

PENGARUH ELEMEN PERSISTEN TERHADAP KUALITAS *STREET FRONT* KAWASAN ALUN-ALUN KOTA BANYUWANGI

Georganne Elaine Suwondo^{1*}) Rony Gunawan Sunaryo², Rully Damayanti¹

*) Corresponding author email : elainesuwondo@gmail.com

1) Magister Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra

2) Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Article info

MODUL vol 23 no 1, issues period 2023

Doi : 10.14710/mdl.23.1.2023.37-49

Received : 12 march 2023

Revised : 24 april 2023

Accepted : 31 may 2023

Abstrak

Kawasan Alun-alun Kota Banyuwangi merupakan kawasan awal dalam morfologi kota Banyuwangi. Pada perkembangannya, kawasan ini memiliki kecenderungan menggantikan bangunan-bangunan lama dengan bangunan-bangunan baru. Tren ini mengakibatkan elemen persisten kawasan banyak yang bersandingan langsung dengan elemen-elemen baru. Hal ini membuat kualitas *street front* jadi beranekaragam dan fluktuatif. Padahal, kualitas *street front* merupakan salah satu pembentuk identitas dan karakter kawasan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi keberadaan elemen persisten di kawasan Alun-Alun Kota Banyuwangi, mengklasifikasikan tingkat kualitas *street front* beserta tipologi di dalamnya, dan mengevaluasi kaitan antara elemen persisten dengan kualitas *street front* serta masing-masing tipologi yang ditemukan. Penelitian dilakukan dengan analisis tipomorfologis urban tissue seluas 500x800m di sekitar Alun-alun Kota Banyuwangi. Proses penilaian kualitas *street front* menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan adanya macam-macam tingkat kualitas *street front* pada kawasan. Kualitas *street front* yang paling banyak ditemukan adalah *acceptable* yaitu batas tengah. Kualitas terbaik sangatlah sedikit dan terletak di sekitar elemen persisten yang propelling. Sedangkan elemen persisten *pathological* cenderung memperburuk kualitas *street front*. Hal ini dikarenakan adanya upaya kolektif untuk menjaga dan merawat elemen propelling, sedangkan elemen *pathological* dan elemen baru cenderung tidak selaras perkembangannya. Setiap

tingkatan kualitas *street front* memiliki tipologi masing-masing. Kualitas *street front* paling vibrant didapatkan ketika ada aktivitas yang meluber ke jalan, bangunan dan detail yang bisa dinikmati, skala koridor yang ramah pejalan kaki, fasad yang selaras, serta naungan dan area pejalan kaki yang jelas. Kualitas *street front* paling buruk ditemukan ketika skala bangunan menghimpit, tidak ada detail yang bisa dilihat, maintenance bangunan buruk, sampah yang berserakan, area pejalan kaki tidak terdefinisi, serta aktivitas manusia terbatas di sepanjang jalan.

Kata kunci: Alun-alun Kota Banyuwangi; elemen persisten; kualitas *street front*; tipologi

PENDAHULUAN

Banyuwangi diwarnai dengan warisan sejarah dan budaya panjang dari Kerajaan Blambangan di sudut timur Pulau Jawa, kerajaan Hindu terakhir di Pulau Jawa setelah kemunduran Majapahit. Kejatuhan Panarukan karena serangan Mataram di abad ke- 17 membuat Raja Tawang Alun II Danureja menggeser pusat Kerajaan Blambangan ke wilayah yang dikenal dengan Banyuwangi saat ini (Blambangan Kingdom, 2022). Namun demikian pemerintah kabupaten lebih memilih peristiwa Puputan Bayu (1771-1772) sebagai hari jadi Kabupaten Banyuwangi. Puputan Bayu merupakan catatan sejarah paling rinci dari perlawanan terakhir Blambangan kepada VOC dan Kerajaan Mataram. Berakhirnya pemerintahan Kerajaan Blambangan berganti menjadi Kabupaten (*regentschap*) Banyuwangi ditandai dengan pindahnya pusat pemerintahan dari Ulungpang ke Banyuwangi (Banyuwangi, 2022; Pemerintah Kabupaten Banyuwangi, 2022). Lama berperan sebagai area transisi antara pengaruh Islam di Jawa dan Hindu di Bali sebelum abad 18, setelah penguasaan VOC Banyuwangi berperan sebagai wilayah perkebunan dan pelabuhan penting di ujung timur Pulau

Jawa. Setelah kemerdekaan Indonesia, Kota Banyuwangi melanjutkan perannya sebagai ibukota Kabupaten Banyuwangi yang terdiri dari 25 wilayah kecamatan.

Kepemimpinan Abdullah Azwar Anas menetapkan Peraturan Daerah Kabupaten Banyuwangi Nomor 13 Tahun 2012 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kabupaten Banyuwangi. Arah Banyuwangi ditetapkan dengan menempatkan pariwisata sebagai penggerak utama wilayah (Indiarti, 2016). Melalui agenda tersebut, menjadi suatu urgensi bagi Banyuwangi untuk memiliki daya tarik dan keunikan tersendiri. Jika direlasikan dengan perancangan kota, keunikan sebuah kota sendiri seringkali dikaitkan dengan eksistensi koridor ruang kota, bangunan, elemen ikonik dan *street front* yang mudah dikenali (Riza et al., 2012). Manurung dalam Amir (2022) menjelaskan bahwa identitas kota sangat erat kaitannya dengan tampilan visualnya. Tampilan visual dapat menjadi penentu citra suatu kota (Heffernan, 2014). Sementara pada kawasan perkotaan dengan sejarah yang panjang, bangunan bersejarah sangat berpotensi menjadi elemen ikonik (Sari et al., 2017).

Sejarah panjang Kota Banyuwangi menjadi potensi daya tarik tersendiri dalam pemenuhan agenda pembangunan. Sayangnya Banyuwangi tercatat memiliki kecenderungan merobohkan dan menggantikan bangunan-bangunan lama dengan bangunan baru ketika fungsinya sudah tidak relevan (Munawir, 2020; Septiyani, 2021). Tampak dari salah satu bangunan bersejarah *Fort Utrecht*, saat ini sudah berubah wujud total menjadi bangunan baru (Munawir, 2020). Tendensi ini telah menjadi kebiasaan dalam pola pengembangan Kota Banyuwangi. Fenomena lapangan saat ini umum dijumpai percampuran wajah bangunan lama dengan bangunan baru pada satu koridor, menciptakan keanekaragaman *street front* di Banyuwangi. Keanekaragaman yang tidak terkendali dikuatirkan mengarah pada ketidakteraturan dan kaburnya identitas kawasan. Hal ini kontraproduktif dengan upaya Kota Banyuwangi untuk membangun citra sebagai kota pariwisata.

Gehl et al. (2006) menemukan perilaku manusia yang kontras ketika berjalan di depan *street front* yang dinilai berkualitas dan tidak berkualitas. Penelitian mengenai pengaruh kondisi *street front* terhadap persepsi manusia tentang kawasan tersebut juga telah dibuktikan (Romice et al., 2020). Riset-riset tersebut menegaskan pentingnya kualitas *street front* dalam pembentukan identitas kota. Konteks perubahan Kota Banyuwangi yang saat ini berubah sangat cepat, menjadikan isu perubahan dan permanensi (Rossi, 1984) menjadi signifikan. Menjadi pertanyaan dalam riset ini, adakah relasi antara permanensi dengan kualitas *street front* di Kota Banyuwangi. Sementara riset spesifik terkait relasi

antara elemen persisten terhadap kualitas *street front* di Banyuwangi belum pernah dilakukan sebelumnya.

Riset dilakukan di pada kawasan Alun-alun Kota Banyuwangi, untuk (1) mengidentifikasi eksistensi elemen persisten kawasan, (2) mengklasifikasikan tingkat kualitas *street front* beserta tipologi di dalamnya, dan (3) mengevaluasi kaitan antara elemen persisten dengan kualitas *street front* serta masing-masing tipologi yang ditemukan. Hasil riset bermanfaat sebagai masukan para perencana dan pemangku kepentingan dalam menyadari adanya elemen-elemen persisten yang potensial dalam pengembangan kualitas *street front* Kota Banyuwangi ke depan yang harmoni. Selain itu, tipologi elemen-elemen pembentuk *street front* yang persisten yang mampu bertahan dari transformasi perkotaan dapat dijadikan acuan dalam desain untuk meningkatkan kualitas *street front* kawasan.

Street Front

Pemahaman mengenai *street front* dapat dimulai dari konsep koridor. Moughtin dalam Hertanto (2017) mendefinisikan koridor sebagai ruas jalan dengan bangunan yang bertumbuh di sepanjang sisi kanan dan kirinya. Zahnd (2012) mendefinisikan koridor sebagai deretan dua buah massa yang menghasilkan suatu ruang yang menghubungkan satu area kota menuju yang lainnya secara netral. Dapat disimpulkan bahwa koridor adalah suatu ruang yang terbentuk oleh keberadaan massa-massa bangunan, vegetasi, maupun elemen lain di kanan dan kirinya, sehingga terbentuk suatu citra tertentu. Koridor sendiri terbentuk dari tiga elemen utama (Krier, 1979): wujud bangunan, *figure ground*, dan jalan atau kawasan pejalan kaki. Gabungan dari ketiga elemen ini mampu menciptakan karakter identitas spesifik pada koridor jalan.

Street front sendiri merupakan bagian dari koridor, mengacu pada sisi bangunan yang menghadap ke arah jalan. *Street front* dikatakan berkualitas ketika tampilan, informasi, dan aktivitas bertransisi dari dalam bangunan (privat) ke luar bangunan (publik) secara dua arah, menciptakan kehidupan di antara bangunan (Romice et al., 2020). Kualitas *street front* sangat bergantung pada desain dan performa suatu bangunan pada lantai dasar (Kickert, 2016) terhadap area publik di depannya. Ruang yang tercipta antara fasad sebuah bangunan dan area gerak publik membentuk identitas dan karakter sebuah jalan (Ghahramanpour et al., 2020).

Romice, Porta, dan Feliciotti (2020), menyebutkan faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas *street front* meliputi: *grain of urban fabric*; keterlingkupan & proporsi dari jalan; detail dan tekstur arsitektur; pemeliharaan dan personalisasi dari bangunan dan ranah publik, *eyes on the street*, dan fungsi dan aktivitas di jalan.

Grain of urban fabric melihat seberapa banyak lahan/kavling/bangunan yang memiliki akses langsung terhadap jalan. Jalan dengan jumlah kavling yang lebih banyak artinya memiliki frekuensi jalan masuk yang lebih tinggi, serta jeda antar jalan masuk yang lebih dekat. Hal ini memberi peluang bagi variasi bangunan yang lebih beragam, dan dapat meningkatkan kualitas *street front*.

Keterlingkupan & proporsi jalan berbicara tentang proporsi tinggi bangunan di sepanjang koridor dengan lebar jalan. Bangunan yang terlalu tinggi dapat memunculkan rasa terhimpit, sedangkan jalan yang terlalu lebar dapat menghilangkan kesan meruang pada koridor.

Detail & tekstur arsitektur menjelaskan bahwa karakter arsitektur pada bangunan-bangunan di sepanjang jalan sangatlah berpengaruh terhadap *attachment* dan *belonging* yang timbul bagi pejalan kaki. Bangunan tanpa detail dan tekstur tidak memiliki daya tarik dan menimbulkan rasa tidak nyaman bagi orang yang lewat.

Pemeliharaan & personalisasi bangunan dan ranah publik menegaskan pentingnya memperhatikan kondisi bangunan. Bangunan yang terawat memunculkan rasa aman bagi pejalan kaki (Heffernan, 2014). Di sisi lain, bangunan dengan banyak personalisasi identik dengan kawasan yang tidak terjamin keamanannya.

Eyes on the street menjelaskan apa yang dapat dilihat oleh pejalan kaki di sepanjang jalan. Jalan menjadi lebih menarik ketika pejalan kaki memiliki akses visual ke dalam bangunan (McAllister, 2019) tanpa harus masuk ke dalamnya. Fenomena ini sangat bergantung pada lantai dasar bangunan sebagai lantai yang dapat dilihat langsung pada level jalan. Hal ini dapat terjadi ketika pada lantai dasar bangunan memiliki banyak elemen transparan.

Fungsi dan aktivitas di jalan sebagai poin terakhir berbicara tentang adanya aktivitas dari dalam bangunan yang meluap ke jalan. Ketika hal ini terjadi, jalan tidak hanya berperan sebagai elemen sirkulasi, namun juga menjadi bagian dari bangunan. Jalan padat aktivitas lebih menarik untuk dilalui dibandingkan jalan yang terisolasi dari bangunan (Darwis dalam Tungkagi, 2020).

Romice et al., (2020) membagi kualitas *street front* menjadi lima kategori berdasarkan hasil penilaiannya, *vibrant* (paling baik), *pleasant*, *acceptable*, *unpleasant*, hingga *distressing* (paling buruk).

Kualitas *street front* sendiri merupakan salah satu elemen penting dalam menilai kualitas suatu kota. Carr (Carmona, 2003) menjelaskan bentuk fisik koridor yang baik akan menghasilkan *comfort*, *relaxation*, *passive & active engagement*, serta *discovery*. Gehl et al., (2006) dalam penelitiannya menguji perbedaan perilaku pejalan kaki di jalan yang memenuhi kriteria *street front* yang baik, serta di jalan yang dikategorikan buruk. Riset menemukan bahwa *street front* yang baik menawarkan pengalaman sensori dan memberikan daya tarik serta rasa semangat tersendiri bagi pejalan kaki. Pejalan kaki

cenderung berjalan lebih lambat, lebih sering menoleh ke arah bangunan-bangunan, dan tidak enggan untuk beraktivitas di sepanjang jalan. Kualitas *street front* yang baik dapat meningkatkan kenyamanan warga (Cattel dalam Li, 2014) dalam pemenuhan kebutuhan hingga menciptakan identitas tersendiri bagi suatu kawasan.

Tipologi

Pemahaman tentang tipologi menjadi penting sebagai wujud fisik dari konsep kualitas *street front* yang lebih abstrak. Loekito dalam Mandaka et al. (2022) mengartikan tipologi sebagai konsep kategorisasi sekelompok objek menurut kemiripan karakter yang mendasar. Sulistijowati (1991:12), menjelaskan bahwa pengenalan tipologi selalu mengarah pada usaha untuk mengelaskan, mengelompokkan atau mengklasifikasikan sekumpulan objek berdasarkan aspek atau kaidah tertentu antara lain: (1) fungsi, meliputi penggunaan ruang, struktural, simbolis, dan lain-lain; (2) geometrik, meliputi bentuk, prinsip tatanan, dan lain-lain; (3) langgam, meliputi periode, lokasi atau geografi, politik atau kekuasaan, etnik dan budaya, dan lain-lain.

Dari pemahaman tersebut, mengidentifikasi dan mengklasifikasikan tipologi membutuhkan dasar pemikiran tertentu sesuai kebutuhan. Dalam konteks kajian kualitas *street front*, pengelompokan tipologi yang relevan adalah pengelompokan berdasarkan aspek visualnya saja. Hal-hal yang harus dipertimbangkan dalam pembentukan elemen visual tersebut dapat dikaitkan kembali dengan parameter kualitas *street front* (Romice et al., 2020) yang akan digunakan. Batasan pengelompokan tipologi adalah (1) lebar muka unit atau jumlah bangunan dengan akses langsung ke jalan, serta orientasi bangunan (berkaitan dengan *grain of urban fabric*), (2) tinggi bangunan, jumlah lantai bangunan, serta luas jalan (berkaitan dengan keterlingkupan dan proporsi), (3) ada/tidaknya detail arsitektur dan personalisasi pada wajah bangunan (berkaitan dengan detail dan tektur arsitektur), (4) ada/tidaknya elemen transparan yang memungkinkan akses visual dari jalan ke dalam bangunan (berkaitan dengan *eyes on the street*), dan (5) ada/tidaknya aktivitas di sepanjang jalan. Tipologi bangunan dan jalan yang berkaitan dengan kualitas *street front* tersebut dapat menjadi acuan desain yang lebih mudah ditangkap. Batasan yang ditentukan membantu sehingga tipologi yang dihasilkan cukup umum untuk dipahami, namun cukup spesifik untuk dijadikan acuan desain.

Urban Tissue

Jalan dan bangunan sebagai elemen urban tentu tidak bisa lepas dari perkembangan kota itu sendiri. *Urban tissue*—kombinasi antara jalan, plot, bangunan, yang dilihat sebagai suatu bentuk multi-level dan

komposit (Cannigia & Maffei dalam Li & Gauthier, 2014)—merupakan bentuk fisik dari kebiasaan dan budaya yang menghasilkannya (Kropf, 2017). Suatu jaringan urban hanya dapat terbentuk akibat kebutuhan dari kota itu sendiri, pada waktu tertentu. Dalam konteks Banyuwangi sebagai kota horizontal, pengembangan awal bangunan-bangunan di satu ruas jalan biasanya dilakukan pada rentang waktu yang bersamaan. Kemiripan antara tipologi, gaya arsitektur, maupun kebutuhan yang berkembang pada waktu pengembangan mengakibatkan kualitas *street front* pada satu *urban tissue* biasanya seragam.

Teori Permanensi

Perkembangan kota sendiri secara sadar maupun tidak, akan selalu mengacu pada elemen lama yang sudah ada. Perkembangannya selalu mengikuti *axis*, *layout*, dan menuju ke arah yang sesuai dengan artefak lama (Rossi, 1984). Bangunan-bangunan yang terbangun dan bertahan hingga saat ini dapat disebut sebagai elemen yang persisten. Bagian kota dapat dikatakan persisten ketika ia mampu atau pernah membentuk kota, baik dari segi sejarah, seni, dan kenangan. Rossi dalam Triadmodjo (2012) mengategorikan persistensi sebuah bangunan menjadi *propelling* atau *pathological*. Elemen persisten *propelling* berarti suatu bangunan dapat mengalami banyak perubahan fungsi di dalam satu kondisi fisik yang sama, tapi tetap relevan dan vital dalam konteks masa kini. Fenomena ini biasa dijumpai ketika suatu bangunan lawas tidak terpakai diubah fungsinya agar mampu menjawab kebutuhan saat ini. Sedangkan elemen persisten menjadi *pathological* ketika eksistensinya sudah tidak relevan lagi di konteks sekarang (Rossi, 1984). Elemen persisten *pathological* dapat ditemui pada bangunan-bangunan lama yang tidak terawat dan tidak berpenghuni. Dapat disimpulkan bahwa persistensi dapat berdampak positif maupun negatif.

Pada kenyataannya, elemen persisten tidak selalu steril dari elemen baru. Elemen baru yang muncul akibat tuntutan kebutuhan dan zaman bisa selaras maupun kontras dengan elemen-elemen persisten. Upaya mempertahankan elemen lama sambil terus membangun dapat membuat elemen lama tampak *distinct* dan *alien* dibandingkan dengan elemen masa kini. Keberadaan satu bangunan atau elemen jalan yang tidak harmonis dan terintegrasi di tengah suatu koridor akan sangat berdampak terhadap kualitas *street front* secara keseluruhan

Morfologi Kota Banyuwangi

Setelah jatuhnya Kerajaan Blambangan, Banyuwangi mulai berkembang di abad 18 dengan peran besar pelabuhan lautnya. Pada abad 19, peran Banyuwangi relatif signifikan dalam jaringan komunikasi dunia ditandai dengan pembangunan kabel telegraf

bawah laut Banyuwangi-Australia (Ningtyas, 2021). Mengacu peta dan dokumentasi, infrastruktur jalan utama Banyuwangi adalah jalan raya Banyuwangi-Situbondo (Topographisch Bureau, 1883). Perkembangan awal kota Banyuwangi sangat dipengaruhi oleh filosofi Macapat Islam (Septiyani, 2021). Konsep Macapat dijelaskan oleh Handinoto dalam Pusparini (2022) sebagai pola tata kota dimana tempat-tempat penting dalam kebutuhan dan kegiatan masyarakat diatur sesuai empat penjuror mata angin. Alun-alun Kota Banyuwangi sebagai pusat kota, Pendopo di utara sebagai pusat pemerintahan, Pasar di selatan sebagai pusat ekonomi, Masjid Jami di barat, dan Penjara di sebelah timur sebagai pusat keamanan (Nurjanah, 2017). Pusat kota ini juga terhubung langsung menuju Pantai Boom di sisi timur sebagai pelabuhan (Lestari, 2017). Dari kajian tersebut, dapat diketahui bahwa kawasan Alun-alun Kota Banyuwangi adalah kawasan tertua dalam morfologi kota Banyuwangi. Jalan-jalan yang terdefinisi pada abad 19 hanyalah jalan arteri dan kolektor (Topographisch Bureau, 1883). Kebutuhan akan perkerasan pada jalan-jalan lingkungan belum ada mengingat transportasi masyarakat menggunakan kuda atau berjalan kaki (Istianto, 2019). Bangunan-bangunan yang teridentifikasi pada abad 19 hanya bangunan penting perkotaan yang berada di sepanjang jalan arteri dan kolektor. Sementara perkampungan warga terlihat di balik ruas jalan arteri dan kolektor (Topographisch Bureau, 1883). Gaya bangunan pada masa abad 19 banyak dipengaruhi oleh gaya arsitektur jawa dan kolonial (Yasmin & Ridjal, 2018).

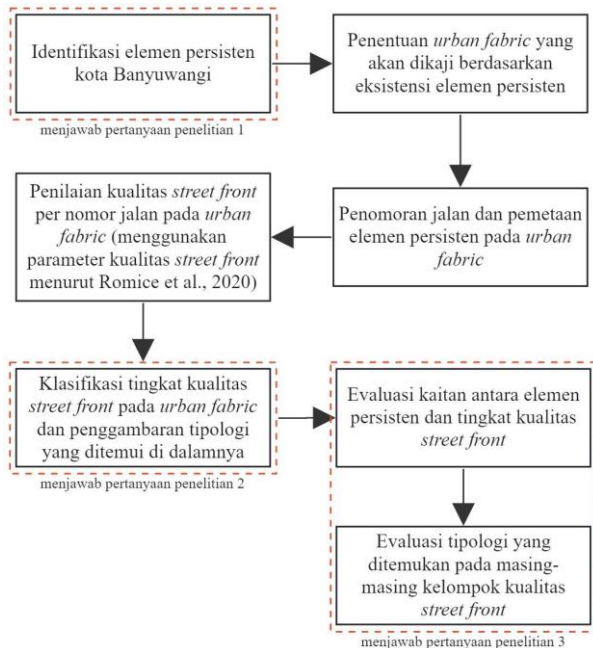
Pada abad 20, terdapat perubahan morfologi mencolok dengan dibangunnya benteng pertahanan di Selat Bali (Munawir, 2020). Infrastruktur rel kereta api pada awal abad 20 sudah terbangun, menghubungkan pelabuhan ke kota-kota tetangga (Topographische Inrichting, 1915). Kurang lebih tahun 1915, terjadi pergeseran moda transportasi kota dari berbasis pelabuhan/sungai menjadi berbasis jalan darat (Nas and Pratiwo dalam Novenanto, 2013). Sungai-sungai pada era ini kemudian lebih banyak dimanfaatkan sebagai irigasi perkebunan di daerah barat kota. Jalan-jalan lingkungan berkembang pesat pada masa ini seiring meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor. Bertambahnya jalan lingkungan membagi blok-blok besar menjadi lebih kecil dan rapat. Tatanan blok makin padat dan beraturan mendekati Selat Bali. Sementara sisi barat dekat area perkebunan memiliki blok-blok yang lebih organik (Topographische Inrichting, 1915).

Menjelang kemerdekaan Republik Indonesia pada tahun 1945, pelabuhan dan Selat Bali kembali berfungsi sebagai sarana transportasi. Kuantitas jalan tidak banyak berkembang, hanya terjadi perbaikan kualitas di berbagai titik. Perbaikan yang dilakukan berupa perluasan jalan, perbaikan perkerasan, dsb. Kavling pada era ini sudah

mulai mengecil, sehingga dalam satu ruas jalan bangunan lebih padat dan beranekaragam. Tipologi bangunan bertingkat rumah-toko/ruko mulai banyak berkembang di sepanjang jalan-jalan kolektor. Bangunan lebih banyak dikembangkan mendekati kawasan Selat Bali (Marine Luchtvaart Dienst Indië, 1946).

Perkembangan terakhir di pertengahan abad 20 menunjukkan adanya banyak perubahan fungsi yang signifikan. Pelabuhan lama beralih fungsi menjadi area wisata Pantai Boom (Lestari, 2017). Pelabuhan baru kemudian bergeser ke Ketapang dan lebih banyak untuk mengangkut penumpang menuju Bali atau Lombok. Pengaruh modernisasi tampak pada upaya perluasan jalan sekitar Alun-alun Kota. Perluasan ini tidak hanya dilakukan untuk memenuhi kapasitas kendaraan, namun juga mendefinisikan Alun-alun Kota Banyuwangi sebagai pusat kota yang masih eksis hingga sekarang. Meski komposisi blok perkotaan Banyuwangi dapat dikatakan relatif konstan hingga akhir abad 20, beberapa kavling kecil justru bergabung menjadi satu kavling besar. Hal ini terjadi akibat pengembangan pusat-pusat pertokoan, hotel, atau pusat hiburan lainnya. Setelah peristiwa tsunami pada tahun 1994, perkembangan bangunan baru di Banyuwangi bergerak menjauhi area yang berbatasan dengan Selat Bali.

METODOLOGI PENELITIAN



Gambar 1. Diagram Alur Penelitian (Peneliti, 2022)

Peneliti memulai penelitian (**Gambar 1**) dengan mengidentifikasi elemen persisten yang ada di kota Banyuwangi. Kajian kualitatif tingkat kualitas *street front* tidak memungkinkan peneliti untuk menilai seluruh kota. Maka, perlu dipilih *urban fabric* yang mampu mewakili

kota Banyuwangi secara umum. Sebaran elemen persisten tersebutlah yang kemudian dijadikan pertimbangan dalam langkah penentuan *urban fabric*. *Urban fabric* yang dipilih adalah *urban fabric* yang mencakup kawasan kota lama Banyuwangi, yang secara umum lebih banyak dipadati elemen persisten dibandingkan daerah-daerah baru. Setelah *urban fabric* ditentukan, peneliti memetakan letak elemen-elemen persisten pada peta, kemudian memberikan nomor pada jalan-jalan yang ada. Penomoran tiap ruas jalan dilakukan sehingga analisis kualitas *street front* dapat dilakukan dalam bagian-bagian kecil.

Peneliti kemudian menelusuri seluruh jalan melalui *Google Maps*. Penilaian kualitas *street front* dilakukan berdasarkan 6 parameter Romice, Porta, dan Feliciotti (2020), yaitu (a) *grain of urban fabric*, (b) *keterlingkupan dan proporsi jalan*, (c) *detaili & tekstur arsitektur*, (d) *pemeliharaan dan personalisasi bangunan dan ranah publik*, (e) *eyes on the street*, dan (f) *fungsi & kegiatan di jalan*. Masing-masing kategori memiliki batas nilai 1 (paling buruk) hingga 5 (paling baik) dengan nilai kumulatif maksimal 30. Proses penilaian dilakukan hanya oleh satu orang sehingga dapat mengurangi bias hasil observasi. Hal ini menjadi penting mengingat masing-masing nilai yang diberikan tidak memiliki standar tertentu yang dapat diukur.

Selama observasi, peneliti juga mencatat tipologi-tipologi *street front* (mencakup bangunan dan jalan) yang ditemukan pada masing-masing jalan. Tipologi jalan dan bangunan yang paling sering ditemukan dari setiap kategori kualitas *street front* digambar dan disimpulkan sebagai tipologi yang mewakili kualitas tersebut. Pengelompokan tipologi didasari oleh (1) lebar muka unit atau jumlah bangunan dengan akses langsung ke jalan, serta orientasi bangunan (berkaitan dengan *grain of urban fabric*), (2) tinggi bangunan, jumlah lantai bangunan, serta luas jalan (berkaitan dengan keterlingkupan dan proporsi), (3) ada/tidaknya detail arsitektur dan personalisasi pada wajah bangunan (berkaitan dengan detail dan tekstur arsitektur), (4) ada/tidaknya elemen transparan yang memungkinkan akses visual dari jalan ke dalam bangunan (berkaitan dengan *eyes on the street*), dan (5) ada/tidaknya aktivitas di sepanjang jalan.

Hasil penilaian pada masing-masing kriteria diakumulasi dan menghasilkan klasifikasi tingkat kualitas *street front* pada jalan yang bersangkutan. Tingkatan kualitas *street front* dipetakan dengan pemberian warna-warna yang berbeda pada peta *urban fabric*. Hasil penilaian kemudian akan dianalisis kaitannya terhadap keberadaan elemen persisten. Masing-masing tipologi yang ditemukan juga akan dievaluasi kaitannya terhadap kualitas *street front* nya.

Identifikasi Elemen Persisten Kota Banyuwangi

Perkembangan pada masing-masing era memunculkan elemen-elemen baru pada kota. Elemen persisten sebagian tetap *resilien*, sedangkan beberapa punah akibat satu dan lain hal (**Tabel 1**).

Tabel 1. Elemen Persisten dan Berubah pada Morfologi Kota Banyuwangi (Analisis, 2022)

Periode Perkembangan		1	2	3	4	Keterangan
Elements of Urban Tissue		1883	1915	1945	2022	
Concepts of Urban Tissue	Pusat Pemerintahan				extinct	Pusat pemerintahan beralih ke kantor Bupati Banyuwangi. Pendopo sebagai rumah Bupati dalam acara tertentu.
	Pusat Keramaian Kota				persisten	Pusat keramaian berada di alun-alun Sritanjung sampai sekarang.
Natural Context	Selat Bali		Perubahan fungsi	Perubahan fungsi	persisten	Pesisir sebagai pelabuhan di 1883, benteng di 1915, pelabuhan di 1945, dan sekarang objek pariwisata Pantai Boom.
	Sungai kecil		Perubahan fungsi		Persisten pathological	Sungai kecil untuk irigasi di 1915. Sungai masih ada seperti semula, tapi tidak difungsikan.
Street-Square	Alun-alun Sritanjung				persisten	Alun-alun Sritanjung mengalami beberapa renovasi, tetap relevan sebagai pusat kota.
	Square Exercitie Plein (Fort Utrecht)			Perubahan fungsi	persisten	Square ke-2 sebagai tempat berlatih tentara, terbuka untuk publik pasca kemerdekaan.
	Jalur kereta api				persisten pathological	Jalur kereta api pertama di 1915, berhenti digunakan di 1988.
	Jalan	arteri + kolektor	+linkungan		persisten	Mulai dari jalan arteri dan kolektor, bercabang jadi jalan-jalan lingkungan. Di tahun 2000-an diadakan pedestrian dan perluasan jalan arteri.
Blok-Kavling	Permukiman	perumahan	perumahan	shophouses	Persisten	Permukiman awalnya berupa perkampungan. Beberapa beralih menjadi tipologi ruko.
	Perkebunan		mengcil	mengcil	extinct	Perkebunan mendominasi blok barat, sepanjang sungai. Perkebunan mulai beralih jadi permukiman akibat modernisasi.
	Pariwisata				Pantai, resort	Pariwisata muncul di era 2000-an.
	Perdagangan	Di	Di	ruko	persisten	Perdagangan berpusat pada

Bangunan	an	pasar	pasar		stent	
	Pendopo			renovasi	persisten propelling	Pendopo mengalami renovasi menjadi bangunan permanen. Pendopo berubah fungsi sebagai rumah inap Bupati..
	Masjid			renovasi	persisten propelling	Masjid direnovasi berkali-kali mengikuti tren. Awalnya berupa rumah Joglo, lalu menjadi atap bertingkat, terakhir ekspansi dan adisi elemen kubah.
	Benteng		berubah bentuk	extinct		Benteng berubah bentuk berkali-kali, akhirnya hilang di tahun 1929.
	Hotel					Hotel skala menengah muncul di 2000-an.
	Pasar		ekspansi	konstruksi	Persisten propelling	Pasar berawal sebagai pangkalan pedagang-pedagang, kemudian menjadi bangunan permanen yang disewakan.
	Penjara				extinct	Penjara dihancurkan di era 2000-an, di situ dibangun Mal Layanan Publik
	Kantor				persisten	Kawasan perkantoran di sepanjang jalan kolektor mengarah ke pelabuhan.

Penentuan Urban Fabric



Gambar 2. Urban Fabric Kawasan Alun-Alun Kota Banyuwangi (Analisis, 2022)

Urban fabric yang diambil adalah kawasan seluas 800x500m yang berpusat pada Alun-Alun Kota Banyuwangi (**Gambar 2**). Pemilihan urban fabric didasarkan pada pertimbangan bahwa kawasan tersebut adalah kawasan tertua, sehingga berpotensi memiliki elemen persisten yang lebih banyak dibandingkan kawasan-kawasan lain di Banyuwangi.

Pemetaan Elemen Persisten dan Penomoran Jalan

Elemen yang dianggap persisten pada kawasan adalah elemen yang tidak mengalami perubahan bentuk secara total, atau elemen yang dari masa ke masa berubah bentuk namun fungsinya tetap sama.



Gambar 3. Lokasi Elemen Persisten pada *Urban Fabric* (Analisis, 2022)

Elemen persisten beserta lokasinya (**Gambar 3**), antara lain: (a) Alun-alun Kota Banyuwangi, (b) Pendopo Sabha Swagata, (c) Masjid Agung Baiturrahman, (d) Taman Blambangan, (e) Pasar Banyuwangi, (f) rel kereta api, dan (g) sungai. Elemen seperti permukiman yang telah mengalami perubahan terus menerus dan tidak terdokumentasi, tidak dianggap sebagai elemen persisten.



Gambar 4. Penomoran Jalan pada *Urban Fabric* (Analisis, 2022)

Penomoran jalan dimulai dari 1-117 untuk setiap badan jalan yang utuh sebelum bertemu persimpangan, dan abjad A dan B di sisi kanan dan kirinya (**Gambar 4**).

DISKUSI

Identifikasi Kualitas *Street Front* pada *Urban Fabric*

Penilaian kualitas *street front* mengacu pada parameter Romice, Porta, dan Feliciotti (2020), yang menyebutkan kualitas *street front* dipengaruhi oleh meliputi: *grain of urban fabric*; keterlingkupan & proporsi dari jalan; detail dan tekstur arsitektur; pemeliharaan dan personalisasi dari bangunan dan ranah publik, *eyes on the street*, dan fungsi dan aktivitas di

jalan. Tingkat kualitas *street front* merupakan hasil kumulatif dari seluruh parameter.

Hasil *penilaian* (**Tabel 2** pada lampiran) menunjukkan adanya keragaman pada kualitas *street front* kawasan.

Tabel 3. Persentase Kualitas *Street Front* pada *Urban Fabric* (Analisis, 2022)

5-10	1,85 km 7,5%	16-20	10,5 km 42,6%	26-30	1,9 km 7,8%
11-15	8,9 km 36,4%	21-25	1,4 km 5,7%		

Persentase (**Tabel 3**) menunjukkan kualitas *street front* pada *urban tissue* didominasi oleh kualitas *acceptable* yaitu batas tengah. Kualitas di kedua ujung spektrum *vibrant* dan *distressing* memiliki persentase sangat sedikit. Hal ini berarti jalan-jalan dan bangunan berkembang secara organik untuk pemenuhan kebutuhan, dan masih belum terencana dengan mempertimbangkan kualitas *street front*.



Gambar 5. Pemetaan Kualitas *Street Front* Kawasan (Analisis, 2022)


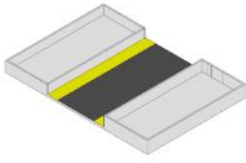

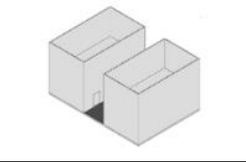

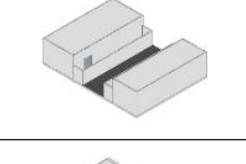

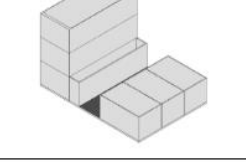
Kualitas *street front* yang *vibrant* hingga *acceptable* banyak ditemukan pada jalan arteri dan jalan kolektor. Jalan-jalan lingkungan banyak didominasi oleh kualitas *street front unpleasant* dan *distressing* (**Gambar 5**). Untuk mengidentifikasi elemen fisik seperti apa yang berdampak positif dan negatif, pembahasan tipologi yang ditemukan pada masing-masing kualitas *street front* menjadi penting.

Klasifikasi Kualitas *Street Front* serta Tipologi yang Ditemukan

Tipologi yang ditemukan pada masing-masing kategori ternyata memiliki perbedaan yang jelas. Kualitas *street front* yang *distressing* ditemukan justru di dekat elemen-elemen baru dengan ketinggian 2 lantai atau lebih. Dari tipologi di bawah (**Tabel 4**), dapat disimpulkan bahwa hal-hal yang menjadi kunci dalam


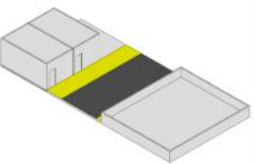

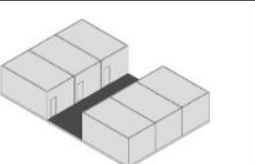

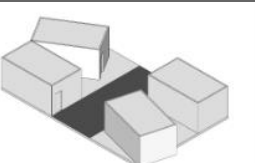
street front yang *distressing* adalah keberadaan sampah berserakan, *enclosure* ruang yang tidak jelas, kualitas material rendah, *maintenance* yang rendah, tidak adanya detail arsitektur, serta tidak adanya aktivitas yang didukung. Lahan kosong dan ruang terbuka yang terlalu luas namun tidak terdefinisi juga justru memperburuk kualitas *street front*.

Tabel 4. Tipologi Jalan dengan Kualitas *Street Front Distressing* (Analisis, 2022)

<i>Distressing (7,5%)</i>	
	
	
	
	


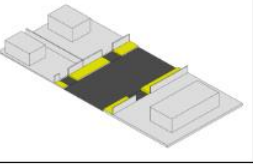

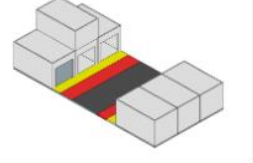

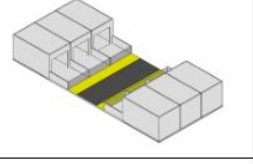

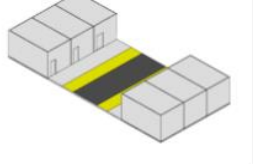
Kualitas *street front* yang *unpleasant* (**Tabel 5**) pada jalan-jalan lingkungan sering ditemui di daerah perkampungan dengan rumah-rumah satu lantai. Tipologi pada kategori ini masih mampu menawarkan aktivitas dan detail-detail bangunan bagi orang yang lewat. Skala *enclosure* pada jalan juga lebih ramah pejalan kaki dibandingkan tipologi *distressing*. Ciri khas tipologi pada kategori ini adalah tidak terdefinisinya area pejalan kaki akibat tidak adanya *setback* bangunan dari pinggir jalan.

Tabel 5. Tipologi Jalan dan Bangunan dengan Kualitas *Street Front Unpleasant* (Analisis, 2022)

<i>Unpleasant (36,4%)</i>	
	
	
	

Kualitas *street front acceptable* (**Tabel 6**) paling sering ditemui di *urban fabric* ini. Kategori ini dapat dilihat sebagai gambaran kondisi kota Banyuwangi secara keseluruhan saat ini.

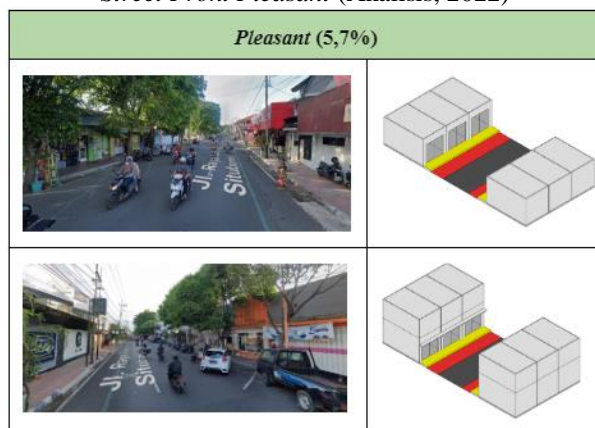
Tabel 6. Tipologi Jalan dan Bangunan dengan Kualitas *Street Front Acceptable* (Analisis, 2022)

<i>Acceptable (42,6%)</i>	
	
	
	
	

Ruang jalan dengan trotoar sempit seringkali dimanfaatkan sebagai area parkir insidental. Bangunan

bervariasi dari tipologi rumah tinggal (satu hingga dua lantai), rumah-toko, atau fasilitas umum seperti perkantoran. Bangunan sudah memiliki *setback*, namun sangat tertutup terhadap jalan. Kondisi isolasi ini disebabkan oleh berbagai faktor. Tipologi rumah tinggal pada umumnya menutup rapat lantai dasarnya dengan pagar untuk alasan keamanan. Aktivitas dan keramaian yang berpotensi untuk timbul jadi terhambat akibat perbedaan zona yang tiba-tiba. Adanya batasan berupa pagar juga membuat jalan menjadi area yang steril dan seolah terlepas dari bangunan itu sendiri. Jalan dengan kualitas *street front acceptable* sudah dipenuhi oleh bangunan-bangunan yang ketinggian dan tampilannya selaras, serta memiliki tingkat *maintenance* yang baik. Jalan yang *pleasant* justru memiliki persentase yang sangat sedikit di kawasan ini. Tipologi ini ditemui di deretan pertokoan (**Tabel 7**).

Tabel 7. Tipologi Jalan dan Bangunan dengan Kualitas *Street Front Pleasant* (Analisis, 2022)

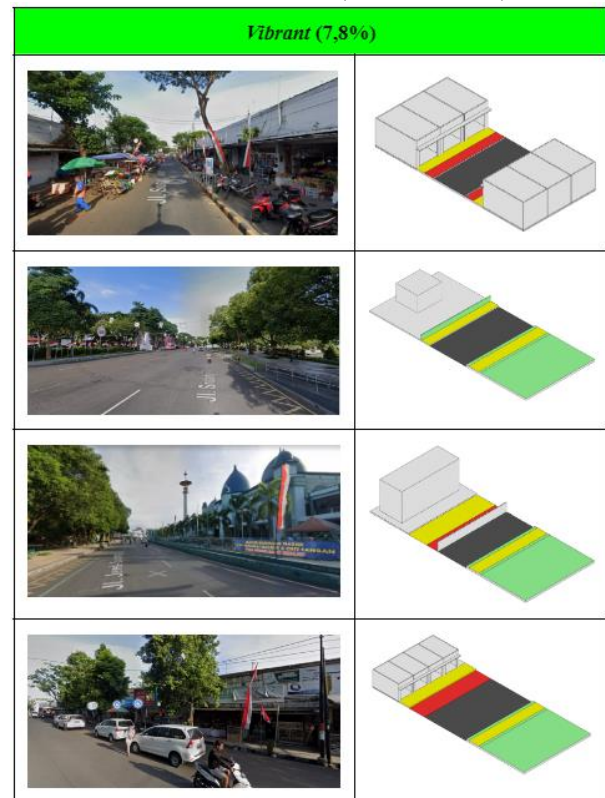


Peningkatan kualitas tampak dalam area pejalan kaki yang luas dan jelas. Trotoar juga berhimpitan langsung dengan bangunan-bangunan yang lantai dasarnya terbuka bagi umum. Pertokoan dengan wajah etalase barang yang beragam dan atraktif menghadirkan banyak daya tarik bagi orang yang lewat. Bentuk bangunan selaras dan dihidupkan oleh variasi detail yang mencerminkan identitas masing-masing toko.

Jalan *vibrant* adalah jalan dengan kualitas yang paling ideal di dalam *urban tissue* yang diamati. Kualitas ini dapat ditemukan pada koridor jalan yang berhimpitan langsung dengan taman kota dan pasar (**Tabel 8**). Taman kota sebagai area terbuka yang terdesain dan menampung berbagai aktivitas menghasilkan dampak positif bagi kualitas *street front*. Hal ini berbeda dengan lahan kosong yang telah dibahas pada tipologi *distressing*. Keberadaan taman memberikan rasa aman bagi pejalan kaki. Saat malam hari, Alun-alun sebagai pusat aktivitas juga menjadi daya tarik yang tidak dapat ditemukan di tempat lain.

Pasar Banyuwangi berkontribusi menciptakan kualitas *street front* yang baik. Pasar sebagai moda perdagangan yang lebih informal dibandingkan pertokoan modern menciptakan suasana yang sangat hidup. Bangunan pada umumnya memiliki perpanjangan kanopi dak beton / atap seng yang menaungi area pejalan kaki. Hal ini juga mendorong area berjualan meluber ke area trotoar, membuat jalan dan bangunan menjadi satu kesatuan. Batasan antara pejalan kaki yang hanya lewat dan pejalan kaki yang hendak berkunjung ke pasar menjadi maya. Area parkir sepeda motor diletakkan di sisi luar pedestrian, sehingga berfungsi sebagai pelindung bagi pejalan kaki dari kendaraan yang lewat.

Tabel 8. Tipologi Jalan dan Bangunan dengan Kualitas *Street Front Vibrant* (Analisis, 2022)



Kaitan Elemen Persisten terhadap Kualitas *Street Front*

Saat dianalisis lebih lanjut, kualitas *street front vibrant* ternyata hanya dapat ditemukan pada jalan-jalan dengan elemen persisten (a), (b), (d), dan (e) (**Gambar 6**). Elemen persisten (a) Alun-alun Kota Banyuwangi, (b) Pendopo Sabha Swagata, (d) Taman Blambangan, dan (e) Pasar Banyuwangi semuanya merupakan elemen persisten *propelling* (**Gambar 7**).



Gambar 6. Pemetaan Elemen Persisten dan Kualitas *Street Front* pada *Urban Fabric* (Analisis, 2022)



Gambar 7. Pasar dan Alun-alun sebagai Elemen Persisten *Propelling* pada Kawasan (Google Maps, 2022)

Masing-masing elemen masih memiliki fungsi yang jelas dan relevan bagi masyarakat sekarang. Alun-alun sebagai pusat keramaian dan tempat berkumpul warga, Pendopo sebagai rumah dinas Bupati, Taman Blambangan sebagai ruang publik bagi warga, dan Pasar Banyuwangi sebagai pusat perdagangan yang masih sangat diminati. Fungsi yang masih relevan mengakibatkan perkembangan kota juga menanggapi eksistensi elemen-elemen ini, sehingga elemen tidak terasa *alien* atau tidak pada tempatnya. Kebutuhan akan elemen-elemen ini memunculkan adanya upaya kolektif, baik dari masyarakat maupun pemerintah, untuk menjaga kelestariannya. Bangunan-bangunan persisten juga kebanyakan dibangun dengan skala rendah yang ramah pejalan kaki. Masjid dan Pendopo selain menyediakan fungsi, juga memiliki muatan ikonik dan menjadi atraksi pasif di sepanjang jalan.

Elemen persisten biasanya dimiliki dan dikelola untuk kepentingan bersama, sehingga sangat sulit untuk berubah. Di sisi lain, elemen-elemen baru biasanya hanya menampung kebutuhan perorangan, sehingga sangat mudah untuk berubah. Tidak adanya elemen persisten di suatu kawasan juga berarti bangunan-bangunan di sepanjang jalan terus berubah secara organik (kavling per kavling), mengakibatkan ketidakselarasan dan kesan berantakan. Ketika hal ini terjadi, muncullah variasi fungsi, tampilan, hingga jam operasional, membuat suatu kawasan tidak jelas identitasnya dan potensi *livelinessnya* berkurang.

Meski begitu, tidak semua elemen persisten menghasilkan kualitas *street front* yang baik. Contohnya adalah elemen persisten (f) dan (g), yang justru memperburuk kualitas *street front* sekitarnya.



Gambar 8. Sungai sebagai Elemen Persisten *Pathological* pada Kawasan (Google Maps, 2022)

Rel kereta api (f) dan sungai (g) kini sudah tidak difungsikan lagi (STIE Hidayatullah, 2012), menjadi elemen persisten *pathological*. Keduanya seolah diabaikan dalam perancangan dan pengembangan kota. Bangunan dan jalan dibangun di sekitarnya tanpa mempertimbangkan kedua elemen ini. Akibatnya, meski sudah ada sejak lama, justru dua elemen ini yang terkesan *out of place* dan mengganggu elemen-elemen baru. Tidak adanya kebutuhan akan elemen-elemen ini membuat elemen *pathological* cenderung ditinggalkan dan tidak terawat sehingga menjadi tidak nyaman dilewati (**Gambar 8**).

Perbaikan Kualitas *Street Front*

Kualitas *street front* yang buruk dapat diperbaiki dengan menerapkan beberapa strategi: membangun dengan *setback* yang sesuai, merancang bangunan yang merespon jalan di depannya, mengadakan batasan yang jelas antara area pejalan kaki dan kendaraan, memberikan detail-detail yang dapat dinikmati dari sudut pandang pejalan kaki, mempertahankan bangunan yang memiliki nilai ikonik sebagai identitas jalan, dan mengupayakan revitalisasi bangunan-bangunan lama daripada mengembangkan elemen-elemen baru.

KESIMPULAN

Kawasan sekitar Alun-alun Kota Banyuwangi memiliki tingkat kualitas *street front* yang sangat beragam. Kategori kualitas yang paling sering ditemui dan mampu dianggap mewakili kondisi kota Banyuwangi secara keseluruhan adalah *acceptable* atau batas tengah. Hal ini menunjukkan masih ada peluang maupun kebutuhan bagi peningkatan kualitas *street front* di kawasan Alun-alun Kota Banyuwangi. Penelusuran lebih lanjut menunjukkan adanya keterkaitan yang erat antara elemen persisten dengan kualitas *street front* jalan di sekitarnya. Elemen persisten *propelling* banyak memberikan dampak positif bagi kualitas *street front*. Hal ini dikarenakan adanya upaya bersama untuk merawat elemen-elemen tersebut, keselarasan yang terjaga akibat minimnya perubahan, serta muatan sejarah yang membuat elemen-elemen menjadi ikonik. Di sisi lain,

elemen persisten *pathological* justru menurunkan kualitas *street front* sekitarnya. Hilangnya relevansi elemen-elemen tersebut membuat perancangan dan perkembangan kota mengabaikan eksistensi mereka. Hal ini membuat elemen *pathological* menjadi *out of place*. Masing-masing kategori kualitas *street front* juga identik dengan tipologi jalan-bangunannya masing-masing. Perbaikan pada jalan dengan kualitas yang buruk dapat mengacu pada tipologi jalan dengan kualitas yang baik. Tipologi bangunan yang dapat menciptakan kualitas *street front* yang baik adalah bangunan dengan skala rendah dan ramah pejalan kaki, memiliki *setback*, menaungi area pejalan kaki, terbuka pada lantai dasar, dan langgam selaras namun masih memiliki variasi dari sekitarnya. Sedangkan tipologi jalan yang baik adalah jalan yang memiliki definisi yang jelas antara area pejalan kaki dan kendaraan bermotor, memiliki luasan yang cukup, serta bebas dari sampah.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir, S., Bonifacius, N., & Poerwoningsih, D. (2022). Eco-design concept of street corridors as a city image forming. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 999(1), 012018. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/999/1/012018>
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). Urban Spaces-Public Places: The Dimensions of Urban Design. Oxford: Architectural Press.
- Fahriyan, Moh. F., Laili, S., & Lisminingsih, R. D. (2021). Persepsi Masyarakat tentang Ruang Terbuka Hijau di Alun-Alun Dan Taman Kota Kecamatan Banyuwangi Kabupaten Banyuwangi. Jurnal Ilmiah BIOSAIN TROPIS, 6, 44–49. <https://doi.org/10.3374/e-jbst.v6i1.308>
- Gehl, J., Kaefer, L., & Reigstad, S. (2006). Close encounters with buildings. URBAN DESIGN International, 11(1), 29–47. <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000162>
- GhahramanPour, A., Keshmiri, H., & Karimi, B. (2020). Investigating and measuring the criteria affecting the physical identity of the city streets (Case Study of Hafez Street, Shiraz). Journal of Sustainable Architecture and Urban Design, 8(1), 119–133. <https://doi.org/10.22061/jsaud.2019.4396.1315>
- Heffernan, E., Heffernan, T., & Pan, W. (2014). The relationship between the quality of active frontages and public perceptions of public spaces. Urban Design International, 19(1), 92–102. <https://doi.org/10.1057/udi.2013.16>
- Hertanto, I. (2017). Penataan Ruang Luar Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta [Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya]. <https://123dok.com/document/yjj8ggky-penataan-ruang-luar-koridor-jalan-ahmad-dahlan-yogyakarta.html>
- Indiarti, W. (2016). Masa Lalu Masa Kini Banyuwangi. *International Conference Indonesia: Art & Urban Culture*. Retrieved 7 June 2022 from <http://repository.unibabwi.ac.id/id/eprint/402/1/Artikel%20Prosiding%20UNS%20International%20Conference-Wiwin.pdf>
- Istianto, B. (2019). Transportasi Jalan Di Indonesia Sejarah Dan Perkembangannya (1st ed.). Melvana.
- Krier, R. and Rowe, C. (1979) Urban Space. Academy Editions, London.
- Kropf, K. (2017). The Handbook of Urban Morphology. UK: John Wiley & Sons, Incorporated.
- Lestari, H. D., Purnomo, P. W., & Purwanti, F. (2018). Strategi Pengembangan Obyek Wisata Pantai Boom Tuban Berdasarkan Potensi Sosial, Ekonomi Dan Ekologi (Development Strategy of Object Tour Tubans Boom Beach by Potency of Economic, Social and Ecology). Management of Aquatic Resources Journal (MAQUARES), 6(4), 348-357. <https://doi.org/10.14710/marj.v6i4.21323>
- Li, Y., & Gauthier, P. (2014). The evolution of residential buildings and urban tissues in Guangzhou, China: Morphological and typological perspectives. Urban Morphology, 18(2), 129-149.
- Li, Z., Luo, D., Lin, H., & Liu, Y. (2014). Exploring the Quality of Public Space and Life in Streets of Urban Village: Evidence from the Case of Shenzhen Baishizhou. Journal of Sustainable Development, 7(5), p162. <https://doi.org/10.5539/jsd.v7n5p162>
- Mandaka, M., Ikaputra, & Titisari, D. (2022). Tipologi dan Morfologi Kota Bersejarah Lasem. Jurnal Arsitektur Pendapa, 5(1), 58–75.
- Marine Luchtvaart Dienst Indië. (1946). Luchtopname van Banjoewangi. Universitaire Bibliotheken Leiden. https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/746358?solr_nav%5Bid%5D=aad651b21ef279f089cb&solr_nav%5Bpage%5D=2&solr_nav%5Boffset%5D=12
- McAllister, C. (2019). Active Frontage Controls: Architecture, Affordances and Atmospheres in Forrest Hill, Melbourne. State of Australian Cities Conference and PhD Symposium. SOAC.2
- Munawir. (2020). Catatan Inggris Tentang Benteng Fort Utrecht Banyuwangi. Ringtimes Banyuwangi. Retrieved 7 June 2022 from <https://ringtimesbanyuwangi.pikiran-rakyat.com/sejarah/pr-17347657/catatan-inggris-tentang-benteng-fort-utrecht-banyuwangi?page=2>
- Ningtyas, I. (2018). Sejarah pembangunan kabel telegraf bawah laut Banyuwangi. Lovely Banyuwangi. <https://lovelybanyuwangi.com/sejarah->

- pembangunan-kabel-telegraf-bawah-laut-banyuwangi-australia/
- Novenanto, A. (2018). *Transjawa, Pertumbuhan Ekonomi, Dan Urbanisasi*. BHUMI: Jurnal Agraria Dan Pertanahan, 4(2), Article 2. <https://doi.org/10.31292/jb.v4i2.275>
- Nurjanah, R. (2017). *Menyusuri Jejak Makna Pendopo Banyuwangi*. Kumparan Travel. Retrieved 7 June 2022 from <https://kumparan.com/kumparantravel/menyusuri-jejak-makna-pendopo-banyuwangi>
- Romice, O., Porta, S., & Feliciotti, A. (2020). *Masterplanning For Change*. RIBA.
- Rossi, A. (1984). *The Architecture of the City* (1st ed.). The MIT Press. <https://mitpress.mit.edu/9780262680431/the-architecture-of-the-city/>
- Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. (2022). *Sejarah Daerah Banyuwangi*. Banyuwangi. Retrieved February 12, 2023, from <https://banyuwangikab.go.id/profil-daerah/sejarah>
- Pusparini, F. D. (2022). *Alun-Alun Empang Bogor: Dinamika Tata Ruang Pemerintahan Tradisional Bogor Pada Masa Kolonial*. Rustic Jurnal Arsitektur, 2(2), 11–12. <https://doi.org/10.32546/Rustic.V2i2.1751>
- Ramadhanta, A. (2010). *Kajian Tipologi Dalam Pembentukan Karakter Visual Dan Struktur Kawasan*. Smartek 8(2):130–42.
- Riza, M., Doratli, N., & Fasli, M. (2012). *City Branding And Identity*. Procedia - Social And Behavioral Sciences, 35, 293–300. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.02.091>
- Sari, S.R., Harani, A.R., & Werdiningsih, H. (2017). *Pelestarian Dan Pengembangan Kawasan Kota Lama Sebagai Landasan Budaya Kota Semarang*. Modul, 17(1), 49-55.
- Septiyani, K. (2021). *Sejarah Banyuwangi Dari Kerajaan Blambangan Sampai Zaman Belanda*. Travel Kompas. Retrieved 7 June 2022 From <https://travel.kompas.com/read/2021/08/11/130100727/sejarah-banyuwangi-dari-kerajaan-blambangan-sampai-zaman-belanda?page=all>
- Stie Hidayatullah. (2012). *Jalur Kereta Api Kabat-Banyuwangi Lama*. Retrieved 7 June 2022 From http://p2k.stiehidayatullah.ac.id/en3/2-3046-2943/jalur-kereta-api-kabat-banyuwangi-lama_144777_p2k-stiehidayatullah.html
- Sulistijowati, M. (1991). *Tipologi Arsitektur pada Rumah Kolonial Surabaya: Dengan Kasus Perumahan Plampitan dan Sekitarnya*.
- Tajwid, D. D. & Pardi, I. W. (2018). *Dinamika Perkembangan Sejarah Masjid Agung Baiturrahman Di Kota Banyuwangi Tahun 1773-2007*. Santhet, 2(1), 33-48. Universitas PGRI Banyuwangi. Retrieved 7 June 2022 From <https://ejournal.unibabwi.ac.id/index.php/santhe/article/download/333/214>
- Topographisch Bureau. (1883). *Kaart Van De Hoofdplaats Banjoewangi En Omstreken* [Map]. Universitaire Bibliotheken Leiden. https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/812836?Solr_Nav%5bid%5d=0b2ffd45afd0834f50cb&Solr_Nav%5bpage%5d=0&Solr_Nav%5boffset%5d=3
- Topographische Inrichting. (1915). *Banjoewangi* [Map]. Universitaire Bibliotheken Leiden. https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/812984?Solr_Nav%5bid%5d=47fc92c432143724a1dd&Solr_Nav%5bpage%5d=0&Solr_Nav%5boffset%5d=1
- Triatmodjo, S. (2012). *Dua Ragam Makna pada “Ruang dari Masa Lalu” di Permukiman Kauman Yogyakarta*. TSAQFA (Jurnal Kajian Seni Budaya Islam), 1(1), Article 1. <http://digilib.isi.ac.id/1292/>
- Tungkagi, F. D. (2020). *Penerapan Konsep Complete Streets Pada Jaringan Jalan Kolektor Sekunder Kawasan Perdagangan Kota Makassar*. Universitas Hasanuddin. Universeit Leiden’s Digital Collection
- Yasmin, A. F., & Ridjal, A. M. (2018). *Identitas Visual Bangunan Pendopo Sabha Swagata Blambangan Banyuwangi*. Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur, 6(1).
- Yunita, R. P., et al. (2013). *Banyuwangi dalam Mozaik 2*. CV. Al Fastabiq Al Khairat
- Zahnd, Markus. (2012). *Model Baru Perancangan Kota yang Kontekstual: Kajian tentang Kawasan Tradisional di Kota Semarang dan Yogyakarta suatu Potensi Perancangan Kota yang Efektif*. Yogyakarta: Kanisius.

