



# ARSITEKTURA

JURNAL ILMIAH ARSITEKTUR DAN LINGKUNGAN BINAAN

ISSN 1693-3680

E-ISSN 2580-2976

available online <https://jurnal.uns.ac.id/Arsitektura>



9 772580 297002

Volume 20 Issue (1) April 2022, pages: 157-168

## Studi Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian terhadap Tingkat *Sense of Place* Sebuah Kasus di Pusat Kota Banda Aceh

### *Study of The Influence of Pedestrian Ways Quality towards Sense of Place level: Case Study in Banda Aceh City Center*

Martin Martin <sup>1\*</sup>, Elysa Wulandari <sup>2</sup>, Muliadi Muliadi <sup>3</sup>  
Department of Architecture and Planning, Syiah Kuala University<sup>1\*</sup>  
[martinzhou031@gmail.com](mailto:martinzhou031@gmail.com)  
Department of Architecture and Planning, Syiah Kuala University<sup>23</sup>

DOI: <https://doi.org/10.20961/arst.v20i1.58657>

Received: January 19,2022 Revised: March 10,2022 Accepted: March 20,2022 Available online: April 30,2022

#### **Abstract**

*Banda Aceh as the capital city of Aceh province has been the capital since the royal era and continues to grow, especially kawasan simpang lima which is strategic because it connect 5 primary roads in Banda Aceh city, one of them is st. Teuku Panglima Polem, it is a primary road that connected to some multi-culture village as a commercial area and chinatown. Teuku Panglima Polem road should be grow with a variety of cultures that seen in the city elements. However, based on observation, the feel of cultural diversity as a sense of place of Teuku Panglima Polem street's pedestrian ways is less pronounced. This study aims to identify the level of sense of place, to test and analyze the influence of pedestrian ways towards sense of place, and to give solution on problem of sense of place. This study is a causal associative study with quantitative method. The data collection methods are distribution of questionnaires, observation, unstructured interview, and literature studies. The sampling method is non-probability sampling using purposive sampling technique. Data analysis technique are using statistics descriptive analysis and multiple linear regression analysis. The result of this study is the level of sense of place on st. Teuku Panglima Polem is "belonging to a place", the pedestrian ways has a significant positive influence towards the sense of place, and the visualization of design recommendation.*

**Keywords:** *Pedestrian Ways; Sense of Place; Banda Aceh*

#### **1. PENDAHULUAN**

Pada abad ke-16, kota Banda Aceh telah berkembang menjadi kota pelabuhan Islam dan membawanya kepada karakter tamaddun yaitu kota bandar perdagangan kosmopolitan (Wulandari, dkk., 2016). Pembangunan kota modern Banda Aceh mulai dikembangkan pada era kolonial Belanda yang ditandai dengan

pembangunan struktur ruang kota yang menciptakan ragam zona-zona dalam kota dan penyediaan sarana dan prasarana kota yang relatif lengkap sebagai pusat kegiatan masyarakat kota, misalnya fasilitas jalan, fasilitas umum ataupun sosial (Wulandari & Muftiady, 2001). Zona penting di dalam kota salah satunya adalah pecinan yang berkembang di dalam Kota Banda Aceh menjadi kota

modern abad-21. Tsunami Aceh pada tahun 2004 silam meninggalkan rekam jejak memori yang tidak dapat dilupakan, berdampak pada mental masyarakat, sejarah, merusak pemukiman dan merubah karakter lingkungan (Auliza, M., dkk., 2021). Setelah tujuh tahun tsunami, kawasan ini sudah menonjolkan geliat perkembangan dengan suasana yang berbeda, tercipta keragaman tata ruang lingkungan yang lebih baik dengan wajah ruang yang berbeda-beda (Wulandari, 2012). Perencanaan pembangunan kembali Aceh pada sepuluh tahun pertama cenderung menyiapkan kota Banda Aceh dan masyarakat-nya yang tangguh bencana, serta merupakan aset untuk pariwisata tsunami (Wulandari & Safriana, 2017).

Kawasan pecinan di Kota Banda Aceh yang meliputi gampong peunayong, laksana, dan mulia di hubungkan oleh jalan Teuku Panglima Polem sebagai jalan arteri sekunder. Citra kawasan pecinan semestinya tampak dari elemen-elemen perancangan kota terutama jalur pedestrian yang semestinya dapat membawa manusia lebih mengenal identitas Kota Banda Aceh melalui pencitraan *sense of place* ruang publik. Namun berdasarkan pengamatan lapangan, *sense of place* ruang publik di jalan Teuku Panglima Polem belum kuat dirasakan, hal ini dikarenakan pembangunan Kota Banda Aceh dilakukan dengan pendekatan gaya modern sehingga mengurangi citra kawasan kota lama khususnya desain jalur pedestrian.

*Sense of place* dapat terjadi dimana saja; pusat kota, ruang publik, perumahan, bahkan rumah kita sendiri. Setiap ruang memberikan kesan yang berbeda, yang baik maupun buruk. Setiap kesan yang timbul juga dipengaruhi oleh kegiatan yang dilakukan oleh pengguna di ruang tersebut (Ng, 2016).

Kota Banda Aceh merupakan pusat aktivitas masyarakat dengan bangunan yang hadir guna menampung berbagai aktivitas kehidupan masyarakat. Kawasan simpang lima merupakan kawasan strategis karena merupakan pusat terhubungnya 5 ruas jalan utama di Banda Aceh. Jalan Teuku Panglima Polem yang merupakan salah satu ruas jalan yang terhubung ke simpang lima merupakan perbatasan antara dua (2) gampong keberagaman, yaitu: gampong peunayong dan gampong laksana. Jalan Teuku

Panglima Polem merupakan jalur strategis yang sering dilalui oleh masyarakat yang beragam budaya, sehingga penataan elemen-elemen kota semestinya memiliki konsep keberagaman budaya (*multiculture*). Akan tetapi, berdasarkan pengamatan lapangan, kesan keberagaman budaya (*multiculture*) pada ruang publik jalan Teuku Panglima Polem tidak terasa. Oleh karena itu, penulis merasa cocok dan memilih jalan Teuku Panglima Polem ini sebagai lokasi penelitian ini.

Elemen-elemen jalur pedestrian seperti *bollards*, pagar pembatas jalan, dan papan informasi ternyata menambah kualitas ruang publik dari segi visual (Shamsuddin, dkk, 2012). Namun pada kenyataannya, kondisi material permukaan jalur pedestrian beserta *street furniture*-nya yang tidak terawat dan belum sepenuhnya layak mewadahi pergerakan aktif dari pengguna jalur pedestrian.

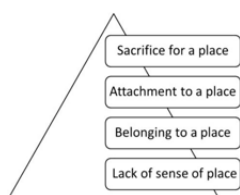
Di dalam kota yang sehat terdapat pergerakan aktif masyarakatnya, seperti berjalan kaki, *jogging*, atau bersepeda sebagai pola pergerakan alami dalam kehidupan sehari-hari (Gehl, 2010). Namun pada kenyataannya, jalur pedestrian pada jalan teuku panglima polem belum sepenuhnya layak mewadahi pergerakan aktif masyarakat, sehingga masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan jalur pedestrian. Hal inilah yang menyebabkan kurangnya aktivitas pada jalur pedestrian di jalan teuku panglima polem Banda Aceh.

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan mengidentifikasi tingkat *sense of place*, menguji dan menganalisis pengaruh jalur pedestrian terhadap *sense of place*, dan memberikan solusi atas permasalahan *sense of place* yang divisualisasikan dalam rekomendasi desain.

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini, yakni: Hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam memperluas wawasan mengenai implementasi elemen jalur pedestrian terhadap *sense of place*; sebagai masukan dan bahan pertimbangan kepada Pemerintah Kota Banda Aceh agar lebih memperhatikan infrastruktur kota terutama jalur pedestrian; dan teruntuk masyarakat Kota Banda Aceh serta wisatawan agar dapat merasakan kualitas ruang publik yang optimal.

*Sense of place* merupakan pengalaman seseorang ketika berada di suatu tempat. Dengan kata lain, *sense of place* merupakan perasaan seseorang terhadap suatu tempat. *Sense of place* merupakan faktor yang paling penting dalam memelihara kualitas suatu tempat dan mengintegrasikan tempat dan penggunaannya (Steele, 1981). Terdapat 3 faktor yang mempengaruhi terciptanya *sense of place*, yaitu: *Physical setting*, *meaning*, dan *activity* (Carmona, dkk., 2003).

Indra memiliki peran penting dalam memahami ruang dan melibatkan diri untuk merasakan suatu tempat atau ruang publik. *Sense of place* merupakan pemahaman multisensori mengenai lingkungan. Terdapat lima (5) jenis indra yaitu penglihatan (*visual*), peraba (*touch*), pendengaran (*sound*), Penciuman (*smell*), pengecap (*taste*) (Wankhede & Wahurwag, 2016). Terdapat 4 tingkat dalam mengidentifikasi *sense of place* dapat dilihat pada Gambar 1. (Hashemnezhad, dkk., 2013).



**Gambar 1.** Tingkatan *Sense of Place*  
Sumber: Hashemnezhad, dkk., 2013.

Kata pedestrian pertama kali dikenal di Khirokitia, Cyprus pada tahun 6000 SM (Kostof, 2005). Berdasarkan terminologi nya, kata pedestrian berasal dari bahasa Yunani yaitu *pedos*, yang mengandung arti “kaki” (Hornby, 1995). Dilihat dari perspektif pejalan kaki, jalur pedestrian dikonseptualisasikan sebagai ruang publik yang mengandung 4 elemen, yakni: Bidang alas, bidang tepi jalan, bidang dinding bangunan, dan bidang langit (Bloomberg, dkk., 2013).



**Gambar 2.** Ruang Fisik Jalur Pedestrian Pembentuk *Sense of Place*  
Sumber: Bloomberg, dkk., 2013.

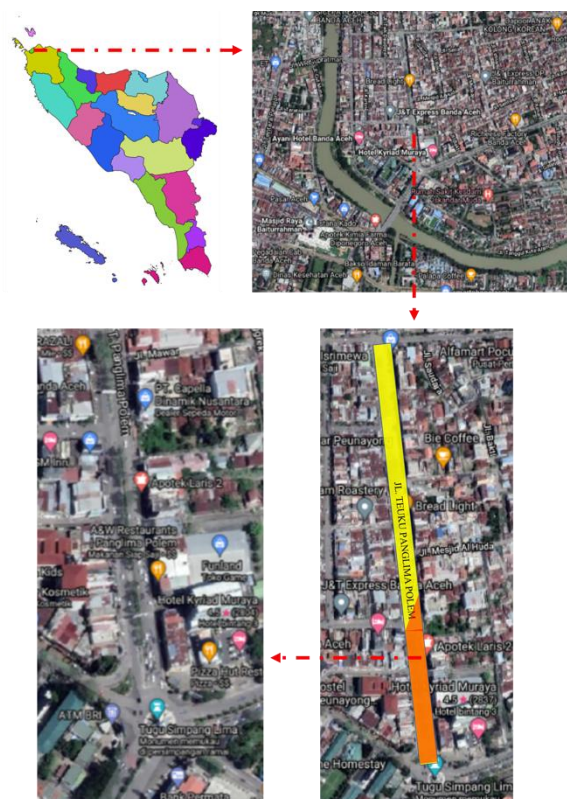
## 2. METODE

Jenis penelitian ini adalah asosiatif kausal, yakni penelitian yang bersifat menanyakan hubungan antara dua variabel atau lebih (Sugiyono, 2018), dengan pendekatan penelitian kuantitatif.

**Tabel 1.** Kontrol Penelitian

No	Rumusan Masalah	Tujuan Penelitian	Metode Pengumpulan Data	Jenis Data	Sumber Data	Teknik Analisis Data
1	Bagaimana tingkat <i>sense of place</i>	Mengidentifikasi tingkat <i>sense of place</i>	Pembagian kuesioner	Primer dan Sekunder	1. Data responden : - Lama menetap di Banda Aceh; - Asal dan Tujuan perjalanan; - Alasan memilih berjalan kaki; - Seberapa sering melewati jalur pedestrian.	Analisis Statistik Deskriptif
2	Bagaimana pengaruh jalur pedestrian terhadap <i>sense of place</i>	Menguji dan menganalisis pengaruh jalur pedestrian terhadap <i>sense of place</i>				Analisis Regresi Linear Berganda
3	Bagaimana menata jalur pedestrian sesuai dengan permasalahan <i>sense of place</i>	Memberikan solusi permasalahan penelitian dalam rekomendasi desain	Studi kepustakaan ( <i>library research</i> )	Sekunder	Data yang diperlukan: Teori-teori perancangan	Penarikan kesimpulan

Penelitian ini dilakukan di sepanjang Jl. Teuku Panglima Polem, kawasan simpang lima, Kecamatan Kuta Alam, Kota Banda Aceh.



**Gambar 3.** Lokasi Penelitian  
Sumber: Data Diolah, 2021.

Metode pengambilan sampel pada penelitian ini adalah *non-probability sampling*, yaitu metode pengambilan sampel yang tidak memberi peluang yang sama bagi setiap anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik pengambilan sampel adalah *purposive sampling*, yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2018). Penetapan jumlah sampel didasarkan pada *rule of thumb*, poin nomor 3 yakni: “Pada penelitian dengan analisis *multivariate* (korelasi atau regresi berganda), maka jumlah sampel minimal adalah 10 kali dari jumlah variabel yang diteliti (*independent + dependent*)” (Roscoe, 1975).

Sehingga jumlah sampel yang didapatkan adalah sebagai berikut:

$$n = (X + Y) \times 10$$

$$n = 5 \times 10 = 50 \text{ sampel}$$

Dalam proses penetapan sampel, penulis menetapkan beberapa kriteria responden yang penulis gunakan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Menggunakan responden dari golongan penduduk yang menetap di kota Banda Aceh minimal 10 tahun sehingga sudah familiar dengan kondisi fisik koridor Jalan Teuku Panglima Polem;
2. Berada dalam usia produktif (15-64 tahun), hal ini dimaksudkan agar responden diyakini dapat merepresentasikan populasi;
3. Penduduk yang sedang bekerja atau minimal sedang menempuh studi perkuliahan, sehingga dapat diyakini sampel dapat merepresentasikan populasi karena dianggap memiliki pemahaman yang cukup mengenai isi dari instrumen penelitian;
4. Pendidikan terakhir minimal Sekolah Menengah Atas (SMA)/ Madrasah Aliyah (MA)

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka penulis menggunakan metode pengumpulan data berupa: Penelitian lapangan (pembagian kuesioner, observasi dan dokumentasi, wawancara tidak terstruktur) dan studi kepustakaan. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah teknik analisis statistik deskriptif dan analisis regresi linear berganda.

Untuk mendapatkan hasil penelitian, maka dilakukan pengujian data sebagai berikut:

### 1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk menguji apakah setiap item pernyataan pada masing-masing variabel layak/sah digunakan sebagai pernyataan dalam kuesioner atau tidak. Pengujian validitas pada penelitian ini menggunakan metode *Pearson product moment*.

### 2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk menguji apakah masing-masing variabel dapat dipercaya kebenarannya atau tidak. Pengujian reliabilitas pada penelitian ini menggunakan metode *Cronbach's alpha*.

### 3. Uji Linearitas

Uji linearitas diimplementasikan untuk menguji bagaimana pengaruh antara bidang alas, bidang tepi jalan, bidang dinding bangunan, dan bidang langit terhadap *sense of place*. Pengujian reliabilitas pada penelitian ini menggunakan



metode *Scatterplot* dan Nilai *Significant Deviation from Linearity*.

#### 4. Koefisien Regresi

Koefisien regresi digunakan untuk mengetahui seberapa besar perubahan yang ditimbulkan oleh 100% perubahan masing-masing elemen jalur pedestrian terhadap *sense of place*.

#### 5. Koefisien Korelasi dan Koefisien Determinasi

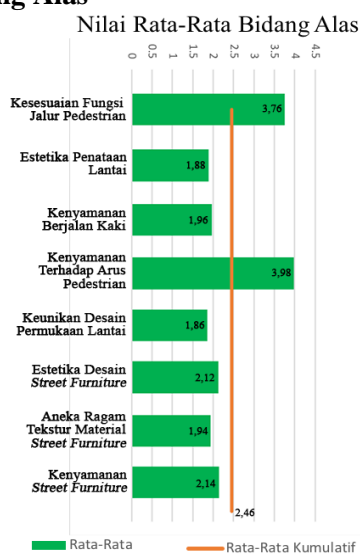
Uji koefisien korelasi digunakan untuk mengukur seberapa kuat hubungan linear variabel bebas yang diteliti terhadap variabel terikat (Kuncoro, 2013).

Uji koefisien Determinasi digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variabel-variabel terikat/dependen (Ghozali, 2018).

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Identifikasi Tingkat dan Problematika *Sense of Place* Jalur Pedestrian Jl. Teuku Panglima Polem

##### 1. Identifikasi Problematika *Sense of Place* Bidang Alas



Gambar 4. Nilai Rata-Rata Bidang Alas  
Sumber: Data Diolah, 2021.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa:

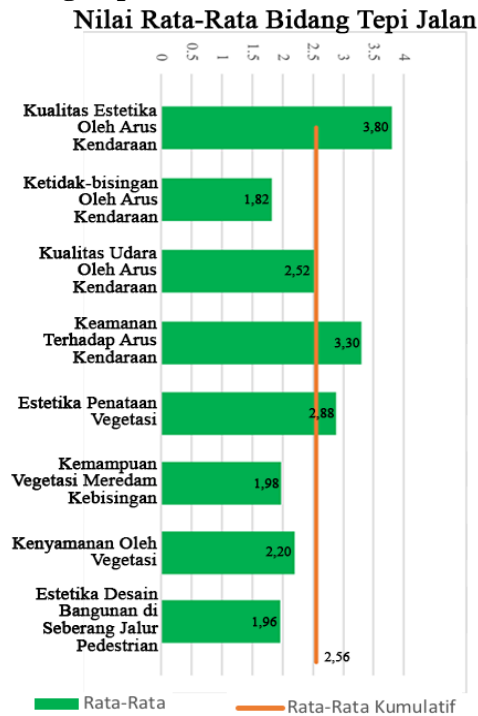
1. 48% atau 24 orang responden menyatakan bahwa Fungsi jalur pedestrian Jl. Teuku Panglima Polem memenuhi fungsi sebagai jalur untuk berjalan kaki. hal ini dikarenakan fungsi jalur pedestrian sebagai jalur berjalan kaki masih layak digunakan walaupun

- terdapat gangguan oleh karena sepeda motor yang diparkir di jalur pedestrian;
2. 84% atau 42 orang responden menyatakan bahwa penataan lantai pada jalur pedestrian terkesan estetik, faktor penyebabnya adalah sebagian permukaan keramik yang rusak dirawat kembali menggunakan keramik yang berbeda dari keramik pada dasarnya;
3. 64% atau 32 orang responden menyatakan tidak setuju bahwa bidang alas jalur pedestrian nyaman untuk berjalan kaki. kerusakan material permukaan lantai menyebabkan pejalan kaki cenderung memiliki perasaan takut akan tersandung;
4. 38% atau 19 orang responden menyatakan bahwa mereka merasa nyaman terhadap arus pejalan kaki di jalur pedestrian. tidak banyak orang yang menggunakan jalur pedestrian sebagai jalur untuk berjalan kaki, namun tempat tersebut masih dapat dirasakan sebagai jalur pedestrian;
5. 66% atau 33 orang responden menyatakan tidak setuju bahwa desain permukaan lantai jalur pedestrian terkesan unik. Kesan kurang unik ini muncul akibat penataan permukaan lantai yang tidak memiliki suatu pola yang unik;
6. 56% atau 28 orang responden menyatakan tidak setuju bahwa desain *street furniture* pada jalur pedestrian terkesan unik. kesan kurang unik ini diakibatkan oleh desain bentuk yang tidak mencerminkan nilai budaya setempat;
7. 70% atau 35 orang responden menyatakan bahwa *street furniture* pada jalur pedestrian memiliki tekstur yang monoton/membosankan. Kesan membosankan ini diakibatkan karena permukaan tekstur yang polos saja;
8. 46% atau 23 orang responden menyatakan bahwa *street furniture* pada jalur pedestrian kurang nyaman digunakan. Hal ini dikarenakan tidak adanya sandaran pada bangku jalan, sehingga orang yang duduk di bangku jalan tersebut tidak dapat berlama-lama karena mengalami kelelahan.

Berdasarkan grafik, dapat kita simpulkan bahwa kenyamanan terhadap arus pedestrian merupakan faktor dengan nilai tertinggi. Sedangkan keunikan desain permukaan lantai merupakan faktor yang mempengaruhi *sense of place* dengan nilai yang paling rendah.

sehingga hal ini menjadi permasalahan utama pada bidang alas jalur pedestrian Jl. Teuku Panglima Polem.

## 2. Identifikasi Problematika Sense of Place Bidang Tepi Jalan



Gambar 5. Nilai Rata-Rata Bidang Tepi Jalan  
Sumber: Data Diolah, 2021.

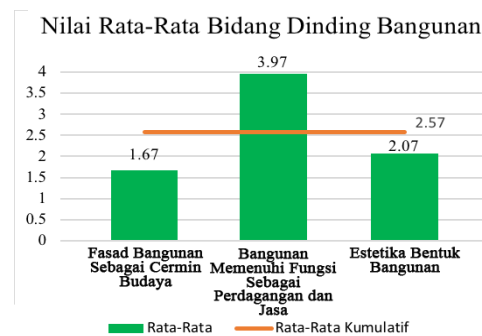
Temuan penelitian menunjukkan bahwa:

1. 44% atau 22 orang responden menyatakan bahwa arus kendaraan bermotor pada jl. Teuku Panglima Polem tidak mengurangi kualitas estetika bidang tepi jalan. Hal ini membuktikan bahwa volume arus kendaraan bermotor di jl. Teuku Panglima Polem masih belum tergolong tinggi;
2. 66% atau 33 orang responden menyatakan bahwa arus kendaraan menimbulkan kebisingan yang mengganggu ketenangan saat berjalan kaki. Arus kendaraan tidak dapat dikontrol, karena merupakan kebutuhan individual, sehingga solusi yang dapat dilakukan adalah mengalihkan fokus indera dengan menghadirkan tanaman hias;
3. 60% atau 30 orang responden menyatakan bahwa arus kendaraan bermotor menimbulkan polusi yang mengganggu indera penciuman (*smell*) responden. Dengan menempatkan vegetasi sebagai fungsi estetika, juga dapat dimanfaatkan sebagai pereduksi polusi udara;

4. 38% atau 19 orang responden menyatakan bahwa arus kendaraan tidak menyebabkan ketidak-amanan, sehingga dapat disimpulkan bahwa kendaraan tidak menggunakan jalur pedestrian untuk melaju;
5. 50% atau 25 orang responden menyatakan bahwa penataan vegetasi cukup mengganggu estetika ruang jalur pedestrian. Kesan cukup mengganggu ini ditimbulkan akibat penempatan vegetasi yang kurang diperhatikan;
6. 70% atau 35 orang responden menyatakan bahwa vegetasi kurang mampu meredam kebisingan. Data fakta lapangan menunjukkan bahwa keberadaan tanaman pada jalur pedestrian sangat minim;
7. 46% atau 23 orang responden menyatakan bahwa elemen vegetasi belum mampu berkontribusi menciptakan kenyamanan ruang. Hal ini disebabkan oleh ketersediaan elemen vegetasi sebagai peneduh yang jumlahnya sangat minim;
8. 66% atau 33 orang responden menyatakan bahwa bangunan di seberang jalur pedestrian kurang estetik. hal ini disebabkan oleh dominasi baliho yang diinstalasi pada fasad bangunan dan nilai budaya kurang menonjol.

Berdasarkan grafik, dapat kita simpulkan bahwa kualitas estetika oleh arus kendaraan merupakan faktor dengan nilai tertinggi. Sedangkan ketidak-bisingan oleh arus kendaraan merupakan faktor yang mempengaruhi *sense of place* dengan nilai yang paling rendah sehingga hal ini menjadi permasalahan utama pada bidang tepi jalan jalur pedestrian.

## 3. Identifikasi Problematika Sense of Place Bidang Dinding Bangunan



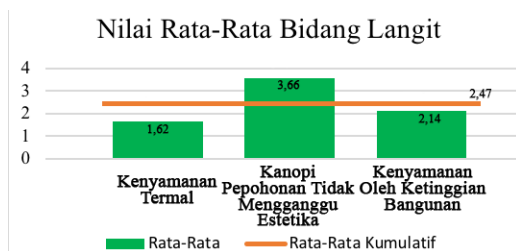
Gambar 6. Nilai Rata-Rata Bidang Dinding Bangunan  
Sumber: Data Diolah, 2021.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa:

1. 50% atau 25 orang responden menyatakan bahwa fasad bangunan belum mencerminkan keberagaman budaya. hal tersebut dikarenakan tidak ada unsur ornamen budaya yang ditampilkan pada fasad bangunan seperti lampion atau motif2 budaya atau apapun yang memiliki nilai budaya;
2. 42% atau 21 orang responden menyatakan bahwa fungsi bangunan memenuhi fungsi perdagangan dan jasa, aktivitas yang terjadi sesuai dengan tata guna lahan Jl. Teuku Panglima Polem, yakni kawasan perdagangan dan jasa;
3. 46% atau 23 orang responden menyatakan bahwa bentuk bangunan memiliki estetika yang rendah. nilai estetika yang rendah ini dipengaruhi oleh bentuk bangunan yang membosankan dengan dominasi bentuk persegi.

Berdasarkan grafik, dapat kita simpulkan bahwa fungsi bangunan sebagai fungsi perdagangan dan jasa merupakan faktor dengan nilai tertinggi. Sedangkan fasad bangunan sebagai cermin budaya merupakan faktor yang mempengaruhi *sense of place* dengan nilai yang paling rendah, sehingga hal ini menjadi permasalahan utama pada bidang dinding bangunan jalur pedestrian.

#### 4. Identifikasi Tingkat *Sense of Place* Bidang Langit



Gambar 7. Nilai Rata-Rata bidang Langit  
Sumber: Data Diolah, 2021.

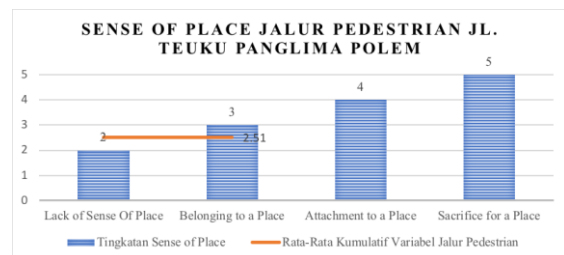
Temuan penelitian menunjukkan bahwa:

1. 50% atau 25 orang responden menyatakan bahwa temperatur udara pada ruang publik jl. Teuku Panglima Polem sangat tidak nyaman. selain letak geografis, hal ini dikarenakan kurangnya elemen peneduh yang menghalau sinar matahari langsung pada siang hari dan sore hari.
2. 32% atau 16 orang responden menyatakan bahwa bentuk kanopi pepohonan tidak

bahkan sangat tidak mengganggu estetika ruang jalur pedestrian. hal tersebut dikarenakan ketersediaan elemen pepohonan pada jalur pedestrian sangat sedikit sehingga tidak mengganggu estetika bidang langit.

3. 54% atau 27 orang responden menyatakan bahwa ketinggian bangunan tidak dapat menimbulkan kenyamanan pengguna jalur pedestrian. ketidaknyamanan ini dikarenakan ketinggian bangunan kurang mampu menciptakan naungan terhadap jalur pedestrian, sehingga pengguna jalur pedestrian terkena sengatan sinar matahari langsung.

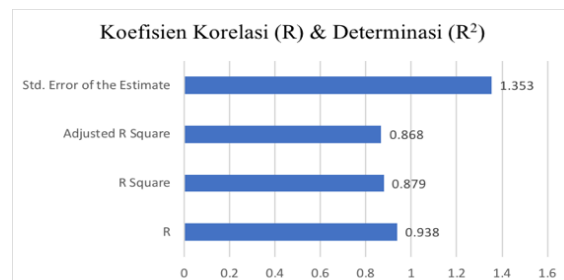
Berdasarkan grafik, dapat kita simpulkan bahwa bentuk kanopi pepohonan tidak mengganggu estetika merupakan faktor dengan nilai tertinggi. Sedangkan kenyamanan termal merupakan faktor yang mempengaruhi *sense of place* dengan nilai yang paling rendah, sehingga hal ini menjadi permasalahan utama pada bidang langit jalur pedestrian.



Gambar 8. Tingkat *Sense of Place* Jalur Pedestrian Jl. Teuku Panglima Polem  
Sumber: Data Diolah, 2021.

Secara kumulatif, temuan penelitian menunjukkan bahwa tingkat *sense of place* jalur pedestrian jl. Teuku panglima polem adalah *belonging to a place*.

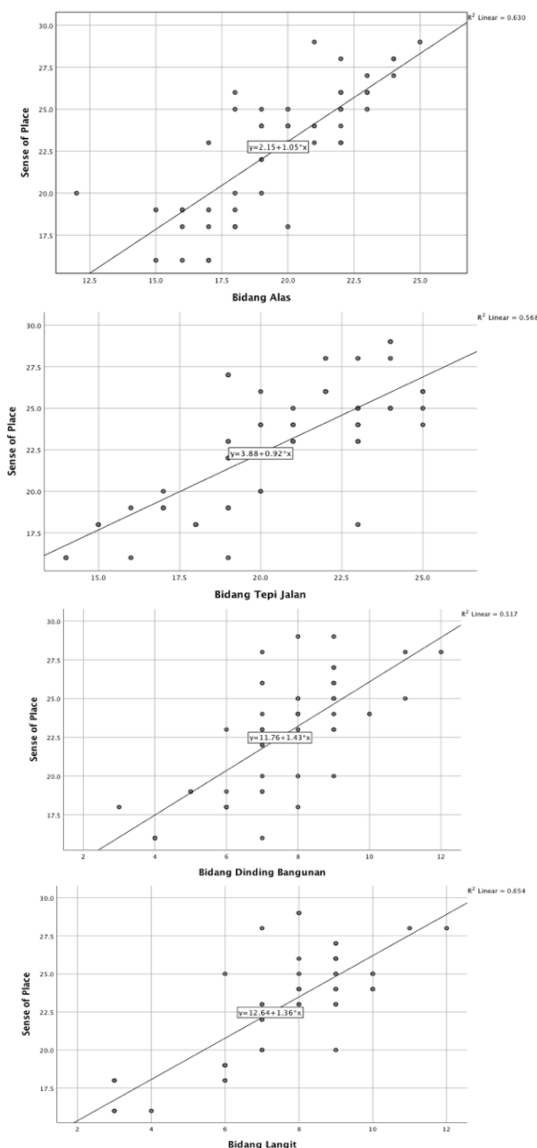
#### 3.2 Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap *Sense of Place*



Gambar 9. Hasil Analisis Koefisien Korelasi Dan Koefisien Determinasi  
Sumber: Data Diolah, 2021.

Hasil analisis koefisien korelasi (R) memiliki nilai sebesar 0,938 (hampir mencapai nilai 1). Hal ini membuktikan bahwa pengaruh bidang alas, bidang tepi jalan, bidang dinding bangunan, dan bidang langit mempunyai hubungan yang sangat kuat terhadap *sense of place*.

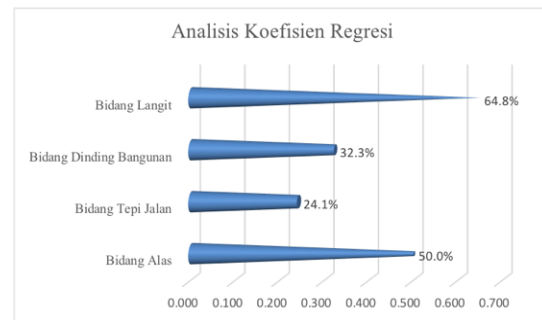
Hasil analisis koefisien determinasi memiliki nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,868. Ini membuktikan bahwa perubahan-perubahan pada jalur pedestrian mempengaruhi *sense of place* sebesar 86,8%. Sedangkan selebihnya sebesar 13,2% dijelaskan oleh faktor-faktor lain.



**Gambar 10. Grafik Scatterplot Linearitas Pengaruh Elemen Jalur Pedestrian Terhadap *Sense of Place***  
Sumber: Data Diolah, 2021.

Peningkatan kualitas desain bidang alas, bidang tepi jalan, bidang dinding bangunan, bidang langit secara parsial yang semakin meningkat akan meningkatkan kualitas *sense of place* ruang publik jl. Teuku Panglima Polem.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa elemen jalur pedestrian berpengaruh linear positif dan signifikan terhadap terciptanya *sense of place* ruang publik Jl. Teuku Panglima Polem.



**Gambar 11. Analisis Koefisien Regresi Bidang Dinding Bangunan**  
Sumber: Data Diolah, 2021.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa, setiap 100% perubahan dalam variabel bidang alas akan meningkatkan *sense of place* sebesar 50% dengan asumsi elemen lainnya dianggap konstan/ tidak mengalami peningkatan maupun penurunan.

Setiap 100% perubahan dalam variabel bidang tepi jalan akan meningkatkan *sense of place* sebesar 24,1% dengan asumsi elemen lainnya dianggap konstan.

Setiap 100% perubahan dalam variabel bidang tepi jalan akan meningkatkan *sense of place* sebesar 32,3% dengan asumsi elemen lainnya dianggap konstan.

Setiap 100% perubahan dalam variabel bidang tepi jalan akan meningkatkan *sense of place* sebesar 64,8% dengan asumsi elemen lainnya dianggap konstan.

**Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Sense of Place jl. Teuku Panglima Polem**



**Gambar 12. Persentase Pengaruh Elemen jalur Pedestrian Terhadap *Sense of Place***  
Sumber: Data Diolah, 2021.



Berdasarkan proyeksi perbandingan pengaruh antara masing-masing variabel jalur pedestrian terhadap *sense of place*, bidang langit memiliki kontribusi pengaruh paling dominan terhadap terbentuknya *sense of place* di jl. Teuku Panglima Polem yaitu sebesar 37,85%, sehingga jika ingin meningkatkan *sense of place* pada jalur pedestrian, maka prioritas pertama adalah meningkatkan kualitas bidang langit.

### 3.3 Rekomendasi desain

Rekomendasi desain dihadirkan untuk menjawab permasalahan utama pada bidang alas, bidang tepi jalan, bidang dinding bangunan, maupun bidang langit. Rekomendasi desain dihadirkan untuk menjawab kebutuhan masyarakat akan *sense of place*.



Gambar 13. Visualisasi 3D (1)

Penambahan material granit pada kolom sebagai metafora umpak pada kolom rumah Aceh. Penerapan arsitektur tradisional rumah Aceh pada bangunan ruko dilakukan untuk menonjolkan *sense of place* keberagaman budaya.

Tekstur halus dapat dihasilkan dari penggunaan warna yang lembut, dan kasar dapat dihasilkan dari penggunaan permukaan batu yang kasar. Perpaduan tekstur halus dan kasar dapat menghindari kesan monoton (Hakim, 2014). Penggunaan tekstur halus dan kasar dapat menghindari kesan monoton, sehingga digunakan tekstur halus dari warna merah oriental, tekstur kasar dari permukaan batu alami.

Garis zig-zag bermakna semangat, bergairah, dinamika, gerak cepat (Hakim, 2014). Pola garis zig-zag diadopsi dari bentuk rencong sebagai representasi budaya juga sebagai pola desain dalam upaya memunculkan *sense of place*.

Elemen dinding bangunan di seberang jalur pedestrian dengan penambahan unsur-unsur ornamen budaya dan penyerapan elemen arsitektur tradisional rumah Aceh, sehingga memiliki nilai arsitektural.



Gambar 14. Visualisasi 3D (2)

Elemen palang *bollard* diadakan untuk menghalangi pengguna kendaraan bermotor menggunakan jalur pedestrian.

Keseimbangan asimetris tetap menjaga nilai kesatuan karena adanya keselarasan antara unsur yang berbeda (Hakim, 2014). Warna hitam menunjukkan kemewahan, sedangkan warna putih menunjukkan kesan luas (Mahnke, 1996). *Street furniture* berupa bangku jalan merupakan gubahan bentuk rencong Aceh dengan prinsip desain keseimbangan asimetris memiliki tekstur halus yang didapat dari material granit dengan perpaduan warna hitam dan putih.

Jarak antar bangku 20meter atau kurang (ITDP Indonesia, 2019). Jarak antar bangku jalan adalah 15meter sesuai dengan kebutuhan pengguna ruang.

Menambah nilai estetika akan meningkatkan kualitas lingkungan (Austin, 1982). Tanaman hias sebagai fungsi estetika bertujuan mengalihkan fokus manusia dari unsur yang mengganggu seperti kebisingan kendaraan, sehingga fokus indera yang terganggu dapat dialihkan kepada keindahan tanaman hias.



Gambar 15. Visualisasi 3D (3)

Motif yang terdapat pada elemen balok rumah Aceh adalah motif pucuk tunas bambu (*pucok reubong*). Menurut pandangan masyarakat Aceh Gayo, motif ini menggambarkan alam pegunungan daerah Gayo yang berbukit-bukit (Natasya, 2019). Warna emas menunjukkan kemewahan dan glamor (Mahnke, 1996). Penambahan ornamen budaya berupa motif pucuk rebung dengan sentuhan warna emas yang diadopsi dari ornamen pada rumah Aceh untuk mewujudkan elemen dinding bangunan yang memiliki nilai budaya sehingga *sense of place* keberagaman budaya dapat terasa.

Fasilitas *disability guide* untuk penyandang tunanetra, dan ramp untuk kemudahan aksesibilitas.

Warna hijau, biru-hijau, dan biru memiliki kesan dingin (Porter & Mikellides, 2015), warna dingin cocok digunakan untuk desain shelter karena area peristirahatan membutuhkan kesan sejuk. Pengadaan *shelter* dengan sentuhan warna biru oriental guna menciptakan atmosfer nyaman untuk pengguna ruang publik sehingga terhindar dari paparan sinar matahari langsung, dengan terwujudnya kenyamanan, maka akan dengan sangat mudah merasakan *sense of place*.

Area peristirahatan sekurang-kurangnya berjarak 180 meter (Iswanto, 2004). *Shelter* ditempatkan pada setiap jarak 180 meter.

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif, jalur pedestrian di jl. Teuku Panglima Polem memiliki *sense of place* dengan predikat *belonging to a place*, predikat ini setara dengan nilai 2 dari skala nilai 4, atau jika dipersentasekan adalah setara dengan rentang 26% - 49%. Temuan penelitian menunjukkan bahwa tingkat *sense of place* di jalur pedestrian jl. Teuku Panglima Polem masih tergolong menengah kebawah, sehingga perlu adanya perhatian pemerintah dalam revitalisasi jalur pedestrian jl. Teuku Panglima Polem.

Berdasarkan temuan penelitian, variabel bidang langit memberikan kontribusi pengaruh paling dominan terhadap terbentuknya *sense of place* ruang publik jl. Teuku Panglima Polem, yaitu sebesar 37,85%. Sedangkan variabel lain seperti: bidang alas memberikan kontribusi

pengaruh sebesar 29,21%, variabel bidang dinding bangunan memberikan kontribusi pengaruh sebesar 18,87%, dan variabel bidang tepi jalan memberikan kontribusi pengaruh sebesar 14,08%. Sehingga bila ingin meningkatkan *sense of place* ruang publik jl. Teuku Panglima Polem, maka fokus pertama adalah meningkatkan bidang langit jalur pedestrian.

Secara keseluruhan, jalur pedestrian memiliki pengaruh terhadap *sense of place* sebesar 86,8%, sedangkan selebihnya sebesar 13,2% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang mempengaruhi *sense of place* ruang publik jl. Teuku Panglima Polem ini.

#### UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyusunan *manuscript* ini, terutama kepada pihak Program Studi Arsitektur Universitas Syiah Kuala yang turut serta memberikan dukungan sehingga *manuscript* ini dapat diselesaikan dengan baik.

#### REFERENSI

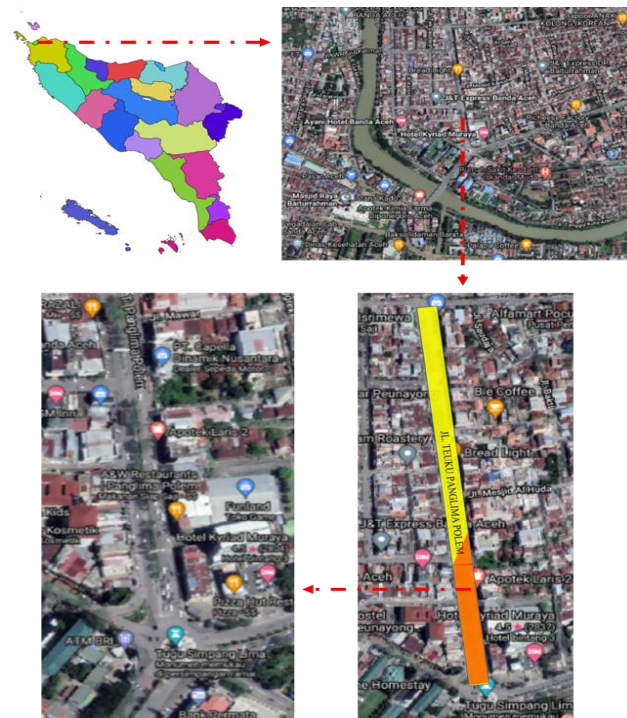
- Auliza, M., Wulandari, E., Qadri, L. (2021). Bustanussalatin Park Characteristics as an Image Shaper of Banda Aceh City. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, hal. 1-2.
- Austin, R., L. (1982). *Designing With Plants*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Bloomberg, M., R., dkk. (2013). *Active Design: Shaping The Sidewalk Experience*. New York: National Association of City Transportation Officials (NACTO).
- Carmona, M., dkk. (2003). *Public Places Urban Spaces: The Dimension of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington D.C.: Island Press.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hakim, Rustam. (2014). *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap: Prinsip – Unsur dan Aplikasi Desain*. Edisi ke-2. Jakarta: PT Bumi Aksara.

- Hashemnezhad, H., dkk. (2013). Comparison the Concepts of Sense of Place and Attachment to Place in Architectural Studies. *Malaysia Journal of Society and Space*. 9(1), hal. 107-117. Diakses dari <http://journalarticle.ukm.my/6072/1/107-117.pdf>.
- Hornby, A., S. (1995). *Oxford Advanced Learner's Dictionary*. New York: Oxford University Press.
- Iswanto, Dhanoe. (2003). *Mengkaji Fungsi Keamanan Dan Kenyamanan Bagi Pejalan Kaki Di Jalur Pedestrian (Trotoar) Jalan Ngesrep Timur V Semarang*. Tesis: Universitas Diponegoro. Semarang.
- ITDP Indonesia. (2019). *Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022*. Edisi ke-dua. Jakarta: Institute for Transportation Development Policy Indonesia.
- Kostof, S. (2005). *The City Assembled. Reprint Edition*. London: Thames & Hudson.
- Kuncoro, M. (2013). *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Edisi 3. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Mahnke, F., H. (1996). *Color, Environment, & Human Response*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Natasya. (2019). Tipologi Ornamen Pada Arsitektur Rumah Vernakular Desa Lubuk Sukon dan Lubuk Gapuy, Aceh Besar. *Jurnal Ilmiah Desain dan Konstruksi*, 18 (2), hal. 170-183. Diakses dari <http://dx.doi.org/10.35760/dk.2019.v18i2.2648>.
- Ng, S., N. (2016). *Sense of Place* Pada Ruang Publik Kawasan Perumahan Terencana di Kota Medan. Skripsi, Universitas Sumatera Utara (USU). Diakses dari <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/66915>.
- Porter, Tom & Mikellides, Byron. (2015). *Colour for Architecture Today*. London: Taylor & Francis, LTD.
- Roscoe, J., Y. (1975). *Fundamental Research Statistic for the Behavioural Science*. New York: Holt Rinehart & Wington.
- Shamsuddin, dkk. (2012). Urban Landscape Factors That Influenced the Character of George Town, Penang UNESCO World Heritage Site. *Journal of Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 50, 238-253. Diakses dari <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812031692v>. 10 Maret 2021, 13:02. DOI: 10.1016/j.sbspro.2012.08.031.
- Steele, F. (1981). *The Sense of Place*. Boston: CBI Publishing Company, Inc.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian, Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.
- Wankhede, K., Wahurwagh, A. (2016). The sensory Experience and Perception of Urban Spaces. *International Journal on Emerging Technologies*, 7(1), hal.741-744. Diakses dari <https://www.researchtrend.net/ijet/pdf/127-96.pdf>.
- Wulandari, E. (2012). Pengembangan Kawasan Kutaraja Sebagai Kawasan Wisata Sejarah Kota Banda Aceh. *Prosiding Seminar: Sustainable Urbanism (Adaptasi Perubahan Ruang Perkotaan Pendekatan Teoritik dan Praktek)*, hal. 37-47. Program Doktor Teknik Arsitektur dan Perkotaan. Universitas Diponegoro.
- Wulandari, E. & Safriana, D. (2017). Konsep Pengembangan Kota Banda Aceh Sebagai Kota Wisata Tsunami. *Arcade: Jurnal Arsitektur*, 1(1), hal. 2.
- Wulandari, E., dkk. (2016). The Ecology Character of Banda Aceh City in the 17<sup>th</sup> Century. *Journal of Islamic Architecture*, 4(3), hal. 93-94. DOI: <http://dx.doi.org/10.18860/jia.v4i3.3872>.
- Wulandari, E., Muftiady, H. (2001). Studi Sejarah dan Perencanaan Tata Ruang Kota Banda Aceh, Periode Kolonial Belanda. *Buletin Haba, No. 25, Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh*, hal. 4-11.

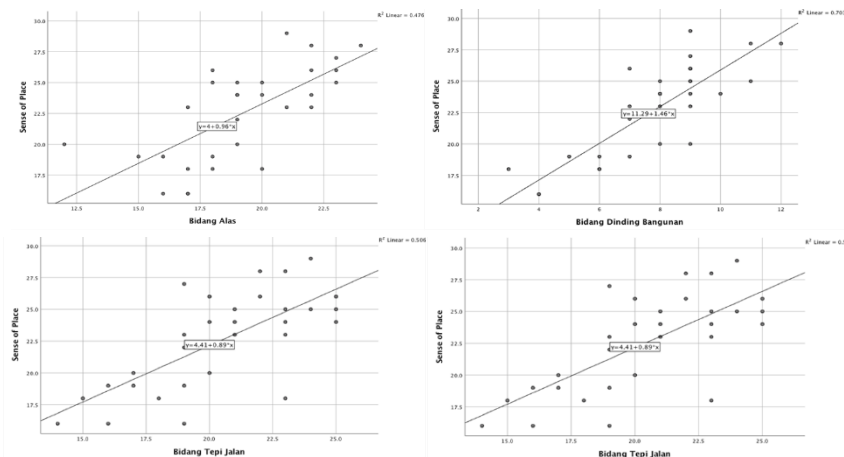
LAMPIRAN



Gambar 16. Ruang Fisik Jalur Pedestrian Pembentuk *Sense of Place*  
 Sumber: Bloomberg, dkk., 2013



Gambar 17. Lokasi Penelitian  
 Sumber: Data Diolah, 2021.



Gambar 18. Grafik Scatterplot Linearitas Pengaruh Elemen Jalur Pedestrian Terhadap *Sense of Place*  
 Sumber: Data Diolah, 2021.