



Korespondensi Status Kependudukan Terhadap Preferensi Ruang Jalan: Studi Kasus Kota Bandung

Dessy Syarlianti¹, Emmelia Tricia Herliana², Wienty Triyuly¹, Husnul Hidayat³

¹ Lab. Kota, Permukiman, Perumahan dan Pelestarian, Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya.

² Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

³ Lab. Simulasi dan Permodelan Arsitektur, Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya.

| Diterima 09 Januari 2025 | Disetujui 26 Maret 2025 | Diterbitkan 31 Maret 2025 |

| DOI <http://dx.doi.org/10.32315/jlbi.v14i1.442> |

Abstrak

Perencanaan kota di negara berkembang semakin menyadari pentingnya pengembangan yang berorientasi pada manusia. Salah satu konsep yang berkembang pesat saat ini adalah *Complete Street*. Konsep ini menekankan pentingnya respon desain dan perencanaan ruang jalan kota terhadap keberagaman konteks pengguna sehingga dapat meningkatkan kualitas pengalaman ruang. Namun, karakteristik individu khususnya pengaruh latar belakang sosial budaya terhadap pemilihan ruang jalan kota masih belum banyak dikaji, khususnya dalam konteks negara berkembang. Studi ini bertujuan untuk meninjau status kependudukan dapat menjadi representasi karakteristik individu dan memiliki pengaruh terhadap preferensi ruang jalan kota. Analisis korespondensi terhadap kuesioner semi tertutup (semi *close-ended*) dari 190 responden di Bandung, Indonesia, menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara status tempat tinggal dan preferensi jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengunjung melihat jalan sebagai tujuan rekreatif, sedangkan penduduk memilih ruang jalan fungsional yang mendukung rutinitas harian (utilitarian). Studi ini mengusulkan kerangka konseptual mengenai empat aspek utama yang memengaruhi preferensi ruang jalan kota, yakni aspek penyerta, aspek motivasi, aspek atraksi, dan aspek mobilitas. Dengan mempertimbangkan aspek-aspek tersebut di dalam perencanaan dan perancangan ruang jalan kota, diharapkan ruang jalan dapat memberikan pengalaman ruang yang akan menjadi identitas kota yang berkesinambungan.

Kata-kunci : Preferensi, Ruang Jalan, *Complete Street*, Status Kependudukan, Analisis Korespondensi

The Correspondence of Residential Status on Street Space Preferences: Case Study of Bandung City

Abstract

Urban planning in developing countries is increasingly recognizing the importance of human-oriented development. One of the concepts that is currently rapidly growing is the *Complete Street*. This concept emphasizes the importance of responding to the design and planning of urban street space to the diversity of user contexts to improve the quality of spatial experience. However, individual characteristics, especially the influence of socio-cultural background on the choice of street space, have not been widely explored in the context of developing countries. This study aims to examine how residential status can be a representation of individual characteristics and have an influence on preferences for urban street space. Correspondence analysis of semi close-ended questionnaires from 190 respondents in Bandung, Indonesia, showed a significant relationship between residential status and street preferences. The results showed that visitors saw streets as recreational destinations, while residents chose functional street spaces that support daily routines (utilitarian). This study proposes a conceptual framework regarding the four main influences on preferences for urban street space, namely accompanying aspects, motivational aspects, attraction aspects, and mobility aspects. By considering these aspects in the planning and design of urban street space, the street can provide a spatial experience that will become the city's identity.

Keywords : Preference, Street Space, *Complete Street*, Residential Status, Correspondence Analysis

Kontak Penulis

Dessy Syarlianti

Kelompok Keilmuan Kota, Permukiman, Perumahan dan Pelestarian, Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya
Jl. I. Raya Palembang - Prabumulih No.KM. 32, Indralaya Indah, Kec. Indralaya, Kabupaten Ogan Ilir, Sumatera Selatan Kode pos 30862
E-mail : desssysarlianti@ft.unsri.ac.id



Copyright ©2025. JLBI

This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

Pendahuluan

Perkembangan kota yang serba cepat dan semakin kompleks menciptakan ruang-ruang publik yang berorientasi pada kendaraan bermotor. Fenomena ini telah lama menimbulkan berbagai permasalahan seperti penurunan kualitas kesehatan [1], polusi [2], kriminalitas [3], dan pengembangan kawasan yang kurang responsif [4]. Sebagai upaya menanggulangi hal tersebut, muncul konsep *Complete Street* yang mengacu jalan perkotaan yang dirancang untuk mengakomodasi semua pengguna, seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, pengendara kendaraan bermotor, dan penumpang angkutan umum. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan, aksesibilitas, dan keberlanjutan lingkungan [5], [6], [7].

Penelitian menunjukkan bahwa penerapan *Complete Street* dapat meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan secara signifikan dengan mempromosikan transportasi aktif dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan [8], namun penelitian lainnya menyatakan bahwa konsep tersebut tidak sepenuhnya mendorong kegiatan aktif [9], [10]. Perdebatan tersebut disebabkan karena tinjauan terhadap kualitas ruang jalan dinilai dari aspek fisik semata, padahal pengukuran kualitas lingkungan secara komprehensif perlu melibatkan subjek sebagai pengguna dan konteks [11]. Aspek fisik terkait penerapan *complete street* menekankan desain infrastruktur [12], sedangkan aspek sosial budaya melihat pada perbedaan jenis kelamin [12][5], usia [11], keramahan [7], kepuasan [10] serta penerapannya dalam konteks rural [9].

Respon terhadap konteks merupakan salah satu aspek mendasar pada penerapan konsep *Complete Street* [7], [9], [11]. Dalam kajian literatur tentang asesmen penerapan *complete street*, masih sangat diperlukan aspek sensitifitas terhadap konteks yang memungkinkan adanya sistem pengklasifikasian jalan beserta tingkat kinerjanya [11]. Ruang jalan didesain dengan mencerminkan kebutuhan dan karakteristik daerah sekitarnya berdasarkan latar belakang sosial, ekonomi, maupun budaya. Konteks budaya menyatakan bahwa perlunya inklusi sosial dalam penerapan *complete street* [12]. Hal ini agar kebijakan terkait dapat menjamin setiap pengguna merasa aman [13], meningkatkan pengalaman ruang jalan pengguna [10] dan memahami motivasi pengguna [14]. Dengan demikian, penerapan *complete street* dapat lebih mendukung kegiatan transportasi aktif (berjalan dan bersepeda) [10], mudah diadaptasi oleh masyarakat

sekitar [11], dan menciptakan keberlanjutan jangka panjang [12].

Pada negara-negara maju dengan infrastruktur yang dirancang baik dan konektivitas jalan didukung oleh berbagai moda transportasi, masyarakat dapat memilih jalan dengan mudah. Sebaliknya, pada negara berkembang seperti Indonesia, terdapat banyak tantangan infrastruktur dan sosial [15]. Permasalahan seperti parkir di trotoar, pedagang kaki lima yang tidak terorganisir [16], dan perabotan jalan yang rusak [17] berkontribusi terhadap persepsi menurunnya keselamatan dan keamanan pejalan kaki. Oleh karenanya pada konteks negara berkembang, perlu untuk meninjau pengaruh latar belakang sosial budaya terhadap pemilihan jalan yang dianggap ideal. Namun keragaman latar belakang sosial budaya adalah aspek individual yang sangat bervariasi sehingga memerlukan tinjauan yang tidak singkat. Penelitian ini bermaksud menggunakan status kependudukan sebagai representasi latar belakang sosial budaya individu dalam memilih dan menggunakan ruang jalan kota. Diharapkan hal ini dapat mempermudah perencanaan ruang jalan kota dalam mempertimbangkan perbedaan preferensi antara penduduk dan pengunjung suatu kota dalam memilih ruang jalan.

Bandung sebagai salah satu kota besar di Indonesia, telah dikenal dengan jalan-jalan tertentu yang menjadi simbol identitasnya. Jalan seperti Braga, Dago, dan Riau memiliki karakteristik fisik dan non fisik yang menarik banyak pengunjung baik dari dalam maupun luar kota. Meski lingkungan tersebut masih jauh dari konsep jalan yang ideal, namun masyarakat memiliki perspektif yang berbeda mengenai hal tersebut. Oleh karena itu, dengan menggunakan kota Bandung sebagai studi kasus. Penelitian ini mencoba meninjau status kependudukan sebagai representasi latar belakang sosial budaya individu dan pengaruhnya terhadap pemilihan suatu jalan serta menggali aspek-aspek terkait pemilihan tersebut.

Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif untuk melihat korespondensi antara status kependudukan partisipan terhadap pemilihan ruang jalan kota Bandung. Metode ini digunakan untuk mengurangi bias peneliti dalam menginterpretasikan data [18], [19]. Tahapan penelitian terdiri dari :

1. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan dengan menelusuri literatur terkait pemahaman *complete street*, preferensi individu dan aspek-aspek lain yang mempengaruhinya. Karakter individu direpresentasikan oleh data demografi seperti usia, tempat tinggal, dan pekerjaan, sedangkan elemen fisik dikembangkan dari variabel infrastruktur jalan seperti tempat parkir, dimensi jalan, kualitas trotoar, gaya arsitektur pelingkup jalan, dan elemen penghijauan. Aspek sosial menggunakan status penggunaan jalan apakah berkelompok atau sendirian. Selain itu cara mobilisasi serta tujuan menggunakan jalan juga menjadi variabel yang dianalisis.

2. Pengambilan Data Kuesioner

Pengambilan data menggunakan penyebaran kuesioner online secara *purposive sampling* terhadap partisipan penduduk dan pengunjung Bandung selama satu bulan (April 2020) hingga didapatkan 190 responden. Kuesioner bertujuan untuk menjangkau banyak responden dalam waktu singkat sehingga meningkatkan efisiensi waktu dan sumber daya.

3. Pengolahan Data

Pengolahan data menggunakan analisis statistik dengan bantuan software JMP Statistic. Analisis distribusi proporsi, tabulasi silang, serta korespondensi dilakukan terhadap status kependudukan dan pilihan jalan serta alasan-alasan yang menyertainya.

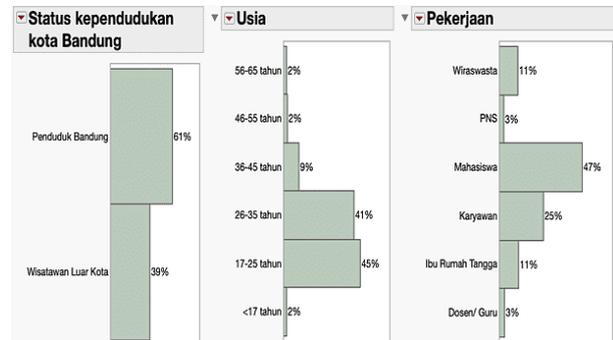
4. Pengamatan Lapangan

Pengamatan lapangan dilakukan secara langsung di tiga jalan utama di kota Bandung, yakni Jalan Braga, Jalan Ir. H. Djuanda, dan Jalan R.E. Martadinata. Pengamatan dilakukan untuk mendapatkan informasi terkait dengan aktivitas dan kondisi lapangan yang berfungsi sebagai proses validasi dari hasil pengolahan data.

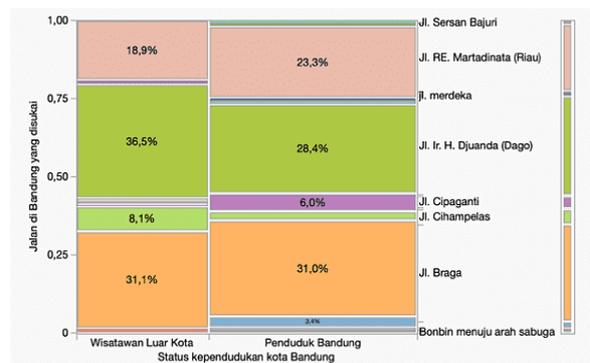
Hasil dan Pembahasan

Gambar 1 menunjukkan analisis terhadap 190 responden, 116 responden (61%) merupakan penduduk kota Bandung, dan 74 responden (39%) adalah pengunjung luar kota. Usia responden sebanyak 85 orang adalah *young adult* (17-25 tahun) dan *middle age adult* (26-35 tahun) sebanyak 78 orang dengan pekerjaan sebagai mahasiswa 90 orang dan karyawan 48 orang. Analisis korespondensi status kependudukan terhadap pemilihan ruang jalan kota

pada gambar 2 menunjukkan signifikansi (likelihood ratio = 0,0189), sedangkan usia dan jenis pekerjaan tidak menunjukkan signifikansi terhadap pemilihan tersebut. Hal ini menunjukkan adanya keterkaitan status kependudukan terhadap preferensi ruang jalan kota Bandung.



Gambar 1. Data Responden



Gambar 2. Preferensi Jalan bagi Pengunjung dan Penduduk Kota Bandung

Berdasarkan analisis terdapat beberapa ruang jalan Kota Bandung yang dirujuk sebagai ruang jalan yang baik, yakni Jalan Braga, Jalan Ir. H. Djuanda (Dago), dan Jalan RE. Martadinata (Riau). Ketiga jalan memiliki karakter dan suasana yang berbeda. Jalan Braga merupakan koridor jalan dengan lebar ± 7,5 m dan panjang ± 850 m yang terbentuk oleh langgam arsitektur kolonial dan bangunan cagar budaya (Gambar 3). Jalan Braga pernah menjadikan Bandung dikenal sebagai Paris van Java, karena kemiripan karakter jalan ini dengan kota Paris pada masanya. Jalan kedua adalah Jalan Ir. H. Djuanda atau dikenal dengan Jalan Dago yang merupakan jalan strategis terletak di pusat Kota Bandung. Jalan ini pernah menjadi alur jalur komoditas kopi yang terkenal pada zaman kolonial. Jalan Dago sebenarnya memiliki total panjang 5,465 km dengan lebar 12 m, namun dalam penelitian ini koridor dibatasi dari mulai persimpangan Jl. Pasupati hingga ke Masjid Raya Darul Hikam (± 2 km). Perimeter pembentuk koridor jalan berupa

fungsi-fungsi komersial (*café* dan *factory outlet*) serta pemukiman penduduk (Gambar 4). Jalan ketiga adalah Jalan L.L.R.E. Martadinata atau Jalan Riau, koridor jalan ini dulu dikenal dengan nama *Riouwstraat* dan pernah menjadi tempat aktivitas kelompok elit Eropa pada masa kolonial. Lebar jalan adalah 8 m dengan panjang 2,5 km serta didominasi oleh fungsi perkantoran dan komersial yang populer (Gambar 5).



Gambar 3. Jalan Braga yang memiliki bangunan dengan langgam arsitektur colonial [21]



Gambar 4. Jalan Ir. H. Djuanda [22]

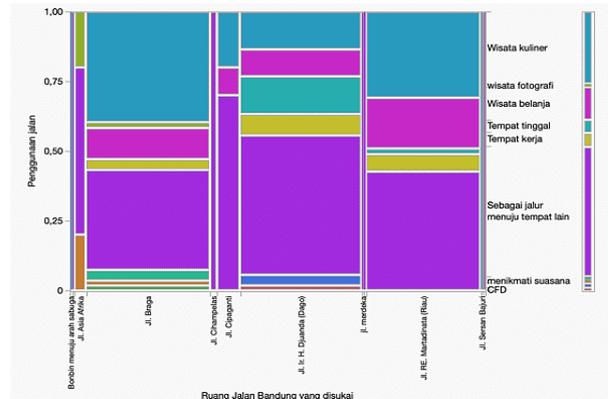


Gambar 5. Kondisi Jalan L.L.R.E. Martadinata [23]

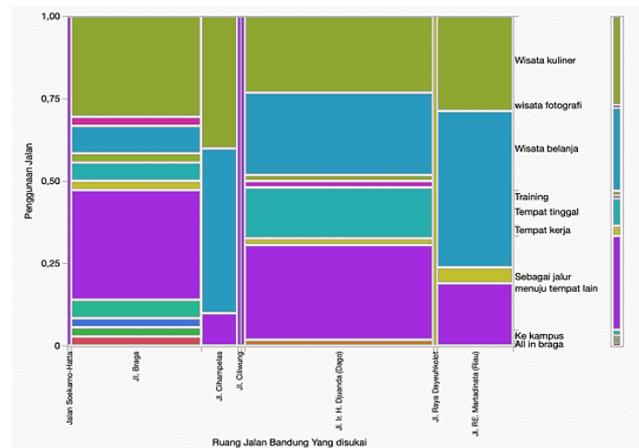
Tabulasi silang mengungkap penggunaan ruang jalan yang berbeda antara pengunjung dan penduduk setempat. Pada penduduk setempat fungsi utama ruang jalan adalah sebagai penghubung menuju ke tempat lain dengan fungsi tambahan sebagai tempat wisata kuliner (Gambar 6). Pada pengunjung Bandung, selain berfungsi sebagai penghubung, fungsi rekreatif seperti wisata kuliner dan wisata belanja juga menjadi fungsi utama ruang jalan (Gambar 7).

Status kependudukan juga berhubungan signifikan ($P=0,007$) dengan elemen jalan yang menjadi perhatian (Gambar 8). Penduduk Bandung sebagian besar berpendapat pohon dan taman, parkir yang luas, dan fasilitas pejalan kaki merupakan hal yang positif dari sebuah ruang jalan. Sedangkan pengunjung

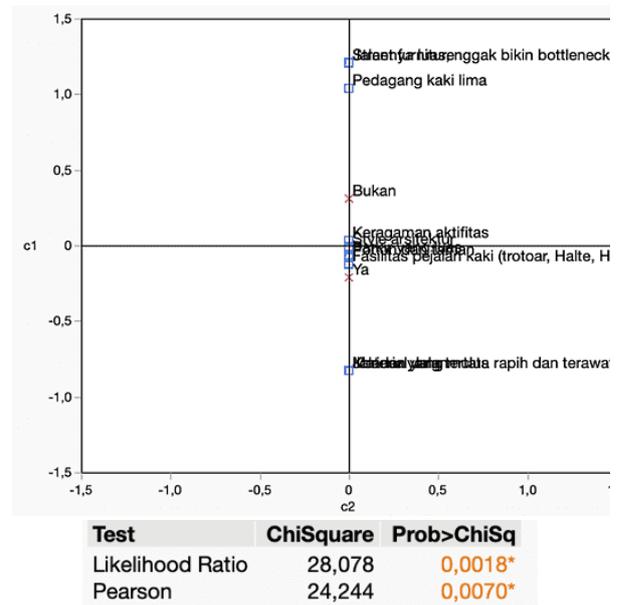
Bandung menyatakan keragaman aktifitas dan gaya arsitektur sebagai hal yang menarik dari sebuah ruang jalan. Hasil tersebut dibandingkan dengan hasil tabulasi silang elemen jalan terhadap ruang jalan yang dipilih.



Gambar 6. Penggunaan Ruang Jalan Oleh Penduduk Bandung

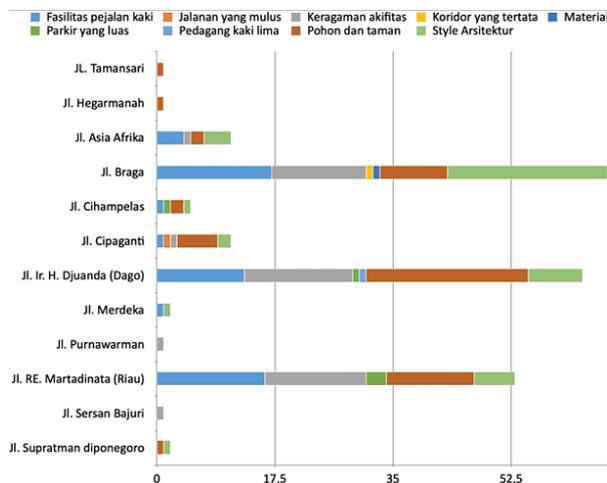


Gambar 7. Penggunaan Ruang Jalan Oleh Pengunjung Bandung



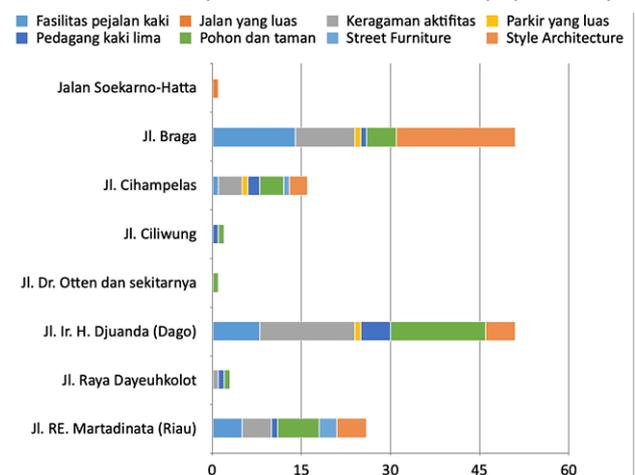
Gambar 8. Korespondensi status kependudukan dan elemen jalan yang menjadi perhatian

Analisis menunjukkan terdapat keragaman berdasarkan status kependudukan. Partisipan penduduk kota Bandung sebagian besar menyukai Jalan Braga dengan gaya arsitekturnya yang khas dan fasilitas pejalan kakinya. Jalan Dago disukai karena kerindangan pohon, taman dan keragaman aktifitasnya. Jalan Riau disukai karena fasilitas pejalan kaki dan keragaman aktifitas (Gambar 9). Hal ini berarti bahwa untuk menstimulasi berjalan kaki pada penduduk setempat, sebaiknya koridor jalan menyajikan *serial vision streetscape* yang dapat dinikmati dalam skala berjalan kaki. Hal ini juga perlu didukung dengan keteduhan menggunakan pepohonan dan taman, keragaman aktifitas, serta fasilitas pejalan kaki yang baik dan tertata. Pada pengunjung Bandung, elemen jalan yang menarik lebih beragam dibandingkan penduduk setempat. Pada jalan Dago, elemen jalan yang menjadi perhatian adalah keragaman aktifitas dan pepohonan dan taman. Pada jalan Braga, elemen gaya arsitektur dan fasilitas pejalan kaki menjadi daya tarik. Sedangkan pada Jalan Riau dan Jalan Cihampelas elemen ruang jalan hampir semuanya menjadi perhatian penduduk dari luar Bandung (Gambar 10). Hasil ini menunjukkan bahwa pengunjung lebih peka terhadap suasana dan atmosfer ruang jalan khususnya dari sudut pandang rekreasi.



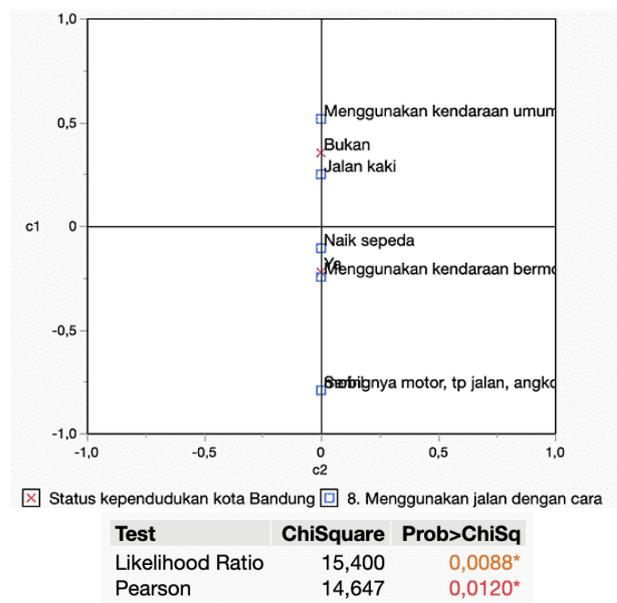
Gambar 9. Elemen jalan yang diperhatikan partisipan penduduk Bandung

Dalam konsep *complete street*, setiap pengguna jalan memiliki hak yang sama untuk menggunakan ruang jalan. Untuk melihat keragaman pengguna tersebut, penelitian ini melakukan analisis korespondensi status kependudukan terhadap cara mobilitas pada ruang jalan (Gambar 11). Hasil analisis menunjukkan signifikansi ($P=0,012$) dimana penduduk Bandung sebagian besar menggunakan kendaraan bermotor pribadi dan sepeda, sedangkan pengunjung kota Bandung menggunakan kendaraan umum dan jalan kaki.

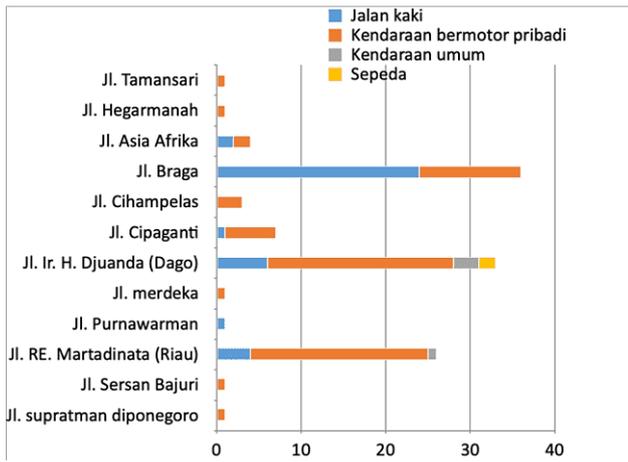


Gambar 10. Elemen jalan yang menjadi perhatian partisipan penduduk bukan Bandung

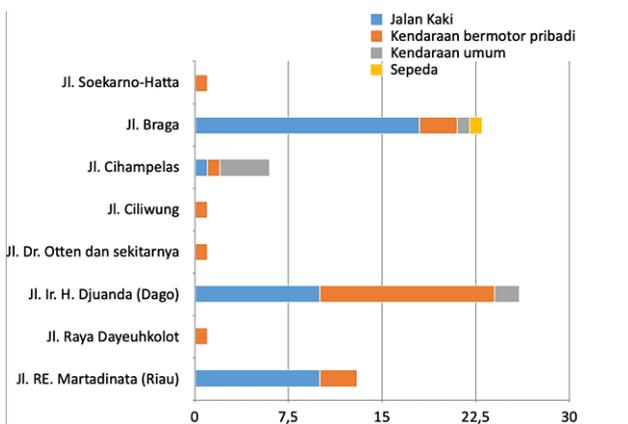
Untuk mendapatkan detail cara mobilitas, hasil ini dibandingkan dengan data tabulasi silang antara cara mobilitas dan jalan. Perbandingan menunjukkan bahwa penduduk kota Bandung banyak menggunakan kendaraan bermotor pribadi pada jalan Dago dan Jalan Riau (Gambar 12) sedangkan partisipan pengunjung lebih banyak berjalan kaki pada Jalan Braga dan jalan Riau (Gambar 13). Hasil ini menunjukkan bahwa jalan Braga merupakan jalan yang paling sering digunakan dengan berjalan kaki baik pengunjung maupun penduduk Bandung, sehingga dapat disimpulkan bahwa karakteristik Jalan Braga dianggap paling sesuai untuk berjalan kaki di kota Bandung, sedangkan karakter Jalan Dago dan Jalan Riau lebih banyak digunakan untuk mobilitas kendaraan bermotor.



Gambar 11. Korespondensi status kependudukan terhadap cara mobilitas di ruang jalan



Gambar 12. Cara mobilitas pada ruang jalan oleh partisipan penduduk kota Bandung



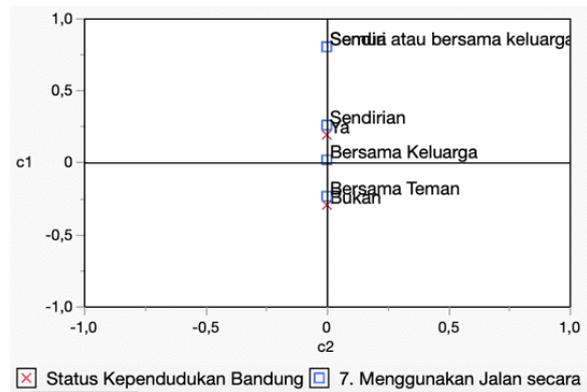
Gambar 13. Cara mobilitas pada ruang jalan oleh partisipan pengunjung kota Bandung

Untuk mengetahui pengaruh aspek sosial, penelitian ini melakukan korespondensi status kependudukan terhadap cara menggunakan ruang jalan. Hasil analisis menunjukkan signifikansi ($P=0,03$) dimana penduduk kota Bandung banyak menggunakan jalan bersama keluarga dan sendirian, sedangkan penduduk bukan Bandung cenderung bersama teman (Gambar 14).

Untuk melihat keterkaitannya dengan karakteristik jalan, hasil ini diperbandingkan dengan tabulasi silang antara ruang jalan terhadap cara menggunakannya. Perbandingan menunjukkan bahwa partisipan penduduk Bandung cenderung menggunakan jalan Braga dan Jalan Riau bersama keluarga, sedangkan Jalan Dago digunakan secara sendirian (Gambar 15). Pada partisipan pengunjung Bandung, ketiga jalan cenderung digunakan bersama teman (Gambar 16). Dapat disimpulkan bahwa Jalan Braga dan Jalan Riau memiliki karakteristik Jalur penghubung sekaligus wadah aktifitas rekreasi sosial.

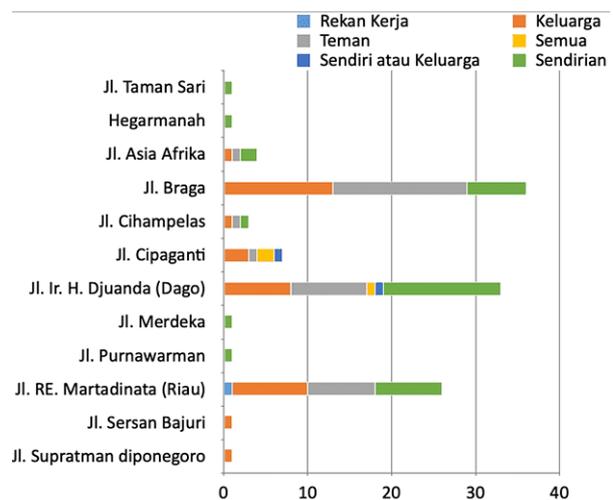
Dari temuan di atas dapat dinyatakan bahwa status kependudukan memiliki korespondensi terhadap pemilihan ruang jalan kota. Status kependudukan

dapat menjadi representasi latar belakang sosial budaya yang menjadi karakteristik individu yang seharusnya dipertimbangkan dalam perencanaan dan perancangan ruang jalan kota. Hal ini memperjelas fungsi peranan (*role*) pada perilaku individu sebagai hasil interaksi dengan lingkungan fisik [20] dimana peran atau *role* mempengaruhi tindakan seseorang dalam interaksinya dengan lingkungan fisik.



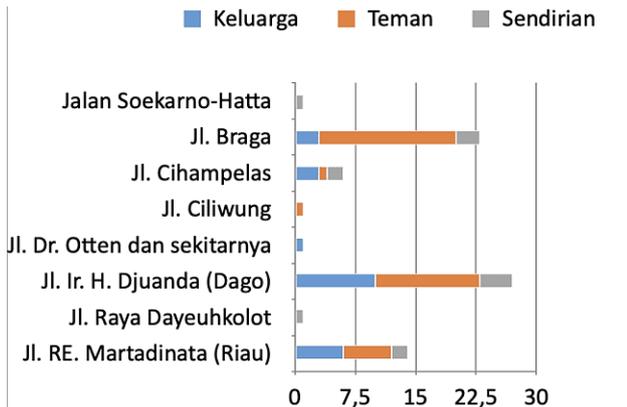
Test	ChiSquare	Prob>ChiSq
Likelihood Ratio	12,509	0,0139*
Pearson	10,685	0,0303*

Gambar 14. Korespondensi Status Kependudukan Terhadap Cara Menggunakan Ruang Jalan



Gambar 15. Cara Penggunaan Ruang Jalan Pada Partisipan Penduduk Kota Bandung

Karakter penduduk setempat lebih memperhatikan pada hal-hal fungsional yang memenuhi kebutuhan dan aktifitas sehari-hari. Paparan terhadap ruang yang berulang juga membuat seseorang semakin kurang peka terhadap lingkungan akibat dari distorsi perhatian [24]. Pada pengunjung, tujuan menggunakan ruang jalan kota adalah untuk mencari pengalaman dimana semua objek menjadi perhatian.



Gambar 16. Cara Penggunaan Ruang Jalan Pada Partisipan Pengunjung Kota Bandung

Hal ini menyebabkan pengunjung memiliki memori yang lebih kuat terhadap elemen-elemen ruang jalan. Penelitian ini sejalan dengan *literatur review* yang dilakukan pada penelitian sebelumnya bahwa terdapat perbedaan pengalaman berjalan antara penduduk lokal dan turis dimana berjalan kaki merupakan moda yang paling efektif untuk terikat pada tempat [25]. Oleh karena itu, status kependudukan dapat menjadi representasi karakteristik individu dalam penerapan *complete street* pada negara-negara berkembang.

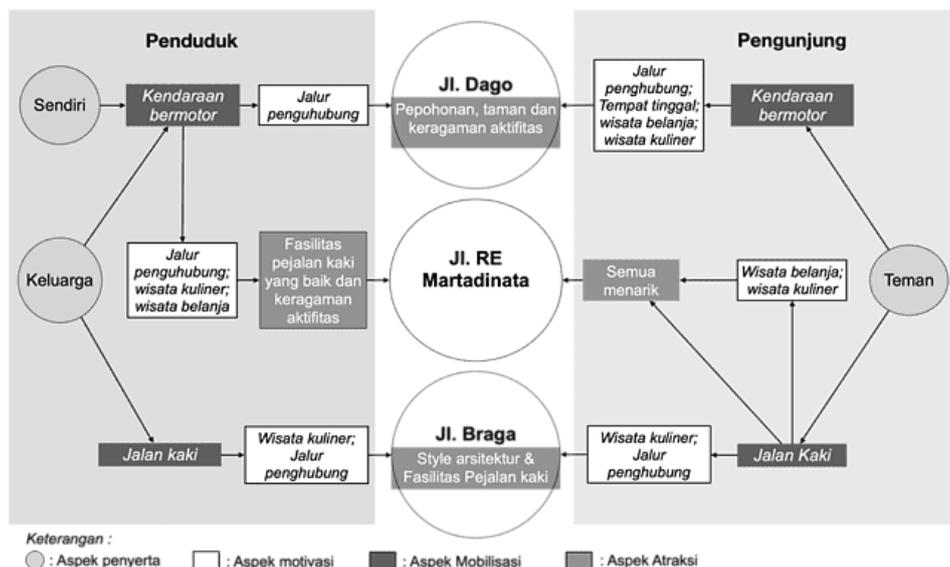
Penelitian ini mengajukan kerangka konseptual aspek-aspek yang mempengaruhi preferensi ruang jalan ditinjau dari status kependudukan. Terdapat empat aspek utama yang mempengaruhi preferensi ruang jalan yakni aspek penyerta, aspek motivasi, aspek mobilisasi, dan aspek atraksi (Gambar 17).

Aspek Penyerta

Aspek penyerta merupakan aspek yang terkait cara seseorang melakukan kegiatan di ruang jalan, baik sendirian maupun bersama orang lain sebagai penyerta. Pada penduduk setempat, sebagian besar menggunakan jalan secara sendirian atau bersama keluarga, hal ini menegaskan penelitian skala *neighborhood* yang menyatakan bahwa masyarakat setempat tampaknya tidak selalu berpartisipasi di ruang jalan secara sosial, karena ruang-ruang sosial tersebut telah didapatkan pada komunitas di tempat tinggalnya sendiri [26]. Partisipan pengunjung menggunakan ruang jalan bersama dengan teman, yang artinya penggunaan jalan lebih bersifat umum dan sosial. Hal ini disebabkan ketiga koridor jalan yang dipilih merupakan koridor jalan komersial yang memang diperuntukkan untuk mengakomodasi kebutuhan hiburan bagi pengunjung [27]. Oleh karenanya para perencana dan perancang kota perlu mempertimbangkan kembali seperti apa karakter ruang sosial pada jalan yang dapat mawadahi setiap penggunaannya.

Aspek Motivasi

Motivasi penggunaan jalan berperan sebagai salah satu faktor penentu dalam pemilihan ruang jalan di lingkungan perkotaan. Dalam penelitian ini terdapat perbedaan motivasi yang jelas antara penduduk setempat dan pengunjung kota Bandung. Penduduk setempat umumnya memanfaatkan jalan sebagai sarana untuk mencapai tujuan akhir lainnya, sedangkan pengunjung cenderung menjadikan ruang jalan itu sendiri sebagai tujuan utama. Perbedaan motivasi ini menghasilkan variasi dalam pengalaman



Gambar 17. Penerapan Kerangka Konseptual Aspek-Aspek Yang Mempengaruhi Preferensi Ruang Jalan Kota Bandung

ruang kota. Bagi penduduk setempat, fungsi utama jalan adalah sebagai jalur penghubung dengan tambahan nilai estetis atau wisata. Bagi pengunjung, ruang jalan tersebut dianggap sebagai destinasi utama yang perlu dinikmati. Temuan ini mengindikasikan bahwa karakteristik ruang jalan dan persepsi pengguna saling mempengaruhi dan tidak dapat dipisahkan dalam menentukan kualitas ruang jalan kota [25], [28].

Aspek Atraksi

Atraksi adalah hal yang menjadi daya tarik ruang jalan. Dalam studi ini perbedaan penduduk dan pengunjung kota Bandung mengenai daya tarik ketiga jalan tidak berbeda pada Jalan Dago dan Jalan Braga (Gambar 17). Partisipan menyatakan Jalan Dago memiliki daya tarik akan pepohonan, taman, serta keragaman aktifitas, dan Jalan Braga memiliki daya tarik gaya arsitektur serta fasilitas pejalan kaki. Perbedaan daya tarik terlihat dalam memaknai Jalan RE Martadinata (Jalan Riau) dimana penduduk setempat lebih berfokus pada fasilitas pejalan kaki dan keragaman aktifitas, sedangkan semua elemen menarik bagi partisipan pengunjung. Hal tersebut menunjukkan peranan penting persepsi dalam memaknai karakter fisik [11]. Oleh karenanya dalam perencanaan ruang jalan perlu merumuskan identitas ruang jalan yang mampu menggugah pengalaman berbagai sudut pandang penggunanya, sehingga secara tidak langsung akan tercipta karakteristik khas kota [29].

Aspek Mobilisasi

Aspek mobilisasi adalah aspek yang berkaitan dengan cara pergerakan seseorang di ruang jalan. Pergerakan tersebut dapat dengan berjalan kaki maupun berkendara. Dalam studi ini pergerakan penduduk setempat lebih banyak menggunakan kendaraan bermotor dengan sebagian lain bejalan kaki, sebaliknya pada partisipan pengunjung sebagian besar mengaku berjalan kaki. Hal ini terkait dengan motivasi penggunaan jalan yang berbeda yang mempengaruhi cara menggunakan ruang jalan. Dengan menganggap jalan sebagai jalur penghubung, pengguna berorientasi pada efektifitas dan efisiensi waktu. Hal ini sesuai dengan penelitian *visual attention* dimana pedestrian lebih banyak memberikan perhatian ke samping jalan dibandingkan pengguna kendaraan yang fokus memperhatikan ke arah depan [30]. Dinyatakan bahwa beberapa elemen fisik ruang jalan seperti jalur hijau dan trotoar yang baik dapat mendorong pengguna jalan untuk berjalan kaki [31].

Kesimpulan

Ruang jalan merupakan bagian dari identitas sebuah kota. Pengalaman meruang di jalan kota mencerminkan kualitas tatanan masyarakatnya yang berbudaya. Ruang jalan yang mampu mengakomodir kebutuhan berbagai pengguna merupakan indikator keberhasilan perancangan dan perencanaannya. Dalam konsep *complete street* yang berkembang saat ini, respon terhadap konteks merupakan hal yang esensial. Status kependudukan menjadi salah satu aspek yang perlu dipertimbangkan sebagai konteks pengguna ruang jalan yang beragam. Status kependudukan mencerminkan latar belakang sosial budaya individu dalam berperilaku di ruang jalan kota. Penelitian ini mengajukan kerangka konseptual untuk memperjelas hubungan aspek-aspek yang mempengaruhi pemilihan ruang jalan kota ditinjau dari status kependudukan. Pada kerangka tersebut terdapat empat aspek utama yakni aspek penyerta, aspek motivasi, aspek atraksi, dan aspek mobilisasi yang saling bekerja sama mempengaruhi keputusan. Keempat aspek dapat menjadi pertimbangan dalam mendesain dan merencanakan ruang jalan yang menstimulasi pejalan kaki sekaligus berinteraksi dengan pengguna jalan lainnya. Pembuat kebijakan dapat menentukan arah pengembangan ruang-ruang jalan sebagai destinasi wisatawan yang mampu mawadahi kebutuhan penduduk setempat yang cenderung utilitarian tanpa mengenyampingkan fungsi *leisure* bagi pengunjung kota. Kajian ini memiliki keterbatasan jumlah data, lokasi penyebaran, serta atribut individual partisipan lainnya dalam membuat preferensi sehingga generalisasi dari hasil temuan masih memerlukan kajian lebih lanjut dan mendalam. Kajian berikutnya dapat mengeksplorasi hubungan keempat aspek dalam konteks kawasan dan kota lain di negara berkembang, maupun meninjau keterhubungan ruang jalan dengan konteks kota lainnya.

Daftar Pustaka

- [1] M. Crane *et al.*, "Transforming cities for sustainability: A health perspective," *Environment International*, vol. 147, p. 106366, Feb. 2021, doi: 10.1016/j.envint.2020.106366.
- [2] A. Piracha and M. T. Chaudhary, "Urban Air Pollution, Urban Heat Island and Human Health: A Review of the Literature," *Sustainability*, vol. 14, no. 15, p. 9234, Jul. 2022, doi: 10.3390/su14159234.
- [3] M. Zeng, Y. Mao, and C. Wang, "The relationship between street environment and street crime: A case study of Pudong New Area, Shanghai, China," *Cities*,

- vol. 112, p. 103143, May 2021, doi: 10.1016/j.cities.2021.103143.
- [4] C. K. E. Wijaya, R. G. Sunaryo, and A. D. Hariyanto, "Kualitas Walkability Pusat Kota Banyuwangi," vol. 22, no. 1, 2024.
- [5] W. A. Jensen, T. K. Stump, B. B. Brown, C. M. Werner, and K. R. Smith, "Walkability, complete streets, and gender: Who benefits most?," *Health & Place*, vol. 48, pp. 80–89, Nov. 2017, doi: 10.1016/j.healthplace.2017.09.007.
- [6] S. W. Jordan and S. Ivey, "Complete Streets: Promises and Proof," *J. Urban Plann. Dev.*, vol. 147, no. 2, p. 04021011, Jun. 2021, doi: 10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000684.
- [7] Y. Ma and H. Jiao, "Quantitative Evaluation of Friendliness in Streets' Pedestrian Networks Based on Complete Streets: A Case Study in Wuhan, China," *Sustainability*, vol. 15, no. 13, p. 10317, Jun. 2023, doi: 10.3390/su151310317.
- [8] R. Bian and T. Tolford, "Evaluating the Implementation of the Complete Streets Policy in Louisiana: A Review of Practices and Projects in the Last 10 Years," *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2677, no. 3, pp. 505–520, Mar. 2023, doi: 10.1177/03611981221115726.
- [9] D. M. Calloway and A. Faghri, "Complete Streets and Implementation in Small Towns," *CUS*, vol. 08, no. 03, pp. 484–508, 2020, doi: 10.4236/cus.2020.83027.
- [10] J. L. Maisel, S.-R. Baek, and J. Choi, "Evaluating users' perceptions of a Main Street corridor: Before and after a Complete Street project," *Journal of Transport & Health*, vol. 23, p. 101276, Dec. 2021, doi: 10.1016/j.jth.2021.101276.
- [11] N. Hui, S. Saxe, M. Roorda, P. Hess, and E. J. Miller, "Measuring the completeness of complete streets," *Transport Reviews*, vol. 38, no. 1, pp. 73–95, Jan. 2018, doi: 10.1080/01441647.2017.1299815.
- [12] C. McAndrews and L. DiPrete Brown, "Strategic Reflection on Mobility, Gender, and Sustainable Development in Complete Streets: Here's How," *Public Works Management & Policy*, vol. 29, no. 3, pp. 471–495, Jul. 2024, doi: 10.1177/1087724X231184412.
- [13] A. Mofolasayo, "Complete Street Concept, and Ensuring Safety of Vulnerable Road Users," *Transportation Research Procedia*, vol. 48, pp. 1142–1165, 2020, doi: 10.1016/j.trpro.2020.08.139.
- [14] M. Fu, R. Liu, and Y. Zhang, "Why do people make risky decisions during a fire evacuation? Study on the effect of smoke level, individual risk preference, and neighbor behavior," *Safety Science*, vol. 140, p. 105245, Aug. 2021, doi: 10.1016/j.ssci.2021.105245.
- [15] A. Muhammad Mulyadi, A. Verani Rouly Sihombing, H. Hendrawan, A. Vitriana, and A. Nugroho, "Walkability and importance assessment of pedestrian facilities on central business district in capital city of Indonesia," *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 16, p. 100695, Dec. 2022, doi: 10.1016/j.trip.2022.100695.
- [16] A. Akil, A. Yudono, W. W. Osman, R. Ibrahim, and A. Hidayat, "Suitable Potential Locations for Street Vendors in Makassar City, Indonesia," *IRSPSD International*, vol. 11, no. 3, pp. 152–171, Jul. 2023, doi: 10.14246/irspsd.11.3_152.
- [17] W. Sutopo, I. S. Mardikaningsih, R. Zakaria, and A. Ali, "A Model to Improve the Implementation Standards of Street Lighting Based on Solar Energy: A Case Study," *Energies*, vol. 13, no. 3, p. 630, Feb. 2020, doi: 10.3390/en13030630.
- [18] O. D. Apuke, "Quantitative Research Methods: A Synopsis Approach," *KCAJBMR*, vol. 6, no. 11, pp. 40–47, Sep. 2017, doi: 10.12816/0040336.
- [19] J. W. Creswell, *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*, 4th ed. Thousand Oaks: SAGE Publications, 2014.
- [20] <https://www.bandung.go.id/citizen/detail/275/pemkot-bandung-segera-realisasikan-jalan-braga-bebas-kendaraan-1714718643> (diakses pada 2024)
- [21] <https://daerah.sindonews.com/read/77118/29/jalan-dago-dan-jalur-tradisional-kerajaan-pajajaran-1592784411> (diakses pada 2024)
- [22] <https://jabar.tribunnews.com/2019/01/05/ternyata-jalan-riau-menyimpan-sejarah-panjang-begini-ceritanya?page=1> (diakses pada 2024)
- [23] P. A. Bell, Ed., *Environmental psychology*, 5. ed. Fort Worth, TX: Harcourt College Publishers [u.a.], 2001.
- [24] A. Peri Bader, "A model for everyday experience of the built environment: the embodied perception of architecture," *The Journal of Architecture*, vol. 20, no. 2, pp. 244–267, Mar. 2015, doi: 10.1080/13602365.2015.1026835.
- [25] S. Dihingia, M. Gjerde, and B. Vale, "Walking Tourist: Review of Research to Date," *J. Urban Plann. Dev.*, vol. 148, no. 2, p. 04022017, Jun. 2022, doi: 10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000829.
- [26] B. K. Ferguson and D. E. Ferguson, "Architectural and personal influences on neighboring behaviors," *Frontiers of Architectural Research*, vol. 5, no. 2, pp. 194–201, Jun. 2016, doi: 10.1016/j.foar.2016.03.001.
- [27] A.-L. Istrate, V. Bosák, A. Nováček, and O. Slach, "How Attractive for Walking Are the Main Streets of a Shrinking City?," *Sustainability*, vol. 12, no. 15, p. 6060, Jul. 2020, doi: 10.3390/su12156060.
- [28] V. Mehta, "Walkable streets: pedestrian behavior, perceptions and attitudes," *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, vol. 1, no. 3, pp. 217–245, Nov. 2008, doi: 10.1080/17549170802529480.
- [29] F. Umar, H. Winarso, and I. Kustiwan, "Urban identity and planning: a conceptual study on identity of urban,

identity in urban, and identity for urban," *Spatium*, no. 00, pp. 2-2, 2024, doi: 10.2298/SPAT230828002U.

- [30] A. Pashkevich, T. E. Burghardt, S. Puławska-Obiedowska, and M. Šucha, "Visual attention and speeds of pedestrians, cyclists, and electric scooter riders when using shared road – a field eye tracker experiment," *Case Studies on Transport Policy*, vol. 10, no. 1, pp. 549-558, Mar. 2022, doi: 10.1016/j.cstp.2022.01.015.
- [31] J.-I. Kim, C.-Y. Yu, and A. Woo, "The impacts of visual street environments on obesity: The mediating role of walking behaviors," *Journal of Transport Geography*, vol. 109, p. 103593, May 2023, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2023.103593.