

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perkotaan atau kota selalu berkembang dan mengalami perubahan. Bentuk kota adalah hasil dari perubahan ruang dan waktu akan terus berubah sesuai kehidupan dan karakter warganya. Menurut (Heryanto, 2001) dalam ((Ayudya & Ikaputra, 2022) interaksi ruang dan waktu mencakup aktivitas sosial, ekonomi dan budaya masyarakat perkotaan yang membentuk ruang. Transformasi pada perkotaan dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti kebijakan pemerintah yang mendorong atau membatasi pembangunan perkotaan. Menurut (Alexander, 1994) dalam (Simon et al., n.d.) pembangunan adalah proses perubahan yang mencakup seluruh system sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya. Sebuah pembangunan dilandasi oleh kebijakan. Kebijakan dapat menjadi pedoman dalam proses pelaksanaan pembangunan dan dapat menjamin proses pembangunan yang terarah dengan tujuan yang disepakati.

Pemerintah Kota Tegal sedang mengencarkan berbagai macam bentuk kebijakan pembangunan yang bertujuan untuk meningkatkan tata ruang kota melalui pemulihan fungsi ruang publik atau ruang terbuka. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Tahun 2019-2024 terdapat program unggulan dari Walikota Tegal terpilih. Program unggulan ini adalah melakukan revitalisasi berbagai kawasan termasuk alun-alun, penataan Jl. Ahmad Yani, penataan dan pembinaan PKL, dan pembangunan taman tematik. Kebijakan pembangunan pada penelitian yang saat ini menjadi fokus adalah kebijakan pembangunan *City Walk* di Koridor Jalan Ahmad Yani Kota Tegal. Jalan Ahmad Yani kota Tegal merupakan jalan kolektor sekunder di pusat kota yang menghubungkan wilayah administrasi, pusat pendidikan dan komersial (Perwal 2023 No 17 - RDTR 2023-2043). Koridor adalah suatu jalan yang memiliki dinding di kedua sisinya dan membentuk fasad. Suatu jalan dianggap sebagai koridor jika dapat menghubungkan suatu tempat ke tempat lainnya dan mampu menggabungkan bagian-bagian dari tempat tersebut (Wardhana & Haryanto, 2016).

Koridor jalan merupakan ruang publik karena ruang jalan mampu mewadahi berbagai aktivitas atau kegiatan secara bersama.

Kehadiran ruang publik merupakan elemen penting dari sebuah kota dan masyarakatnya. Ruang publik tidak hanya menjadi tempat berlangsungnya aktivitas sosial, namun masyarakat juga dapat beraktivitas ekonomi, olahraga dan kegiatan ekologi (Darmawan, 2007) dalam (Sadli & Sukmawati, 2021). Adapun kriteria dari ruang publik terbuka yaitu *meaningful* yang diartikan memberikan makna atau arti bagi masyarakat setempat secara individual maupun kelompok, *responsive* yang diartikan tanggap terhadap semua keinginan dari pengguna yang berada pada ruang publik, dan *democratic* yang diartikan ruang publik dapat menerima kehadiran berbagai lapisan masyarakat dengan bebas tanpa adanya diskriminasi (Widyawati et al., 2015).

Pemerintah Kota Tegal Dalam rapat paripurna dengan agenda penyampaian jawaban pokok atas sikap umum fraksi-fraksi DPRD terhadap laporan keuangan raspeda tentang APBD tahun anggaran 2021 di Gedung DPRD, tercatat Jalan Ahmad Yani akan ditata menjadi kawasan Tegal Laka-Laka atau kawasan kuliner dengan konsep *City Walk* sebagai jalur ramah bagi pedestrian dengan wisata kuliner. Konsep pembangunan sudah direncanakan cukup lama oleh pemerintah sejak tahun 2019, konsep ini merupakan program kedua yang dilaksanakan setelah revitalisasi kawasan Alun-alun Kota Tegal. Pembangunan *City Walk* dilakukan oleh pemerintah kota Tegal mulai akhir Agustus 2021 (Ikhsani & Sari, 2023). Fungsi dari konsep *City Walk* yaitu lingkungan yang dirancang khusus untuk pejalan kaki, pengguna sepeda, dan aktivitas masyarakat. Transformasi semacam ini tidak hanya mengubah penampilan fisik koridor jalan, tetapi juga menciptakan ruang yang beragam dan ramah bagi warga kota. Transformasi ini memunculkan kegiatan-kegiatan baru yang mencakup wisata kuliner, pelayanan publik kota, penggunaan ruang oleh toko lokal dan aktivitas lainnya. Kehadiran beragam kegiatan ini menunjukkan adanya pergeseran dalam pola perilaku pengguna dan persepsi pengguna terhadap ruang yang mengalami revitalisasi. Revitalisasi kawasan perkotaan seperti yang terjadi di Jalan Ahmad Yani Kota Tegal, sering kali mencakup perubahan signifikan dalam produksi ruang. Konsep dasar dalam teori produksi ruang yang ditemukan oleh lefebvre adalah bahwa “ruang sosial adalah

produk sosial” yang artinya ruang tidak hanya bersifat fisik namun juga memiliki sifat sosial yang dibentuk oleh interaksi antar manusia (Nurhadi et al., n.d.). Produksi ruang di kota tergantung pada kekuatan dan kekuasaan yang ada dalam suatu wilayah, serta kepentingan yang diperlukan oleh masyarakat (Bagus Sugiyono, n.d.). Revitalisasi kawasan perkotaan bukan hanya menciptakan perubahan fisik pada infrastruktur, melainkan juga memicu perubahan dalam cara masyarakat berinteraksi dengan ruang tersebut.

Kehadiran konsep *City Walk* di Kota Tegal mengalami adanya pergeseran fungsi dari siang hingga malam hari. Pada siang hari, jalur *foodtruck* dan trotoar digunakan sebagai area parkir untuk toko-toko lokal. Toko-toko ini meliputi berbagai jenis usaha seperti toko kain, toko sepeda, toko alat elektronik, hingga kantor. Fungsi utama dari ruang publik pada siang hari adalah untuk menunjang kegiatan perekonomian sehari-hari dan menyediakan fasilitas parkir bagi pelanggan toko-toko tersebut. Pergeseran fungsi di malam hari ketika toko-toko tutup dan trotoar yang sebelumnya digunakan sebagai tempat parkir berubah menjadi pusat aktivitas kuliner dan jalur *foodtruck* digunakan sebagaimana fungsinya. Pergeseran fungsi ini mencerminkan perubahan dalam pola penggunaan dan kebutuhan komunitas yang lebih memilih kegiatan sosial dan rekreasi pada malam hari. Fenomena tersebut yang dapat diamati adalah munculnya produksi ruang oleh masyarakat di luar dari rencana pembangunan dan tujuan utama dari *City Walk*. Fenomena produksi ruang tidak hanya terbatas pada desain fisik atau perencanaan yang telah ditetapkan oleh pihak perencana, melainkan lebih banyak dipengaruhi oleh bagaimana ruang tersebut digunakan dan dimaknai oleh masyarakat secara langsung. Konsep produksi ruang oleh Henri Lefebvre menjelaskan adanya tiga ruang *perceived space*, *conceived space* dan *lived space*.

Pada *perceived space* merujuk pada aspek fisik ruang yang dirasakan oleh pengguna secara langsung. Dalam *City Walk*, elemen-elemen seperti lebar trotoar, penempatan *food truck*, fasilitas tempat duduk, dan penerangan adalah bagian dari *perceived space*. Elemen fisik tersebut tidak cukup untuk memberikan pemahaman tentang bagaimana ruang tersebut dihidupkan oleh penggunanya. *Conceived space* adalah ruang yang direncanakan oleh perencana kota atau arsitek, dimana *City Walk* didesain untuk menjadi jalur pedestrian dan pusat kuliner malam yang menarik.

Konsep awal ini dirancang untuk memberikan aksesibilitas bagi pejalan kaki dan mendukung interaksi sosial pada ruang publik melalui aktivitas ekonomi. Namun, perencanaan ini tidak sepenuhnya dapat mengakomodasi dinamika sosial yang terjadi di lapangan. *Conceived space* hanya menggambarkan bagaimana ruang direncanakan secara teoritis, tetapi belum mampu menangkap cara pengguna sebenarnya menghidupkan dan memaknai ruang tersebut melalui aktivitas sehari-hari. *Lived space* sesuai dengan fenomena yang terjadi pada *City Walk* karena *lived space* mengacu pada bagaimana ruang dihidupi, digunakan, dan dimaknai oleh masyarakat melalui interaksi sosial dan aktivitas sehari-hari.

Pengalaman manusia menurut Henri Lefebvre tidak bisa dijelaskan sepenuhnya secara teoritis karena ada residu atau sisa yang lolos dari bahasa atau konsep yang seringkali hanya dapat diekspresikan melalui bentuk-bentuk artistik. (Nurhadi et al., n.d.). Di *City Walk* fenomena yang lebih penting bukanlah sekedar bagaimana ruang tersebut dirancang atau dirasakan, namun bagaimana masyarakat dan komunitas setempat memproduksi ruang baru melalui kegiatan seperti berjualan, berinteraksi sosial, berkumpulnya komunitas dan hiburan malam. Mereka menunjukkan adanya adaptasi dan penggunaan yang kreatif terhadap ruang yang tersedia. Fenomena ini hanya dapat dianalisis melalui *lived space* karena *lived space* memperlihatkan bagaimana ruang diproduksi ulang oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini menjelaskan mengapa analisa *lived space* menjadi relevan dan penting untuk memahami produksi ruang di *City Walk*.

Penelitian sebelumnya mungkin telah banyak membahas identifikasi pola perilaku pengguna pada koridor jalan atau pedestrian sepanjang hari, terutama di kawasan wisata yang aktif dari pagi hingga malam. Penelitian sebelumnya juga banyak membahas tentang peran aktivitas kuliner di ruang publik, namun seringkali fokus pada pasar malam atau kawasan wisata yang sudah mapan dan belum mengaitkannya secara langsung dengan produksi ruang baru yang terbentuk seperti yang terjadi di *City Walk* Kota Tegal dengan fenomena adanya pergeseran fungsi ruang. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki tujuan menganalisis relasi pola perilaku pengguna dan produksi ruang di *City Walk* Jalan Ahmad Yani Kota Tegal. Fokus utama penelitian adalah pada pola perilaku pengguna koridor jalan seperti

pola pergerakan, adaptasi terhadap perubahan lingkungan sehari-hari, dan respon penggunaan ruang pada aktivitas di malam hari.

1.2 Latar Belakang Kawasan *City Walk* Kota Tegal

Jalan Ahmad Yani kota Tegal merupakan jalan kolektor sekunder di pusat kota yang menghubungkan wilayah administrasi, pusat pendidikan dan komersial. Lokasinya berada di pusat kota tepatnya berada di Kecamatan Tegal Timur Kota Tegal.



Gambar 1.1 Jl. Ahmad Yani Kota Tegal
(Sumber : <https://earth.google.com/>)

Koridor Jalan Ahmad Yani merupakan kawasan perdagangan dan jasa dimana sepanjang jalan terdapat pertokoan, kantor serta salah satu bangunan yang terindikasi sebagai cagar budaya Kota Tegal yaitu Pasar Pagi Kota Tegal. Hal ini menjadikan ruas jalan Ahmad Yani memiliki tingkat mobilitas yang tinggi.



Gambar 1.2 Kondisi Awal Jl. Ahmad Yani Kota Tegal
(Sumber : <https://jateng.tribunnews.com/>)

Pembangunan *City Walk* merupakan konsep usulan Walikota Tegal yang bertujuan untuk pembenahan dan penataan kawasan Jalan Ahmad Yani. Saat ini

keberadaan *City Walk* digunakan untuk kawasan kuliner dengan penerapan *food truck* yang akan menempati sisi paving dekoratif dengan jarak 5 meter antara *food truck* satu dan *food truck* sebelahnya. tempat pelayanan masyarakat seperti pelayanan kependudukan, pelayanan perbankan, dan pelayanan dinas terkait lainnya dengan menggunakan *truck* termasuk dengan penyediaan akses internet untuk ruang publik (Pemerintah Kota Tegal, 2021)

Pemerintah Kota Tegal telah merumuskan rencana untuk membangun kawasan yang mendukung distribusi ekonomi dengan konsep *City Walk* dalam Rencana Pembangunan Daerah. Tujuan utama dari pembangunan Kawasan *City Walk* di Kota Tegal adalah untuk mengembangkan ruang publik yang ada guna mencapai berbagai tujuan dan meningkatkan nilai ekonomi masyarakat. Dalam pembangunannya, Pemerintah Kota Tegal merancang *City Walk* sebagai pusat perdagangan dan penyangga arus distribusi masyarakat dalam berbagai kegiatan sehari-hari. Konsep ini juga dilengkapi dengan penerapan *food truck* oleh Pemerintah Kota Tegal, sehingga kawasan tersebut bebas dari pedagang kaki lima. Selain itu, Pemerintah Kota Tegal berusaha menyediakan ruang publik yang ramah anak dan disabilitas untuk masyarakat. Pembangunan Kawasan *City Walk* ini mulai dirancang pada pertengahan 2020, bersamaan dengan revitalisasi alun-alun yang telah dilakukan sebelumnya. (RPJMD Pemerintahan Kota Tegal Tahun 2019-2024, 2019).

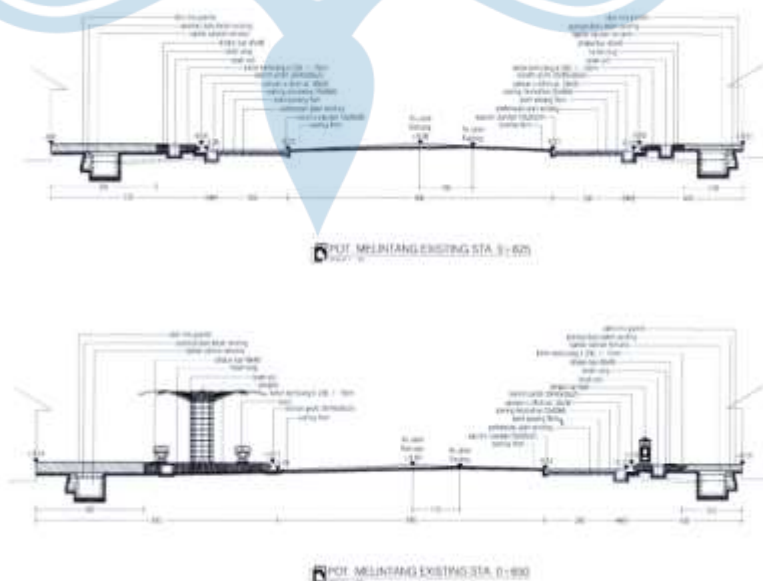
Sebelum diterapkannya *City Walk*, Jalan Ahmad Yani di Kota Tegal merupakan arus distribusi perdagangan yang menerapkan sistem lalu lintas dua arah. Namun, setelah konsep *City Walk* diterapkan, arus lalu lintas diubah menjadi satu arah dengan menggunakan sistem yang disebut road diet. Sistem ini mempersempit jalan untuk menyediakan ruang bagi pejalan kaki. Menurut Walikota Tegal, penataan sepanjang Jalan Ahmad Yani tidak perlu dilakukan sebuah studi kelayakan, karena dinilai penataan tersebut sebuah penyempurnaan dari penataan yang sudah ada (Warta Bahari, 2020). Pembangunan *City Walk* ini merupakan upaya untuk menghadirkan konsep tata ruang Kota Tegal yang terintegrasi, hal ini diatur dalam Peraturan Walikota Tegal No.1 Tahun 2022 “Tentang Kawasan Pedestrian” yang mengatur adanya keberadaan *City Walk* yang di realisasikan di

Jalan Ahmad Yani Kota Tegal. Berikut adalah konsep awal dari rencana pembangunan *City Walk*.



Gambar 1.3 Konsep awal perencanaan *City Walk* Kota Tegal
(Sumber : <https://www.ayotegal.com/>)

Konsep pembangunan infrastruktur jalan kota, pekerjaan perbaikan trotoar Jalan Ahmad Yani atau yang disebut proyek Malioboro-nya Kota Tegal telah dikembangkan sejak tahun 2019 dan dilakukan penyempurnaan di tahun 2020 (Ikhsani & Sari, 2023).



Gambar 1.4 Potongan Melintang Existing *City Walk* Tegal
(Sumber : DPU Kota Tegal, 2023)

Terkait dengan rekayasa arus lalu lintas, Walikota Tegal menjelaskan bahwa arus lalu lintas searah dari simpang Gili Tugel sampai dengan Jalan Ahmad Yani. Rencana pembangunan *City Walk* guna kegiatan wisata kuliner pukul 17.00 – 02.00 WIB dan wisata pelayanan publik hari senin sampai dengan hari jumat mulai pukul 12.00 – 16.00 WIB (Perwal-no.27,2022). Pengunjung wisata kuliner, disediakan kantong parkir di Jalan Setia Budi, Jalan D.I Panjaitan Jl. Veteran, Jl. Waru, Jl. Cemara, Jl. Jati, Jl. K.H Zenal Abidin dan Jl. H.O.S. Cokroaminoto. Untuk melaksanakan kegiatan tersebut dinas terkait sudah melakukan sosialisasi secara umum kepada masyarakat. (Pemerintah Kota Tegal, 2020).

Pembangunan *City Walk* ini direncanakan pada akhir Agustus 2021 namun dilakukan pertemuan kembali dengan komunitas UMKM dan masyarakat setempat karena terjadi Pro dan Kontra yang disebabkan tidak adanya studi kelayakan dan perencanaan yang masih belum dioptimalkan secara matang (Tri Aji DPRD Kota Tegal,2023). Sehingga dilakukan beberapa perubahan kebijakan dan pembangunan dikerjakan 6 September 2021 semestinya selesai 24 Desember 2021 sesuai kontrak kerja Proyek “Malioboro”. Pemerintah Kota kemudian memberi perpanjangan waktu awal hingga 8 Januari 2022 kepada pihak rekanan namun juga belum selesai atau hanya 60% selesai. Pemerintah Kota kembali memberikan kesempatan menyelesaikan hingga 29 Januari 2022 dengan catatan kontraktor harus membayar denda, namun nyatanya hingga maret 2022 pekerjaan tidak selesai sehingga Pemerintah Kota melakukan pemutusan kontrak sepihak pada April 2022 (Pantura Post, 2022). Berikut adalah hasil dari pembangunan *City Walk* saat ini.



Gambar 1.5 Kondisi *City Walk* Saat Ini
(Sumber : Pribadi,2023)

Perubahan kebijakan yang dilakukan antara lain sebagai berikut :

1. Dalam aturan diatas perwal tentang pedestrian diatur bahwa *City Walk* untuk jam 06.00 – 16.00 WIB digunakan sebagai sarana perekonomian ritel dan petokoan kemudian pada jam 17.00 – 20.00 WIB digunakan sebagai area *City Walk* yang mana penerapan konsep *Food Truck* dilaksanakan.
2. Kawasan *City Walk* harus steril dari pedagang kaki lima (Perwal Nomor 1 tahun 2022 Tentang Kawasan Pedestrian).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dapat disimpulkan beberapa pertanyaan penelitian yang akan diteliti, antara lain:

1. Bagaimana pola perilaku pengguna mendasari produksi ruang ?
2. Produksi ruang apa saja yang terbentuk sebagai respon terhadap pola perilaku tersebut?

1.4 Batasan Penelitian

Penelitian ini dilakukan hanya pada kawasan *City Walk* yaitu jalan yang berhubungan langsung dengan jalan Ahmad Yani. Observasi berlangsung pada periode Juni – Juli 2024 dengan fokus pada kegiatan kuliner di malam hari. Subjek penelitian terbatas pada pengunjung *City Walk*, pedagang dengan *food truck*, dan pedagang kaki lima (PKL). Batasan tersebut mencakup pada pola pergerakan, adaptasi, dan respon penggunaan ruang terhadap lingkungan seperti cuaca serta respon terhadap penggunaan ruang publik. Batasan ini juga meliputi interaksi yang terjadi di ruang publik *City Walk* yang memengaruhi cara ruang tersebut diproduksi ulang oleh masyarakat. Beberapa temuan penting menunjukkan bahwa terdapat faktor yang mempengaruhi kedatangan pengunjung pada *City Walk*.

1.5 Tujuan Penelitian

1.5.1 Tujuan Umum

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis relasi pola perilaku pengguna dan produksi ruang di *City Walk* Jalan Ahmad Yani Kota Tegal dengan memfokuskan penelitian pada pola perilaku pengguna pada Jalan Ahmad Yani

dengan konsep *City Walk* saat ini. Pola perilaku pengguna menjadi dasar analisis untuk memahami bagaimana ruang digunakan. Pola perilaku secara langsung mempengaruhi adanya produksi ruang.

1.5.2 Tujuan Khusus

Terdapat beberapa poin tujuan khusus dari penelitian ini sebagai berikut :

1. Menganalisis pola perilaku pengguna yang mendasari produksi ruang.
2. Mengidentifikasi produksi ruang yang terbentuk sebagai respon terhadap pola perilaku.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan dalam berbagai aspek baik untuk pengembangan ruang publik di Kota Tegal maupun untuk kota lain yang berencana mengembangkan konsep *City Walk*.

1. Diharapkan hasil penelitian ini membantu pemerintah dan perencanaan kota dalam memahami bagaimana produksi ruang di *City Walk* terbentuk, dengan pemahaman ini pihak terkait dapat merancang kebijakan dan strategi yang lebih tepat dalam mengelola dan mengembangkan ruang publik khususnya untuk mendukung interaksi sosial dan kegiatan ekonomi pada malam hari.
2. Diharapkan penelitian ini menjadi referensi bagi pengembangan ruang publik serupa di kota lain dengan mempertimbangkan elemen-elemen kunci seperti desain yang fleksibel, dukungan fasilitas yang memadai dan adaptasi terhadap kebutuhan pengguna ruang.
3. Diharapkan penelitian ini bermanfaat bagi peneliti selanjutnya yang ingin mengeksplorasi bagaimana ruang publik di kota kecil berkembang secara sosial dan fungsional terutama pada konsep produksi ruang sosial.

1.7 Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang bersifat deskriptif, data-data dikumpulkan dengan cara melakukan observasi dengan teknik *behavior mapping* dan wawancara untuk menemukan informasi lebih

dalam, Penelitian ini berfokus pada masyarakat asli Kota Tegal yang sudah memiliki pengalaman menggunakan *City Walk* Jalan Ahmad Yani pada malam hari.

1.8 Keaslian Penelitian

Ditemukan beberapa penelitian yang memiliki kesamaan tema. Maka dari itu, berikut merupakan penjabaran dari penelitian-penelitian sebelumnya untuk melihat keaslian dari penelitian ini (Tabel 1.1)

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

No	Penulis	Judul	Tujuan	Hasil
1	Fendy Faizal Gobel. (Gobel, n.d.)	Perilaku Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan	Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui pemanfaatan jalan setapak pada koridor Jalan dan mengetahui hasil kajian pemetaan untuk mendapatkan gambaran bagaimana jalan setapak tersebut dapat menjadi lebih baik jika digunakan sebagaimana fungsinya.	Ruang pejalan kaki di sepanjang koridor jalan yang diteliti mengalami privatisasi oleh sektor informal dan kondisi trotoar yang tidak nyaman bagi pejalan kaki juga menjadi masalah
2	Rona Panduri & Djoko Suwandono	Perilaku Masyarakat Dalam Penggunaan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Prof.H.Soedarto,S.H	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan perilaku masyarakat dalam menggunakan jalur pedestrian, faktor apa saja yang mempengaruhi masyarakat untuk memilih berjalan kaki	Kejanggalaan penggunaan pejalan kaki karena koridor jalan sangat dipengaruhi oleh keberadaan Universitas Diponegoro. Perilaku tersebut di dominasi oleh pejalan kaki dan PKL. Pengguna

No	Penulis	Judul	Tujuan	Hasil
			dan berdagang di pedestrian, serta menjelaskan hubungan pengguna dengan PKL untuk menggambarkan pola perilaku.	cenderung melakukan aktivitas komersial karena 79% koridor tersebut merupakan pertokoan,
3	Dinda Oktaviani Syafi'i, Febriska Alya Putri Pembagus, & Auriellia Laksmi Kartika (Syafi'i et al., 2020)	Pola Penggunaan Jalan Pada Jalur Pedestrian Sepanjang Koridor Jalan Embong Malang Surabaya	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk membahas fasilitas, tingkat aktivitas, dan faktor yang mempengaruhi perbedaan tingkat aktivitas koridor pedestrian Jl. Embong Malang.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas pedestrian sisi selatan lebih lengkap, sehingga tingkat penggunaan aktivitas lebih tinggi, terutama pada saat libur dengan jalur menuju pusat pebelanjaan. Terdapat 3 faktor yang mempengaruhi tingkat penggunaan pedestrian, yaitu: waktu penggunaan pedestrian, kondisi lingkungan di area pedestrian, dan dimensi serta ketersediaan fasilitas pedestrian.
4	Ratna Ayu Permatasari Arief Rahman,	Analisis Pola Aktivitas Pengguna Jalan Di Koridor Jalan	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana sifat fisik	Adanya pengaruh antara karakter fisik koridor dengan pola aktivitas.

No	Penulis	Judul	Tujuan	Hasil
	Hendrianto Sundaro, & Adityo Fajar Vakumoro (Permatasari et al., n.d.)	Tlogosari Raya Semarang	suatu koridor dapat mempengaruhi aktivitas yang terjadi di dalamnya.	Tata guna lahan di dominasi oleh perdagangan Masih banyak kekurangan pada fisik koridor terutama pada jalur pedestrian. Keadaan tidak terawat dan penempatan tiang kabel ditengah pedestrian Adanya PKL pada pedestrian Adanya kendaraan yang parkir di jalur pedestrian dan bahu jalan
5	Agus S Sadana (Sadana, 2024)	Pola Sebaran Wisatawan Di Koridor Malioboro Kota Yogyakarta	Tujuanya adalah untuk mengkaji pola sebaran dan aktivitas pengunjung di kawasan Malioboro, serta untuk mengetahui peran pedagang kaki lima dalam menciptakan kenyamanan bagi wisatawan di area tersebut.	Pengunjung lebih terkonsentrasi di area tengah koridor Malioboro, sedangkan diujung-ujung koridor cenderung lebih sepi. Namun, di ujung utara koridor pengunjung sangat ramai karena merupakan gerbang utama yang terhubung langsung dengan stasiun kereta api Yogyakarta. Terdapat tiga aktivitas

No	Penulis	Judul	Tujuan	Hasil
				dominan yang dilakukan pengunjung, yaitu berjalan kaki, duduk-duduk, dan menikmati kuliner, dengan aktivitas berjalan kaki menjadi paling banyak dilakukan. Kehadiran pedagang kaki lima tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan justru menambah karakter budaya lokal di kawasan Malioboro.

Penelitian sebelumnya telah meneliti pola perilaku pengguna jalur pedestrian di berbagai kawasan terutama pada kawasan wisata yang sudah mapan. Namun, masih terdapat beberapa aspek yang belum banyak disoroti dalam penelitian tersebut.

1. Penelitian sebelumnya tidak secara spesifik memfokuskan pada pola perilaku pengguna dan produksi ruang yang terjadi pada malam hari.
2. Penelitian terdahulu tidak mengkaji bagaimana adaptasi dan kreativitas pengguna, seperti pedagang dan pengunjung dalam menggunakan fasilitas yang ada dapat menghasilkan produksi ruang baru.
3. Penelitian sebelumnya tidak menyoroti bagaimana aktivitas kuliner dan hiburan malam hari mempengaruhi penggunaan dan produksi ruang di jalur pedestrian.