

Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya

Reza Hidayatullah¹ dan Jenny Ernawati²

¹ Mahasiswa Program Sarjana Arsitektur, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

² Dosen Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

Alamat Email penulis: rezahd13@gmail.com

ABSTRAK

Banyaknya perubahan mendalam pada tatanan arsitektural dan koridor bersejarah menyebabkan banyaknya perubahan pengalaman dan respon masyarakat sebagai pengguna ruang. Jalan Tunjungan merupakan salah satu koridor jalan bersejarah yang menjadi urat nadi penghubung kawasan utara dan selatan Kota Surabaya. Pentingnya posisi koridor jalan ini, pertanyaan akan kualitas visual yang terbentuk sangatlah krusial mengingat koridor bersejarah ini juga menjadi salah satu wajah utama Kota Surabaya. Penelitian ini mengukur preferensi masyarakat akan kualitas visual koridor bersejarah yang terbentuk di Jalan Tunjungan. Penelitian ini menggunakan teknik pengukuran numerik-linier *semantic differential* menggunakan 22 variabel, dan foto koridor skala manusia sebagai stimuli. 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. Ada 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

ABSTRACT

A lot of changes happened to the architecture and urban design of heritage district that influence community's experience and responses. Tunjungan street is one of heritage district that connects northern and southern area of Surabaya. The importance of this heritage district's location raises a crucial question about the visual quality that created, as this heritage district is one of the Surabaya city's main face. This research measured people's preferences on heritage district's visual quality in Tunjungan street. Using linear-numeric semantic differential and 22 variables, and also human scale photos of the district as a stimuli. The result 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. There were 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

1. Pendahuluan

Kota Surabaya yang memiliki nilai dan peninggalan sejarah yang sangat signifikan bagi kemerdekaan negara Indonesia sedikit demi sedikit merubah wajah kotanya menjadi kota yang *livable* dan *walkable*. Dengan konsep *heritage* beberapa koridor yang memiliki peran penting di tengah kota mendapatkan perhatian lebih, salah satunya ialah Jalan Tunjungan. Koridor ini banyak mempertahankan berbagai macam gaya bangunan 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). Signifikansi sejarah yang ditorehkan di Jalan Tunjungan ini ialah perobekan bendera Belanda di Hotel Yamato (sekarang Hotel Majapahit) pada tanggal 19 September 1995. Selain itu banyak juga bangunan di sepanjang Jalan Tunjungan yang menjadi *icon* selain Hotel Majapahit. Gedung Siola salah satunya juga termasuk menjadi *icon* koridor ini hingga saat ini. Perubahan – perubahan pada koridor bersejarah ini cukup banyak. Dari sisi tata-bangunannya terdapat perubahan sistem *street-oriented building* menjadi *mini megastructure*. Perubahan fungsi bangunan juga berubah dari waktu ke waktu. Terdapat perubahana fungsi perdagangan menjadi fungsi perkantoran maupun pusat perbelanjaan yang dapat merubah dan merombak fasad maupun bangunan secara visual.

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.

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*. 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.

1.1 *Environmental Aesthetics*

Environmental aesthetics 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). Pengukuran *Environmental Aesthetics* ini menggunakan numerik-linier skala *semantic differential* dengan penggunaan kata bipolar atau kata sifat yang saling berantonim satu sama lain.

1.2 Kualitas Visual Koridor Jalan

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). 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*). 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*).

Koridor jalan bersejarah menurut *Gilbert, Arizona Heritage District Design Guidelines* (2010) terdiri dari lima elemen dasar yaitu Ruang Pejalan Kaki, Sirkulasi Kendaraan, Ruang Terbuka dan *Streetscape*, Arsitektur Bangunan di Koridor, dan Penanda yang keseluruhannya memiliki aspek khusus untuk mempertahankan karakter dan identitas koridor jalan bersejarah. Kualitas Visual pada koridor jalan bersejarah secara umum menurut *Los Angeles Little Tokyo Community Design Overlay* (2002) memiliki tujuh prinsip desain diantaranya Aktivitas, Komunitas, Identitas, Konteks, Keseuaian, Daya Tarik, dan Kualitas.

2. Metode

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.

2.1 Observasi dan Dokumentasi

Observasi dilakukan dengan datang dan melihat langsung objek penelitian yaitu Jalan Tunjungan serta memperhatikan secara seksama aspek – aspek tata kota atau *urban design* baik itu berupa aspek fisik maupun non fisik.

2.2 Populasi dan Sampel

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.

2.3 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 mewakili aspek kualitas visual yang dikaji oleh peneliti.

2.3 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.

2.4 *Prosedur Penelitian*

Pada tahap observasi, peneliti mendatangi Jalan Tunjungan dan memperhatikan beberapa aspek yang harus diobservasi dan mendokumentasikannya. Beberapa aspek juga didokumentasikan dengan menggunakan sketsa peta dari kawasan untuk memberi titik – titik pada aspek vegetasi, utilitas, atau aspek lain yang memerlukan dokumentasi secara mendalam.

Pada tahap pengambilan data preferensi masyarakat, peneliti mendatangi tiap individu pengguna jalan yang bersedia menjadi responden. Tiap responden akan disediakan satu set kuisioner berisikan stimuli dari koridor jalan dengan pertanyaan berupa identitas dan 22 variabel *semantic differential* dengan skala 1 – 7 bi-polar yang dapat menjelaskan preferensi masyarakat pada tiap variabel.

2.5 *Analisis Data*

Data kondisi eksisting koridor jalan selanjutnya dianalisis secara deskriptif yaitu untuk menggambarkan data yang dikumpulkan secara sederhana (Nasution dan Usman, 2007). 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.

Data persepsi masyarakat mengenai kualitas visual koridor jalan dianalisis menggunakan statistik deskriptif. 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). Sebanyak 130 data responden dianalisis menggunakan analisis *mean-score* untuk mendapatkan nilai rerata tiap variabel. Selanjutnya dianalisis menggunakan analisis faktor dengan rotasi *Varimax*. Hasil analisis disimpan sebagai variabel komposit yang akan digunakan sebagai variabel baru untuk digunakan pada analisis selanjutnya.

Analisis regresi linear dilakukan untuk mencari faktor paling berpengaruh terhadap pembentukan kualitas visual di koridor jalan yang diteliti. Analisis ini menggunakan variabel independen kualitas visual koridor jalan secara keseluruhan dan variabel dependen dari variabel komposit yang dihasilkan dari proses analisis faktor. Hasil yang diperoleh berupa prosentase faktor apa yang paling mempengaruhi kualitas visual di Jalan Tunjungan serta menjelaskan berapa persen preferensi masyarakat terhadap kualitas visual di koridor jalan tersebut. Regresi yang digunakan ialah *Multiple Linear Regression* dikarenakan *predictors* atau variabel yang dihasilkan pada analisis sebelumnya dapat menghasilkan *predictors* lebih dari satu.

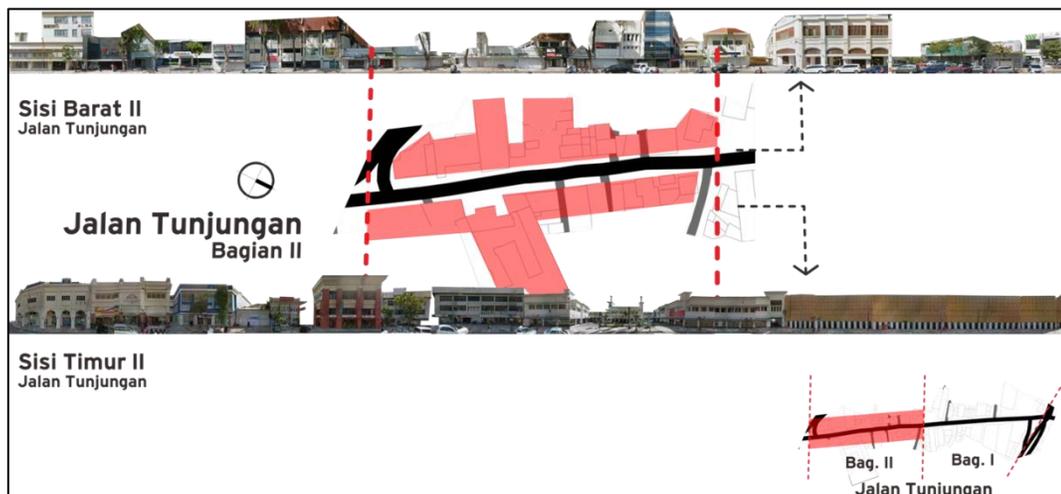
3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Kondisi Eksisting Koridor Jalan Tunjungan

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. Berikut merupakan gambar fasad bangunan sepanjang koridor:



Gambar 1. Skyline pada Koridor Jalan Tunjungan Bagian I



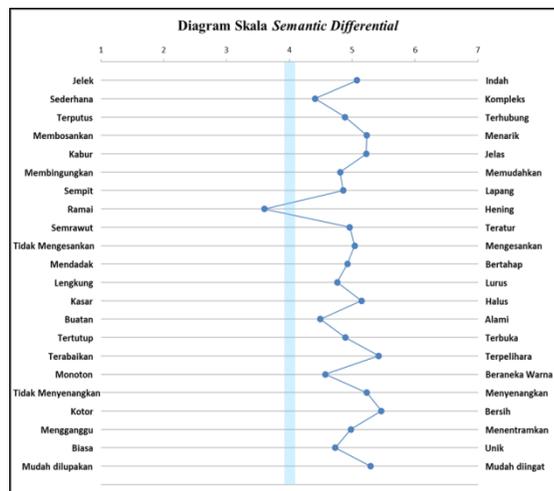
Gambar 2. Skyline pada Koridor Jalan Tunjungan Bagian II

Gambar berikut merupakan tampak bangunan 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. Vegetasi sepanjang koridor jalan ini cukup bervariasi jenis vegetasinya dengan ketinggian 5 – 10 meter.

Kondisi arsitektur bangunan sudah menunjukkan identitas dan karakter koiorodor sepanjang jalan. Terdapat adanya integrasi gaya bangunan baru dengan bangunan lama, transparansi koridor sesuai skala manusia sudah cukup baik, bangunan preservasi yang terjaga dengan baik, serta penggunaan warna material yang cerah sesuai dengan standar peraturan desain koridor jalan bersejarah. Terdapat beberapa kekurangan diantaranya pada *skyline* bangunan baru yang kurang proporsional dengan bangunan lama, material reflektif yang digunakan pada bangunan baru tidak sesuai standar, serta *setback* bangunan yang tidak sama sepanjang jalan.

3.2 Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan

Pengukuran kualitas visual koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya ini menggunakan penilaian dengan 22 *item scale semantic differential* yang diperoleh dari kuisioner preferensi pengguna jalan sebanyak 130 responden. 22 *item scale* tersebut diambil sesuai dengan variabel yang sudah ditentukan serta diambil menggunakan skala *semantic differential*. Data responden yang sudah terkumpul memiliki nilai reliabilitas yang tinggi ($\alpha > .8$) yaitu .937. Dibawah ini merupakan gambar diagram *semantic differential* hasil analisis *mean score* pada 22 *item scale* sebagai *dependant variable* kualitas visual:



Gambar 3. 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. Berikut merupakan tabel nilai rerata *independent variable* yaitu Kualitas Koridor jalan secara keseluruhan dengan menggunakan rumus *Sturgess*:

Tabel 1. 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

Tabel 2. 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 (diatas 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.

Dari nilai rerata 22 variabel terikat tersebut kemudian di analisis faktor untuk mendapatkan variabel komposit dari setiap variabel yang memiliki kesamaan dan keterkaitan satu dengan yang lainnya.

Tabel 3. 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 Tatanan 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	-

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 Tatahan Visual, Kelengkungan Bentuk, dan Variasi Warna) merupakan ketertarikan masyarakat terhadap karakter fisik bangunan di koridor jalan yang secara jelas dapat dilihat oleh kasat mata. Penamaan faktor kedua, **Kesinambungan**, berdasarkan dari tiga dari lima variabel komposit yang mendominasi. 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.

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 Ketentraman 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, meningkatkan preferensi 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).

Tabel 4. Tabel Faktor Penentu Kualitas Visual di Koridor Jalan Tunjungan

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

Catatan: N = 130, R2 = .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. 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).

4. Kesimpulan

Dari hasil penelitian Kualitas Visual Koridor Jalan Tunjungan Kota Surabaya yang telah dilakukan menunjukkan beberapa ketidaksinambungan aspek koridor jalan bersejarah dengan elemen eksisting yang diamati 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 Kesinambungan, dan ketiga ialah faktor Pergerakan. Dari ketiga faktor tersebut, Daya Tarik merupakan faktor pembentuk dengan prosentase pengaruh paling tinggi dibanding kedua faktor yang lain.

Daftar Pustaka

- 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
- 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. 2002. *Los Angeles Little Tokyo Community Design Overlay (CDO) Design Guidelines and Standards*.
- Cohen, L., et al. 2007. *Research Methods in Education*. New York: Routledge
- Creswell, J. W. 2010. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: PT Pustaka Pelajar
- Ernawati, J. & 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
- Nassar, J. L. 1988. *Environmental Aesthetic: Theory, Research, & Application*. New York: Cambridge University Press.
- Nassar, J. L., & Terzano, K. 2010. *The Desirability of Views of City Skylines After Dark*. Journal of Environmental Psychology, 30, 215-225
- Nasution, M. E. dan Usman, H. 2007. *Proses Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: LP-FEUI
- Poerbantanoë, 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
- Smardon, R. C. 1986. *Foundation for Visual Project Analysis*. New York: John Wiley and Son.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta

- 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.*
- Utami, M. A., Ernawati, J., dan Santosa H. 2009. *Kualitas Visual Koridor Jalan Legian Kuta – Bali*. Skripsi. Tidak dipublikasikan. Malang: Universitas Brawijaya.
- Widyastuti, R. H. 2018. *Evaluasi Kualitas Estetika Fasade Bangunan Pada Kawasan CBD Tunjungan Surabaya Dengan Pendekatan Preferensi Masyarakat*. Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur. Malang: Universitas Brawijaya
- 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.