang (<i>Visual Scope</i>)	Sempit – Lapang	
8	Kesadaran Pergerakan (<i>Motion Awareness</i>)	Ramai - Hening	
9	Keteraturan (<i>Order</i>)	Semrawut - Teratur	
10	Kesan dan Makna (<i>Impression and Meaning</i>)	Tidak Mengesankan - Mengesankan	
11	Kehalusn Transisi (<i>Smoothness of Transition</i>)	Mendadak - Bertahap	Wohlwill (1976)
12	Kelengkungan Bentuk (<i>Curvilinearity</i>)	Lengkung – Lurus	
13	Kehalusn Tekstur (<i>Smoothness of Surface Texture</i>)	Kasar - Halus	
14	Kealamian (<i>Naturalness</i>)	Buatan – Alami	
15	Keterbukaan Tatanan Visual (<i>Openness</i>)	Tertutup – Terbuka	Nasar (2010)
16	Keterpeliharaan Kawasan (<i>Upkeep</i>)	Terabaikan - Terpelihara	
17	Variasi Warna (<i>Color Variation</i>)	Monoton – Beraneka Warna	Utami (2009)
18	Keramahan (<i>Pleasantness</i>)	Tidak Menyenangkan – Menyenangkan	Ernawati & Moore (2014)
19	Kebersihan Kawasan (<i>Cleanliness</i>)	Kotor – Bersih	
20	Ketentraman Kawasan (<i>Stillness</i>)	Mengganggu – Menentramkan	
21	Keunikan Koridor Jalan (<i>Uniqueness</i>)	Biasa – Unik	
22	Pengalaman Ruang Kawasan (<i>Image</i>)	Mudah dilupakan – Mudah diingat	

Variabel yang digunakan menggunakan skala *semantic differential* dengan skala 1 – 7 dengan angka 1 sebagai tanda sangat “B” atau antonim dari kata “A” dan angka 7 sebagai tanda “A” yang dimana “A” merupakan suatu kata yang merepresetasikan skala dari variabel yang akan diukur. Berikut merupakan tabel skala yang digunakan pada penelitian ini:

Tabel 3. 2 Skala *Semantic Differential*

Sangat “B”	“B”	Agak “B”	Netral	Agak “A”	“A”	Sangat “A”
1	2	3	4	5	6	7

3.4 Tahapan Operasional Penelitian

Tahap Operasional Penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini ialah sebagai berikut:

1. Tahap Pra Survey Lapangan, yang meliputi penyusunan kerangka konseptual. Pada tahap ini peneliti melihat setiap permasalahan dan kondisi lapangan secara terbuka pada objek studi yaitu Jalan Tunjungan Kota Surabaya. Pada tahap ini juga diidentifikasi pula permasalahan yang ditemukan, dirumuskan permasalahan yang akan diteliti, tujuan peneliti, pemilihan variabel penelitian, metode penelitian, instrumen, serta batas – batas objek penelitian yang berupa koridor jalan.
2. Tahap Survey Lapangan, yaitu tahap penelitian dengan dua tahap yaitu tahap pengambilan data melalui observasi lapangan untuk mendapatkan gambaran umum keadaan koridor jalan atau objek penelitian dan tahap kedua yaitu mengambil data melalui kuisisioner yang diisi oleh responden secara sukarela untuk dapat mengukur kualitas visual koridor jalan melalui persepsi masyarakat.
3. Tahap Pengolahan Data, yaitu tahapan dimana data yang sudah diperoleh dari survey lapangan maka diolah sesuai dengan jenis data sehingga menghasilkan informasi berupa penjelasan atau deskripsi, gambaran visual, tabulasi – tabulasi serta interpretasi dari tabulasi untuk memberi gambaran mengenai lokasi studi.
4. Tahap Analisis Data, yaitu tahapan analisis data yang dikaji berdasarkan dari variabel – variabel yang sudah ditentukan.

5. Tahap Laporan Penelitian, yaitu tahap akhir dari serangkaian proses penelitian yang dilakukan berupa pelaporan hasil analisis dan pengolahan data objek studi. Hasil pelaporan penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan pemerintah dalam mengembangkan kawasan atau koridor jalan dalam masa mendatang mengenai kualitas visual atau untuk digunakan peneliti lain untuk dikembangkan dengan objek penelitian yang berbeda dengan konteks studi yang serupa dan juga sebagai masukan penelitian – penelitian selanjutnya.

3.5 Metode Analisis Data

3.5.1 Analisis Deskriptif

Secara konseptual, analisis deskriptif merupakan metode untuk menggambarkan data yang dikumpulkan secara sederhana (Nasution dan Usman, 2007). Penyajian hasil analisis yang digunakan berupa tabel frekuensi untuk mengatur data ke dalam bentuk yang lebih ringkas. Analisis deskriptif yang dilakukan pada penelitian ini ialah bertujuan untuk memberikan gambaran umum, karakteristik, kondisi fisik dari objek studi sesuai pada elemen visual masing – masing karakteristik objek studi.

3.5.2 Analisis *Mean Score*

Analisis persepsi masyarakat dan akademisi terhadap kualitas visual koridor jalan bersejarah Jalan Tunjungan menggunakan metode analisis statistik deskriptif *mean score*. Statistik deskriptif adalah metode yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku umum atau generalisasi (Sugiyono, 2008). Untuk mengetahui persepsi pengguna Jalan Tunjungan mengenai kualitas visualnya, responden diminta untuk menilai beberapa aspek yang menyangkut kenyamanan, keindahan, kemudahan dan lain sebagainya. Jawaban dari responden yang sifatnya kualitatif diukur dengan menggunakan skala *Semantic Differential*. Cara pengukurannya ialah dengan memberikan responden beberapa pasang kata yang saling berlawanan, kemudian responden diharuskan memilih salah satu angka yang paling mendekati jawaban sesuai dengan persepsi responden tersebut. Hasil dari jawaban responden tersebut kemudian diolah menggunakan analisis statistik sederhana untuk mendapatkan nilai rerata tiap *item* variabel yang diukur.

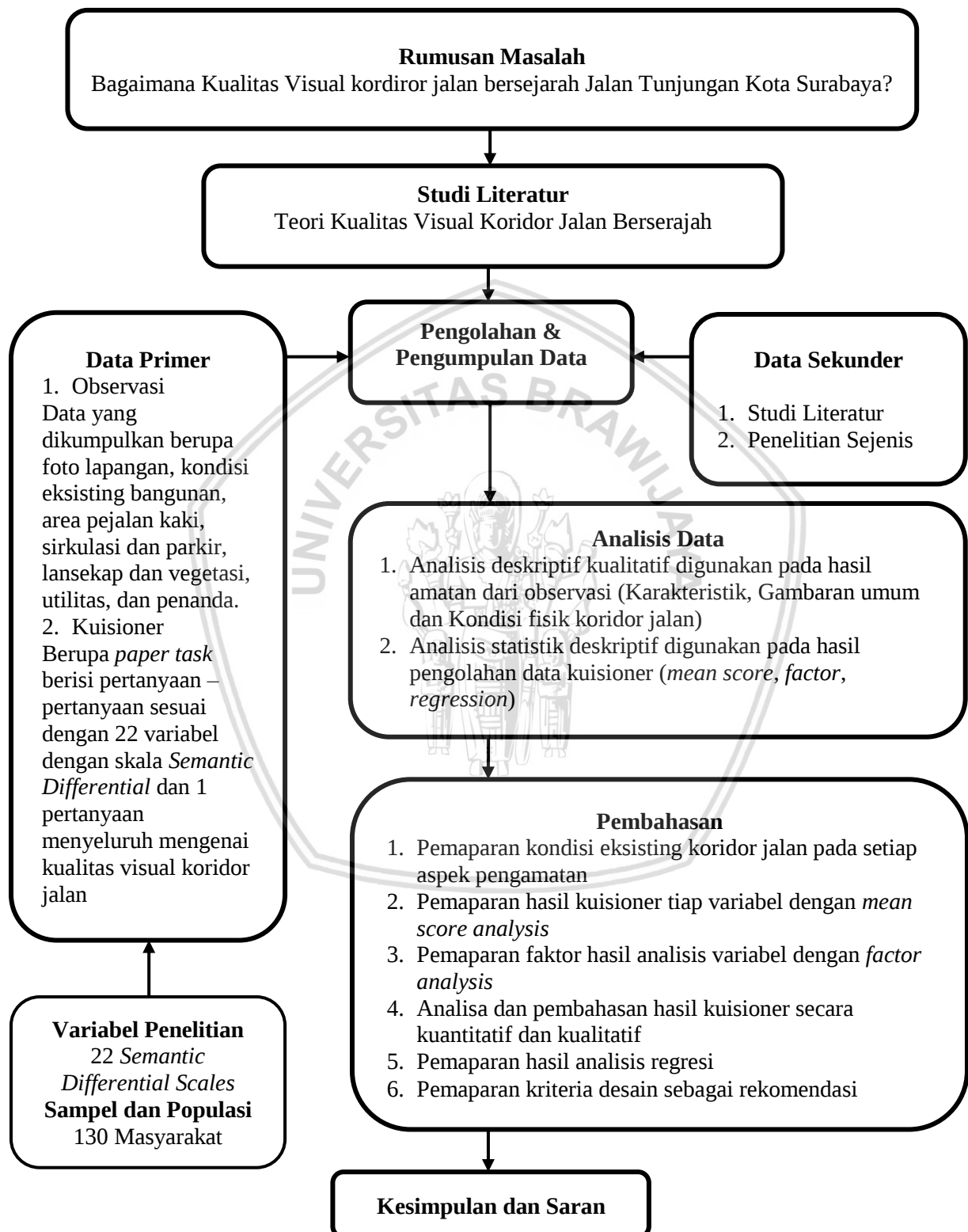
3.5.3 Analisis Faktor (*Factor Analysis*)

Analisis Faktor merupakan suatu analisis yang dirancang untuk mengurangi atau menyederhanakan jumlah variabel menjadi satu atau beberapa faktor. Dari nilai rerata tiap variabel ini kemudian dianalisis faktor untuk mendapatkan satu atau beberapa faktor yang memiliki kesamaan atau kemiripan karakteristik. 22 variabel kualitas visual dianalisis menggunakan rotasi *Varimax* yang merupakan rotasi paling sederhana dan paling mudah diinterpretasi serta menghasilkan lebih dari satu faktor (Field, 2009). Hasil analisis disimpan sebagai variabel komposit yang akan digunakan sebagai variabel baru untuk digunakan pada analisis selanjutnya yaitu analisis regresi. Analisis pada tahap ini menggunakan perangkat lunak statistik lanjut yaitu SPSS (*Statistical Package for the Social Science*).

3.5.4 Analisis Regresi

Analisis pada tahap ini menggunakan perangkat lunak statistik lanjut yaitu SPSS (*Statistical Package for the Social Science*). Pengujian ini dilakukan untuk mencari faktor yang sangat berperan terhadap pembentukan kualitas visual pada koridor jalan bersejarah. Analisis ini menggunakan dua jenis variabel yaitu variabel independen dan dependen. Variabel independen yang digunakan pada penelitian ini ialah kualitas visual secara keseluruhan pada koridor jalan atau objek studi. Sedangkan variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini ialah faktor yang terbentuk dari variabel komposit pada analisis sebelumnya (analisis faktor). Hasil yang diperoleh berupa prosentase faktor apa yang paling mempengaruhi kualitas visual di Jalan Tunjungan Kota Surabaya serta menjelaskan berapa persen preferensi masyarakat terhadap kualitas visual di Jalan Tunjungan Kota Surabaya. Regresi yang digunakan ialah *Multiple Linear Regression* dikarenakan *predictors* atau variabel yang dihasilkan pada analisis sebelumnya dapat menghasilkan *predictors* lebih dari satu.

3.6 Kerangka Metode



Gambar 3. 2 Kerangka Metode



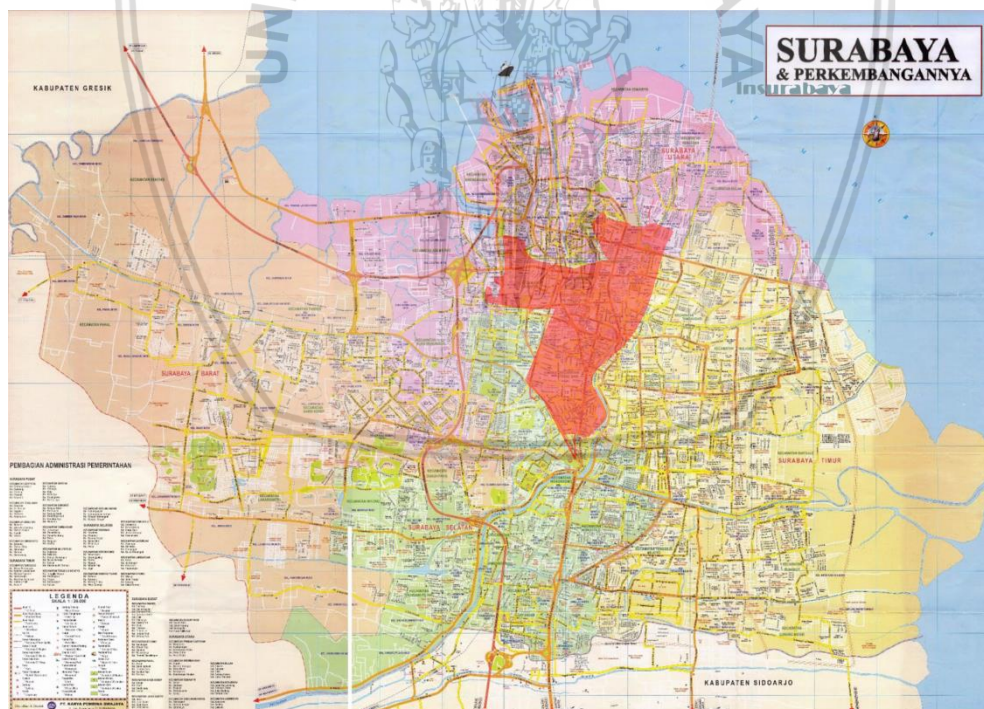
BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Tinjauan Umum

4.1.1 Tinjauan Kota Surabaya

Kota Surabaya merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Timur yang terletak di Pulau Jawa. Kota Surabaya merupakan kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta. Kota Surabaya terletak di daerah metropolitan Gerbangkertosusila yang dimana merupakan daerah metropolitan terbesar kedua setelah Jabodetabek. Surabaya memiliki luas sekitar 326, 36 Km² dengan jumlah penduduk sebanyak 2.862.406 Jiwa (Kota Surabaya Dalam Angka, 2017). Kota Surabaya terkenal dengan julukan “Kota Pahlawan” dikarenakan banyaknya peristiwa yang signifikan dalam catatan sejarah kemerdekaan Indonesia.



Gambar 4. 1 Peta Kota Surabaya
Sumber: desnantara-tamasya.blogspot.co.id

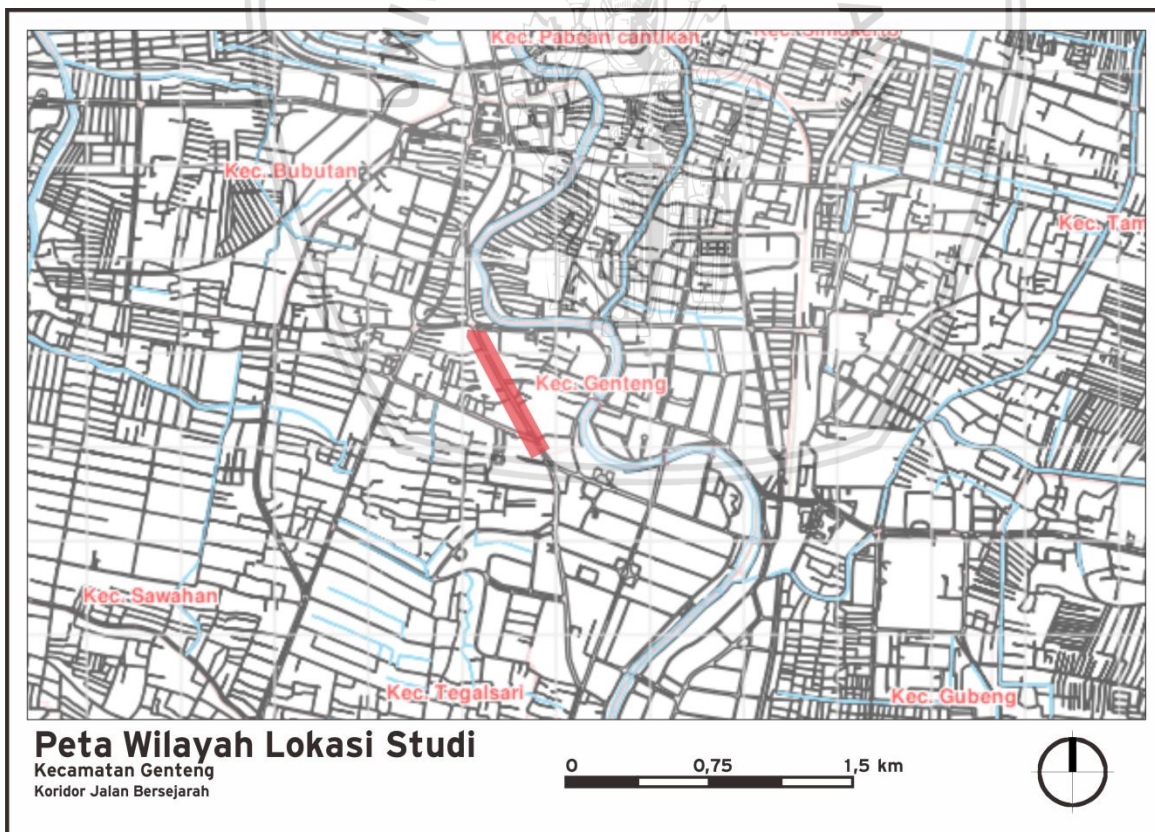
Kota Surabaya terletak pada dataran rendah tepat pada sisi utara Provinsi Jawa Timur. Surabaya memiliki ketinggian relatif 3 – 5 meter diatas permukaan laut (mdpl). Letak geografis kota berada pada 07°09' - 07°21' Lintang Selatan dan 112°36' - 112°54' Bujur

Timur. Kota Surabaya wilayahnya berbatasan dengan beberapa kabupaten dan perairan di Provinsi Jawa Timur diantaranya:

1. Sebelah Utara : Selat Madura
2. Sebelah Timur : Selat Madura
3. Sebelah Selatan : Kabupaten Sidoarjo
4. Sebelah Barat : Kabupaten Gresik

Kota Surabaya memiliki iklim Tropis dengan suhu udara maksimum 30,5°C dan suhu udara minimum 27,8 °C. Curah hujan di Kota Surabaya rata – rata 199 mm dengan presipitasi diatas 150 mm terjadi pada bulan Januari – Mei dan Oktober – Desember serta rata – rata hari hujan 18 hari pada tahun 2016 (Kota Surabaya Dalam Angka, 2017).

Kota – kota kolonial terbagi menjadi kota pedalaman dan kota pesisir. Surabaya sendiri termasuk pada kota pesisir. Kota ini menjadi pintu gerbang Kerajaan Majapahit, pusat perdagangan di timur Pulau Jawa pada masa prakolonial, kolonial, hingga saat ini.



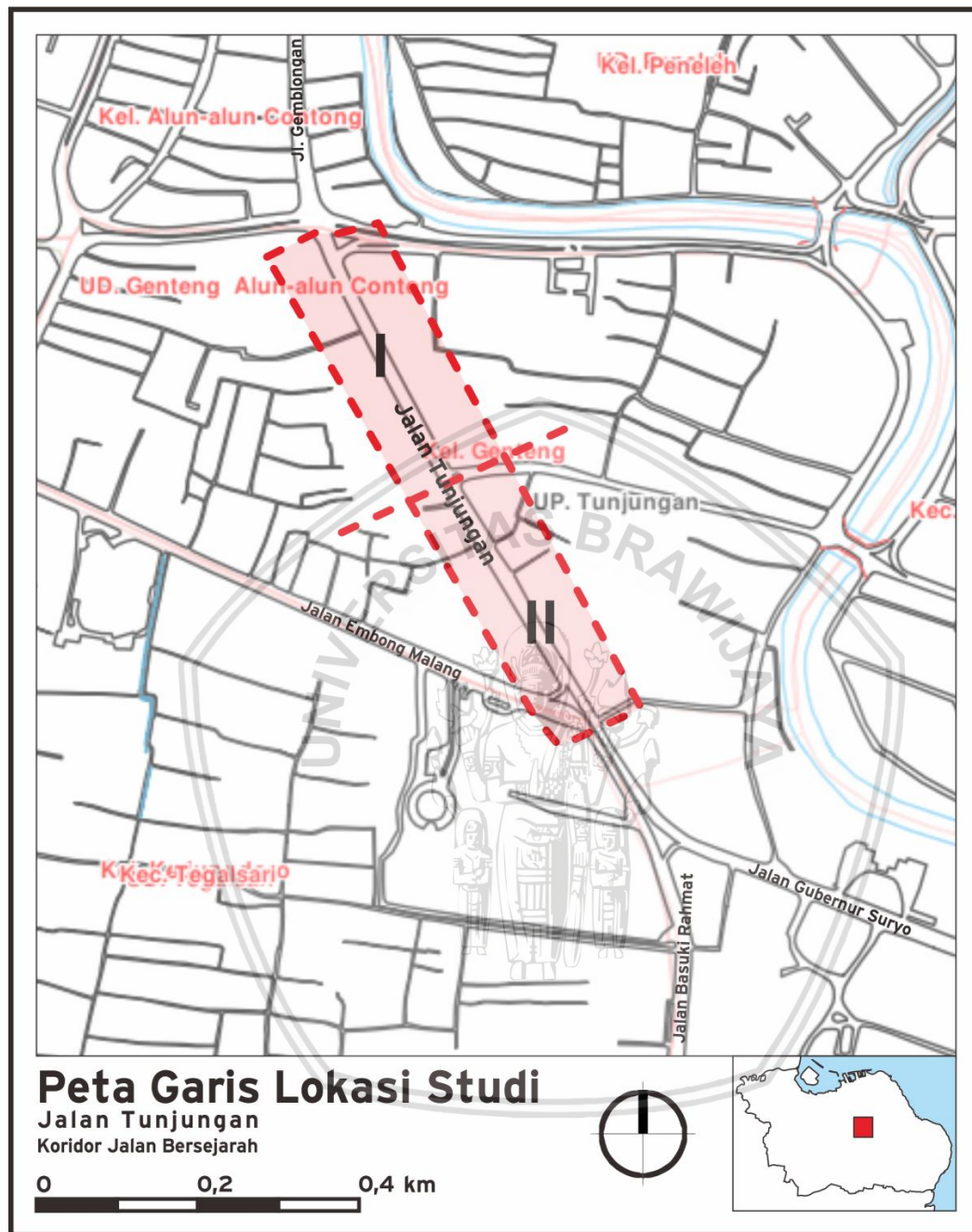
Gambar 4. 2 Peta Wilayah Lokasi Penelitian
Sumber: petaperuntukan.surabaya.go.id

4.1.2 Tinjauan Lokasi Penelitian

Jalan Tunjungan merupakan salah satu jalan tertua yang berada di jantung Kota Surabaya. Menghubungkan Surabaya bagian utara dan bagian selatan, Jalan Tunjungan .dahulunya merupakan *Central Business District* (CBD) Kota Surabaya hingga sekarang. Walau perkembangan bangunan komersial banyak bergeser pada Jalan Basuki Rahmat, Jalan Tunjungan masih difungsikan sebagai area komersil maupun area bersejarah di Kota Surabaya.

Sederet bangunan di Jalan Tunjungan yang memiliki nilai sejarah tinggi dan menjadi *icon* dari Jalan Tunjungan sekaligus Kota Surabaya ialah Toko Whiteaway atau yang dikenal sebagai Siola, Hotel Oranje atau yang sekarang bernama Hotel Majapahit, dan sederet pertokoan yang masih menampilkan ciri khas arsitektur colonial. Beberapa bangunan di Jalan Tunjungan juga sudah banyak yang diruntuhkan dan digantikan dengan seng – seng dengan gambaran bangunan yang menutupi view ke dalam tapak tersebut. Selain itu proyek tower atau bangunan modern baik di sisi jalan ataupun di balik Jalan Tunjungan juga menghiasi koridor. Seiringnya waktu, koridor jalan ini akan terkikis oleh zaman dengan maraknya bangunan komersial yang tidak lagi menghargai kontekstualisme kawasan dan lingkungan sekitar.

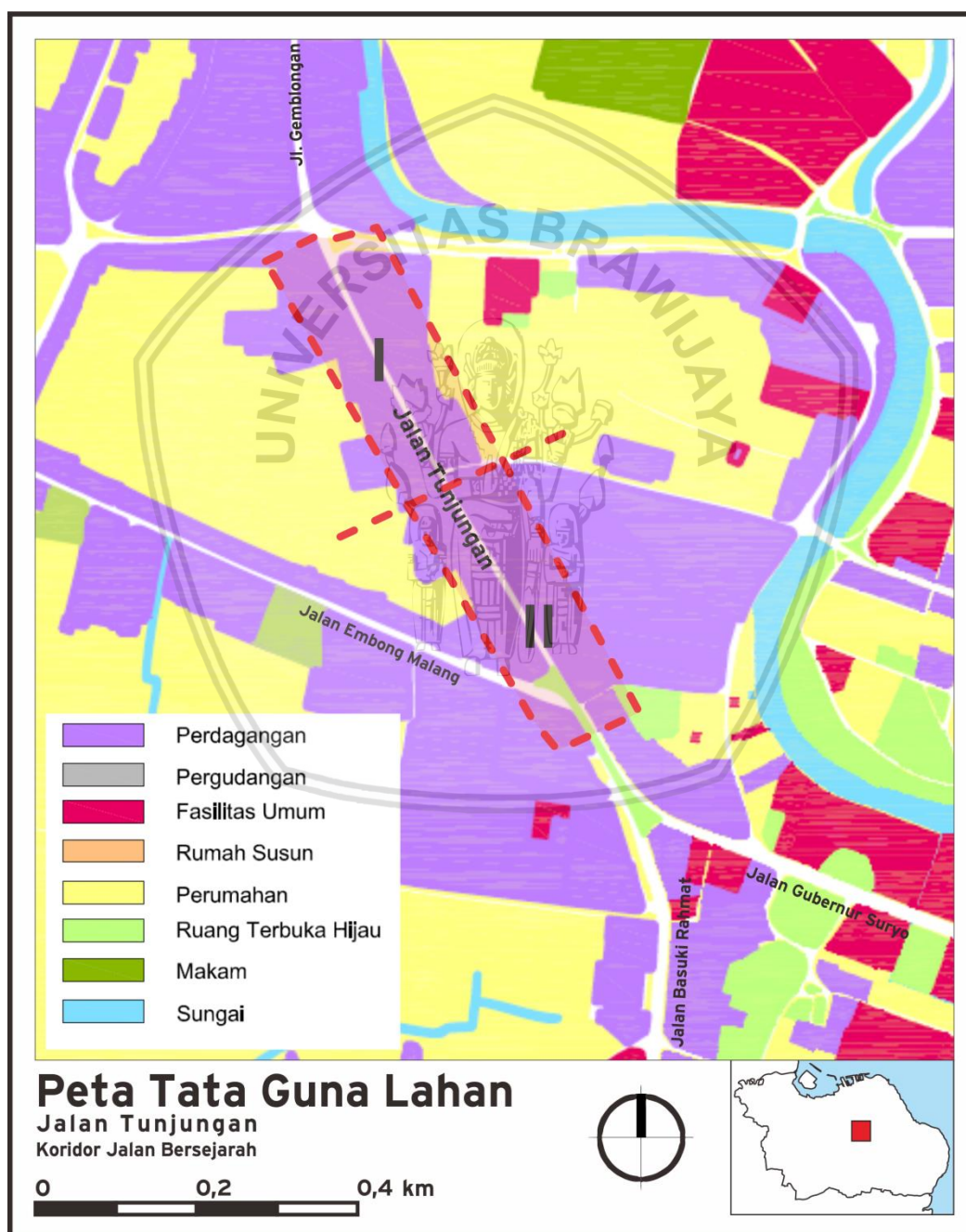
Pada koridor jalan ini parkir *on the street* masih diterapkan di sisi barat. Parkir *off the street* lebih marak lagi pada bangunan di Jalan Tunjungan ini yang memang pada tanah atau tapak depan bangunan di sediakan lahan parkir bagi pengunjung atau karyawan. Pengembangan desain pada koridor jalan dilakukan pada penambahan ruas trotoar sebelah barat dan beberapa penambahan street furniture dan elemen – elemen jalan seperti lampu jalan yang memiliki desain menyesuaikan dengan tema koridor jalan pada beberapa tahun terakhir.



Gambar 4. 3 Lokasi Penelitian Jalan Tunjungan
 Sumber: petaperuntukan.surabaya.go.id

4.2 Kondisi Eksisting Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya

Jalan Tunjungan terletak pada jantung Kota Surabaya. Peruntukan lahan pada Jalan Tunjungan umumnya diarahkan pada peruntukan komersial dan perdagangan sehingga banyak toko, ruko, kantor, pusat perdagangan, dan lain – lain. Namun secara khusus Jalan Tunjungan termasuk pada lahan atau kawasan cagar budaya yang perubahan fungsi lahan dan pembangunannya diawasi ketat oleh pemerintah setempat.



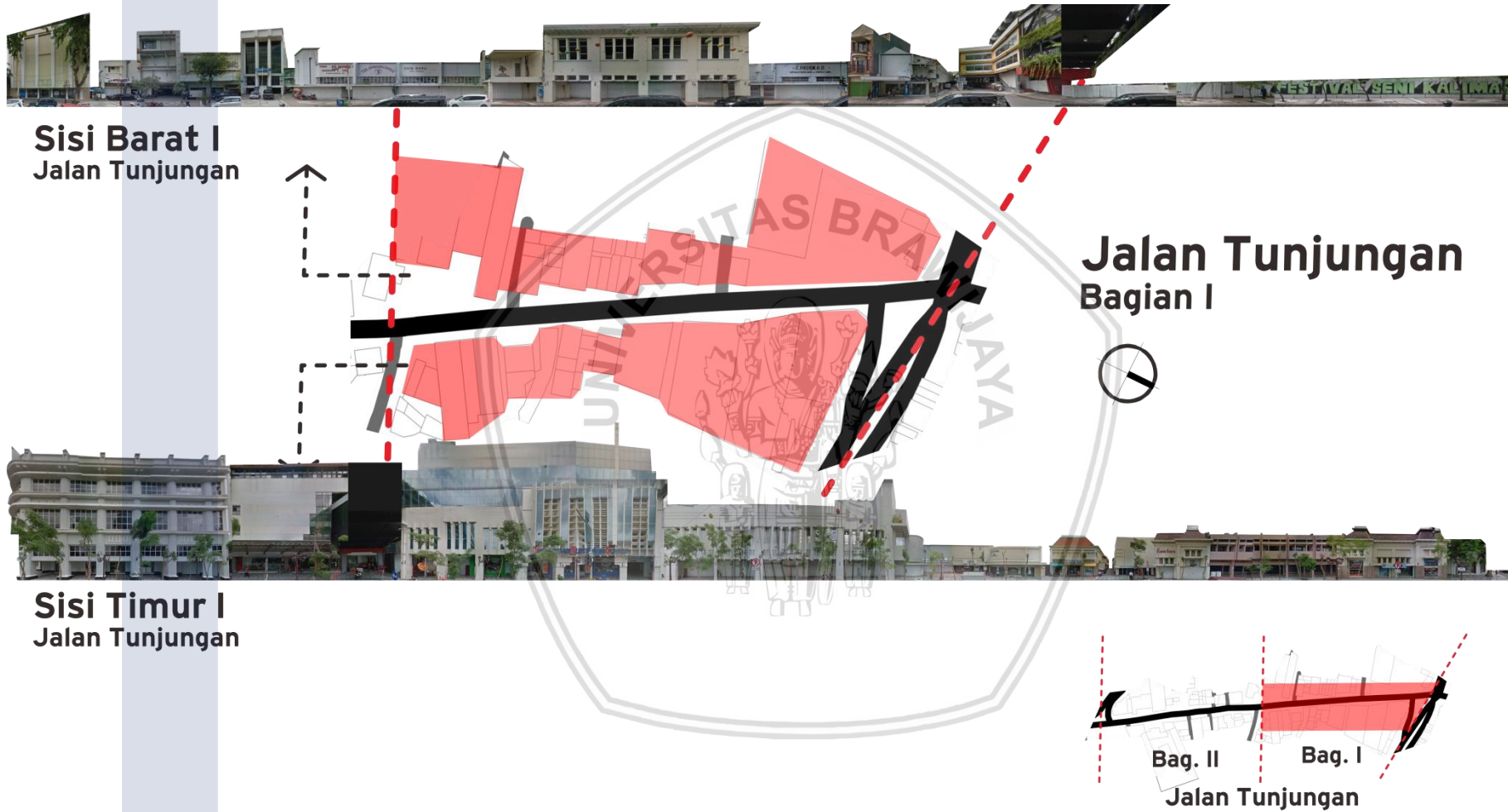
Gambar 4. 4 Peta Tata Guna Lahan Jalan Tunjungan
Sumber: RDTRK Surabaya UP Tunjungan tahun 2006

Menurut Gambar 4.4, Jalan Tunjungan memang diperuntukkan sebagai kawasan komersial baik itu perhotelan, perbankan, pertokoan, maupun pusat perdagangan. Hal itu dikarenakan sejarah kawasan yang memang sejak dahulu diperuntukkan sebagai kawasan dan pusat perdagangan.

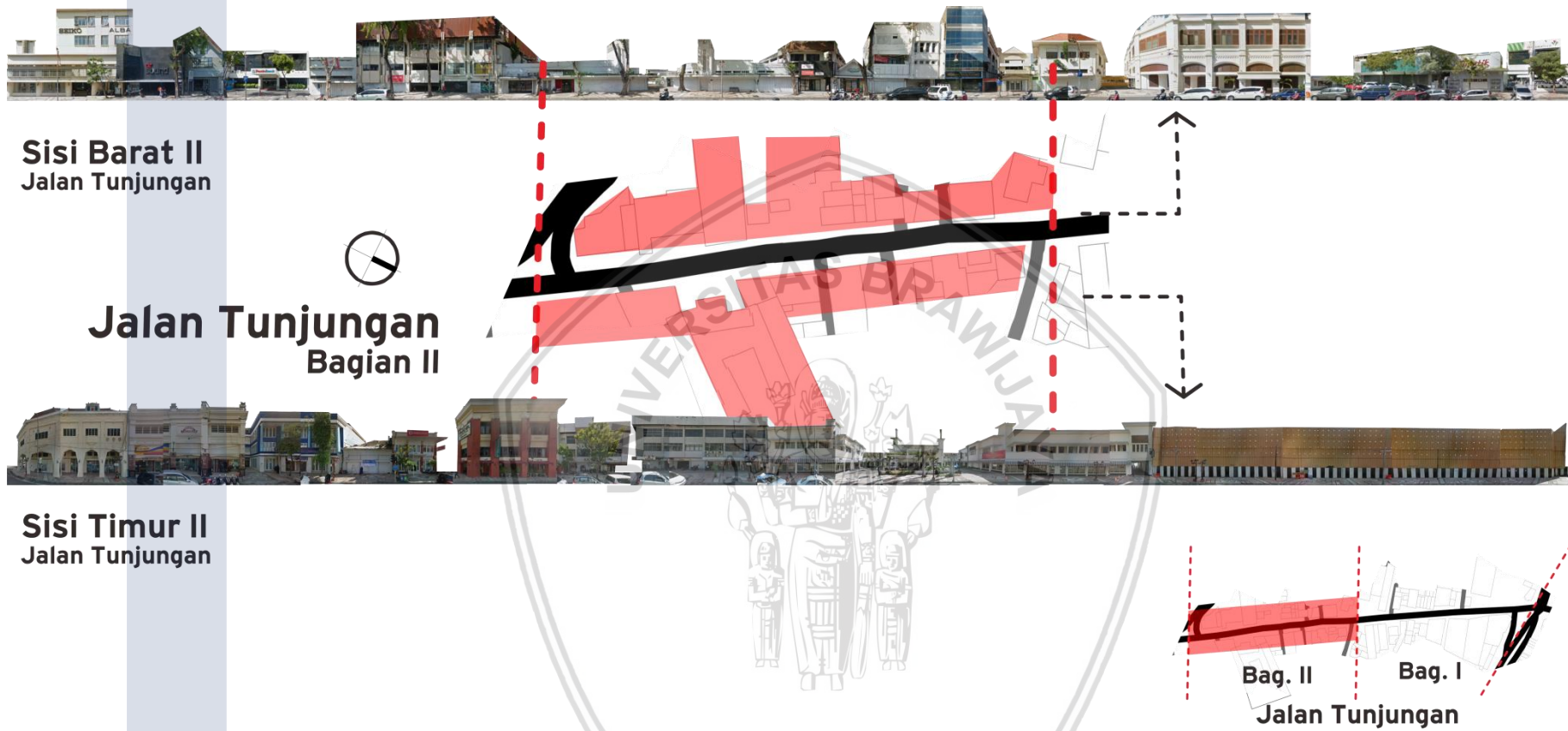


Gambar 4. 5 Kondisi Umum Koridor Jalan Tunjungan dilihat dari Jembatan

Berikut ini merupakan gambar keseluruhan dari koridor Jalan Tunjungan pada bagian utara dan bagian selatan. Gambar – gambar diatas menunjukkan komposisi ruang pejalan kaki, kendaraan, vegetasi dan tinggi bangunan pada Jalan Tunjungan secara keseluruhan. Gambar dibawah ini menunjukkan komposisi atap bangunan pada koridor jalan dari ujung utara hingga ujung selatan kedua sisi jalan.



Gambar 4. 6 Skyline pada Koridor Jalan Tunjungan Bagian I



Gambar 4. 7 Skyline pada Koridor Jalan Tunjungan Bagian II

Gambar berikut merupakan pemandangan keseluruhan dari koridor Jalan Tunjungan pada bagian I dan II, sisi timur dan sisi barat. Ketinggian bangunan bervariasi antara 5 – 20 meter. Terdapat bangunan yang terdiri satu, dua, hingga empat lantai. Pada bagian I di sisi barat terdapat bangunan pertokoan, bank, serta beberapa gedung yang memang sudah lama tutup atau tidak beroperasi. Pada sisi timur terdapat Gedung Siola yang difungsikan sebagai *mixed-use* untuk kantor pemerintahan, ruang pertemuan, museum, dan kantor pelayanan masyarakat. Selain itu terdapat pula pusat perbelanjaan, pertokoan, dan bank. Pada bagian II disisi barat terdapat pertokoan, bank, *showroom* dan *service* kendaraan, kantor pemerintahan, hotel, pusat perbelanjaan khusus optik, serta museum pers. Pada sisi timur terdapat pertokoan, bank, serta Hotel Majapahit yang menjadi salah satu *icon* selain Gedung Siola diujung Jalan Tunjungan. Selain itu terdapat pula sisi yang sengaja ditutup sehingga ke ujung jalan.

Vegetasi sepanjang koridor jalan ini cukup bervariasi baik dari ketinggian maupun jenis vegetasinya. Terdapat vegetasi peneduh dengan ketinggian bervariasi antara 5 – 10 meter sepanjang jalan. Terdapat pula vegetasi pengarah pada area – area hotel dengan ketinggian lebih dari 10 meter.

4.2.1 Bangunan di Koridor Jalan Bersejarah

Bangunan di sepanjang koridor Jalan Tunjungan memiliki fungsi sebagai perdagangan. Masih banyak terdapat beberapa bangunan yang bergaya arsitektur *New Bouen*, *Indische*, dan *Empire Style*. Tidak sedikit pula bangunan yang sudah berubah gaya menjadi sangat modern dengan ciri khas penggunaan kaca serta penggunaan material fabrikasi yang masif baik kaca yang bersifat reflektif atau transparan, seng atau aluminium untuk fasad bangunan, dan lain sebagainya. Hal tersebut sangat disayangkan mengingat Jalan Tunjungan atau kawasan disekitar Jalan Tunjungan dan Jalan Gemblongan termasuk merupakan salah satu area cagar budaya yang seharusnya segala bentuk perencanaan pembangunan dapat terkontrol dengan baik. Berikut merupakan detail amatan peneliti mengenai bangunan di sepanjang koridor Jalan Tunjungan berdasarkan standar *Heritage District Design Guidelines* dan arahan dari RDTRK Surabaya UP Tunjungan:

- a. Arsitektur Bangunan baru sudah mengupayakan dan melakukan penyesuaian atau integrasi terhadap gaya bangunan di sekitar. Salah satu contohnya ialah bangunan Tunjungan Electronic Centre yang telah melakukan penyesuaian elemen arsitektur dengan bangunan lama disisi kanannya. Menurut RDTRK Surabaya UP Tunjungan, langgam atau gaya bangunan di sepanjang koridor jalan tunjungan diarahkan kepada langgam yang menguatkan identitas koridor sebagai koridor historis Kota Surabaya.



Gambar 4. 8 Elemen Aristektural Bangunan baru dan lama

- b. *Skyline* Bangunan baru cenderung tidak dapat menyesuaikan dengan bangunan lama. Hal ini didasari karena keterbatasan lahan serta peraturan daerah yang mengizinkan pembangunan secara vertikal. Namun skala manusia sudah mendapat perhatian yang baik dari pemerintah sekitar. Berdasarkan RDTRK Surabaya UP Tunjungan, koridor ini cukup beragam dengan sistem lahan bangunan yang terbagi menjadi kapling yang hanya diperbolehkan mencapai ketinggian 1-2 lantai dan unit distrik mencapai 2-4 lantai bangunan. Hal itu menunjukkan adanya regulasi yang memperbolehkan ketimpangan tatanan *skyline* bangunan sepanjang koridor jalan.



Gambar 4. 9 *Skyline* dan Skala Bangunan terhadap Manusia



Gambar 4. 10 Skyline Jalan Tunjungan Barat bagian I



Gambar 4. 11 Skyline Jalan Tunjungan Timur bagian I



Gambar 4. 12 Skyline Jalan Tunjungan Barat bagian II



Gambar 4. 13 Skyline Jalan Tunjungan Timur bagian II

- c. Gambar 4.14 merupakan contoh transparansi koridor Jalan Tunjungan. Hasil pengamatan menunjukkan belum adanya furnitur untuk menstimulasi aktivitas *outdoor* atau yang mendukung kegiatan di luar ruangan.



Gambar 4. 14 Transparansi Toko

Prosentase transparansi koridor jalan didapatkan dari proporsi elemen jendela atau kaca transparan bangunan di sepanjang koridor, batas dinding pembentuk area pejalan kaki, dan aktifitas di depan bangunan yang berkaitan dengan transparansi bangunan (Ewing dan Clemente, 2013). Berikut merupakan gambar transparansi koridor jalan dari hasil pengamatan dan pengukuran proporsi jendela pada bangunan:



Gambar 4. 15 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Barat I



Gambar 4. 16 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Timur I

Prosentase transparansi koridor jalan sesuai hasil pengamatan ialah secara urut bagian I sisi barat sebesar 43,4% dan sisi timur sebesar 61%. Angka tersebut diperoleh sesuai dengan proporsi elemen transparan dengan skala manusia di jalur pejalan kaki. Sisi barat memperoleh prosentase yang kecil disbanding sisi timur semenjak ujung dari Jalan Tunjungan merupakan area konstruksi yang ditutupi seng.



Gambar 4. 17 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Barat II

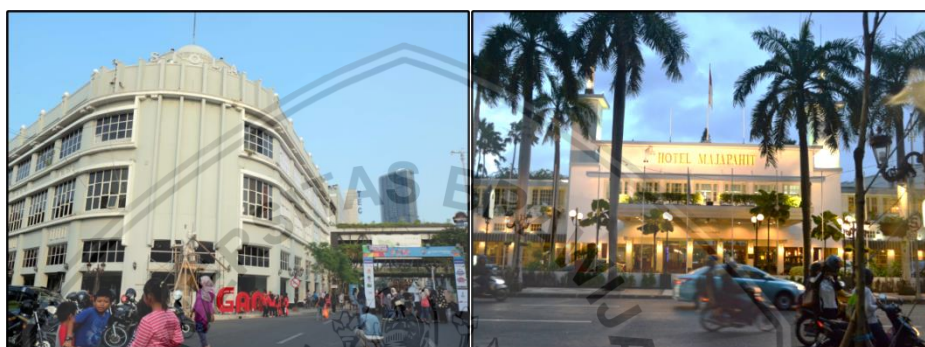


Gambar 4. 18 Proporsi Transparansi Fasad Bangunan Jl Tunjungan bagian Timur II

Prosentase transparansi koridor jalan sesuai hasil pengamatan selanjutnya ialah secara urut bagian II sisi barat sebesar 80% dan sisi timur sebesar 62,1%. Angka tersebut diperoleh sesuai dengan proporsi elemen transparan dengan skala manusia di jalur pejalan kaki. Sisi timur koridor jalan ini memperoleh nilai yang lebih kecil disbanding sisi barat dikarenakan setelah Hotel Majapahit tapak tanah kosong telah ditutupi oleh seng dan diwarnai dengan dekorasi mural yang menyerupai dengan bangunan sepanjang Jalan Tunjungan.

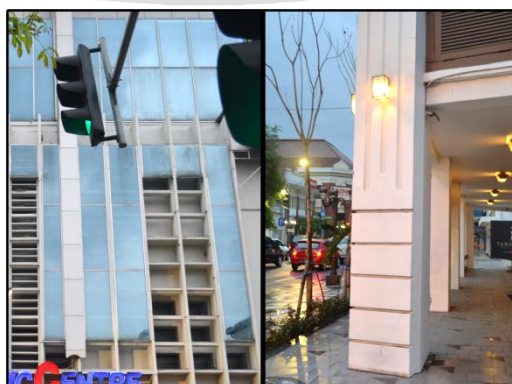
Sesuai arahan dari RDTRK Surabaya UP Tunjungan, koridor jalan ini diarahkan sebagai *citywalk* yang dimana diperlukan banyak sekali street furniture yang menstimulasi aktivitas disepanjang jalan koridor serta dapat *trigger* hubungan keterkaitan antara *outdoor* dan *indoor*.

- d. Terdapat bangunan bersejarah yang menjadi *icon* kawasan hingga serta terdapat pula bangunan bersejarah lain yang masih cukup terpelihara hingga kini. Sesuai RDTRK Surabaya UP Tunjungan, arahan *Citywalk* Tunjungan memanfaatkan Siola sebagai bangunan dengan fungsi perdagangan dan jasa dengan skala makro yang dapat dijadikan magnet di utara koridor jalan tersebut. Sedangkan magnet selatannya ialah bangunan modern pusat perbelanjaan Tunjungan Plaza di Jalan Basuki Rahmat.



Gambar 4. 19 Gedung Siola dan Hotel Majapahit

- e. Penggunaan material pada bangunan dikawasan cukup beragam, namun yang material cat dari plesteran beton masih mendominasi walau terdapat pula material – material fabrikasi yang seharusnya dihindari pada koridor jalan bersejarah. Sesuai dengan RDTRK Surabaya UP Tunjungan, penggunaan material bangunan hanya diarahkan sesuai dengan tiologi *arcade* yang banyak mendominasi dan memiliki karakter yang kuat dalam menghidupkan koridor historis Jalan Tunjungan.



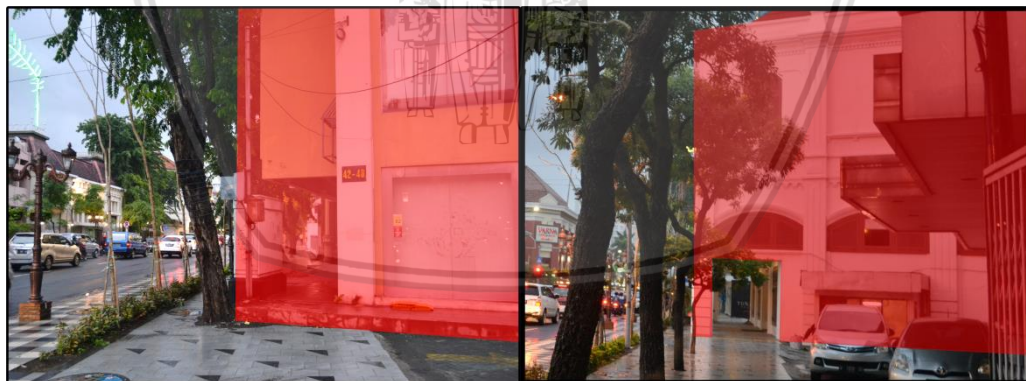
Gambar 4. 20 Material Kaca Relfektif dan ACP dan Plesteran Cat

- f. Penggunaan warna pada fasad bangunan di Jalan Tunjungan ini cukup cerah, walau ada bangunan yang menggunakan warna yang cukup mencolok sehingga tidak dapat menyesuaikan diri dengan bangunan yang berada disekitarnya. Hal tersebut dapat sangat berpengaruh pada identitas koridor jalan yang terganggu.



Gambar 4. 21 Contoh penggunaan warna cerah pada Bangunan

- g. Posisi sempadan (*Setback*) bangunan juga berbeda antara bangunan satu dan bangunan lainnya. Sesuai arahan RDTRK Surabaya UP Tunjungan, bangunan sepanjang koridor akan disama-gariskan *setback*-nya untuk dapat memperkuat karakter koridor jalan dari ujung awal hingga ujung akhir.



Gambar 4. 22 Sempadan Bangunan yang Mengambil Area Pejalan Kaki

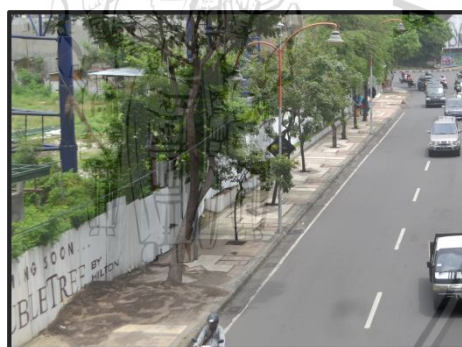
4.2.2 Area Pejalan kaki

Aspek amatan area pejalan kaki yang diamati antara lain desain dan posisi peletakan *street furniture*, material jalur *pedetrian*, serta ukuran dan kondisi area pejalan kaki. Berikut merupakan detail amatan peneliti mengenai area pejalan kaki berdasarkan standar *Heritage District Design Guidelines* dan arahan dari RDTRK Surabaya UP Tunjungan:

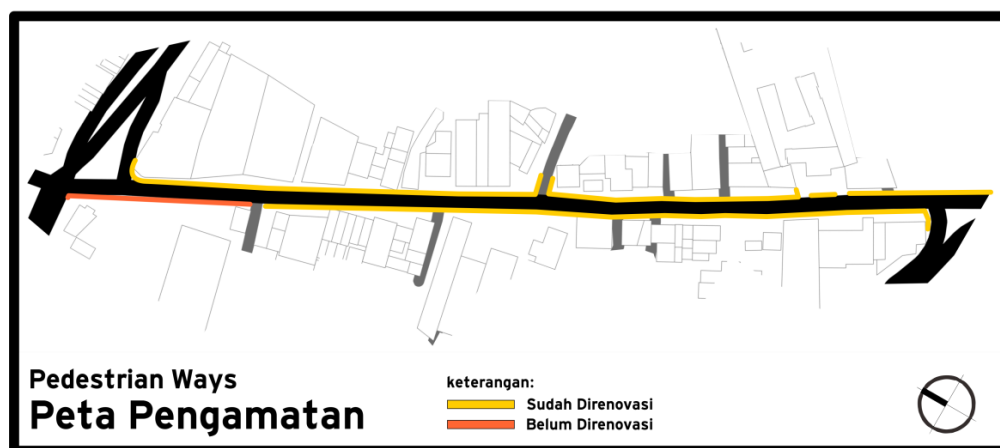
- a. Konektivitas sepanjang area pejalan kaki atau *pedestrian ways* ini diperkuat dengan penggunaan material yang bertema sama sepanjang koridor jalan dari ujung hingga ujung lainnya. Namun pada ujung utara koridor jalan sebelah barat, belum ada perlakuan atau peremajaan *pedestrian ways* sehingga material yang digunakan berbeda dengan jalur pejalan kaki lainnya.



Gambar 4. 23 Konektivitas dan Material *Pedestrian Ways* dengan pengamanan pejalan kaki (*bollard*)

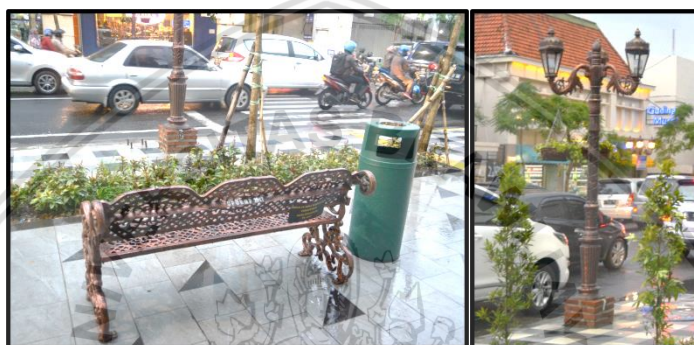


Gambar 4. 24 Jalur Pejalan Kaki Ujung Utara sisi Barat

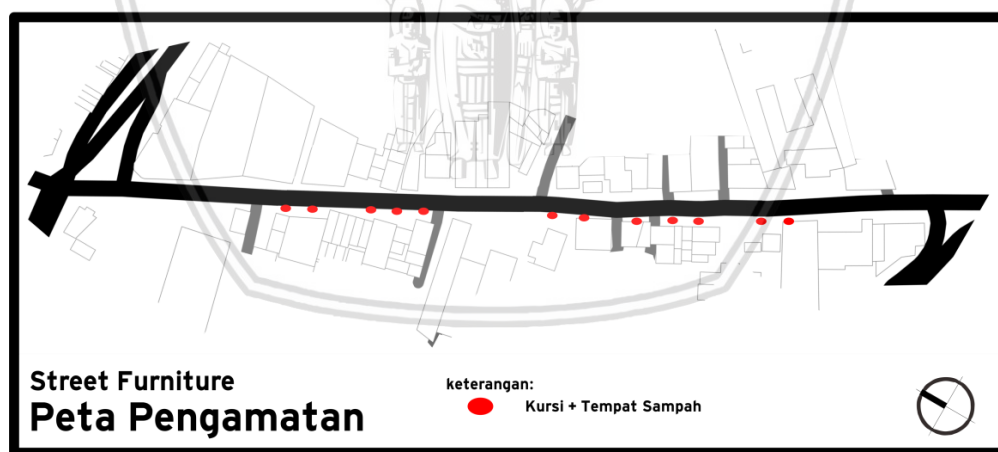


Gambar 4. 25 Peta *Pedestrian Ways*

- b. Selain itu penambahan lampu, tempat sampah, dan bangku diarea pejalan kaki ini menguatkan konektivitas sepanjang koridor jalan dengan desain yang menyesuaikan dengan bangunan bersejarah di sekitar kawasan. Namun sayangnya penambahan ketiga *street furniture* itu masih saja berada pada sisi barat bahu jalan saja. Pemerataan penempatan furnitur pedestrian dan jenis furnitur yang digunakan juga berpengaruh terhadap identitas yang akan diperkuat serta tujuan memperkuat hubungan antara aktivitas di dalam dan di luar bangunan.



Gambar 4. 26 Penambahan Perabot Jalan: Bangku, Tempat Sampah, dan Lampu Jalan



Gambar 4. 27 Peta *Street Furniture*

- c. Lebar area pejalan kaki (garis merah) untuk sisi timur (kiri) sebesar 3 meter dan sisi barat (kanan) sebesar 5 meter. Kedua bahu jalan tersebut sudah sangat memenuhi standar dimana lebar minimum jalur pejalan kaki ialah 1.2 meter atau ukuran dua pejalan kaki berjejer dapat berjalan menuju kearah yang berbeda.



Gambar 4. 28 Penambahan Perabot Jalan: Bangku, Tempat Sampah, dan Lampu Jalan

- d. Penataan Pejalan kaki pada sisi barat sudah mulai diintegrasikan dengan jalur hijau bukan hanya sebagai penghijauan namun juga pengaman pengguna jalan dari jalur kendaraan bermotor. Penataan pada sisi barat sudah dioptimalkan dengan kontinuitas yang berkesinambungan. Berbeda dengan sisi timur yang hanya ditanami pepohonan baru setiap jarak 1 meter.



Gambar 4. 29 Kontinuitas Jalur Hijau

- e. Belum terdapatnya penanda atau jalur atau material khusus pengguna disabilitas. Material untuk disabilitas hanya ada pada pengaman pejalan kaki atau didekat *bollard*.

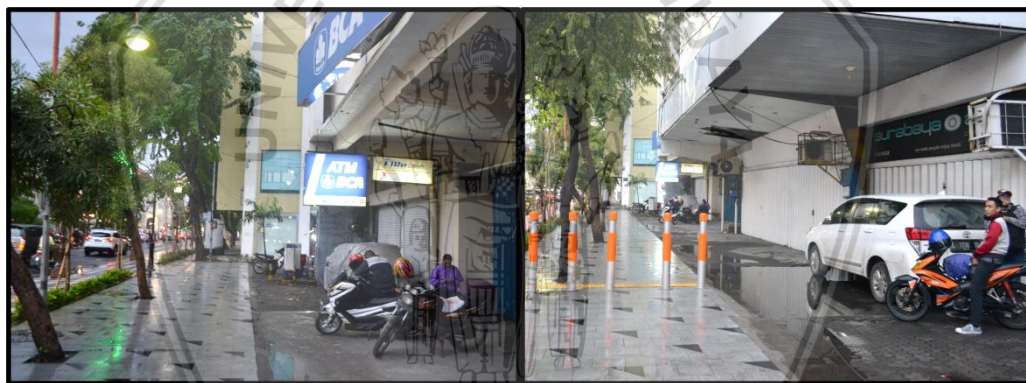


Gambar 4. 30 Bollard Pengaman Pejalan Kaki

4.2.3 Sirkulasi dan Parkir

Aspek amatan sirkulasi dan parkir ini mengamati dimana posisi parkir, penempatan desain parkir kendaraan, dimana saja kendaraan parkir, serta dimana posisi pintu masuk dan keluar area parkir. Berikut merupakan detail amatan peneliti mengenai area pejalan kaki berdasarkan standar *Heritage District Design Guidelines*:

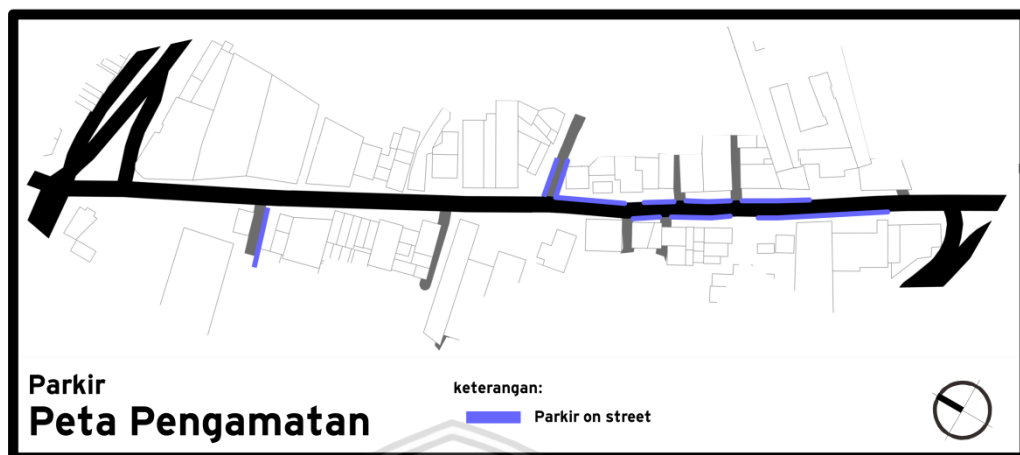
- a. Posisi parkir *on street* sudah sangat optimal dengan memarkir kendaraan secara paralel, sehingga memudahkan mobil masuk dan keluar dari parkir. Namun masih ditemukannya kendaraan bermotor yang parkir di dalam area pejalan kaki walau sudah disediakan *bollard*. Posisi parkir *on street* paralel, sehingga mobil tidak memakan banyak ruang untuk parkir di bahu jalan, serta mudah masuk dan keluar tanpa mengganggu lalu lintas.



Gambar 4. 31 Parkir yang berada pada Pedestrian Ways

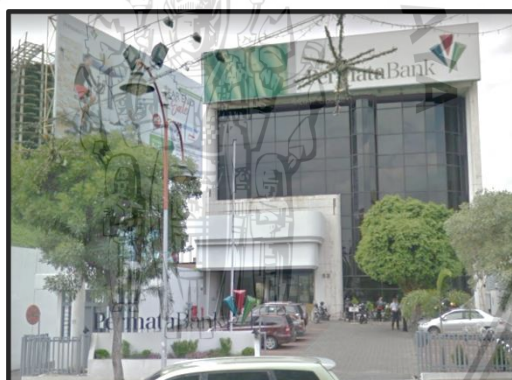


Gambar 4. 32 Parkir *on-street*

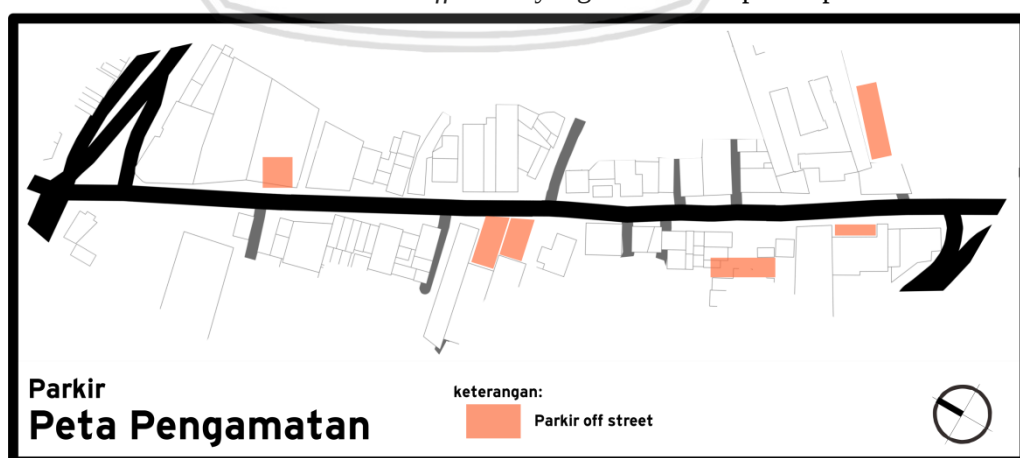


Gambar 4. 33 Peta Parkir *On-street*

- b. Posisi parkir *off street* gedung bank yang berada didepan bangunan (tidak dibelakang) dapat mengurangi koneksi antara pejalan kaki dengan bangunan sehingga mengurangi intensitas pejalan kaki di area tersebut.

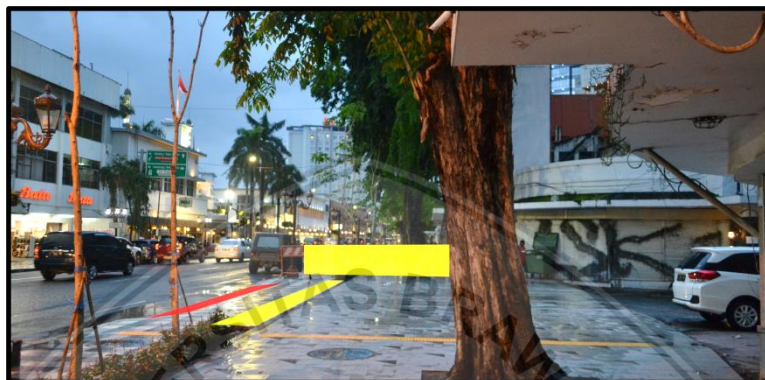


Gambar 4. 34 Parkir *off-street* yang berada di depan Tapak



Gambar 4. 35 Peta Parkir *Off-street*

- c. Pintu masuk kendaraan yang memotong jalur pejalan kaki belum terdapat adanya perbedaan secara material yang dapat membahayakan secara visual, namun sudah memberikan perbedaan pada kemiringan (gambar merah) serta terdapat *bollard* dan memotong jalur hijau (gambar kuning) sebagai pengaman pejalan kaki dan pembatas ruang gerak kendaraan di area khusus pejalan kaki.



Gambar 4. 36 Jalur Kendaraan Bermotor menuju Tapak

4.2.4 Lansekap dan Vegetasi

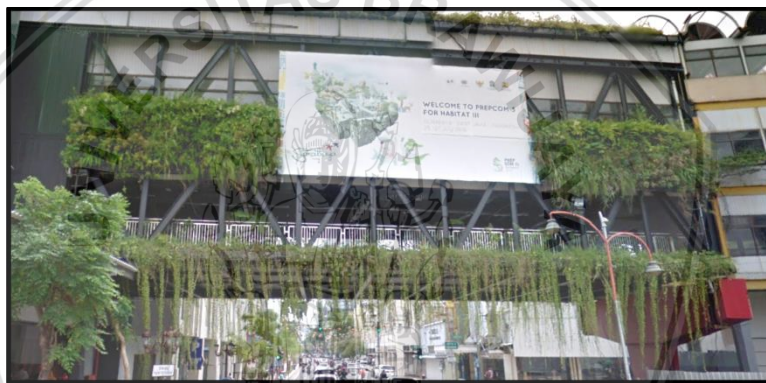
Penataan lansekap dan pemilihan vegetasi di koridor Jalan Tunjungan berada pada area yang cukup terbatas, yaitu hanya ditata pada area pejalan kaki saja. Untuk area lainnya merupakan area terbatas yang tidak semua orang dapat beraktivitas di sekitarnya seperti area *drop off* hotel, jalur masuk kendaraan menuju tapak bangunan, dan lain sebagainya. Pemilihan vegetasi pada tapak juga harus memperhatikan kenyamanan pengguna jalan. Berikut merupakan detail amatan peneliti mengenai area pejalan kaki berdasarkan standar *Heritage District Design Guidelines*:

- a. Pemilihan vegetasi tidak terlalu terlihat terutama vegetasi besar yang berfungsi hanya sebagai peneduh. Terdapat pula pemilihan vegetasi untuk penghias dan pengaman dan menjadi median jalan bagi pejalan kaki dan pengendara kendaraan.



Gambar 4. 37 Jenis vegetasi Pengarah, Peneduh, dan *Ground Cover*

- b. Terdapat pula vegetasi yang dirancang merambat menempel pada dinding atau area vertikal didepan pintu masuk kawasan.

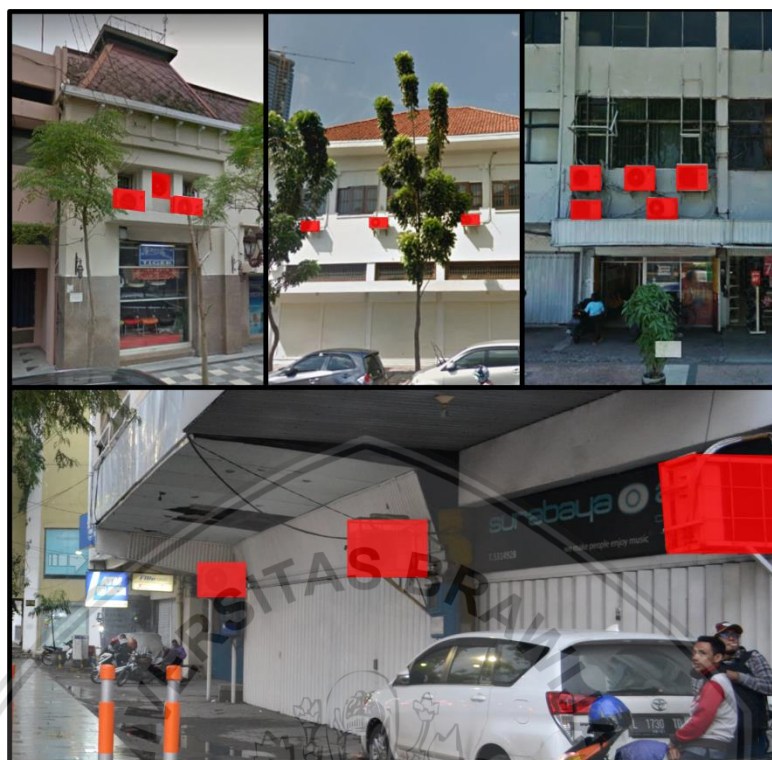


Gambar 4. 38 Vegetasi yang menempel pada Area Vertikal

4.2.5 Utilitas

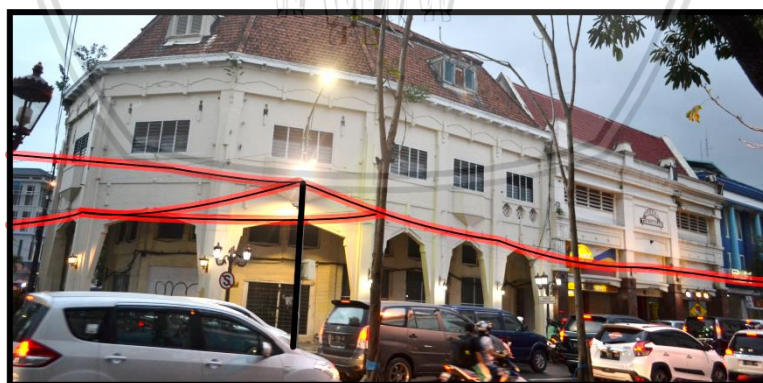
Aspek amatan ini mengamati titik – titik utilitas di sepanjang koridor jalan, letak penempatannya, desainnya, serta kondisi perangkat utilitasnya. Berikut merupakan detail amatan peneliti mengenai area pejalan kaki berdasarkan standar *Heritage District Design Guidelines*:

- a. Posisi kondensor *AC split* atau *AC Outdoor* yang tidak disembunyikan atau dibiarkan menutupi elemen atau detil fasad bangunan.



Gambar 4. 39 Kondensor AC, kabel, serta pipa yang terlihat

- b. Masih terdapat kabel – kabel yang menjuntai di sepanjang koridor jalan. Beberapa kabel tersebut seharusnya dapat ditanam agar tidak mengganggu pemandangan atau tampilan visual dari bangunan di sepanjang jalan.



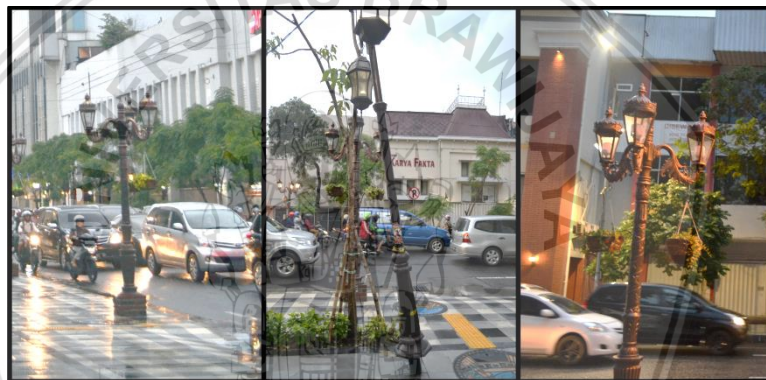
Gambar 4. 40 Penataan kabel utilitas yang kurang rapi

- c. Penggunaan lampu sebagian bangunan sudah cukup baik terutama untuk memberi penerangan pada bangunan.

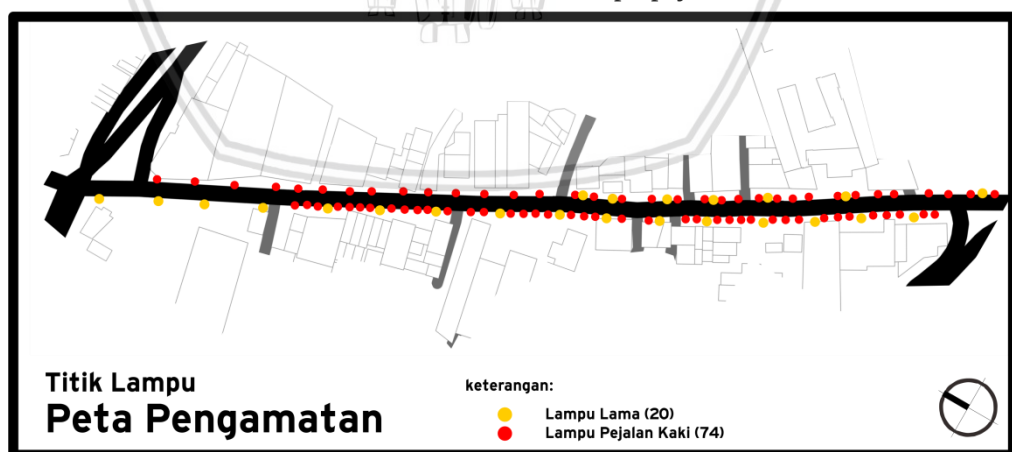


Gambar 4. 41 Penerangan pada Exterior Bangunan

- d. Terdapat penambahan lampu yang menyerupai jaman dahulu yang belum selesai dan difungsikan sehingga terkesan kurang tertata dengan rapi dan belum selesai.

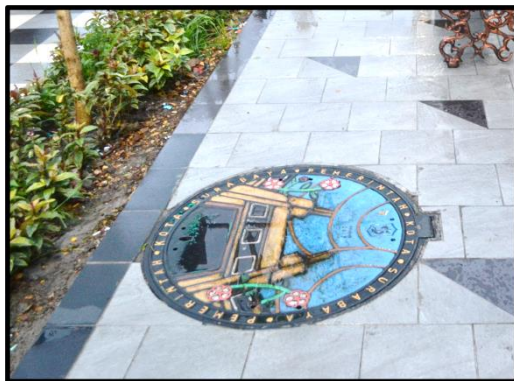


Gambar 4. 42 Penambahan lampu pejalan kaki



Gambar 4. 43 Peta Titik Lampu Jalan dan Pedestrian

- e. Penutup saluran air yang sudah didesain dengan detail menyesuaikan dengan tema kawasan atau koridor jalan di area cagar budaya dan *heritage* sehingga tidak tampak sebagai penutup air, melainkan sebagai pelengkap rancangan koridor jalan.



Gambar 4. 44 Penutup air yang sudah desain dengan baik

4.2.6 Penanda (Signage)

Aspek amatan penanda atau *signage* ini mengamati desain, letak atau penempatan penanda, serta penanda lalu lintas lain yang memberi pengarah dan peringatan bagi pengguna jalan baik pejalan kaki ataupun pengendara kendaraan. Berikut merupakan detail amatan peneliti mengenai area pejalan kaki berdasarkan standar *Heritage District Design Guidelines*:

- a. Terdapat penanda masuk kawasan atau koridor jalan di ujung utara jalan yang menghadap ke utara. Selain itu ada penanda koridor jalan khusus yang dapat menyala pada malam hari.



Gambar 4. 45 Penanda (Signage) masuk kawasan



Gambar 4. 46 Penanda (*Signage*) pada kawasan dengan tema

- b. Terdapat beberapa penanda bangunan yang menghadap ke utara, hal itu dikarenakan arus kendaraan bergerak dari arah utara menuju ke selatan. Pencahayaan pada penanda bangunan pun beragam, terdapat *spotlight* yang menyinari tulisan dari penanda itu, ada pula lampu neon yang ditanamkan di dalam penanda tersebut sehingga penanda tersebut dapat terang tanpa adanya lampu tambahan. Warna penanda bangunan menyesuaikan dengan komoditi atau jenis jasa yang ditawarkan, sehingga tidak terlalu berlebihan dan tidak terlalu monoton. Beberapa penanda bangunan ada yang diposisikan di puncak bangunan sehingga tidak terlihat oleh skala manusia.



Gambar 4. 47 Penanda (*Signage*) bangunan



Gambar 4. 48 Penanda (*Signage*) bangunan dengan orientasi menghadap utara

- c. Terdapat lampu lalu lintas untuk penyeberangan dengan bunyi yang diganti dengan lagu daerah khas Kota Surabaya. Penanda lalu lintas di koridor jalan juga telah diposisikan menghadap ke utara.

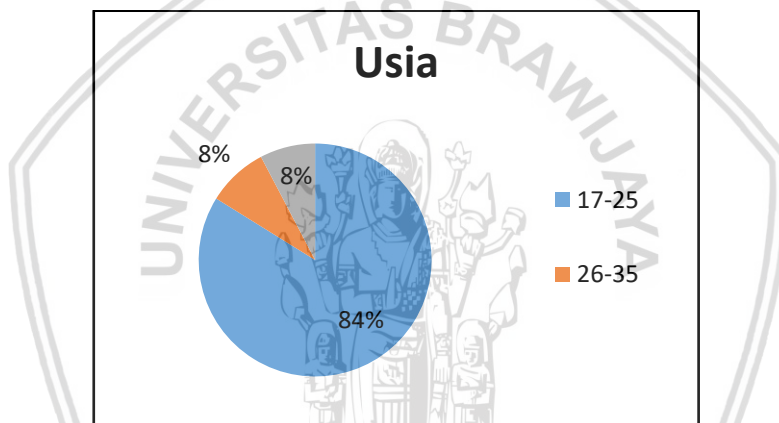


Gambar 4. 49 Penanda lalu lintas

4.3 Karakteristik Responden

Penelitian ini mengukur kualitas visual objek penelitian yaitu koridor Jalan Tunjungan dari pengguna jalan serta penduduk, serta pekerja yang beraktivitas di lokasi penelitian. Dari 130 kuisioner yang dibutuhkan, sudah terkumpul 142 kuisioner dari pengguna jalan sesuai dengan kriteria penelitian. Rerata waktu yang dibutuhkan responden dalam mengisi kuisioner sekitar 5 – 15 menit dengan panduan dari peneliti. Dari 142 kuisioner terpilihlah 130 kuisioner yang dibutuhkan oleh peneliti dikarenakan 12 kuisioner lainnya diisi oleh responden yang berusia dibawah 17 tahun atau belum dewasa.

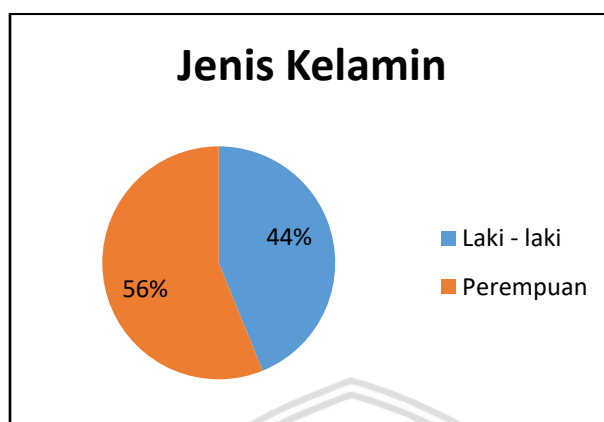
4.3.1 Usia



Gambar 4. 50 Diagram Frekuensi Usia Responden

Diagram Frekuensi Usia Responden diatas menggambarkan bahwa usia responden yang mendominasi ialah yang berusia 17 – 25 tahun sebanyak 84%. Sedangkan sisanya merupakan responden dengan usia 26 tahun keatas. Dari hal tersebut dapat disimpulkan bahwa responden yang berpartisipasi dalam penelitian ini memiliki usia yang dikatakan dewasa sehingga dapat memahami dan mengisi kuisioner dengan baik dan benar.

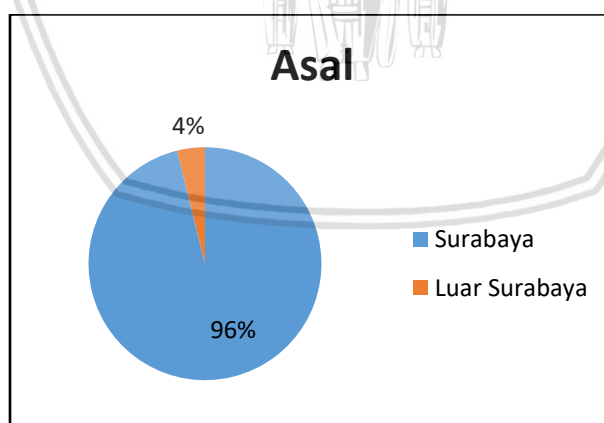
4.3.2 Jenis Kelamin



Gambar 4. 51 Diagram Frekuensi Jenis Kelamin Responden

Diagram Frekuensi Jenis Kelamin Responden diatas menunjukkan perbandingan jenis kelamin responden antara laki – laki dan perempuan tidak terlalu signifikan dengan responden perempuan yang berpartisipasi sebesar 56% dan sisanya merupakan responden laki – laki. Dengan demikian perbedaan jenis kelamin dari responden yang berpartisipasi tidak terlalu berpengaruh signifikan pada hasil penelitian.

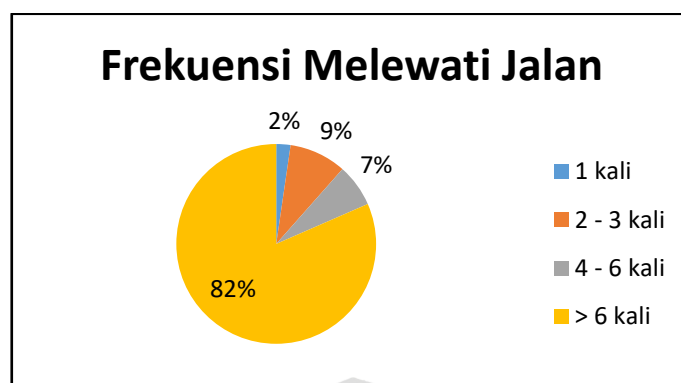
4.3.3 Asal



Gambar 4. 52 Diagram Frekuensi Asal Responden

Diagram Frekuensi Asal Responden diatas menunjukkan bahwa hampir keseluruhan responden (sebanyak 96%) merupakan penduduk Surabaya. Hal tersebut menunjukkan kuisioner yang telah terkumpul merupakan hasil pengamatan penduduk asli Kota Surabaya yang sudah sangat mengenali objek penelitian yang diteliti.

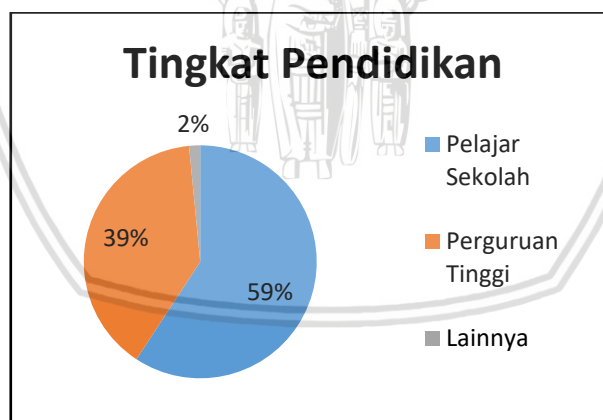
4.3.4 Frekuensi Melalui Koridor



Gambar 4. 53 Diagram Frekuensi Melalui Koridor

Diagram Frekuensi Responden Melalui Koridor jalan penelitian tersebut menunjukkan bahwa responden yang cukup sering melalui koridor jalan ini (lebih dari 6 kali) sebanyak 82%. Sisanya merupakan responden yang sesekali melewati jalan ini, berjalan, atau beraktivitas di koridor jalan yang menjadi objek penelitian ini.

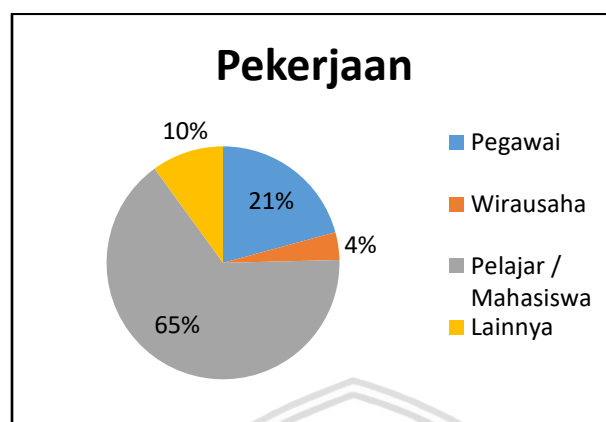
4.3.5 Tingkat Pendidikan



Gambar 4. 54 Diagram Frekuensi Tingkat Pendidikan

Diagram Frekuensi Tingkat Pendidikan responden menunjukkan bahwa kebanyakan responden yang telah berpartisipasi telah menempuh pendidikan hingga Perguruan Tinggi sebanyak 59%. Responden sisanya memiliki tingkat pendidikan hingga SD, SMP, SMA dan lainnya (pondok pesantren). Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden memiliki tingkat pendidikan yang cukup matang sehingga dapat memahami isi dan pertanyaan serta dapat menjawab kuisioner dengan baik dan benar.

4.3.6 Pekerjaan



Gambar 4. 55 Diagram Frekuensi Pekerjaan

Diagram Frekuensi Pekerjaan responden tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki pekerjaan sebagai Mahasiswa atau Pelajar sebesar 65%. Responden lainnya memiliki pekerjaan sebagai pegawai PNS atau swasta sebesar 21%. Sisanya bekerja sebagai wirausaha atau pekerjaan lainnya. Hal tersebut menunjukkan keragaman pekerjaan dari responden yang berpartisipasi pada penelitian ini dapat memberikan hasil penelitian yang variatif dan menyeluruh dikarenakan sudut pandang responden yang cukup beragam.

4.4 Kualitas Visual di Koridor Jalan Tunjungan

Pengukuran kualitas visual koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya ini menggunakan penilaian dengan 22 *item scale semantic differential* yang diperoleh dari kuisisioner preferensi pengguna jalan sebanyak 130 responden. 22 *item scale* tersebut diambil sesuai dengan variabel yang sudah ditentukan serta diambil menggunakan skala *semantic differential*. Dibawah ini merupakan hasil dari penelitian kualitas visual koridor jalan yang akan dijabarkan nilai rerata setiap *item scale*, pengelompokkan faktor – faktor dari keseluruhan *item scale* tersebut, serta penentuan faktor yang paling berpengaruh pada tingkat kualitas visual secara keseluruhan di koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya. Data responden yang sudah terkumpul memiliki nilai reliabilitas yang tinggi ($\alpha > .8$) yaitu .937.

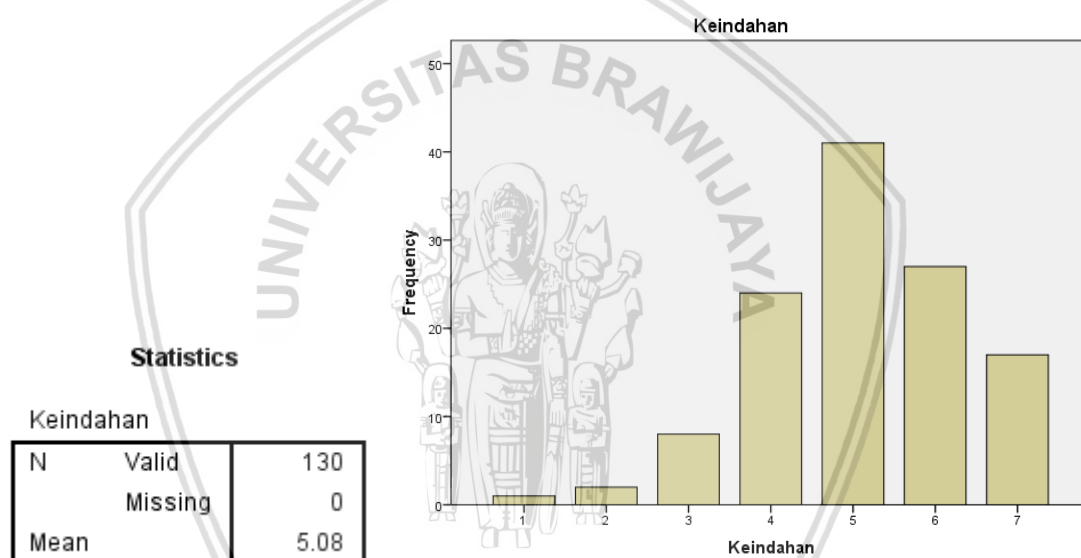
Tabel 4. 1 Uji Reliabilitas Data Responden (*Cronbach's Alpha*)

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>Cronbach's Alpha Based on Standardized Items</i>	<i>N of Items</i>
.937	.941	22

4.4.1 Kualitas Visual Berdasarkan Persepsi Masyarakat

1. Keindahan Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap bentuk dan estetika koridor jalan dan tampilan fasad bangunan secara keseluruhan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang pertama yaitu Keindahan, dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

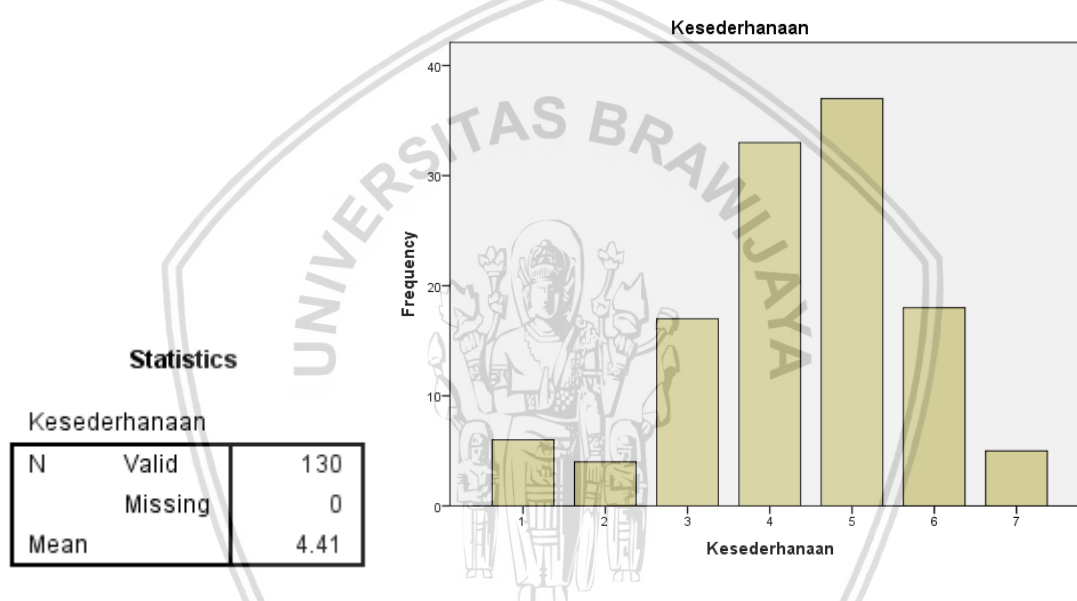


Gambar 4. 56 Diagram Rerata dan Frekuensi Keindahan Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Jelek – Indah menunjukkan bahwa nilai rata – rata dari responden terhadap Keindahan koridor jalan ialah sebesar = 5.08. Dari nilai rata – rata melebihi netral (4), dimana lebih condong kepada indah. Hal tersebut menunjukkan terdapat keindahan bentuk bangunan, koridor jalan, serta elemen kota yang lain yang menjadikan koridor ini Indah.

2. Kesederhanaan Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap bentuk dan estetika koridor jalan dan tampilan fasad bangunan secara keseluruhan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang kedua yaitu Kesederhanaan, dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

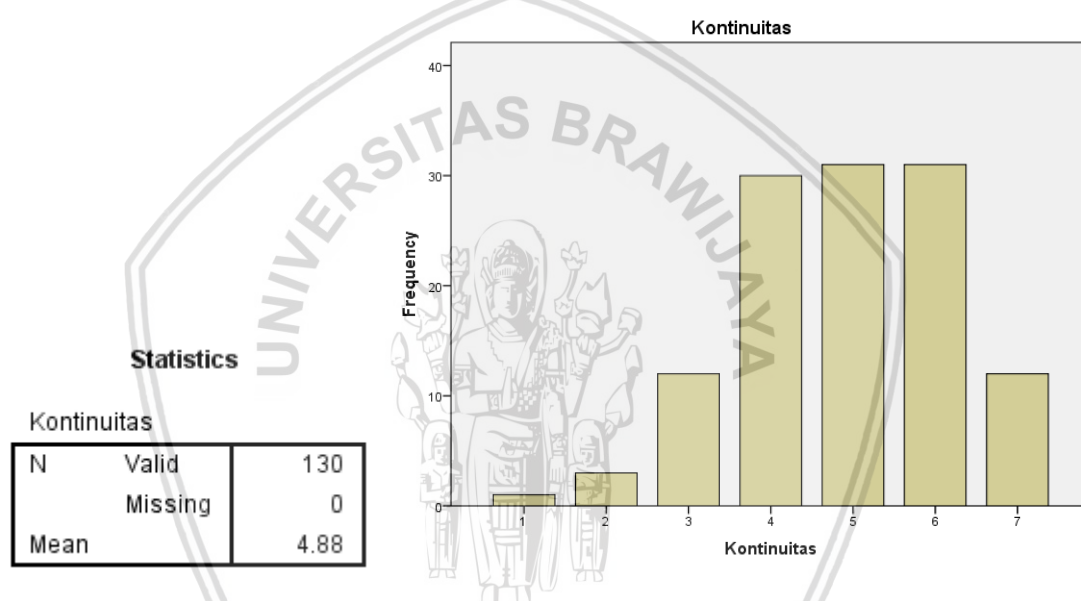


Gambar 4. 57 Diagram Rerata dan Frekuensi Kesederhanaan Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Sederhana - Kompleks menunjukkan bahwa nilai rata – rata dari responden terhadap Kesederhanaan koridor jalan ialah sebesar = 4.41. Nilai rata – rata yang melebihi netral (4) tersebut menunjukkan tingkat kerumitan atau kesederhanaan desain koridor jalan yang cukup moderat, tidak terlalu sederhana namun tetap menampilkan kerumitan – kerumitan motif dan elemen arsitektural lain pada koridor jalan.

3. Kontinuitas Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap keberlanjutan bentuk sepanjang koridor jalan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang ketiga yaitu Kontinuitas, dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

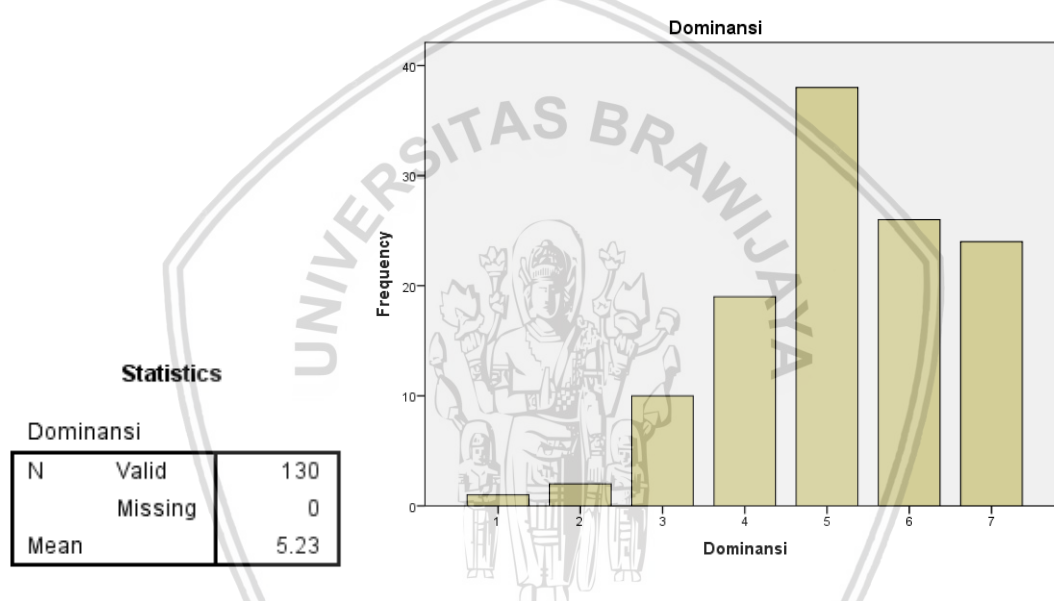


Gambar 4. 58 Diagram Rerata dan Frekuensi Kontinuitas Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Terputus - Terhubung menunjukkan bahwa nilai rata – rata dari responden terhadap Kontinuitas koridor jalan ialah sebesar = 4.88. Nilai rata – rata yang memiliki kecenderungan melebihi netral (4) menunjukkan bahwa tingkat keterhubungan koridor jalan ditinjau dari elemen – elemen arsitektural sudah terhubung dengan baik dari ujung utara jalan hingga ujung selatan.

4. Dominansi Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap elemen arsitektural yang menjadi aksentuasi pada koridor jalan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang ke empat yaitu Dominansi, yang dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

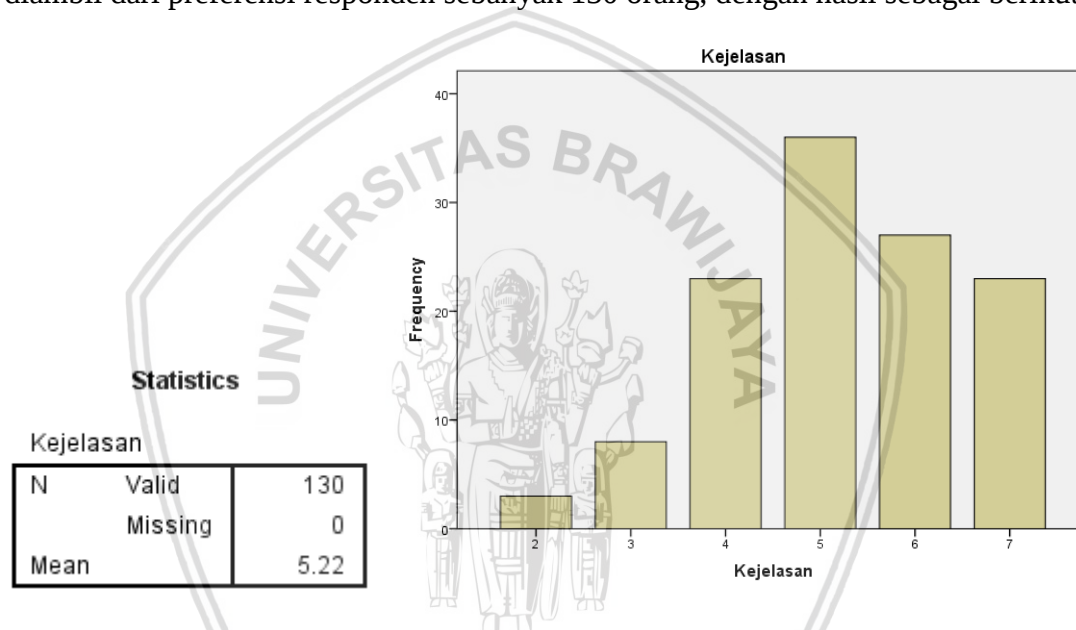


Gambar 4. 59 Diagram Rerata dan Frekuensi Dominansi Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Membosankan - Menarik menunjukkan bahwa nilai rata – rata dari responden terhadap Dominansi koridor jalan ialah sebesar $\bar{x} = 5.23$. Nilai rata – rata yang lebih besar dari nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat dominansi elemen arsitektural di koridor jalan sudah menarik dan terdapat elemen yang menarik yang menjadi aksen di koridor jalan tersebut.

5. Kejelasan Suatu Pertemuan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap bentuk dan posisi persimpangan jalanyang terdapat pada koridor jalan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang ke lima yaitu Kejelasan Suatu Pertemuan, yang dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

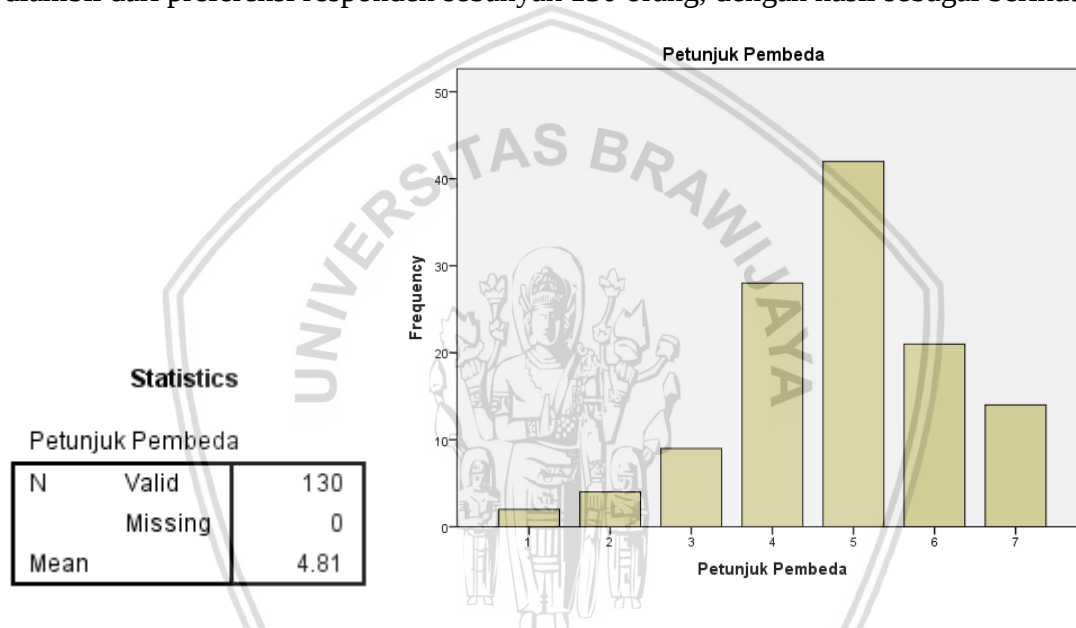


Gambar 4. 60 Diagram Rerata dan Frekuensi Suatu Pertemuan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Kabur - Jelas menunjukkan bahwa nilai rata – rata dari responden terhadap Kejelasan Suatu Pertemuan ialah sebesar = 5.22. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat kejelasan suatu pertemuan pada koridor jalan sudah sangat jelas hingga dapat dikenali dengan baik secara bertahap maupun dengan beberapa pengarah alami ataupun buatan.

6. Petunjuk Pembeda

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap posisi dan desain petunjuk atau penanda yang berada pada koridor jalan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang ke enam yaitu Petunjuk Pembeda yang dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

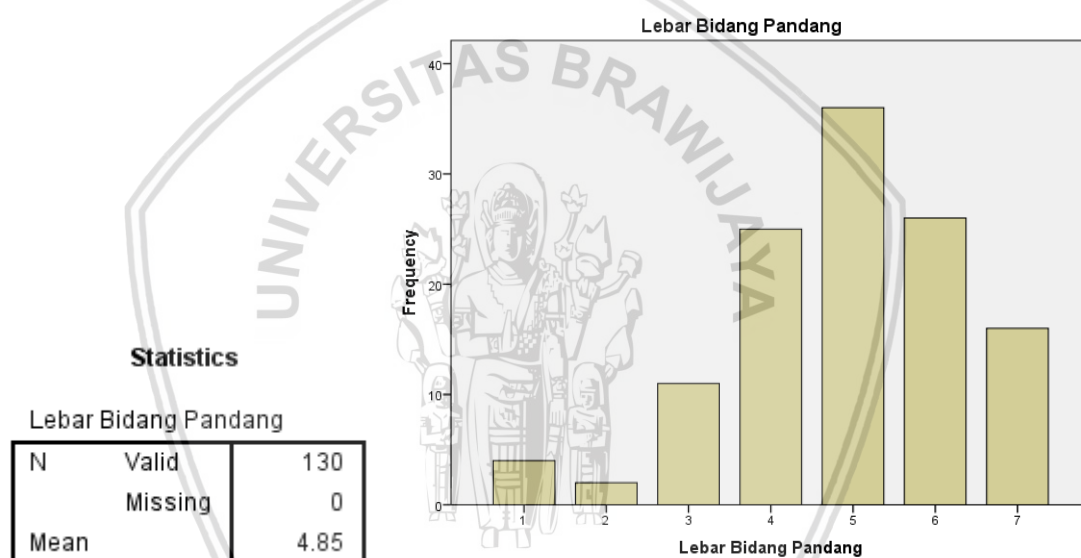


Gambar 4. 61 Diagram Rerata dan Frekuensi Petunjuk Pembeda

Hasil penilaian untuk item skala semantik Membingungkan - Memudahkan menunjukkan bahwa penilaian rata – rata dari responden ialah sebesar = 4.81. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa penanda dan petunjuk pembeda yang berada pada koridor Jalan Tunjungan ini telah memberikan kemudahan bagi pengguna jalan baik secara peletakan, ketinggian, desain, serta kesesuaiannya dengan lingkungan sekitar sehingga memudahkan membaca dan mengenali suatu objek atau peraturan dalam menggunakan jalan.

7. Lebar Bidang Pandang

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap lebar koridor jalan diukur dari jarak antar bangunan yang saling berhadapan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang ke tujuh yaitu Lebar Bidang Pandang, yang dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

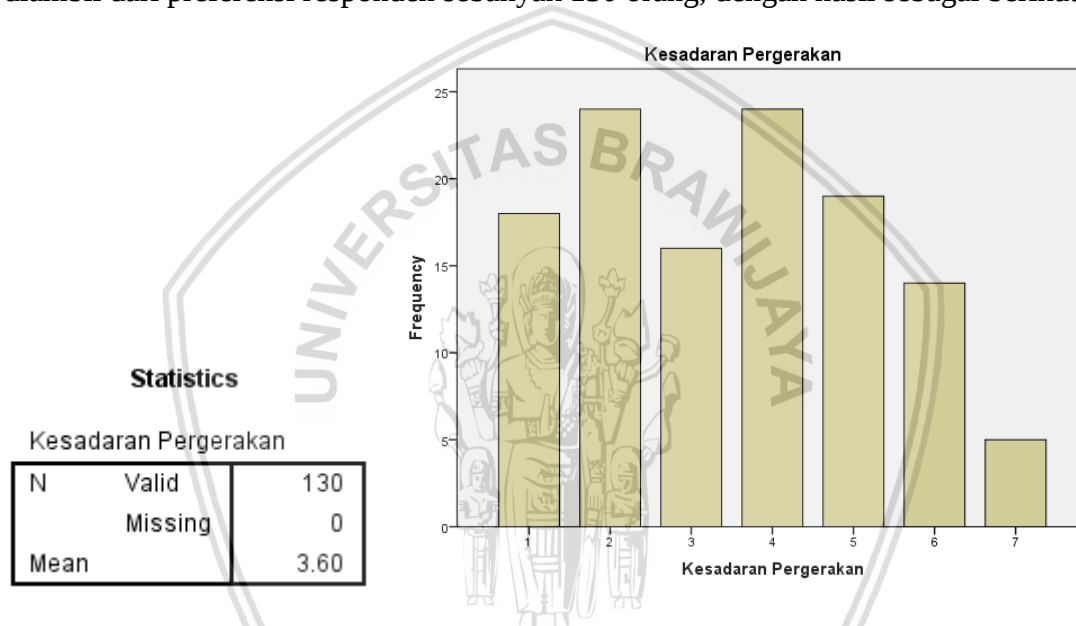


Gambar 4. 62 Diagram Rerata dan Frekuensi Lebar Bidang Pandang

Hasil penilaian untuk item skala semantik Sempit - Lapang menunjukkan bahwa penilaian rata – rata dari responden ialah sebesar = 4.85. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa Lebar Bidang Pandang koridor Jalan Tunjungan memiliki jarak yang lapang mengingat ketinggian bangunan yang berada pada koridor tidak terlalu tinggi dan tidak mengakibatkan cahaya matahari terbayangi sehingga tetap menimbulkan kesan terbuka dan lapang.

8. Kesadaran Pergerakan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap seluruh pergerakan manusia dan kendaraan yang berada pada koridor jalan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang ke delapan yaitu Kesadaran Pergerakan, yang dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

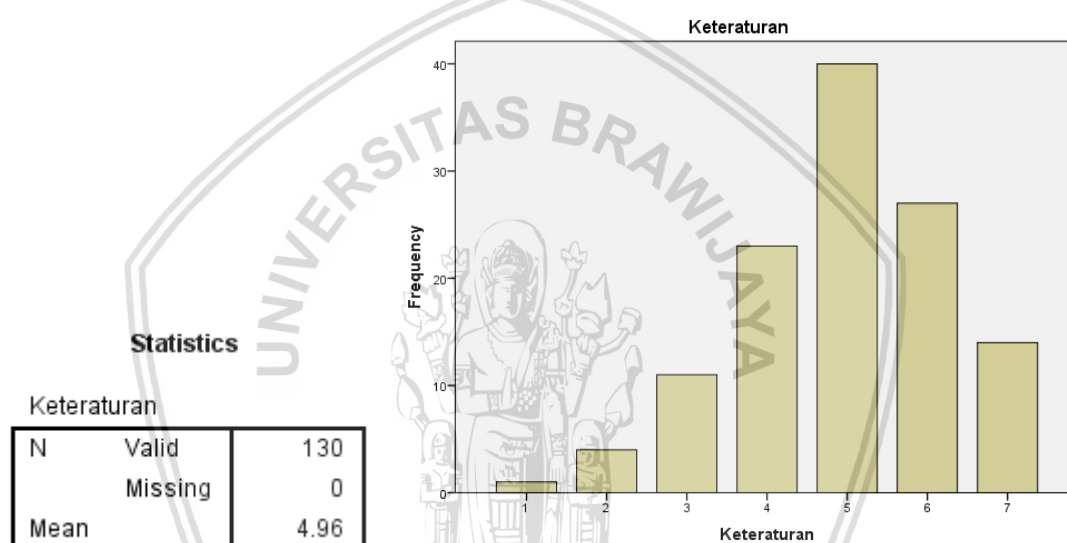


Gambar 4. 63 Diagram Rerata dan Frekuensi Kesadaran Pergerakan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Ramai - Hening menunjukkan bahwa penilaian rata – rata dari responden ialah sebesar = 3.60. Nilai rata – rata yang berada dibawah nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat pergerakan yang terjadi di koridor Jalan Tunjungan ini termasuk ramai oleh kendaraan dan pejalan kaki yang menggunakan koridor jalan ini. Hal tersebut ditandai dengan besarnya arus kendaraan yang melalui jalan ini dari pagi hingga malam hari.

9. Keteraturan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap kondisi dan bentuk bangunan dan koridor jalan secara keseluruhan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang ke sembilan yaitu Keteraturan, yang dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

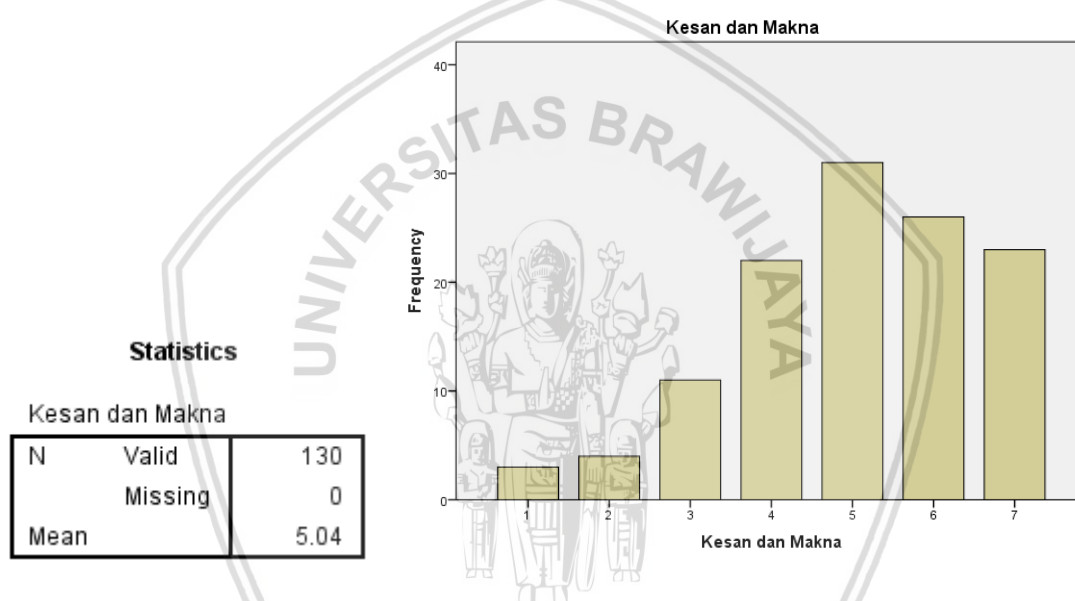


Gambar 4. 64 Diagram Rerata dan Frekuensi Keteraturan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Semrawut - Teratur menunjukkan bahwa nilai rata – rata dari responden ialah sebesar = 4.96. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat keteraturan bangunan dan koridor di Jalan Tunjungan ini sudah cukup teratur. Hal itu ditinjau dari penataan elemen – elemen arsitektural buatan maupun alami yang sudah sesuai dengan kaidah dan peraturan yang berlaku.

10. Kesan dan Makna

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap kesan dan makna dibalik desain dan pengalaman dalam melalui koridor jalan. Penilaian ini juga sesuai dengan penilaian kualitas bentuk terhadap lingkungan binaan yang dikemukakan oleh Lynch yang terakhir yaitu Kesan dan Makna, yang dimana item ini sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

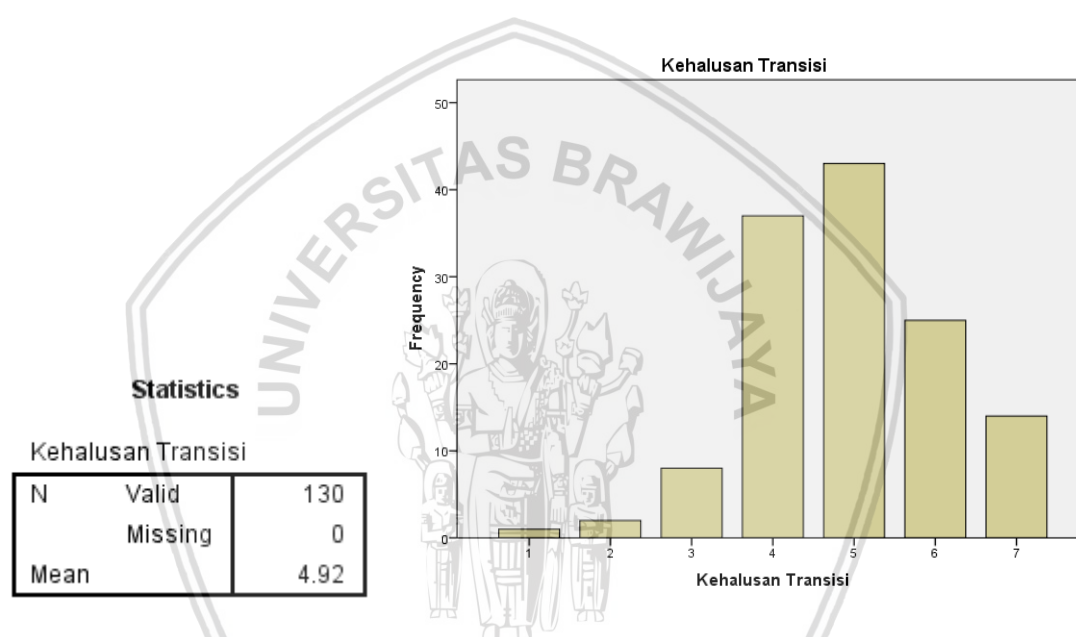


Gambar 4. 65 Diagram Rerata dan Frekuensi Kesan dan Makna

Hasil penilaian untuk item skala semantik Tidak Mengesankan - Mengesankan menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 5.04. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Kesan dan Makna yang terbentuk pada koridor Jalan Tunjungan ini cenderung sudah mengesankan. Hal tersebut berkaitan dengan pengalaman pengguna jalan, keterikatannya dengan koridor jalan, maupun desain koridor atau bangunan yang berada pada koridor jalan.

11. Kehalusan Transisi

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap transisi atau perubahan material atau perlakuan desain dari bangunan maupun koridor jalan secara keseluruhan. Kehalusan Transisi suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

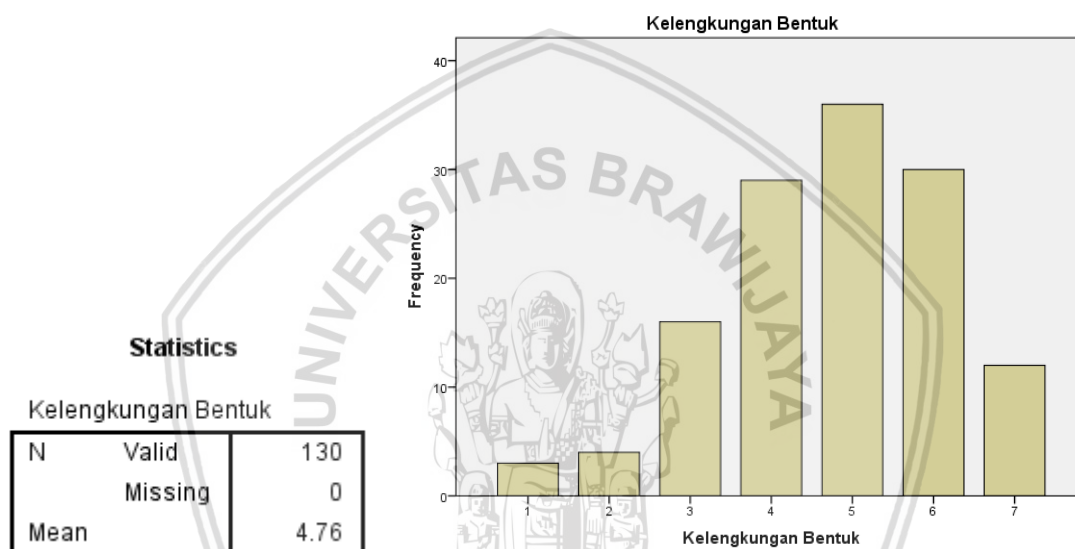


Gambar 4. 66 Diagram Rerata dan Frekuensi Kehalusan Transisi

Hasil penilaian untuk item skala semantik Mendadak - Bertahap menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 4.92. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Kehalusan Transisi yang terbentuk pada koridor Jalan Tunjungan ini cenderung bertahap. Hal itu ditunjukkan dengan terdapatnya transisi atau perubahan material yang digunakan pada bangunan atau koridor jalan.

12. Kelengkungan Bentuk

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap kelengkungan atau ketegasan garis pada rancangan bangunan maupun koridor jalan secara keseluruhan. Kelengkungan Bentuk suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

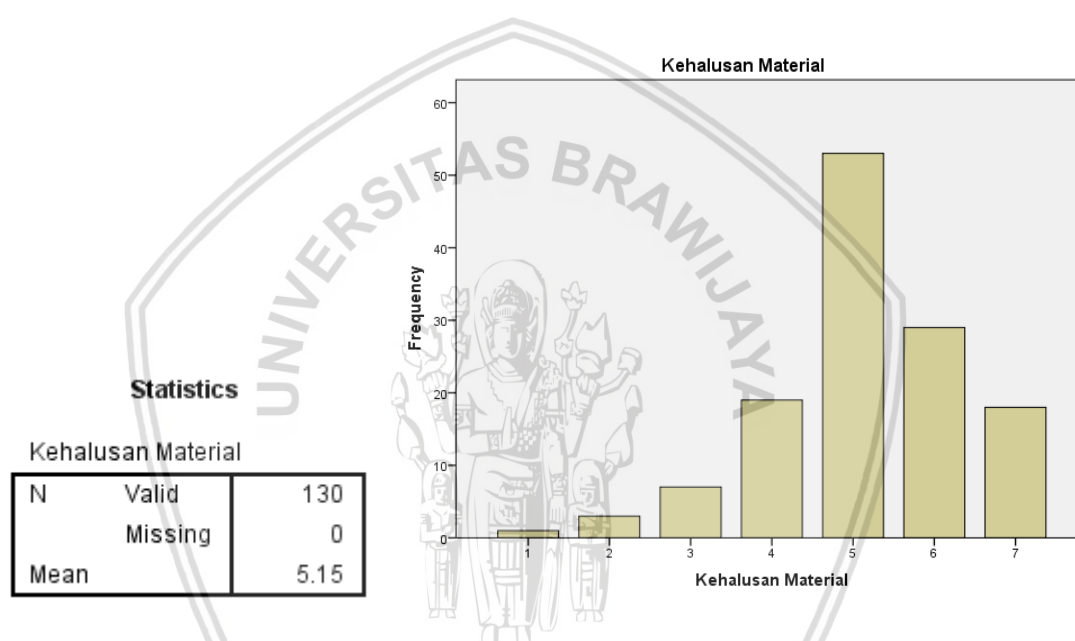


Gambar 4. 67 Diagram Rerata dan Frekuensi Kelengkungan Bentuk

Hasil penilaian untuk item skala semantik Lengkung - Lurus menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 4.76. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Kelengkungan Bentuk yang terbentuk pada koridor Jalan Tunjungan ini cenderung tegas lurus. Hal itu ditunjukkan dengan banyaknya bangunan kolonial yang masih banyak menganut gaya arsitektur *Empire style*, *Indische*, dan *New Bouwen*.

13. Kehalusan Material

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat kehalusan pemilihan material bangunan atau koridor jalan secara keseluruhan. Kehalusan material suatu bangunan dan koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

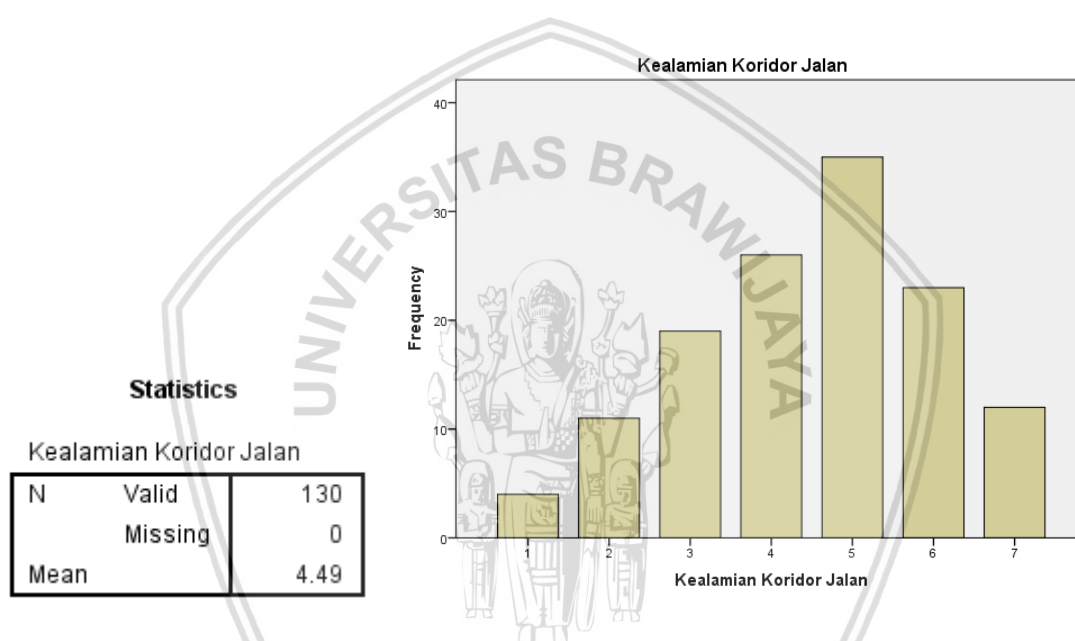


Gambar 4. 68 Diagram Rerata dan Frekuensi Kehalusan Material

Hasil penilaian untuk item skala semantik Kasar - Halus menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 5.15. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Kehalusan Material yang digunakan pada rancangan bangunan dan koridor Jalan Tunjungan ini cenderung halus. Hal itu ditandai dengan tidak banyaknya penggunaan material yang tidak di-*finish* secara halus seperti bata *expose*, kayu, serta bahan alami lainnya yang dibiarkan tampil apa adanya tanpa ada lapisan pelindung yang tebal. Material yang banyak digunakan kebanyakan ialah plesteran halus yang diwarnai dan kaca pada elemen bukaan dan jendela.

14. Kealamian Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat kealamian atau terdapatnya elemen alami sepanjang koridor jalan secara keseluruhan. Kealamian suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

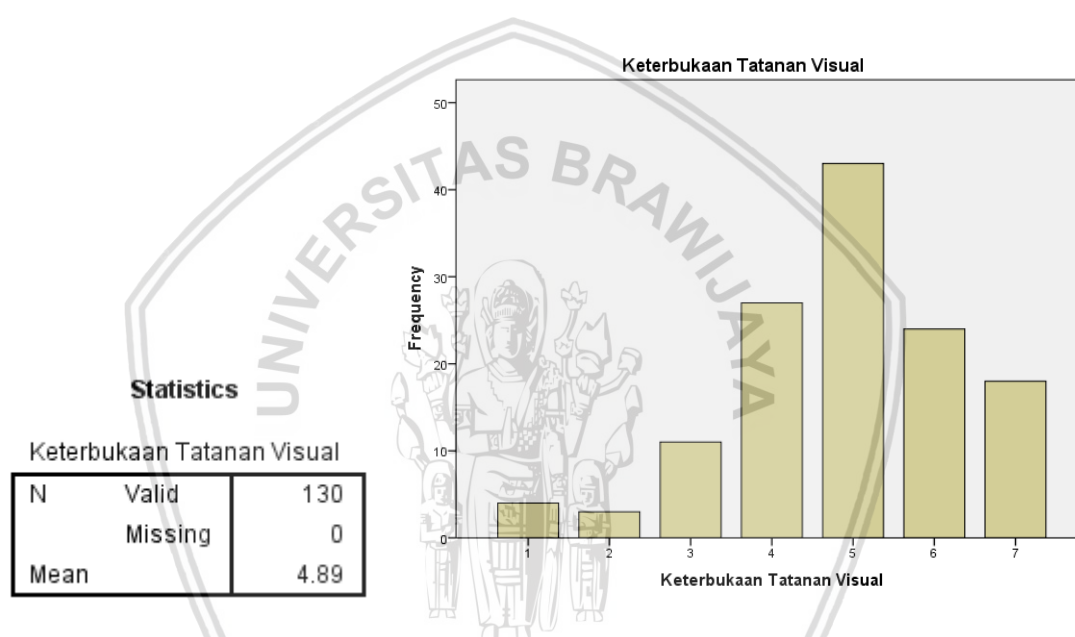


Gambar 4. 69 Diagram Rerata dan Frekuensi Kealamian Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Buatan - Alami menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 4.49. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Kealamian Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung alami. Hal itu ditandai dengan ditambahkan jalur hijau, vegetasi baik yang berada dipot atau didasar tanah, serta elemen hijau lainnya yang dapat mengesankan kehijauan alam di koridor jalan.

15. Keterbukaan Tatanan Visual

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat keterbukaan visual bangunan sepanjang koridor jalan secara keseluruhan. Keterbukaan Tatanan Visual suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

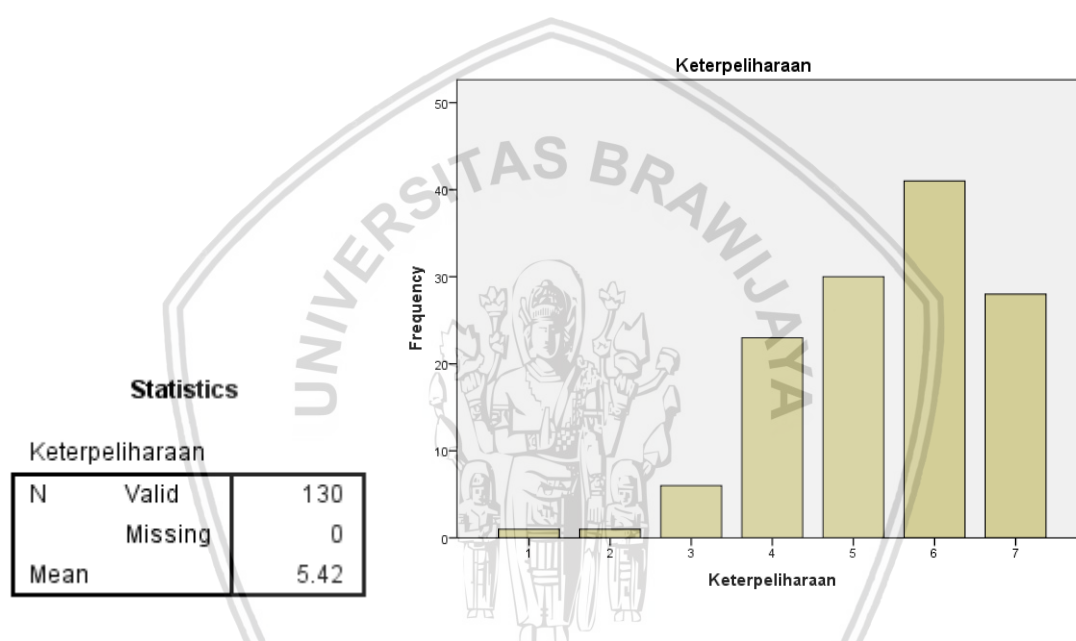


Gambar 4. 70 Diagram Rerata dan Frekuensi Keterbukaan Tatanan Visual

Hasil penilaian untuk item skala semantik Tertutup - Terbuka menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 4.89. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Keterbukaan Tatanan Visual Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung terbuka atau tingkat transparansi cukup tinggi. Hal itu ditandai dengan banyaknya toko yang menggunakan kaca transparan yang memudahkan pengguna jalan dari luar mudah mengenali atau mengidentifikasi interior bangunan. Transparansi tinggi juga memikat pengguna jalan untuk mudah berinteraksi secara visual dengan bangunan sepanjang jalan.

16. Keterpeliharaan Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat keterpeliharaan sepanjang koridor jalan secara keseluruhan. Keterpeliharaan suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

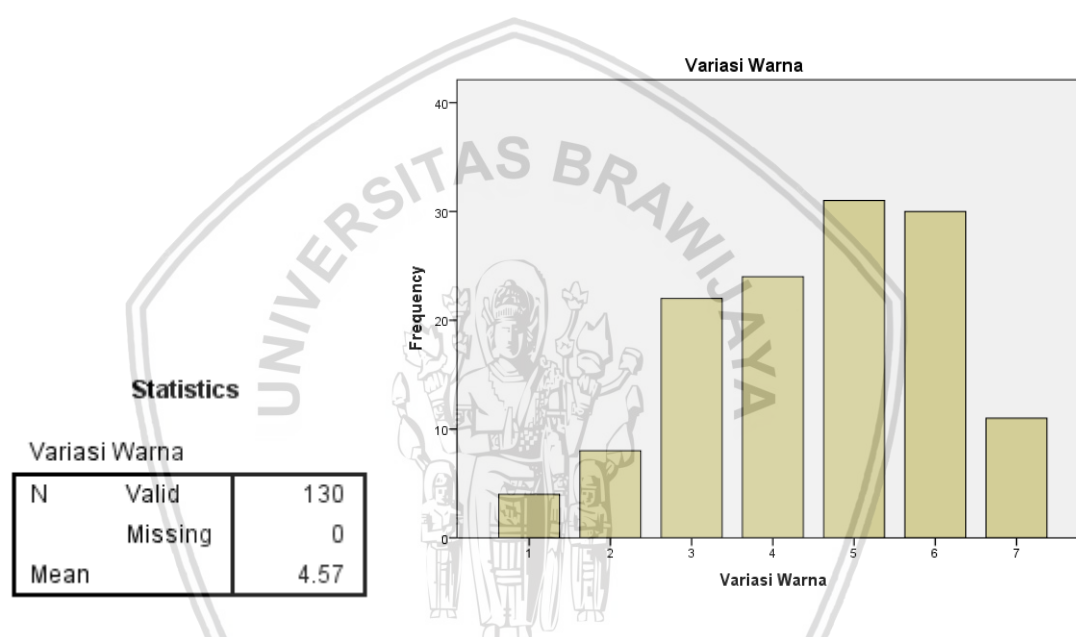


Gambar 4. 71 Diagram Rerata dan Frekuensi Keterpeliharaan Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Terabaikan - Terpelihara menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 5.42. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Keterpeliharaan Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung terpelihara dengan baik. Hal itu ditandai dengan sedikitnya kerusakan material di koridor jalan, bangunan tua yang masih difungsikan dan dirawat dengan baik, serta penataan kawasan yang menambahkan kesan terpeliharanya koridor jalan dengan baik.

17. Variasi Warna

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap variasi warna yang ada pada bangunan dan rancangan koridor sepanjang jalan secara keseluruhan. Variasi Warna pada suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

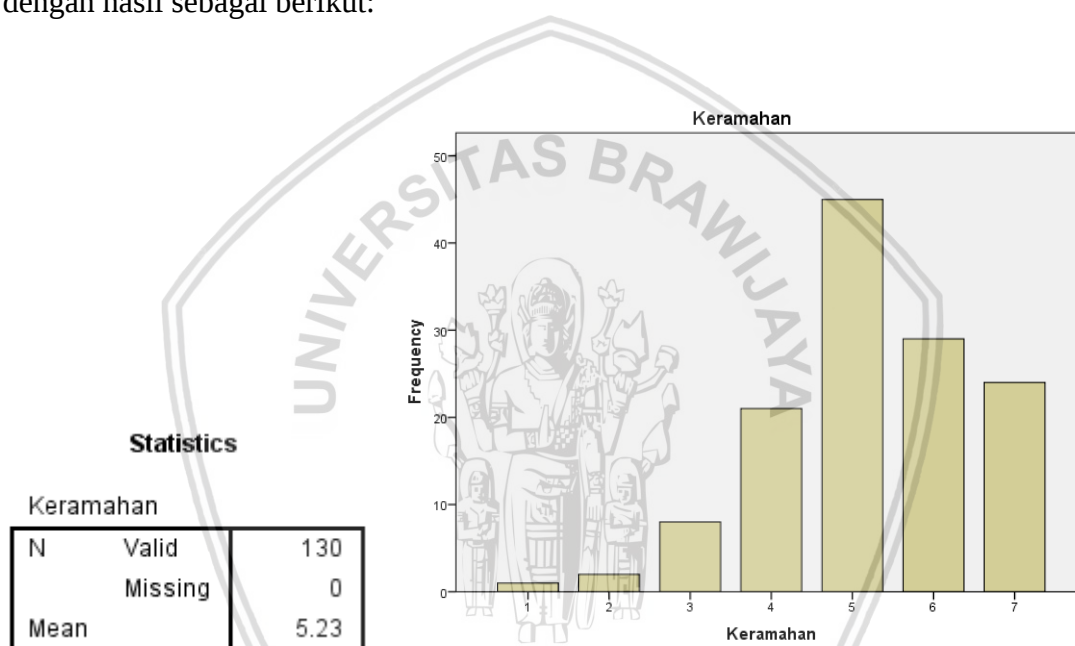


Gambar 4. 72 Diagram Rerata dan Frekuensi Variasi Warna

Hasil penilaian untuk item skala semantik Monoton - Bervariasi menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 4.57. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Variasi Warna yang digunakan pada Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung bervariasi. Dikarenakan warna dari setiap bangunan disesuaikan dengan warna logo atau penanda bangunan sehingga cenderung cukup bervariasi warna. Namun tidak terlalu bervariasi dikarenakan warna yang digunakan tidak banyak dan tidak menggunakan warna yang cukup mencolok.

18. Keramahan Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat keramahan, kebahagiaan, dan senang atau tidaknya pengunjung melalui koridor jalan secara keseluruhan. Keramahan pada suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan terutama pada setiap detail perancangan yang ditampilkan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

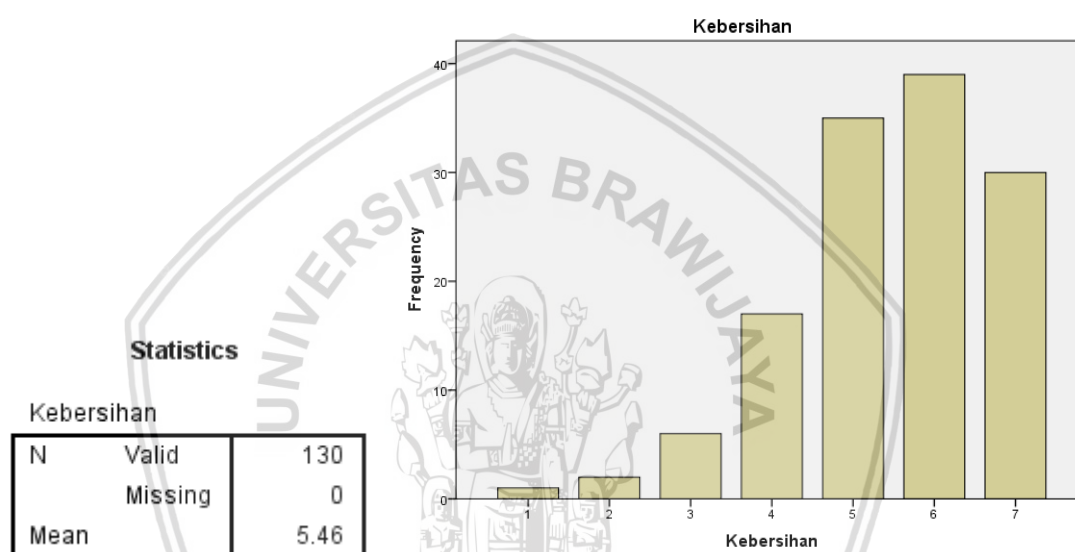


Gambar 4. 73 Diagram Rerata dan Frekuensi Keramahan Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Tidak Menyenangkan – Menyenangkan menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 5.23. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Keramahan Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung mengarah menyenangkan. Hal tersebut dapat diamati dari banyaknya elemen – elemen khusus atau penghias yang digunakan pada koridor jalan ini untuk menghidupkan suasana.

19. Kebersihan Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat kebersihan koridor jalan secara keseluruhan. Kebersihan pada suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

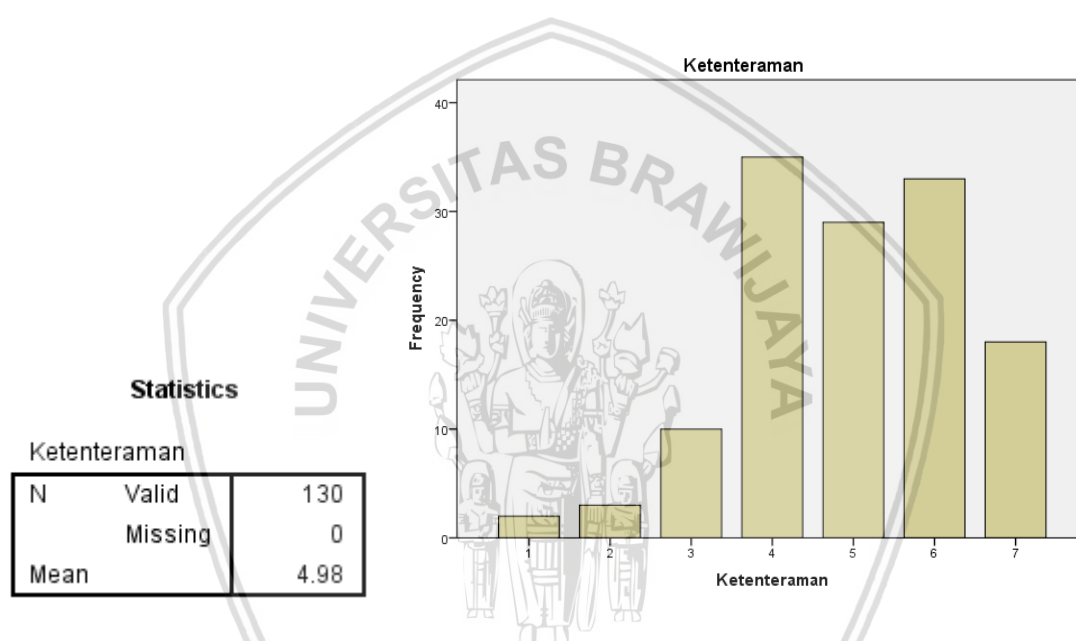


Gambar 4. 74 Diagram Rerata dan Frekuensi Kebersihan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Kotor - Bersih menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 5.46. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) dan cukup tinggi tersebut menunjukkan bahwa tingkat Kebersihan di Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung bersih. Tidak adanya kotoran yang terlihat menjadikan koridor ini tampak bersih walau beberapa sudut jalan masih terlihat sampah, namun kebersihan kawasan yang terjaga menjadikan koridor jalan ini tampak bersih sepanjang waktu.

20. Ketenteraman Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat ketenteraman pengguna jalan dalam melalui koridor jalan secara keseluruhan. Ketenteraman pada suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

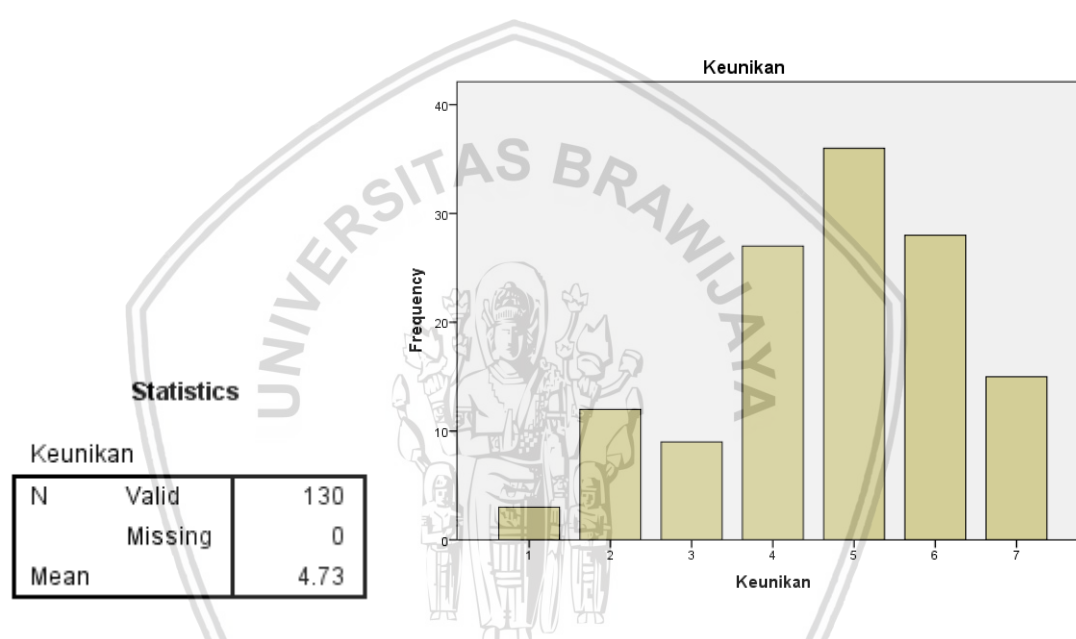


Gambar 4. 75 Diagram Rerata dan Frekuensi Ketenteraman

Hasil penilaian untuk item skala semantik Mengganggu - Menenteramkan menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 4.98. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Ketenteraman di Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung menenteramkan. Beberapa pengalaman meruang yang dilalui oleh pengguna menunjukkan tenteramnya pengguna jalan beraktivitas di koridor jalan ini. Baik itu ditinjau dari penataan dan desain koridor jalan atau peneduhan jalan dengan elemen – elemen alami.

21. Keunikan Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap tingkat keunikan desain ataupun elemen bangunan dan koridor di sepanjang jalan secara keseluruhan. Keunikan suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:

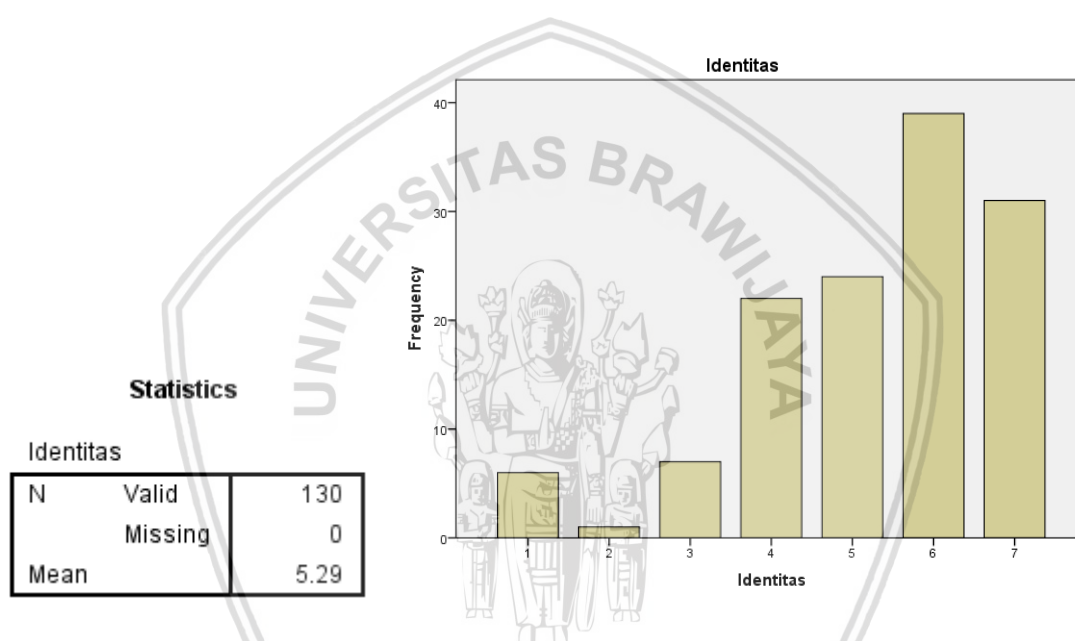


Gambar 4. 76 Diagram Rerata dan Frekuensi Keunikan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Biasa - Unik menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 4.73. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa tingkat Keunikan di Koridor Jalan Tunjungan ini cenderung unik. Beberapa elemen dan detail arsitektural dapat memberikan keunikan koridor jalan baik yang diaplikasikan pada bangunan atau pada desain koridor jalan.

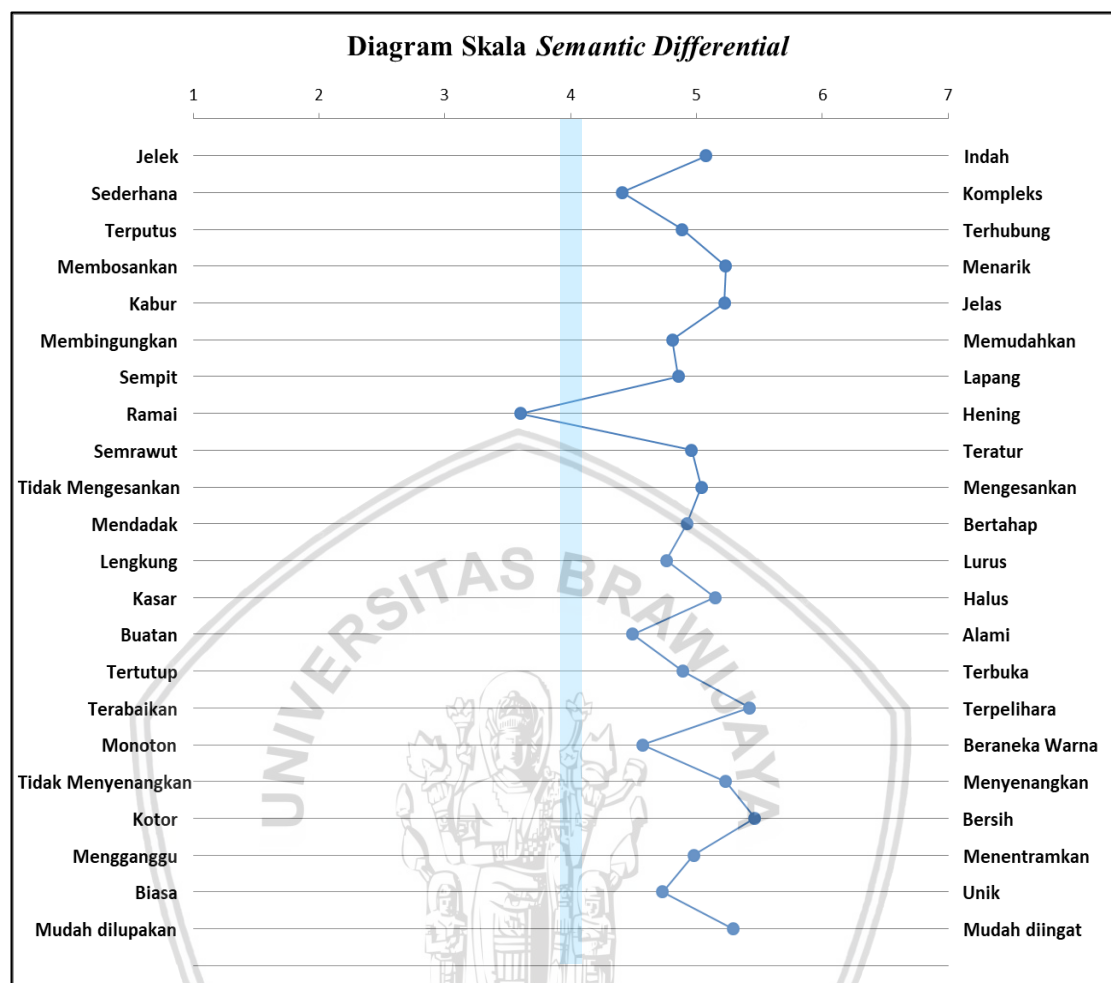
22. Identitas Koridor Jalan

Item skala semantik ini merupakan aspek penilaian pengguna koridor jalan terhadap identitas yang terbentuk dari pengalaman meruang pengguna jalan yang melalui koridor jalan ini. Identitas suatu koridor jalan sangat mempengaruhi kualitas visual yang ditimbulkan dan ditangkap oleh pengguna jalan. Penilaian kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ini diambil dari preferensi responden sebanyak 130 orang, dengan hasil sebagai berikut:



Gambar 4. 77 Diagram Rerata dan Frekuensi Identitas Koridor Jalan

Hasil penilaian untuk item skala semantik Mudah dilupakan – Mudah dikenang menunjukkan bahwa nilai rata – rata yang diberikan responden ialah sebesar = 5.29. Nilai rata – rata yang melebihi nilai netral (4) tersebut menunjukkan bahwa Identitas Koridor Jalan Tunjungan ini sudah terbentuk dengan baik sehingga terkenang oleh pengguna jalan. Hal tersebut ditandai dengan terdapat elemen – elemen arsitektural, sejarah kawasan, serta *branding* yang kuat untuk menonjolkan koridor jalan ini.



Gambar 4. 78 Diagram Skala *Semantic Differential*

Dari diagram diatas menunjukkan bahwa satu variabel yaitu Kesadaran Pergerakan (*Motion Awareness*) dengan skala Ramai – Hening menunjukkan angka dibawah 4 (3.60) atau cenderung ramai. Selain variabel Kesadaran Pergerakan, semua angka preferensi masyarakat berada diatas nilai netral (didas angka 4). Dari hasil diagram diatas menunjukkan bahwa tiap variabel bebas kualitas visual koridor Jalan Tunjungan telah menunjukkan kecenderungan atau preferensi masyarakat.

Selain mengetahui kecenderungan nilai rerata tiap variabel bebas, nilai rerata variabel terikat (*dependant variable*) atau nilai kualitas visual secara keseluruhan dari koridor jalan yang diamati juga perlu dikategorisasikan agar dapat mengetahui kecenderungan preferensi masyarakat mengenai kualitas visual koridor jalan tersebut secara menyeluruh. Kategorisasi nilai variabel terikat ini menggunakan rumus

Sturges. Rumus *Sturges* digunakan untuk mendapatkan nilai kelas dari total keseluruhan jumlah data yang ada. Sebelum mengkategorikan data berdasarkan interval kelas, maka perlu ditentukan dahulu berapa kelas (**K**) dari keseluruhan data yang ada dengan menggunakan rumus *Sturges*:

$$K = 1 + 3.3 \log (n)$$

K : Kelas

n : Jumlah data yang terkumpul

$$\begin{aligned} K &= 1 + 3.3 \log (130) \\ &= 1 + 3.3 \times 2.1139 \\ &= 1 + 6.9760 \\ &= 7.9760 \end{aligned}$$

Dengan jumlah data yang terkumpul adalah 130 responden, maka nilai kelas (**K**) ialah 7.9760. Untuk mengetahui Interval kelas (**I**) atau kategorisasi data pada nilai rerata variabel maka diperlukan rumus distribusi frekuensi sebagai berikut:

$$I = \frac{R}{K}$$

I : Interval Kelas

R : Range (Data terbesar – Data terkecil)

K : Kelas

$$I = \frac{(7 - 1)}{7.9760} = 0.7522 \sim 0.75$$

Sesuai dengan hasil wawancara responden, data terbesar yang dipilih oleh responden bernilai 7 dan data terkecil bernilai 1 sehingga nilai range (**R**) ialah 6. Hasil dari rumus *Sturges* juga menunjukkan bahwa nilai untuk kelas (**K**) dari keseluruhan data ialah 8. Hasilnya menunjukkan bahwa interval kelas (**I**) bernilai 0.7522 ~ 0.75. berikut merupakan tabel kategori sesuai interval kelas:

Tabel 4. 2 Kategori Nilai Rerata Variabel Keseluruhan

Amat Buruk	1 – 1,74	Agak Baik	4 – 4,74
Sangat Buruk	1,75 – 2,49	Baik	4,75 – 5,49
Buruk	2,5 – 3,24	Sangat Baik	5,5 – 6,24
Agak Buruk	3,25 – 3,99	Amat Baik	6,25 – 7

Dari nilai tiap kelas tersebut kemudian dikategorikan sesuai nilai rerata variabel terikat yang dalam hal ini ialah nilai rerata keseluruhan kualitas visual agar dapat menunjukkan kecenderungan preferensi masyarakat. Berikut merupakan tabel kategorisasi variabel terikat tersebut:

Tabel 4. 3 Kategori Nilai Rerata Kualitas Visual Koridor Jalan Keseluruhan

Variabel Terikat	Nilai Rerata	Kategori
Kualitas Visual Koridor Jalan Keseluruhan	5.28	Baik

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa variabel keseluruhan memiliki nilai diatas 4 (didas angka netral). Hal itu menunjukkan bahwa dari secara keseluruhan kualitas visual koridor Jalan Tunjungan memiliki nilai yang cukup baik dengan nilai rerata berada diatas angka netral.

4.4.2 Faktor Pembentuk Kualitas Visual di Koridor Jalan Tunjungan

Analisis faktor ini merupakan analisis yang mengelompokkan beberapa variabel yang berpengaruh dalam Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan menjadi beberapa faktor. Berikut merupakan output analisis faktor dari yang pertama hingga pengelompokkan variabel pada faktor – faktor yang terbentuk:

Tabel 4. 4 Output SPSS *KMO and Barlett's Test*

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	.920
Approx. Chi-Square	1778.983
Bartlett's Test of Sphericity	df 231
Sig.	.000

Output SPSS pertama untuk analisis faktor ialah *KMO and Barlett's Test* dimana hasil ini menunjukkan bahwa angka *Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy* mencapai lebih dari 0.92 dimana lebih dari 0.5 sebagai angka minimum. Hasil yang melebihi angka 0.9 (> 0.9) menunjukkan bahwa ukuran sampel termasuk *superb* yang sangat dapat dilanjutkan untuk analisis faktor. Selain itu dengan signifikansi data menunjukkan interpretasi yang sangat tinggi ($p < .001$).

Tabel 4. 5 Output SPSS *Communalities*

	Initial	Extraction
Keindahan	1.000	.630
Kesederhanaan	1.000	.603
Kontinuitas	1.000	.606
Dominansi	1.000	.704
Kejelasan	1.000	.498
Petunjuk Pembeda	1.000	.401
Lebar Bidang Pandang	1.000	.492
Kesadaran Pergerakan	1.000	.666
Keteraturan	1.000	.543
Kesan dan Makna	1.000	.704
Kehalusan Transisi	1.000	.650
Kelengkungan Bentuk	1.000	.469
Kehalusan Material	1.000	.592
Kealamian Koridor Jalan	1.000	.632
Keterbukaan Tatahan Visual	1.000	.590
Keterpeliharaan	1.000	.731
Variasi Warna	1.000	.499
Keramahan	1.000	.783
Kebersihan	1.000	.639
Ketenteraman	1.000	.608
Keunikan	1.000	.630
Identitas	1.000	.591

Output SPSS kedua untuk analisis faktor ialah *Communalities*. Dari hasil ini diketahui bahwa nilai *communalities* variabel yang berada dibawah 0.6; yaitu kejelasan, petunjuk pembeda, lebar bidang pandang, keteraturan, kelengkungan bentuk, variasi warna, dan identitas; mengartikan bahwa terdapat interpretasi dan pemahaman yang berbeda antar responden pada variabel – variabel tersebut sehingga menghasilkan nilai rerata variabel yang kurang optimal. Berbeda dengan halnya variabel dengan nilai *communalities* yang tinggi yang salah satunya ialah keterpeliharaan dimana semua responden 0.731 atau 73% sependapat mengenai variabel keterpeliharaan sehingga jawaban yang mereka berikan mendekati preferensi dari keseluruhan masyarakat. Selain itu dari hasil analisis ini dapat

didiketahui bahwa nilai rerata *Communalities* keseluruhan variabel ialah .602 yang berarti telah melebihi atau sama dengan 0.6 maka *setting* dan pemilihan alur analisis faktor sudah benar dan dapat dilanjutkan.

Tabel 4. 6 Output SPSS *Total Variance Explained* (1)

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings	
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance
1	10.333	46.970	46.970	10.333	46.970
2	1.802	8.192	55.162	1.802	8.192
3	1.126	5.117	60.278	1.126	5.117
4	.918	4.172	64.451		
5	.881	4.005	68.456		
6	.806	3.665	72.121		
7	.697	3.168	75.288		
8	.675	3.067	78.355		
9	.616	2.802	81.157		
10	.589	2.677	83.834		
11	.560	2.544	86.378		
12	.452	2.056	88.433		
13	.395	1.797	90.230		
14	.348	1.581	91.811		
15	.315	1.433	93.244		
16	.293	1.331	94.575		
17	.254	1.152	95.727		
18	.230	1.044	96.771		
19	.220	1.002	97.773		
20	.195	.886	98.659		
21	.163	.739	99.398		
22	.133	.602	100.000		

Tabel 4. 7 Output SPSS *Total Variance Explained* (2)

Component	Extraction Sums of Squared Loadings	Rotation Sums of Squared Loadings		
	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	46.970	6.691	30.412	30.412
2	55.162	4.264	19.384	49.795
3	60.278	2.306	10.483	60.278
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				

Output SPSS ketiga untuk analisis faktor ialah *Total Variance Explained*. Hasil analisis ini menunjukkan bahwa nilai *Eigen* atau *Eigen values* yang memiliki angka diatas satu merupakan sebuah faktor yang berpengaruh dimana terbentuk tiga faktor dengan nilai diatas 1. Faktor 1 memiliki nilai 10.333, cukup jauh dibanding faktor lainnya (1.802 dan 1.126). Untuk mengetahui variabel apa saja yang terkelompokkan pada tiap faktor maka diperlukan output *Rotated Component Matrix*.

Tabel 4. 8 Matrix Pola Faktor Skala *Semantic Differential* dari Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya dengan Rotasi Varimax (n=130)

Item	Faktor 1 Daya Tarik	Faktor 2 Kesinambungan	Faktor 3 Pergerakan	Communalities
Keramahan	.811	.341	.090	.630
Kesan dan Makna	.778	.146	.279	.603
Keunikan	.729	.262	.172	.606
Keindahan	.703	.347	.126	.704
Dominansi	.689	.474	.070	.498
Identitas	.652	.407	-.002	.401
Keteraturan	.651	.333	.095	.492
Ketenteraman	.623	.469	-.004	.666
Kehalusan Transisi	.613	.520	.056	.543
Keterbukaan Tatahan Visual	.585	.360	.344	.704
Kebersihan	.579	.547	-.071	.650
Petunjuk Pembeda	.539	-.004	.333	.469
Kelengkungan Bentuk	.526	.261	.352	.592
Variasi Warna	.474	.366	.374	.632
Kontinuitas	.239	.735	.094	.590
Kehalusan Material	.307	.699	.091	.731
Kealamian Koridor Jalan	.020	.648	.460	.499
Keterpeliharaan	.563	.643	.026	.783
Kejelasan	.305	.636	.010	.639
Kesadaran Pergerakan	-.106	-.088	.804	.608
Kesederhanaan	.279	.184	.701	.630
Lebar Bidang Pandang	.441	.081	.540	.591
% of Variance	46.97	8.19	5.11	-

Output SPSS *Rotated Component Matrix* ini mengelompokkan variabel apa saja yang masuk pada faktor - faktor yang sudah terbentuk. Analisis faktor ini menggunakan rotasi *Varimax* dikarenakan ketiadaan korelasi antara 22 variabel skala *semantic differential*. Sesuai dengan tabel terdapat tiga faktor pembentuk kualitas visual dari 22 variabel yang telah diukur menggunakan skala *semantic differential*. Faktor **pertama** terdiri dari Keramahan, Kesan dan Makna, Keunikan, Keindahan, Dominansi, Identitas,

Keteraturan, Ketenteraman, Kehalusan Transisi, Keterbukaan Tatanan Visual, Kebersihan, Petunjuk Pembeda, Kelengkungan Bentuk, dan Variasi Warna. Keseluruhan variabel pada faktor pertama memiliki keterkaitan dengan bentuk dan estetika koridor jalan sehingga faktor ini dinamakan faktor **Daya Tarik**. Faktor **Kedua** terdiri dari Kontinuitas, Kehalusan Material, Kealamian Koridor Jalan, Keterpeliharaan, dan Kejelasan. Keseluruhan variabel pada faktor kedua memiliki keterkaitan dengan Penataan koridor jalan sehingga faktor ini dinamakan faktor **Kesinambungan**. Faktor **Ketiga** terdiri dari Kesadaran Pergerakan, Kesederhanaan, dan Lebar Bidang Pandang. Keseluruhan variabel pada faktor ketiga ini memiliki keterkaitan dengan pergerakan pada koridor jalan sehingga faktor ini dinamakan dengan faktor **Pergerakan**. Berikut merupakan tabel penjelasan kategorisasi penamaan faktor sesuai teori dan sumber yang diperoleh:

Tabel 4. 9 Kategorisasi Variabel dan Faktor Kualitas Visual

No	Faktor	Variabel	Kategorisasi
1	Faktor 1: Daya Tarik	Keramahan	Citra Kawasan (Ernawati, 2014)
		Kesan dan Makna	Citra Kawasan (Lynch, 1960)
		Keunikan	Citra Kawasan (Ernawati, 2014)
		Keindahan	Desain Bangunan (Lynch, 1960)
		Dominansi	Desain Bangunan (Lynch, 1960)
		Identitas	Citra Kawasan (Ernawati, 2014)
		Keteraturan	Desain Koridor (Lynch, 1960)
		Ketenteraman	Citra Kawasan (Ernawati, 2014)
		Kehalusan Transisi	Desain Koridor (Wohlwill, 1976)
		Keterbukaan Tatanan Visual	Desain Bangunan (Nassar, 2010)
		Kebersihan	Lingkungan (Ernawati, 2014)
		Petunjuk Pembeda	Desain Koridor (Lynch, 1960)
		Kelengkungan Bentuk	Desain Bangunan (Wohlwill, 1976)
		Variasi Warna	Desain Bangunan (Utami, 2009)
2	Faktor 2: Kesinambungan	Kontinuitas	Desain Koridor (Lynch, 1960)
		Kehalusan Material	Desain Koridor (Wohlwill, 1976)
		Kealamian Koridor Jalan	Lingkungan (Wohlwill, 1976)
		Keterpeliharaan	Lingkungan (Nassar, 2010)
		Kejelasan	Desain Koridor (Lynch, 1960)
3	Faktor 3: Pergerakan	Kesadaran Pergerakan	Desain Koridor (Lynch, 1960)
		Kesederhanaan	Desain Bangunan (Lynch, 1960)
		Lebar Bidang Pandang	Desain Koridor (Lynch, 1960)

Berdasarkan tabel diatas, penamaan faktor dari variabel komposit tersebut berdasarkan kesamaan dan kemiripan teori dari apa yang dianalisis tiap variabelnya. Penamaan faktor pertama, **Daya Tarik**, berdasarkan ketertarikan fisik atau karakter desain bangunan yang berada di koridor jalan serta ketertarikan non-fisik masyarakat. Lima variabel (Keramahan, Kesan dan Makna, Keunikan, Identitas, dan Ketentraman) merupakan variabel non-fisik yang diukur dari pengalaman meruang tiap individu masyarakat. Lima variabel komposit lain (Keindahan, Dominansi, Keterbukaan Tatanan Visual, Kelengkungan Bentuk, dan Variasi Warna) merupakan ketertarikan masyarakat terhadap karakter fisik bangunan di koridor jalan yang secara jelas dapat dilihat oleh kasat mata. Kelima variabel tersebut juga masing – masing menjelaskan karakter bangunan yang dapat diukur pada topik kualitas visual. Empat variabel komposit lainnya secara teori hanya sebagai komplementer dari variabel komposit atau faktor pertama. Penamaan faktor kedua, **Kesinambungan**, berdasarkan dari tiga dari lima variabel komposit yang mendominasi. Ketiga variabel ini (Kontinuitas, Kehalusan material, dan Kejelasan suatu Persimpangan) menjelaskan hubungan dan keterkaitan serta timbal balik antara desain koridor dari awal hingga tepi akhir koridor. Hubungan ritmis, pola – pola yang terbentuk, material yang mirip khususnya secara fisik, serta kedudukan hubungan antar titik koridor jalan pada tiap persimpangan jalan. Penamaan faktor ketiga dan yang terakhir, **Pergerakan**, berdasarkan dari dua variabel (Kesadaran suatu Pergerakan dan Lebar Bidang Pandang) yang secara teoritis menjelaskan posisi koridor terhadap jarak yang menstimulasi perpindahan lokasi sesuai dengan desain koridor jalan. Dengan demikian, bidang pandang dijadikan sebagai stimuli pergerakan dari koridor jalan yang menjelaskan objek jauh dekat, *foreground* dan *background*.

Faktor pertama, Daya Tarik, menjadi faktor yang menentukan kualitas visual ditinjau dari keindahan, desain, bentuk bangunan, serta beberapa variasi warna, serta pengalaman meruang pengguna jalan yang melalui koridor jalan. Faktor kedua, Kesinambungan, merupakan faktor yang ditentukan oleh variabel seperti kontinuitas, kejelasan, keterpeliharaan yang menjelaskan kesinambungan desain dari ujung utara hingga ujung selatan koridor jalan. Faktor ketiga, Pergerakan, menjelaskan pola dan ukuran ruang gerak dari kendaraan serta pengguna jalan yang berada di koridor jalan.

Daya Tarik menjadi faktor yang paling menentukan diantara ketiga faktor lainnya. Hal ini ditandai dengan tingginya nilai rerata pada variabel – variabel di faktor tersebut.

Contohnya dalam penelitian ini menunjukkan bahwa nilai rerata variabel Keindahan, Keunikan, Identitas dan lain sebagainya memiliki nilai yang cukup tinggi yang menunjukkan preferensi masyarakat yang tinggi pula terhadap variabel – variabel tersebut. Dari segi Daya Tarik, variabel - variabel tersebut menentukan kekhasan dari kawasan atau koridor jalan bersejarah terutama di Jalan Tunjungan. Bentuk bangunan yang lampau, keunikan desain *street furniture*, serta perhatian lebih pemerintah terhadap beberapa elemen fisik dari koridor Jalan Tunjungan ini memberikan nilai yang sangat baik dari sisi Estetika. Dengan variabel Keteraturan, Keunikan, dan Ketenteraman pula bangunan yang monoton dapat terlihat bervariasi sehingga menjadikan kawasan tersebut unik. Variabel dalam faktor Daya Tarik saling berhubungan satu sama lain seperti Keindahan pada suatu koridor jalan juga berpengaruh terhadap Ketenteraman koridor jalan (Ernawati dan Moore, 2014). Dari faktor Daya Tarik pula, koridor bersejarah harus dapat memperhatikan setting kawasan agar menarik dengan menargetkan turis – turis mancanegara atau pun lokal dengan tetap mempertahankan karakteristik mereka (Ernawati dan Moore, 2014).

Kesinambungan sebagai faktor kedua dari koridor jalan menunjukkan terdapatnya saling keterkaitan antara dua variabel seperti Kontinuitas dan Kejelasan. Seperti Kejelasan persimpangan menunjukkan kontinuitas sepanjang koridor jalan (Lynch, 1960). Hal itu menunjukkan adanya upaya dari salah satu *stakeholder* untuk dapat menyatukan koridor jalan pada persimpangan jalan. Selain itu tekstur ataupun corak material yang serupa, identik, dan menyatu baik dari material bangunan maupun kawasan menjadikan terjaganya kontinuitas dari permulaan koridor hingga akhir ujung koridor. Faktor ini juga menjelaskan bahwa kealamian koridor jalan dan keterpeliharaan memiliki hubungan yang terkait. Dengan semakin tingginya tingkat kealamian, semakin tertatanya vegetasi, menunjukkan bahwa semakin terpeliharanya koridor jalan ini sehingga menimbulkan preferensi pada masyarakat yang melalui jalan ini.

Faktor Pergerakan menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan antara keramaian kendaraan dengan lebar bidang pandang. Semakin ramainya koridor kemungkinan ukuran bidang pandang koridor juga cukup lebar. Pada Ernawati dan Moore (2014), menyatakan bahwa dengan sedikitnya pergerakan kendaraan dapat menyebabkan kualitas visual meningkat. Hal itu juga disepakati bahwa masyarakat lebih menyukai kawasan atau koridor jalan perkotaan yang tidak ramai, kemacetan, dan kebisingan yang cukup tinggi (Nassar dan Terzano, 2010). Berbeda dengan hasil penelitian ini, kemungkinan dengan

lebar yang cukup dan keramaian yang tidak terlalu parah kualitas visual koridor masih dapat terjaga dengan baik. Kesederhanaan juga berperan penting pada preferensi masyarakat. Dengan tingkat kompleksitas yang semakin tinggi, preferensi masyarakat juga semakin tinggi (Nassar dan Terzano, 2010). Dengan kata lain, kompleksitas koridor baik dari keramaian tersebut juga berperan penting menjaga kualitas visual koridor agar tetap baik.

4.4.3 Faktor Penentu Kualitas Visual di Koridor Jalan Tunjungan

Analisis yang digunakan untuk menentukan faktor utama pembentuk kualitas visual koridor Jalan Tunjungan ialah menggunakan *Linear Regression*. Hal ini digunakan karena terdapat lebih dari satu variabel atau faktor yang digunakan untuk ditentukan faktor mana yang memiliki pengaruh paling kuat (*independent*) dalam membentuk kualitas visual koridor Jalan Tunjungan (*dependent*). Sebelum mengalami proses analisis Regresi ini sudah didapatkan tiga faktor yang menggaris bawahi seluruh 22 variabel yang diukur menggunakan skala *semantic differential*. Faktor 1 ialah Daya Tarik (14 variabel), Faktor 2 ialah Kesenambungan (5 variabel), dan Faktor 3 ialah Pergerakan (3 Variabel). Ketiga faktor ini nantinya akan digunakan pada analisis regresi sebagai *independent variable* dan nilai rerata kualitas visual secara keseluruhan akan digunakan sebagai *dependent variable*.

Tabel 4. 10 Output SPSS *Coefficients*

	<i>Model</i>	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
		<i>b</i>	<i>Std. Error</i>	β		
1	(Constant)	5.28	.08		65.25	.000
	Daya Tarik	.75	.08	.63	9.28	.000
2	(Constant)	5.28	.06		85.80	.000
	Daya Tarik	.75	.06	.63	12.20	.000
	Kesenambungan	.60	.06	.51	9.71	.000
3	(Constant)	5.28	.06		87.71	.000
	Daya Tarik	.75	.06	.63	12.47	.000
	Kesenambungan	.60	.06	.51	9.93	.000
	Pergerakan	.16	.06	.13	2.60	.011

Catatan: $N = 130$, $R^2 = .0674$ ($> .341$), *dependent variable*: Kualitas Visual Keseluruhan

Berdasarkan hasil regresi tiga faktor kualitas visual koridor Jalan Tunjungan, keseluruhan faktor berpengaruh signifikan terhadap kualitas visual koridor jalan. Untuk signifikansi ($p < 0.05$) atau yang memberikan kontribusi penuh terhadap pengaruh kualitas

visual koridor jalan, maka keseluruhan faktor memiliki signifikansi tinggi baik dari faktor Daya Tarik, Faktor Kesenambungan, maupun Faktor Pergerakan.

Faktor Daya Tarik memiliki nilai $\beta = 0.63$ yang menunjukkan bahwa Daya Tarik memiliki pengaruh terbesar dibanding dua faktor lain (Kesenambungan $\beta = 0.51$ dan Pergerakan $\beta = 0.13$). Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa faktor yang paling berpengaruh ialah faktor **Daya Tarik** (14 variabel), faktor **Kesenambungan** (5 Variabel), dan terakhir ialah faktor **Pergerakan** (3 variabel).

Temuan hasil penelitian tersebut sejalan dengan hasil penelitian oleh Nassar dan Terano (2010) dan Ernawati dan Moore (2014). Variabel keindahan pada faktor Daya Tarik merupakan salah satu dan menjadi variabel utama yang menentukan kualitas visual berdasarkan preferensi masyarakat (Nassar dan Terzano, 2010). Hal itu juga menjadi teori pertama kualitas visual Lynch (1960) yaitu Keindahan. Faktor Daya Tarik juga menjadi salah satu faktor pembentuk prinsip kualitas visual koridor jalan bersejarah (*Los Angeles Little Tokyo Community Design Overlay*, 2002) Hal ini menandakan tingkat Daya Tarik suatu koridor jalan khususnya koridor bersejarah harus dipertahankan sesuai dengan konteks dan kawasan tersebut. Penelitian yang dilakukan oleh Stamps (2000) menunjukkan bahwa bangunan dengan ketinggian yang serupa atau dengan keragaman ketinggian *skyline* yang skalatis dan proporsional lebih diminati masyarakat dibandingkan dengan bangunan dengan ketinggian dengan keragaman yang cukup derastis. Hal itu tampak pada pengamatan pada objek penelitian dimana masih banyak berjejer bangunan dengan gaya yang identik, ataupun bangunan baru yang menyesuaikan dengan elemen bangunan disekitarnya.

Variabel kealamian koridor pada faktor Kesenambungan menunjukkan bahwa preferensi masyarakat cukup tinggi pada koridor yang lebih banyak vegetasi yang tertata dengan baik (Stamps, 2000). Semakin tinggi tingkat kealamian koridor, semakin disukai oleh masyarakat walaupun tingkat kompleksitas kawasan semakin rendah dengan makin tingginya tingkat kealamian koridor (Wohlwill, 1976).

Dari hasil analisis tersebut, keadaan eksisting koridor jalan menunjukkan aspek – aspek keindahan pada arsitektural menjadi objek Daya Tarik utama dari kualitas visual koridor jalan tersebut. Dari variabel Variasi warna, Kehalusan Transisi, Keunikan, Keteraturan, hingga yang lainnya. Dengan nilai yang cukup tinggi, hal ini memberi arti bahwa kawasan tersebut merupakan koridor jalan yang lebih tinggi tingkat kendahannya

dibanding koridor lain. Dengan penataan serta penambahan furniture koridor jalan, menghasilkan nilai identitas dan keunikan yang tinggi. Hal ini tidak lepas dengan penambahan beberapa furniture koridor yang didesain seperti jaman dahulu.

Tabel 4. 11 Output SPSS *Model Summary*^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.634 ^a	.402	.397	.922
2	.810 ^b	.657	.652	.701
3	.821 ^c	.674	.667	.686

a. Predictors: (Constant), Daya Tarik

b. Predictors: (Constant), Daya Tarik, Kesenambungan

c. Predictors: (Constant), Daya Tarik, Kesenambungan, Pergerakan

d. Dependent Variable: Kualitas Visual Keseluruhan

Berdasarkan tabel 4.10, menunjukkan bahwa preferensi masyarakat terhadap kualitas visual koridor Jalan Tunjungan sebesar 67,4% ditentukan oleh faktor Daya Tarik (40,2%), Kesenambungan (25,5%), dan Pergerakan (1,7%). Sedangkan 32,4% sisanya ditentukan oleh faktor – faktor lain yang belum ditemukan dalam penelitian ini, sehingga diharapkan pada penelitian selanjutnya dapat mengeksplorasi faktor lain dari berbagai sumber ilmiah yang relevan dengan kualitas visual koridor jalan.

4.5 Rekomendasi

Dari ketiga faktor utama pembentuk kualitas visual koridor Jalan Tunjungan; Daya Tarik, Kesenambungan, dan Pergerakan; maka berikut merupakan rekomendasi sesuai dengan keadaan eksisting:

1. Perlu peningkatan pada faktor Pergerakan yaitu variabel Kesadaran pergerakan, Kesederhanaan, dan Lebar bidang pandang. Peningkatan variabel pada kondisi eksisting terutama pada aspek visual koridor jalan ialah seperti pengaturan arus lalu lintas kendaraan yang dibatasi baik volume maupun kecepatan kendaraan. Penambahan garsi kejut atau polisi tidur juga dapat meredam kecepatan kendaraan yang melintasi koridor jalan. Selain upaya fisik, juga diperlukan upaya sistemik dengan menambahkan halte dan rute kendaraan umum agar dapat mengkatalisasi pergerakan manusia dan pengembangan kawasan bersejarah sebagai koridor jalan dengan skala *citywalk*. Selain variabel Kesadaran pergerakan, variabel Kesederhanaan juga perlu ditingkatkan. Peningkatan aspek Kesederhanaan dapat ditambahkan dengan mengurangi material fasad bangunan

yang terlalu sederhana. Motif dan detail fasad bangunan lama dapat kembali dihidupkan pada fasad bangunan agar dapat meningkatkan kompleksitas dari koridor jalan.

2. Dari faktor Kesenambungan, variabel yang memiliki nilai paling rendah ialah kealamian koridor jalan. Walaupun nilai rerata dari variabel kealamian ini sudah memiliki kecenderungan yang baik, namun ada beberapa aspek kondisi eksisting yang perlu ditambahkan agar dapat meningkatkan nilai rerata maupun kualitas visual koridor jalan keseluruhan. Hal – hal yang perlu ditingkatkan ialah penataan dan pemilihan jenis vegetasi serta kesesuaiannya dengan koridor jalan. Terdapat beberapa vegetasi lama yang belum tertata dan cenderung memakan ruang pejalan kaki. Sehingga dapat ditata ulang fungsi vegetasi yang ingin dimanfaatkan, estetika vegetasi terhadap koridor jalan, serta pemanfaatan vegetasi pada ruang – ruang negatif atau fasad – fasad mati (atau koridor yang tidak menstimulasi aktivitas) di sepanjang koridor jalan.
3. Variabel Variasi warna dan Keunikan pada Faktor Daya Tarik juga perlu ditingkatkan. Terdapat bangunan yang terlalu mencolok warnanya dibanding bangunan lain, tidak senada, dan keluar dari skema warna. Penggunaan warna yang disarankan ialah skema warna selain monokrom untuk menghindari warna yang terlalu monoton dikarenakan penggunaan satu warna yang hanya menggunakan perbedaan kecerahan. Aspek keunikan yang dapat ditingkatkan ialah detail arsitektural seperti penataan dan desain *signage* sepanjang jalan, penataan fasad bangunan dan jalur pejalan kaki, penggunaan material yang identic sepanjang jalan, desain bangunan yang serupa, serta adanya bangunan ikonik atau elemen estetis yang menjadi ikon di koridor jalan tersebut.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya yang telah dilakukan, penelitian kualitatif menunjukkan beberapa ketidaksinambungan aspek koridor jalan bersejarah dengan elemen eksisting yang diamati. Beberapa diantaranya seperti pengaturan *setback* atau GSB bangunan yang masih tidak bisa serupa sepanjang koridor, *skyline* bangunan yang tidak proporsional, penggunaan material reflektif yang tidak sesuai dengan kawasan bersejarah, serta peletakan dan penataan vegetasi dan utilitas yang kurang baik. Namun beberapa diantaranya yang sudah sesuai dengan standar koridor bersejarah ialah penggunaan variasi warna, material yang identik, peletakan dan penataan *signage*, serta penyesuaian gaya arsitektur bangunan baru dengan arsitektur bangunan eksisting. Hasil penelitian kuantitatif menunjukkan preferensi masyarakat terhadap kualitas visual koridor jalan Jalan Tunjungan Kota Surabaya sudah berada pada kategori baik. Terdapat tiga faktor dari 22 variabel pembentuk yang berpengaruh pada kualitas visual koridor. Faktor pertama ialah faktor Daya Tarik, kedua ialah faktor Kesenambungan, dan ketiga ialah faktor Pergerakan. Dari ketiga faktor tersebut, Daya Tarik merupakan faktor pembentuk dengan prosentase pengaruh paling tinggi dibanding kedua faktor yang lain.

5.2 Saran

Diharapkan peneliti selanjutnya dapat mengembangkan metode ini sehingga mendapat hasil yang lebih optimal. Metode yang dapat dikembangkan diantaranya pemilihan *sampling* menggunakan *random sampling* agar lebih komprehensif dan diperoleh data yang lebih *reliable*. Selain itu penggunaan jenis analisis statistik deskriptif bukan hanya terbatas pada variabel yang diukur, namun juga perluasan pada kriteria responden baik dari segi usia, jenis pekerjaan, serta sasaran responden yang berperan penting terhadap pembangunan kota. Pemilihan pengguna jalan atau responden yang lebih beragam khususnya masyarakat, pemerintah, dan arsitek selaku *stakeholder* tanpa harus berada pada lokasi penelitian dengan penggunaan stimuli pada kuisioner. Terdapat 32,6% faktor lain yang dapat dikembangkan pada penelitian selanjutnya agar dapat menjelaskan preferensi masyarakat terhadap kualitas visual koridor jalan lebih optimal.



DAFTAR PUSTAKA

- Alexander, C.I., S.: Silverstein, M. 1977. *A pattern language: towns, buildings, construction*. Oxford University Press.
- Andromeda, A. Q, Ernawati, J., dan Wulandari L. D. 2013. *Lingkungan Visual Koridor Jalan Agus Salim – Jalan Kauman Malang Berdasarkan Persepsi Pengguna Jalan*. Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur. Malang: Universitas Brawijaya
- Assael, H. 1992. *Consumer Behavior & Marketing Action*, Fourth Edition. New York: Kent Publishing Company
- BAPPEKO. 2017. *Laporan Akhir Rencana Detail Tata Ruang Kota: Unit Pengembangan Tunjungan*. Kota Surabaya
- Carmona, Matthew. 2003. *“Public Space Urban Space” The Dimention of Urban Design*. London: Architectural Press London
- Cass, R. C., & Hershberger, R. G. 1972. *Further Towards a Set of Semantic Scales to Measure the Meaning of Design Environments*. Arizona: Arizona State University.
- Ching, F. D. K. 1995. *Arsitektur: Bentuk, Ruang dan Susunannya*. Jakarta: Erlangga
- City of Los Angeles. 2004. *Van Nuys Central Business District Community Design Overlay District (CDO) Design Guidelines and Standards*. Revised August 16.
- City of Los Angeles. 2002. *Los Angeles Little Tokyo Community Design Overlay (CDO) Design Guidelines and Standards*.
- City of Los Angeles, Department of City Planning. 2011. *Commercial Citywide Design Guidelines, Pedestrian. Oriented/Commercial & Mixed - Use Projects*.
- Cohen, Louis. dkk, 2007. *Research Methods in Education*. New York. Routledge
- Creswell, J. W. 2010. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: PT Pustaka Pelajar
- Danaci, Hacer M. 2012. *Architectural Education and Environmental Aesthetics*. Elsevier: Procedia - Social and Behavioral Sciences 51 (2012) 879 – 883
- Darmawan, Edy dan Ratnatami, Ariko. 2005. *Bentuk Makna Ekspresi Arsitektur Kota Dalam Suatu Kajian Penelitian Badan*. Universitas Diponegoro. Semarang.

- Ernawati, J. dan Moore, G. T. 2014. *Tourist's And Resident's Impressions Of A Heritage Tourism Site: The Case Of Kampong Taman Sari, Indonesia*. International Journal of Architectural Research, 8, 181-194
- Ewing, Reid H. dan Clemente, O. 2013. *Measuring Urban Design: Metrics for Livable Spaces*. Washington: Island Press
- Field, A. 2009. *Discovering Statistics Using SPSS*. Singapura: SAGE Publications
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). 2002. Departemen Nasional Edisi ke-3, Balai Pustaka, Jakarta: Gramedia
- Lynch, K.. 1960. *The Image Of The City*. Massachusetts: The MIT Press.
- Nassar, J. L. 1994. *Urban design aesthetics: the evaluative qualities of building exteriors*. Environment and Behavior, 26, 377-401
- Nassar, J. L. 1988. *Environmental Aesthetic: Theory, Research, & Application*. New York: Cambridge University Press.
- Nassar, J. L. dan Terzano, K. 2010. *The Desirability of Views of City Skylines After Dark*. Journal of Environmental Psychology, 30, 215-225
- Nasution, A. D. 2014. *Community Perception on Public Open Space and Quality of Life in Medan, Indonesia*. Elsevier. Procedia - Social and Behavioral Sciences 153 (2014) 585-594
- Nasution, M. E. dan Usman, H. 2007. *Proses Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: LP-FEUI
- Poerbantaoe, B. 1999. *The Lost City dan Lost Space karena Perkembangan Pengembangan Tata Ruang Kota*. Surabaya: Dimensi Teknik Arsitektur Vol. 27, No. 2, Desember 1999: 31 – 39
- Reis, A. T. L., & Lay, M.C.D. 2010. *Internal and external aesthetics of housing estates*. Environment and Behavior. SagePublications: 42, 271-294.
- Rubenstein, H. M. 1969. *A Guide to Site and Environmental Planning*. New York: John Wiley & Sons Inc.
- Santosa, H. 2016. *Penilaian Estetika Fasade Bangunan Pertokoan Melalui Pendekatan Environmental Aesthetics Dan Computational Aesthetics di Kota Malang*. Proceeding IPLBI 2016
- Santosa, H. 2017. *Optimizing Image Enhancement Method for 3D Visual Simulation of the Historic Streetscape in Kayutangan Street, Malang, Indonesia*. Proceeding InSAN 2017

- Santosa, H., Ernawati, J. dan Wulandari, L. D. 2018. *Visual quality evaluation of urban commercial streetscape for the development of landscape visual planning system in provincial street corridors in Malang, Indonesia*. IOP Publishing, Friendly City 4
- Shirvani, H. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold: New York.
- Smardon, R. C. 1986. *Foundation for Visual Project Analysis*. New York: John Wiley and Son.
- Stamps III, A.E. 2000. *Psychology and the aesthetics of the built environment. Institute of Environmental Quality San Francisco, Boston / Dordrecht / London*: Kluwer Academic Publishers.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta
- Tembria, A., Ernawati, J. 2016. *Evaluasi Kenyamanan Spasial dan Visual Ruang Pejalan Kaki Koridor Bersejarah Kota Lama Malang*. Skripsi. Tidak dipublikasikan. Malang: Universitas Brawijaya.
- Utami, M. A., Ernawati, J., Santosa H. 2009. *Kualitas Visual Koridor Jalan Legian Kuta – Bali*. Skripsi. Tidak dipublikasikan. Malang: Universitas Brawijaya.
- Ven, Cornelis van de. 1995. *Ruang Dalam Arsitektur*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Vining, J., & Stevens, J. J. 1986. *The Assessment of Landscape Quality : Methodological Considerations*. In R. C. Smardon, J. F. Palmer, & J. P. Felleman (Eds.), *Foundation for Visual Project Analysis* (167–186). New York: John Wiley & Son Inc.
- Widyastuti, R. H. 2018. *Evaluasi Kualitas Estetika Fasade Bangunan Pada Kawasan CBD Tunjungan Surabaya Dengan Pendekatan Preferensi Masyarakat*. *Arsitektur Student Journal UB*, Vol. 6 No.1
- Wohlwill, J. F. 1976. *Environmental aesthetics: the environment as a source of affect*. Pada I. Altman, & J. F. Wohlwill (Eds.), *Human behavior and the environment: Advances in theory and research*, Vol. 1 (pp. 37–86). New York: Plenum.
- Zahnd, Markus. 2006. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta: Kanisius.

