

Implementasi *Sustainable Streetscape* pada Koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat Kota Malang berdasarkan Persepsi Masyarakat

Aigan Mubiena Fanda¹, Jenny Ernawati², Joko Triwinarto Santoso³

^{1,2,3} Magister Arsitektur Lingkungan Binaan, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya, 65145, Indonesia

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<p><i>Article History:</i> Received: November 11, 2024 Received in revised form: December 27, 2024 Accepted on: December 28, 2024 Available Online: December 2024–May 2025</p> <p><i>Keywords:</i> <i>sustainable streetscape, historic corridor, public perception, mean score analysis</i> (lanskap jalan berkelanjutan, koridor bersejarah, persepsi masyarakat, analisis <i>mean score</i>)</p>	<p>Meskipun berperan penting dalam meningkatkan keberhasilan perkotaan dan daya tarik wisata, belum semua kota menerapkan lanskap jalan berkelanjutan, terutama dalam konteks koridor jalan bersejarah, Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui implementasi sustainable streetscape dari prinsip urban dan sosial berdasarkan persepsi masyarakat pada Jalan Jenderal Basuki Rahmat Malang. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif untuk mengidentifikasi kondisi aktual, dengan cara pengamatan objek secara langsung dan menggali data persepsi masyarakat menggunakan kuesioner. Data-data dianalisis menggunakan mean-score analysis. Variabel penelitian terdiri dari: keterbacaan, kenyamanan, keamanan, daya tarik, keaktifan, dan komunitas perkotaan yang sehat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan persepsi masyarakat, implementasi sustainable streetscape pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat telah terpenuhi dari segi prinsip urban maupun prinsip sosial dengan mean score tertinggi untuk variabel daya tarik dan keaktifan. Penelitian ini dapat menjadi pertimbangan Pemerintah Kota Malang dalam mendorong tercapainya keberhasilan kota.</p>
<p>Corresponding Author: Aigan Mubiena Fanda Universitas Brawijaya aiganfanda@gmail.com ORCID ID:</p>	<p><i>However not all cities have uniformly implemented sustainable streetscape, particularly in the context of historic corridors, despite its critical role in enhancing urban success and boosting tourist appeal. The goal of this study is to look at how to create sustainable streetscapes using urban and social principles and public opinion. The Jalan Jenderal Basuki Rahmat corridor after the changes was used as an example. This research utilizes a descriptive quantitative method to identify the actual conditions through direct observations and public impressions, using questionnaires with a Likert scale, which are then analyzed through mean score analysis. The characteristics of this study include legibility, comfort, safety, beauty, liveliness, and healthy urban communities. The study's results show that, in the public's opinion, the implementation of a sustainable streetscape along the Jalan Jenderal Basuki Rahmat corridor meets urban and social principles. The variables of attractiveness and liveliness got the highest mean scores. The Malang City Government anticipates this research to play a significant role in facilitating the city's success.</i></p>

1. Pendahuluan

Kawasan Kayutangan Kota Malang telah berkembang menjadi kawasan bersejarah. Fungsi awalnya adalah sebagai kawasan perkampungan, yang dikembangkan menjadi kawasan perkantoran dan perdagangan pada tahun 1800 hingga 1914 (Mulyadi

et al., 2019). Kawasan yang berlokasi di koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat ini memiliki peninggalan bersejarah berupa bangunan-bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda. Seiring pesatnya pertumbuhan perekonomian, karakter gaya arsitektur tersebut kian memudar (Azis et al., 2019; Kartika & Arifin, 2021; Yusran, 2020). Guna mengembalikan nilai sejarah serta meningkatkan daya tarik Kota Malang, Pemerintah Kota Malang melaksanakan program penataan kembali koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat sebagai salah satu lokasi arahan pengembangan Sub Zona Cagar Budaya menurut Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Bagian Wilayah Perkotaan Malang Tengah tahun 2016-2036 (Walikota Malang, 2016). Upaya Pemerintah Kota Malang dalam melaksanakan penataan kembali koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat perlu disertai pengembangan *sustainable streetscape* yang mengedepankan prinsip-prinsip keberlanjutan untuk mewujudkan inklusivitas, keamanan, ketahanan, dan keberlanjutan kota dan permukiman sesuai dengan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* (United Nations, 2015).

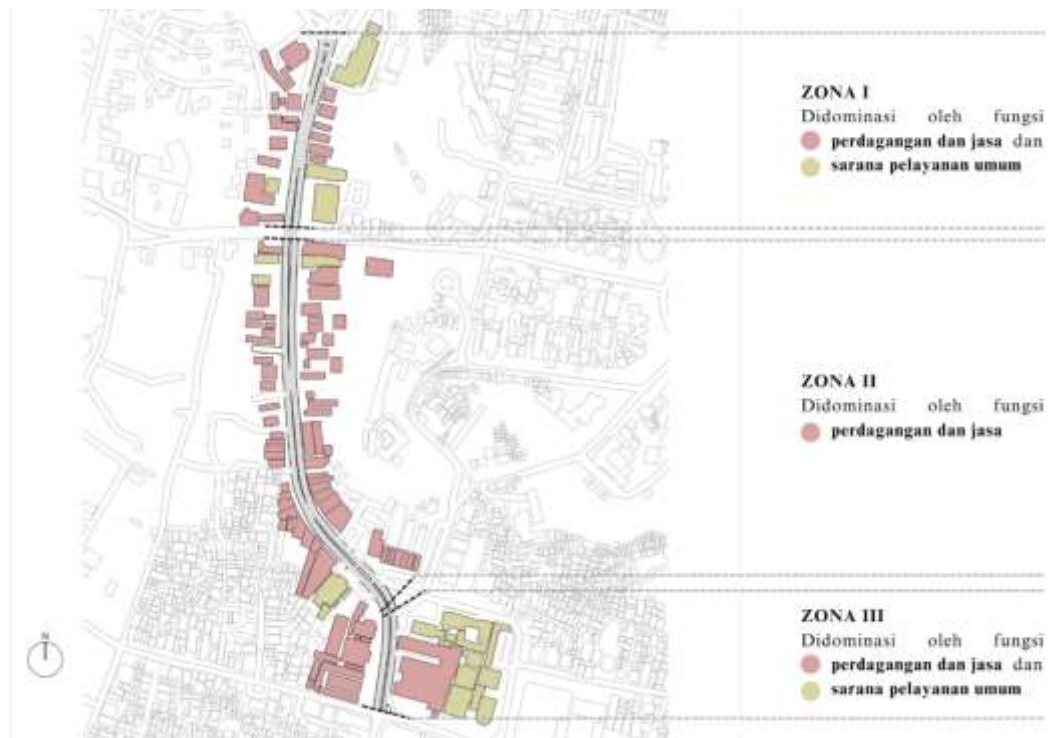
Streetscape atau lanskap jalan merupakan bentukan efek visual kualitas desain yang terbagi atas elemen alami berupa vegetasi dan jalur hijau serta elemen buatan berupa jalur pedestrian, jalur kendaraan, instalasi jalan, fasilitas pengguna jalan, dan bangunan (Torbay Council, 2004). Lanskap jalan yang berkelanjutan atau *sustainable streetscape* merupakan pengembangan *streetscape* berdasarkan prinsip-prinsip keberlanjutan, yang terbagi atas prinsip urban, sosial, ekonomi, dan lingkungan dalam membentuk citra visual kota (Rehan, 2013). Implementasi *sustainable streetscape* sebagai salah satu faktor penting dalam membantu keberhasilan kota dan meningkatkan daya tarik wisata perlu dipertimbangkan dalam pengembangan koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat Kota Malang.

Penelitian terdahulu mengenai evaluasi *streetscape*, antara lain mengenai evaluasi *streetscape* berdasarkan persepsi masyarakat (Patandianan & Shibusawa, 2020; Santosa et al., 2018) dan *sustainable streetscape* (Rehan, 2013; Ramadhan et al., 2018; Harsritanto, 2018; Soemardiono & Rachmawati, 2020; Rashida & Shuchi, 2020; Adeel et al., 2021; Zhang et al., 2024). Penggabungan topik riset mengenai *sustainable streetscape* pada koridor bersejarah dan persepsi masyarakat merupakan tema penelitian. Dari empat prinsip *sustainable streetscape* (Rehan, 2013), penelitian ini berfokus pada prinsip urban dan sosial (*urban and social principles*). Kedua aspek tersebut merupakan prinsip dasar *sustainable streetscape* (RIBA, 2019; Patandianan & Shibusawa, 2020). Tujuan penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi implementasi *sustainable streetscape* pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat pasca penataan kembali berdasarkan prinsip urban (*urban principles*) dan prinsip sosial (*social principles*) dari persepsi masyarakat.

2. Bahan dan Metode

Penelitian ini menggunakan paradigma post positivism dengan metode deskriptif kuantitatif. Hasil analisis dan interpretasi data dideskripsikan untuk menggambarkan kondisi eksisting objek penelitian dan persepsi masyarakat terhadap implementasi

sustainable streetscape. Proses deduktif dilakukan dengan perhitungan statistik untuk menghasilkan generalisasi populasi (Creswell, 1994; Groat & Wang, 2013).



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian dan Zona Amatan
(Digambar ulang oleh Fanda, 2022 dari RDTR Interaktif, 2022)

Objek penelitian yaitu Jalan Jenderal Basuki Rahmat dibagi menjadi tiga segmen, berdasarkan tahapan rencana penataan ulang sesuai Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi (RDTR dan PZ) Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) Malang Tengah Tahun 2016-2036 (Walikota Malang, 2016). Zona I adalah pertigaan PLN UP3 Malang hingga perempatan BCA KCU Malang, zona II adalah perempatan BNI Emerald Malang hingga pertigaan GraPARI Telkomsel Malang, dan zona III adalah pertigaan Gereja Katolik HKY Malang hingga perempatan Mall Sarinah Malang.

Responden penelitian adalah masyarakat yang pernah beraktivitas di koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat pasca penataan ulang, dengan sampel masyarakat yang sedang berada pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat selama masa pengumpulan data. Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *accidental sampling*, yakni responden yang bertemu secara kebetulan dengan peneliti dan memenuhi kriteria penelitian (Sugiyono, 2022). Jumlah responden adalah 150 orang. Jumlah ini memenuhi ukuran sampel minimal (100 orang) dari *maximum likelihood estimation* (MLE) (Hair et al., 2018).

Data primer didapatkan melalui pengamatan langsung dan penyebaran kuesioner. Pertanyaan kuesioner mencakup karakteristik responden dan persepsi responden terhadap implementasi *sustainable streetscape*. Sebanyak 40 kuesioner disebar di zona I, 70 kuesioner pada zona II, dan 40 kuesioner pada zona III. Jumlah ini telah memenuhi

ukuran sampel minimal, yaitu 30 kuesioner per-segmen (Pearmain et al., 1991). Data sekunder didapatkan dari Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Interaktif untuk memvisualisasikan *keyplan* dan Google Maps dalam menampilkan montase.

Tabel 1. Penurunan Variabel Penelitian untuk Aspek Prinsip Urban

No.	Variabel	Sumber
A	Legibility (Keterbacaan)	
1.	Penempatan vegetasi tidak menghalangi keterbacaan	Jordan (2016); Abdel-Aziz et al. (2020)
2.	Penempatan lampu penerangan sebagai pengarah	Rehan (2013); Santosa et al. (2018); Abdel-Aziz et al. (2020); Anuar & Asif (2020)
3.	Penempatan papan penanda sebagai pengarah	
4.	Ketinggian bangunan tidak menghalangi keterbacaan	Rehan (2013); Zhang et al. (2024)
5.	Kepadatan bangunan tidak menghalangi keterbacaan	
B	Comfort (Kenyamanan)	
1.	Pemilihan desain trotoar memberikan rasa nyaman	
2.	Pemilihan material trotoar memberikan rasa nyaman	Rehan (2013); Abdel-Aziz et al. (2020); Anuar & Asif (2020); Zhang et al. (2024)
3.	Keberadaan vegetasi melindungi dari sinar dan panas	
4.	Keberadaan vegetasi mengurangi polusi suara	
5.	Keberadaan tempat duduk memberikan rasa nyaman	Rehan (2013); Said & Samadi (2016); Soemardiono & Rachmawati (2020); Abdel-Aziz et al. (2020); Anuar & Asif (2020); Zhang et al. (2024)
6.	Keberadaan lampu penerangan memberikan rasa nyaman	Rehan (2013); Soemardiono & Rachmawati (2020); Anuar & Asif (2020); Zhang et al. (2024)
C	Safety (Keamanan)	
1.	Pemilihan desain trotoar memberikan rasa aman	Rehan (2013); Abdel-Aziz et al. (2020); Anuar & Asif (2020); Lee & Park (2023); Zhang et al. (2024)
2.	Pemilihan material trotoar memberikan rasa aman	
3.	Keberadaan jalur hijau (vegetasi)	Jordan (2016); Abdel-Aziz et al. (2020)
4.	Keberadaan fasilitas penyeberangan	Said & Samadi (2016); Abdel-Aziz et al. (2020); Permen PUPR No. 3 (2014)
5.	Keberadaan tiang pengaman memberikan rasa aman	Abdel-Aziz et al. (2020)
6.	Keberadaan lampu penerangan memberikan rasa aman	Rehan (2013); Soemardiono & Rachmawati (2020); Anuar & Asif (2020); Zhang et al. (2024)
D	Attractiveness (Daya Tarik)	
1.	Penataan vegetasi	Rehan (2013); Soemardiono & Rachmawati (2020); Zhang et al. (2024)
2.	Penataan tempat duduk	
3.	Penataan lampu penerangan	Rehan (2013); Zhang et al. (2024)
4.	Keberadaan seni publik (<i>public art</i>)	Rehan (2013); Abdel-Aziz et al. (2020)
5.	Keberadaan bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda	Abdel-Aziz et al. (2020); Lee & Park (2023)

(Sumber: Hasil analisis)

Elemen-elemen *streetscape* yang diidentifikasi pada penelitian-penelitian terdahulu (Rehan, 2013; Santosa et al. 2018; Soemardiono & Rachmawati, 2020; Patandianan & Shibusawa 2020; Adeel et al., 2023; Lee & Park, 2023) adalah trotoar, vegetasi, fasilitas penyeberangan, perabot jalan, fasad bangunan, halte, fasilitas sepeda, dan ruang terbuka publik sehingga kedelapan elemen tersebut dipilih dan diamati secara lebih lanjut dalam penelitian ini. Variabel penelitian terdiri atas keterbacaan, kenyamanan, keamanan, dan daya tarik untuk prinsip urban serta keaktifan dan komunitas perkotaan yang sehat untuk prinsip sosial.

Penurunan variabel penelitian ditentukan sesuai penelitian-penelitian terdahulu yang dipaparkan pada Tabel 1 untuk prinsip urban dan Tabel 2 untuk prinsip sosial. Pengukuran variabel penelitian menggunakan skala Likert tujuh poin dari poin '1' (sangat

tidak setuju) hingga poin '7' (sangat setuju) yang kemudian dikategorisasikan sesuai Tabel 3. Analisis data dari penelitian ini meliputi uji validitas, uji reliabilitas, dan analisis *mean score* untuk mengetahui nilai rata-rata dari implementasi *sustainable streetscape*.

Tabel 2. Penurunan Variabel Penelitian untuk Aspek Prinsip Sosial

No.	Variabel	Sumber
A	<i>Liveliness</i> (Keaktifan)	
1.	Keberadaan tempat duduk mendorong interaksi sosial	Rehan (2013); Zhang et al. (2024)
2.	Keberadaan halte mendorong interaksi sosial	Rehan (2013); Belaroussi et al. (2023); Zhang et al. (2024)
3.	Keberadaan fasilitas sepeda mendorong interaksi sosial	Rehan (2013); Rashida & Shuchi (2020); Zhang et al. (2024)
4.	Keberadaan ruang terbuka mendorong interaksi sosial	Rehan (2013); Rashida & Shuchi (2020); Zhang et al. (2024)
B	<i>Healthy Urban Communities</i> (Komunitas Perkotaan yang Sehat)	
1.	Keberadaan trotoar meningkatkan minat berjalan kaki	Rehan (2013); Belaroussi et al. (2023); Zhang et al. (2024)
2.	Keberadaan vegetasi mengurangi polusi udara	Rehan (2013); Zhang et al. (2024)
3.	Keberadaan halte mendorong penggunaan transportasi umum	Rehan (2013); Belaroussi et al. (2023); Lee & Park (2023)
4.	Keberadaan fasilitas sepeda mendorong penggunaan sepeda	Rehan (2013); Belaroussi et al. (2023); Lee & Park (2023)

(Sumber: Hasil analisis)

Tabel 3. Kategorisasi Implementasi *Sustainable Streetscape*

Skala Likert	Interval <i>Mean Score</i>	Interpretasi <i>Mean Score</i>	Implementasi <i>Sustainable Streetscape</i>
1	1,00 – 1,86	Sangat Tidak Setuju	
2	1,87 – 2,71	Tidak Setuju	Kurang Terpenuhi
3	2,72 – 3,57	Cukup Tidak Setuju	
4	3,58 – 4,43	Netral	Cukup Terpenuhi
5	4,44 – 5,29	Cukup Setuju	
6	5,30 – 6,14	Setuju	Sangat Terpenuhi
7	6,15 – 7,00	Sangat Setuju	

(Sumber: Hasil analisis)

Tabel 3 menunjukkan penilaian (skoring) untuk implementasi *sustainable streetscape* pada kuesioner yang disebarkan kepada responden.

3. Hasil dan Diskusi

Kuesioner disebar kepada 150 responden pada bulan Maret hingga Juni 2024 di koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat. Responden didominasi oleh perempuan sebanyak 68% (102 orang), rentang usia antara 17-25 tahun sebanyak 63,3% (95 orang), asal Kota Malang sebanyak 59,3% (89 orang), lebih dari 20 tahun menetap di Kota Malang sebanyak 36,75% (55 orang), kebiasaan beraktivitas di koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat sebanyak 35,3% (53 orang), dan frekuensi kunjungan lebih dari 5 kali sebanyak 60,7% (91 orang). Karakteristik responden tersebut menandakan bahwa mayoritas responden memiliki pengalaman beraktivitas di koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat pasca penataan ulang.

Sebelum dilakukan analisis *mean score*, dilakukan uji instrumen (uji validitas dan uji reliabilitas) terhadap kuesioner untuk mengetahui validitas dan reliabilitas

data penelitian. Uji validitas menunjukkan keseluruhan nilai r-hitung lebih besar dari nilai r-tabel (0,160), sedangkan uji reliabilitas menunjukkan nilai Cronbach’s Alpha 0,939, lebih besar dari nilai 0,60. Dengan demikian data penelitian valid dan reliabel untuk selanjutnya diolah dengan analisis *mean score*.

Tabel 4 dan 5 merupakan hasil analisis *mean score* penilaian responden terhadap implementasi *sustainable streetscape*. Berdasarkan prinsip urban (tabel 4), responden memiliki penilaian tertinggi terhadap *attractiveness* (MS=5,33) dan penilaian terendah terhadap *legibility* (MS=5,10). Sedangkan berdasarkan prinsip sosial (tabel 5), responden memiliki penilaian tertinggi terhadap *liveliness* (MS=4,91) dan penilaian terendah terhadap *healthy urban communities* (MS=4,83).

Tabel 4. Hasil Analisis Mean Score untuk Implementasi Prinsip Urban

No.	Variabel	Mean Score	Imp	Grafik								
				1	2	3	4	5	6	7		
A	Legibility	5,10*	ST									
1.	Penempatan vegetasi tidak menghalangi keterbacaan	4,99	ST									
2.	Penempatan lampu penerangan sebagai pengarah	5,40	ST									
3.	Penempatan papan penanda sebagai pengarah	5,30	ST									
4.	Ketinggian bangunan tidak menghalangi keterbacaan	5,11	ST									
5.	Kepadatan bangunan tidak menghalangi keterbacaan	4,73	ST									
B	Comfort	5,26	ST									
1.	Pemilihan desain trotoar memberikan rasa nyaman	5,32	ST									
2.	Pemilihan material trotoar memberikan rasa nyaman	5,30	ST									
3.	Keberadaan vegetasi melindungi dari sinar dan panas	4,71	ST									
4.	Keberadaan vegetasi mengurangi polusi suara	4,73	ST									
5.	Keberadaan tempat duduk memberikan rasa nyaman	5,54	ST									
6.	Keberadaan lampu penerangan memberikan rasa nyaman	5,93	ST									
C	Safety	5,28	ST									
1.	Pemilihan desain trotoar memberikan rasa aman	5,08	ST									
2.	Pemilihan material trotoar memberikan rasa aman	5,16	ST									
3.	Keberadaan jalur hijau (vegetasi)	5,04	ST									
4.	Keberadaan fasilitas penyeberangan	5,61	ST									
5.	Keberadaan tiang pengaman memberikan rasa aman	5,03	ST									
6.	Keberadaan lampu penerangan memberikan rasa aman	5,75	ST									
D	Attractiveness	5,33**	ST									
1.	Penataan vegetasi	5,17	ST									
2.	Penataan tempat duduk	5,25	ST									
3.	Penataan lampu penerangan	5,41	ST									
4.	Keberadaan seni publik (<i>public art</i>)	5,29	ST									
5.	Keberadaan bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda	5,51	ST									

Keterangan :

* Poin terendah	KT = Kurang Terpenuhi	● Variabel
** Poin tertinggi	CT = Cukup Terpenuhi	● Sub-Variabel
	ST = Sangat Terpenuhi	

(Sumber: Hasil analisis, 2024)

Berdasarkan tabel 4, implementasi prinsip urban pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat terpenuhi oleh *attractiveness* (daya Tarik). Keberadaan bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda menjadi indikator yang paling berperan dalam penilaian responden terhadap variabel *attractiveness*. Keberadaan bangunan cagar budaya sebagai peninggalan sejarah dapat menjadi daya tarik wisata suatu kawasan (Damanik et al., 2021). Arsitektur Hindia Belanda di Kota Malang dipengaruhi oleh tradisionalisme yang terceminkan melalui bentuk atap dan raut bukaan (Santoso et al., 2013). Bangunan di

koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat terdiri atas gaya Indische Empire, Niuwe, Neo Gothic, dan aliran modern (Ridjal et al., 2016). Hal tersebut ditemukan pada objek penelitian melalui bangunan dengan bentuk atap datar, limas segi delapan, menara, dan dormer serta raut bukaan persegi dan segitiga sama kaki sebagaimana tersusun pada gambar 2 dan 3. Bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda perlu dilestarikan untuk mempertahankan *attractiveness* atau daya tarik. Sementara itu, kepadatan bangunan pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat perlu dipertimbangkan kembali untuk meningkatkan *legibility* atau keterbacaan.



Gambar 2. Fasad Bangunan pada Zona II Sisi Barat (BNI Emerald – GraPARI Telkomsel) (Disusun oleh peneliti dari Google Maps, 2022)



Gambar 3. Fasad Bangunan pada Zona II Sisi Timur (Wan Chai Kopitiam – Noqdis Coffee) (Disusun oleh peneliti dari Google Maps, 2022)

Gambar 2 (sisi Barat) dan gambar 3 (sisi Timur) diilustrasikan dengan bantuan Google Maps untuk mempermudah dalam mengidentifikasi bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda secara proporsional.

Tabel 5. Hasil Analisis Mean Score untuk Implementasi Prinsip Sosial

No.	Variabel	Mean Score	Imp	Grafik								
				1	2	3	4	5	6	7		
E	Liveliness	4,91**	ST									
1.	Keberadaan tempat duduk mendorong interaksi sosial	5,00	ST									
2.	Keberadaan halte mendorong interaksi sosial	4,69	ST									
3.	Keberadaan fasilitas sepeda mendorong interaksi sosial	4,66	ST									
4.	Keberadaan ruang terbuka mendorong interaksi sosial	5,29	ST									
F	Healthy Urban Communities	4,83*	ST									
1.	Keberadaan trotoar meningkatkan minat berjalan kaki	5,43	ST									
2.	Keberadaan vegetasi mengurangi polusi udara	4,97	ST									
3.	Keberadaan halte mend. penggunaan transportasi umum	4,41	CT									
4.	Keberadaan fasilitas sepeda mend. penggunaan sepeda	4,49	ST									

Keterangan :

* Poin terendah

** Poin tertinggi

KT = Kurang Terpenuhi

CT = Cukup Terpenuhi

ST = Sangat Terpenuhi

● Variabel

● Sub-Variabel

(Sumber: Peneliti, 2024)

Berdasarkan tabel 5, implementasi prinsip sosial pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat terpenuhi oleh *liveliness* atau keaktifan. Keberadaan ruang terbuka publik menjadi indikator yang paling berperan dalam penilaian responden terhadap variabel *liveliness*. Keberadaan ruang terbuka publik dapat meningkatkan keaktifan yang terbentuk oleh interaksi sosial antarindividu maupun antar kelompok (Mehta & Bosson, 2018). Ruang terbuka publik sebagai tempat interaksi sosial yang dibutuhkan sebagai

modal pembangunan berkelanjutan (Titisari, 2012). Ruang terbuka publik dapat ditandai dengan adanya aktivitas (Ernawati et al., 2024). Hal tersebut ditemukan pada objek penelitian melalui adanya interaksi sosial pada ruang terbuka publik sebagaimana tersusun pada gambar 4. Keberadaan ruang terbuka publik pada objek penelitian ini perlu dioptimalkan untuk mempertahankan *liveliness* atau keaktifan. Sementara itu, keberadaan halte pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat perlu dipertimbangkan kembali untuk meningkatkan variabel *healthy urban communities*.



Gambar 4. Ruang Terbuka Publik pada Koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat
(Dokumentasi: Fanda, 2024)

Bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda dan ruang terbuka publik menjadi potensi daya tarik dan keaktifan bagi koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat, sehingga perlu dipertahankan. Kepadatan bangunan dan keberadaan halte memiliki nilai *mean score* terendah. Kepadatan bangunan yang berpotensi menghalangi keterbacaan perlu diiringi dengan regulasi yang sesuai dengan karakter kawasan Kayutangan sebagai Sub Zona Cagar Budaya. Keberadaan halte juga perlu diiringi dengan adanya transportasi umum yang inklusif guna meningkatkan komunitas perkotaan yang sehat. Hal ini sesuai dengan penelitian (Zhang et al., 2024) yang meninjau beberapa indikator dalam mewujudkan *sustainable streetscape* antara lain pengendalian terhadap kepadatan bangunan dan penyediaan sistem transportasi pintar (*smart transportation system*).

4. Simpulan

Implementasi *sustainable streetscape* pada koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat terpenuhi dari segi prinsip urban maupun sosial. Keberadaan bangunan bergaya Arsitektur Hindia Belanda dan ruang terbuka publik menjadi potensi daya tarik dan keaktifan bagi koridor Jalan Jenderal Basuki Rahmat, sehingga perlu dipertahankan. Kepadatan bangunan perlu diiringi regulasi yang sesuai dengan karakter kawasan guna meningkatkan keterbacaan. Keberadaan halte perlu diiringi dengan tersedianya transportasi umum. Penelitian berkontribusi dalam pengembangan keilmuan dan praksis, khususnya berkaitan dengan *sustainable streetscape* di kawasan bersejarah.

Daftar Pustaka

Adeel, A., Notteboom, B., Yasar, A., Scheerlinck, K., & Stevens, J. (2021). Sustainable Streetscape and Built Environment Designs around BRT Stations: a Stated Choice

- Experiment Using 3D Visualizations. *Sustainability (Switzerland)*, 13(12). <https://doi.org/10.3390/su13126594>
- Azis, B., Santosa, H., & Ernawati, J. (2019). Penilaian Persepsi Masyarakat terhadap Bangunan Bersejarah di Koridor Kayutangan, Malang, Indonesia. *Local Wisdom*, 11(1), 1–15. <https://doi.org/10.26905/lw.v11i1.2514>
- Becker, R. (2022). Gender and Survey Participation: An Event History Analysis of the Gender Effects of Survey Participation in a Probability-based Multi-wave Panel Study with a Sequential Mixed-mode Design. *Methods, Data, Analyses*, 16(1), 3–32. <https://doi.org/10.12758/mda.2021.08>
- Creswell, J. (1994). *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. Thousand Oaks: Sage.
- Damanik, E. L., Simanjuntak, D. H. P., & Daud, D. (2021). Cultural Heritage Buildings for Urban Tourism Destinations: Portraits of Siantar, Indonesia, in the Past. *F1000Research*, 10(554). <https://doi.org/10.12688/f1000research.48027.1>
- Ernawati, J., Adhitama, M. S., & Alhad, M. A. (2024). The Changes in Public Open Space Usage and Perceptual Urban Design Qualities After the COVID-19 Pandemic. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 19(3), 963–972. <https://doi.org/10.18280/ijstdp.190314>
- Groat, L., & Wang, D. (2013). *Architectural Research Methods, Second Edition*. Hoboken: Wiley.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2018). *Multivariate Data Analysis, Eighth Edition*. Andover: Cengage EMEA.
- Harsritanto, B. I. (2018). Sustainable Streetscape Design Guideline based on Universal Design Principles. *MATEC Web of Conferences*, 159. <https://doi.org/10.1051/mateconf/201815901003>
- Kartika, C. E., & Arifin, L. S. (2021). Study of Open-Air Museum on Kayutangan Street Corridor. *DIMENSI: Journal of Architecture and Built Environment*, 48(1), 75–86. <https://doi.org/10.9744/dimensi.48.1.75-86>
- Lee, J., & Park, S. (2023). Current Design Guidelines' Streetscape Improvement for Visual Perception and Walkability: a Case Study of Sejong City, Republic of Korea. *Frontiers of Architectural Research*, 12(3), 423–443. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2022.11.002>
- Mehta, V., & Bosson, J. K. (2018). Revisiting Lively Streets: Social Interactions in Public Space. *Journal of Planning Education and Research*, 41(2). <https://doi.org/10.1177/0739456X18781453>
- Mulyadi, L., Fathony, B., & Prikasari, E. (2019). *Potensi Kampung Heritage Kayutangan sebagai Destinasi Wisata di Kota Malang*. Kota Malang: Deazha.
- Patandianan, M. V., & Shibusawa, H. (2020). Importance and Performance of Streetscapes at a Tourism Destination in Indonesia: the Residents' Perspectives. *Frontiers of Architectural Research*, 9(3), 641–655. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2020.05.006>
- Pearmain, D., Swanson, J., Kroes, E., & Bradley, M. (1991). *Stated Preference Techniques: A Guide to Practice*. Richmond: Steer Davies Gleave; Den Haag: Hague Consulting Group.

- Ramadhan, T., Wijaya, K., Muttaqin, Z. R., & Rahmat, A. (2018). Sustainable Streetscape pada Koridor Kawasan Komersial Studi Kasus: Koridor Jalan Cibaduyut Raya, Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC). *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 2(1), 24–32. <https://doi.org/10.1234/arcade.v2i1.26>
- Rashida, N., & Shuchi, S. (2020). Influence of Sustainable Streetscape to Augment Social Interaction in the Low-Density Suburbs of Regional Victoria. *International Conference of the Architectural Science Association (ANZAScA)*, 620–629.
- Rehan, R. M. (2013). Sustainable Streetscape as an Effective Tool in Sustainable Urban Design. *HBRC Journal*, 9(2), 173–186. <https://doi.org/10.1016/j.hbrj.2013.03.001>
- Ridjal, A. M., Antariksa, Suryasari, N., & Santoso, J. T. (2016). Building Form berdasarkan Sejarah Kawasan Bangunan pada Jalan Basuki Rahmat Malang. *Jurnal RUAS*, 14(2), 34–46.
- Royal Institute of British Architects. (2019). *RIBA Sustainable Outcomes Guide*. Royal Institute of British Architects.
- Santosa, H., Ernawati, J., & Wulandari, L. D. (2018). Visual Quality Evaluation of Urban Commercial Streetscape for the Development of Landscape Visual Planning System in Provincial Street Corridors in Malang, Indonesia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 126(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/126/1/012202>
- Santoso, J. T., Suryasari, N., & Antariksa. (2013). Tradisionalisme dalam Arsitektur Kolonial Belanda di Kota Malang. *Jurnal RUAS*, 11(2), 37–50.
- Soemardiono, B., & Rachmawati, M. (2020). The Innovative and Sustainable Streetscape Design Based on Community Participation in Surabaya, Indonesia. *Advances in Science, Technology and Innovation*, 23–30. https://doi.org/10.1007/978-3-030-17308-1_2
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Kota Bandung: Alfabeta.
- Titisari, E. Y. (2012). *Meaning of Alley as Communal Space in Kampung Kidul Dalem Malang*.
- Torbay Council. (2004). *Torbay Streetscape Guidelines*. Torquay: Torbay Council.
- United Nations. (2015). *Goal 11: Make Cities Inclusive, Safe, Resilient, and Sustainable*. <https://sdgs.un.org/goals> (diakses tanggal 10 November 2024).
- Walikota Malang. (2016). *Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2/2016 Tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Bagian Wilayah Perkotaan Malang Tengah Tahun 2016-2036*. <https://jdih.malangkota.go.id/> (diakses tanggal 10 November 2024).
- Yusran, Y. A. (2020). Contextualizing Modernization in the Kayutangan Towards Its Images as a Heritage Town Area of Malang. *Advances in Engineering Research*, 97–106. <https://doi.org/10.2991/aer.k.200729.016>
- Zhang, Y., Hamzah, H., & Adam, M. (2024). A Framework for Smart City Streetscape (SCS) Design Guidelines for Urban Sustainability: Results from a Systematic Literature Review and a Delphi Process. *Environment, Development and Sustainability*, 26, 27195–27226. <https://doi.org/10.1007/s10668-023-03876-9>