



PENGARUH PENGATURAN FUNGSI JALAN TERHADAP IMAGEABILITY KORIDOR JALAN DAN LEGIBILITY KOTA BOGOR

The Influence of Street Functional Arrangement to the Imageability of Street Corridors and the Legibility of Bogor City

Nurhikmah B. Hartanti,¹

¹Jurusan Arsitektur, FTSP, Universitas Trisakti, Jakarta, nurhikmah@trisakti.ac.id

Abstrak

Kejelasan dan kemudahan sebuah kota untuk dialami dan dikenali merupakan salah satu kriteria untuk menjadi kota yang layak huni, karena akan membuat penghuni lebih merasa memiliki kotanya, dan pengunjung akan lebih mengingat kota tersebut. Masyarakat, baik penduduk maupun pengunjung, mengalami sebuah kota terutama pada saat bersirkulasi melalui jalan-jalan kota tersebut. Oleh karena itu, karakter koridor-koridor jalan akan mempengaruhi kejelasan atau *legibility* sebuah kota. Tulisan ini didasarkan pada penelitian yang dilakukan di Kota Bogor, sebuah kota bersejarah yang mengalami perubahan pesat, dari sebuah kota peristirahatan di masa kolonial menjadi kota hunian, pendidikan dan tujuan wisata. Perkembangan kota Bogor yang diikuti oleh pembangunan koridor-koridor jalan baru, mempengaruhi *legibility* kota tersebut. Berdasarkan survey terhadap penduduk dan pengunjung Kota Bogor, ditemukan bahwa pengaturan fungsi jalan akan berpengaruh terhadap *imageability* jalan, atau kemudahan karakter suatu koridor jalan untuk diingat oleh penggunanya, dan pada akhirnya akan menentukan *legibility* kota. Disamping itu, terdapat perbedaan antara penduduk dan pengunjung dalam proses pembentukan *imageability* koridor jalan dan *legibility* kota.

Kata kunci:

Fungsi jalan
Imageability,
Legibility,
Koridor jalan,
Kota Bogor.

Kata Kunci: Fungsi jalan, *Imageability*, *Legibility*, Koridor jalan, Kota Bogor.

Abstract

The clarity and ease of a city to be experienced and recognized is one of the criteria to become a livable city, as it will strengthen residents sense of belonging and visitors image to the city. Both residents and visitors, experience a city especially when they move through the city's streets. Therefore, the character of the street corridors will affect the clarity or legibility of a city. This paper based on a research conducted in Bogor city, a historic city that experienced a rapid change from a resort village in the colonial era to a residential, educational and tourist destination city. The development of Bogor was followed by the construction of new street corridors, has influences to the legibility of the city. Based on a survey on both residents and visitors, it was found that street functional arrangement will affect the street imageability, or the ease of street character to be remembered by its users, and in the end, it will determine the legibility of the city. In addition, there is a difference between residents and visitors in the process of establishing the imageability of the street corridor and the legibility of the city.

Keywords: Street function, *Imageability*, *Legibility*, Street corridors, Bogor city.

© 2018

PENDAHULUAN

Kota layak huni adalah kota untuk semua orang, yang artinya kota tersebut harus menarik, berdayaguna, aman, semua lapisan masyarakatnya bisa hidup sehat, dan memiliki kesempatan untuk bergerak secara bebas dengan menggunakan moda apa saja (Halgweg, 1997). Baru-baru ini IAP mempublikasikan hasil survei tahun 2011 tentang kota-kota di Indonesia yang dianggap paling layak huni berdasarkan indikator-indikator yang mencakup aspek fisik, lingkungan, transportasi, fasilitas kesehatan, pendidikan, infrastruktur, ekonomi, keamanan dan interaksi sosial (IAP, 2015). Terlepas dari indikator-indikator yang digunakan, hasil survei yang dilakukan oleh IAP tersebut menunjukkan bahwa persepsi masyarakat mempengaruhi kualitas kelayak-hunian sebuah kota, dimana persepsi itu sendiri dipengaruhi oleh rasa memiliki masyarakat terhadap kotanya (Rapoport, 1990; Nasar, 1998).

Suatu kota terbentuk sebagai produk budaya dan aktivitas masyarakat, baik individu maupun institusi, publik maupun privat, yang menghasilkan bentuk fisik kota. Karakter fisik kota yang terbentuk memiliki "ambiance" atau suasana, yaitu suatu kualitas inderawi yang kita rasakan (Rapoport, 1993), dan secara sadar atau tidak mempengaruhi persepsi, penilaian, dan perilaku kita. Manusia melihat "makna" pada suatu tempat, dan perilaku manusia pada dasarnya merupakan respon terhadap isyarat² dari lingkungan sekitarnya dan terhadap isyarat mengenai tempat tersebut (Nasar, 1998). Kualitas visual memiliki efek yang sangat kuat dalam membentuk pengalaman dan persepsi terhadap lingkungan sekitarnya, dalam hal ini yaitu kota. Sebagian besar orang mengalami sebuah kota terutama terjadi ketika sedang bergerak di sepanjang jalan-jalan kota tersebut, baik dengan berjalan kaki maupun menggunakan kendaraan. Di dalam proses tersebut, informasi yang tersaji di sepanjang jalan akan dilihat, dirasakan dan diserap oleh para pengguna jalan, serta membentuk persepsi mengenai lingkungan jalan tersebut. Oleh karena itu, tampilan ruang jalan akan sangat berpengaruh dalam membentuk persepsi seseorang terhadap citra sebuah kota secara keseluruhan (Jacobs, 1961).

Jalan berfungsi sebagai ruang sirkulasi sekaligus sebagai ruang publik. Beberapa jalan pada suatu kota memiliki suasana yang lebih menarik atau lebih menyenangkan dari pada jalan-jalan yang lain, sehingga orang selalu mengingatkannya dan ingin kembali ke jalan yang sama ketika berada di kota tersebut, misalnya Jalan Malioboro di Yogyakarta, atau Jalan Thamrin di Jakarta. Jalan-

jalan seperti itu oleh Alan Jacobs (1993) disebut sebagai *great street*, yaitu jalan-jalan yang dikenal dan menjadi representasi kota karena memiliki daya tarik yang khas. *Great street* memiliki kualitas yang menimbulkan kesan kuat bagi pengguna. Lynch (1960) menggunakan istilah *imageability* untuk merujuk pada kualitas tersebut. Keberadaan *great street* dengan *imageability* yang kuat seringkali menjadi tempat yang pertama kali diingat ketika seseorang membayangkan suatu kota atau dengan kata lain menjadi representasi identitas kota. Jika elemen-elemen kota khususnya jalan mudah diingat oleh masyarakat, maka secara umum kota tersebut lebih mudah dipahami atau *legible* (Lynch, 1960).

Meskipun demikian, jalan juga merupakan ruang dimana perkembangan dan perubahan kota tersaji. Pembangunan yang berlangsung sebagai produk dari dinamika pertumbuhan ekonomi dan perkembangan budaya manusia terjadi di sepanjang jalan, sehingga karakter koridor jalan sebagai ruang kota pun berubah secara dinamis. Dengan demikian *imageability* koridor jalan serta *legibility* kota juga dapat berubah seiring dengan perkembangan kota. Fenomena yang timbul akibat perkembangan kegiatan perkotaan tersebut juga terjadi di Kota Bogor, kota yang dibangun pada masa kolonial sebagai kota peristirahatan dan dikembangkan sebagai kota botani serta pusat pendidikan pertanian. Citra sebagai kota botani terutama diwakili oleh keberadaan Kebun Raya, dan tercermin pada karakter koridor jalan yang dicirikan oleh deretan pepohonan rindang di sepanjang jalan utama. Namun Kota Bogor saat ini telah mengalami perubahan seiring dengan pertumbuhan kota akibat tekanan globalisasi. Karakter lokal yang terbentuk oleh sejarah yang cukup panjang cenderung diabaikan oleh pembangunan-pembangunan yang lebih berorientasi pada nilai ekonomi. Perubahan-perubahan akibat pembangunan terjadi pada morfologi kota, fungsi jalan dan secara visual terlihat pada karakter koridor jalan-jalan utama Kota Bogor. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana perkembangan yang terjadi pada koridor jalan mempengaruhi *imageability* dan *legibility* Kota Bogor saat ini.

METODE

Pembentukan *great street* melibatkan persepsi pengguna jalan, merupakan hasil dari proses mental berdasarkan pengalaman, memori, sikap dan sensasi yang dirasakan (Jun, 2003). Persepsi yang tercipta mungkin berbeda antara pejalan kaki dengan pengguna kendaraan, demikian juga antara penduduk kota dengan pengunjung. Meskipun demikian, persepsi masyarakat yang

dihasilkan dari interaksi dengan lingkungan yang sama cenderung terdapat kesamaan, dan masyarakat dalam satu kelompok akan membentuk persepsi bersama melalui proses interaksi sosial (Jun, 2003; Tucker, 2005).

Teori persepsi lingkungan sudah lama digunakan sebagai alat untuk memahami interaksi antara manusia dengan lingkungan fisik, baik dalam lingkup ilmu psikologi, geografi, maupun arsitektur dan perancangan kota (Downs and Stea, 2006; Rapoport, 1977; Pocock dan Hudson, 1978; Appleyard, 2005). Penggunaan istilah persepsi lingkungan itu sendiri di dalam literatur-literatur perancangan kota dan lingkungan memiliki pengertian yang lebih luas dari pada penggunaannya dalam konteks psikologi yang lebih terkait dengan pengalaman inderawi secara langsung terhadap stimulus lingkungan (Downs dan Stea, 2006; Rapoport, 1977). Dalam konteks arsitektur dan perancangan kota, persepsi lingkungan didefinisikan sebagai suatu proses komprehensif yang terdiri dari tiga tahapan yang saling terkait satu sama lain yaitu proses persepsi, kognisi dan evaluasi lingkungan (Altman, 1984). Persepsi lingkungan adalah mekanisme pertama berupa pengalaman inderawi ketika seseorang dihadapkan langsung pada suatu lingkungan fisik, kognisi lingkungan, yaitu pemahaman dan pemaknaan informasi berdasarkan pengetahuan dan nilai-nilai masing-masing individu, sedangkan proses evaluasi lingkungan dimana individu menilai, menentukan pilihan dan memutuskan perilaku yang dilakukan (Rapoport, 1977).

Proses persepsi lingkungan terkait dengan pembentukan identitas tempat atau kota menghasilkan beberapa tingkatan pengenalan seseorang pada kota tersebut, sebagaimana disebutkan oleh Lalli (1992) dalam konsep operasionalisasi *urban related identity*:

- (1) Evaluasi, yaitu membandingkan antara satu kota dengan kota lain serta mengenali keunikan atau karakter khusus yang ada.
- (2) Kontinuitas, yaitu terkait dengan kesesuaian suatu lingkungan kota secara subjektif dengan latar belakang seseorang sebagai simbolisasi pengalaman masa lalu.
- (3) *Attachment*, yaitu keterikatan seseorang terhadap suatu kota, sehingga menimbulkan kesan berada di rumah.
- (4) Familiaritas, adalah ekspresi pengalaman sehari-hari atau orientasi kognitif sebagai hasil dari kegiatan

sehari-hari yang dilakukan pada lingkungan kota tersebut.

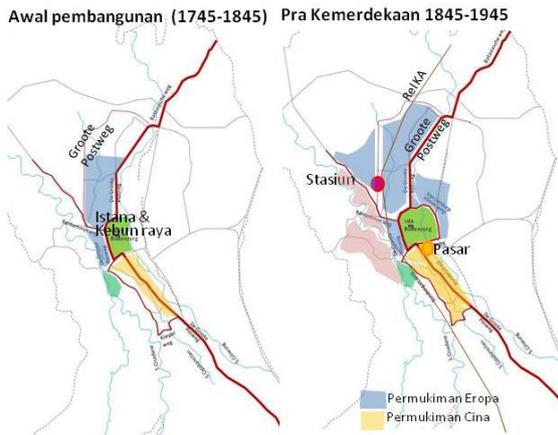
- (5) Komitmen, merupakan nilai penting yang dirasakan seseorang dari suatu kota terkait dengan keinginan untuk tetap berada di kota tersebut.

Penelitian ini menggunakan metode campuran kuantitatif dan kualitatif (*mix-method*), dimana pengambilan data serta analisis kualitatif dan kuantitatif dilakukan dalam waktu yang relatif bersamaan (paralel). Pengambilan data dilakukan dengan fokus waktu pada saat penelitian (*cross-sectional*). Data primer diperoleh melalui kuesioner terhadap 200 responden yang terdiri dari 100 penduduk dan 100 pengunjung dengan menggunakan metode *accidental (convenience)* sampling dimana responden dipilih berdasarkan kehadiran dan kesediaan untuk menjawab (Creswell, 2012). Data sekunder diperoleh melalui kajian dokumen-dokumen sejarah dan kebijakan tata kota. Analisis hasil survei menggunakan metode statistik dengan menggunakan perangkat lunak JMP7, serta analisis peta perkembangan Kota Bogor sejak masa kolonial untuk mengetahui morfologi jalan.

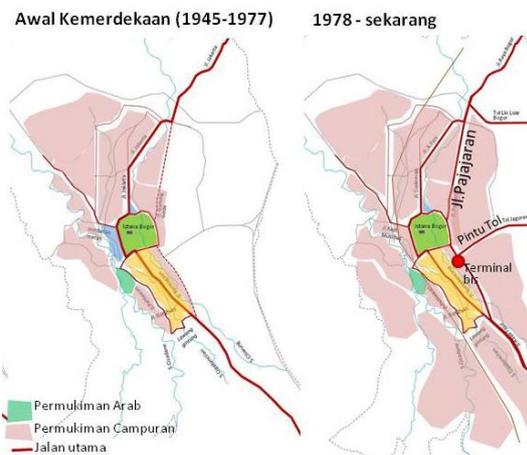
HASIL DAN PEMBAHASAN

Perkembangan Jalan Kota Bogor

Bogor dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda pada pertengahan abad ke-18 sebagai kota peristirahatan bernama *Buitenzorg*. Secara historis, perkembangan morfologi Kota Bogor dibentuk oleh Istana Bogor beserta kebun raya sebagai pusat orientasi, dan Jalan Raya Pos (*Groote Postweg*) yang melintang dari utara ke selatan sebagai sumbu pertumbuhan. Jalan utama ini terdiri dari segmen Jalan Ahmad Yani (*Bataviasche weg*), Jalan Sudirman dan Jalan Juanda (*Groote Weg*), dan Jalan Suryakencana (*Handelstraat*). Pada tahun 1817 halaman istana dijadikan kebun raya dan sebuah jalan dibangun melingkari kebun raya tersebut (Gambar 1). Hingga masa awal kemerdekaan, perkembangan kota masih terkonsentrasi di sekitar Kebun Raya dan *Groote Postweg*. Rancangan fisik koridor *Groote Postweg* yang monumental, dengan bangunan-bangunan penting di sepanjang jalan menjadikan koridor tersebut sebagai *great street*-nya Kota Bogor pada masa itu.



Gambar 1. Perkembangan jalan Kota Bogor pada masa kolonial
(Sumber: Hartanti, 2014)



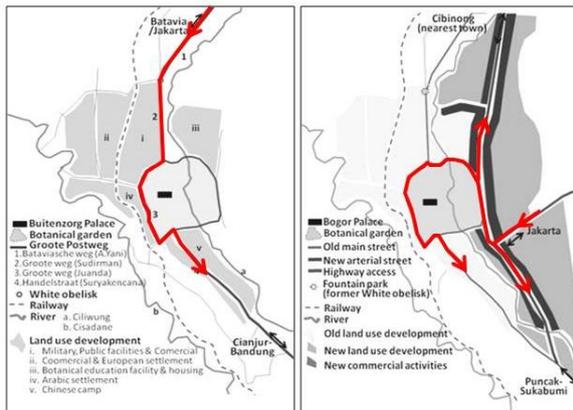
Gambar 2. Perkembangan jalan Kota Bogor setelah kemerdekaan
(Sumber: Hartanti, 2014)

Perkembangan yang signifikan terjadi setelah jalan tol Jagorawi yang menghubungkan Jakarta - Bogor - Ciawi dibangun dan dibuka pada tahun 1978, serta Jalan Pajajaran yang menghubungkan *Groote Postweg* melalui sisi timur kebun raya. Pintu masuk Kota Bogor yang sebelumnya dari arah utara (melalui Jalan A. Yani), berpindah ke bagian timur melalui pintu tol di Baranangsiang. Sejak saat itu pertumbuhan kota bagian timur berlangsung sangat pesat, khususnya di sepanjang Jl. Pajajaran yang secara fungsional kemudian ditetapkan sebagai (satu-satunya) jalan arteri primer. Permukiman-permukiman baru dan kegiatan komersial berkembang pesat di sepanjang jalan ini mulai dari utara hingga selatan (Gambar 2.)

Sebelum Jalan Tol Jagorawi dibangun, masyarakat mengenal Jalan Raya Bogor sebagai akses utama keluar-masuk Kota Bogor dari Utara, khususnya dari arah Jakarta. Untuk memasuki kota dari arah Jalan Raya Bogor, kendaraan harus

belok ke arah Barat menyeberangi Sungai Ciliwung melalui jembatan yang dikenal sebagai "Jembatan Satu Duit", kemudian melalui Jalan Ahmad Yani yang teduh oleh deretan pohon-pohon kenari. Sampai di pertigaan Air Mancur pengunjung akan disambut oleh Jalan Sudirman yang luas, megah dan lurus ke arah Istana Bogor. Selanjutnya, pengunjung akan melalui Jalan Juanda melintasi Balai kota, menuju Kebun Raya atau Suryakencana. Pengunjung yang menggunakan kereta api akan tiba di stasiun, berjalan lewat Taman Topi dan melalui Jalan Kapten Muslihat menuju ke arah Istana dan Kebun Raya, atau ke pertokoan di sekitar Jembatan Merah yang juga merupakan pusat kegiatan komersial bagi penduduk kota sebelum tahun 1980an. Sekuens atau urutan *streetscape* koridor-koridor jalan Ahmad Yani, Jalan Sudirman, Jalan Juanda, dan Jalan Suryakencana menjadi pengalaman dan membentuk citra yang kuat bagi penduduk dan pengunjung yang dahulu sering datang dan pergi ke Kota Bogor.

Akan tetapi pola sirkulasi tersebut berubah sejak dibangunnya Jalan Tol Jagorawi dan dibuka akses ke Kota Bogor pada tahun 1978 (Hartanti dkk., 2016), yang kemudian diikuti dengan pembangunan Jalan Pajajaran yang menghubungkan Jalan Raya Bogor dari Warung Jambu langsung ke Ciawi melalui Tajur. Pembangunan Jalan Pajajaran sebenarnya sudah direncanakan pada masa pemerintahan Walikota Achmad Syam (1965-1978), atas perintah Presiden Ir. Soekarno untuk membangun *Bogor Boulevard* di Timur Kebun Raya agar mendorong pertumbuhan kota di bagian Timur. Rencana itu baru diwujudkan pada tahun 1978, bersamaan dengan dibukanya Tol Jagorawi. Mulai saat itu, gerbang masuk Kota Bogor bukan lagi "Jembatan Satu Duit" di Warung Jambu, melainkan pintu tol yang berada di kawasan Baranangsiang. Pengaruhnya sangat besar terhadap pertumbuhan kota bagian Timur. Sejak saat itu, permukiman dan kegiatan komersial menjamur di sepanjang Jalan Pajajaran dan sekitarnya. Lalu lintas menuju pusat kota tidak lagi melalui Jalan Sudirman, melainkan dari Baranangsiang langsung mengitari Kebun Raya melalui Jalan Jalak Harupat. Pola sirkulasi yang baru tersebut selain mendorong pertumbuhan kota bagian Timur, juga merubah sekuens pengalaman masyarakat ketika keluar-masuk Kota Bogor. Perubahan koridor yang dilalui dan karakter *streetscape* yang dialami akan mempengaruhi persepsi yang terbentuk terhadap citra kota. Dengan demikian, kebijakan pembangunan jalan dan pengaturan pola sirkulasi dalam kota ternyata akan mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap citra kota secara lebih luas.



Gambar 3. Pintu masuk dan sirkulasi dalam kota Bogor sebelum adanya jalan tol (kiri) dan setelah ada jalan tol (kanan)
(Sumber: Hartanti, 2016)

Tabel 1. Koridor Jalan Paling Imageable dan Paling Familiar

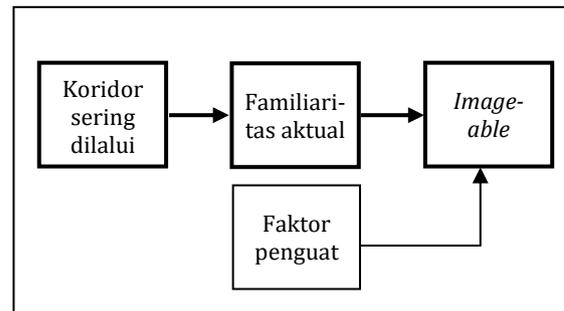
Jalan paling berkesan (<i>imageability</i>)			Jalan paling sering dilalui (<i>familiaritas aktual</i>)		
No.	Nama Jalan	%	No.	Nama Jalan	%
1	Pajajaran	26	1	Pajajaran	46,5
2	Juanda	19,5	2	Juanda	10
3	Suryakencana	12,5	3	Sudirman	6
4	Sudirman	7	4	Suryakencana	5
5	Jalak Harupat	6,5	5	Kapten Muslihat	4
6	Tajur	5,5	6	Jalak Harupat	3,5
7	Ahmad Yani	4,5	7	Tajur	3
8	Salak, Kapten Muslihat, Batutulis	2	8	Batutulis, Merdeka, Soleh Iskandar	2
9	Lainnya (17 koridor, masing-masing kurang dari 2%,	Total 12.5	9	Lainnya (22 koridor, masing-masing kurang dari 2%,	Total 15.5

Sumber: Hartanti, 2016

Analisis *imageability* berdasarkan hasil kuesioner pada Tabel 1 menunjukkan bahwa ada korelasi antara koridor-koridor yang paling berkesan dengan koridor-koridor yang paling sering dilalui. Dari seluruh jalan di Kota Bogor, lima besar koridor jalan yang memiliki citra paling kuat bagi responden adalah Jalan Pajajaran, Jalan Juanda, Jalan Suryakencana, Jalan Sudirman, dan Jalan Jalak Harupat. Diantara kelima koridor jalan tersebut, empat diantaranya adalah juga koridor jalan yang paling sering dilalui, yaitu Jalan Pajajaran, Jalan Juanda, Jalan Suryakencana, dan Jalan Sudirman. Urutan kelima dari koridor yang paling sering dilalui adalah Jalan Kapten

Muslihat. Koridor-koridor tersebut seluruhnya adalah koridor-koridor di pusat kota dengan peran fungsional yang tinggi. Adanya kesamaan koridor-koridor dengan *imageability* atau citra paling kuat dengan koridor-koridor yang paling sering dilalui dan nilai peran fungsionalnya menunjukkan bahwa familiaritas aktual atau keakraban pengguna jalan dengan lingkungan koridor jalan akan mempengaruhi kesannya terhadap koridor jalan tersebut.

Dari hasil analisis tersebut, terdapat dua kelompok koridor-koridor dengan karakteristik yang berbeda. Kelompok pertama adalah koridor-koridor dengan persentase familiaritas aktual lebih besar dibandingkan dengan persentase *imageability*-nya, yang menunjukkan bahwa *imageability* koridor tersebut sangat dipengaruhi oleh familiaritas aktual atau seringnya koridor tersebut dilalui (Gambar 4). Meskipun demikian, terdapat faktor-faktor lain yang memperkuat *imageability* koridor-koridor tersebut (Tabel 2), dan dapat dikatakan bahwa faktor penguat *imageability* adalah adanya elemen pembentuk keunikan.



Gambar 4. Diagram pengaruh familiaritas aktual terhadap *imageability* kelompok pertama.
(Sumber: Hartanti, 2016)

Koridor-koridor yang termasuk pada kelompok pertama adalah Jalan Pajajaran, Jalan Sholeh Iskandar, Jalan Kapten Muslihat, dan Jalan Merdeka. Jalan Pajajaran menjadi koridor yang paling sering dilalui baik oleh penduduk maupun pengunjung (46,5% responden). Jalan ini juga merupakan akses utama menuju fungsi-fungsi penting dalam kota seperti Kampus IPB, Istana Bogor, dan Kebun Raya Bogor. Hal itu menjadikan Jalan Pajajaran sebagai koridor yang memiliki kesan paling kuat (26% responden) diantara seluruh jalan di Kota Bogor. Berkembangnya aktivitas komersial di sepanjang jalan tersebut merupakan konsekuensi dari kemudahan aksesibilitas dan besarnya arus sirkulasi yang melalui jalan tersebut. Beberapa aktivitas komersial memiliki daya tarik yang cukup kuat dan menjadi tujuan bagi penduduk maupun pengunjung, sehingga semakin memperkuat citra

koridor jalan tersebut. Dalam hal ini, *imageability* Jalan Pajajaran terutama terbentuk karena pengaturan pola lalu lintas yang menempatkannya sebagai akses utama. Keberadaan fungsi-fungsi penting yang memiliki nilai historik, serta bangunan-bangunan yang memiliki kualitas sebagai *landmark* seperti Tugu Kujang, Kampus IPB dan Mal Botani Square berperan sebagai elemen penanda yang memperkuat *imageability* koridor jalan tersebut.



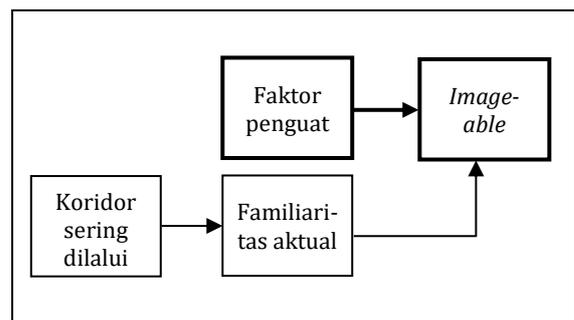
Gambar 5. Karakter koridor Jalan Pajajaran

Jalan Kapten Muslihat adalah jalan lama yang dibangun pada masa kolonial. Meskipun tidak sekuat Jalan Pajajaran, koridor Jalan Kapten Muslihat menempati urutan ke lima sebagai jalan yang paling sering dilalui (4% responden) dengan persentase lebih tinggi dari pada persentase *imageability*-nya (2% responden), sehingga dapat dikatakan bahwa *imageability*-nya sangat dipengaruhi oleh familiaritas aktual atau karena sering dilalui. Koridor ini adalah jalan lama yang dibangun pada masa kolonial sebagai penghubung utama kawasan Istana dan sekitarnya dengan permukiman di bagian Barat kota melalui Jembatan Merah yang legendaris, sekaligus akses menuju stasiun kereta api dan merupakan pusat kegiatan ekonomi Kota Bogor sejak masa kolonial. Hingga saat ini Jalan Kapten Muslihat masih berfungsi sebagai arteri sekunder penghubung bagian Timur dan Barat kota yang banyak dilalui dan menjadi *imageable*. Fungsi-fungsi penting dan Jembatan Merah yang bersejarah berperan memperkuat *imageability* koridor Jalan Kapten Muslihat.

Jalan Merdeka dan Jalan Sholeh Iskandar, meskipun *imageability*-nya tidak terlalu kuat dibandingkan dengan koridor-koridor utama lainnya, tapi masih cukup sering sehingga masih memiliki kesan. Jalan Merdeka merupakan jalan arteri sekunder yang menghubungkan Bogor Tengah atau pusat kota dengan pusat-pusat kegiatan dan permukiman di bagian Utara. Di Jalan Merdeka tidak terdapat pusat kegiatan yang

menonjol sehingga koridor ini lebih banyak dilalui karena fungsinya sebagai akses menuju wilayah kota bagian Barat-Utara. Jalan Soleh Iskandar adalah jalan kolektor primer baru yang dibangun sebagai generator pengembangan wilayah Kota Bogor bagian Utara. Sejak dibangunnya Jalan Sholeh Iskandar pada pertengahan tahun 1980an, wilayah Bogor Utara berkembang pesat dengan tumbuhnya permukiman-permukiman baru dan kegiatan komersial di sepanjang jalan tersebut. Sehingga kemudian pemerintah membangun jalan Tol Lingkar Luar Bogor pada tahun 2009, dan Jalan Soleh Iskandar menjadi akses utama untuk wilayah Bogor Utara yang mulai berkembang sebagai pusat perekonomian baru yang semakin banyak dituju.

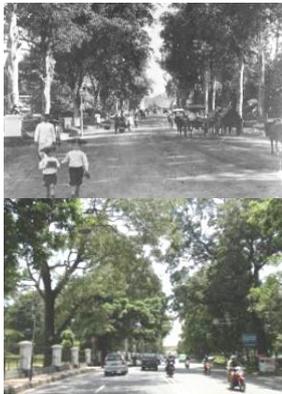
Kelompok kedua adalah koridor yang memiliki persentase *imageability* lebih tinggi dari pada familiaritasnya, yaitu koridor Jalan Juanda, Suryakencana, Sudirman, Jalak Harupat, Ahmad Yani, Tajur, dan Salak,. Hal ini mengindikasikan bahwa orang mengingat koridor-koridor tersebut atau menganggapnya berkesan bukan sekedar karena sering melaluinya, namun ada faktor penguat lain yang mendukung *imageability*-nya. Jika melihat karakteristik masing-masing koridor tersebut, dapat dikatakan bahwa terdapat elemen-elemen *streetscape* yang memperkuat *imageability* koridor sebagai tempat yang diingat dan berkesan bagi masyarakat meskipun koridor tersebut bukan jalan yang paling sering dilalui (Gambar 6).



Gambar 6. Diagram pengaruh familiaritas aktual terhadap *imageability* kelompok kedua.
 (Sumber: Hartanti, 2016)

Jalan Juanda adalah jalan arteri sekunder yang merupakan bagian dari *Groote Post weg*, menempati urutan kedua sebagai koridor yang paling *imageable* (19,5% responden) dan juga urutan kedua sebagai yang paling sering dilewati (10% responden). Nilai historis koridor ini masih terasa kuat dengan banyaknya bangunan-bangunan kolonial yang masih kokoh dan terawat. Bangunan-bangunan kolonial tersebut

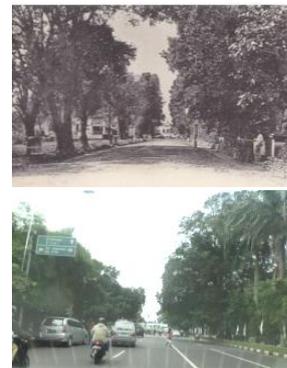
menjadi *landmark* yang juga digunakan sebagai fungsi-fungsi penting seperti Istana Bogor, Sekolah Regina Pacis, Hotel Salak, Balaikota, Gedung Bakorwil, Gereja Zebaoth, dan Gereja Katedral dan fungsi-fungsi penting lainnya. Keseluruhan perpaduan arsitektur bangunan kolonial dengan pepohonan besar di sepanjang koridor, ditambah pemandangan halaman istana dengan rusa-rusa sebagai elemen spesifik, membentuk lansekap visual yang menarik, unik, dan memperkuat *imageability* karakter koridor Jalan Juanda. Disamping itu, lokasi koridor Jalan Juanda berada di tengah kota dengan pengaturan pola lalu lintas yang menjadikannya sebagai penghubung ke berbagai penjuru kota membuat koridor ini sangat sering dilalui. Perpaduan antara nilai historik, elemen fisik yang unik, peran fungsional yang tinggi menjadikan koridor Jalan Juanda sebagai jalan dengan *imageability* yang kuat.



Gambar 7. Karakter koridor Jalan Juanda tahun 1880 (kiri) dan 2013 (kanan)
Sumber: Arsip Perpustakaan Nasional RI dan dokumentasi

Koridor Jalan Suryakencana juga merupakan bagian dari *Groote Post Weg* yang sejak jaman kolonial merupakan pusat perdagangan dan Pecinan. Hingga saat ini, koridor ini tetap menjadi pusat kegiatan perdagangan dan banyak menjadi tujuan, khususnya bagi penduduk, sehingga memiliki kontinuitas kongruensi tempat yang tinggi dan memperkuat familiaritas aktualnya. Kegiatan perdagangan dan fungsinya sebagai Pecinan membentuk citra yang kuat dan menjadikan Jalan Suryakencana sebagai koridor dengan *imageability* ketiga paling kuat (12,5% responden). Meskipun aksesibilitas koridor ini relatif kurang baik karena merupakan jalan satu arah yang hanya bisa dicapai dari Jalan Juanda dan dari Jalan Pajajaran melalui Jalan Otista, namun karena tingginya intensitas kegiatan perdagangan, lalu lintas pada koridor ini tetap padat dan sering dilalui (5% responden).

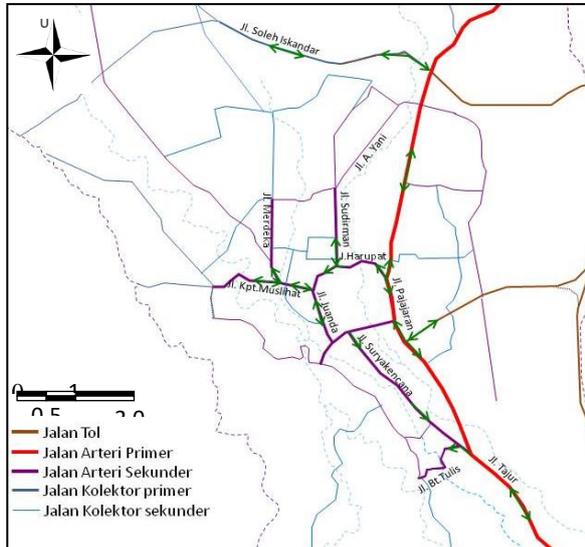
Sementara itu, koridor Jalan Sudirman dahulu juga bagian dari *Groote Post Weg* dan merupakan koridor utama yang tegak lurus ke Istana Bogor. Sebelum ada Jalan Tol, koridor ini adalah gerbang kota melalui Jalan Ahmad Yani. Namun sejak dibukanya pintu tol Baranangsiang dan Jalan Pajajaran, peran koridor Jalan Sudirman sebagai gerbang kota hilang. Pengaturan lalu lintas menempatkan koridor Jalan Sudirman sebagai akses dalam kota yang bisa dicapai dari Utara melalui Jalan Ahmad Yani, dari Selatan melalui Jalan Juanda, dari Timur melalui Jalan Jalak Harupat, dan dari Barat melalui jalan RE Martaninata. Oleh sebab itu Jalan Sudirman lebih sering dilewati dan memiliki citra bagi penduduk. Namun bagi pengunjung yang kebanyakan datang dari arah jalan tol, koridor ini kurang aksesibel, sehingga kurang dikenal. Fungsi-fungsi yang saat ini terdapat di sepanjang koridor Sudirman dan Ahmad Yani juga berupa kegiatan pelayanan publik, permukiman, fungsi militer dan fungsi komersial yang kurang menarik sebagai tujuan wisata. *Landmark* historis yang sebelumnya ada, yaitu *De Witte Paal* saat sudah beberapa kali berubah bentuk, namun masih memiliki makna historis bagi penduduk. Fenomena yang terjadi pada koridor Jalan Sudirman dan Ahmad Yani tersebut menjelaskan dari sisi lain bahwa pengaturan pola lalu lintas dapat mengurangi aksesibilitas dan familiaritas aktual, sehingga menurunkan *imageability* suatu koridor jalan.



Gambar 8. Karakter koridor Jalan Sudirman tahun 1890 (kiri) dan 2013 (kanan)
Sumber: Arsip Perpustakaan Nasional RI dan dokumentasi

Sebaliknya, koridor Jalan Jalak Harupat memiliki aksesibilitas tinggi karena merupakan jalur penghubung utama antara Jalan Pajajaran ke kota bagian Barat melalui Jalan Juanda dan kota bagian Utara melalui Jalan Sudirman. Adanya kebijakan pelestarian kawasan perumahan lama Taman Kencana membatasi pertumbuhan kegiatan komersial di koridor ini. Meskipun demikian, karakter fisik koridor yang teduh oleh pepohonan

rindang dan pemanfaatan ruang jalan untuk ruang publik (*car free day*) setiap hari Minggu, mendukung *imageability* koridor Jalan Jalak Harupat.



Gambar 8. Peta fungsi jalan koridor-koridor jalan Kota Bogor yang paling imageable (Sumber: Hartanti, 2016)

Familiaritas aktual yang terbentuk oleh kesesuaian kepentingan terhadap tempat juga dapat dijelaskan berdasarkan perbedaan antara responden penduduk dan pengunjung mengenai koridor yang dianggap berkesan. Koridor Jalan Sudirman dianggap cukup berkesan bagi penduduk, namun tidak bagi pengunjung. Sebaliknya, Jalan Tajur dianggap cukup berkesan bagi pengunjung, namun tidak bagi penduduk. Jalan Sudirman dahulu merupakan koridor historis yang menjadi *main boulevard* Kota Bogor sebelum ada jalan tol dan Jalan Pajajaran. Pada koridor ini juga terdapat pusat kegiatan lama yang sangat dikenal oleh penduduk. Namun pengaturan lalu lintas membuat Jalan Sudirman tidak aksesibel dari arah pintu tol yang merupakan gerbang kota, sehingga koridor ini tidak menimbulkan kesan bagi pengunjung. Sementara Jalan Tajur merupakan lokasi tujuan wisata belanja yang sangat aksesibel dari pintu tol Jagorawi, sehingga berkesan bagi pengunjung. Namun pada koridor ini tidak terdapat elemen atau fungsi-fungsi yang penting bagi penduduk.

Dalam hal ini, familiaritas pengunjung terhadap Jalan Tajur terbentuk oleh kongruensi tempat atau kesesuaian dengan kebutuhan mereka. Sementara familiaritas penduduk terhadap Jalan Sudirman bukan hanya terbentuk oleh kongruensi tempat saja, namun juga oleh pengetahuan yang diperoleh secara turun temurun atau dari sesama penduduk mengenai nilai historis, objek fisik atau fungsi penting yang

pernah ada di tempat tersebut. Hal yang sama berlaku untuk koridor Jalan Ahmad Yani dan Jalan Salak meskipun dengan *imageability* dan familiaritas yang lebih rendah, dimana koridor Jalan Ahmad Yani lebih berkesan bagi penduduk karena sejarahnya sebagai jalur utama (sampai sekarang penduduk senior masih mengingatnya sebagai Jalan Jakarta), sedangkan Jalan Salak lebih berkesan bagi pengunjung sebagai tujuan wisata kuliner karena banyaknya restoran-restoran di sekitar kawasan Taman Kencana.

Pembahasan di atas menunjukkan bahwa pembentukan *imageability* koridor jalan di Kota Bogor dipengaruhi oleh penetapan peran fungsional jalan dan pengaturan arah lalu lintas serta elemen-elemen yang membentuk karakter *streetscape* yang bermakna. Penetapan fungsi jalan dalam jaringan sirkulasi kota dan pengaturan pola lalu lintas kota mengarahkan masyarakat untuk melalui koridor-koridor jalan tertentu dan menentukan koridor-koridor yang akan lebih sering dilalui oleh pengguna jalan, dan sebaliknya juga bisa mengurangi aksesibilitas dan menurunkan *imageability* koridor jalan sebagaimana terjadi pada Jalan Sudirman dan Ahmad Yani. Pengalaman pengguna jalan melintasi suatu koridor jalan secara berulang akan membentuk keakraban atau familiaritas aktual terhadap karakter lingkungan tersebut, dan berpengaruh terhadap *imageability*-nya. Hal ini mengkonfirmasi pernyataan Nasar (1998) dan Craig, et al. (2012) bahwa terdapat korelasi antara keakraban seseorang dengan persepsi dan evaluasinya terhadap suatu lingkungan. Dengan demikian semakin sering suatu koridor jalan dilalui oleh pengguna jalan, maka familiaritas dan *imageability* karakter *streetscape* koridor jalan tersebut akan semakin kuat.

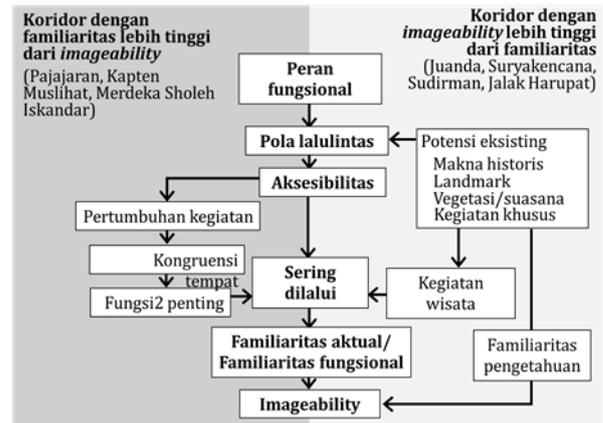
Imageability koridor jalan akan semakin kuat jika terdapat elemen-elemen yang spesifik atau unik, sehingga mudah diingat meskipun koridor tersebut tidak terlalu sering dilalui. Dalam hal ini masyarakat membentuk familiaritas berdasarkan ingatan atau pengetahuan yang melekat atau *acquaintance familiarity* (Craig, et al., 2012). Bahkan pada beberapa koridor, *imageability*-nya lebih dipengaruhi oleh keberadaan elemen-elemen spesifik yang menjadi potensi eksisting koridor tersebut. Elemen-elemen pendukung tersebut antara lain:

- (1) Jalan Juanda : makna historis yang direpresentasikan oleh bangunan-bangunan *landmark* historis, fungsi-fungsi kegiatan penting, suasana yang terbentuk oleh vegetasi dan adanya kegiatan spesifik.

- (2) Jalan Suryakencana : kegiatan perdagangan dan makna historis sebagai pecinan.
- (3) Jalan Jalak Harupat : berupa suasana teduh yang terbentuk oleh vegetasi, bentuk jalan yang tidak lurus dan kegiatan publik
- (4) Jalan Sudirman dan Jalan Ahmad Yani : makna historis dan *landmark* yang telah berubah sehingga *imageability*-nya terbatas bagi penduduk.
- (5) Jalan Tajur dan Salak : kegiatan wisata belanja dan kuliner yang *imageability*-nya terbatas bagi pengunjung.

Tabel 2. *Imageability* dan familiaritas koridor jalan Kota Bogor dan faktor penguatnya

	Koridor jalan	Faktor penguat
Familiaritas > Imageability	Pajajaran	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur utama dari tol • Elemen historis • Aktivitas komersial-rekreatif • Lanskap unik
	Kapten Muslihat	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur utama Timur-Barat • Akses utama stasiun KA • Pusat perdagangan • Elemen historis
	Sholeh Iskandar	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur utama kota bagian Utara • Pusat pertumbuhan baru
	Merdeka	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur utama bagian tengah
	Juanda	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur utama pusat kota, • Elemen historis • Lanskap unik
Imageability > Familiaritas	Suryakencana	<ul style="list-style-type: none"> • Pusat perdagangan dan kuliner • Elemen historis
	Sudirman	<ul style="list-style-type: none"> • Elemen historis
	Jalak Harupat	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur utama pusat kota • Aktivitas publik • Lanskap unik
	Tajur	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur utama dari tol • Aktivitas komersial-rekreatif
	Ahmad Yani	<ul style="list-style-type: none"> • Elemen historis • Lanskap unik
	Salak	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas komersial-rekreatif • Elemen historis • Lanskap unik



Gambar 9. Diagram pembentukan *imageability* koridor jalan di Kota Bogor

KESIMPULAN

Temuan studi menunjukkan bahwa karakter koridor-koridor jalan di sekitar Kebun Raya Kota Bogor dapat menjadi sumber informasi lingkungan yang kuat dalam sebagai pembentuk respons emosional pengamat dan persepsi terhadap identitas Kota Bogor. Sebagaimana dinyatakan oleh Lynch (1981), dalam proses mengalami kota, masyarakat cenderung mengenali adanya keunikan (*distinctiveness*) yang ada pada karakter lingkungan yang dialami. Terdapat hubungan saling mempengaruhi antara familiaritas, keunikan dan *legibility* atau keterbacaan. Dalam hal ini, faktor keunikan akan memperkuat keterbacaan koridor jalan dan ketika suatu koridor itu lebih mudah dikenali, maka seseorang akan cenderung memilih atau menyukai untuk melalui jalan tersebut. Jika proses itu dilakukan secara berulang, maka akan membentuk familiaritas yang kuat. Demikian juga halnya, jika seseorang sering mengalami suatu koridor jalan secara berulang, maka akan memperkuat kemampuannya untuk mengenali keunikan lingkungan koridor tersebut.

Dalam kasus Kota Bogor, koridor Jalan Juanda, Jalan Pajajaran dan Jalan Jalak Harupat dinilai sebagai koridor paling unik karena ketiganya merupakan koridor yang paling sering dilalui. Namun nilai keunikan itu juga dipengaruhi adanya elemen-elemen pembentuk keunikan, yaitu elemen yang oleh masyarakat dipersepsikan sebagai elemen paling unik atau menjadi ciri khas Kota Bogor. Elemen-elemen tersebut adalah vegetasi dan bangunan *landmark* historis. Temuan tersebut mendukung argumentasi bahwa persepsi terhadap karakter *streetscape* koridor Jalan Juanda (segmen A), Jalan Pajajaran dan Jalan Jalak Harupat dapat merepresentasikan identitas Kota Bogor karena memiliki keunikan, serta didukung oleh

pengaturan lalu lintas yang menjadikan ketiga koridor tersebut sering dilalui oleh pengguna jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, J.W. 2014, "*Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Method Approaches*, SAGE Publications, Los Angeles.
- Down, R.G., David Stea (ed.) 2005) "*Image And Environment: Cognitive Mapping And Spatial Behavior*", Transaction Publishers, New Jersey.
- Hahlweg, D. 1997. "*The City as a Family*" In Lennard, S. H., S von Ungern Sternberg, H. L. Lennard, eds. *Making Cities Livable*. International Making Cities Livable Conferences. California, USA: Gondolier Press.
- Hartanti, N.B., Widjaja Martokusumo, 2013, "Street Network Planning and Changing Urban Identity in Bogor City Center", *Proceedings of Planocosmo International Conference*, ITB Indonesia.
- Hartanti, N.B, Widjaja Martokusumo, Basauli U. Lubis, Heru W. Poerbo, 2016, "The Quest for Urban Identity: Influence of Urban Morphological Development To the Imageability of Bogor City Streets", *International Journal of Research in Engineering and Science*, 4, 7 (III), 49-58.
- Hartanti, Nurhikmah B., 2012, "Streetscape Connectivity and the Making of Urban Identity", *Proceeding Of Arte-Polis-4 International Conference*, June 5-6, 2012, SAPPK, Institut Teknologi Bandung
- Jacobs, Allan B. (1993): *Great streets*, MIT Press, Cambridge.
- Jacobs, Jane, (1961), *The Death an Life of Great American Cities*, Penguin Books, London
- Jun, B. W. (2003): *Mapping students' perception of the University of Oregon*, Department of Planning, Public Policy Management Graduate School of the University of Oregon, Oregon
- Lalli, M. 1992, Urban Related Identity: Theory, Measurements and Empirical Findings, *Journal of Environmental Psychology*, 12, 285-303.
- Lynch, Kevin, 1960. "*Image of the City*", MIT Press, Cambridge.
- Nasar, Jack L. 1984. "Visual Preferences in Urban Street Scene". *Journal of Cross5 Cultural Psychology*, Vol.15 No.1
- Nasar, Jack L. 1998. "*The Evaluative Image Of the City*", Sage Publication, California.
- Pocock, D., dan Hudson, R., 1978, "*Image of the built environmen*"t, Mac Millan Press, London
- Rapoport, Amos, 1977, "*Human Aspect of Urban Form*", Pergamon Press, Oxford.
- Rapoport, Amos, 1987, "Pedestrian Street Use: Culture and Perception" Dalam. Moudon A.V, *Public Streets For Public Use* . Van Nostrand Reinhold Company Inc, New York.
- Rapoport, A. 1993, "*Meaning of the built environment: a non-verbal communication approach*", University of Arizona Press, Tucson.
- Relph, E. 1976, "*Place and Placelessness*", Pion Limited, London.
- Relph, E. (2007): On the Identity of places dalam M. A. Carmona, *Urban design reader*, Architectural Press, Oxford, 102-107.
- Tucker, C. (2005): A method for the visual analysis of the streetscape, *Space Syntax Symposium*, TU Delft, Delft, 519-529.