

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Setting Fisik

Rapoport (1982) dalam Hartawan & Dwejiendra (2016) menjelaskan *setting* adalah tata letak dari interaksi makhluk hidup dan lingkungannya, yaitu berupa tanah, pohon, air, dan beragam bentuk fisik lain. Kesukaan atau preferensi terhadap lingkungan yang berbeda mempengaruhi estetika dari sebuah lingkungan. Preferensi tersebut dipengaruhi oleh beberapa hal, yaitu keteraturan, tekstur, keakraban terhadap lingkungan, kebebasan ruang pandang, dan keberagaman rangsang (Sarwono, 1992). Menurut Rapoport (1982) dalam bukunya *The Meanings of the Built Environment* menjelaskan bahwa elemen penyusun *setting* dibedakan menjadi 3 jenis, yaitu:

a. *Fixed-feature elements*

Elemen *fixed* merupakan elemen fisik yang tidak dapat berubah. Elemen ini dikategorikan menjadi urutan, ukuran, bentuk, serta lokasi. Contohnya yaitu bangunan, dinding, pohon, dan jalan.

b. *Semifixed-feature elements*

Elemen *semifixed* adalah elemen fisik yang sifatnya semi tetap atau elemen ini dapat berpindah-pindah. Contoh: *signage*, kendaraan parkir, dan sarana PKL.

c. *Nonfixed-feature elements*

Elemen *nonfixed* adalah pengguna dalam hal ini manusia yang melakukan kegiatan dalam suatu ruang. Elemen ini berhubungan dengan perilaku manusia yang berubah-ubah. Elemen ini mampu menjelaskan pergerakan dari pengguna baik perorangan atau kelompok dalam membentuk suatu kegiatan tertentu.

Setting dalam konteks ruang dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu *setting* fisik dan *setting* aktivitas (Hartawan & Dwejiendra, 2016). Hadinugroho (2002) menjelaskan bahwa *setting* fisik adalah sebuah sistem yang dapat digunakan oleh beberapa pengguna yang ada di dalamnya

serta dilihat dari bentuk fisik tidak bisa disamakan dengan *setting* ruang yang sama karena terdapat perbedaan baik dari jumlah pengguna dan perilaku penggunanya, sehingga perlu perlakuan yang berbeda pula. Perbedaan perilaku dan karakter dari setiap individu menentukan jenis dan tempat yang sesuai bagi suatu kegiatan. Tempat tersebut adalah ruang-ruang yang berfungsi untuk wadah suatu aktivitas dimana ruang tersebut saling terhubung di dalam sebuah sistem tata ruang.

Sunaryo (2010) dalam Setyowati & Yudhanta (2020) faktor yang berpengaruh dalam sistem seting adalah penegasan yang terjadi pada manusia sebagai pelaku serta sosial dan budaya yang merupakan faktor perubahnya. Faktor yang menentukan sebuah tatanan ruang untuk tetap atau pun berganti antara lain yaitu peran dari masyarakat, keyakinan, *value*, peraturan yang berlaku, serta pola interaksi sosial yang terjadi di masyarakat. *Setting* fisik merupakan ruang yang terencana sehingga pengguna di dalamnya dapat dilayani dengan baik. Perilaku pengguna di dalam ruangan akan secara otomatis mengetahui bagaimana fungsi dari ruang tersebut serta mengetahui hal-hal yang boleh dilakukan dan hal-hal yang tidak boleh dilakukan di ruang tersebut (Hadinugroho, 2002). Setyowati & Yudhanta (2020) menjelaskan bahwa ada beberapa hal yang mempengaruhi *setting* fisik, yaitu *people* (pengguna), *activity* (sikap dan aktivitas yang terjadi), *time* (waktu aktivitas), dan *place* (tempat).

Menurut Ardiansyah (2017) *setting* fisik terdiri dari bangunan, skala dan proporsi (*setback*), *signage*, vegetasi, jalur pedestrian, dan *street furniture*

a. Bangunan

Bangunan merupakan salah satu elemen *setting* fisik yang penting dalam suatu ruang. Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait bangunan untuk menciptakan sebuah ruang yang baik, yaitu dengan memperhatikan fungsi bangunan, massa bangunan, ketinggian bangunan, langgam bangunan, warna bangunan, transparansi.

b. Skala dan proporsi (*setback*)

Skala dan proporsi dalam *setting* fisik berkaitan ukuran serta keharmonisan bangunan satu dengan bangunan lainnya yang berada di ruang jalan. Skala dan proporsi akan mengacu kepada ukuran dan *skyline* bangunan yang tercipta dengan mengidentifikasi jarak bangunan dengan jalan, mengidentifikasi lebar jalur pedestrian mengidentifikasi *skyline* yang tercipta dari bangunan-bangunan yang ada di ruang jalan tersebut.

c. *Signage*

Menurut Lewis (2015) penanda atau *signage* merupakan penghubung antara arsitektur dengan penggunaannya serta standar grafis yang digunakan untuk pengarah. Dalam pengertian lain, signage adalah sebuah sistem tanda yang termasuk dalam bidang komunikasi visual yang berguna menjadi sebuah sarana informasi dan komunikasi secara arsitektural (Rubenstein 1996 dalam Christianna, 2012).

Menurut Calori (2015) dalam Wijayanti (2019) terdapat lima jenis kategori *signage*, yaitu:

1) Penanda identifikasi

Penanda ini ditempatkan di lokasi tujuan untuk mengidentifikasi sebuah tempat di dalam lingkungan. Penanda identifikasi memberikan informasi jika seseorang telah sampai pada lokasi yang dituju. Penanda identifikasi ditandai dengan adanya nama lokasi tujuan dan nomor sebuah ruang yang dituju. Penanda identifikasi terdapat pesan di dalamnya, pesan tersebut biasanya berkaitan dengan keselamatan dan aksesibilitas

2) Penanda *directional*

Penanda *directional* bertujuan untuk memberikan arahan untuk pengguna untuk menuju ke suatu tempat. Penanda *directional* biasanya berupa anak panah atau pun arah untuk menuju suatu tempat.

3) Penanda peringatan

Penanda peringatan bertujuan untuk memberikan sebuah peringatan adanya sebuah bahaya atau prosedur keamanan dan keselamatan.

4) Penanda peraturan dan larangan

Penanda ini berfungsi untuk mengatur perilaku atau sikap seseorang berupa larangan untuk melakukan sesuatu.

5) Penanda operasional

Penanda operasional bertujuan memberikan informasi mengenai tata cara penggunaan sesuatu dengan detail dan terperinci. Penanda ini biasanya disertai dengan gambar penjelas untuk memudahkan pengguna.

d. Vegetasi

Elemen *setting* fisik yang paling mudah dan efektif untuk menambah kualitas ruang jalan yaitu pepohonan atau vegetasi. Penanaman vegetasi di ruang jalan harus memperhatikan beberapa hal, antara lain jenis vegetasi yang digunakan, fungsi vegetasi, posisi vegetasi, serta jarak antar vegetasi. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.5 Tahun 2012 tentang Pedoman Penanaman Pohon Pada Sistem Jaringan Jalan merupakan pedoman yang digunakan untuk mengatur hal-hal tersebut. Sesuai dengan Permen PU No.5 Tahun 2012, untuk kegiatan penanaman pohon di ruang jalan diperlukan perencanaan terkait dengan kebijakan, latar belakang, tujuan, lokasi tanam, jenis pohon, cara tanam, cara pemeliharaan, peralatan serta rencana untuk biaya dan waktu.

a) Penentuan Lokasi Penanaman

Lokasi penanaman pohon harus berdasarkan ketentuan yang berlaku yang telah diatur oleh peraturan perundang-undangan. Lokasi penanaman harus berada di dalam area jalur penanaman.

b) Penentuan Jenis Tanaman

Penentuan jenis tanaman yang akan ditanam di ruang jalan harus memperhatikan berbagai hal, antara lain pertimbangan ekologis (iklim, tanah, cahaya matahari, drainase, kondisi jalan), bentuk tanaman,

manfaat tanaman, dan pertimbangan lain seperti pelestarian keanekaragaman tanaman (*biodiversity*).

c) Fungsi Tanaman Jalan

Jenis tanaman yang akan ditanam harus mempunyai beragam manfaat bagi masyarakat, antara lain yaitu manfaat dari aspek ekologis, keindahan, kenyamanan serta keamanan. Bagian tanaman yang digunakan atau dimanfaatkan adalah bagian organ yaitu dari daun, batang, bunga, buah, dan akarnya. Salah satu manfaat dari penanaman pohon di ruang jalan adalah menjadi ciri khas dan identitas dari sebuah daerah dengan menanam pohon lokal atau eksotis yang hanya tumbuh di daerah tersebut atau hanya tumbuh di Indonesia. Berikut adalah beberapa fungsi dari tanaman yang berada di ruang jalan, antara lain:

- 1) Mengurangi pencemaran udara
- 2) Menyerap kebisingan
- 3) Penghalang silau
- 4) Pembatas pandang
- 5) Pengarah
- 6) Penahan benturan
- 7) Estetika
- 8) Habitat satwa
- 9) Pemecah angin
- 10) Pengalih parkir ilegal

e. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian yang berada di perkotaan dimaksudkan sebagai ruang yang hanya digunakan oleh pengguna pejalan kaki sebagai sarana menuju ke suatu tempat yang aman dan terlindungi dari kendaraan bermotor (Rapoport 1986 dalam Setyowati, 2018). Shirvani (1985) menjelaskan bahwa *pedestrian ways* adalah fasilitas berupa ruang terbuka yang digunakan oleh umum yang ada di antara dua titik potensial terjadinya kegiatan, sehingga jalur pedestrian akan berfungsi untuk

menjadi ruang penghubung dalam mendukung suatu aktivitas. Dalam pengertian lain, jalur pedestrian merupakan ruang linear yang digunakan sebagai sirkulasi serta sering kali digunakan sebagai wadah aktivitas, serta ruang tersebut tercipta karena diapit oleh gedung-gedung (Rapoport 1987 dalam Tandung (2012).

Pejalan kaki merupakan individu yang berpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan tidak menggunakan kendaraan dalam proses pencapaiannya. Pejalan kaki dapat melakukan berbagai kegiatan, baik kegiatan statis seperti duduk, berdiri, makan atau minum maupun kegiatan dinamis seperti berjalan atau berpindah tempat tanpa kendaraan.

Unterman (1984) dalam Setyowati & Yudhanta (2020), menjelaskan ada beberapa unsur yang mempunyai pengaruh pada tingkat kenyamanan suatu jalur pedestrian. Aksesibilitas adalah salah satu faktor yang memiliki pengaruh paling besar, yaitu berupa kemudahan pengguna untuk mencapai suatu objek ataupun lingkungannya. Unsur-unsur kenyamanan berpengaruh dalam aksesibilitas adalah sebagai berikut:

- a) Menghapus hambatan
- b) Lebar dan bebas
- c) Area jalan dan istirahat
- d) Kemiringan/ *grades*
- e) Ramp pada jalur pedestrian
- f) Permukaan dan tekstur

f. *Street Furniture*

Street furniture merupakan beberapa elemen ruang yang ada di ruang publik yang berfungsi untuk menambah kenyamanan pengguna, contohnya seperti *seating group*, pohon peneduh dan tempat parkir (Shirvani 1985 dalam Tandung, 2012).

Contoh lain dari *street furniture* yaitu kursi, kotak pos, kotak telepon, *information board*, lampu jalan, halte, wc umum, air mancur dsb. Objek

tersebut adalah sebuah perlengkapan ruang publik yang mempunyai manfaat dan tujuan tertentu yang berguna bagi pengguna ruang publik. Spreiregen (1965) dalam Tandung (2012), berpendapat bahwa untuk menilai kualitas pergerakan dari pejalan kaki dapat dilihat dari lebar perkerasan dan jalur tepi-nya, ada atau tidaknya perlinfungan dari cuaca dan beberapa kelengkapan dari perlengkapan ruang jalan. Faktor lain melatar belakangi pejalan kaki dalam menggunakan pedestrian adalah untuk kegiatan statis dan dinamis, seperti memanfaatkan seating area, menikmati cahaya matahari, pepohonanan yang menjadi pelindung dari hebusan angin, dan lain sebagainya.

2.2 Tinjauan Karakter Jalan

Jalan merupakan salah satu elemen kota yang memiliki fungsi sebagai wadah interaksi bagi masyarakat. Kualitas karakter dari sebuah jalan akan memberikan citra yang kuat terhadap jalan tersebut (Lynch, 1960). Untuk memberikan kesan yang positif dari sebuah jalan, perlu adanya peningkatan kualitas tampilan jalan (Bishop dalam Nugroho, 2008). Jalan yang didesain dengan baik serta menarik, akan membuat pengunjung mau untuk lebih lama di area tersebut dan kembali mengunjungi jalan tersebut. Hal tersebut dikarenakan jalan yang didesain dengan baik akan memberikan kesan yang positif terhadap pengunjungnya.

Jalan yang mempunyai karakter yang kuat akan dilihat lebih baik dengan desain dan keadaan fisiknya serta adanya pola jalan sebagai konteks fisik bagi kehidupan masyarakat kota serta sebagai *setting* jalan itu sendiri (Jacob, 1993). Jalan dengan karakter yang kuat mempunyai tujuan untuk memberikan penjelasan mengenai pentingnya sebuah jalan dengan karakternya. Hal tersebut akan menciptakan jalan-jalan dengan karakter yang kuat sehingga masyarakat ingin berada di sana (Jacob, 1993).

Jalan tidak hanya memberikan fungsi sebagai wadah bagi kegiatan masyarakat, tetapi jalan juga dapat memberikan kesan dan kenangan yang baik bagi penggunaannya. Kesan dan kenangan yang diciptakan oleh jalan

tersebut yang membuat masyarakat mau untuk berada di sana dan kembali untuk mengunjunginya. Jalan juga dapat memberikan pengalaman yang menarik dan tidak terlupakan bagi penggunanya. Oleh karena itu, sebuah jalan perlu diperkenalkan bagaimana karakter jalannya serta hal-hal apa saja yang ada di dalamnya.

Karakter yang kuat dari sebuah jalan dapat dilihat dari rancangan jalan tersebut dan kondisi fisiknya. Karakter sebuah jalan dipengaruhi oleh elemen-elemen fisik yang ada di dalamnya.

2.2.1 Kriteria Jalan yang Berkarakter

Menurut (Jacob, 1993) terdapat beberapa kriteria untuk sebuah ruang jalan dapat dikategorikan sebagai jalan yang memiliki karakter yang kuat. (1) Sebuah jalan dikategorikan sebagai jalan yang berkarakter kuat apabila jalan tersebut mampu menciptakan sebuah komunitas atau kelompok serta dapat mengakomodasi kegiatan yang ada di dalamnya. Jalan merupakan sebuah setting yang diperuntukkan bagi kegiatan untuk menciptakan kebersamaan dalam masyarakat. Jalan yang baik merupakan jalan memberikan kemungkinan bagi seseorang untuk bertemu orang lain atau sebagai titik temu seseorang. Jalan dengan karakter yang kuat menjadi tempat yang nyaman bagi masyarakat untuk bermain, bekerja, atau sekadar menghabiskan waktu.

(2) Jalan berkarakter kuat apabila sebuah jalan dapat memberikan perasaan aman dan nyaman bagi penggunanya. Dengan adanya jaminan keamanan dan kenyamanan, masyarakat tidak memiliki ketakutan untuk datang atau pun melakukan aktivitas di jalan tersebut.

(3) Jalan yang memiliki karakter adalah jalan yang mampu mengundang masyarakat untuk berpartisipasi di dalamnya. Partisipasi masyarakat di ruang jalan antara lain menempati bangunan-bangunan yang ada di jalan tersebut serta mempunyai rasa kepemilikan yang tinggi terhadap jalan tersebut dengan merawatnya. Hal tersebut merupakan bentuk partisipasi masyarakat terhadap penciptaan ruang jalan yang berkarakter.

(4) Jalan yang berkarakter kuat adalah jalan yang mudah diingat oleh masyarakat. Ingatan yang diberikan kepada masyarakat bisa dalam bentuk kesan positif yang diberikan dari jalan tersebut terhadap masyarakat baik secara terus-menerus atau pun dalam satu waktu sehingga membekas.

Menurut Jacobs (1993) dalam Nugroho (2008), terdapat elemen-elemen fisik yang membentuk karakter sebuah jalan, antara lain:

1) Pepohonan

Elemen paling mudah dan sangat efektif dalam peningkatan kualitas jalan seperti pohon. Pohon dapat menjadi karakteristik atau identitas tunggal bagi sebuah ruang jalan. Dalam penerapannya, penanaman pohon perlu diletakkan berdekatan satu sama lain agar efektif dalam menciptakan karakter jalan. Dengan jarak yang berdekatan, pohon tersebut akan menciptakan sebuah visual yang menarik serta dapat menjadi pelindung pejalan kaki dari panas.

2) Awalan dan Akhiran

Sebuah jalan yang baik perlu memiliki awalan dan akhiran yang jelas sebagai suatu penanda dari jalan tersebut. Hal ini juga sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Jacobs (1993) bahwa sebuah jalan yang mempunyai awal hingga bagian ujung jalan yang jelas, merupakan salah satu perancangan jalan yang baik.

Lynch (1960) menyampaikan bahwa masyarakat cenderung berpikir untuk mengetahui dimana awalan dan akhiran dari sebuah jalan. Jalan yang memiliki awalan dan akhiran yang jelas memiliki karakter atau identitas yang kuat pula, sehingga memberikan sebuah perasaan tersendiri bagi pengguna jalan ketika melintasi jalan tersebut.

3) Keanekaragaman bangunan

Jumlah bangunan yang banyak dengan beragam jenis dan langgam akan menciptakan keunikan dan ketertarikan bagi masyarakat serta banyaknya bangunan yang beragam tersebut akan menciptakan *skyline* yang menarik. Jacobs (1993) menjelaskan bahwa bangunan yang

beraneka ragam dapat dirancang dari tata guna lahan campuran sehingga menarik pengunjung untuk datang.

Muoghtin (2003) berpendapat bahwa fasad sebuah bangunan merupakan elemen yang kuat dan dominan dari sebuah jalan. Ia menambahkan bahwa fasad bangunan lebih penting untuk menciptakan keaneka ragaman bangunan dibandingkan dengan massa bangunan.

4) Detail jalan

Detail-detail yang diterapkan di suatu ruang jalan akan menciptakan ketertarikan masyarakat dan menampilkan ciri tersendiri bagi suatu ruang jalan. Detail jalan atau perabot jalan juga akan membantu meningkatkan kualitas jalan dan meningkatkan pengguna jalan karena dengan penataan perabot jalan yang baik akan menciptakan ruang jalan yang aman dan nyaman bagi pengguna jalan.

5) Ruang terbuka

Ruang terbuka di sebuah jalan akan sangat penting, karena ruang terbuka dapat menjadi wadah bagi aktivitas masyarakat sehingga jalan tersebut menjadi “hidup” karena adanya aktivitas dari masyarakat.

Jacobs (1993) berpendapat bahwa sebuah jalan perlu memiliki tempat sebagai pemutus apabila jalan tersebut terlalu panjang. Tempat pemutus dari sebuah jalan dapat berupa ruang terbuka, plaza, atau pun taman. Tempat pemutus tersebut memebrikan sebuah ruang untuk berhenti bagi pengguna atau pun tempat istirahat serta dapat menjadi titik acuan dari jalan tersebut.

6) Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan elemen yang sangat penting karena menyangkut dengan fungsi utama dari jalan itu sendiri dimana sebagai sarana bagi masyarakat untuk dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain baik pengguna kendaraan atau pejalan kaki. Aksesibilitas juga berhubungan dengan kemudahan akses bagi pengguna difabel,

diamana sebuah jalan harus dilengkapi dengan fasilitas bagi difabel seperti ramp, *guiding block*, dan tempat duduk.

7) Parkir

Kebutuhan ruang parkir menjadi penting karena sejalan dengan perkembangan aktivitas masyarakat dan perkembangan alat transportasi. Ruang parkir di ruang jalan harus berintegrasi dengan aksesibilitas dimana ruang parkir harus memudahkan pengguna dalam mencapai tujuannya. Muoghtin (2003) menjelaskan bahwa permasalahan bagi seorang perancang adalah dapat mengintegrasikan antara ruang parkir bagi kendaraan dan jalan, karena masyarakat pengguna kendaraan akan lebih memilih memarkirkan kendaraannya sedekat mungkin dengan tujuannya.

8) Kepadatan

Menurut Jacobs (1993) dalam Nugroho (2008) dijelaskan bahwa kepadatan hunian serta aktivitas adalah sebuah konsekuensi dari tata guna lahan. Sebuah jalan sebaiknya dirancang untuk mengakomodir tujuan dari penggunaannya. Kepadatan serta tata guna lahan merupakan hal yang penting dalam sebuah jalan. Jalan yang baik adalah jalan yang ketika terjadi keramaian atau pun ketika tidak ada orang, tetap terlihat indah serta nyaman untuk dilalui (Nugroho, 2008). Moguhtin (1992) dalam Nugroho (2008) menjelaskan bahwa untuk menciptakan keberlangsungan hidup dari sebuah jalan, perlu adanya kepadatan, dimana kepadatan dapat merangsang terjadinya berbagai kegiatan di dalamnya. Selain kepadatan, tata guna lahan yang bervariasi juga menjadi salah satu faktor untuk merangsang terciptanya banyak kegiatan untuk keberlangsungan hidup dari jalan tersebut.

9) Panjang

Alberti dan Palladio (1965) dalam Nugroho (2008) menjelaskan bahwa jalan yang berada di dalam kota dengan karakter yang kuat

sebaiknya berbentuk lurus dan lebar. Moughtin (1992) dalam Nugroho (2008) juga menambahkan bahwa jalan yang memiliki bentuk lurus akan memberikan pemandangan yang menyenangkan bagi penggunanya terlebih apabila jalan tersebut bersih.

Jalan yang baik lahir dari beberapa titik dari keseluruhan panjang jalan, dimana sebuah jalan akan memiliki kesulitan untuk mempertahankan ketertarikan visual, keanekaragaman, hal-hal yang menarik, serta citra yang baik di beberapa titik jalan tersebut (Jacob, 1993). Muoghtin (2003) menerangkan bahwa apabila sebuah jalan terlalu panjang dan lebar, hal tersebut akan membuat pengguna sulit untuk mengamati rasa keterlingkupan. Moughtin juga menambahkan bahwa panjang ideal untuk sebuah jalan adalah tidak lebih dari 1500 meter, karena lebih dari itu skala manusia akan hilang.

Jalan yang berbentuk lurus juga memiliki keunggulan seperti dapat mengembangkan kegiatan masyarakat dengan menyediakan tempat untuk bersenang-senang dan memberikan celah bagi lingkungan yang baik, meningkatkan komunikasi antar masyarakat dengan menghubungkan dua titik secara langsung, dapat menciptakan interaksi sosial antar masyarakat yang jika dibarengi dengan arsitektur yang indah dan berkarakter (Kostof 1991 dalam Nugroho, 2008).

10) Kontras

Kontras dibutuhkan guna membuat sebuah lingkungan menjadi menarik dan kreatif (Zahnd, 2006). Menurut Jacob (1993) kontras dalam perancangan jalan merupakan hal yang membuat suatu jalan menjadi berbeda dengan jalan lain, yang membuat suatu jalan menjadi lebih baik bahkan terbaik. Hal mengenai kontras antara lain bentuk, panjang, dimensi, atau pola dari keseluruhan jalan. Kontras dapat menciptakan sebuah jalan terlihat berbeda, mudah diingat, dan spesial dibandingkan jalan lain.

11) Waktu

Waktu menjadi faktor yang perlu diperhatikan dalam dunia arsitektur (Zahnd, 2006). Jacob (1993) menjelaskan jika waktu menjadi salah satu aspek menciptakan jalan yang baik. Waktu diperlukan untuk menciptakan keanekaragaman, perubahan, serta nilai-nilai sejarah selama bertahun-tahun.

2.2.2 Elemen Pembentuk Citra Koridor Jalan

Citra koridor jalan merupakan kesan yang akan diberikan kepada pengunjung dari jalan tersebut. Citra koridor jalan dapat membentuk karakter sebuah jalan. Menurut Krier (1979) terdapat elemen-elemen pembentuk citra koridor jalan sebagai pembentuk arsitektur kawasan kota, yaitu:

1. Wujud Bangunan

Wujud bangunan adalah tampilan wajah atau bentuk dari bangunan yang ada di koridor jalan. Bentuk dan tampilan dari bangunan-bangunan yang ada di koridor tersebut adalah gambaran keseluruhan dari suatu koridor yang dapat menjadi identitas dan citra arsitektur bagi koridor tersebut.

2. *Figure Ground*

Figure ground adalah hubungan antara penggunaan lahan bagi massa bangunan dengan ruang terbuka. Menurut Trancik (1986) dalam Dipta (2015) struktur tata ruang kota memiliki dua elemen utama, yaitu massa bangunan kota (*urban solid*) dan ruang terbuka kota (*urban void*). Elemen tersebut menciptakan pola padat rongga di ruang kota yang menampilkan struktur ruang kota dengan jelas.

3. *Street and Pedestrian Ways*

Street and pedestrian ways adalah jalur jalan bagi kendaraan dan bagi pejalan kaki dengan dilengkapi ruang parkir, *street furniture*, penanda (*signage*), serta pengaturan vegetasi. *Street and pedestrian ways* adalah

ruang pergerakan secara linear untuk sirkulasi dan wadah aktivitas manusia dengan skala padat.

2.3 Tinjauan Konfigurasi

Menurut Anjani dan Santosa (2018) dalam Setyowati dan Yudhanta (2020), konfigurasi di ruang publik adalah hubungan yang terjadi antara ruang-ruang sebagai wadah aktivitas publik, dimana di dalamnya terdapat suatu hubungan yang dapat tercipta apabila terjadi interaksi yang dapat diidentifikasi dari adanya pergerakan dari satu ruang ke ruang lainnya. Konfigurasi mempengaruhi pola pergerakan dari ruang dan pergerakan tersebut akan mempengaruhi pengguna dalam menggunakan ruang tersebut. Hasil dari hal tersebut menciptakan sebuah hubungan yang saling mempengaruhi dari bentuk arsitektur dan perilaku atas desain yang diterapkan. Hal tersebut membuat konfigurasi tidak dapat berdiri sendiri, karena selalu dipengaruhi oleh satu dan lainnya.

Menurut Yudhanta (2018) Pergerakan di dalam konfigurasi ruang memiliki hubungan yang kuat dengan keterlihatan (visibilitas). Tingkat visibilitas ruang dapat mempengaruhi dalam mengenali sebuah ruang di lingkungan terbangun. Tingkat visibilitas yang diketahui di sebuah ruang menciptakan kemudahan untuk mengetahui bagaimana tingkat kemudahan mengenali ruang di dalam sebuah konfigurasi ruang. Tingkat visibilitas juga dipengaruhi oleh bentuk sebuah ruang tersebut.