

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Data Objek

2.1.1. *Urban Space*

2.1.1.1. Pengertian

Jalan termasuk dalam bagian *urban space* yang memiliki fungsi sebagai penghubung antara titik kota dan ruang sirkulasi. Di samping kedua fungsi tersebut, jalan memiliki pengertian ruang kosong (*void*) yang tercipta karena susunan bentuk bangunan (*solid form*). Ruang jalan merupakan ruang kosong yang tercipta diantara bangunan. Ruang jalan menjadi suatu ruang yang menciptakan aktivitas publik di dalamnya. Aktivitas primer publik yang terjadi di ruang jalan adalah sirkulasi manusia dan juga kendaraan. Aktivitas sekunder yang terjadi di ruang jalan tercipta karena adanya faktor-faktor eksternal yang bersifat informal. Faktor eksternal yang dimaksud yaitu usaha bisnis informal, kegiatan masyarakat dan, pertunjukan seni jalanan. Dengan fenomena lapangan tersebut, menunjukkan bahwa ruang jalan memiliki aspek ekonomi, sosial, dan budaya (Trancik, 1988).

2.1.1.2. Aspek *Urban Space*

Menurut Lynch (1986) pada buku *Finding Lost Space, urban space design* memiliki kaidah yaitu harus memenuhi aspek *legibility, structure and identity*, dan *imageability*.

1. *Legibility* yaitu keterbacaan ruang yang tercipta karena adanya aktivitas pengguna di dalamnya.
2. *Structure and identity* merupakan pola kota, blok, dan bangunan yang dapat dikenali dan saling terhubung (koheren).
3. *Imageability* yaitu persepsi yang diciptakan oleh suatu ruang pada pengguna dengan merasakan keruangan kota.
(Trancik, 1988)

2.1.2. Jalan Margo Utomo sebagai *Urban Space*

Sesuai hasil pengamatan, Jalan Margo Utomo termasuk sebagai *urban space* karena memenuhi beberapa aspek *urban space*. Kriteria tersebut diantaranya adalah:

2.1.2.1. Aspek Ekonomi: Berbagai Sektor Ekonomi di Jalan

Margo Utomo

Jalan Margo Utomo merupakan jalan dengan wilayah yang sebagai kawasan bisnis pariwisata oleh pemerintah daerah. Pada lapangnya Jalan Margo Utomo diramaikan dengan berbagai jenis kegiatan ekonomi yaitu perdagangan, penyewaan dan juga jasa. Jalan Margo Utomo dipenuhi oleh bangunan hotel, toko dan kantor. Pada malam hari, sektor bisnis kuliner bermunculan di area sempadan Jalan Margo Utomo yaitu kuliner Angkringan Kopi Jos.

Berdasarkan artikel jurnal Pergeseran Selera Gen Z dan Eksistensi Angkringan Kopi Joss sebagai Ikon Gastronomi Kota Yogyakarta Studi Kasus: Masa Normal Baru 2020 (Kusumawati et al., 2021), pedagang kaki lima adalah orang-orang yang bermodal relatif sangat sedikit berusaha dibidang produksi barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan kelompok tertentu di dalam masyarakat. Usaha tersebut dilaksanakan di tempat-tempat yang dianggap strategis dalam suasana lingkungan yang informal (Nurlaila Hanum, 2017). Angkringan merupakan usaha bisnis kuliner yang termasuk dalam golongan pedagang kaki lima. Angkringan di Yogyakarta memiliki kekhasan dengan memiliki menu minuman kopi yang dicelup arang panas. Menu ini diciptakan oleh Mbah Karso Dikromo yang merupakan modifikasi dari minuman kas Yogyakarta yaitu kopi klotok. Menu kopi jos ini yang membuat angkringan di Yogyakarta tenar dengan nama Angkringan Kopi Jos (Amadea, 2020).

Bisnis angkringan telah mensejahterakan ekonomi masyarakat Yogyakarta. Peningkatan data wisatawan yang datang ke Yogyakarta tiap tahunnya juga menjadi faktor perkembangan pesat angkringan di Yogyakarta. Setelah melakukan observasi pada tapak, diperoleh data pedagang kaki lima (PKL) pada Ruang Jalan Margo Utomo sebagai berikut:

No.	Nama PKL
1.	Angkringan Kopi Jos Pak agus
2.	Angkringan Kopi Jos Pak Hendrix
3.	Warung Makan Master Penyet
4.	Tunqu Nangkring
5.	Angkringan Kopi Jos Pak Blangkon 2
6.	Angkringan Kopi Jos Mas Danang

7.	Gudeg Pincuk Mbok Sadhem
8.	Angkringan Kopi Jos Mbak Tasya
9.	Warung Makan Sari
10.	Seafood Sukarasa 99
11.	Angkringan Kopi Jos Arto Moro
12.	Gerobak Jagung Bakar
13.	Gerobak Cilor
14.	Sate Madura
15.	Sepeda Siomay
16.	Kopi Vespa 73
17.	Angkringan Kopi Jos Komplek Jaman Edan
18.	Gerobak Wedang Ronde 1
19.	Angkringan Kopi Jos dan Jagung Bakar Pak Antun
20.	Angkringan (*tanpa nama) 1
21.	Lalapan Ganendra
22.	Angkringan Kopi Jos Pak Jabrik
23.	Angkringan Kopi Jos 3 Roda
24.	Angkringan (*tanpa nama) 2
25.	Angkringan Kopi Jos Mas Nathan
26.	Moshi Coffhi
27.	Seafood Bagor-Bakar Goreng
28.	Angkringan (*tanpa nama) 3
29.	Gerobak Wedang Ronde 2
30.	Kios Kelontong
31.	Angkringan Kopi Jos Pak Jarod 354
32.	Gudeg Bu Widodo
33.	Warung Bu Karyadi
34.	Angkringan (*tanpa nama) 4
35.	Angkringan Kopi Jos Kana
36.	Gerobak Wedang Ronde 3
37.	Angkringan Kopi Jos Pitu Likur
38.	Warung Bakso dan Soto Ayam
39.	Warung Tugu Indah
40.	Angkringan Kopi Jos Lina

Tabel 1 Data pedagang kaki lima (PKL) di Jalan Margo Utomo

Sumber: Observasi penulis (2022)

2.1.2.2. Aspek Sosial: Aktivitas Primer dan Sekunder

Pada Jalan Margo Utomo terjadi interaksi sosial dengan terciptanya aktivitas primer dan sekunder. Aktivitas primer yang terjadi diantaranya adalah sirkulasi pejalan

kaski dan kendaraan (becak, delman, motor, mobil dan bus kota). Sedangkan aktivitas sekunder yang terjadi adalah aktivitas bisnis kuliner informal (angkringan kopi jos), kegiatan wisata, parkir, dan pertunjukan seni.

2.1.2.3. Aspek Budaya: Praktik Budaya Keseharian Orang Jawa dan Pertunjukan Seni

Aktivitas yang dilakukan di Jalan Margo Utomo tidak bisa lepas dari budaya keseharian masyarakat Jawa. Letaknya yang masih termasuk dalam sumbu filosofi memperngaruhi masyarakat asli untuk memeprtahankan budaya leluhur mereka. Budaya keseharian yang dimaksud yaitu budaya sopan santun dalam berkomunikasi, budaya berkumpul atau akrab disebut *kongkow*, dan juga segi budaya dari penyajian makanan dan minuman yang dijajakan di sana masih mempertahankan keaslian makanan dan minuman Jawa yang sederhana. Selain budaya keseharian, Jalan Margo Utomo juga menjadi ruang aktifitas seni. Jalan Margo Utomo menjadi ruang seni yang menguntungkan bagi para musisi lokal. Para musisi ini ikut andil dalam menciptakan suasana Jogja kepada para wisatawan dengan membawakan lagu-lagu berbahasa Jawa.

2.1.3. Kualitas Ruang Publik

2.1.3.1. Pengertian

Terjemahan teori Garnham (1985:48) pada jurnal Kajian Kualitas Ruang Publik Pada Alun-Alun Kota Puworejo (Prihastoto, 2003) menyebutkan bahwa ukuran yang menentukan kualitas ruang adalah tatanan aktivitas orang atau pengguna ruang yang ada disitu dan bagaimana itu berhubungan dengan elemen-elemen pembentuk tatanan fisik kawasan. Sedangkan menurut Carr (1995) dalam buku *Public Space* ruang publik mempunyai penekanan pada aspek pemenuhan segala kebutuhan yang menyangkut kenyamanan (*comfort*) dengan kepentingan dan latar belakang, sosial, ekonomi dan budaya. Selain itu (kebutuhan/*needs*) ruang publik juga harus dapat melindungi hak pengguna (*rights*) dan memiliki makna (*meaning*) yang terbentuk karena aspek kesejarahan dan budaya. Chapman (1996:115) juga mengklasisifikasikan kualitas ruang publik berkaitan dengan beberapa aspek yaitu *Equity and Access* (persamaan dalam penuhi

kebutuhan manusia), *Variety and Vitality* (keberagaman pengguna dan keberartian), dan *Environment and Space* (berdialog dengan lingkungan).

Dari tiga penjabaran mengenai kualitas ruang publik di atas maka dapat disimpulkan bahwa Ruang publik yang berkualitas adalah ruang publik yang mampu mengakomodasikan aktivitas publik agar lebih responsive terhadap pemenuhan kebutuhan (*needs*) secara fisik, melindungi hak (*rights*) aktivitas atau fungsi dan mempunyai makna (*meaning*) dengan keterkaitan sejarah dan budaya. Tiga aspek kualitas ruang publik tersebut menjadi dasar penilaian tingkat kualitas suatu ruang publik (Prihastoto, 2003).

2.1.3.2. Aspek Pembentuk Kualitas Ruang Publik

Kualitas ruang publik akan tercipta disaat aspek-aspek pembentuknya terpenuhi dengan baik. Sesuai penjelasan Carr, terdapat tiga aspek pembentuk kualitas ruang publik. Ketiga aspek tersebut memiliki faktor-faktor sebagai berikut:

1. Kebutuhan (*needs*)
 - a. Kenyamanan (*comfort*) secara psikologis, biologis maupun sosial
 - b. Santai (*relaxation*)
 - c. Keterlinatan Pasif
 - d. Keterlibatan Aktif
 - e. Penemuan (*discovery*)
2. Hak (*rights*)
 - a. Akses dan kemudahan pencapaian
 - b. Kebebasan bergerak (*freedom of action*)
 - c. Pengakuan (*claim*)
 - d. Perubahan (*change*)
3. Makna (*meaning*)
 - a. Mudah dikenali (*legibility*)
 - b. Keterkaitan (*relevance*)
 - c. Hubungan Individu
 - d. Hubungan Kelompok
 - e. Hubungan dengan lapisan masyarakat yang lebih luas
 - f. Hubungan aspek biologis dan psikologis
 - g. Hubungan dengan faktor lain (kosmis, iklim)

(Prihastoto, 2003)

2.2. Studi Preseden

2.2.1. Las Ramblas Street, Barcelona, Spanyol



Gambar 2 Las Ramblas Street

Sumber: earth.google.com

Jalan Las Ramblas merupakan salah satu *landmark* Kota Barcelona yang berupa jalan dengan panjang sekitar 1,3 km. Las Ramblas telah menjadi tolak ukur keberhasilan Barcelona dengan memiliki ruang publik bagi orang-orang untuk bertemu dan bersosialisasi, serta menjalani kehidupan sehari-hari mereka. Jalan Las Ramblas merupakan jalan yang menghubungkan Plaça de Catalunya dengan Monumen Kolumbus.

Keberhasilan Jalan Las Ramblas diukur dari kualitas ruang publiknya dengan fasilitas-fasilitas yang mendukung. Yang pertama, Jalan Las Ramblas memenuhi aspek kebutuhan (*needs*) dengan tersedianya tempat makanan, toko, dan pasar. Yang kedua, Jalan Las Ramblas memenuhi aspek melindungi hak (*right*) dengan memiliki ruang sosial yang ramah dan aman bagi para pengunjung. Yang ketiga, aspek makna (*meaning*) pada Jalan Las Ramblas terpenuhi dengan tersedianya institusi budaya di sepanjang jalan yang berseni menciptakan pengalaman yang menarik. Jalan ini dipenuhi dengan sejarah dan karakter, sejak ratusan tahun yang lalu. Secara fisik juga terhubung dengan baik ke area utama Barcelona. Bangunan, jalan setapak, vegetasi, dan detailnya proporsional sehingga pejalan kaki memiliki ruang yang menyenangkan untuk berinteraksi.



Gambar 3 Area duduk dan beristirahat



Gambar 10 Area makan dan bertemu

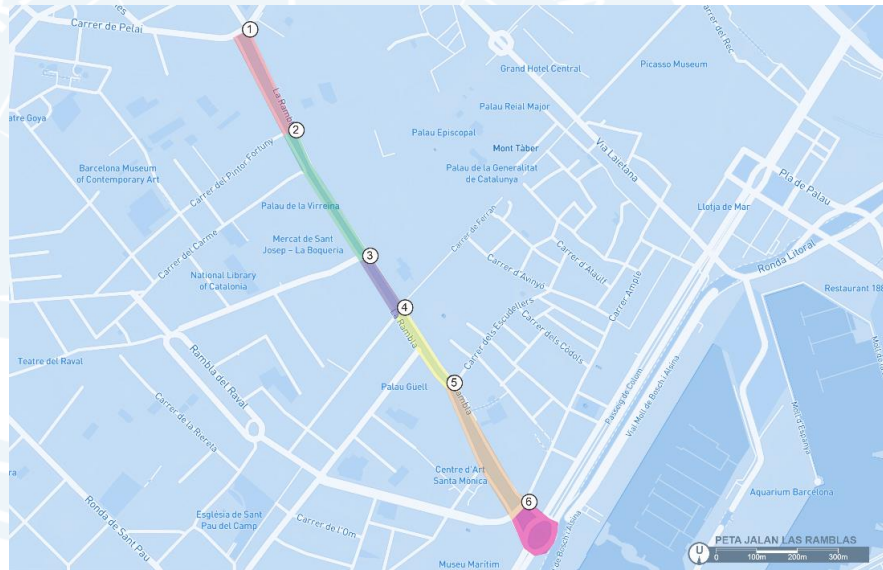


Gambar 9 Bangunan Mixed Use dan Toko Retail



Gambar 4 Ruang Pertunjukan Kesenian

Jalan Las Ramblas dibagi menjadi 6 segmentasi area dari utara ke selatan. Berikut pembagian segmentasi ruang Jalan Las Ramblas;



Gambar 5 Peta Jalan Las Ramblas

Sumber: Skematik grafis penulis (2022)



Gambar 9 (3) Rambla de Sant Josep



Gambar 8 (4) Rambla dels Caputxins



Sumber: Artikel oleh Muhammad Jafni b Muhammad Azmi, COMPARISON STUDY OF JOHOR BAHRU SENTRAL, JOHORE, MALAYSIA SENTRAL WITH LAS RAMBLAS, BARCELONA, SPAIN

Kesimpulan yang dapat didapat berdasarkan preseden pertama yaitu Jalan Las Ramblas memiliki kualitas ruang publik yang baik karena dapat memenuhi 3 aspek kualitas ruang publik yaitu aspek kebutuhan (*needs*), aspek melindungi hak (*right*), dan aspek makna (*meaning*) Aspek-aspek yang terpenuhi memberikan dampak yang positif seiring dengan kualitas ruang jalan yang baik.

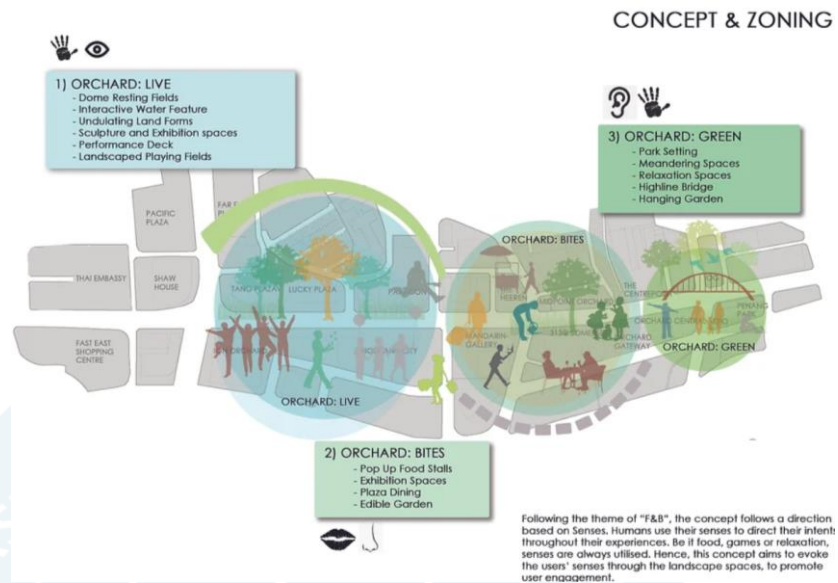
2.2.2. Orchard Street, Singapura



Gambar 12 Orchard Road, Singapore

Sumber: visitsingapore.com

Kawasan pedestrian *Orchard Road* adalah kawasan yang menjadi *landmark* kota Singapura. Pada kawasan *Orchard Road*, setiap masyarakat melintas pada jalur pedestrian secara teratur dan tertib dengan berjalan kaki. Selain sebagai tempat perbelanjaan dan wisata, *Orchard Road* juga merupakan jalur penghubung aktifitas masyarakat di. *Orchard Road* cukup strategis karena dapat di capai dengan berbagai sarana transportasi umum yaitu menggunakan MRT atau bis.



Gambar 13 Konsep Ruang Orchard Road

Sumber: wixsite.com CHESTER: Detailed Site Analysis of Predestraining Orchard Road

Kegiatan pelaku di *Orchard Road* terzonasikan berdasarkan konsep dari ruang jalannya. Terdapat tiga konsep ruang jalan yaitu *Orchard: Live*, *Orchard: Bites*, dan *Orchard Green*. *Orchard: Live* merupakan zona ruang yang menampung kegiatan sosial dan budaya. Kegiatan sosial dan budaya diterapkan dengan tersedianya bangunan kubah peristirahatan, taman air, lansekap interaktif, ruang pameran, dan panggung pertunjukan. Pada konsep zona ruang ini *Orchard Road* memenuhi aspek kualitas ruang publik yaitu makna (*meaning*). Yang kedua adalah konsep *Orchard: Bites*, yang mana pada zona ruang ini *Orchard Road* memenuhi aspek kualitas ruang publik kebutuhan (*needs*). Terpenuhinya aspek kebutuhan (*needs*) dengan tersedianya ruang yang menjual makanan dan minuman, plaza, dan taman untuk bersantai sembari menyantap makanan dan minuman. Zona ketiga merupakan *Orchard: Green* yang merupakan zona dengan konsep memberikan timbal balik kepada alam. Timbal balik yang dimaksud yaitu dengan dominasi ruang terbuka hijau pada zona ini. Aspek yang terpenuhi oleh zona ini adalah aspek hak (*rights*). Hak manusia untuk menikmati ruang terbuka yang menenangkan, santai, sejuk dan asri terwujudkan oleh tatanan lansekap taman hijau. Selain itu, hak alam untuk mendapatkan timbal balik dengan terjaganya ekosistem juga terwujud.

2.2.3. Jalur Pedestrian Selatan Stasiun Tugu Yogyakarta



Gambar 14 Jalur pedestrian Stasiun Tugu Yogyakarta

Sumber: news.detik.com

Jalur pedestrian di sisi selatan Stasiun Tugu Yogyakarta ini memiliki panjang 800 meter. Jalur pedestrian ini selesai dibangun pada akhir tahun 2018. Jalur pedestrian Stasiun Tugu Yogyakarta memenuhi aspek kebutuhan para penggunanya dengan tersedianya *blindpath*, bangku untuk beristirahat atau sekedar menunggu jadwal kereta, dan juga terdapat deretan toko komersil yang menyediakan makanan, minuman, dan kebutuhan *travelling*. Para pengguna jalur pedestrian berhak berjalan dengan rasa aman yang didukung oleh adanya pagar pembatas jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor, sehingga pejalan tidak perlu takut tersenggol atau tertabrak kendaraan bermotor saat berjalan. Ornamen yang digunakan pada elemen-elemen jalur pedestrian ini sangat menggambarkan gaya Arsitektur Jawa. Penerapan ornamen tersebut dapat dilihat dari hiasan berbentuk lung-lungan pada tiang lampu, motif flora pada bangku taman, dan juga pada pagar pembatas jalan. Jalur pedestrian ini juga memiliki daya tarik seni musik pada malam hari dengan adanya musisi jalanan yang tampil di café Kopi Joss. Secara visual, jalur pedestrian Stasiun Tugu Yogyakarta juga memiliki daya tarik *heritage* dengan deretan fasad toko yang bergayakan Indis.

2.3. Teori Pendekatan Desain

2.3.1. *Livable Streets*

Livable Streets dikemukakan pertama oleh Donald Appleyard pada tahun 1981. Di dalam bukunya, Appleyard (1981)

mengemukakan bahwa *livable streets* merupakan jalan yang dirancang untuk menciptakan fasilitas perjalanan yang aman dan nyaman, termasuk kendaraan bermotor, pejalan kaki, angkutan umum, dan pesepeda. Jalan yang ideal merupakan jalan yang memenuhi kriteria aman, memberikan kesehatan, hijau, menyenangkan, melibatkan masyarakat, dan menjadi sarana bermain dan belajar bagi anak-anak. Dalam penerapannya, *livable streets* memiliki prinsip tersedianya banyak pilihan moda transportasi, meningkatkan jumlah perumahan terjangkau, meningkatkan daya persaingan ekonomi, dan keterlibatan masyarakat dalam pengembangan jalan dan kepedulian terhadap lingkungan (NARC dalam Yulanda, 2015). Sedangkan, Alan B. Jacobs (1995) mengemukakan konsep *livable streets* adalah konsep yang perancangan jalan untuk kepentingan pejalan kaki dan pesepeda serta memiliki fungsi sebagai ruang sosial bagi masyarakat supaya saling berinteraksi dengan bebas dan aman. (KRISETYA, 2018)

2.3.2. Karakteristik *Livable Streets*

Burton (2006) di dalam bukunya *Inclusive Urban Design – Streets for Life*, mengemukakan *Livable streets* memiliki prinsip yaitu keakraban, *legibility*, kekhasan, aksesibilitas, kenyamanan, dan keamanan. Burton juga menyatakan bahwa jalan harus mudah dikenali dan dapat dinikmati oleh masyarakat dari semua golongan umur. Sementara itu, Jacobs (1995) menyatakan beberapa kriteria *Livable streets* sebagai ruang publik, yaitu:

1. Lingkungan yang hidupan dengan adanya keanekaragaman aktivitas.
2. Terciptanya banyak pergerakan di dalamnya.
3. Terciptanya interaksi sosial.
4. Terciptanya aktivitas yang ramah lingkungan.
5. Aman bagi penggunaannya.
6. Mampu memfasilitasi beragam moda transportasi.

Allan Jacobs (1995) menyatakan beberapa prinsip yang dapat mewujudkan *livable street*, yaitu aman, sehat, adanya keterlibatan masyarakat, terdapat tempat bermain dan belajar, dan lingkungan jalan yang hijau dan nyaman. Selain itu, Choudhury (2008) dalam penelitiannya menyatakan bahwa jalan harus memenuhi beberapa kriteria, yaitu mampu daya tarik supaya orang menggunakan jalan tersebut, mempertahankan daya tarik jalan tersebut, dan membuat pengguna jalan ingin kembali ke jalan tersebut. (KRISETYA, 2018)

2.4. Sintesis Pustaka

Setelah melakukan studi literatur dan menghasilkan beberapa catatan pustaka di atas, maka untuk merumuskan konsep perancangan *urban space* Jalan Margo Utomo yang dapat meningkatkan kualitas ruang publik dengan pendekatan *livable streets* diperlukan indikator dan variabel sebagai pedoman perancangan. Indikator dan variabel tersebut dirumuskan dalam suatu sintesa pustaka dengan hasil sebagai berikut;

Sumber	Kriteria	Aspek-aspek	Keterangan	Kesimpulan
Roger Trancik (1986), Lynch (1986)	<i>Urban Space</i>	Ekonomi	terdapat kegiatan ekonomi yang dapat mensejahterakan masyarakat pada kawasan	Kualitas Ruang publik/ <i>Urban Space</i> yang memenuhi aspek ekonomi, sosial, dan budaya dapat diciptakan dengan pedekatan <i>livable street</i> yang menerapkan aspek keakraban, legibility, kekhasan, aksesibilitas, kenyamanan, dan keamanan
		Sosial	tercipta interaksi sosial antyar masyarakat	
		Budaya	hal yang melekat dapat bersumber dari sejarah atau kebiasaan masyarakat yang menjadi gambaran wajah kawasan	
		<i>Legibility</i>	keterbacaan ruang yang tercipta karena adanya aktivitas pengguna di dalamnya	
		<i>Structure and identity</i>	merupakan pola kota, blok, dan bangunan yang dapat dikenali dan saling terhubung (koheren).	
		<i>Imageability</i>	persepsi yang diciptakan oleh	

			suatu ruang pada pengguna dengan merasakan keruangan kota.
Garnham (1985), Carr (1995), Chapman (1996), Prihastoto (2003)	Kualitas Ruang Publik	Kebutuhan (<i>needs</i>)	<ul style="list-style-type: none"> a. Kenyamanan (<i>comfort</i>) secara psikologis, biologis maupun sosial b. Santai (<i>relaxation</i>) c. Keterlinatan Pasif d. Keterlibatan Aktif e. Penemuan (<i>discovery</i>)
		Hak (<i>rights</i>)	<ul style="list-style-type: none"> a. Akses dan kemudahan pencapaian b. Kebebasan bergerak (<i>freedom of action</i>) c. Pengakuan (<i>claim</i>) d. Perubahan (<i>change</i>)
		Makna (<i>meaning</i>)	<ul style="list-style-type: none"> a. Mudah dikenali (<i>legibility</i>) b. Keterkaitan (<i>relevance</i>) c. Hubungan Individu d. Hubungan Kelompok e. Hubungan dengan lapisan

			<p>masyarakat yang lebih luas</p> <p>f. Hubungan aspek biologis dan psikologis</p> <p>g. Hubungan dengan faktor lain (kosmis, iklim)</p>
Studi Preseden	Preseden: Las Ramblas <i>Street</i> Barcelona	Kebutuhan (<i>needs</i>)	tersedianya tempat makanan, toko, dan pasar
		Hak (<i>rights</i>)	memiliki ruang sosial yang ramah dan aman bagi para pengunjung
		Makna (<i>meaning</i>)	tersedianya institusi budaya di sepanjang jalan yang berseni menciptakan pengalaman yang menarik
Studi Preseden	Preseden: Orchard <i>Street</i> Singapura	Kebutuhan (<i>needs</i>)	tersedianya ruang yang menjualkan makanan dan minuman, plaza, dan taman untuk bersantai sembari menyantap makanan dan minuman
		Hak (<i>rights</i>)	memberikan timbal balik kepada alam dengan RTH yang luas

		Makna (<i>meaning</i>)	tersedianya bangunan kubah peristirahatan, taman air, lansekap interaktif, ruang pameran, dan panggung pertunjukan
Studi Preseden	Preseden: Jalur Pedestrian Stasiun Tugu Yogyakarta	Kebutuhan (<i>needs</i>)	tersedianya <i>blindpath</i> , bangku untuk beristirahat atau sekedar menunggu jadwal kereta, dan juga terdapat deretan toko komersil yang menyediakan makanan, minuman, dan kebutuhan <i>travelling</i> .
		Hak (<i>rights</i>)	Memberikan hak rasa aman saat berjalan dengan adanya pagar besi pembatas jalan
		Makna (<i>meaning</i>)	Penerapan ornamen khas Jawa pada elemen-elemen koridor jalan, terdapat deretan bangunan heritage, dan terdapat pertunjukan seni musisi jalanan di malam hari
Donald Appleyard (1981),	<i>Livable Street</i>	Keakraban	adanya keanekaragaman aktivitas

Alan B. Jacobs (1995), Burton (2006)	<i>Legibility</i>	keterbacaan ruang yang tercipta karena adanya aktivitas pengguna di dalamnya
	Kekhasan	penerapan kebudayaan khas pada ruang jalan
	Aksesibilitas	mudah dijangkau dan difungsikan
	Kenyamanan	Pengguna merasa nyaman dengan sedikitnya intervensi aktivitas
	Keamanan	Memiliki sekuritas yang baik dan ramah terhadap aktivitas untuk beragam kalangan umur

Tabel 2 Sintesa Pustaka

Sumber: Analisis penulis (2022)