



PENILAIAN ESTETIKA JALAN KOTA UNTUK MENDUKUNG PARIWISATA BERKELANJUTAN KOTA SAMBAS

*Delyanet Delyanet¹, Janiartho Paradise Pawa²

^{1,2}Program Studi Manajemen Bisnis Pariwisata Politeknik Negeri Sambas, Sambas, Indonesia, Email:

delyanet@poltesa.ac.id

*(correspondence author)

ABSTRACT

Article History

Submitted:

5 March 2024

Reviewed:

16 March 2024

Accepted:

16 March 2024

Published:

15 May 2024

Commitment to tourism development encouraging the local government of Sambas to build and improve accessibility to and from tourist attractions. Without taken it into account properly, the aesthetics of the road can decrease and in the long term, it can downturn the tourism business. This research was conducted to support sustainable tourism in Sambas City, especially from an aesthetic perspective. The research was carried out using quantitative methods using Scenic Beauty Estimation (SBE) and Semantic Differentiation (SD). The research results showed that the SBE scores were mostly in the medium category (46%), while the SD results showed little difference with the SBE results. Comparison with sustainable road elements shows that the local

government needs to improve the road area to make it sustainable.

Keywords: Penilaian estetika; Estetika jalan; Pariwisata berkelanjutan; Scenic beauty estimation; Sustainable tourism

PENDAHULUAN

Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat telah berkomitmen dalam mengembangkan pariwisata di Kalimantan Barat. Untuk menindaklanjuti komitmen tersebut, Pemprov membangun kerja sama dengan berbagai pihak (Dedi, 2020) dan mendorong pemda mengoptimalkan potensi yang ada. Salah satu kabupaten di Kalimantan Barat yang dinilai potensial untuk pengembangan pariwisata adalah Kabupaten Sambas (Oxtora, 2022). Menurut BPS Kabupaten Sambas (2021), Kabupaten Sambas setidaknya memiliki 74 objek wisata yang terdiri dari wisata alam dan wisata budaya-sejarah. Beberapa destinasi dan objek wisata unggulan di kabupaten ini antara lain Temajuk (Evita & Rosalina, 2017; Fitriani et al., 2020; Amahesi et al., 2022), kawasan penangkaran penyu Desa Sebusus (Alfinda, 2017; Sabahan & Erwandi, 2022), Istana Alwadzikoebillah (Sabahan, 2021), Tanjung Belimbing (Hutagalung et al., 2014), serta Sungai Bandong dan Riam Merasap (Dedi, 2023). Selain destinasi tersebut, potensi wisata lain yang dimiliki Kabupaten



Sambas adalah wisata bahari, perbukitan, air terjun, gua alam, hutan mangrove, agrowisata, warisan budaya, serta wisata minat khusus (BPS Kabupaten Sambas, 2021).

Kabupaten Sambas merupakan salah satu kabupaten di Kalimantan Barat yang berbatasan langsung dengan negara Malaysia. Ibukota kabupaten ini adalah Kota Sambas. Hal ini membuat Kota Sambas menjadi kota transit yang dilewati, terutama bagi wisatawan lokal yang hendak mengunjungi destinasi wisata di Sambas atau menuju ke Malaysia, maupun bagi wisatawan internasional dari Malaysia yang hendak mengunjungi Indonesia lewat jalur darat.

Salah satu tantangan dalam pengembangan pariwisata di wilayah perbatasan adalah masalah aksesibilitas (Fizriyani, 2017). Aksesibilitas dalam pariwisata merupakan salah satu faktor utama agar suatu produk pasar potensial menjadi pasar nyata. Aksesibilitas mencakup transportasi dalam negeri, antar dan intra daerah, di dalam kawasan, serta termasuk juga kemudahan memperoleh informasi mengenai destinasi wisata (Suwena & Widyatmaja, 2017). Indikator aksesibilitas yang ideal menurut Bhatt dalam Susilawati dkk (2023) meliputi 4 faktor yaitu keamanan, kemudahan, kenyamanan, dan estetika. Keamanan merupakan upaya untuk mencegah terjadinya atau ancaman gangguan kriminal; kemudahan merupakan tingkat kepercayaan seseorang terhadap suatu sistem bahwa sistem tersebut dapat digunakan tanpa banyak usaha (*free of effort*); kenyamanan adalah keadaan ketika seseorang merasa dihargai; dan estetika adalah sesuatu yang nilai keindahannya dipahami, diamati, dan dirasakan oleh pengguna suatu objek.

Sebagai kota transit wisatawan lokal maupun mancanegara, Kota Sambas harus memiliki kondisi aksesibilitas yang baik dan layak. Hingga saat ini, pemerintah daerah Sambas telah membangun, memperbaiki, serta melebarkan jalan dan jembatan (Mutiasari, 2015; Riskiyansyah, 2023; Harmanta, 2023; Dedi, 2023; PPID, 2023). Namun, seiring dengan pembangunan infrastruktur jalan, perkembangan di sepanjang sisi jalan dapat ikut berubah. Salah satu isu dalam pembangunan berkelanjutan adalah kemunculan fenomena *strip development*.

Strip development adalah perkembangan sepanjang jalan menjadi jalur komersial yang panjang dengan perkembangan tidak terarah. Fenomena ini memicu masalah kemacetan karena penumpukan kendaraan di sepanjang jalan serta menurunkan estetika jalan karena *signage* dan bentuk fasad bangunan yang tidak beraturan (Moldoff, 2004). *Strip development* menyebabkan kondisi pinggiran kota didominasi oleh bangunan pertokoan yang kaku, lahan parkir yang seringkali memakan badan jalan, kemacetan, dan visual yang hiruk-pikuk (Scheer, 2015). Dengan kata lain, pembangunan infrastruktur jalan tidak hanya berdampak positif namun dapat pula berdampak negatif baik secara langsung maupun tidak langsung.

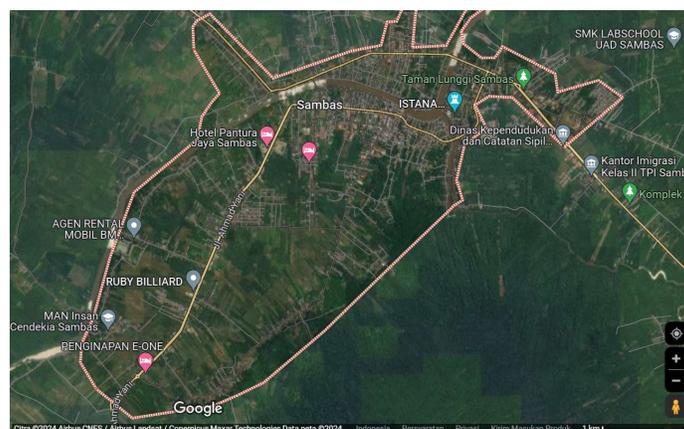
Menurut Fauzi (2019), salah satu tipologi keberlanjutan yang paling mudah dan paling sering digunakan adalah tipologi 3 pilar keberlanjutan yang meliputi aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Secara ekonomi, pembangunan jalan memberikan dampak seperti membuka peluang usaha (Khasanah dkk, 2017), meningkatkan perdagangan antar daerah (Arini, 2008), meningkatkan pertumbuhan ekonomi dari pajak properti (Apriliana, 2021), dan meningkatkan pertumbuhan produk domestik regional bruto/PDRB (Sumadiasa dkk, 2016), namun dalam tipologi keberlanjutan tersebut, aspek lain sering kali terabaikan. Keuntungan secara ekonomi lebih sering diutamakan karena lebih mudah untuk diukur dan berdampak langsung, sehingga

aspek sosial dan lingkungan kurang diperhitungkan. Padahal pengabaian terhadap indikator sosial dan lingkungan juga berpengaruh bagi perekonomian jangka panjang, misalnya berkurangnya lahan produktif untuk pertanian yang menyebabkan pendapatan petani menurun, jumlah pengangguran yang tidak menurun, hilangnya jalur saluran irigasi dan akses menuju lahan pertanian, meningkatnya polusi (Khasanah dkk, 2017), hilangnya lahan terbuka hijau dan area resapan air (Apriliana, 2021), serta berubahnya gaya hidup masyarakat lokal (Arini, 2008). Bahkan peningkatan ekonomi masyarakat bisa saja tidak signifikan meskipun ada peningkatan jika dibandingkan dengan sebelum pembangunan infrastruktur jalan (Sembiring 2022).

Dalam perspektif pariwisata berkelanjutan, aksesibilitas yang telah dibangun dengan layak dapat membuat perjalanan wisata cenderung lebih aman, mudah, dan nyaman. Keberadaan jalan memudahkan wisatawan mendatangi destinasi wisata. Di sisi lain, perkembangan sisi sepanjang jalan berpotensi menimbulkan ketidaknyamanan bagi wisatawan akibat kemacetan dan tampilan visual yang tidak estetis. Faktor estetika sering kali terabaikan, padahal estetika tidak sekadar atribut subjektif dan sepele yang digunakan untuk penentuan ornamen, melainkan juga memiliki tujuan penting dalam pengalaman pengguna (Anthony, 2019). Mengabaikan faktor estetika tidak hanya merugikan pengguna tapi juga dapat merugikan bisnis dalam jangka panjang. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis faktor estetika jalan sebagai bagian dari komponen pariwisata penting di Kota Sambas. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu dasar pertimbangan bagi pihak berwenang dalam mengambil keputusan pengembangan Kota Sambas agar menjadi destinasi wisata yang berkelanjutan.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data primer dari kuesioner. Penelitian dilakukan selama 6 bulan yaitu dari bulan Mei hingga bulan Oktober 2023. Lokasi penelitian adalah Kota Sambas, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat. Subjek penelitian ini adalah jalan di Kota Sambas (Gambar 1), dengan estetika jalan sebagai objek yang diteliti.



Gambar 1. Peta Jalan Kota Sambas
Sumber gambar: Google Map, 2023

Estetika atau keindahan berhubungan erat dengan persepsi. Menurut Daniel dan Boster (1976), keindahan sebuah pemandangan dapat diduga dari penilaian yang dibuat oleh manusia yang mengamati (pengamat) sebagai respons persepsinya terhadap suatu lanskap. Penilaian terhadap keindahan tersebut diwakili oleh produk gabungan antara persepsi pengamat terhadap keindahan pemandangan di suatu lanskap. Metode untuk mendapatkan gabungan representatif antara persepsi pengamat dengan keindahan pemandangan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan *scenic beauty estimation* (SBE) dan *semantic differential* (SD). SBE merupakan metode yang telah teruji dan dapat diterapkan untuk mengukur preferensi persepsi masyarakat terhadap berbagai pemandangan lanskap. Indeks SBE merupakan ukuran valid dan dapat diandalkan (Daniel dan Boster, 1976) serta sederhana (Long *et al.*, 2023) dalam penerapan penilaian keindahan pemandangan. Sementara itu, skala SD digunakan untuk mengukur reaksi seseorang atas stimulasi kata dan konsep dalam bentuk penilaian pada skala bipolar dengan menggunakan lawan kata sifat yang kontras di setiap ujung skala (Heise, 1970). Menurut Takahashi *et al.* (2016), skala diferensial semantik merupakan metode yang berguna untuk menilai dimensi persepsi pikiran manusia, terutama untuk benda mati yang sulit dikaitkan dengan kapasitas biologis.

Penelitian ini terdiri dari 3 tahap yaitu tahap persiapan, tahap pengambilan data, dan tahap pengolahan data. Tahap persiapan meliputi penentuan jalan dan pengambilan foto yang akan dinilai, pemilihan foto, dan pencetakan lembar kuesioner. Penentuan jalan dilakukan dengan mempertimbangkan jalur sirkulasi wisatawan yang masuk dan keluar Kota Sambas. Jalan yang dinilai berjumlah 10, yaitu Jalan Tabrani atau Jalan Ahmad Yani atau Jalan Terigas (3,78 km), Jalan Gusti Hamzah (1,32 km), Jalan Ahmad Marzuki (782 m), Jalan Sultan Moh Tsafiuddin (975m), Jalan Muhrum (360 m), Jalan Istana (618 m), Jalan Pembangunan (1,22 km), Jalan Ahmad Sood (1,03 km), Jalan Pendidikan (1,19 km), dan Jalan Sucitro (348 m). Penentuan *vantage point* dilakukan secara *purposive sampling* yaitu dengan mempertimbangkan panjang jalan dan variasi tampilan jalan yang dinilai. Foto setiap jalan setidaknya diambil sebanyak 1 kali pada bagian tengah, kecuali jalan yang relative lebih panjang seperti Jalan Tabrani dan jalan dengan perubahan variasi yang berbeda seperti Jalan Pembangunan (dengan pepohonan pinggir jalan yang jarang, sedang, dan rapat).

Pengambilan foto diambil dengan cara memotret jalan dari area sebelah kiri (searah arus lalu lintas) dengan sudut 30° dari bahu jalan. Foto mode lanskap diambil setinggi mata sebagai simulasi penglihatan pejalan kaki. Pengambilan foto dilakukan di siang hari yang cerah, antara pukul 6.30 pagi sampai 11 siang. Foto-foto dari tahap persiapan dipilih yang paling jelas, cerah, dan tidak terlalu banyak kendaraan yang berlalu lalang. Tidak ada manipulasi foto karena penelitian ini bertujuan untuk menilai estetika alami dari tiap jalan yang dinilai. Foto-foto terpilih dimasukkan secara acak ke dalam slide presentasi powerpoint. Lembar kuesioner berisi survei *scenic beauty estimation* (SBE) dan *semantic differentiation* (SD) dicetak sesuai keperluan untuk disebarakan kepada responden.

Tahap kedua adalah tahap pengambilan data dari responden. Tahap ini dilakukan setelah tahap persiapan selesai. Pengambilan data dilakukan dengan metode *purposive sampling*. Responden penelitian ini adalah mahasiswa-mahasiswi semester 2 dan 4 dari program studi manajemen bisnis pariwisata di Politeknik Negeri Sambas, dengan pertimbangan bahwa mahasiswa-mahasiswi tersebut telah

mendapatkan materi mengenai lanskap wisata. Pengisian kuesioner dilakukan pada akhir bulan Juni 2023.

Pengambilan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada responden, kemudian memperlihatkan gambar jalan yang dinilai satu per satu. Sebelum tampilan gambar mulai diperlihatkan, responden diminta untuk membayangkan bahwa mereka sedang berada di lokasi yang ditunjukkan oleh foto. Durasi tampilan gambar adalah 10 detik per foto untuk penilaian SBE dan 15 detik per foto untuk penilaian SD. Setelah mengamati foto yang ditampilkan, responden diberikan waktu untuk memberikan penilaian pribadi mengenai keindahan jalan pada foto yang ditampilkan ke lembar kuesioner, sekitar 10 sampai 20 detik untuk mengisi lembar SBE dan bervariasi antara 1 sampai 3 menit untuk mengisi lembar SD.

Tahap terakhir adalah tahap pengolahan data. Data yang terkumpul diolah menggunakan aplikasi Microsoft Excel. Nilai SBE dihitung dengan rumus berikut.

$$SBE_i = 1/(m - 1) \sum_{K-2}^{K-m} f(CP_{ik})$$

Dimana SBE_i adalah nilai SBE dari sudut pandang i ; m adalah rating tertinggi; K adalah rating yang diberikan responden; CP_{ik} adalah probabilitas kumulatif dari evaluator yang menilai sudut pandang i sebagai k atau lebih dari k ; dan $f(CP_{ik})$ adalah fungsi yang mengubah probabilitas kumulatif dari sudut pandang i menjadi nilai Z .

Sementara itu, nilai SD diperoleh dengan menghitung nilai rata-rata setiap kata sifat pada masing-masing gambar jalan yang dinilai dengan rumus berikut.

$$\bar{X}_{ij} = \frac{\sum_{i=1}^n X_{ij}}{n}$$

Dimana \bar{X}_{ij} adalah rata-rata bobot nilai yang diberikan responden terhadap gambar i untuk kriteria j ; X_{ij} adalah bobot nilai yang diberikan tiap responden untuk gambar ke- i kriteria j ; n adalah jumlah total responden; i adalah gambar ke- n ; dan j adalah kriteria. Hasil perhitungan kemudian disajikan dalam bentuk grafik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Responden yang mengisi kuesioner penelitian ini berjumlah 126 orang dengan 74% berjenis kelamin perempuan dan 26% berjenis kelamin laki-laki. Rentang usia responden adalah 18 sampai 22 tahun.

Kondisi Eksisting Jalan

Kondisi eksisting merupakan gambaran mengenai kondisi sesuatu yang sudah ada atau sedang ada di suatu tempat dalam kurun waktu tertentu. Kondisi eksisting jalan pada penelitian ini didasarkan pada keberadaan elemen jalan berkelanjutan (*sustainable streetscape elements*) yang dirumuskan oleh Rehan (2013), yaitu trotoar /*sidewalks*, sudut jalan /*street corners*, pepohonan dan strip lanskap /*trees and landscape strips*, tanaman dalam pot /*planters*, bangku /*benches*, penerangan

/lighting, tempat sampah /trash receptacles, rambu /signage, halte /bus shelter, median, fasilitas sepeda /bicycle facilities, persimpangan /crossing, seni publik /public art, dan ruang kafe /café spaces. Kondisi eksisting jalan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Kondisi Eksisting Jalan yang dinilai

Nama Jalan	Elemen Jalan Berkelanjutan													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Jl. Tabrani	-	√	-	√	-	√	-	√	-	√	-	-	-	-
Jl. Gusti Hamzah	√	-	-	√	-	√	√	√	√	√	-	√	√	√
Jl. Ahmad Marzuki	-	√	√	-	-	√	√	√	-	-	-	√	-	-
Jl. Sultan Moh Tsafiuddin	-	√	√	-	-	√	√	√	-	-	-	√	-	-
Jl. Muhrum	√	√	√	-	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-
Jl. Istana	-	-	√	-	-	√	√	-	-	-	-	-	-	√
Jl. Pembangunan	-	-	√	√	√	√	√	√	-	√	-	-	-	-
Jl. Ahmad Sood	-	-	√	-	-	√	-	√	-	-	-	-	-	-
Jl. Pendidikan	-	-	√	-	-	√	-	√	-	-	-	√	-	-
Jl. Sucitro	-	-	-	-	-	√	-	√	-	-	-	√	√	-

Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2023; berdasarkan elemen yang dirumuskan Rehan (2013).
Keterangan: 1. Trotoar; 2. Sudut jalan; 3. Pepohonan & strip lanskap; 4. Tanaman pot; 5. Bangku;
6. Penerangan; 7. Tempat sampah; 8. Signage; 9. Halte /shelter; 10. Median;
11. Fasilitas sepeda; 12. Persimpangan; 13. Seni publik; 14. Ruang kafe.

Sebagian besar jalan yang dinilai pada penelitian ini berukuran lebar 6-7 meter tanpa median. Ada 2 jalan yang memiliki lebar 12 meter dan jalur dipisahkan median, yaitu Jalan Tabrani dan Jalan Pembangunan. Selain itu ada 2 jalan yang memiliki lebar 4-5 meter, yaitu Jalan Istana dan Jalan Muhrum. Median di Jalan Tabrani dan Pembangunan ditanami perdu atau semak. Hampir semua jalan memiliki pepohonan di tepi jalan, namun sebagian besar tidak berbentuk strip melainkan berjarak jarang dan tidak kontinu.

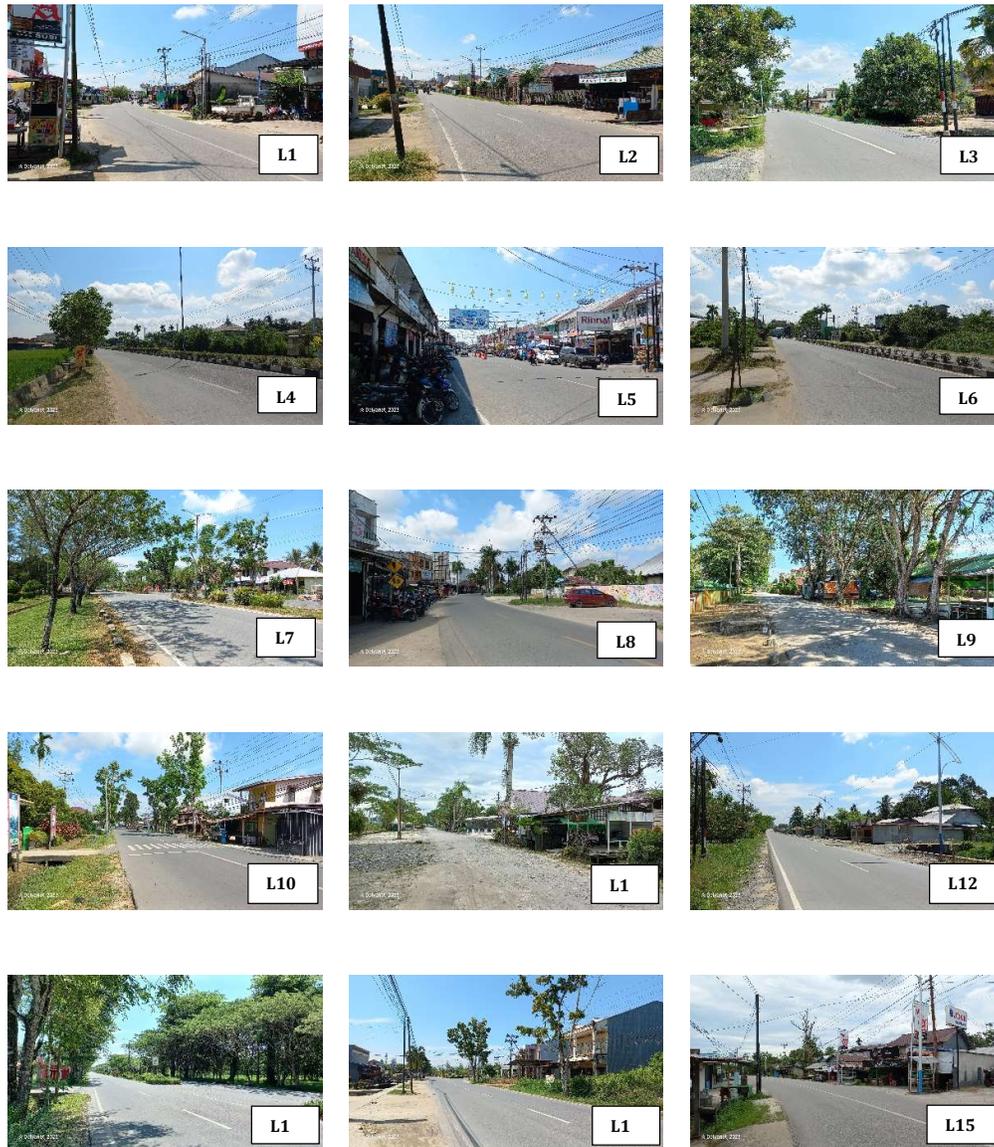
Semua jalan belum memiliki fasilitas sepeda (baik dalam bentuk lintasan/jalur sepeda maupun parkir umum khusus sepeda) namun sudah memiliki penerangan di malam hari. Hampir semua jalan memiliki *signage* baik berupa rambu jalan maupun penanda toko. Penyeberangan zebra *cross* hanya ditemukan di Jalan Gusti Hamzah, Jalan Ahmad Marzuki, Jalan Moh Tsafiuddin, Jalan Pendidikan, dan Jalan Sucitro. Pada saat pelaksanaan penelitian, banyak zebra cross yang telah usang.

Jalan Gusti Hamzah merupakan jalan yang memiliki elemen jalan berkelanjutan yang paling tinggi, terutama karena jalan ini memiliki sudut seni dan halte bis. Jalan ini juga memiliki median dan trotoar meskipun hanya di jalur yang pendek. Halte bis terletak di dekat SMK Negeri 1 Sambas sedangkan sudut seni terletak di dekat simpang 3 Tugu Pahlawan. Sudut seni pada jalan ini berupa tembok yang dilukis mural untuk sosialisasi layanan masyarakat seperti kampanye anti narkoba, anti kekerasan anak, anti seks bebas, dan lain sebagainya. Selain di Jalan Gusti Hamzah, sudut seni juga dimiliki Jalan Sucitro.

Tempat sampah ditemukan di Jalan Gusti Hamzah, Jalan Ahmad Marzuki, Jalan Moh Tsafiuiddin, Jalan Istana, dan Jalan Pembangunan. Pada kelima jalan tersebut, tempat sampah yang tersedia bukan berupa tong sampah yang estetik melainkan berupa tempat pembuangan sampah sementara yang menyebarkan bau busuk pada lingkungan sekitar.

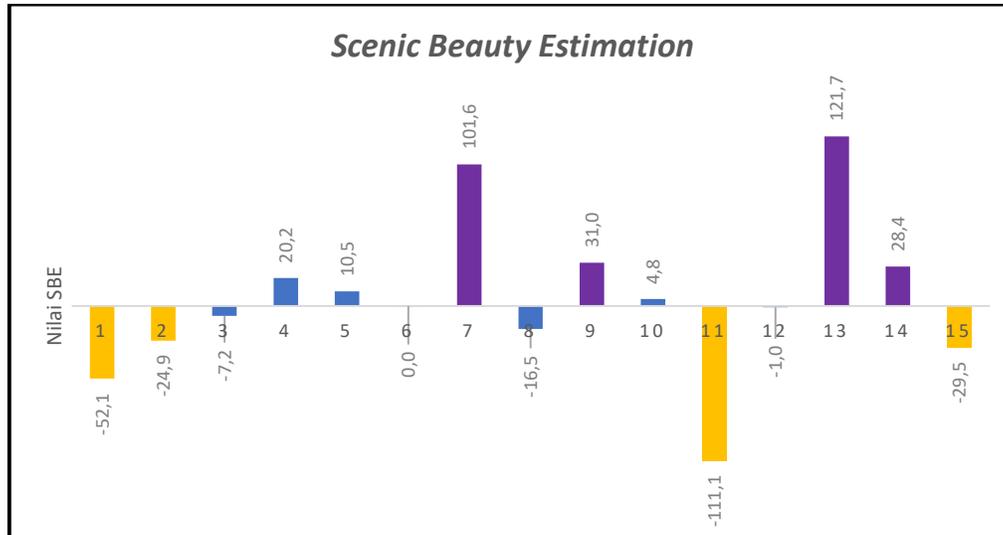
Penilaian Estetika Jalan Kota Untuk Mendukung Pariwisata Berkelanjutan Kota Sambas

Foto jalan yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 15 buah (Gambar 2). Jalan Tabrani diwakili oleh L4 dan L6; Jalan Gusti Hamzah diwakili oleh L5; Jalan Ahmad Marzuki diwakili oleh L1 dan L2; Jalan Sultan Moh Tsafiuiddin diwakili oleh L15; Jalan Muhrum diwakili oleh L9; Jalan Istana diwakili oleh L11; Jalan Pembangunan diwakili oleh L7, L13, dan L14; Jalan Ahmad Sood diwakili oleh L3 dan L12; Jalan Pendidikan diwakili oleh L10; serta Jalan Sucitro diwakili oleh L8.



Gambar 2. Foto yang Digunakan dalam Penilaian SBE dan SD
Sumber Gambar: Dokumentasi Peneliti, 2023

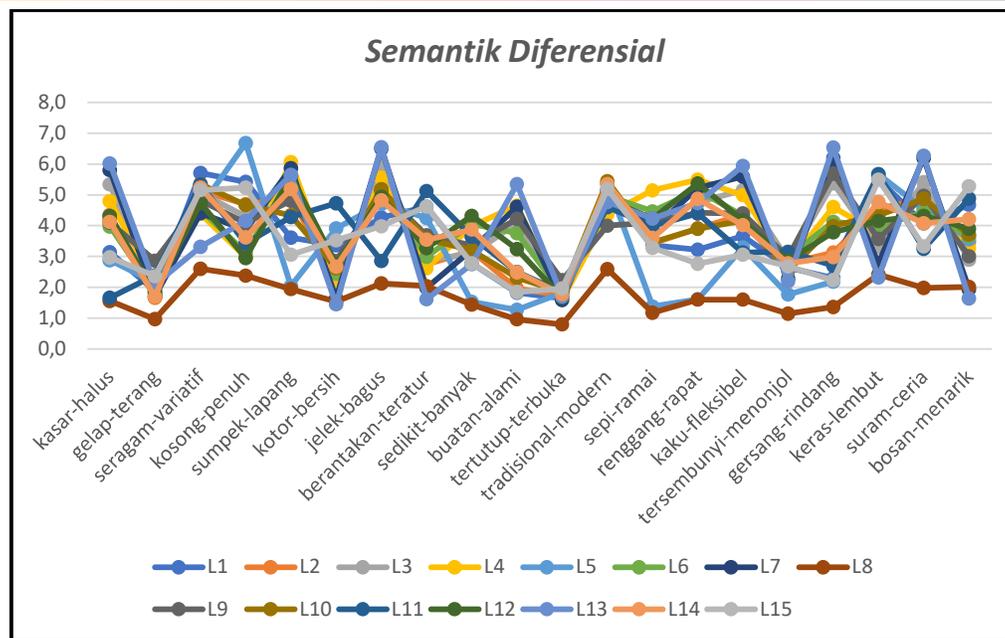
Berdasarkan hasil perhitungan SBE, diketahui bahwa nilai tertinggi adalah sebesar 121,7 dan nilai terendah adalah sebesar -111,1 (Gambar 3). Nilai SBE dikategorikan menjadi 3 yaitu estetika rendah (warna jingga), sedang (warna biru), dan tinggi (warna ungu). Gambar yang termasuk dalam kategori tinggi berjumlah 4, kategori sedang berjumlah 7, dan kategori rendah berjumlah 4.



Gambar 3. Nilai SBE di setiap jalan yang dinilai
Sumber gambar: Olahan Data, 2023

Gambar 3 menunjukkan bahwa nilai SBE kategori estetika tinggi memiliki kisaran nilai 121,7 sampai 28,4. Nilai SBE tinggi ditunjukkan oleh gambar L7, L9, L13, dan L14. Hal ini berarti keempat jalan tersebut dianggap paling indah dan disukai oleh responden karena tingkat preferensi paling tinggi. Jalan dengan nilai SBE kategori sedang memiliki kisaran SBE 20,2 sampai -16,5. Nilai SBE sedang ditunjukkan oleh gambar L3, L4, L5, L6, L8, L10, dan L12. Hal ini berarti bahwa ketujuh jalan tersebut dianggap cukup indah atau cukup disukai oleh responden sehingga memiliki tingkat preferensi sedang. Sementara itu, jalan dengan kualitas estetika rendah memiliki kisaran nilai -24,9 sampai -111,1. Nilai SBE rendah ditunjukkan oleh gambar L1, L2, L11, dan L15. Hal ini berarti keempat jalan dianggap tidak indah dan paling tidak disukai oleh responden.

Berdasarkan perhitungan SD (Gambar 4), diketahui bahwa responden menunjukkan sudut pandang berbeda dari hasil analisis SBE. Nilai SD pada penelitian ini berada di kategori rendah (0 - 2,9) dan sedang (3 - 5,9); tidak ada yang berada pada kategori tinggi (6 - 8). Rerata terendah dimiliki oleh L8 yaitu sebesar 1,7. Responden beranggapan bahwa L8 memiliki karakter dominan yang gelap, buatan, tertutup, dan tersembunyi. Sementara itu, rerata tertinggi (namun masih dalam kategori sedang) dimiliki oleh L3, L4, L7, L9, dan L13; yaitu sebesar 4,0. Menurut responden, karakter yang mewakili kelima jalan tersebut adalah bagus, rindang, lapang, ceria, dan halus.



Kualitas lanskap dihasilkan dari hubungan antara properti lanskap dan dampak properti tersebut terhadap manusia yang melihatnya (Daniel, 2001). Pada penelitian ini, gambar yang berada pada kategori estetika tinggi sekaligus kategori semantik sedang adalah L7, L9, dan L13; gambar dengan kategori estetika rendah adalah L1, L2, L11, L15; dan gambar dengan kategori semantik rendah adalah L8. Perbedaan mencolok dari gambar-gambar tersebut adalah dari elemen pepohonan. Jika dikaitkan antara kondisi eksisting, hasil SBE, dan hasil SD, terlihat bahwa responden pada penelitian ini cenderung menyukai foto jalan yang memiliki komponen berupa pepohonan tepian jalan dari jarak dekat, dengan utilitas listrik yang tidak kentara.

Menurut Hakim (2014), warna suatu tanaman dapat menimbulkan efek visual yang dapat memengaruhi emosi orang yang melihatnya. Padanan dan komposisi warna pepohonan dan lingkungan di sekitarnya dapat menimbulkan nilai estetika. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Seresinhe et al (2015) yang menyatakan bahwa komposisi warna gambar pemandangan yang dianggap indah tidak hanya berisi area ruang hijau yang luas saja namun juga oleh keberadaan warna abu-abu, coklat, dan biru. Sementara itu, gambar yang dianggap tidak indah biasanya dipengaruhi oleh keberadaan objek manusia meskipun mengandung banyak warna hijau.

Pada penelitian ini, terlihat bahwa L7, L9, dan L13 memiliki komposisi warna hijau dari pepohonan tepi jalan, biru dari langit, coklat dari tanah dan batang pohon, serta abu-abu dari warna aspal dan bayangan pohon. Jarak antara pohon dengan titik pengambilan gambar juga berkaitan dengan persepsi semantik kata "rindang" dan "bagus". Di sisi lain, L1, L2, L11, L15, dan L8 memiliki komposisi warna yang didominasi oleh warna abu-abu dari aspal dan biru dari langit. Gambar-gambar kategori rendah tersebut memperlihatkan sedikit atau tidak ada pohon tepian jalan. Jikapun ada, jarak pohon dengan titik pengambilan gambar jauh, serta jarak antar

pohon jarang. Selain itu, meskipun semua foto yang digunakan dalam penelitian ini merupakan foto-foto pilihan yang memperlihatkan jalanan saat keadaan lengang dari aktivitas manusia, tampakan fasad bangunan dan utilitas kabel pada gambar-gambar kategori rendah cukup mencolok sehingga mempengaruhi penilaian estetika maupun berkaitan dengan semantik kata "buatan" karena secara tidak langsung menunjukkan keberadaan objek manusia.

KESIMPULAN

Estetika jalan merupakan salah satu bagian dari aspek aksesibilitas yang harus menjadi perhatian dalam upaya mencapai pariwisata berkelanjutan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa estetika jalan di Kota Sambas berdasarkan analisis SBE adalah cenderung bernilai sedang (berjumlah 7 dari 15, atau sekitar 46%). Sementara itu, berdasarkan analisis SD, tidak ada jalan dalam kategori tinggi, melainkan hanya dalam kategori rendah dan sedang.

Berdasarkan hasil tersebut, peneliti menyarankan agar pemerintah daerah memperhatikan keberadaan dan kondisi elemen jalan berkelanjutan dalam pembangunan jalan di Kota Sambas. Pengaturan utilitas listrik, pemilihan bentuk dan ukuran tempat sampah, serta pengaturan ukuran dan jumlah signage perlu diperhatikan. Pepohonan dan tanaman pot di tepi jalan perlu ditanam secara sinambung, dengan memperhatikan jenis yang sesuai. Tanaman lokal berkanopi luas lebih disarankan. Ruang kafe dan ruang seni publik perlu diciptakan lebih banyak untuk menyalurkan kreativitas sekaligus mengedukasi masyarakat. Area sudut jalan, trotoar, dan persimpangan selayaknya memperhatikan kebutuhan pejalan kaki dan penyandang disabilitas. Bangku, halte bis, dan fasilitas bersepeda perlu direncanakan, terutama di area yang dekat dengan objek wisata agar wisatawan merasa mudah dan nyaman saat mengunjungi Kota Sambas. Selain itu, jarak bangunan dengan jalan harus diatur agar estetika jalan tidak terganggu. Hal-hal tersebut diharapkan dapat mengurangi dampak fenomena *strip development* yang cenderung merugikan secara estetika.

REFERENSI

- Alfinda, F. (2017). Kawasan Ekowisata Penangkaran Penyu di Desa Sebusub, Kabupaten Sambas. *JMARS: Jurnal Mosaik Arsitektur*, 5(2), 64-76. <https://dx.doi.org/10.26418/jmars.v5i2.22642>
- Amahesi, M. R., Yuniarti, E., & Puryanti, V. (2022). Pemetaan Rute Wisata dan Deskripsi Sebaran Potensi Wisata di Sepanjang Jalan Sambas-Paloh. *JeLAST: Jurnal Teknik Kelautan, PWK, Sipil, dan Tambang*, 9(3), 2-8. <https://dx.doi.org/10.26418/jelast.v9i1.53697>
- Anthony. (2019, November 14). The Aesthetic-Accessibility Paradox. *Uxmovement*. <https://uxmovement.com/thinking/the-aesthetic-accessibility-paradox/>
- Apriliansa, R. (2021). Dampak Pembangunan Jalan Merr Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dalam Konsep Pembangunan Berkelanjutan Di Wilayah Gunung

- Anyar, Surabaya. *Jurnal Ekonomi Bisnis dan Akuntansi*, 1(3), 86–96. <https://doi.org/10.55606/jebaku.v1i3.170>
- Arini, U. D. (2008). *Analisis dampak pembangunan jalan Sambas-Aruk di Kabupaten Sambas Provinsi Kalimantan Barat*. [Doctoral dissertation, Universitas Gadjah Mada].
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sambas. (2021). *Kabupaten Sambas Dalam Angka 2021*. <https://sambaskab.bps.go.id/publication/2021/02/26/5db67f9b36ce1ec913f96ae0/kabupaten-sambas-dalam-angka-2021.html>
- Daniel, T.C. (2001). Whither scenic beauty? Visual landscape quality assessment in the 21st century. *Landscape and Urban Planning*, 54 (1–4), 267-281. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(01\)00141-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(01)00141-4)
- Daniel, T. C., & Boster, R. S. (1976). Measuring landscape esthetics: the scenic beauty estimation method. *Res. Pap. RM-RP-167. U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Rocky Mountain Range and Experiment Station*. 66 p.
- Dedi. (2020, Oktober 12). ASITA Sambut Komitmen Pengembangan Pariwisata di Kalbar. *Antaranews*. <https://kalbar.antaranews.com/berita/442749/asita-sambut-komitmen-pengembangan-pariwisata-di-kalbar>
- Dedi. (2023, April 24). Objek wisata perbatasan jadi primadona di Sambas Kalbar saat Lebaran. *Antaranews*. <https://www.antaranews.com/berita/3503769/objek-wisata-perbatasan-jadi-primadona-di-sambas-kalbar-saat-lebaran>
- Dedi. (2023, Oktober 23). Pemkab Sambas lanjutkan pembangunan Jalan Gapura senilai Rp8 miliar. *Antaranews*. <https://kalbar.antaranews.com/berita/553326/pemkab-sambas-lanjutkan-pembangunan-jalan-gapura-senilai-rp8-miliar>
- Evita, R., & Rosalina, T. (2017). Pengembangan Potensi Temaui Sebagai Destinasi Pariwisata di Kabupaten Sambas. *Jurnal Nasional Pariwisata*, 9(1), 44-54. <http://dx.doi.org/10.22146/jnp.59456>
- Fauzi, A. (2019). *Teknik analisis keberlanjutan*. Gramedia Pustaka Utama.
- Fitrian, K., Husni, H., & Siahaan, S. (2020). Penilaian Daya Tarik Objek Wisata di Desa Temajuk Kecamatan Paloh Kabupaten Sambas Kalimantan Barat. *Jurnal Hutan Lestari*, 8(1), 171-179. <https://dx.doi.org/10.26418/jhl.v8i1.39392>
- Fizriyani, W. (2017, Februari 9). Tantangan Bagi Wisata Perbatasan. *Republika*. <https://ameera.republika.co.id/berita/ol3rvy284/tantangan-bagi-wisata-perbatasan>
- Hakim, R. (2014). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Prinsip - Unsur dan Aplikasi Desain*, edisi 2, cetakan 2. PT Bumi Aksara.
- Harmanta. (2023, Oktober 18). Pemkab Sambas akan teruskan pembangunan jalan sentra jeruk. *Radio Republik Indonesia*. <https://www.rri.co.id/pontianak/daerah/406223/pemkab-sambas-akan-teruskan-pembangunan-jalan-sentra-jeruk>
- Heise, D. R. (1970). The semantic differential and attitude research. *Attitude measurement*, 4, 235-253.

- Hutagalung, B., Nugroho, J., & Widiastuti, T. (2014). Potensi Daya Tarik Kawasan Suaka Alam Tanjung Belimbing di Desa Sebus Kecamatan Paloh Kabupaten Sambas. *Jurnal Hutan Lestari*, 9(2), 242-248. <https://dx.doi.org/10.26418/jhl.v2i2.6592>
- Khasanah, U., Nugraha, N., & Kokotiasa, W. (2017). Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosonoterhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. *Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, 5(2), 108-120. <http://e-journal.unipma.ac.id/index.php/citizenship/article/view/1644/1381>
- Long, K., Wang, N., & Lin, Z. (2023). Assessing scenic beauty of hilly and mountain villages: an approach based on landscape indicators. *Ecological Indicators*, 154, 110538. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2023.110538>
- Moldoff, R. A. (2004). Controlling strip development. *Planning Commissioners Journal*, 53, 1-5. <https://plannersweb.com/wp-content/uploads/2012/08/333.pdf>
- Mutiasari, D. (2015, Februari 12). Bupati Juliarti Resmikan Jembatan Sabo' Sambas. *Tribunnews*. <https://pontianak.tribunnews.com/2015/02/12/bupati-juliarti-resmikan-jembatan-sabo-sambas>
- Oxtora, R. (2022, April 24). Sutarmidji Ajak Pemda Sambas Kembangkan Potensi Wisata. *Antaranews*. <https://kalbar.antaranews.com/berita/511253/sutarmidji-ajak-pemda-sambas-kembangkan-potensi-wisata>
- Rehan, R. M. (2013). Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design. *Hbrc Journal*, 9(2), 173-186. <https://doi.org/10.1016/j.hbrcj.2013.03.001>
- Riskiyansyah. (2023, Oktober 5). Warga apresiasi pelebaran jalan penghubung tiga kecamatan di Sambas. *Sambas Times*. <https://sambastimes.com/warga-apresiasi-pelebaran-jalan-penghubung-tiga-kecamatan-di-sambas/>
- Sabahan, S. (2021). Evaluasi Daya Tarik Wisata Lanskap Sejarah Istana Alwatzikhoebillah Sambas Kalimantan Barat. *Eksos*, 17(1), 22-28. <https://doi.org/https://doi.org/10.31573/eksos.v17i1.299>
- Sabahan, S., & Erwandi P. (2022). *Desa Wisata Temajuk: Pesona di Ujung Negeri*. Penerbit Adab.
- Scheer, B. C. (2015). Strip development and how to read it. *Retrofitting sprawl: Addressing seventy years of failed urban form*, 31-56.
- Seresinhe, C. I., Preis, T., & Moat, H. S. (2015). Quantifying the impact of scenic environments on health. *Scientific reports*, 5(1), 16899. <https://doi.org/10.1038/srep1689>
- Sembiring, M. M. (2022). *Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat: Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Minas* [Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau].
- Sumadiasa, I. K., Tisnawati, N. M., & Wirathi, I. G. A. P. (2016). Analisis pengaruh pembangunan infrastruktur jalan, listrik dan PMA terhadap pertumbuhan

pdrb provinsi bali tahun 1993-2014. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 5(7), 165225.

Susilawati, C., Sakawati, H., & Sulmiah, S. (2023). Aksesibilitas Pelayanan Publik Bagi Pengguna Layanan Penyandang Disabilitas Pada Dinas Sosial di Kota Makassar. *Jurnal Aktor*, 2(2), 41-52. <https://ojs.unm.ac.id/Aktor/article/view/46861>

Suwena, I. K., & Widyatmaja, I. G. N. (2017). *Pengetahuan Dasar Ilmu Pariwisata*. Penerbit Pustaka Larasan.

Takahashi, H., Ban, M., & Asada, M. (2016). Semantic differential scale method can reveal multi-dimensional aspects of mind perception. *Frontiers in psychology*, 7, 1717. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.01717>

AUTHOR BIOGRAPHY

Delyanet, Dosen D4 Program Studi Manajemen Bisnis Pariwisata, Politeknik Negeri Sambas. Email: delyanet@poltesa.ac.id. Sinta ID: 6744725. Scholar ID: <https://scholar.google.com/citations?user=sH6Eb1wAAAAJ&hl=id>

Janiarto Paradise Pawa, Dosen D4 Program Studi Manajemen Bisnis Pariwisata Politeknik Negeri Sambas. Email: janiarto@poltesa.ac.id. Sinta ID: 6741237. Scholar ID: <https://scholar.google.com/citations?user=-RFEMroAAAAJ&hl=id>