

Identification of TOD Intersection Through Study of Architectural Place Attachment in Lhokseumawe City

Deni^{1*}, Hendra A.², Aris Munandar²

¹Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Malikussaleh
Jalan Samudera, Lancang Garam, Lhokseumawe, Aceh, Indonesia, 24357

*Penulis Korespondensi: deni@unimal.ac.id

Abstract: Public transportation services in Lhokseumawe City are not available, requiring people to have private transportation, the number of which continues to increase, which can complicate the mobility of city residents. Therefore, an integrated public transportation study approach is needed by identifying TOD meeting points through a study of architectural spatial attachment in the city. The study uses a mixed method, qualitative to obtain data on the ideal achievement of transportation center points, and quantitative is used to obtain an emotional impression of space. The object of purposive research is only focused on the protocol roads of Lhokseumawe City. Research data becomes units of analysis through the idea of TOD urban space that connects residential areas with the center of community mobility. Meanwhile, the idea of place attachment in architecture is used as an analytical thinking tool to find the emotional relationship of the community to the place as the forerunner to the discovery of TOD meeting points. The results of the analysis explain that zone 2 has better spatial quality and quantity compared to other zones based on a study of functional and emotional architectural place attachment.

Keywords: Transportation; TOD; Place Attachment; Sense of Place

Identifikasi Titik Temu TOD Melalui Kajian Keterikatan Tempat Arsitektur di Kota Lhokseumawe

Abstrak: Pelayanan transportasi umum di Kota Lhokseumawe tidak tersedia, sehingga mengharuskan masyarakat memiliki alat transportasi pribadi yang jumlahnya terus meningkat hingga dapat mempersulit mobilitas masyarakat kota. Maka diperlukan pendekatan kajian transportasi umum terpadu dengan melakukan identifikasi titik temu TOD melalui kajian keterikatan ruang arsitektur dalam kota. Penelitian menggunakan metode campuran, kualitatif untuk mendapatkan data pencapaian ideal titik pusat transportasi, dan kuantitatif digunakan untuk mendapatkan kesan emosional ruang. Objek penelitian secara purposive hanya tertuju pada jalan protokol Kota Lhokseumawe. Data penelitian menjadi unit-unit analisis melalui ide TOD ruang perkotaan yang menghubungkan kawasan permukiman dengan pusat pergerakan mobilitas masyarakat. Sedangkan ide keterikatan tempat dalam arsitektur dijadikan alat pikir analisis untuk menemukan hubungan emosional masyarakat terhadap tempat sebagai cikal bakal temuan titik temu TOD. Hasil analisis menjelaskan bahwa zona ke-2 memiliki kualitas dan kuantitas spasial yang lebih baik dibandingkan dengan zona lainnya berdasarkan kajian keterikatan tempat secara fungsional dan emosional arsitektural.

Kata kunci: Transportasi; TOD; Keterikatan Tempat; Makna Tempat

Artikel diterima 21 Juni 2025 | Disetujui 27 Januari 2026 | Dipublikasikan 31 Januari 2026



Copyright © 2025 by the Authors. Licensee JURNAL ARSITEKTUR
This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

1. Pendahuluan

Lhokseumawe sebagai kota administratif dengan luas wilayah 253,87 km² terdiri dari 101 desa yang tersebar di lima kecamatan merupakan salah satu jalur distribusi dan perdagangan yang utama di Aceh. Kota ini memiliki populasi penduduk 190.903 jiwa pada tahun 2021 dengan laju pertumbuhan penduduk rata-rata 2% per tahun meliputi kepadatan penduduk 1.054 jiwa/km² [1]. Secara praktis, daya dukung kota sesuai dengan daya tampung populasi dan lingkungan hidup. Beberapa perusahaan besar seperti PT Asean Aceh Fertilizer (AAF), PT Pupuk Iskandar Muda (PIM) dan PT Kertas Kraff Aceh (KKA) beridiri pada tahun 1980-an menjadi salah satu penyebab terjadinya arus urbanisasi dari berbagai daerah antar kabupaten/kota dan propinsi dengan tujuan mencari pekerjaan dan menetap di Kota Lhokseumawe [2]. Penyebab arus urbanisasi lainnya terjadi oleh karena sektor pendidikan sebagai bagian arah pembangunan perkotaan [3]. Kota Lhokseumawe tertadapat beberapa perguruan tinggi negeri maupun swasta yang mendukung laju pertumbuhan penduduk kota semakin meningkat. Lambat laun kapasitas ruang kota yang terbatas akan semakin padat dalam melayani segala aktivitas kehidupan kota di masa yang akan datang sehingga memerlukan moda transportasi yang mampu memberikan keseimbangan antara laju pertambahan penduduk dengan sirkulasi pergerakan aktivitas masyarakatnya.

Berdasarkan Qanun Kota Lhokseumawe Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Lhokseumawe Tahun 2012-2032, Kota Lhokseumawe mempunyai jaringan jalan lingkungan sebanyak 555 ruas jalan sepanjang 159,8 km [4]. Pusat Kota Lhokseumawe memiliki jalan protokol yang terbentang membelah wilayah kota hingga ke pesisir timur. Sepanjang jalan protokol tersebut terdapat area hijau taman kota, perkantoran pemerintahan dan swasta, pusat pariwisata, perekonomian dan pendidikan [5]. Pergerakan aktivitas kehidupan sehari-hari masyarakat kota kerap terjadi penumpukan sirkulasi jalan baik dari dalam menuju arus luar pusat kota maupun sebaliknya [6]. Oleh karena itu, diperlukan suatu perencanaan arus transportasi terpadu pada jalan protokol Kota Lhokseumawe untuk mengurangi dan mengurai kepadatan mobilitas masyarakat kota sejak dini serta menghambat ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi sebagai langkah pencegahan munculnya permasalahan sirkulasi jalan kota yang lebih kompleks.

Transit Oriented Development (TOD) adalah pengembangan moda transportasi dengan mengintegrasikan desain ruang perkotaan untuk menyatukan orang, aktivitas, bangunan, dan ruang publik melalui kemudahan konektivitas dengan berjalan kaki atau bersepeda dan dekat dengan layanan angkutan umum yang sangat baik ke semua ruang kantong perkotaan [7]. Gagasan Kostof tentang Urban Form dalam buku Good City Form karya Kevin Lynch menyebutkan model-model kota yang normatif, salah satunya disebut

sebagai model sirkulasi organik oleh karena kota memiliki batas-batas dan ukuran yang optimum, bersifat kohesif, tidak terpisah-pisah berkenaan dengan struktur internalnya serta memiliki perilaku yang selalu mencari keseimbangan dalam perubahan-perubahan yang terjadi secara alami [8]. Model kota ini mengibaratkan kota sebagai makhluk hidup [9]. Kategori bentuk perkotaan ini dianggap sangat relevan untuk dijadikan pedoman dalam rangka mengurangi permasalahan yang baru dan meluas dalam menemukan rencana awal TOD terpadu di Kota Lhokseumawe melalui ide keterikatan hubungan antara tempat dan manusia menuju mobilitas aktif masyarakat perkotaan yang berkelanjutan.

Dalam menjawab permasalahan perencanaan TOD yang terintegrasi dengan ruang Kota Lhokseumawe melalui konsep keterikatan antara hubungan tempat dan manusia karena adanya kemudahan dalam mengatur, mengendalikan, dan mengawasi arus transportasi berkelanjutan [10]. Sebagai pendekatan dalam mewujudkan hal tersebut, diperlukan suatu kajian untuk mencari ruang kantong titik temu integrasi TOD di Kota Lhokseumawe sebagai cikal bakal titik berangkat dan berpulang pergerakan mobilitas transportasi masyarakat secara menyeluruh dan berkelanjutan.

2. Metode

Fokus area penelitian adalah sepanjang jalan protokol Kota Lhokseumawe menuju kantong-kantong tempat yang dimaknai oleh orientasi kegiatan masyarakat setempat sebagai keterikatan tempat. Jalan protokol dari pintu masuk jalan provinsi menuju pusat Kota Lhokseumawe memiliki panjang 3.300meter dengan lebar jalan antara 10meter sampai dengan 25meter. Wilayah geografis kota yang berupa pulau yang melekat di sisi timur Pulau Sumatera bagian Utara dihubungkan oleh jembatan sebagai akses mobilitas pergerakan masyarakat untuk masuk dan keluar wilayah kota. Jembatan masuk dan keluar tersebut merupakan satu-satunya akses jalan yang menghubungkan Pulau Kota Lhokseumawe dengan Pulau Sumatera di bagian Utara yang terpisah oleh muara sungai dapat dilihat pada gambar 2.1.



Gambar 2.1. Gambaran Visual Rentang Jalan Utama Kota Lhokseumawe

Area kelurahan bersinggungan langsung dengan jalan protokol Kota Lhokseumawe (Jalan Merdeka) yaitu Kelurahan Simpang Empat dimana area ini terdapat ruang publik seperti perbankan dan pusat perbelanjaan. Kelurahan Lancang Garam dimana area ini terdapat Masjid Raya Baiturrahman dan lingkungan sekolah, Kelurahan Hagu Barat dimana area ini terdapat tempat wisata pantai Ujong Blang, Kelurahan Kampung Jawa Lama dimana area ini terdapat Kantor Pos Kota, Kelurahan Kampung Mon Geudong dimana area ini terdapat Stadion Tunas Bangsa dan jalur perlintasan kota, dan Kelurahan Tumpok Teungoh dimana area ini terdapat bangunan pusat pemerintahan yang semua silayah tersebut ada di dalam administrasi Kecamatan Banda Sakti.

2.1. Metode Pengumpulan Data

Menurut Lynne bahwa keterikatan tempat adalah ikatan emosional yang kuat yang terbentuk antara manusia dan lingkungan fisik mereka, keterikatan ini membentuk rasa identitas kita, menciptakan makna dalam hidup kita, memfasilitasi komunitas, dan memengaruhi tindakan [11]. Penelitian dikhususkan pada penilaian bentuk fungsional dan emosional masyarakat kota melalui keterikatan tempat arsitektural [12]. Berdasarkan konteks aplikasi place attachment oleh Lynne, maka digunakan metode gabungan (*kualitatif dan kuantitatif*) pada penelitian ini. Menurut Leonard dalam penelitian berbasis komunitas [13] maka kualitatif digunakan untuk mendapatkan data fungsional tempat terkait aspek pencapaian dan kantung-kantung fasilitas kota sebagai penyebab arah mobilitas masyarakat kota. Sedangkan kuantitatif digunakan untuk mendapatkan data jejak kesan lingkup ruang-ruang bagi masyarakat kota sebagai informasi keterikatan tempat arsitektural secara emosional. Agar penelitian ini memiliki kemampuan data yang kuat, metode campuran penelitian ditempuh untuk menjalankan triangulasi data (pemeriksaan silang) [14] melalui dua metode yang berbeda untuk mendapatkan temuan spasial-emosional dalam menentukan tempat ideal sebagai titik temu TOD di Kota Lhokseumawe. Informasi penelitian kualitatif dan kuantitatif dikolektif menjadi unit-unit analisis fungsional ruang kota melalui berdasarkan fasilitas dan mobilitas masyarakat kota sebagai awal penentuan titik temu dalam tindak identifikasi. Sedangkan informasi penelitian kualitatif dikolektif menjadi unit-unit analisis emosional tempat melalui ide keterikatan tempat. Kedua informasi tersebut akan dianalisis untuk mendapatkan temuan titik temu TOD terintegrasi Kota Lhokseumawe.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengamatan (observasi) tentang fungsional tempat berdasarkan mobilitas masyarakat, kuisioner untuk mendapatkan kesan emosional tempat bagi pengguna dan wawancara sebagai koreksi validitas data informasi yang telah diraih. Pengamatan dilakukan disepanjang jalan koridor jalan protokol Kota Lhokseumawe. Kuesioner melibatkan 120 responden sebagai responden dinamis dan responden statis (tetap). Jumlah responden menurut Sugiono [15] dihasilkan dari 75% persentasi mobilitas masyarakat pengguna jalan protokol sebanyak 0,57% dari populasi Kecamatan Banda Sakti (90.207 jiwa) dengan margin error 5% yang mengacu

pada populasi besar >100 responden. Jumlah responden yang telah ditentukan agregat data diambil secara acak di lima area kelurahan yang bersinggungan dengan jalan protokol terkait tempat sebagai responden statis dan mobilitas masyarakat terkait responden dinamis pada waktu formal (rush hour) saat pergi dan pulang kerja. Responden statis adalah masyarakat yang hampir setiap hari berada di tempat tersebut melalui pengelompokan tertentu, seperti pemilik toko, pedagang kaki lima, dan pengunjung. Responden dinamis (tidak tetap) adalah masyarakat yang sering berada di tempat tersebut, seperti pengunjung, mahasiswa, dan warga sekitar yang datang berkunjung. Pengamatan dilakukan pada studi kasus sebagai metode pelengkap untuk menghasilkan gambaran pola fungsional dan emosional masyarakat yang tersebar di wilayah studi kasus [16]. Peneliti berperan sebagai pengamat luar, namun pengumpulan pola aktivitas dilakukan melalui eksplorasi pengamatan, foto, wawancara dan dokumentasi tertulis sebagai instrumen untuk mengungkap emosional pengguna pada tempat.

2.2. Metode Analisis Data

Analisis hubungan melalui keterikatan fungsional dan emosional dilakukan untuk menemukan sejauhmana pengaruh keterikatan tempat terhadap aktivitas sosial [17]. Analisis data penelitian menggunakan metode *sequential explanatory design* yaitu kolektif data kuantitatif diikuti oleh data kualitatif untuk menjelaskan, memperdalam dan memperkuat hasil data kuantitatif yang kompleks dengan menggunakan indikator pada nilai *baik*, *cukup* dan *kurang* [18]. Penilaian ini memudahkan pengukuran sejauh mana kualitas tempat bagi pengguna berbentuk kata kunci melalui pemikiran keterikatan ruang arsitektural [19]. Maka untuk mendapatkan triangulasi data antara tempat, emosional dan observasi (hubungan diantara keduanya) akan menjadi bahan analisis untuk mendapatkan titik temu TOD yang dapat mewakili keterikatan tempat (*place attachment*) bagi masyarakat Kota Lhokseumawe.

Adapun tahap kegiatan penelitian dimulai dengan mengidentifikasi permasalahan sekaligus merumuskan tujuan penyediaan titik temu TOD di Kota Lhokseumawe. Tahap berikutnya dengan memahami literatur pemikiran tentang prinsip ruang TOD dan ide tentang *place attachment* dalam ranah emosional arsitektur terhadap konteks penelitian yang telah dilakukan, merumuskan esensi emosional pengguna tempat hingga meraih kata kunci emosional sebagai instrumen penelitian. Tahap berikutnya dilakukan identifikasi awal pemetaan jalur objek penelitian untuk mendapatkan pembagian zona agar mendapatkan kemudahan karakter orientasi masyarakat terhadap tempat. Kemudian dilakukan dokumentasi terhadap zonasi tempat untuk menentukan strategi kolektif data pengamatan tempat dan emosional melalui kuisioner dan wawancara dalam ranah keterikatan tempat yang telah dirancang sebelumnya. Kemudian kolektif data dan dianalisis melalui variabel penelitian yang telah ditetapkan untuk mendapatkan temuan.

3. Hasil dan Pembahasan

Penggabungan prinsip pertumbuhan penduduk dan urbanisme ke dalam TOD telah mendorong banyaknya literatur yang terbagi dalam tiga kategori besar utama [20], yaitu pertama mengacu pada gagasan bahwa TOD bermanfaat dan harus didukung oleh kebijakan yang menyertainya [21]. Kedua, membahas manfaat terkait keberlanjutan yang timbul dari inisiatif TOD diantara dimensi yang paling sering dinilai termasuk perjalanan angkutan umum dan perilaku penumpang, pilihan lokasi perumahan, kualitas ruang publik, dan penggunaan lahan [22]. Kategori ketiga literatur mengacu pada pendekatan neoklasik yang sudah lama ada untuk menganalisis efek kapitalisasi ruang publik terhadap infrastruktur kota dengan menggunakan pendekatan metode berulang untuk memisahkan kedekatan transit dari faktor potensial lainnya [23]. Pemikiran awal penelitian ini terletak pada kategori pemikiran kedua bahwa penilaian perilaku perjalanan angkutan umum berdasarkan orientasi masyarakat setempat, pemilihan lokasi perumahan, kualitas ruang publik dan pemanfaatan lahan akan lebih mudah dicerna oleh para pengambil kebijakan sebagai landasan perencanaan kebijakan awal [24].

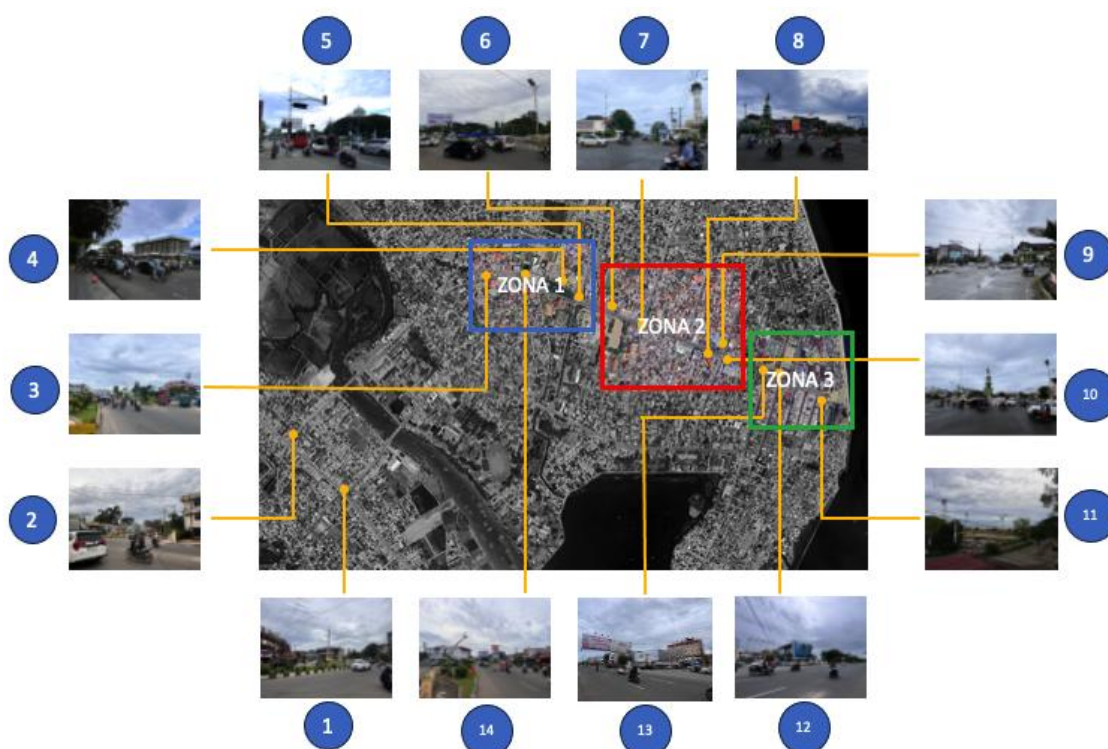
Menurut Lynne Manzo dalam bukunya yang berisi tulisan pakar kolektif tentang *place attachment* atau keterikatan tempat tidak hanya bersifat emosional positif, tetapi juga dinamis, kompleks dan sisi bayangan [11]. Dinamis berarti dimana tempat dipengaruhi oleh pengalaman pribadi, memori dan interaksi sosial dimana perlakuan tempat sesuai dengan kondisi yang meliputinya. Kompleksitas berarti tentang bagaimana tempat memberikan makna yang mampu mempengaruhi tindakan pengguna. Sedangkan sisi bayangan berarti tentang bagaimana tempat dapat mempengaruhi mental seseorang seperti cinta, bangga, hingga rasa memiliki. Ia juga menekankan bahwa faktor keterikatan tempat ini penting agar tempat terbentuk oleh karena perhatian kapasitas pengguna yang lebih luas dan pengguna terhindar dari pemindahan (*displacement*) menuju lingkungan binaan berkelanjutan.

Melalui pemahaman penelitian Karsono terhadap area ruang publik tepi air di Malaka (Malaysia), menjelaskan bahwa keterikatan tempat tersebut tidak terlepas dari faktor sisi bayangan masyarakat setempat dalam tradisi memperlakukan ruang sehingga menjadi salah satu area wisata yang wajib dikunjungi [25]. Disana ada emosional atas ras kenyamanan, memiliki, rasa cinta dan bangga terhadap tempat membentuk perlakuan pengguna secara turun-menurun melahirkan daya tarik tempat menjadi unik, khas dan menarik. Keterikatan tempat mencakup keterikatan fungsional dan emosional yang positif antara individu atau kelompok terhadap lingkungannya [26]. Kenyamanan psikologis suatu tempat dipengaruhi oleh situasi melalui aksesibilitas dapat memisahkan suatu tekanan yang terdapat pada tempat tersebut [27] atau dugaan yang mempengaruhi orang terhadap suatu tempat.

Namun, tingkat emosional manusia terhadap suatu tempat dapat memberi petunjuk atas keberhasilan suatu lingkungan menjadi suatu tempat [28]. Ada beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan dalam memahami suatu tempat, seperti karakter lingkungan fisik, fungsi dan aktivitas, serta makna atau simbol [29]. Place attachment atau keterikatan tempat [26], identitas tempat [30], topofilia (ikatan afektif, emosional dan nalar yang kuat seseorang pada suatu tempat) [31], dan ketergantungan tempat [32] adalah konsep-konsep yang sering muncul dalam literatur psikologi lingkungan. Maka kata kunci emosional manusia terhadap keterikatan tempat akan emosional positif terinterpretasi oleh *kesan positif*; aspek dinamis terinterpretasi oleh lingkup *kenyamanan*; kompleksitas terinterpretasi oleh *rasa bangga*; dan aspek sisi bayangan terinterpretasi oleh *rasa memiliki*. Tindak interpretasi dari penjabaran makna pemikiran tersebut akan memudahkan peneliti untuk merumuskan objektivitas emosional pengguna terhadap tempat. Hal ini juga didasari atas studi tentang manusia dan hubungan mereka dengan lingkungan perkotaan memperjelas tindak identifikasi atas terciptanya keterikatan tempat [26] yang dapat mempengaruhi kesejahteraan, kualitas dan kelangsungan hidup manusia.

3.1. Orientasi dan Karakter Tempat

Sepanjang jalan protokol Kota Lhokseumawe terdapat beberapa tempat yang sudah tidak asing bagi masyarakat setempat yaitu Tugu Rencong (Zona 1), Islamic Center dan Tugu Jam (Zona 2), serta Wisata Pantai Jagu (Zona 3).



Gambar 3.1. Kondisi Jalan Utama Area yang Ada di Tiga Zona Lapangan Penelitian

Kawasan Tugu Rencong terdapat beberapa pertokoan pinggir jalan, gedung perbankan (Bank Syariah Indonesia dan Bank Indonesia), serta Taman Riyadah yang berada di tengah dua arah pintu masuk dan keluar dan sering digunakan oleh para mahasiswa sebagai tempat orasi untuk menyampaikan aspirasinya. Kondisi eksisting kawasan Tugu Rencong terdapat pada Zona 1 sebagai objek penelitian yang dapat dilihat gambar 3, 4, dan 5 pada Gambar 3.1. Karakter tempat Tugu Rencong merupakan kawasan penerima bagi masyarakat luar maupun dalam kota yang hendak menuju pusat kota terlihat dari kepadatan pengendara di jalan protokol pada kedua sisi taman Riyadah.

Pada Gambar 3.1, zona 2 meliputi kawasan Alun-alun Hiraq dan Tugu Jam terlihat pada gambar 6, 7, 8, 9, dan 10. Kawasan Zona 2 terdapat pertokoan, kafe dan rumah makan, serta kantor pemerintahan di sepanjang tepi jalan protokol. Persimpangan Tugu Jam merupakan akses utama menuju kawasan pendidikan dan rumah sakit militer dan swasta serta pertokoan, kafe, dan rumah makan menuju akses jalan lingkar di tepi kota. Orientasi masyarakat terhadap Zona 2 sebagai tempat untuk melakukan kegiatan sehari-hari dan sebagai sarana untuk memenuhi hidup seutuhnya karena pada zona ini terdapat gedung perkantoran pemerintahan, pendidikan, pusat ekonomi, kafe, dan rumah makan. Maka karakter kawasan Zona 2 dapat dinyatakan sebagai tempat inti atau pusat kota. Zona 3 meliputi kawasan Wisata Pantai Jagu dimana terdapat pusat kegiatan ekonomi dimana pasar tradisional dan pertokoan jauh lebih banyak jumlahnya dibandingkan kawasan zona lainnya. Orientasi masyarakat pada zona ini didominasi oleh kegiatan ekonomi dan ruang kerja formal, tingkat kepadatan kegiatan hanya terjadi pada waktu-waktu tertentu. Karakter zona 2 dapat dinyatakan sebagai pusat kerja dalam kota yang mana masyarakatnya bekerja dan memperoleh penghasilan di bidang ekonomi.

3.2. TOD Dalam Keterikatan Tempat Fungsional

Secara fungsional, karakter kawasan Zona 3 sebagai pusat ekonomi dan karya masyarakat baik formal dan informal. Karakter tempat Zona 2 sebagai pusat kota memuat berbagai aktivitas masyarakat oleh adanya daya dukung fasilitas kota yang lebih lengkap dari zona lainnya. Sedangkan karakter tempat Zona 1 meliputi area penerima dari luar pusat kota dan permukiman lingkar luar kota menuju pusat kota.

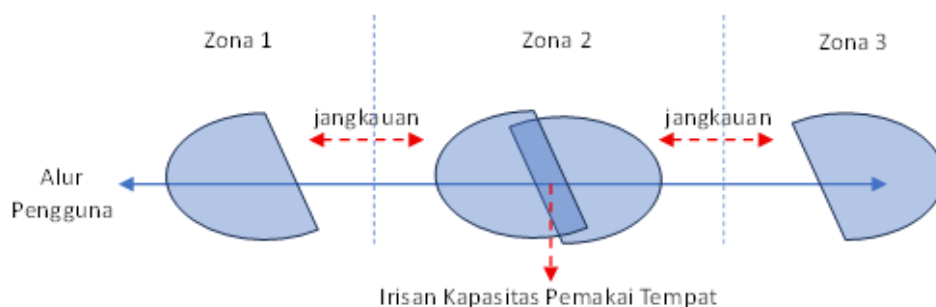


Kondisi Zona 1 pada pagi hari



Kondisi Zona 2 pada sore hari

Gambar 3.2. Kondisi aktivitas Zona 1 dan 2



Gambar 3.3. Diagram Cakupan Jangkauan Posisi Zona oleh Pergerakan Pengguna

Berdasarkan karakter tempat pada diagram Gambar 3.3. menjelaskan bahwa cakupan jangkauan Zona jauh lebih dinamis dibanding karakter tempat Zona 1 dan 3. Kemudian pada waktu sibuk (*rush hour*) di pagi dan sore hari memperlihatkan bahwa Zona 2 merupakan mayoritas tujuan akhir pergerakan pengguna, sedangkan Zona 1 terlebih pada zona penerima dan pengantar pergerakan (*singgah*) pengguna dan Zona 3 dengan kepadatan rendah dimana sebagai lokasi tujuan sekunder karena berisi dominasi aktivitas informal. Lalu Zona 2 mudah dicapai dengan mudah oleh area permukiman di sub-urban karena tidak terganggu oleh arus bolak balik pengguna Zona 1 dan 3 serta memudahkan alur bolak-balik *feeder* (transportasi pengumpan) dalam memperluas jangkauan pengguna TOD. Maka berdasarkan fungsional keterikatan tempat fungsional terlihat bahwa Zona 2 lebih ideal sebagai area titik temu TOD di Kota Lhokseumawe.

3.3. TOD Dalam Keterikatan Tempat Emosional

Keterikatan emosional berdasarkan informasi yang diraih dari responden statis terdapat pernyataan bahwa terjadi persaingan ruang antara pejalan kaki dengan pemilik pertokoan di tepi jalan protokol yang memanfaatkan pejalan kaki sebagai tempat parkir kendaraan pelanggan (*gambar 3.3*). Persaingan daya guna ruang juga terjadi antara pejalan kaki dengan pedagang kaki lima yang merentangkan area dagangannya di ruang pejalan kaki, hal ini sering terjadi pada sore dan malam hari. Jalan protokol di zona 1 merupakan akses utama yang memiliki kapasitas kepadatan jalan yang jauh lebih banyak dibandingkan dengan jalan sekunder lainnya di Kota Lhokseumawe. Tepi jalan protokol di zona 2 sering digunakan oleh masyarakat berpenghasilan rendah untuk bekerja sebagai pedagang kaki lima guna memperoleh pendapatan ekonomi di pusat kota. Jalan protokol zona 2 secara emosional telah memuat harapan perjuangan ekonomi pedagang kaki lima agar mudah diidentifikasi keberadaannya sebagai upaya memperlancar pemasaran barang dagangannya di jalur lintasan pergerakan sirkulasi masyarakat kota.



Terjadi perebutan
area penggunaan
tempat

Gambar 3.4 Perebutan Jalan Pedestrian

Keterikatan ruang dalam menemukan titik temu TOD terintegrasi melalui komunitas emosional masyarakat yang tercakup dalam informasi responden statis melalui faktor kenyamanan, kesan positif, kebanggaan, dan rasa memiliki terhadap zona tersebut akan diuraikan pada tabel 3.1 berikut ini.

Tabel 3.1. Kualitas Keterikatan Tempat Responden Statis ke Tiga Zona

Indikator	Tempat		
	Zona 1	Zona 2	Zona 2
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> - Kurang menyenangkan. - Suasana sesak, pinggir jalan penuh dengan kendaraan yang terparkir. - Suasana ramai tak menentu. - Taman Riyadah hanya tampak secara visual. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cukup menyenangkan. - Pinggir jalan masih nyaman. - Suasana ramai namun dalam kebersamaan untuk menikmati jajanan pedagang kaki lima dan eceran. - Islamic Center menyediakan tempat kumpul yang nyaman di sore hari. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kurang menyenangkan. - Suasana pasif di pinggir jalan. - Suasana malam yang layak diramaikan.
Kata kunci	<i>Suasana, Pergerakan, Merasakan</i>		
Kesan Positif	<ul style="list-style-type: none"> - Suasana ruangan terkesan sempit. - Sangat mengenal Taman Riyadah tetapi tidak untuk beraktivitas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suasana tempat menyenangkan. - Sangat mengenal dengan Islamic Center dan Hiraq Square. - Ingin menjelajahi tempat ini lebih jauh. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suasana tempat terkesan monoton. - Sangat mengenali tempat Wisata Pantai Jagu. - Ingin menjelajah lebih jauh lagi.

	- Suasananya monoton.		
Kata kunci	<i>Karakter, Mengenal, Merasakan</i>		
Rasa Bangga	<ul style="list-style-type: none"> - Tugu Rencong tidak membanggakan. - Populer tetapi tidak memberi manfaat. 	<ul style="list-style-type: none"> - Islamic Center membangkitkan semangat dan membanggakan. - Populer dan bermanfaat bagi identitas daerah. 	<ul style="list-style-type: none"> - Monumen Jam tidak ada yang bisa dibanggakan. - Monumen ini populer tetapi tidak memberikan manfaat.
Kata kunci	<i>Tempat Bersejarah dan Terkenal</i>		
Rasa Memiliki	<ul style="list-style-type: none"> - Kurang menyukai tempat tersebut dan mengetahui tentang tempat tersebut. - Tidak menyukai tempat tersebut dan enggan untuk merasakan lingkup tempat tersebut lebih lama. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sangat menyukai dan tahu tentang tempat itu. - Menyukai suasana tempat itu dan ingin merasakannya lebih jauh. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kurang menyukai dan mengetahui tentang tempat tersebut. - Tidak menyukai dan enggan untuk merasakan lingkup tempat tersebut lebih lama.
Kata kunci	<i>Mengenal dan Merasakan</i>		

Berdasarkan tabel 2.1, zona 2 memenuhi keterikatan ruang sebagai titik temu TOD transportasi terintegrasi Kota Lhokseumawe. Keberadaan tempat sebagai titik temu memenuhi nilai-nilai kenyamanan, kesan positif, kebanggaan, dan kecintaan yang akan berdampak positif terhadap cikal bakal penguatan titik pusat Kota Lhokseumawe serta dapat karakter tempat yang dapat dijadikan pendekatan sebagai identitas kota. Berdasarkan aspek keberlanjutan, suasana kota yang mudah dikenali akan memudahkan pengunjung memahami susunan ruang kota dengan cepat berdampak pada sirkulasi pergerakan masyarakat kota lebih efisien, terarah dan mudah dalam pencapaian tujuan pulang-pergi dari berbagai arah.

Berdasarkan ciri tempat yang mudah dikenali dari orientasi masyarakatnya, maka zona 2 merupakan tempat yang sesuai dengan keterikatan tempat. Tempat tersebut merupakan kawasan yang paling banyak dilalui karena aktivitas sehari-hari dimana tempat tersebut memiliki fasilitas untuk memenuhi kehidupan masyarakat secara menyeluruh. Pada zona ini terdapat gedung perkantoran pemerintahan, pendidikan, pusat perekonomian, kafe, dan rumah makan yang sering dikunjungi oleh masyarakat baik pada saat formal maupun informal. Karakter kawasan zona 2 dapat dinyatakan sebagai tempat inti atau pusat kota yang dapat dijadikan cikal bakal penentuan titik temu TOD terintegrasi angkutan pusat kota. Selain dari segi moda jalur angkutan yang dapat diakses secara menyeluruh dan teratur, integrasi TOD dapat meliputi jalan primer yang berada di tepi kota untuk menjangkau pengangkutan masyarakat di kawasan permukiman melalui angkutan pengumpan (*feeder*). Sementara dari segi jangkauan titik temu pusat kawasan sebagai akses berkumpul dan menyebar, zona 2 lebih efisien dibandingkan zona lainnya karena kemudahan posisi lokasi di inti kota.

Dari tabel 3.1 dapat disimpulkan bahwa Zona 2 lebih memenuhi keterikatan tempat secara arsitektural secara emosional sebagai titik temu jalur transportasi TOD terintegrasi di Kota Lhokseumawe. Dengan tempat yang memenuhi nilai kenyamanan, kesan positif, kebanggaan, dan kecintaan, akan memberikan dampak positif bagi cikal bakal inti Kota Lhokseumawe serta mampu memperkuat karakter tempat sebagai identitas kota. Titik temu jalur transportasi TOD integrasi berkelanjutan Kota Lhokseumawe merupakan akses pengantar dan penyebar gerakan aktivitas masyarakat perkotaan yang merepresentasikan gagasan ruang arsitektur melalui keterikatan tempat (*place attachment*).

4. Kesimpulan

Temuan titik temu jalur transportasi TOD terintegrasi pada jalan protokol Kota Lhokseumawe yang terbagi dalam 3 zona, berdasarkan analisis fungsional maka zona 2 merupakan tempat ideal sebagai titik temu TOD pusat kota. Sedangkan berdasarkan analisis emosional melalui interpretasi *kenyamanan, kesan positif, rasa bangga dan rasa memiliki* maka teridentifikasi bahwa Zona 2 sebagai titik temu TOD di Kota Lhokseumawe. Tindak analisis penelitian menjelaskan bahwa keterikatan tempat fungsional merupakan penekanan (eksploratory) oleh keterikatan tempat emosional. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa hasil identifikasi tempat sebagai titik temu TOD di Kota Lhokseumawe adalah Zona 2.

5. Daftar Pustaka

- [1] M. Ali S., Mimie Saputri, Maslim, and Sri Mursawal, *Wajah Pesisir Aceh*, 1st ed. Banda Aceh, Aceh: Syiah Kuala University Press, 2020.

- [2] Said Jalalul Akbar, "Analisis Transportasi Kota Lhokseumawe," *Teras Jurnal*, vol. 1, no. 1, pp. 11-18, Mar. 2011.
- [3] Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Lhokseumawe, *Renana Kerja Pemerintah Kota Lhokseumawe Tahun 2024*. Kota Lhokseumawe, Aceh: Bappeda Kota Lhokseumawe, 2023.
- [4] Walikota Lhokseumawe, *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Lhokseumawe Tahun 2012-2032*. Kota Lhokseumawe, Aceh: Qanun Kota Lhokseumawe No. 1 Tahun 2014, 2014.
- [5] Ferizaldi, "Analisis Kebijakan Relokasi Pedagang Kaki Lima (K5) di Trotoar Jalan Protokol Kota Lhokseumawe," *Asia-Pacific Journal of Public Policy*, vol. 8, no. 2, pp. 69-78, Oct. 2022.
- [6] Herman Fithra, *Konektivitas Jaringan Jalan Dalam Pengembangan Wilayah di Zona Utara Aceh*, 1st ed. Lhokseumawe, Aceh: CV. Sefa Bumi Persada, 2017.
- [7] Sukiandi Alfa Rizki, Cut Azmah Fithri, and Fidyati, "The Integration of TOD Based on Society 5.0 in Loop Lhokseumawe City," *2nd International Conference on Applied Sciences, Education and Technology*, vol. 1, no. 1, pp. 47-55, 2023.
- [8] Spiro Kostof, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, 2nd ed. New York: Bullfinch Press, 1999.
- [9] Kusumastuti, "Proses dan Bentuk Mewujudnya Kota Solo Berdasarkan Teori City Shaped Spiro Kostof," *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, vol. 1, no. 1, pp. 33-42, 2016.
- [10] Dephub DKI, "Transit Oriented Development (TOD)," bptj.dephub.go.id.
- [11] P. Lynne, M. C., & Devine-Wright, *Place Attachment, Advances in Theory, Methods and Applications*. USA & Canada: Routledge, 2014.
- [12] B. Karsono, Deni, and C. A. Fithri, "Assessment of functional and emotional attachment in Malacca Riverfront Promenade," *J. Teknol.*, vol. 78, no. 5, pp. 153-157, 2016, doi: 10.11113/jt.v78.8271.
- [13] Leonard A. Jason and David S. Glenwick, *Handbook of Methodological Approaches to Community-Based Research: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods*. New York: Oxford University Press, 2016.
- [14] D. Deb, R. Dey, and V. E. Balas, *Engineering Research Methodology. A Practical Insight for Researchers*, vol. 153. 2019.
- [15] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, 19th ed. Bandung: Alfabeta, 2013.
- [16] nicole M. C. Sharom M. Ravitch, *Qualitative Research, Bridging the Conceptual, Theoretical, and Methodological*, I. California: SAGE Publication, 2016.
- [17] L. M. Given, *The SAGE Encyclopedia of QUALITATIVE RESEARCH METHODS*, 1st & 2nd ed. California: SAGE Encyclopedia, 2008.
- [18] A. Muri Yusuf, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*, 4th ed. Jakarta: Kencana, 2017.
- [19] Hadari Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta, Indonesia: Gajah Mada University Press, 1991.

- [20] Miguel Padeiro, Ana Louro, and Nuno Marques da Costa, "Transit-oriented Development and Gentrification: A Systematic Review," *Transp. Rev.*, vol. 39, no. 6, pp. 733–754, Jul. 2019.
- [21] D Banister, "The Sustainable Mobility Paradigm," *Transp. Policy (Oxf)*, vol. 15, no. 2, pp. 73–80, 2008.
- [22] J. J. Lin and Y. C. Yen, "Household Attributes in A Transit-oriented Development: Evidence from Taipei," *J. Public Trans.*, vol. 12, no. 2, pp. 105–125, 2009.
- [23] G. Debrezion, E. Peels, and P. Rietveld, "The impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-Analysis," *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, vol. 35, no. 2, pp. 161–180, 2007.
- [24] Hollie Lund, "Reasons for Living in a Transit-Oriented Development, and Associated Transit Use," *Journal of The American Planning Association*, vol. 72, no. 3, pp. 357–366, Nov. 2007.
- [25] B. Karsono, S. Indira, and Deni, "The significance of uniqueness, comfort, security and safety to place attachment," *J. Teknol.*, vol. 78, no. 5, 2016, doi: 10.11113/jt.v78.8278.
- [26] Irwin Altman and Setha M. Low, *Place Attachment: Human Behavior and Environment Advances in Theory and Research*, 1st ed. New York and London: Plenum Press, 1992.
- [27] M. Bonnes, T. Lee, and M. Bonaiuto, *Psychological Theories for Environmental Issues*. United Kingdom: Ashgate Publishing Company., 2003.
- [28] D. M. Hummon, "Community Attachment: Local Sentiment and Sense of Place," in I. Altman & S. Low (Eds.). *Place Attachment*, New York: Plenum, 1992.
- [29] E. Relph, *Place and Placelessness*. London: Pion Publication, 1976.
- [30] H. M. Proshansky, A. K. Fabian, and R. Kaminoff, "Place Identity: Physical World Socialisation Of The Self, Giving Place Meaning," in L. Groat (Ed.). *Readings in Environmental Psychology*, San Diego: Academic Press, 1995, pp. 87–113.
- [31] Y.-F. Tuan, *Space and Place*. Minneapolis, London: University of Minnesota Press, 2001.
- [32] D. Stokols and S. A. Shumaker, "People in Places: A Transactional View of Settings," in J. H. Harvey (Ed.). *Cognition Social Behaviour and The Environment*, Abingdon Oxfordshire: Lawrence Erlbaum Associates, 1981.