

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Dalam penelitian ini menggunakan teori utama mengenai *campus gateway* yang dikemukakan oleh Dober (1992), dan Turner (2017); teori *urban corridor* oleh Lynch, 1960 dan Southworth (2005); teori *Place Identity* oleh Proshansky (1978); *Visual Quality* oleh Nasar (1994); dan teori *Streetscape* oleh Cullen (1995).

2.1 Campus Gateway (Gerbang Kawasan Kampus)

Campus Gateway adalah zona transisi antara ruang kota dan kawasan kampus yang berfungsi menciptakan *sense of arrival*, memperkuat identitas institusi, dan memfasilitasi orientasi pengguna (Kenney, 2005; Turner, 2017). Sedangkan menurut Agus (2018), gerbang berfungsi sebagai petunjuk memasuki suatu kawasan, sebagai titik orientasi dari suatu tempat dan memberikan citra kawasan. Gerbang bukan sekadar pintu masuk fisik, tetapi elemen tata ruang yang membangun citra pertama suatu kampus. Gerbang atau *gateway* memiliki makna yang tidak hanya fungsional, tetapi juga simbolik. Secara fungsional, gerbang menandai transisi antara dua area yang berbeda, seperti antara ruang publik dan ruang institusional, atau antara kawasan kota dan kawasan kampus. Secara simbolik, gerbang berperan sebagai elemen arsitektural dan visual yang mencerminkan identitas dan citra suatu tempat.

Konsep *campus gateway* merujuk pada area transisi antara ruang kota dan kawasan kampus yang berperan menciptakan kesan pertama terhadap institusi pendidikan. Menurut Dober (1992) pintu masuk kampus merupakan elemen simbolik yang membentuk citra institusi melalui desain arsitektur, lanskap, dan keterbacaan ruang. Gerbang bukan sekadar struktur fisik, melainkan alat komunikasi visual yang menyampaikan sejarah, martabat, dan karakter intelektual sebuah institusi. Dober menekankan pentingnya penggunaan material yang konsisten dan lanskap

yang khas untuk menciptakan *sense of place* yang kuat sejak dari titik masuk. *Gateway* juga berfungsi memperkuat orientasi dan navigasi pengguna (Kenney, 2005).

Menurut Turner, *campus gateway* bukan sekadar objek estetika, melainkan manifestasi dari hubungan antara universitas dan masyarakat. Lebih lanjut Turner (2017) menekankan bahwa *gateway* modern tidak hanya memiliki fungsi fisik, tetapi juga merepresentasikan identitas kampus melalui elemen visual seperti signage, fasad bangunan, pola vegetasi, dan ruang publik. Perancangan *gateway* yang baik harus menghadirkan kontinuitas visual, kohesi desain, serta transisi yang jelas dari area kota menuju lingkungan akademik.

2.1.1 Fungsi Utama *Campus Gateway*

Campus gateway (gerbang kampus) dalam arsitektur lanskap dan perencanaan urban bukan sekadar elemen pembatas fisik, melainkan sebuah sistem ruang yang memiliki peran vital dalam struktur kawasan. Berdasarkan sintesis dari pemikiran para ahli seperti Paul Venable Turner, dan Richard Dober fungsi utama *Campus Gateway* dapat dikelompokkan menjadi empat fungsi utama.

1. Identitas dan Simbolis

Gerbang merupakan representasi visual pertama dari nilai-nilai, martabat, dan sejarah sebuah institusi akademik. Menurut Dober (1992), gerbang berfungsi untuk mengomunikasikan karakter intelektual institusi kepada masyarakat luas melalui elemen arsitektur dan penanda (*landmarks*). Gerbang menciptakan citra yang membedakan lingkungan akademik dengan area urban lainnya.

2. Transisi Psikologis (*Threshold & Sense of Arrival*)

Gerbang berfungsi sebagai titik transisi yang mempersiapkan mental pengguna saat berpindah dari kebisingan aktivitas kota menuju ketenangan lingkungan akademik. Turner (1984) menekankan pentingnya *The Approach* (jalur pendekat) yang menciptakan sekuens visual menuju gerbang guna membangun *sense of arrival*

(kesadaran bahwa seseorang telah sampai di tujuan). Tanpa fungsi transisi yang baik, batas antara area publik-komersial dan area akademik akan menjadi kabur.

Campus gateway atau gerbang kawasan kampus berfungsi sebagai ruang transisi. Ruang transisi merupakan ruang peralihan atau ruang pengantar yang berfungsi sebagai penghubung antar ruang ataupun jeda bagi pengguna sebelum memasuki ruang utama (Andadari & Indrosaptono, 2021).

3. Navigasi dan Distribusi Pergerakan (*Wayfinding & Circulation*)

Sebagai pintu masuk utama, gerbang menjadi pusat orientasi bagi pengunjung. Gerbang berfungsi mengatur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki serta memberikan informasi navigasi (*wayfinding*) menuju berbagai zona di dalam kampus. Desain gerbang yang efektif harus mampu meminimalisir konflik antara arus lalu lintas kota dengan akses internal kampus.

Campus gateway sebagai *landmark* yang mudah dikenali dan membantu navigasi. Lynch (1964) dengan teori landmark mengemukakan bahwa landmark adalah objek yang secara visual mencolok, menonjol, dan menarik perhatian. Landmark adalah elemen penting dari bentuk kota atau kawasan karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota/ kawasan dan membantu orang mengenali suatu daerah (Zahnd, 2006). Sedangkan menurut Yoshinobu Ashihara (1970), terdapat dua jenis bangunan monumental, salah satunya yaitu primordial monumentality. Artinya, sebuah objek arsitektur dapat dikatakan sebagai objek monumental jika objek tersebut secara jelas terisolasi dari objek-objek lain. Bangunan monumental dapat diidentifikasi melalui perhitungan perbandingan antara tinggi bangunan (high (H)) dengan jarak ruang luar (distance (D)). Rumus $D = 2H$ digunakan untuk mengenali bangunan monumental yang ideal.

Sudut pandangan mata manusia secara normal pada bidang vertical adalah 60° , bidang pandang horizontal mempunyai sudut 40° atau $2/3$ seluruh sudut. Dan orang dapat melihat keseluruhan bangunan bila sudut pandangnya 27° atau bila $D/H=2$. Melengkapi hal itu, D.K Ching (2008) melalui teori hiarki mengungkapkan bahwa dalam sebuah komposisi arsitektural dapat menghadirkan perbedaan-perbedaan yang mampu mencerminkan tingkat kepentingan bentuk dan ruangnya, peranan fungsional dan simbolis (penekanan visual). Penekanan visual dapat diaplikasikan melalui: ukuran yang tidak biasa, bentuk dasar yang unik, penempatan (lokasi yang strategis). Obyek landmark hadir juga karena adanya faktor kepejalan bangunan. Menurut Shirvani (1985), kontrol kepejalan membantu meningkatkan kondisi sirkulasi pergerakan pada jalan dan ruang terbuka di bawahnya. Kepejalan suatu gedung ditentukan oleh perbandingan tinggi, luas, lebar, panjang, olahan massa (desain bentuk), dan variasi penggunaan material

4. Sosial dan Penghubung Kawasan (*Social Linkage & Interface*)

Gerbang modern berfungsi sebagai *interface* (antarmuka) yang menghubungkan universitas dengan komunitas masyarakat di sekitarnya. Melalui penyediaan elemen *streetscape* yang berkualitas (seperti trotoar dan taman), gerbang kampus berkontribusi pada penyediaan ruang publik yang inklusif bagi kota. Fungsi ini memastikan bahwa universitas tidak menjadi terisolasi, melainkan bagian dari jaringan sosial kota.

Gerbang dalam konteks perancangan kawasan tidak hanya berfungsi sebagai pintu masuk fisik, tetapi juga sebagai penanda visual dan simbolik. Menurut Rapoport (1982), gerbang memiliki makna semantik dalam menciptakan persepsi batas dan transisi antar ruang. Gerbang dapat membentuk *sense of arrival* yang kuat, menandai peralihan dari ruang publik kota menuju ruang institusional kampus.

Dari perspektif Ching, gerbang dapat dikaitkan dengan prinsip kontras (antara ruang luar dan dalam), aksis visual (arah pandang yang terarah), dan penguatan titik fokus. Gerbang yang dirancang dengan komposisi visual yang jelas akan menciptakan hierarki visual dan memperkuat identitas kawasan. Gehl (2010) menambahkan bahwa desain gerbang sebaiknya mempertimbangkan skala manusia, interaksi sosial, dan kesinambungan dengan jaringan jalan serta ruang terbuka di sekitarnya.

Selain fungsi dasarnya, yaitu sebagai jalur antara kota dan kampus, dan sebagai antarmuka, gerbang universitas telah digunakan untuk membangun identitasnya. Universitas merancang gerbang dengan mempertimbangkan karakteristik kota tempat universitas berada, karakteristik kelembagaan, dan karakteristik geografis wilayah; dan bagaimana kota akan memandang universitas telah menjadi perhatian penting dalam desain gerbang ini.

Berdasarkan bahasan di atas, maka rumusan manfaat yang diambil untuk penelitian ini adalah menjadikan fungsi-fungsi tersebut sebagai kerangka evaluatif untuk menganalisis tingkat ketidaksesuaian koridor Jalan Prof. Sudarto, SH sebagai gerbang masuk Kampus Undip. Secara teoretis, *campus gateway* yang ideal merupakan sebuah sistem ruang terintegrasi yang menjalankan fungsi identitas simbolis, transisi psikologis, navigasi visual, dan antarmuka sosial. Dalam konteks Analisis Identitas, penelitian ini mengadopsi pandangan Dober (1992) dan Rapoport (1982) sebagai parameter untuk mengukur sejauh mana koridor eksisting mampu merepresentasikan karakter institusi dan membentuk batas yang membedakan kawasan kampus dari area komersial kota. Pada Analisis Visual, konsep *landmark* (Lynch, 1964), hierarki komposisi (Ching, 2008), dan khususnya rumus primordial monumentalitas $D = 2H$ (Ashihara, 1970) akan ditarik sebagai alat ukur untuk mengevaluasi apakah tata massa, kepejalan bangunan, dan elemen visual di sepanjang jalan mampu memberikan orientasi serta penekanan visual yang terarah. Sementara itu,

untuk Analisis Fungsi Kawasan, gagasan Turner (1984) mengenai *The Approach* (jalur pendekat) dan Gehl (2010) tentang skala manusia akan digunakan guna menakar efektivitas ruang transisi koridor dalam membangun *sense of arrival*, mewadahi sirkulasi yang minim konflik, serta berfungsi sebagai ruang publik inklusif. Ketiga landasan variabel ini secara komprehensif akan menelanjangi kesenjangan spasial antara kondisi faktual koridor saat ini dengan standar ideal arsitektur lanskap dan perancangan urban.

2.1.2 Prinsip Perancangan Campus Gateway

Berdasarkan pedoman perancangan kampus ACUHO (*Association of College and University Housing Officers*, 2013) dan Dober (1992), prinsip perancangan *campus gateway* menekankan pada harmoni antara fungsi teknis dan pengalaman sensorik.

1. Hierarki Visual dan Kejelasan

Prinsip: Gerbang harus menonjol dari lingkungannya agar mudah dikenali sebagai titik masuk utama. Ini dilakukan melalui skala, material, atau pencahayaan.

2. Konsistensi Elemen Lanskap

Prinsip: Menggunakan vegetasi dan elemen streetscape yang konsisten dari jalur pendekat hingga ke dalam kampus.

3. Skala Manusia dan Kenyamanan

Prinsip: Meskipun gerbang seringkali dibuat monumental untuk kendaraan, namun tetap harus nyaman bagi pejalan kaki.

4. Keterpaduan Arsitektural

Prinsip: Gerbang harus mencerminkan bahasa desain bangunan-bangunan utama di dalam kampus (material, warna, gaya).

5. Kejelasan Navigasi (*Wayfinding & Legibility*)

Prinsip: Gerbang harus berfungsi sebagai titik informasi yang efisien.

6. Karakter Kawasan (*Sense of Place*)

Prinsip: Gerbang harus mampu menceritakan "cerita" tentang universitas tersebut tanpa harus menggunakan kata-kata.

Hal terpenting adalah bahwa merancang gerbang kawasan kampus harus berupaya menciptakan kawasan yang dapat diakses secara inklusif, baik secara emosional, sosial, fisik, maupun psikologis, oleh semua orang. ("Campus Design Guidelines," 2005)

Sebuah koridor dirancang dengan memperhatikan lima aspek agar tidak hanya berfungsi sebagai jalur transportasi, tetapi juga sebagai ruang yang bermakna dan beridentitas kuat (*Place Identity*).

1. Kohesi visual (*Visual Cohesion*).

Kohesi visual adalah kesatuan atau harmoni dari berbagai elemen fisik yang membentuk tampilan koridor. Tujuannya adalah agar mata pengamat tidak merasa lelah atau bingung oleh keberagaman yang tidak terkendali. Aspek kohesi visual meliputi harmoni fasad dan, signage dan warna, dan material. Harmoni Fasad: adanya kemiripan atau keselarasan dalam garis atap, pola jendela, dan skala bangunan. Meskipun bangunan berbeda fungsi, ada bahasa arsitektur yang menyatukannya. Signage dan Warna: Penggunaan palet warna yang konsisten dan pengaturan letak papan nama. Jika setiap bangunan menggunakan warna mencolok dan ukuran *signage* yang berbeda-beda, kohesi visual akan hancur. Material: Penggunaan bahan bangunan (seperti jenis bata, batu alam, atau logam) yang berulang di sepanjang koridor untuk menciptakan ritme.

2. Elemen lanskap yang kuat.

Elemen ini berfungsi untuk melembutkan kekakuan struktur bangunan dan memberikan ruang bagi aktivitas manusia. Termasuk dalam aspek ini yaitu vegetasi, plaza kecil dan jalan pedestrian. Vegetasi, bukan sekadar tanaman hias, tapi pohon peneduh yang membentuk kanopi. Vegetasi yang tertata menciptakan koridor hijau yang menyejukkan. Plaza kecil (*pocket park/plaza*) merupakan area terbuka kecil di sudut-sudut jalan yang berfungsi sebagai titik kumpul (*social nodes*) tempat mahasiswa beristirahat sebentar, atau area

duduk. Jalan pedestrian, yaitu area khusus pejalan kaki yang cukup lebar, rata, dan memiliki tekstur yang membedakannya dengan jalur kendaraan.

3. Aspek ketiga, keterbacaan visual tinggi (*Legibility*).

Legibility adalah kemudahan sebuah kawasan untuk dipahami dan dikenali polanya oleh orang yang berada di sana. *Legibility* meliputi ciri-ciri dan elemen pendukung. Ciri-ciri: seseorang tahu dimana dia berada, ke arah mana dia harus pergi, dan dimana batas antara area luar dengan kampus. Elemen pendukung: adanya *landmark* yang menonjol (seperti monumen/patung) dan sistem penanda arah (*wayfinding*) yang jelas.

4. Transisi fungsi ruang (gradasi ruang).

Prinsip ini mengatur pengalaman psikologis pengguna jalan saat mendekati inti kampus. Aspek transisi fungsi ruang (gradasi ruang) meliputi publik (jalan raya) yaitu area dengan mobilitas tinggi dan kebisingan kota yang dominan. Semi-Publik (Koridor Gerbang): Area transisi dimana aktivitas komersial mulai bercampur dengan atmosfer akademik. Penataan di sini harus mulai menunjukkan karakter kampus. Akademik (Dalam Kampus): Area yang lebih tenang, didominasi pejalan kaki, dan memiliki privasi akademik yang terjaga.

5. Pergerakan aman dan nyaman (*Walkability & Cycle-Friendly*).

Aspek ini merupakan aspek fungsionalitas koridor yang menghargai manusia sebagai pengguna utama. *Walkability* terlihat dari kualitas trotoar yang ramah pejalan kaki (bebas hambatan, ada peneduh, dan cukup lebar untuk dua orang berpapasan). *Cycle-Friendly*: adanya jalur khusus sepeda yang terlindungi dari kendaraan bermotor atau minimal memiliki marka yang jelas. Keamanan: adanya pemisahan fisik antara jalur cepat dan jalur lambat, serta pencahayaan yang terang di malam hari untuk keamanan mahasiswa.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini memanfaatkan prinsip perancangan *campus gateway* beserta kelima aspek desain koridor sebagai parameter evaluasi. Pendekatan ini ditujukan untuk mengidentifikasi dan membuktikan secara terukur letak ketidaksesuaian pada koridor Jalan Prof. Sudarto. Secara spesifik, dalam analisis identitas, penelitian ini menarik prinsip *Sense of Place* dan kohesi visual yang mencakup harmoni fasad, pengaturan *signage*, serta konsistensi material sebagai alat untuk menguji apakah arsitektural koridor eksisting menyatu dengan kampus atau justru terbagi oleh dominasi visual komersial. Pada analisis visual, konsep hierarki visual, elemen *legibility* (keterbacaan kawasan), dan konsistensi vegetasi lanskap diaplikasikan guna mengevaluasi sejauh mana keberadaan *landmark* dan *wayfinding* efektif memandu orientasi pengamat tanpa menimbulkan kelelahan visual. Sementara itu, untuk menjawab analisis fungsi kawasan, parameter yang diadopsi mencakup gradasi ruang (transisi psikologis dari zona publik ke akademik), ketersediaan simpul sosial seperti plaza, serta kualitas infrastruktur yang mendukung pergerakan berorientasi manusia (*walkability*). Keseluruhan kerangka ini akan mengukur apakah koridor tersebut telah berfungsi sebagai antarmuka kampus yang inklusif, atau sebaliknya, mengalami degradasi fungsi menjadi sekadar rute transportasi yang mengabaikan skala manusia.

2.1.3 Masalah Umum pada Campus Gateway di Kawasan Perkotaan

Masalah umum pada *campus gateway* di kawasan perkotaan, biasanya muncul karena adanya benturan kepentingan antara fungsi publik kota dan identitas akademik kampus. Berikut adalah identifikasi masalah umum yang sering ditemukan, dikaitkan dengan elemen-elemen yang dianalisis:

1. Konflik Spasial dan "Visual Noise" (Polusi Visual)

Gordon Cullen (1961) menyoroti masalah polusi visual yang disebabkan oleh papan iklan. Di kawasan perkotaan, gerbang kampus sering kali tenggelam oleh aktivitas komersial di sekitarnya. Ketika area di sekitar gerbang kampus didominasi oleh aktivitas

komersial yang tidak terkendali akan terjadi fenomena kekaburan batas. Masalah *signage* misalnya iklan komersial, spanduk, dan papan nama toko memiliki skala dan warna yang lebih mencolok daripada penanda identitas kampus. Hal ini menyebabkan hilangnya hierarki visual. Dampaknya, pengunjung kesulitan mengenali titik masuk utama karena terdistraksi.

2. Degradasi Kualitas Pedestrian (*Streetscape*)

Jalan utama menuju kampus sering kali menjadi jalur yang padat dan macet. Okupansi Ruang: Trotoar sering disalahgunakan untuk parkir motor, pedagang kaki lima (PKL), atau peletakkan utilitas (tiang listrik/kabel) yang semrawut. Dampaknya, hilangnya kenyamanan bagi mahasiswa yang berjalan kaki, sehingga citra kampus sebagai kawasan yang ramah manusia dan berkelanjutan menjadi rusak. Southworth (2003) berpendapat bahwa jalan yang tidak ramah pejalan kaki adalah jalan yang gagal secara sosial.

3. Ketidakselarasan Arsitektur (Fasad)

Dober (1992) menekankan pentingnya *Architectural Unity* (kesatuan arsitektur) di kawasan gerbang. Namun, kawasan di sekitar gerbang kampus biasanya berkembang secara organik tanpa kontrol desain yang ketat. Masalah komposisi, misalnya bangunan ruko di sepanjang koridor memiliki gaya, warna, dan material yang acak. Tidak ada benang merah arsitektural antara koridor kota dengan arsitektur di dalam kampus. Dampaknya, terputusnya kesinambungan visual. Karakter kampus seolah terisolasi di balik pagar, sementara jalur pendekatnya terasa seperti jalan pasar biasa.

4. Kurangnya Efek "*Threshold*" (Ambang Batas)

Idealnya, *gateway* harus memberikan sinyal perubahan suasana. Masalah vegetasi: di perkotaan, vegetasi sering kali minim atau tidak terawat. Tidak ada perbedaan signifikan antara penghijauan di jalan kota dengan di area kampus. Dampaknya *sense of arrival* (perasaan telah sampai) tidak terbangun secara gradual. Orang merasa masuk

kampus hanya secara fisik (melewati gerbang), bukan secara psikologis.

5. Masalah Aksesibilitas dan Konektivitas

Sirkulasi Kendaraan: Gerbang kampus di perkotaan sering menjadi titik kemacetan karena konflik antara kendaraan yang masuk-keluar kampus dengan arus lalu lintas kota yang lewat (*thru-traffic*). Dampaknya gerbang kampus justru dianggap sebagai beban bagi lalu lintas kota, bukan sebagai elemen estetika yang membanggakan.

Sebagai sintesis dari tinjauan tersebut, tipologi permasalahan koridor ini ditarik menjadi parameter evaluatif guna membuktikan ketidaksesuaian karakter di Jalan Prof. Sudarto. Secara spesifik, dalam analisis identitas, penelitian ini mengadopsi pandangan Cullen (1961) mengenai polusi visual serta teori Dober (1992) tentang *architectural unity* untuk mengevaluasi bagaimana dominasi komersial dan ketiadaan kesatuan arsitektural memicu kekaburan batas, sehingga kampus kehilangan representasi karakter institusionalnya di ruang publik. Pada analisis visual, fenomena hilangnya hierarki visual akibat persaingan *signage* yang tidak terkendali, serta ketiadaan efek *threshold* (gradasi vegetasi dan elemen ruang), digunakan untuk mengukur kegagalan koridor dalam membangun *sense of arrival*. Sementara itu, untuk analisis fungsi kawasan, kriteria kegagalan ruang sosial dari Southworth (2003) dan isu konflik spasial ditarik sebagai metrik untuk mengidentifikasi bagaimana infrastruktur pedestrian oleh sektor informal, ditambah dengan arus lalu lintas, telah mendegradasi kualitas aksesibilitas dan kenyamanan pejalan kaki di gerbang kawasan.

2.2 *Urban Corridor* (Koridor Perkotaan)

Menurut Southworth & Ben-Joseph, koridor perkotaan adalah jalur pergerakan linier yang berfungsi sebagai ruang publik multifungsi. Southworth & Ben-Joseph menekankan bahwa jalan (koridor) harus mampu menyeimbangkan dua peran yang sering bertolak belakang. Fungsi sirkulasi, yaitu sebagai jalur transportasi yang efisien bagi kendaraan dan

manusia. Fungsi ruang sosial, yaitu sebagai tempat terjadinya interaksi sosial, aktivitas ekonomi, dan pembentuk karakter visual kota.

Koridor yang baik adalah koridor yang tidak hanya memprioritaskan kecepatan kendaraan, tetapi juga kualitas pengalaman pejalan kaki. Koridor jalan merupakan ruang aktivitas manusia, pergerakan (sirkulasi) manusia, transportasi dan barang. Koridor terbentuk oleh adanya dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang yang menghubungkan antar wilayah (Zahnd, 1999). Karakteristik fisik dan non fisik pada suatu koridor jalan sangat besar pengaruhnya dalam menentukan wajah dan bentuk koridor itu sendiri. Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk arsitektur kawasan kota tidak akan lepas dari elemen-elemen pembentuk citra koridor tersebut (Krier, 1979), yaitu:

1. Wujud bangunan, merupakan wajah atau tampak dan bentuk bangunan yang ada di sepanjang koridor. Wajah dan bentuk bangunan tersebut merupakan tapak keseluruhan dari suatu koridor yang mampu mewujudkan identitas dan citra arsitektur suatu kawasan.
2. *Figure ground*, merupakan hubungan penggunaan lahan untuk massa bangunan dan ruang terbuka. Struktur tata ruang kota terdiri dari dua elemen pokok, yaitu massa bangunan kawasan (urban solid) dan ruang terbuka kawasan (urban void). Kedua elemen tersebut membentuk pola padat rongga ruang kota yang memperlihatkan struktur ruang kawasan kota dengan jelas.
3. *Street and Pedestrian ways*, merupakan jalur jalan pergerakan kendaraan dan bagi pejalan kaki yang dilengkapi dengan parkir, elemen perabot jalan (street furniture), tata tanda (signage), dan pengaturan vegetasi sehingga mampu menyatu terhadap lingkungan. Koridor jalan dan jalur pejalan kaki merupakan ruang pergerakan linear sebagai sarana sirkulasi dan aktivitas manusia.

2.2.1 Elemen Fisik Urban Corridor

Southworth & Ben-Joseph mengidentifikasi elemen-elemen fisik kunci yang harus ada agar sebuah koridor dapat berfungsi secara optimal dan estetis:

1. *Pedestrian Realm* (Ruang Pejalan Kaki)

Elemen: Lebar trotoar, jenis perkerasan (*pavement*), dan pemisahan antara jalur jalan dengan jalur pedestrian.

Prinsip: Harus kontinu, aman, dan nyaman. Mereka mengkritik desain perkotaan yang sering memutus trotoar demi akses kendaraan ke lahan privat).

2. *The Street Wall* (Dinding Jalan/Fasad)

Elemen: Fasad bangunan yang berjajar di sepanjang jalan.

Prinsip: Bangunan harus memberikan "definisi fisik" pada jalan. Mereka menyarankan adanya keterbukaan fasad (jendela, pintu, teras) untuk menciptakan keamanan alami (*natural surveillance*) dan ketertarikan visual.

3. *Landscape & Street Furniture*

Elemen: Pohon peneduh, lampu jalan, bangku, dan tempat sampah.

Prinsip: Vegetasi tidak hanya berfungsi estetis tetapi sebagai penghalang psikologis dan fisik antara kendaraan dan pejalan kaki. Penempatan *street furniture* harus mendukung aktivitas sosial, bukan justru menghambat sirkulasi.

4. *Signage & Information Systems*

Elemen: Penanda jalan, iklan, dan identitas kawasan.

Prinsip: Harus ada kontrol terhadap skala dan lokasi penanda agar tidak terjadi kekacauan visual yang mengganggu navigasi dan estetika koridor.

5. *Connectivity & Access*

Elemen: Persimpangan, jalan masuk (*curb cuts*), dan hubungan dengan jaringan jalan yang lebih luas.

Prinsip: Koridor harus mudah diakses namun tetap memberikan batas yang jelas antara ruang publik (jalan) dan ruang privat (properti).

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini menjadikan kelima elemen fisik koridor kota tersebut sebagai alat ukur operasional untuk membedah ketidaksesuaian di sepanjang Jalan Prof. Sudarto, SH. Dalam konteks analisis identitas, elemen *the street wall* (dinding jalan/fasad) dan *signage & information systems* akan digunakan untuk mengevaluasi apakah fasad bangunan dan sistem penanda mampu memberikan definisi fisik kawasan yang selaras dengan citra kampus. Penggunaan teori ini penting untuk melihat apakah identitas institusional tenggelam oleh kekacauan visual (*visual chaos*) akibat dominasi iklan komersial. Pada analisis visual, penelitian ini akan menarik prinsip dari elemen *landscape* dan *street wall* untuk menakar sejauh mana vegetasi dan daya tarik visual fasad mampu mendukung estetika koridor. Sementara itu, untuk menjawab analisis fungsi kawasan, parameter akan dititikberatkan pada *pedestrian realm*, *connectivity & access*, serta *street furniture*. Ketiga landasan ini diadopsi guna mengidentifikasi keberhasilan koridor dalam menyediakan jalur pedestrian yang aman dan berlanjut, menciptakan batas yang jelas antara ruang publik (jalan) dan privat (properti), serta pemanfaatan perabot jalan yang memfasilitasi aktivitas sosial tanpa menghambat sirkulasi pergerakan. Integrasi dari evaluasi elemen-elemen fisik ini akan membuktikan secara empiris letak degradasi fungsional dan spasial koridor sebagai antarmuka kampus.

2.2.2 Karakter Koridor Kota (*Urban Corridor*)

Berdasarkan teori perancangan kota (termasuk perspektif Southworth, Ben-Joseph, dan Lynch), karakter koridor ditentukan oleh tiga dimensi utama: dimensi spasial dan fisik; visual dan estetika; aktivitas dan psikologi:

1. Dimensi Spasial dan Fisik (*The Physical Form*) meliputi rasio ruang, kontinuitas, dan elemen penutup. Rasio Ruang adalah

perbandingan antara tinggi bangunan (*height*) dan lebar jalan (*width*). Rasio ini menentukan apakah koridor terasa lega, intim, atau justru menyesakkan. Kontinuitas Fasad (*Street Wall*) adalah sejauh mana bangunan-bangunan di pinggir jalan membentuk garis yang solid. Karakter koridor akan kuat jika fasadnya konsisten, dan melemah jika banyak lahan kosong atau parkir luas yang memutus dinding jalan. Elemen Penutup (*Vegetasi & Kanopi*) yaitu keberadaan pohon peneduh menciptakan atap alami yang memberikan karakter teduh dan hijau.

2. Dimensi visual dan estetika (*The Visual Quality*) adalah dimensi yang menentukan bagaimana koridor tersebut dirasakan secara emosional, meliputi kompleksitas visual, irama dan ritme, dan signage dan penanda. Kompleksitas visual merupakan keberagaman detail arsitektur, warna, dan material. Koridor dengan karakter kuat biasanya memiliki detail yang menarik mata tanpa terlihat berantakan. Irama dan ritme: Pengulangan elemen seperti tiang lampu, jarak antar pohon, atau lebar fasad bangunan. Ritme yang teratur menciptakan karakter koridor yang formal dan tertata. Signage dan penanda: kerapian papan informasi. Jika *signage* tertata, karakter koridor terlihat profesional/akademik. Jika tumpang tindih, karakternya berubah menjadi koridor komersial yang sibuk (*cluttered*).
3. Dimensi Aktivitas dan Psikologis (*The Functional Quality*) Karakter juga ditentukan oleh apa yang dilakukan orang di sana, yaitu permeabilitas, keragaman aktivitas, dan *sense of place*. Keragaman aktivitas (*Mix of Uses*) berkaitan dengan fungsi, apakah koridor hanya untuk kendaraan lewat, atau ada aktivitas duduk, berbelanja, dan bersosialisasi. Koridor dengan banyak aktivitas pejalan kaki memiliki karakter ruang publik yang kuat. *Sense of Place* merupakan unsur unik yang tidak ditemukan di tempat lain, seperti monumen atau gaya arsitektur khas lokal yang menciptakan identitas khusus.

Karakter tidak hanya dibentuk oleh benda mati, tetapi oleh pergerakan di dalamnya. Volume dan Kepadatan: Seberapa padat manusia dan kendaraan yang menggunakan koridor tersebut pada jam-jam tertentu. Ritme aktivitas terlihat pada perubahan suasana koridor dari pagi hingga malam. Intensitas yang tinggi tanpa manajemen ruang yang baik (seperti PKL dan parkir liar) akan mengubah karakter koridor menjadi berantakan, meskipun bangunan di sekitarnya sudah bagus.

Visual Continuity (Kesesinambungan Visual) adalah faktor yang menyatukan seluruh elemen fisik menjadi sebuah Citra Kawasan. Konsistensi elemen menjadikan karakter koridor akan kuat, seperti jenis pohon yang sama, pola trotoar yang seragam, dan gaya penanda (*signage*) yang selaras. Sekuens Visual: Bagaimana mata pengamat dituntun dari satu titik ke titik lain. *Visual continuity* yang baik memastikan bahwa setiap langkah di koridor tersebut memperkuat persepsi bahwa pengguna sedang bergerak menuju pusat (Gerbang Undip), bukan sekadar bergerak di jalan tanpa arah.

Berdasarkan hal tersebut, maka penelitian ini menjadikan ketiga dimensi karakter koridor urban (fisik, visual, aktivitas) untuk membuktikan ketidaksesuaian di koridor Jalan Prof. Sudarto, SH. Secara operasional pada analisis identitas, penelitian ini mengadopsi parameter *sense of place*, tingkat permeabilitas bangunan, serta dominansi fungsi lahan guna menguji apakah koridor tersebut berhasil mempertahankan identitas formal pendidikannya, atau justru identitas tersebut telah terdistorsi oleh fasad komersial. Dalam ranah analisis visual, konsep *visual continuity* (sekuens visual dan konsistensi elemen), kualitas estetika (*signage*), serta proporsi ruang ditarik sebagai tolok ukur untuk mengevaluasi apakah morfologi koridor saat ini mampu memberikan rasa keterlingkupan (*enclosure*) yang terarah menuju Gerbang UNDIP atau justru tenggelam. Sementara itu, untuk analisis fungsi kawasan, dan dampak percampuran fungsi (*mixed-use*) digunakan sebagai landasan untuk menakar konflik spasial di lapangan.

2.2.3 Masalah Umum Koridor Kota (*Urban Corridor*)

Masalah umum *urban corridor* antara lain perubahan fungsi spontan (*uncontrolled mixed-use*), komersialisasi yang tidak terkontrol. kehilangan karakter awal kawasan. kualitas visual rendah akibat *signage* liar & ketidakharmonisan fasad, dan *crowded traffic*, minim ruang pedestrian. Perubahan fungsi lahan terjadi tanpa perencanaan matang, biasanya didorong oleh permintaan pasar (mahasiswa). Rumah tinggal atau lahan kosong berubah menjadi kafe, fotokopi, atau kost-kostan tanpa menyediakan lahan parkir yang memadai. Dampaknya terjadi beban aktivitas yang melampaui kapasitas infrastruktur jalan yang tersedia, menciptakan konflik pemanfaatan ruang antara fungsi privat dan publik. Kawasan pendidikan sering kali mengalami "Commercial Encroachment" atau perambahan komersial. Lahan di tepi jalan lebih bernilai sebagai ruang iklan dan ritel daripada ruang publik. Dampaknya Identitas koridor menjadi sangat "individualistik" (setiap pemilik bangunan ingin menonjol sendiri), sehingga fungsi koridor sebagai ruang kolektif yang berwibawa bagi kampus menjadi hilang.

Sesuai dengan teori Relph mengenai *Placelessness*: Karakter lokal atau karakter akademik Undip tertimbun oleh elemen-elemen generik (misal: desain ruko minimalis seragam atau *franchise* besar). Dampaknya Pengguna jalan tidak lagi merasakan keunikan tempat. Kualitas visual buruk akibat dua faktor utama yaitu *signage* liar dan ketidakharmonisan fasad. Papan iklan yang berebut ruang, menutupi langit, dan mengganggu pandangan menuju *landmark*. Ketidakharmonisan fasad dapat dilihat dari garis bangunan yang maju-mundur dan perbedaan material yang sangat kontras antar bangunan bertetangga menciptakan ritme visual yang tidak beraturan.

Crowded Traffic dan Minim Ruang Pedestrian berkaitan dengan prioritas moda transportasi. Jalan dirancang hanya untuk memindahkan kendaraan secepat mungkin, sementara trotoar dianggap sebagai sisa ruang atau area parkir cadangan. Dampak: Terjadi degradasi Walkability. Bagi koridor kampus, hal ini sangat fatal karena pejalan kaki (mahasiswa)

adalah subjek utama. Ketika trotoar tidak layak, interaksi sosial akademik yang seharusnya terjadi di ruang luar menjadi lumpuh.

Mengacu pada pembahasan di atas, bentuk-bentuk permasalahan koridor kota tersebut ditarik menjadi metrik evaluasi. Pendekatan ini bertujuan untuk menelusuri apa saja yang menjadi penyebab terjadinya degradasi di sepanjang koridor Jalan Prof. Sudarto. Dalam konteks analisis identitas, penelitian ini mengadopsi teori *Placelessness* guna membuktikan sejauh mana elemen komersial telah menimbun karakter akademik kampus, sehingga koridor kehilangan keunikannya. Sementara itu, untuk menjawab analisis fungsi kawasan, isu perubahan fungsi lahan akibat dorongan pasar serta degradasi *walkability* digunakan guna mengukur bagaimana beban aktivitas yang melampaui kapasitas infrastruktur telah memicu konflik tata ruang, merampas trotoar menjadi area parkir, dan melumpuhkan interaksi sosial pejalan kaki. Pengujian terhadap masalah-masalah ini akan memvalidasi secara empiris eskalasi ketidaksesuaian koridor tersebut sebagai sebuah *campus gateway*.

2.3 Identitas Tempat (*Place Identity*)

Identitas suatu tempat terbentuk dari pengalaman manusia terhadap lingkungan fisik, sosial, dan simbolik (Proshansky, 1978). Lebih lanjut Proshansky mendefinisikan *place identity* sebagai kumpulan memori, perasaan, nilai, dan kepercayaan yang dikaitkan dengan lingkungan fisik tertentu. Seseorang merasa memiliki suatu tempat karena tempat tersebut menjadi bagian dari pengalaman hidupnya. Identitas tersebut merupakan kompilasi ingatan, ide, interpretasi, opini, dan emosi pada suatu tempat. Identitas suatu tempat adalah rasa memiliki terhadap tempat tersebut yang berasal dari identitasnya.

Lynch mendefinisikan identitas sebagai orisinalitas dan perbedaan suatu objek dari objek lainnya, dan mengklaim bahwa identitas tidak identik dengan hal lain; identitas bersifat unik. Lynch menjelaskan lebih lanjut bahwa identitas adalah sejauh mana seseorang dapat mengenali atau membedakan suatu tempat sebagai entitas yang terpisah dan unik dari tempat lain (*individuality* atau *sameness*). Sedangkan Ian Nairn (1965)

menambahkan bahwa suatu tempat dapat memiliki banyak identitas karena banyaknya individu yang ada di dalamnya. Hal itu dikarenakan identitas ada dalam pengalaman, pandangan dan pikiran penggunanya.

Identitas tempat menurut Relph (*Place and Placelessness*) terbentuk melalui hubungan antara tiga komponen yaitu penampilan fisik (elemen desain), aktivitas (apa yang terjadi di sana), dan makna (simbolisme atau sejarah). *Place* merupakan hasil perpaduan karakteristik fisik dan budaya, disertai interaksi dan kebutuhan individu. Pendekatan terhadap identitas juga mencakup pembentukan identitas tempat melalui simbol-simbol yang terspesialisasi dan berbeda sebagai hasil dari berbagai emosi. Simbol-simbol ini muncul sebagai kesan dan pengalaman pertama terhadap tempat tersebut pada pertemuan pertama (Keles, 2018).

Identitas dipertimbangkan dalam hal, pertama, komponen penyusun identitas suatu tempat; kedua, bentuk dan tingkat keterasingan dan, identitas dengan tempat; ketiga, hubungan antara citra individu, kelompok, dan massa tentang tempat dan identitas tempat tersebut; dan akhirnya, cara-cara dimana identitas berkembang, dipertahankan, dan berubah.

2.3.1 Komponen Pembentuk *Place Identity*

Edward Relph dalam bukunya yang fenomenal, *Place and Placelessness* (1976), menyatakan bahwa identitas tempat bukanlah sesuatu yang statis, melainkan hasil dari interaksi dinamis antara manusia dan lingkungannya. Menurut Relph, terdapat tiga komponen utama yang saling mengunci untuk membentuk sebuah *Place Identity*, yaitu: (1) *physical setting* (latar fisik); (2) *activity* (aktivitas), situasi, dan peristiwa; dan (3) *meaning* (makna) individu dan kelompok yang tercipta melalui pengalaman dan niat orang-orang terkait tempat tersebut.

1. *Physical setting* berbicara tentang hal-hal yang nyata (tangible), berupa lingkungan fisik dalam bentuk bangunan, streetscape, lanskap. Latar fisik menjadi tempat terjadinya peristiwa yang dapat memengaruhi perilaku dan aktivitas.

2. *Activity setting* merupakan identitas tempat ditentukan oleh apa yang dilakukan orang di sana. Tempat yang sama bisa memiliki identitas berbeda jika aktivitasnya berubah. Elemen dalam activity antara lain pola lalu lintas, kegiatan jual-beli, mahasiswa yang berjalan kaki menuju kampus, hingga interaksi sosial di kafe-kafe.
3. *Meaning* merupakan persepsi, citra, atau simbol yang melekat pada tempat. Meaning adalah komponen yang paling abstrak namun paling kuat. Makna berasal dari sejarah, memori kolektif, dan nilai-nilai yang melekat pada tempat tersebut. Elemen *meaning* antara lain nama jalan, status sebagai pintu masuk universitas, kenangan mahasiswa selama masa studi, hingga simbolisme.

Relph menekankan bahwa identitas tempat yang kuat terjadi ketika ketiga komponen ini selaras. Fisik mendukung aktivitas: Trotoar (fisik) yang lebar memungkinkan mahasiswa berjalan kaki dan berinteraksi (aktivitas). Aktivitas menciptakan makna, kebiasaan berkumpulnya mahasiswa menciptakan makna koridor sebagai pusat kreativitas. Makna tercermin dalam Fisik: Makna sebagai kampus besar harusnya tercermin dalam estetika jalan yang berwibawa dan tertata. Relph juga memperkenalkan istilah *Placelessness*. Ini terjadi ketika sebuah tempat kehilangan identitas uniknya karena pengaruh modernisasi yang seragam.

Berdasarkan bahasan diatas, maka penelitian ini memasukkan *physical setting* (latar fisik), *activity* (aktivitas), dan *meaning* (makna) sebagai kerangka ukur untuk mengevaluasi ketidaksesuaian pada koridor Jalan Prof. Sudarto, SH. Dalam analisis identitas, komponen *meaning* diadopsi untuk menakar apakah persepsi dan simbolisme kawasan masih merepresentasikan gerbang sebuah institusi akademik, atau justru telah tergerus.

2.3.2 Parameter *Place Identity*

Suatu tempat dapat dikatakan memiliki identitas jika terdapat beberapa aspek didalamnya, yaitu:

a. *Distinctiveness*

- b. *Landmark*
- c. *Sense of arrival*
- d. *Meaning of place/ persepsi*

2.4 Visual Quality (Kualitas Visual Koridor)

Semakin maraknya institusi pendidikan tinggi di Indonesia yang berfokus pada bidang desain, upaya branding menjadi sebuah upaya strategis untuk memisahkan diri dari kompetitor sejenis dan menunjukkan identitas unik dari masing-masing institusi. Dalam prakteknya, strategi branding institusi pendidikan tinggi desain di Indonesia lebih banyak menitikberatkan pada perwujudan estetika identitas visual fakultas dalam bentuk logo dan berbagai elemen pelengkapannya. (Fahminnansih, dkk., 2022)

Kualitas visual secara umum didefinisikan sebagai nilai keunggulan atau keindahan suatu pemandangan yang dihasilkan dari interaksi antara karakteristik fisik lingkungan dengan respons psikologis manusia. Menurut Smardon (1986), kualitas visual adalah hasil dari hubungan antara keistimewaan fitur lanskap dengan nilai psikologis yang dirasakan oleh pengamat. Dalam konteks perkotaan, Cullen (1961) melalui konsep *Townscape* menekankan bahwa kualitas visual bukan hanya tentang objek tunggal, melainkan tentang bagaimana hubungan antar-bangunan dan ruang menciptakan sebuah pengalaman visual yang bermakna bagi orang yang bergerak di dalamnya (*serial vision*). Kualitas visual juga dianggap sebagai kemampuan suatu lingkungan untuk memberikan persepsi estetis, keterbacaan, dan kenyamanan visual bagi pengguna (Nasar, 1994).

Berdasarkan sintesis dari berbagai pemikiran tersebut, dapat disimpulkan bahwa kualitas visual koridor jalan adalah suatu nilai estetika lingkungan yang terbentuk dari sinergi antara tatanan elemen fisik ruang dengan persepsi psikologis manusia. Kualitas ini tidak bersifat statis pada objek tunggal, melainkan muncul melalui pengalaman ruang yang berkelanjutan (*serial vision*) yang mampu memberikan kejelasan informasi, keterbacaan kawasan, serta kenyamanan bagi penggunanya. Dengan

demikian, kualitas visual menjadi indikator keberhasilan suatu koridor dalam mengomunikasikan identitas dan karakter ruangnya secara efektif kepada pengamat. Kualitas visual penting untuk membentuk citra koridor yang representatif dan mudah dikenali.

2.4.1 Komponen Visual

Komponen pertama dalam penilaian kualitas visual adalah koherensi (*coherence*), yang merujuk pada keteraturan visual dan harmoni komposisi antar elemen pengisi jalan. Koherensi menilai sejauh mana berbagai elemen berbeda dalam koridor terlihat logis dan selaras saat disatukan, dengan indikator utama berupa keselarasan warna, kemiripan bentuk atap, hingga keteraturan penempatan *street furniture*. Lingkungan dengan koherensi tinggi, misalnya yang menghindari kontras gaya arsitektur ekstrem antar bangunan tanpa aturan peralihan, bertujuan menciptakan ruang yang menenangkan mata dan tidak membingungkan secara spasial.

Selanjutnya, keterbacaan (*legibility*) menjadi aspek krusial untuk menilai kejelasan bentuk, keberadaan penanda (*landmark*), dan kemudahan orientasi bagi pengguna jalan. Di koridor Jl. Prof. Sudarto, indikator *legibility* tercermin pada seberapa mudah seseorang menemukan arah menuju gerbang Undip, di mana kehadiran Patung Diponegoro berfungsi sebagai *landmark* utama. Tujuan dari komponen ini adalah memastikan pengunjung memahami hierarki ruang serta mampu mengidentifikasi batas antara area publik kota dengan gerbang kampus tanpa hambatan persepsi.

Aspek ketiga adalah kompleksitas (*complexity*), yaitu variasi visual yang mencakup detail arsitektur, tekstur, dan warna yang bertujuan memberikan ketertarikan tanpa menyebabkan kelelahan visual. Variasi ini harus terkendali agar tidak mencapai tahap kekacauan, misalnya melalui detail pola trotoar yang unik atau variasi vegetasi yang memberikan pengalaman berjalan yang menarik bagi pejalan kaki.

Komponen keempat adalah citra kawasan (*imageability*), sebuah konsep dari Kevin Lynch (1960) yang mengukur kemampuan fisik suatu

tempat dalam membangkitkan kesan kuat dan mendalam di benak pengamat. *Imageability* yang tinggi ditandai dengan kekhasan suasana yang membuat seseorang langsung mengenali identitas "Undip" hanya melalui potongan visual gerbangnya, sehingga mampu membangun keterikatan emosional dan identitas yang kuat bagi masyarakat luas.

Terakhir, kontinuitas visual (*visual continuity*) berperan sebagai benang merah yang menjahit seluruh koridor menjadi satu kesatuan jalur melalui konsistensi ritme fasad, pola *signage*, dan alur lanskap. Kontinuitas ini ditunjukkan melalui indikator fisik seperti jarak tanam pohon yang konsisten, ketinggian papan nama toko yang seragam, serta material trotoar yang tidak berubah secara mendadak. Tujuannya adalah menciptakan sekuens visual yang mengalir secara mulus, menuntun pengamat dari titik awal koridor menuju gerbang utama dengan transisi yang tertata.

2.4.2 Streetscape (Elemen Ruang Jalan)

Streetscape adalah kualitas visual dan fisik ruang jalan yang dibentuk oleh elemen-elemen fisik seperti *pedestrianway*, vegetasi, *street furniture*, pencahayaan, hingga fasad bangunan (Moughtin, 1992). *Streetscape* merupakan indikator langsung kenyamanan, keselamatan, dan identitas koridor kampus. *Streetscape* atau lanskap jalan adalah wajah dari karakter lahan atau tapak yang terbentuk pada lingkungan jalan, baik yang terbentuk dari elemen lansekap alamiah seperti bentuk topografi lahan yang mempunyai panorama yang indah, maupun yang terbentuk dari elemen lansekap buatan manusia yang disesuaikan dengan kondisi lahannya. Lansekap jalan ini mempunyai ciri-ciri khas karena harus disesuaikan dengan persyaratan geometrik jalan dan diperuntukkan terutama bagi kenyamanan pemakai jalan serta diusahakan untuk menciptakan lingkungan jalan yang indah, nyaman dan memenuhi fungsi keamanan. (Direktorat Jendral Bina Marga, 1996)

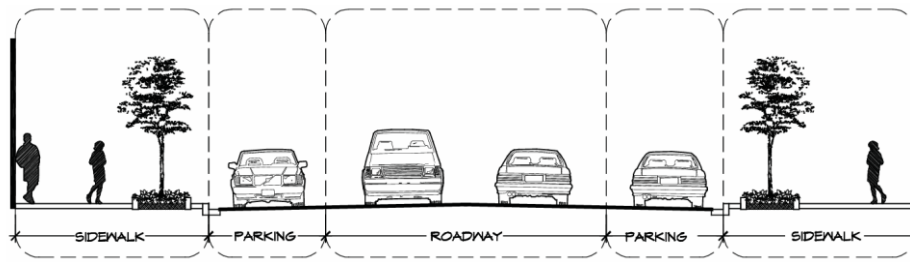
Aspek-aspek pembentuk *streetscape* baik alami maupun buatan sangat memengaruhi interaksi antar pengguna (pejalan kaki dan

pengendara). *Streetscape* yang dirancang dengan baik tidak hanya memperhatikan kesehatan dan keselamatan, tetapi juga meningkatkan identitas suatu kawasan dan mendorong perkembangan ekonomi baik secara langsung maupun tidak langsung.

2.4.3 Komponen *Streetscape*

Secara fisik, *streetscape* memiliki beberapa komponen yang didalamnya terdapat berbagai elemen yang tiap elemennya berkontribusi pada *streetscape* dan identitas keseluruhan lingkungan. *Streetscape* dapat mencakup berbagai elemen, seperti jalur lalu lintas kendaraan dan parkir, jalur sepeda, trotoar dan jalan setapak, perabot jalan, halte bus, tiang utilitas, pepohonan, tanaman hias, dan rambu-rambu. Daley (2003) membagi *streetscape* menjadi tiga zona utama:

- *The Sidewalk Zone* (Zona Trotoar) adalah "teras depan" bangunan komersial dan tempat tinggal. Ini adalah tempat orang bertemu tetangga, berinteraksi, atau sekadar menikmati jalan-jalan. Pejalan kaki melintasi zona ini dari mobil mereka untuk mengakses toko dan tempat tinggal, atau sekadar berjalan-jalan di kawasan komersial.
- *The Parking Zone* (Zona Parkir) memungkinkan pembeli yang bepergian dengan mobil untuk mengunjungi kawasan komersial. Zona ini juga merupakan lokasi zona bongkar muat untuk bisnis serta halte transit.
- *The Roadway Zone* (Zona Jalan Raya), atau zona kendaraan bermotor, memungkinkan pergerakan kendaraan bermotor melalui tata ruang jalan, meskipun juga dapat menyediakan jalur sepeda untuk lalu lintas sepeda yang berdekatan dengan zona parkir. Jaringan utilitas bawah tanah yang tersembunyi, seringkali terletak di zona ini. (Daley, 2003)



Gambar 2. 1 Zona Streetscape
Sumber: Daley, 2003

Sedangkan Hartanti (2016) dalam penelitiannya mengelompokkan elemen-elemen *streetscape* menjadi elemen arsitektural, elemen lanskap jalan, dan ruang jalan.

- Elemen arsitektural berkaitan dengan massa bangunan yang membingkai maupun yang ada di dalam ruang jalan tersebut, berupa fasad, GSB (Garis Sempadan Jalan), *setback*, gerbang dan landmark. Fasad seharusnya mencerminkan identitas bangunan atau kawasan tersebut. Elemen-elemen fasad yang diperhatikan adalah bentuk dasar bangunan, ukuran, warna, tekstur, posisi, orientasi, inersia visual, bukaan bangunan. *Landmark/ focal point* (penanda/*signage* arsitektural yang tidak berkaitan dengan lalu lintas)
- Elemen lanskap merupakan unsur lunak (*softscape*) atau vegetasi dalam streetscape. Berdasarkan *Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan* oleh Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga (1996), vegetasi pada streetscape dapat berfungsi sebagai peneduh, penyaring polusi udara dan kebisingan, pemecah angin, pembatas pandang, penahan silau lampu kendaraan, serta meningkatkan estetika dan visual. Dalam perancangan, vegetasi dapat ditempatkan pada jalur tepi dan jalur tengah (median). Jenis vegetasi yang dipilih harus disesuaikan dengan fungsi yang dibutuhkan dan lokasi penempatannya.

Elemen ruang jalan berkaitan dengan geometri jalan dan pembagian ruang gerak manusia serta kendaraan. Ruang jalan berisi pedestrian, jalur lalu lintas, parkir dan area *drop-off*, *street furniture*, *signage*.

2.4.4 Faktor Penurunan *Visual Quality*

Penurunan kualitas visual (*visual degradation*) sering kali disebabkan oleh hilangnya keteraturan dan harmoni dalam ruang jalan. Smardon (1986) mengidentifikasi bahwa ketidaksesuaian antara elemen baru dengan karakter lanskap asli menjadi faktor utama degradasi visual. Dalam lingkup *urban*, faktor penurunan ini sering muncul dalam bentuk "polusi visual". Menurut penelitian terkait estetika kota, penempatan papan reklame yang tidak terkendali, kabel utilitas yang berantakan, serta kurangnya pemeliharaan elemen fisik, secara drastis menurunkan nilai estetika. Jacobs (1993) juga menekankan bahwa dominasi kendaraan bermotor dan hilangnya skala manusia pada fasad bangunan mengakibatkan koridor kehilangan kualitas visualnya, menjadikannya ruang yang tidak nyaman secara perseptual.

- Fasad bangunan beragam dan tidak harmonis.

Ketidakharmonisan fasad terjadi ketika bangunan-bangunan di sepanjang koridor tidak memiliki desain yang kompak. Hal itu terjadi akibat perbedaan material, skema warna yang terlalu kontras, serta garis bangunan (GSB) yang maju-mundur secara acak. Dampaknya menghancurkan kohesi visual. Mata pengamat dipaksa untuk terus beradaptasi dengan gaya arsitektur yang berbeda di setiap beberapa meter, sehingga koridor gagal membentuk satu citra kawasan yang utuh.

- Signage komersial yang berlebihan.

Terjadi akibat papan iklan, baliho, dan spanduk toko yang ukurannya tidak proporsional dengan skala bangunan, diletakkan tumpang tindih, dan sering kali menutupi elemen arsitektur asli. Dampaknya penanda arah (*wayfinding*) pada kawasan menjadi tidak terlihat, dan identitas kawasan menjadi kalah saing dengan identitas komersial di sekitarnya.

- Infrastruktur jalan yang tidak terawat.

Kondisi fisik elemen *streetscape* yang buruk mencerminkan rendahnya kualitas manajemen kawasan. Identifikasi dari trotoar yang pecah-pecah, penutup drainase yang hilang, tiang listrik yang miring, serta tumpukan kabel udara yang berantakan. Maka dampaknya mengurangi nilai estetika dan menciptakan kesan kumuh. Selain merusak visual, hal ini juga menurunkan aspek keselamatan dan kenyamanan fungsional bagi pejalan kaki.

- Minim vegetasi yang memperhalus tampilan.

Vegetasi memiliki peran sebagai "penengah" antara kekakuan bangunan dan aktivitas jalan. Namun jika kurang pohon peneduh atau tanaman perdu yang ditanam secara teratur atau seringkali vegetasi yang ada justru dipangkas habis karena dianggap menghalangi papan reklame. Maka koridor terasa gersang. Tanpa vegetasi, tidak ada elemen alami yang berfungsi sebagai penyaring polusi visual dan peredam kebisingan, sehingga kualitas lingkungan secara keseluruhan menurun.

Maka penelitian ini menjadikan degradasi visual beserta keempat faktor empirisnya sebagai instrumen evaluasi untuk membuktikan tingkat ketidaksesuaian pada koridor Jalan Prof. Sudarto. Pada fokus utama analisis visual, parameter ketidakharmonisan fasad (seperti inkonsistensi garis sempadan bangunan dan material), polusi *signage* komersial yang tumpang-tindih, serta minimnya vegetasi penyaring akan digunakan secara langsung sebagai tolok ukur untuk menilai hancurnya kohesi visual dan terhalangnya sistem navigasi (*wayfinding*) kawasan.

2.5 Landasan Teori

Penelitian ini berlandaskan pada paradigma *urban design* yang memandang koridor jalan bukan sekadar ruang sirkulasi, tetapi merupakan ruang publik yang membentuk identitas kota melalui hubungan antara bentuk fisik, aktivitas, pengalaman visual, dan fungsi sosial. Menurut Southworth & Ben-Joseph, kualitas suatu koridor ditentukan oleh keseimbangan antara fungsi transportasi, kualitas ruang publik,

pengalaman visual, aktivitas manusia. Pandangan tersebut diperkuat oleh Lynch (1960) yang menyatakan bahwa citra kota dibentuk oleh elemen-elemen fisik yang mudah dikenali (*imageability*) sehingga menciptakan orientasi dan identitas kawasan. Dengan demikian, koridor menuju kampus bukan hanya jalur kendaraan, melainkan bagian dari sistem pembentuk citra institusi.

Konsep *campus gateway* merupakan teori utama penelitian. Menurut Dober, *campus gateway* merupakan ruang transisi yang membangun identitas institusi melalui arsitektur, lanskap, orientasi, dan simbol. Sedangkan Turner menjelaskan bahwa *gateway* harus mampu menghasilkan *sense of arrival*, transisi, hirarki, *visual continuity*. Artinya, keberhasilan gerbang kampus tidak hanya diukur dari keberadaan gapura, tetapi dari keseluruhan pengalaman spasial sepanjang koridor menuju kampus. Oleh karena itu, koridor Jalan Prof. Sudarto dipandang bukan sekadar jalan akses.

Karakter koridor sebagai representasi *campus gateway* dibentuk oleh tiga dimensi utama, yaitu:

- a. Dimensi Fisik : *street wall*, fasad, pedestrian, vegetasi, ruang terbuka, dan *street furniture*
- b. Dimensi Visual : *visual sequence*, hierarki, *imageability*, *visual continuity*, *landmark*, *signage*
- c. Dimensi Fungsional : aktivitas, aksesibilitas, *walkability*, konektivitas, ruang sosial

Ketiga dimensi tersebut menentukan apakah sebuah koridor mampu berfungsi sebagai ruang transisi menuju kawasan kampus.

Place identity sebagai dasar analisis identitas menurut Relph (1976) identitas tempat dibentuk oleh physical setting, activity, meaning. Sedangkan menurut Proshansky (1978) identitas muncul melalui hubungan psikologis antara manusia dan lingkungan fisik. Lynch menambahkan bahwa identitas berkaitan dengan kemampuan suatu tempat untuk dikenali

dan dibedakan dari tempat lain. Dengan demikian identitas koridor menuju Undip diukur melalui distinctiveness, landmark, meaning, sense of arrival

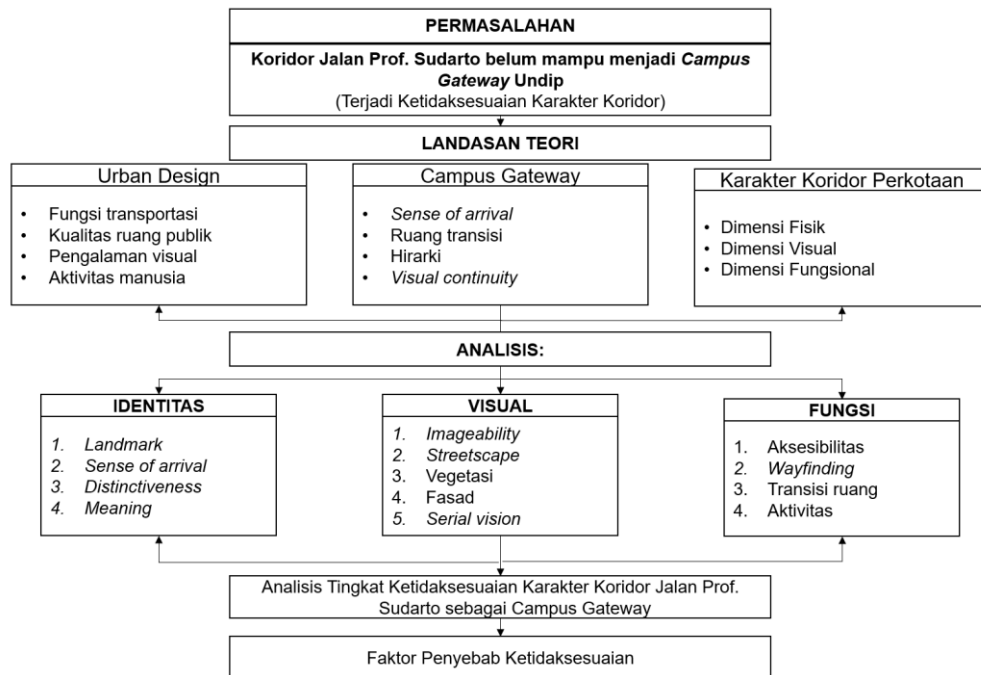
Visual quality sebagai dasar analisis visual yang memandang kualitas visual sebagai hasil hubungan antara elemen fisik dan persepsi pengguna. Komponen visual yang digunakan meliputi legibility, complexity, imageability, visual continuity. Sedangkan degradasi visual dianalisis melalui visual clutter, signage, fasad, vegetasi, streetscape.

Fungsi kawasan sebagai dasar analisis fungsi, koridor dianggap berhasil apabila mampu menjadi ruang sirkulasi, ruang interaksi sosial, ruang transisi, ruang orientasi, ruang publik. Parameter fungsi kawasan meliputi walkability, connectivity, accessibility, ruang transisi, interaksi sosial.

Ketidaksesuaian karakter pada koridor jalan terjadi ketika:

- a. Identitas akademik tidak terbaca secara visual,
- b. Kualitas visual menurun akibat ketidakaturan fasad dan signage,
- c. Fungsi ruang tidak mendukung aktivitas pejalan kaki dan transisi kampus.

Melalui landasan teori yang telah disusun, maka dapat disusun diagram kerangka berpikir sebagai berikut:



Gambar 2. 2 Diagram Kerangka Teori Makro
Sumber: Penulis, 2026

Dilihat dari isi kajian pustaka, penelitian ini memiliki tiga variabel utama:

- Variabel bebas (X): Karakter Koridor Jalan, yang direpresentasikan melalui tiga dimensi:
 - Identitas kawasan
 - Kualitas visual
 - Fungsi kawasan
- Variabel terikat (Y): Tingkat kesesuaian Koridor Jalan Prof. Sudarto sebagai *Campus Gateway* Undip.

Struktur ini konsisten dengan pendekatan evaluatif dalam bidang *urban design*, karena karakter koridor diposisikan sebagai faktor yang menentukan apakah koridor mampu memenuhi kriteria sebuah *campus gateway*. Dengan demikian, kerangka teoritik dan kerangka berpikir menjadi selaras dengan tujuan penelitian untuk mengidentifikasi tingkat ketidaksesuaian sekaligus merumuskan rekomendasi desain kawasan.