

**PENGARUH KONFIGURASI BENTUK PERTOKOAN LINIER
TERHADAP PEMANFAATAN RUANG LUAR
DI JALAN MT. HARYONO
SEMARANG**



Tesis
untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S – 2

Magister Teknik Arsitektur

Erika Bratakusumah
L4B 003 045

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

UPT-PUSTAK-UNWIP	
No. Daft:	5185/T/MTA/c
Tgl.	28/3.07

LEMBAR PENGESAHAN

**PENGARUH KONFIGURASI BENTUK PERTOKOAN LINIER
TERHADAP PEMANFAATAN RUANG LUAR
DI JALAN MT. HARYONO
SEMARANG**

disusun oleh :

Erika Bratakusumah
L 4 B 0 0 3 0 4 5

Tesis ini telah diterima sebagai persyaratan memperoleh
gelar Magister Teknik Bidang Ilmu Arsitektur

Magister Teknik Arsitektur
Universitas Diponegoro

Pembimbing Utama



Ir. Ragil Haryanto, MSP

Pembimbing Pendamping



Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA

Semarang, Maret 2005

Universitas Diponegoro
Program Pascasarjana
Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur



Ir. Bambang Setioko, M. Eng

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur kepada Tuhan YME atas anugerah yang diberikan kepada penyusun, sehingga dapat menyelesaikan tesis dengan judul :

“Pengaruh Konfigurasi Bentuk Pertokoan Linier Terhadap Pemanfaatan Ruang Luar Di Jalan MT. Haryono Semarang”

Dalam penyusunan tesis ini, penyusun mendapatkan bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, sehubungan dengan hal tersebut perkenankanlah penyusun mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Ragil Haryanto, MSP, sebagai dosen pembimbing utama mata kuliah tesis.
2. Bapak Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA, sebagai dosen pembimbing pendamping mata kuliah tesis.
3. Bapak Ir. Eddy Darmawan, M. Eng, sebagai dosen penguji pada mata kuliah tesis dan Sekretaris Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
4. Bapak Ir. Bambang Setioko, M. Eng, sebagai Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
5. Seluruh Staf Pengajar dan Karyawan Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

Demikian tesis ini dibuat, dan harapan penyusun semoga naskah ini dapat bermanfaat sekaligus sumbangan yang berharga bagi dunia ilmu pengetahuan dan semua pihak yang membutuhkan.

Semarang, Maret 2005

Penyusun

ABSTRACT

The growth of Semarang city is influenced by economic growth, that giving pretty much contribution in economics of Semarang city, so the existence of commerce and service area are very needed to support the economics activity of Semarang city. One of the commerce and service area that experiencing fast economic growth enough is MT. Haryono street. The street is included an area that having high enough traffic density and tend to form the commercial area which does not in control, so that give the negative impact to dweller comfort, user street, and ready of facility.

This research aims to find out the form configuraton influence of the linear shop and its exploiting to outdoor space alongside of MT. Haryono street, also outdoor space consumers's relation with its activity to find out the consumers's comfort level. Research method that used is rasionalistik method which is a method emphasizing empirik definiting and intellectual understanding based on the grand theory. In order to reach the obyektivty stratified random sampling technique is used. Population of whom taken as responder is owners shop, street users (architects and society), parking man, and merchant cloister (PKL). Then, the sampel is proporsionally taken, while to determine the sampel is location, area sampling is used.

From the research result, known that there is relationship / influence between form configuraton of the linear shop outdoor space exploiting, that is influence of between land use with circulations and parking, in where the land use of commerce and service with the surround outdoor space which is having the public character, ought to applicable to public interest. For example, parking areas is ready to accomodate the building consumers's vehicle who are conducting the activity in that place, so that pedestrian paths, low-speed lines, and on street usages alongside of MT. Haryono street can be used properly. Besides, the influence existence between form and building mass with pedestrian ways and PKL, where pedestrian ways alongside of MT. Haryono street are expected to be able to give the good service for pedestrians who are conduct activities in MT. Haryono street, the totally environment correction by correcting and dissociating pedestrian ways with the vehicle ways, so that will be able to give the comfort, security, efficiency for the pedestrians.

ABSTRAKSI

Perkembangan kota Semarang dipengaruhi oleh pertumbuhan ekonomi, yang memberikan kontribusi cukup besar dalam perekonomian kota Semarang, sehingga keberadaan kawasan perdagangan dan jasa sangatlah diperlukan guna menunjang aktivitas perekonomian kota Semarang. Salah satu daerah perdagangan dan jasa yang mengalami pertumbuhan ekonomi cukup pesat adalah jalan MT. Haryono. Sepanjang jalan tersebut termasuk kawasan yang mempunyai kepadatan lalu lintas cukup tinggi dan cenderung membentuk kawasan perdagangan yang tidak terkendali sehingga menimbulkan dampak negatif pada menurunnya kualitas lingkungan terhadap kenyamanan penghuni, pengguna jalan, dan penyediaan fasilitas.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh konfigurasi bentuk pertokoan linier dan pemanfaatannya terhadap ruang luar di sepanjang jalan MT. Haryono, serta hubungan pengguna ruang luar dengan aktivitasnya untuk mengetahui tingkat kenyamanan pengguna. Metode penelitian yang digunakan adalah rasionalistik yaitu suatu metode yang menekankan pemaknaan empirik dan pemahaman intelektual berdasarkan *grand theory*. Untuk mencapai obyektivitas digunakan teknik *stratified random sampling*. Populasi yang dijadikan responden adalah pemilik toko, pengguna jalan (arsitek dan masyarakat), tukang parkir, dan pedagang kaki lima (PKL). Selanjutnya jumlah sampel diambil secara proporsional, sedangkan untuk menentukan sampel lokasi digunakan *area sampling*.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa terdapat hubungan / pengaruh konfigurasi bentuk pertokoan linier dengan pemanfaatan ruang luar, yaitu pengaruh antara tata guna lahan dengan sirkulasi dan parkir, dimana tata guna lahan perdagangan dan jasa dengan ruang luar di sekitarnya yang bersifat umum, seharusnya dapat digunakan untuk kepentingan umum. Antara lain, dengan penyediaan tempat / kantong parkir untuk menampung kendaraan pengguna bangunan yang melakukan aktivitas di tempat tersebut, sehingga penggunaan trotoar, jalur lambat, dan badan jalan di sepanjang jalan MT. Haryono dapat digunakan sebagaimana mestinya. Selain itu, adanya pengaruh antara bentuk dan massa bangunan dengan jalur pedestrian dan PKL, dimana jalur pedestrian di sepanjang jalan MT. Haryono diharapkan dapat memberi pelayanan yang baik bagi pejalan kaki yang sedang melakukan aktivitas di jalan MT. Haryono, pembenahan lingkungan yang menyeluruh dengan cara membenahi dan memisahkan jalur pedestrian (trotoar) dengan jalur untuk kendaraan, sehingga dapat memberikan kenyamanan, keamanan, efisiensi bagi pejalan kaki.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRACT	iv
ABSTRAKSI	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian	7
1.4. Sasaran Penelitian	8
1.5. Manfaat Penelitian	8
1.6. Lingkup dan Penentuan Penelitian	8
1.7. Keaslian Penelitian	10
1.8. Sistematika Pembahasan	11
1.9. Alur Pikir	14
BAB II. KAJIAN PUSTAKA	
2.1. Teori Perancangan Kota.....	15
2.2. Konfigurasi Bentuk Bangunan	28
2.2.1. Konfigurasi Bentuk Bangunan Terhadap Ruang Luar	28
2.2.2. Bangunan Superblok	34
2.3. Ruang Luar	34
2.3.1. Ruang Terbuka	34
2.3.2. Jaringan Jalan	39
2.3.3. Parkir	41
2.3.4. Pedagang Kaki Lima (PKL)	45
BAB III. METODOLOGI PENELITIAN	
3.1. Metode Penelitian	49

3.1.1. Pendekatan Penelitian	49
3.1.2. Metode Analisis	49
3.2. Rancangan Penelitian	50
3.3. Lokasi Penelitian	51
3.4. Variabel Penelitian	53
3.5. Metode Pengumpulan Data	53
3.6. Penentuan Responden	54
3.7. Keterangan Empiri Yang Diharapkan	55
BAB IV. TINJAUAN JALAN MT. HARYONO SEMARANG	
4.1. Kondisi Jalan MT. Haryono	56
4.2. Tata Ruang Jalan MT. Haryono	56
4.2.1. Tata Guna Lahan	56
4.2.2. Massa Bangunan Dalam Kawasan	58
4.2.3. Ruang Terbuka	60
BAB V. ANALISIS PENGARUH KONFIGURASI BENTUK PERTOKOAN LINIER TERHADAP PEMANFAATAN RUANG LUAR DI JALAN MT. HARYONO SEMARANG	
5.1. Analisis Jalan MT. Haryono Terhadap Perkembangan Kota Semarang	64
5.1.1. Analisis Ruang Aktivitas	65
5.1.2. Analisis Struktur Kawasan	66
5.2. Analisis tiap Segmen di Sepanjang Jalan MT. Haryono.....	71
5.3. Analisis Pengaruh Konfigurasi Bentuk Pertokoan Linier Terhadap Pemanfaatan Ruang Luar	95
5.3.1. Konfigurasi Bentuk Pertokoan Linier	95
5.3.2. Pemanfaatan Ruang Luar	100
5.3.3. Kesimpulan	107
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	
6.1. Kesimpulan	108
6.2. Rekomendasi	109

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Parkir pada badan jalan di sisi kiri	6
Gambar 1.2.	Penggunaan trotoar dan jalur lambat sebagai tempat parkir kendaraan dan PKL	6
Gambar 1.3.	Kondisi jalan MT. Haryono di pagi hari, nampak lengang.....	9
Gambar 1.4.	Peta Lokasi Penelitian	9
Gambar 2.1.	Teori perancangan kota yang menganggap kota sebagai produk	15
Gambar 2.2.	Pola tata ruang perkotaan	16
Gambar 2.3.	Blok tunggal (<i>single block</i>)	16
Gambar 2.4.	Blok yang mendefinisikan sisi (<i>edge defining block</i>)	17
Gambar 2.5.	Blok medan (<i>field block</i>)	17
Gambar 2.6.	Sistem tertutup linier (<i>linier closed system</i>)	18
Gambar 2.7.	Piazza San Marco (Venesia)	18
Gambar 2.8.	Sistem tertutup yang sentral (<i>central closed system</i>)	18
Gambar 2.9.	Sistem terbuka yang sentral (<i>central open system</i>)	19
Gambar 2.10.	Piazza San Marco (Venesia)	19
Gambar 2.11.	Sistem terbuka yang linier (<i>linier open system</i>)	20
Gambar 2.12.	Jalan pedesaan di Jepang	20
Gambar 2.13.	Tiga elemen linkage struktural	21
Gambar 2.14.	Tiga elemen linkage kolektif	21
Gambar 2.15.	Rencana pengembangan kota Philadelphia	22
Gambar 2.16.	Jalur pedestrian yang dilengkapi dengan fasilitas umum	26
Gambar 2.17.	Konfigurasi bidang berbentuk 'L'	28
Gambar 2.18.	Bentuk linier dalam konfigurasi 'L'	29
Gambar 2.19.	Bentuk konfigurasi 'L' dapat berfungsi sebagai pagar / pembatas	29
Gambar 2.20.	Konfigurasi bidang-bidang sejajar	30
Gambar 2.21.	Unsur-unsur terbentuknya bidang-bidang sejajar	31
Gambar 2.22.	Galleria Vittorio Emanuella (Milan, Italia)	31
Gambar 2.23.	Rumah di Old Westbury (New York)	32
Gambar 2.24.	Konfigurasi bidang berbentuk 'U'	32
Gambar 2.25.	Kontinuitas ruang dan kontinuitas visual dari bidang bentuk 'L'	33
Gambar 2.26.	Bentuk linier dalam konfigurasi 'U'	33
Gambar 2.27.	Villa Trissino di Meledo	34

Gambar 2.28.	Bentuk fisik spasial ruang terbuka	35
Gambar 2.29.	Ruang terbuka dengan bentuk memanjang	36
Gambar 3.1.	Peta Lokasi Penelitian	52
Gambar 3.2.	Teori perancangan kota yang diturunkan menjadi <i>grand concept</i>	55
Gambar 4.1.	Identifikasi tata guna lahan dan fungsi bangunan	57
Gambar 4.2.	Ketinggian bangunan antara 1 – 3 lantai	58
Gambar 4.3.	Bangunan yang sudah tidak aktif dimanfaatkan oleh PKL	59
Gambar 4.4.	Jalur lambat selebar $\pm 3,50$ m digunakan sebagai parkir kendaraan	61
Gambar 4.5.	Depan Ruko Mataram tidak ada jalur lambat, hanya kantung parkir.....	62
Gambar 4.6.	Pohon di kanan-kiri jalan MT. Haryono membuat rindang suasana	62
Gambar 4.7.	Kurangnya fasilitas jalur pejalan kaki	63
Gambar 4.8.	Pada badan jalan dan jalur lambat digunakan sebagai tempat berjualan, menaikurumkan penumpang angkot, dan parkir becak, mobil	63
Gambar 5.1.	Prosentase Fungsi Bangunan	65
Gambar 5.2.	<i>Figure Ground</i> Jalan MT. Haryono	66
Gambar 5.3.	Peta segmentasi jalan MT. Haryono	71

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	Sistematika Penulisan Tabel	13
Tabel 2.1.	Hubungan Antar Hirarki Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer	39
Tabel 2.2.	Hubungan Antar Kawasan Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Sekunder	40
Tabel 2.3.	Satuan Ruang Parkir	44
Tabel 2.4.	Ringkasan Teori	48
Tabel 3.1.	Variabel Operasional Penelitian	53
Tabel 5.1.	Jumlah Konfigurasi Bentuk Bangunan	104
Tabel 5.2.	Jumlah Fungsi Bangunan	105

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perancangan kota memiliki peran penting dalam meningkatkan kualitas lingkungan kawasan kota yang masih monoton, penggunaan lahan yang sama dalam bentuk, struktur, dan kepadatannya. Peningkatan dan redesain dari spasial dapat menghubungkan antara elemen individual dan elemen publik sehingga menggerakkan kegiatan kawasan tersebut. Sejarah perkembangan kota menunjukkan bahwa fasilitas kota tersebut tidak pernah terpenuhi secara menyeluruh.

Konfigurasi bentuk pertokoan linier merupakan salah satu faktor pembentuk fisik kota atau kawasan terutama pada jalan-jalan protokol, juga terbentuk akibat pertumbuhan dan perkembangan aktivitas perkotaan baik sosial, budaya, politik, maupun ekonomi, hal ini karena bentuk fisik dan aktivitas masyarakat kota saling terkait. Selain itu aktivitas masyarakat juga dapat menciptakan elemen fisik, sehingga terjadi reaksi masyarakat terhadap kondisi fisik lingkungannya, dimana secara alamiah terdapat hubungan yang erat antara masyarakat (dengan aktivitasnya) terhadap ruang sebagai wadah. Ruang kota sebagai tempat terpusatnya aktivitas masyarakat akan terus berkembang baik kualitas maupun kuantitas sesuai dengan perkembangan kebutuhan masyarakat.

Pembangunan di perkotaan semakin meningkat terutama di pusat kota (*Central Business District*) untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan wadah

aktivitas akibat pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Sehingga perencanaan kota harus berpacu dengan pembangunan fisik bangunan, serta sarana dan prasarana kota lainnya. Perilaku dan karakteristik perdagangan di kota Semarang diantaranya berupa berkembangnya guna lahan perdagangan dalam bentuk rumah toko (ruko), rumah kantor (rukan), pasar, dan bangunan ruko superblok yang cenderung mengambil tempat di ruas-ruas jalan utama sehingga terbentuk suatu pita perdagangan (*commercial ribbon*), yang membuat perubahan besar pada *urban design*.

Konfigurasi bentuk pertokoan linier dalam skala perkembangan kota terkait dengan perubahan fisik, yang menurut Hamid Shirvani (1996), bahwa keberadaan suatu kawasan dengan segala perubahannya akan dilihat dari kekonsistennannya terhadap peraturan tata guna lahan yang terkait dengan peruntukan lahan, intensitas pembangunan dan bangunan, dan pada massa bangunan akan terlihat ketinggian dan *skyline*, *setback* bangunan dan hubungan antar bangunan. Keberadaan tata guna lahan, massa bangunan, dan ruang terbuka akan didukung dengan adanya sirkulasi sebagai unsur *linkage*.

Menurut Hamid Shirvani (1996), ruang luar merupakan ruang terbuka kota, yang dalam skala perkembangan kota terkait dengan perubahan fisik. Ruang jalan, jalur lambat, dan jalur pedestrian beserta komponen di dalamnya merupakan elemen kota, letak ruang jalan sangat mempengaruhi dan dipengaruhi oleh aktivitas manusia, yang memungkinkan dapat menumbuhkan kegiatan dan aktivitas dalam membuka usaha baik perdagangan dan jasa. Kegiatan perdagangan dan jasa dapat terselenggara di mana saja dengan memanfaatkan ruang-ruang kota yang rendah efektivitasnya atau ruang yang

tidak dimanfaatkan oleh pemiliknya. Pertumbuhan penduduk perkotaan yang tinggi dan terbatasnya lapangan kerja, akan mengakibatkan terjadinya usaha komersial kecil yang diminati dan mudah dilakukan oleh masyarakat. Sehingga letak strategis di tepi jalan merupakan area paling mudah dijadikan tempat untuk melakukan aktivitas perdagangan maupun jasa.

Aktivitas yang semakin beragam, dengan tingkat kepadatan yang cukup tinggi, sedangkan keberadaan lahan yang tersedia tidak mungkin akan bertambah secara horisontal pada pusat kota atau jalur menuju pusat kota sehingga menyebabkan melambungnya harga lahan, terutama pada pusat pertumbuhan ekonomi termasuk akses menuju CBD tersebut diantaranya adalah jalan MT. Haryono.

Jalan MT. Haryono merupakan salah satu daerah perdagangan dan jasa, dimana sepanjang jalan tersebut termasuk kawasan yang mempunyai kepadatan lalu lintas cukup tinggi. Menurut penelitian Iswar Aminuddin (2003), kemacetan lalu lintas disebabkan oleh ruas jalan antara perempatan Bangkong sampai perempatan Kartini dan dari perempatan Pringgading sampai bundaran Bubakan mempunyai nilai V/C ratio masing-masing sebesar 1,01 dan 0,97 ($>0,85$), yang berarti arus lalu lintasnya kurang lancar sehingga kinerja jalannya sudah tidak ideal. Sedangkan pada ruas jalan antara perempatan Kartini sampai perempatan Pringgading tingkat kinerja jalannya masih cukup ideal, karena V/C rasionya sebesar 0,48 yang berarti arus lalu lintasnya masih cukup lancar.

Faktor yang mempengaruhi permasalahan transportasi tersebut adalah pertama, besarnya volume lalu lintas, bukan saja berasal dari kendaraan yang

hanya sekedar melintas menuju tempat lain, melainkan akibat tarikan aktivitas perdagangan dan jasa yang besar di sepanjang jalan MT. Haryono .

Faktor kedua adalah besarnya hambatan samping yang merupakan dampak terhadap kinerja lalu lintas dari aktivitas samping segmen jalan (MKJI,1997). Tingginya hambatan samping di jalan MT. Haryono ini disebabkan pemotongan arus lalu lintas oleh kendaraan dan pejalan kaki yang menuju pusat aktivitas perdagangan dan jasa di samping jalan, misalnya kendaraan yang berbelok ke pertokoan atau pejalan kaki yang menyeberang menuju pertokoan.

Faktor yang ketiga adalah aktivitas menaikturunkan penumpang angkutan umum, baik lokal maupun regional yang memanfaatkan badan jalan. Aktivitas menaikturunkan penumpang ini seharusnya dilakukan pada tempat yang telah disediakan (halte), namun saat ini halte tersebut belum tersedia. Selain itu pedagang kaki lima (PKL) yang menggunakan tempat yang potensial untuk berdagang (trotoar, jalur lambat, bahkan badan jalan) sehingga ruang untuk pejalan kaki beralih ke jalur lambat atau tempat kosong yang dapat dilalui, hal ini mengakibatkan berkurangnya kapasitas ruas jalan MT. Haryono dan merupakan penyebab potensial kemacetan lalu lintas.

Menurut penelitian Iswar Aminuddin (2003), faktor yang paling berpengaruh terhadap turunnya kinerja jalan MT. Haryono adalah adanya parkir pada badan jalan (*on street parking*). Sehingga alternatif penanganan masalah dilakukan dengan mengoptimalkan kapasitas jalan dan pembangunan beberapa superblok lengkap dengan fasilitas parkir yang memadai pada ruas jalan MT. Haryono yang sudah tidak ideal.

Fenomena yang menarik dari pertumbuhan ekonomi ini adalah perubahan aktivitas komersial berupa perubahan pemanfaatan bangunan yang sedikit banyak mempengaruhi bentuk / fasade bangunan untuk lebih mendukung aktivitas komersial, kecenderungan dari beberapa pemilik bangunan yang berusaha memaksimalkan luas bangunan pada lahan yang mereka miliki, baik pada bagian depan maupun belakang, sehingga menimbulkan beberapa permasalahan, yaitu munculnya aktivitas baru di ruang luar yang sebelumnya tidak direncanakan seperti penyalahgunaan fungsi jalur pedestrian dan jalan yang digunakan untuk parkir menghambat arus lalu lintas, serta pemanfaatan jalur pedestrian sebagai tempat pedagang kaki lima (PKL). Hal ini akan merugikan pengguna jalan serta menyebabkan lingkungan menjadi tersebut tumbuh secara tidak teratur, sehingga dengan dasar tersebut perlu dilakukan studi untuk mengkaji aktivitas ruang luar yang timbul akibat konfigurasi bentuk pertokoan linier di sepanjang jalan MT. Haryono.

1.2. Perumusan Masalah

Perubahan aktivitas komersial berupa perubahan pemanfaatan bangunan, sedikit banyak mempengaruhi bentuk / fasade bangunan untuk lebih mendukung aktivitas komersial. Kecenderungan dari beberapa pemilik bangunan yang berusaha memaksimalkan luas bangunan pada lahan yang mereka miliki, baik pada bagian depan maupun belakang menimbulkan penggunaan ruang luar yang tidak memadai. Namun kenyataannya, kawasan perdagangan dan jasa ini justru hanya menyediakan lahan parkir yang minim sekali pada badan jalan (*on street parking*) (lihat Gambar 1.1.).



Gambar 1.1. Parkir pada badan jalan di sisi kiri
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2004)

Di samping adanya perubahan tersebut, nampak juga adanya indikasi lain berupa penggunaan atau pemanfaatan ruang luar yaitu fungsi jalur pedestrian dan jalan yang digunakan untuk parkir menghambat arus lalu lintas, serta pemanfaatan jalur pedestrian sebagai tempat pedagang kaki lima (PKL), sehingga mengurangi kenyamanan pengguna jalur pedestrian dan jalan untuk menggunakan / menikmati ruang luar yang tersedia (lihat Gambar 1.2.).



Gambar 1.2. Penggunaan trotoar dan jalur lambat sebagai tempat parkir kendaraan dan PKL
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2004)

Adanya pemanfaatan ruang luar menunjukkan perkembangan yang cukup pesat di jalan MT. Haryono. Dari kondisi ini perlu dilakukan penelitian mengenai aktivitas ruang luar yang timbul akibat konfigurasi bentuk pertokoan linier di sepanjang jalan MT. Haryono.

Dari penjelasan di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa perumusan masalah yang mengarah pada inti permasalahan yang akan diteliti, yaitu :

- A. Konfigurasi bentuk pertokoan linier di sepanjang jalan MT. Haryono dengan adanya perubahan aktivitas komersial berupa perubahan pemanfaatan bangunan, sedikit banyak mempengaruhi bentuk / fasade bangunan untuk lebih mendukung aktivitas komersial. Kecenderungan dari beberapa pemilik bangunan yang berusaha memaksimalkan luas bangunan pada lahan yang mereka miliki, baik pada bagian depan maupun belakang menimbulkan penggunaan ruang luar yang tidak memadai.
- B. Pemanfaatan ruang luar yang terjadi yaitu fungsi jalur pedestrian dan jalan yang digunakan untuk parkir menghambat arus lalu lintas, serta pemanfaatan jalur pedestrian sebagai tempat pedagang kaki lima (PKL).

Dari rumusan masalah tersebut, maka muncul *research question* berupa :
Bagaimana konfigurasi bentuk pertokoan linier dapat mempengaruhi pemanfaatan ruang luar di sepanjang jalan MT. Haryono Semarang sebagai kawasan perdagangan dan jasa ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh konfigurasi bentuk pertokoan linier dan pemanfaatannya terhadap ruang luar di sepanjang jalan MT. Haryono. Serta hubungan pengguna ruang luar dengan aktivitasnya untuk mengetahui kenyamanan pengguna.

1.4. Sasaran Penelitian

Sasaran penelitian, berupa :

- A. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan konfigurasi bentuk pertokoan linier, dan aktivitas perdagangan dan jasa yang terjadi.
- B. Menganalisis konfigurasi bentuk pertokoan linier terhadap pemanfaatan ruang luar.

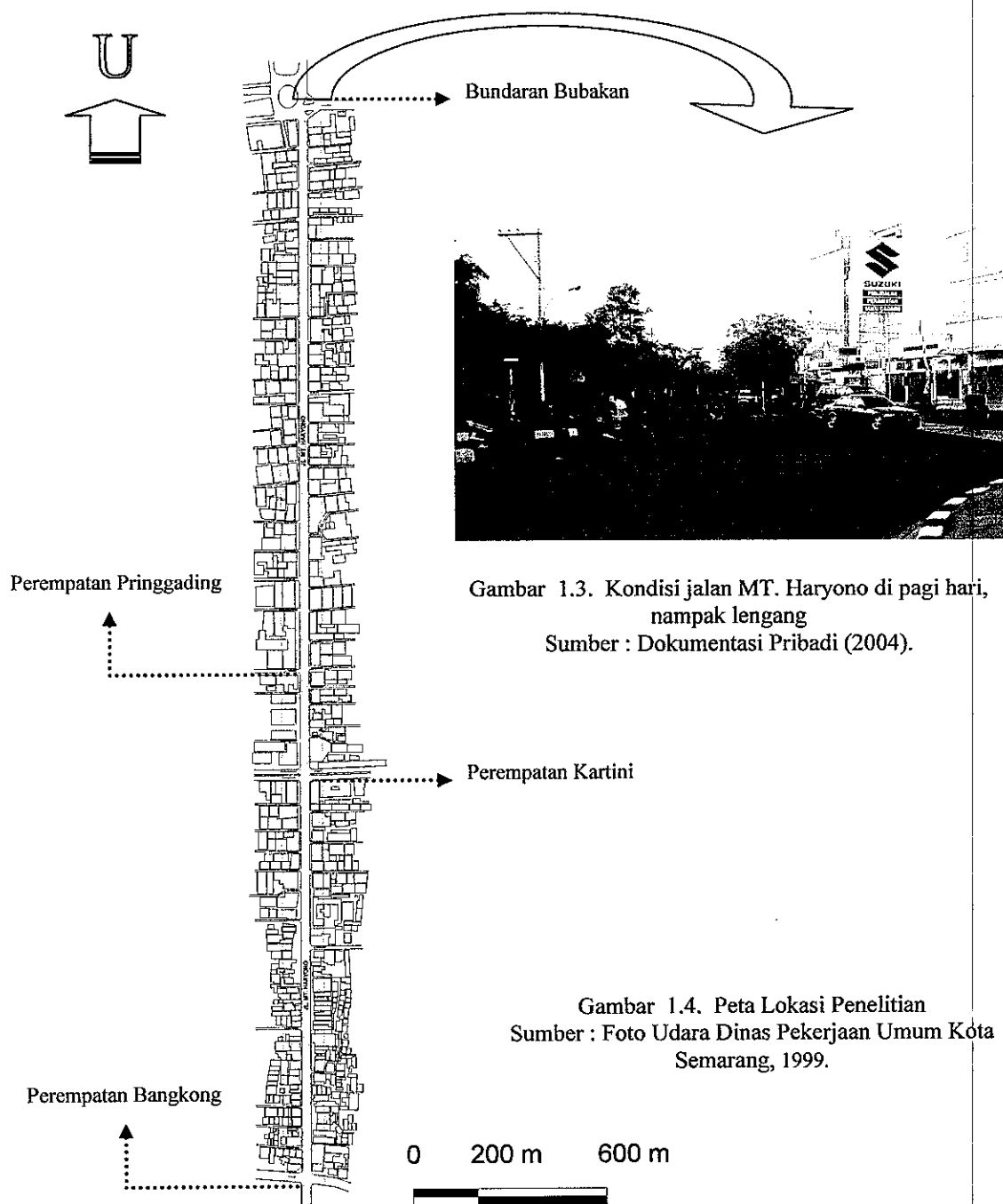
1.5. Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi ilmu pengetahuan, terutama dunia arsitektur dan perencanaan kota untuk memperkaya wawasan arsitektur dan perencanaan kota yang berkaitan dengan pertokoan linier dan ruang luar. Selain itu, penelitian ini dapat dipergunakan sebagai bahan pertimbangan oleh Pemerintah Daerah (pemda) dalam perencanaan peraturan bangunan dan lingkungan, khususnya mengenai penataan bangunan dan lingkungan di sepanjang jalan MT. Haryono.

1.6. Lingkup dan Penentuan Lokasi Penelitian

Lingkup substansial penelitian ini berkaitan dengan perkembangan ruang luar (sirkulasi dan parkir, jalur pedestrian, dan PKL) terhadap konfigurasi bentuk pertokoan linier (tata guna lahan serta bentuk dan massa bangunan), sedangkan lingkup spasialnya adalah sepanjang jalan MT. Haryono Semarang, mulai dari perempatan Bangkong sampai bundaran Bubakan, dimana lokasi penelitian tersebut mempunyai karakteristik yang khas sebagai pusat perdagangan elektronik dan onderdil kendaraan yang banyak dilewati orang-orang (lihat Gambar 1.3. dan 1.4.).

Kajian penelitian dibatasi dalam konteks arsitektur dan perancangan kota, sehingga semua pihak memiliki persepsi yang sama dalam melihat konteks permasalahan ini. Pemetaan tidak hanya dikaji dari keberadaan secara fisik jalan MT. Haryono itu sendiri, melainkan dikaji dari sisi *urban design* beserta perilaku pemilik bangunan dan pengguna jalan.



Gambar 1.3. Kondisi jalan MT. Haryono di pagi hari, nampak lengang
 Sumber : Dokumentasi Pribadi (2004).

Gambar 1.4. Peta Lokasi Penelitian
 Sumber : Foto Udara Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang, 1999.

1.7. Keaslian Penelitian

Keaslian Penelitian terletak pada permasalahan yang akan diteliti serta pada metode pendekatan. Sejauh yang peneliti ketahui, penelitian dengan konfigurasi bentuk pertokoan linier belum pernah dilakukan pada jalan MT. Haryono, tepatnya antara perempatan Bangkong sampai bundaran Bubakan. Penelitian lain yang pernah dilakukan antara lain :

1. Kajian Kinerja Jalan Dalam Mendukung Aktivitas Kawasan Perdagangan dan Jasa di Jalan MT. Haryono Kota Semarang (Iswar Aminuddin, 2003).

Penelitian berkaitan dengan kinerja jalan pada kawasan perdagangan dan jasa, dengan melakukan perhitungan mengenai volume kendaraan terhadap kapasitas jalan. Teori yang digunakan adalah teori tentang jalan, parkir dan arus lalu lintas, serta kawasan perdagangan dan jasa.

2. Jalur Pedestrian Pada Sentra Perdagangan Elektronika Dan Onderdil Kendaraan Ditinjau Dari Perilaku Pengguna, Studi Kasus : Koridor Jalan MT. Haryono Semarang (Yudha B. Dilliawan, 2003).

Penelitian membahas koridor jalan MT. Haryono sebagai penghubung kawasan selatan – utara kota Semarang, dimana pertumbuhan ekonomi yang pesat menyebabkan jalur pedestrian yang seharusnya diperuntukan bagi pejalan kaki tidak nyaman lagi untuk dilalui, sehingga diadakan penelitian yang berkaitan dengan atribut dan properti. Teori yang digunakan adalah teori pejalan kaki, teori yang jalur pejalan kaki dan teori perilaku.

3. Kajian *SetBack* Bangunan Terhadap Estetika Visual di Penggal Koridor Jalan Pandanaran Semarang (Iwan Chairil Anwar, 2003).

Penelitian membahas tentang ketidakteraturan *setback* bangunan yang salah satunya disebabkan ketidaktahuan pemilik bangunan akan peraturan bangunan dan tingginya harga lahan di lokasi penelitian. Penelitian ini bertujuan mengkaji *Setback* bangunan beserta fenomena yang terjadi terhadap estetika visual koridor. Teori yang digunakan adalah teori *urban space* dan teori *urban design*.

1.8. Sistematika Pembahasan

Penulisan tesis ini terbagi dalam lima bab, meliputi pendahuluan, kajian pustaka, metodologi penelitian, tinjauan jalan MT. Haryono Semarang, analisis penelitian, serta kesimpulan dan rekomendasi. Pembahasan yang digunakan untuk menguraikan penulisan secara terperinci adalah sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, sasaran penelitian, manfaat penelitian, lingkup dan penentuan lokasi penelitian, keaslian penelitian, sistematika pembahasan, dan alur pikir.

BAB II. KAJIAN PUSTAKA

Berisi mengenai literatur yang membahas tentang teori perancangan kota, teori konfigurasi bentuk bangunan, serta teori ruang luar yang meliputi ruang terbuka, jaringan jalan, parkir dan PKL.

BAB III. METODOLOGI PENELITIAN

Membahas tentang metode penelitian yang digunakan, rancangan penelitian, lokasi penelitian, variabel penelitian, metode pengumpulan data, penentuan responden dan keterangan empiri yang diharapkan.

BAB IV. TINJAUAN JALAN MT. HARYONO SEMARANG

Menjelaskan kondisi dan tata ruang jalan MT. Haryono secara umum berupa tata guna lahan, massa bangunan dalam kawasan dan ruang terbuka.

BAB V. ANALISIS PENGARUH KONFIGURASI BENTUK

PERTOKOAN LINIER TERHADAP PEMANFAATAN

RUANG LUAR DI JALAN MT. HARYONO SEMARANG

Menganalisis jalan MT. Haryono terhadap perkembangan Kota Semarang, menganalisis tiap segmen serta pengaruh konfigurasi bentuk pertokoan liner terhadap pemanfaatan ruang luar.

BAB VI. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

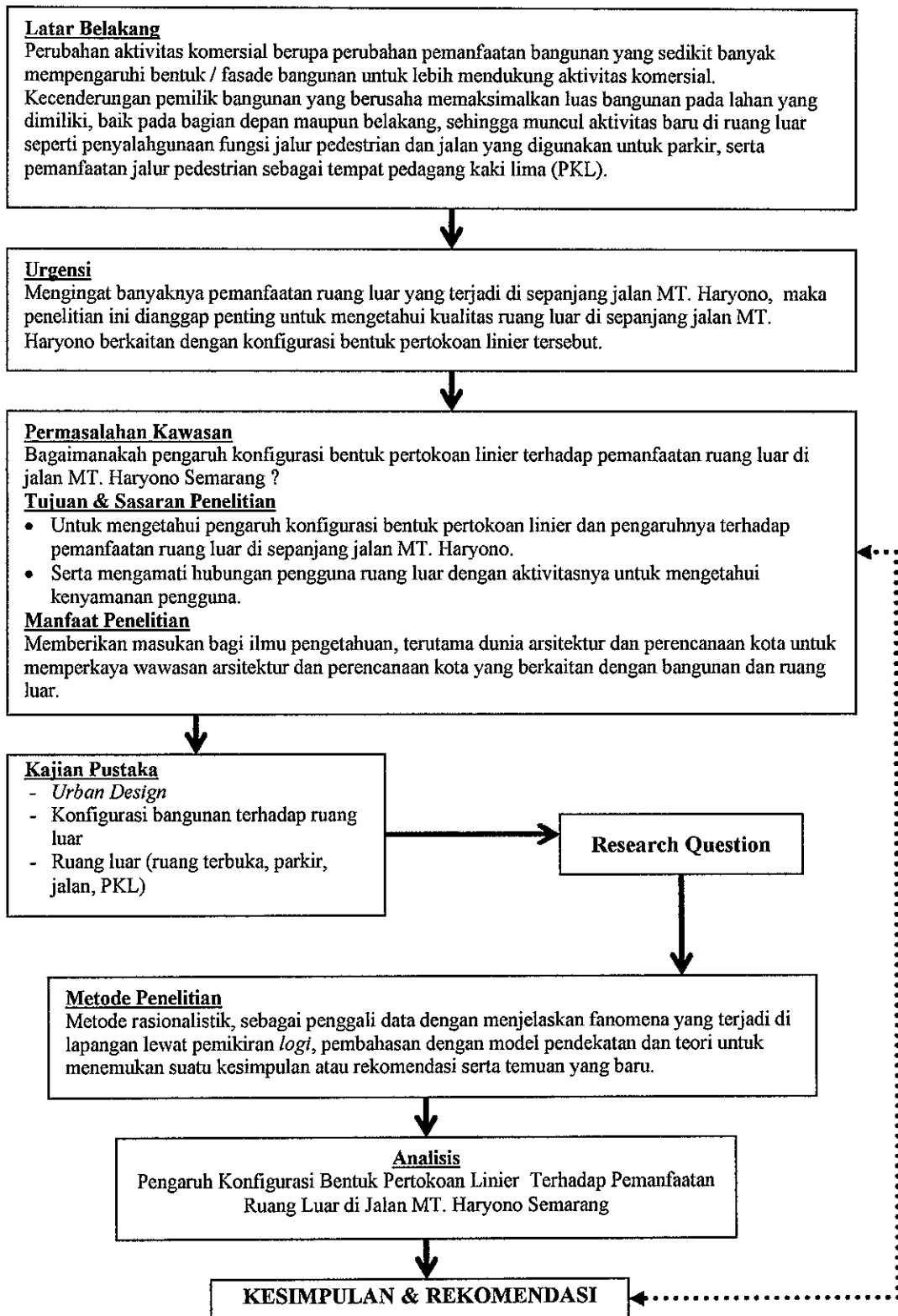
Berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, serta rekomendasi rekomendasi sebagai dasar dalam menindaklanjuti hasil penelitian. Untuk memperjelas sistematika pembahasan dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut.

Tabel 1.1 Sistematika Penulisan Tesis

BAB	INPUT	ANALISIS	OUTPUT
I	<p>Latar Belakang</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perubahan aktivitas komersial berupa perubahan pemanfaatan bangunan yang sedikit banyak mempengaruhi bentuk / fasade bangunan untuk lebih mendukung aktivitas komersial. • Kecenderungan pemilik bangunan yang berusaha memaksimalkan luas bangunan pada lahan yang dimiliki, baik pada bagian depan maupun belakang, sehingga muncul aktivitas baru di ruang luar seperti penyalahgunaan fungsi jalur pedestrian dan jalan yang digunakan untuk parkir, serta pemanfaatan jalur pedestrian sebagai tempat pedagang kaki lima (PKL). 		<p>Tujuan Penelitian</p> <ul style="list-style-type: none"> • Untuk mengetahui pengaruh konfigurasi bentuk pertokoan linier dan pemanfaatannya terhadap ruang luar di sepanjang jalan MT. Haryono. • Serta mengamati hubungan pengguna ruang luar dengan aktivitasnya untuk mengetahui tingkat kenyamanan pengguna.
II	<p>Kajian Pustaka</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Urban Design</i> • Konfigurasi bentuk bangunan terhadap ruang luar • Ruang Luar (ruang terbuka, parkir, jalan, PKL) 		<p>Reserch Question</p>
III	<p>Metode Penelitian Rasonalistik</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Tahapan Penelitian • Responden dibagi menjadi : <ul style="list-style-type: none"> - Pemilik toko - Pengguna jalan - Tukang parkir - Pedagang kaki lima (PKL)
IV	<p>Kajian wilayah jalan MT. Haryono Semarang sebagai obyek penelitian</p>		<p>Data</p> <p>Kondisi faktual jalan MT. Haryono Semarang (bangunan dan ruang luar)</p>
V		<p>Analisis pengaruh konfigurasi bentuk pertokoan linier terhadap pemanfaatan ruang luar di jalan MT. Haryono Semarang</p>	
VI			<p>Kesimpulan & Rekomendasi</p>

Sumber : Analisis Peneliti, 2004.

1.9. Alur Pikir



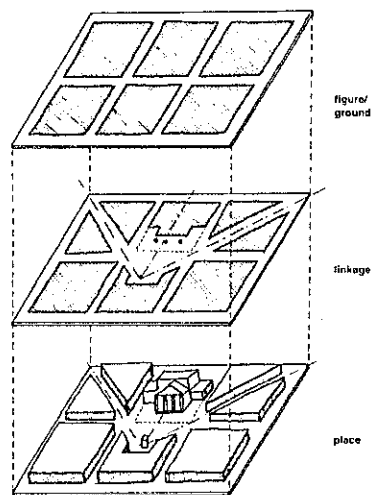
BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Teori Perancangan Kota

Teori yang digunakan dalam menganalisa obyek penelitian ini adalah :

A. Menurut Roger Trancik (1986), ada tiga teori perancangan kota (lihat Gambar 2. 1.), yaitu :



Gambar 2.1. Teori perancangan kota yang menganggap kota sebagai produk.
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

1. Teori *figure ground*

Figure ground is the articulation and differentiation of solid and void that make up the fabric of the city and establish the physical sequences and visual orientation between places.

Teori *figure ground* dipahami dari tata kota sebagai hubungan tekstural antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Analisis *figure ground* adalah alat yang sangat baik untuk mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*), serta mengidentifikasi masalah

keteraturan massa / ruang perkotaan. Selain itu, *figure* adalah istilah untuk massa yang dibangun (biasanya di dalam gambar-gambar ditunjukkan dengan warna hitam) dan *ground* adalah istilah untuk semua ruang di luar masa itu (biasanya ditunjukkan dengan warna putih). Gambar seperti itu menunjukkan keadaan tekstur kota atau kawasan kota tersebut (lihat Gambar 2.2.).

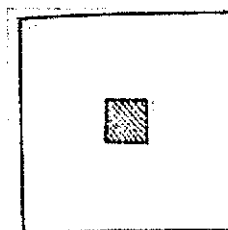


Gambar 2.2. Pola tata ruang perkotaan
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

Ada tiga elemen *solid* (blok) yang merupakan elemen konkret karena dibangun secara fisik / dengan bahan massa, yaitu :

a. Blok tunggal

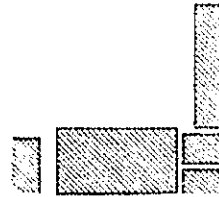
Blok ini bersifat agak individual, namun elemen ini dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang lebih besar, dimana elemen tersebut sering memiliki sifat penting (misalnya sebagai penentu sudut, hierarki, atau penyambung). Lihat Gambar 2.3.



Gambar 2.3. Blok tunggal (*single block*)
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

b. Blok yang mendefinisikan sisi

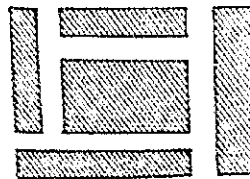
Blok ini dapat berfungsi sebagai pembatas secara linier. Pembatas tersebut dapat dibentuk oleh elemen ini dari satu, dua, atau tiga sisi. Lihat Gambar 2.4.



Gambar 2.4. Blok yang mendefinisikan sisi (*edge defining block*)
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

c. Blok medan

Blok ini memiliki bermacam-macam massa dan bentuk, namun masing-masing tidak dilihat sebagai individu-individu, melainkan hanya dilihat keseluruhan massanya secara bersama. Lihat Gambar 2.5.

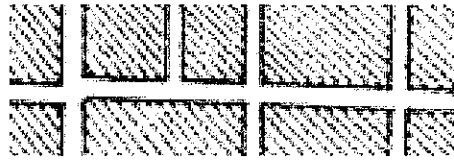


Gambar 2.5. Blok medan (*field block*)
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

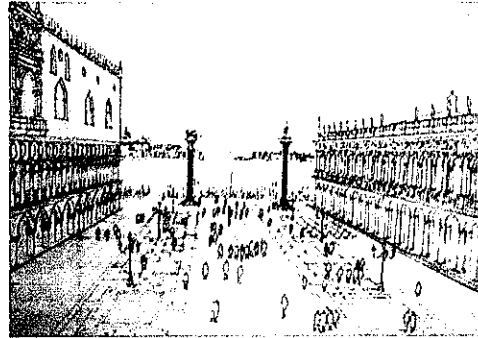
Ada empat elemen dasar yang bersifat *void* (ruang), yaitu :

a. Sistem tertutup yang linier

Sistem ini memperhatikan ruang yang bersifat linier, namun kesannya tertutup. Elemen ini paling sering dijumpai di kota (lihat Gambar 2.6. dan 2.7.).



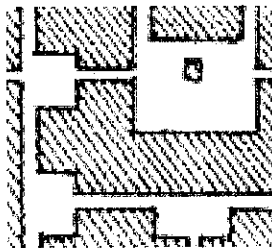
Gambar 2.6. Sistem tertutup linier (*linier closed system*)
Sumber : Finding Lost Space, 1986.



Gambar 2.7. Piazza San Marco (Venesia)
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

b. Sistem tertutup yang memusat

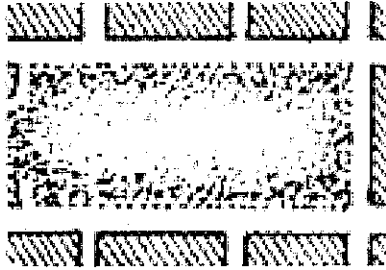
Sistem ini sudah lebih sedikit jumlahnya karena memiliki pola ruang yang berkesan terfokus dan tertutup. Ruang tersebut di kota dapat diamati pada skala besar (misalnya pusat kota) maupun di berbagai kawasan (di dalam kampung dan lain-lain). Lihat Gambar 2.8.



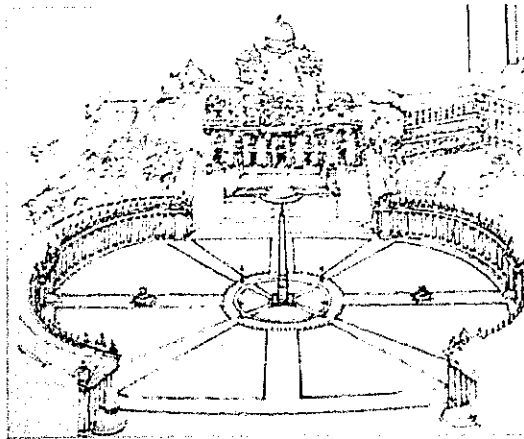
Gambar 2.8. Sistem tertutup yang sentral (*central closed system*)
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

c. Sistem terbuka yang sentral

Sistem ini terdapat di kota, dimana kesan ruang bersifat terbuka namun masih tampak terfokus (misalnya alun-alun besar, taman kota, dan lain-lain). Lihat Gambar 2.9. dan 2.10.



Gambar 2.9. Sistem terbuka yang sentral (*central open system*)
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

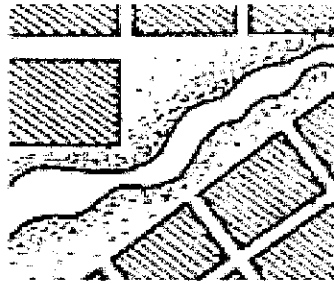


Gambar 2.10. Piazza San Marco (Venesia)
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

d. Sistem terbuka yang linier

Sistem ini merupakan pola ruang yang berkesan terbuka dan linier (misalnya kawasan sungai dan lain-lain).

Dalam literatur arsitektur, elemen terbuka kadang juga disebut sebagai *soft space*, sedangkan ruang tertutup dinamakan *hard space*. Lihat Gambar 2.11.

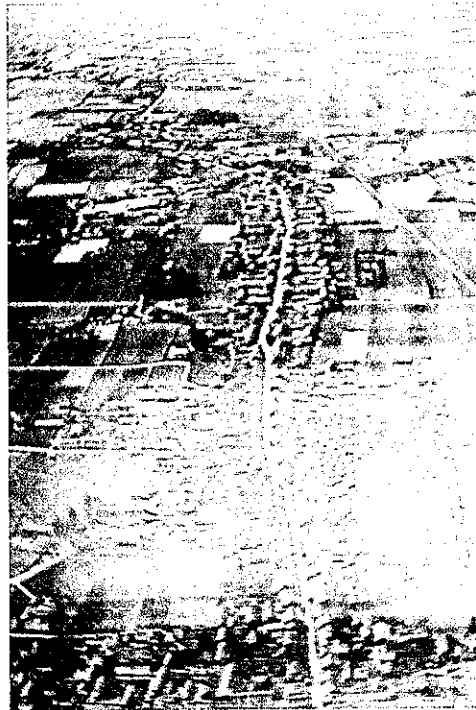


Gambar 2.11. Sistem terbuka yang linier (*linier open system*)
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

2. Teori *linkage*

Linkage is simply the glue of the city. It is the act by which we unite all the layers of activity and resulting form in the city.

Linkage adalah penghubung yang memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (dinamika) sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*). Lihat Gambar 2.12.



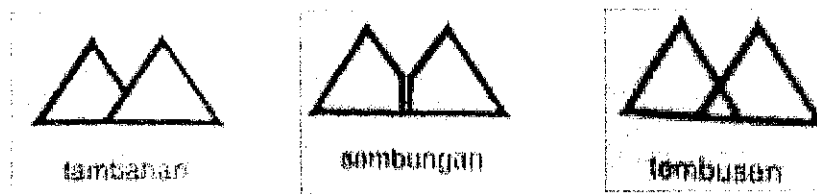
Gambar 2.12. Jalan pedesaan di Jepang
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

Menurut Roger Trancik (1986), teori linkage berguna untuk :

- a. Memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*).
- b. Suatu pendekatan yang dinamis dari sistem sirkulasi dan menjadi motor bentukan kota.

Menurut Markus Zahnd (1999), teori linkage ini memiliki kelemahan berupa kurangnya perhatian dalam mengidentifikasi ruang perkotaan secara spasial dan kontekstual. Ada tiga bentuk pendekatan teori linkage, yaitu :

- a. Linkage visual, yang terbagi dalam lima elemen linkage visual, yaitu garis (*line*), koridor (*corridor*), sisi (*edge*), sumbu (*axis*), irama (*rythm*).
- b. Linkage struktural, terdapat tiga elemen yang mencapai hubungan secara arsitektural, yaitu tambahan, sambungan, tembusan. Lihat Gambar 2.13.



Gambar 2.13. Tiga elemen linkage struktural
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

- c. Linkage kolektif, yang terbagi menjadi tiga tipe bentuk kolektif, yaitu *composional form*, *mega form* dan *group form*. Lihat Gambar 2.14.

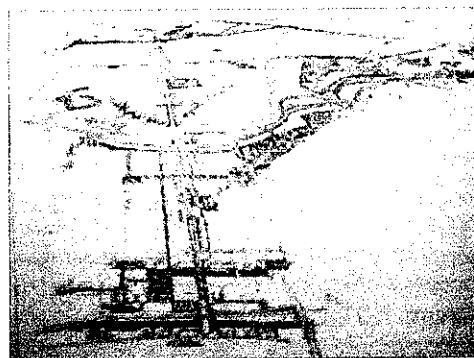


Gambar 2.14. Tiga elemen linkage kolektif
 Sumber : Finding Lost Space, 1986.

3. Teori *place*

Hakekat teori *place* dalam desain spasial terletak pada pemahaman budaya dan karakteristik manusia terhadap tempatnya.

Sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebagai sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi sebuah *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya (lihat Gambar 2.15.). Artinya, sebuah *place* dibentuk sebagai sebuah *space* jika memiliki ciri khas dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya. Suasana itu tampak dari benda yang konkret (bahan, rupa, tekstur, warna) maupun benda yang abstrak, yaitu asosiasi kultural dan regional yang dilakukan oleh manusia di tempatnya.



Gambar 2.15. Rencana pengembangan kota Philadelphia
 Sumber : Finding Lost Space, 1986.

B. Menurut Hamid Shirvani (1996), ada delapan elemen perancangan kota, yaitu :

1. *Land use* (tata guna lahan)

Tata guna lahan merupakan rencana dua dimensi dimana ruang-ruang tiga dimensi akan dibangun dan fungsi-fungsi akan dibentuk. Pengelompokan tata guna lahan memberikan gambaran keseluruhan dari fungsi kawasan. Kerangka perencanaan tata guna lahan terdiri dari unsur aktivitas, manusia dan lokasi yang saling berintegrasi.

2. *Building form and massing* (bentuk dan massa bangunan)

Meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu ketinggian, kegemukan, koefisien lantai bangunan (KLB), koefisien dasar bangunan (KDB), garis sempadan bangunan (GSB), gaya bangunan, skala, proporsi, tekstur, dan warna.

Menurut Spreiregen (1985), prinsip-prinsip dan teknik *urban design* yang berkaitan dengan massa dan bentuk bangunan meliputi :

a. *Scale*

Berkaitan dengan sudut pandang manusia, sirkulasi, dan dimensi obyek bangunan utama dengan bangunan sekitarnya.

b. *Urban Space*

Merupakan elemen utama *urban design* yang mementingkan penegasan skala manusia, skala batas-batas keliling, dan tipe-tipe *urban space*.

c. *Urban Mass*

Meliputi bangunan-bangunan, permukaan tanah, dan obyek dalam ruang yang mungkin dapat dirangkai untuk membentuk *urban space* dan pola aktivitas dalam skala besar dan kecil.

3. *Circulation and parking* (sirkulasi dan parkir)

Sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian ways* dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan). Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan, yaitu :

- a. Kegiatan komersial di daerah perkotaan dapat hidup.
- b. Pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit memberi efek visual adalah suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.

4. *Open space* (ruang terbuka)

Meliputi semua taman, jalan, jalur, termasuk ruang rekreasi serta elemen-elemen ruang terbuka (pohon, bangku, lampu, patung, jam, kios, tempat sampah, dan sebagainya). Selain itu, hal penting yang diperhatikan adalah hubungan ruang terbuka dengan bangunan di sekitarnya, dan hubungan antara ruang terbuka umum dengan ruang terbuka pribadi.

Ruang terbuka selalu menjadi inti dari elemen *urban design*. Berdasarkan letak dan macam kegiatan, ada dua jenis ruang terbuka, yaitu :

a. *Publik domain*

Ruang terbuka yang letaknya di luar lingkup bangunan (*external void*), sehingga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat umum untuk berinteraksi sosial.

b. *Private domain*

Ruang terbuka yang letaknya di dalam lingkup bangunan (*internal void*) yang dibatasi oleh kepemilikan.

5. *Pedestrian ways* (jalur pedestrian)

Jalur pedestrian dipertimbangkan sebagai elemen perancangan kota yang mempunyai nilai bagi terciptanya kenyamanan. Oleh karena itu banyak dijumpai di daerah perdagangan. Jalur perdagangan juga mempunyai nilai untuk menghidupkan ruang kota.

Sistem pedestrian yang baik akan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor di pusat kota, meningkatkan kualitas lingkungan dengan mengenalkan sistem skala manusia, membuat lebih banyak kegiatan perdagangan eceran dan yang terakhir dapat memperbaiki kualitas udara.

Pada perencanaan jalur pedestrian, hal-hal yang perlu dipertimbangkan (lihat Gambar 2.16.), adalah :

a. Keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan.

- b. Faktor kenyamanan sebagai syarat yang penting dalam perancangan pedestrian.
- c. Ruang yang cukup nyaman bagi pejalan kaki yang memakainya.
- d. Fasilitas yang menawarkan kesenangan di sepanjang jalur pedestrian.
- e. Tersedianya fasilitas kenyamanan publik yang menyatu dan menjadi elemen jalur pedestrian (contoh : bangku, penerangan, tanaman, dll.).



Gambar 2.16. Jalur pedestrian yang dilengkapi dengan fasilitas umum
Sumber : Finding Lost Space, 1986.

6. *Activity support* (pendukung aktivitas)

Activity support pada prinsipnya adalah kegiatan-kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada di kota. Kegiatan yang mendukung ruang-ruang publik di kota, yaitu *department store*, taman rekreasi, kantor pusat pemerintah, perpustakaan umum, dll.. Integrasi dari kegiatan *in door* dan *out door* adalah juga hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan pendukung aktivitas.

Saling ketergantungan antara ruang dan penggunaannya merupakan elemen yang penting dalam perancangna kota. Pendukung aktivitas bukan berarti hanya penyediaan plasa dan jalur pedestrian saja, tetapi juga mempertimbangkan elemen penggunaan fungsional kota yang membangkitkan aktivitas.

Hal-hal yang perlu diidentifikasi untuk menciptakan aktivitas pendukung, adalah :

- a. Kemacetan yang terjadi di jalur utama dan kantong-kantong parkir.
- b. Arah *side walk*, *bus stop crowding*, *dangerous pedestrian crossing*.
- c. Visual kekacauan.
- d. Keburukan susunana fisik dari *streets shops*.

7. *Signage* (penandaan)

Panandaan adalah segala sesuatu yang secara fisik menginformasikan sesuatu pesan tertentu kepada masyarakat kota. Bentuk secara fisik merupakan sesuatu yang mudah untuk dibaca (*legibility*). Dalam hal ini adalah papan iklan, yang perlu diatur adalah ukuran dan kualitas desain. Selain itu tanda (*sign*) juga dapat dijadikan sebagai *landmark* yang dapat berfungsi sebagai orientasi. Hal yang perlu diperhatikan dalam perancangan tanda, yaitu :

- a. Penggunaannya harus dapat mencerminkan karakter dari suatu area.
- b. Ruang yang memadai untuk menghindari kekacauan dengan yang lain.
- c. Serasi dengan bangunan arsitektur di sekitarnya.
- d. Tidak mencolok atau menyilaukan kecuali untuk tempat hiburan.

e. Ukuran panjang yang tidak mendominasi vista.

8. *Preservation* (pelestarian)

Preservasi adalah suatu usaha / program perlindungan terhadap lingkungan hunian, *urban places (square, plaza, shopping area)*, bangunan bersejarah dan aktivitas tertentu yang memiliki ciri khas setempat.

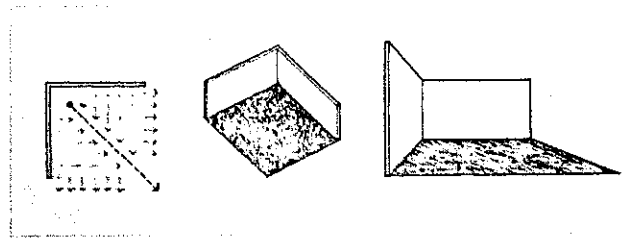
2.2. Konfigurasi Bentuk Bangunan

2.2.1. Konfigurasi Bentuk Bangunan Terhadap Ruang Luar

Menurut Francis D. K. Ching (2000), ada tiga bentuk bidang, yaitu :

A. Bidang berbentuk 'L'.

Yaitu suatu konfigurasi bentuk 'L' dari bidang-bidang vertikal menimbulkan suatu daerah ruang dari arah sudut keluar sepanjang suatu diagonalnya (lihat Gambar 2.17.).

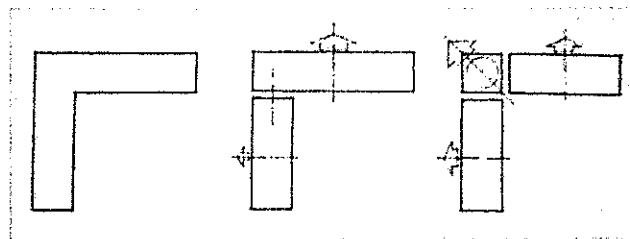


Gambar 2.17. Konfigurasi bidang berbentuk 'L'
Sumber : *Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan*, 2000.

Sebuah konfigurasi 'L' dari bidang-bidang vertikal membentuk suatu daerah ruang sepanjang diagonalnya, dari sudut ke arah luar. Sementara daerah ini dengan kuat dibentuk dan ditutup ruang pada sudut-sudut konfigurasinya. Keadaan tersebut kemudian berkurang dengan cepat ketika

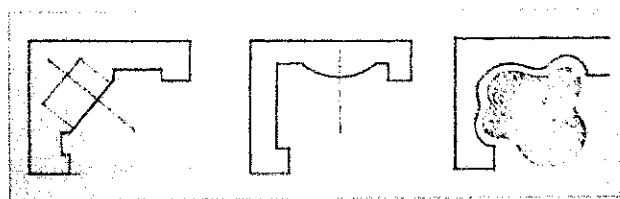
bergerak dari arah sudutnya. Daerah introvert pada sudut-sudut interior menjadi ekstrovert sepanjang sisi terluarnya.

Bentuk bangunan dapat berupa konfigurasi bentuk 'L' dan dapat diartikan sebagai berikut : salah satu lengan konfigurasinya dapat berbentuk linier yang memasukkan sudut dalam batas-batasnya, sedangkan lengan yang lainnya terlihat sebagai sesuatu yang ditambahkan kepadanya. Atau batas sudut tersebut dapat ditegaskan sebagai unsur bebas yang mempertemukan kedua bentuk linier bersama-sama (lihat Gambar 2.18.).



Gambar 2.18. Bentuk linier dalam konfigurasi 'L'
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatahan, 2000.

Sebuah bangunan dapat berbentuk 'L' untuk menciptakan sebuah sudut pada tapaknya, memagari suatu daerah ruang luar yang terkait dengan ruang interiornya, atau melindungi sebagian ruang luar dari kondisi sekitarnya yang tidak dikehendaki (lihat Gambar 2.19.).



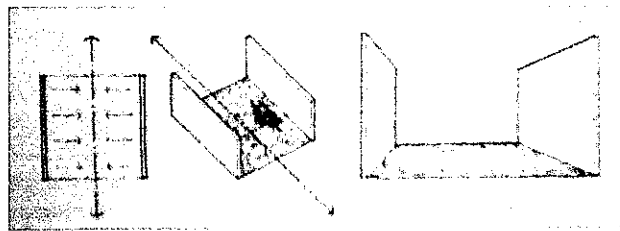
Gambar 2.19. Bentuk konfigurasi 'L' dapat berfungsi sebagai pagar / pembatas
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatahan, 2000.

Bidang-bidang dengan konfigurasi 'L' tampak stabil dan mampu menyangga diri sendiri, serta dapat berdiri tegak di dalam ruang. Sebab

bentuk-bentuk ini memiliki ujung-ujung terbuka, merupakan unsur pembentuk ruang yang 'fleksibel'. Konfigurasi ini dapat digunakan dalam suatu kombinasi satu sama lain atau dengan unsur bentuk yang lain untuk membentuk bermacam-macam variasi ruang.

B. Bidang-bidang sejajar

Yaitu dua bidang vertikal sejajar membentuk suatu volume ruang di antaranya yang berorientasi aksial terhadap kedua ujung terbuka dari konfigurasinya (lihat Gambar 2.20.).

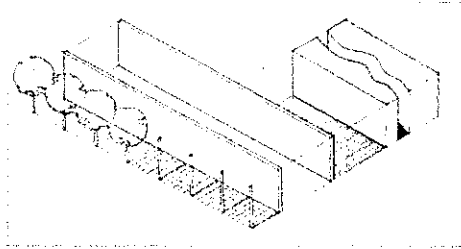


Gambar 2.20. Konfigurasi bidang-bidang sejajar
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

Sepasang bidang vertikal sejajar membentuk daerah ruang di antaranya. Tepi terbuka pada ruangan terbentuk oleh sisi-sisi vertikal bidang, yang memberikan arah yang kuat pada ruangan. Orientasi utamanya adalah sepanjang sumbu dimana bidang-bidang tersebut simetris. Oleh karena bidang-bidang sejajar tidak bertemu membentuk suatu sudut dan menutup penuh kawasan, maka ruang tersebut bersifat terbuka keluar (ekstrovert).

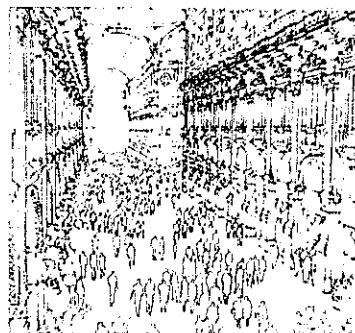
Berbagai unsur dalam arsitektur dapat terlihat sebagai bidang-bidang sejajar yang membentuk daerah dalam ruang (lihat Gambar 2.21.). Unsur-unsur tersebut dapat berupa :

1. Sepasang dinding interior di dalam sebuah bangunan.
2. Ruang jalan yang terbentuk oleh fasade (ruang depan) dua bangunan yang berhadapan.
3. Barisan kolom atau pergola di ruang luar.
4. Jalan memanjang yang dibatasi oleh barisan pepohonan atau pagar.
5. Bentuk topografi alamiah dalam suatu areal atau lansekap.



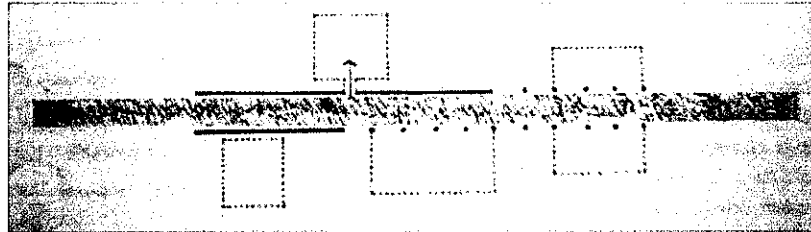
Gambar 2.21. Unsur-unsur terbentuknya bidang-bidang sejajar
 Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

Kualitas arah dan aliran ruang yang dibentuk oleh bidang-bidang sejajar secara alami terwujud di dalam ruang-ruang yang digunakan untuk sirkulasi dan pergerakan, seperti jalan-jalan dan jalan besar (*boulevard*) di kota besar dan kota kecil. Ruang-ruang linier ini dapat terbentuk oleh fasade-fasade bangunan di hadapannya maupun bidang-bidang tembus, yang terbentuk oleh deretan kolom, arkade-arkade atau deretan pohon-pohon (lihat Gambar 2.22.).



Gambar 2.22. Galleria Vittorio Emanuella (Milan, Italia)
 Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

Aliran ruang yang dibentuk oleh bidang-bidang sejajar yang bersesuaian secara alami terhadap jalur-jalur gerak di dalam suatu bangunan sepanjang koridor, aula, dan galeri (lihat Gambar 2.23.).

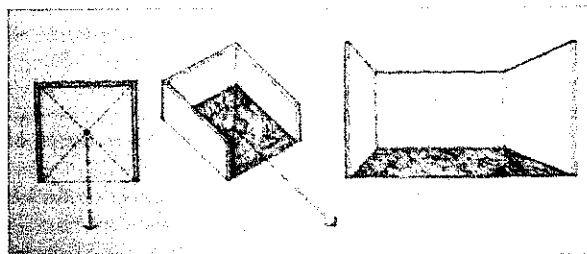


Gambar 2.23. Rumah di Old Westbury (New York)
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

Bidang-bidang sejajar yang membentuk suatu ruang sirkulasi dapat berbentuk solid dan tak tembus cahaya untuk memberikan privasi bagi ruang-ruang yang ada di sepanjang alur sirkulasi tersebut. Bidang yang ada dapat juga dibentuk dari sederetan kolom sehingga alur sirkulasi terbuka pada salah satu atau kedua sisinya menjadi bagian dari ruang-ruang yang dilaluinya.

C. Bidang berbentuk 'U'

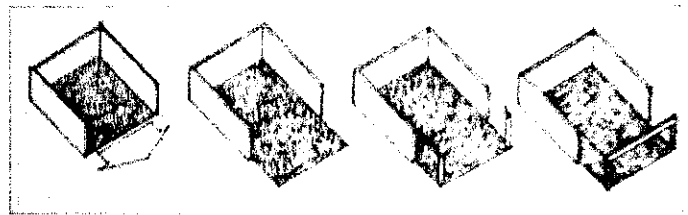
Yaitu suatu konfigurasi bentuk 'U' dari bidang-bidang vertikal membentuk suatu volume ruang yang berorientasi utamanya menghadap ujung yang terbuka dari konfigurasinya (lihat Gambar 2.24.).



Gambar 2.24. Konfigurasi bidang berbentuk 'U'
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

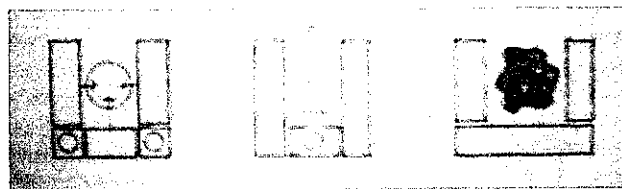
Sebuah konfigurasi bentuk 'U' dari bidang-bidang vertikal membentuk daerah ruang yang memiliki fokus ke arah dalam serta orientasi ke arah luar. Pada sisi tertutup dari konfigurasi itu, daerah tersebut terbentuk dengan baik. Terhadap tepi yang terbuka, daerah tersebut bersifat terbuka keluar (*ekstrovert*).

Sisi yang terbuka merupakan aspek utama dari konfigurasi ini karena keunikannya yang relatif terhadap ketiga bidang lainnya. Sisi yang terbuka memungkinkan daerah tersebut memiliki kontinuitas ruang dan kontinuitas visual dengan ruang yang berhadapan (lihat Gambar 2.25.).



Gambar 2.25. Kontinuitas ruang dan kontinuitas visual dari bidang bentuk 'L'
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

Konfigurasi 'U' dari bentuk dan organisasi bangunan memiliki kemampuan membatasi dan membentuk suatu ruang luar. Komposisinya dapat dilihat dari bentuk-bentuk linier. Sudut-sudut konfigurasinya dapat ditegaskan sebagai unsur-unsur bebas atau digabungkan ke dalam badan dari bentuk-bentuk linier (lihat Gambar 2.26.).



Gambar 2.26. Bentuk linier dalam konfigurasi 'U'
Sumber : Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatanan, 2000.

Suatu bangunan berbentuk 'U' dapat berfungsi sebagai penampung dan mengorganisir di dalam daerahnya, sekumpulan ruang dan bentuk (lihat Gambar 2.27.).



Gambar 2.27. Villa Trissino di Meledo
Sumber : The Four Books of Architecture, 1965.

2.2.2. Bangunan Superblok

Menurut Yuddy Kusuma (1996), superblok merupakan penggabungan dua atau lebih blok tunggal menjadi sebuah blok yang besar yang dilakukan dengan memperluas salah satu blok atau dengan menutup jalan-jalan yang ada di antara blok-blok yang akan digabungkan dan biasanya terdapat bermacam-macam fungsi. Sehingga pada dasarnya superblok dapat diartikan sebagai kawasan yang menerapkan guna lahan campuran dan terbentuk oleh penggabungan beberapa blok menjadi satu blok besar.

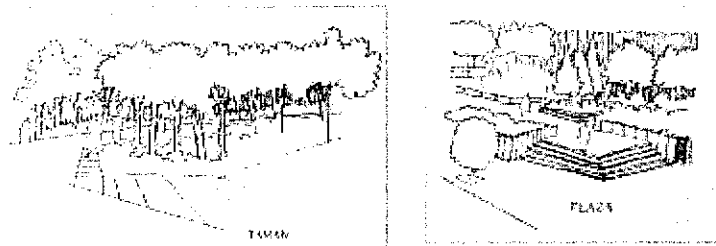
2.3. Ruang Luar

2.3.1. Ruang Terbuka

A. Definisi Ruang Terbuka

Menurut Rustam Hakim (1987), ruang terbuka pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan, baik secara individu maupun kelompok.

Sedangkan menurut Carr (1995) dan Madanipour (1996) dalam Tri Sunoro Hadi (2002), ruang terbuka adalah ruang terbuka di luar bangunan yang dapat digunakan oleh publik secara bersama-sama, dan dapat memberi kesempatan untuk menampung berbagai aktivitas yang dapat mempererat jalinan atau ikatan dari suatu komunitas. Contoh aktivitas yang biasa ditampung pada ruang terbuka, adalah jalan-jalan, olah raga, duduk-duduk, berjualan, dll. Bentuk fisik spasial dari ruang terbuka, berupa jalan, plaza, *pedestrian ways*, taman, lapangan olah raga, dll. (lihat Gambar 2.28.).



Gambar 2.28. Bentuk fisik spasial ruang terbuka
Sumber : Arsitektur Lansekap, 1987.

B. Jenis Ruang Terbuka

Ruang terbuka dibedakan menjadi tiga, yaitu berdasarkan :

1. Aktivitas

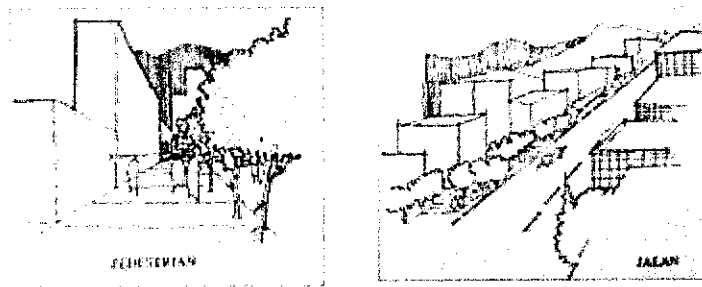
- a. Ruang Terbuka Aktif, yaitu ruang terbuka yang mengandung unsur-unsur aktivitas di dalamnya, seperti berolahraga, upacara, jalan santai, dll. Ruang ini dapat berupa plaza, lapangan olahraga, taman rekreasi, dll.
- b. Ruang Terbuka Pasif, yaitu ruang terbuka yang tidak mengandung aktivitas manusia di dalamnya, contoh : ruang jarak terhadap rel kereta api, dll.

2. Sifat

- a. Ruang Terbuka Lingkungan, yaitu ruang terbuka yang terdapat pada suatu lingkungan dan sifatnya umum.
- b. Ruang Terbuka Bangunan, yaitu ruang terbuka yang dibatasi oleh dinding bangunan dan lantai halaman bangunan, dan dapat bersifat umum ataupun pribadi sesuai dengan fungsi bangunan yang melingkupinya.

3. Bentuk

- a. Memanjang, yaitu ruang terbuka yang memiliki batas-batas di sisinya, misalnya jalan, trotoar, dll. (lihat Gambar 2.29.).



Gambar 2.29. Ruang terbuka dengan bentuk memanjang
Sumber : Arsitektur Lanskap, 1987.

- b. Cluster, yaitu ruang terbuka publik yang memiliki batas-batas di sekelilingnya, misalnya plaza, lapangan, dll.

Idealnya, ruang kota dilingkupi oleh elemen dinding, lantai, dan sebagainya yang memberi batas yang tegas secara spasial pelayanannya. Sekelompok bangunan, dengan berbagai fungsi seperti perkantoran maupun komersial dapat menciptakan ruang luar di antara masa-masa bangunan tersebut, baik berupa plaza, jalan, maupun bentuk ruang terbuka lainnya.

C. Fungsi Ruang Terbuka

Menurut Rustam Hakim (1987), fungsi ruang terbuka dibedakan menjadi dua, yaitu :

1. Fungsi Umum, yaitu sebagai tempat bermain dan olahraga, tempat komunikasi sosial, tempat duduk dan bersantai, tempat menunggu / peralihan, tempat mendapatkan udara segar, penghubung suatu tempat dengan tempat lain / penghubung suatu kegiatan dan kegiatan lain, pembatas jarak antar bangunan.
2. Fungsi Ekologis, yaitu sebagai peresapan air hujan, penyegaran udara, pengendalian banjir, pemeliharaan ekosistem, elemen pelembut arsitektur bangunan.

D. Kriteria Ruang Terbuka

Menurut Carr (1995) dalam Tri Suntoro Hadi (2002), ada tiga prinsip utama ruang terbuka, yaitu :

1. Tanggap

Tanggap yang dimaksud adalah tanggap terhadap keinginan dan kebutuhan pengguna, yang meliputi :

- a. *Comfort*, kenyamanan adalah salah satu pemenuhan kebutuhan psikologi pengguna yang perlu diperhatikan dalam perancangan suatu ruang publik.
- b. *Relaxtion*, pemenuhan kebutuhan psikologis pengguna juga mendambakan suatu relaksasi di ruang publik yang menampung aktivitas mereka.

- c. *Passive Engagement with Environment*, ruang publik harus dapat menampung aktivitas pasif yang bersifat mengawasi, melihat, mengamati suatu obyek, dll., dimana pengguna tidak terkait atau berinteraksi langsung dengan obyek yang dimaksud.
- d. *Active Engagement with Environment*, pengguna yang melakukan aktivitas bersifat aktif dimana pelaku aktivitas berinteraksi langsung dengan obyeknya, seperti mengobrol, bermain bersama, dll.

2. Demokratis

Demokratis artinya dapat digunakan oleh siapa saja untuk memenuhi kebutuhan penggunanya, yaitu :

- a. *Acces*, yaitu terkait dengan kemampuan untuk memasuki ruang publik yang mencakup aspek fisik dan visual.
- b. *Freedom of Action*, yaitu kebebasan untuk beraktivitas dengan tetap mempertimbangkan aktivitas orang lain pada ruang dan waktu yang bersamaan, atau terhadap pemenuhan kebutuhan psikologis.
- c. *Claim*, kontrol terhadap tingkat penggunaan ruang publik yang masih terkait dengan kebutuhan psikologis.
- d. *Change*, kemampuan ruang publik untuk berkembang dan berubah setiap saat dan sepanjang waktu.

3. Bermakna

Ruang publik harus bersifat *legible*, yaitu jelas dan mudah untuk dipahami.

2.3.2. Jaringan Jalan

Menurut Undang-Undang No. 13/1980 dan Peraturan Pemerintah No. 26/1985 dalam Barnabas (2001), sistem jaringan jalan di Indonesia dapat dibedakan atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder.

Sistem jaringan jalan primer menghubungkan simpul-simpul jasa dan distribusi sebagai berikut (lihat Tabel 2.1.) :

- A. Dalam satu wilayah pengembangan yang menghubungkan secara menerus kota jenjang satu (ibukota propinsi), kota jenjang dua (ibukota kabupaten, kotamadya), kota jenjang tiga (kecamatan) dan kota jenjang di bawahnya sampai ke persil.
- B. Menghubungkan kota jenjang ke satu dengan kota jenjang ke satu antar satuan wilayah pengembangan.

Tabel 2.1. Hubungan Antar Hirarki Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer

Kota	Jenjang I	Jenjang II	Jenjang III	Persil
Jenjang I	Arteri	Arteri	-	Lokal
Jenjang II	Arteri	Kolektor	Kolektor	Lokal
Jenjang III	-	Kolektor	Lokal	Lokal
Persil	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal

Sumber : Ditjen BANGDA-LPM ITB (1995)

Sistem jaringan jalan sekunder mempunyai peranan sebagai pelayanan jasa dan distribusi untuk masyarakat perkotaan (dalam kota). Sistem jaringan jalan sekunder disusun mengikuti ketentuan / pengaturan tata ruang kota yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, sekunder kesatu, sekunder kedua, sekunder ketiga dan seterusnya sampai kepada perumahan (lihat Tabel 2.2.).

**Tabel 2.2. Hubungan Antar Kawasan Kota Dengan Peranan Ruas Jalan
Dalam Sistem Jaringan Jalan Sekunder**

Kawasan	Primer I	Sekunder I	Sekunder II	Sekunder III	Perumahan
Primer I	-	Arteri	-	-	-
Sekunder I	Arteri	Arteri	Arteri	-	Lokal
Sekunder II	-	Arteri	Kolektor	Kolektor	Lokal
Sekunder III	-	-	Kolektor	-	Lokal
Perumahan	-	Lokal	Lokal	Lokal	-

Sumber : Ditjen BANGDA-LPM ITB (1995)

Jalan di kawasan perkotaan dapat diklasifikasikan berdasarkan empat kriteria, yaitu :

A. Fungsi jalan

Ditinjau dari segi letak atau posisi ruas jalan tersebut terhadap kepentingan atau nilai ekonomi serta strategisnya dari sudut pandang pengembangan wilayah. Atau dengan kata lain, berkaitan dengan pusat-pusat pertumbuhan seperti pusat kota, pusat perbelanjaan, kawasan industri, kawasan perkantoran, kawasan pemukiman, pasar-pasar dan lain-lain. Jadi berdasarkan fungsinya, maka jalan dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu :

1. Jalan arteri, melayani angkutan umum dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
2. Jalan kolektor, melayani angkutan pengumpulan dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal, melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

B. Status jalan

Menyangkut institusi mana yang menjadi pembina dari jalan tersebut yang mempunyai wewenang dari segi pembiayaan pembangunan dan pemeliharaan jalan.

C. Kelas jalan

Menyangkut keperluan dari segi perencanaan pembebanan jalan untuk menentukan tebal keras, pengendalian / pengontrolan beban kendaraan yang melintas pada suatu ruas jalan sesuai dengan kelas jalan yang dilakukan oleh institusi yang berwenang.

D. Tipe jalan

Menyangkut sisi perencanaan geometrik dari ruas ataupun jaringan jalan untuk kepentingan kapasitas jalan dan keamanan serta kenyamanan dari para pengguna jalan.

2.3.3. Parkir

Menurut Poerwadarminta (1999), parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1983, parkir adalah tempat kendaraan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Dan menurut Bakar (1996), parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.

Parkir menurut D. Setijowarno dan R. B. Frazila (2001), adalah kegiatan menghentikan atau menyimpan kendaraan bermotor di sebuah tempat yang

sudah disediakan sebelumnya. Sedangkan aktivitas parkir adalah suatu kegiatan dari masyarakat perkotaan yang berkaitan dengan jumlah kendaraan dan kemacetan lalu lintas.

A. Klasifikasi Parkir

Pengelompokan parkir dapat dibedakan menjadi lima jenis parkir, yaitu :

1. Menurut penempatannya

Berdasarkan penempatannya, penataan parkir dibedakan menjadi dua, yaitu :

- a. Parkir di badan jalan (*on street parking*), yaitu fasilitas parkir yang ada pada badan jalan.
- b. Parkir bukan di badan jalan (*off street parking*), yaitu fasilitas parkir yang berada pada area tertentu atau di luar badan jalan.

2. Menurut statusnya

Berdasarkan statusnya, parkir dapat dikelompokkan menjadi lima, yaitu :

- a. Parkir umum adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai / dimiliki serta pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah (Pemda).
- b. Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah yang dikuasai / dimiliki serta pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.
- c. Parkir darurat adalah perparkiran di tempat umum, baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan, yang dikuasai /

dimiliki serta pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah (Pemda) atau swasta, karena kegiatan insidentil.

- d. Taman parkir adalah suatu areal / bangunan perparkiran yang dilengkapi sarana perparkiran yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah.
- e. Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah (Pemda) atau pihak ketiga yang telah mendapatkan ijin dari Pemerintah Daerah.

3. Menurut jenis kendaraan

Terdapat beberapa golongan parkir berdasarkan jenis kendaraan yang parkir, yaitu :

- a. Parkir untuk kendaraan beroda dua tidak bermesin (sepeda, dokar).
- b. Parkir untuk kendaraan beroda dua bermesin (sepeda motor).
- c. Parkir untuk kendaraan bermesin beroda tiga, empat / lebih (bemo, bajai, mobil).
- d. Parkir untuk kendaraan beroda empat tidak bermotor (andong).

4. Menurut jenis tujuan parkir

Pengelompokan parkir berdasarkan jenis tujuan parkir dibedakan menjadi dua, yaitu :

- a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar muat barang.

5. Menurut jenis pemilikan dan pengoperasiannya

Ada tiga jenis parkir menurut pemilikan dan pengoperasiannya, yaitu :

- a. Parkir milik dan yang mengoperasikan adalah pihak swasta.
- b. Parkir milik pemerintah daerah dan yang mengoperasikan adalah pihak swasta.
- c. Parkir milik dan yang mengoperasikan adalah pemerintah.

B. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Menurut Departemen Perhubungan Darat (2000), satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk melepaskan suatu kendaraan (mobil penumpang, bus / truk, atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas :

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang
2. Ruas bebas kendaraan parkir
3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) dapat dilihat pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3. Satuan Ruang Parkir

No.	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1.	a. Mobil penumpang golongan I	2,30 x 5,00
	b. Mobil penumpang golongan II	2,50 x 5,00
	c. Mobil penumpang golongan III	3,00 x 5,00
2.	Bus / truk	3,40 x 12,5
3.	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : Departemen Perhubungan Darat (2000)

Parkir pada tepi jalan akan mengakibatkan pengurangan efektifitas jalan dan hal ini mengurangi kemampuan jalan untuk menampung arus lalu lintas atau mengurangi kapasitas jalan.

2.3.4. Pedagang Kaki Lima (PKL)

Menurut Dorodjatun Kuntjoro Jakti (1986), PKL merupakan salah satu bentuk aktivitas perdagangan sektor informal, yang umumnya berperan sebagai penyalur barang-barang dan jasa ekonomi kota.

Menurut Ardiyanto (2001), PKL dapat digolongkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan keabsahan
 - a. PKL berijin yang telah memiliki organisasi. Mereka menempati lokasi usaha yang disediakan oleh pemerintah kota, yang dalam hal ini dikelola oleh UPD Pengelola PKL (UPD PPKL).
 - b. PKL tidak berijin, yaitu PKL yang kehadirannya spontan. Mereka menempati lahan kosong tepi jalan yang dianggap 'tak bertuan' (trotoar, jalur lambat, dan bahu jalan). PKL tidak berijin biasanya mendekati PKL yang berijin, sehingga dapat memperpanjang lokasi deretan PKL pada suatu ruang tertentu.
2. Berdasarkan bentuk sarana usaha
 - a. PKL tidak permanen, yaitu PKL yang sarana usahanya mudah dipindahkan, seperti lesehan, pikulan, gerobak dorong dan tenda.
 - b. PKL semi permanen, yaitu PKL dengan bentukan spasialnya terdiri atas dinding kayu atau bambu dengan atap seng, asbes atau genting, seperti warung makan, bengkel, dan lain-lain.
 - c. PKL permanen, yaitu PKL yang sarana usahanya menggunakan bentukan dari dinding batu bata atau batako dengan atap seng, asbes atau genting, seperti warung makan, kios onderdil, dan sebagainya.

Dari penjelasan di atas, PKL yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pengecer kecil, yang dalam menjalankan usahanya mereka memiliki modal kecil, melayani kebutuhan barang atau jasa yang dikonsumsi langsung oleh konsumen.

Dalam melakukan usaha tersebut menggunakan peralatan sederhana dan berlokasi di atas trotoar, jalur lambat, atau sebagian badan jalan. Dari segi keabsahan, pada umumnya mereka adalah PKL berijin dan berdasarkan sarana usahanya mudah dipindahkan (seperti pikulan, gerobak dorong dan tenda). Sebagian kecil di antaranya adalah PKL semi permanen, yaitu PKL dengan bentukan spasial dinding kayu atau bambu dengan atap terbuat dari plastik ataupun seng.

Tabel 2.4. Ringkasan Teori

No.	Sumber	Teori	Variabel	Operasional
A.	<p><i>Finding Lost Space; The Theories Of Urban Design</i> (Roger Trancik)</p> <p><i>The Urban Design Process</i> (Hamid Shirvani)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiga teori <i>perancangan</i> kota <ol style="list-style-type: none"> a. <i>Figure ground</i> Alat untuk mengidentifikasi tekstur dan pola serta masalah keteraturan sebuah tata ruang perkotaan. b. <i>Linkage</i> Penghubung yang memperhatikan dan menegaskan hubungan dan gerakan / dinamika sebuah tata ruang perkotaan. c. <i>Place</i> Hakekat teori <i>place</i> dalam desain spasial terletak pada pemahaman budaya dan karakteristik manusia terhadap tempatnya. 2. Delapan elemen <i>perancangan</i> kota <ol style="list-style-type: none"> a. Tata guna lahan Rencana dua dimensi dari bentuk tiga dimensi yang akan dibentuk dan dibangun. b. Bentuk dan massa bangunan Meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan (KLB, KDB, GSB, skala, proporsi, tekstur, dsb). c. Sirkulasi dan parkir Elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota. d. Ruang terbuka Meliputi semua taman, jalan, jalur, termasuk ruang rekreasi serta hubungan antara ruang terbuka umum dan ruang terbuka pribadi. e. Jalur pedestrian Memiliki nilai bagi terciptanya kenyamanan manusia. f. Pendukung aktivitas Segala hal yang berkaitan dengan tempat atau kegiatan yang membantu memperkuat ruang publik perkotaan. g. Penandaan h. Preservasi Perlindungan terhadap lingkungan dan tempat umum di kota. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bentuk dan massa bangunan • Ruang terbuka • Jalur jalan • Perilaku manusia terhadap lingkungan • Sosial, budaya, ekonomi • Fungsi bangunan • Bentuk dan massa bangunan • Dimensi bangunan • Transportasi • Parkir • Ruang terbuka umum • Dimensi ruang • Trotoar • PKL • Rambu dan papan reklame • Bangunan kuno bersejarah 	<ul style="list-style-type: none"> • Melihat bentuk bangunan dan ruang terbuka di sekitarnya • Merasakan sendiri atau minta pendapat pada orang-orang yang melintas sepanjang jalan tersebut mengenai kenyamanan. • Mengetahui fungsi, bentuk dan massa bangunan • Mengetahui fungsi, dan dimensi ruang luar • Merasakan sendiri atau minta pendapat pada orang-orang yang melintas sepanjang jalan tersebut mengenai kenyamanan.

B.	Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tatahan, Edisi Kedua (Francis D. K. Ching)	<p>Konfigurasi bentuk bangunan terhadap ruang luar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bidang berbentuk 'L' Konfigurasi yang menimbulkan suatu daerah ruang dari arah sudut keluar sepanjang suatu diagonalnya. 2. Bidang-bidang sejajar Dua bidang vertikal sejajar membentuk volume ruang di antaranya yang berorientasi aksial terhadap kedua ujung ruang terbuka dari konfigurasinya. 3. Bidang berbentuk 'U' Bidang vertikal membentuk suatu volume ruang yang berorientasi utamanya menghadap ujung yang terbuka dari konfigurasinya. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bentuk bangunan 'L' dengan ruang di sekitarnya • Bentuk bangunan sejajar jalan • Bentuk bangunan 'U' dengan ruang di sekitarnya • Ruang terbuka 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengetahui bentuk-bentuk bangunan dan ruang luar yang cocok diterapkan di jalan MT. Haryono
C.	Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap (Rustam Hakim) Studi Kinerja Jaringan Jalan Arteri Sekunder Di Kota Palu (Peter Barnabas) Menuju Tertib Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Abu Bakar) Pengantar Sistem Transportasi (D. Setijowarno dan R. B. Frazila)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ruang terbuka Suatu wadah yang menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan, baik secara individu maupun kelompok. 2. Jalan Jalur yang menghubungkan simpul-simpul jasa dan distribusi. 3. Parkir Lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada kurun waktu tertentu. Kegiatan menghentikan atau menyimpan kendaraan bermotor di sebuah tempat yang sudah disediakan sebelumnya. 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan • Ruang terbuka umum • Jalan raya • Jalur lambat • Jalur pedestrian 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengetahui fungsi, bentuk, dan dimensi ruang luar yang nyaman digunakan

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Metode Penelitian

3.1.1. Pendekatan Penelitian

Metode penelitian mengacu pada jenis penelitian dengan maksud untuk mengetahui *research question* yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara konfigurasi bentuk pertokoan linier dengan pemanfaatan ruang luar, maka metodologi yang digunakan adalah metode rasionalistik.

Menurut Weisman (1981), faham rasionalistik digunakan sebagai penggali data dengan menjelaskan fenomena yang terjadi di lapangan lewat pemikiran *logic*, pembahasan dengan model pendekatan dan teori untuk menemukan suatu kesimpulan atau rekomendasi serta temuan yang baru.

3.1.2. Metode Analisis

Menurut Singarimbun (1989), analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan.

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan sintaksis, yaitu melihat pengaruh bentuk pertokoan linier dan pemanfaatannya terhadap ruang luar. Analisis dilakukan secara deskriptif kualitatif. Secara garis besar, kerangka pendekatan untuk analisis permasalahan sebagai berikut :
Tahap pertama adalah menentukan faktor-faktor yang dianggap

mempengaruhi dan terpengaruhi oleh variabel penelitian yang diperoleh dari hasil penelusuran pustaka. Selanjutnya adalah menentukan pengelompokan berdasarkan kondisi guna lahan dan bangunan yang diperoleh melalui pengamatan di lapangan. Maksudnya adalah untuk melihat kemungkinan aglomerasi kegiatan perdagangan dilihat dari kegiatan penarik yang ada, seperti kegiatan perdagangan berskala pelayanan luas, perkantoran, dan pendidikan.

3.2. Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian ini digunakan untuk memfokuskan dan mempermudah jalannya penelitian yang akan dilakukan. Rancangan penelitian ini mencakup beberapa tahapan dan langkah-langkah penelitian yang dipersiapkan, yaitu :

A. Tahap persiapan penelitian

Tahap ini terdiri dari beberapa langkah persiapan, yaitu :

1. Melakukan survei awal pada obyek penelitian.
2. Pengamatan dan identifikasi obyek penelitian.
3. Persiapan alat dan instrumen penelitian.
4. Melakukan wawancara untuk melengkapi data yang ada di lapangan.

B. Tahap pelaksanaan penelitian

Kegiatan yang dilakukan meliputi :

1. Survei atau pengamatan ke obyek penelitian, dengan pemetaan guna lahan untuk memperoleh validitas data di lapangan.

2. Menganalisa data dengan kajian pustaka dan teori yang telah disusun.
3. Penyusunan pembahasan dari analisa yang ada.

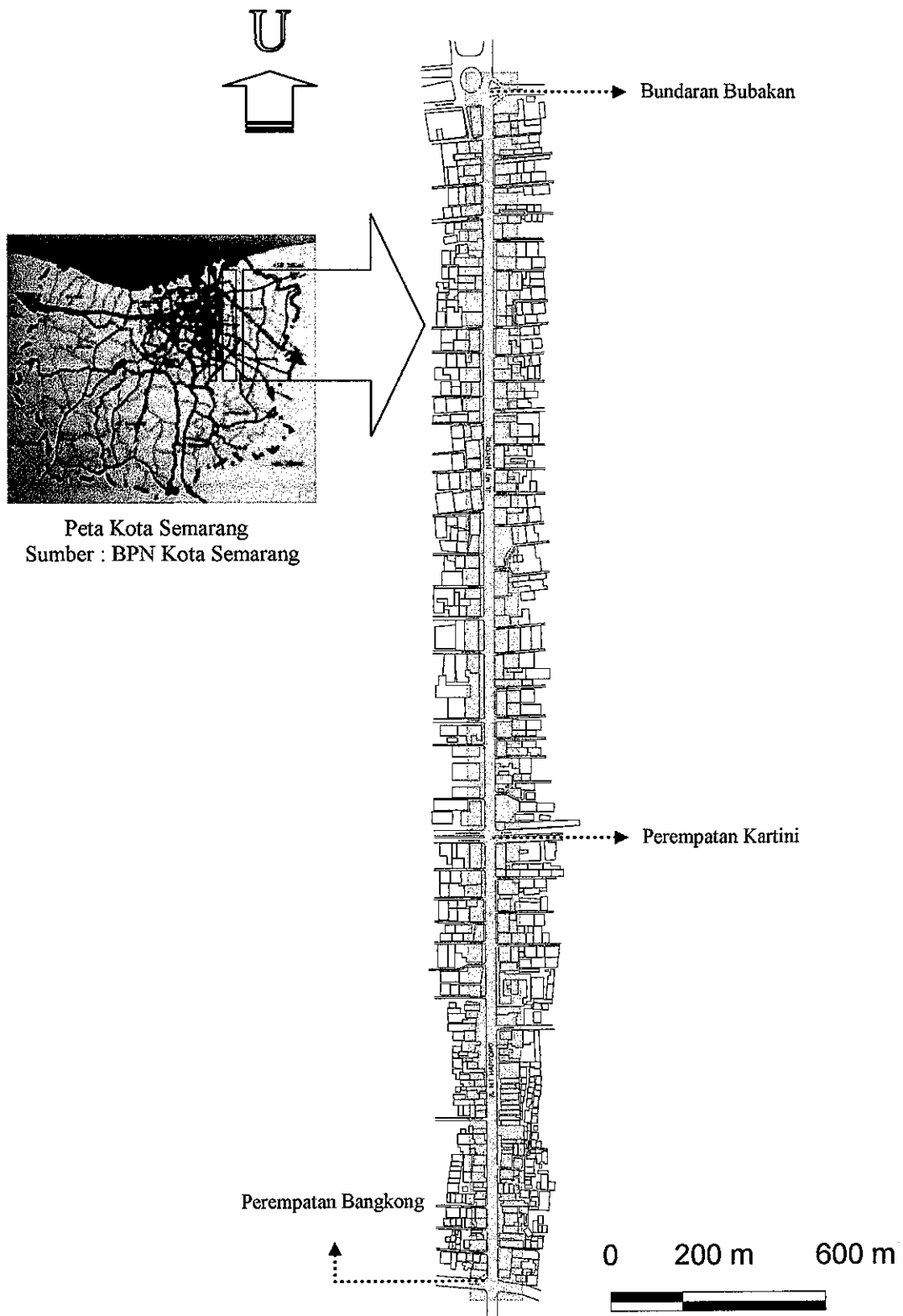
C. Tahap Pemrosesan

Karena metode penelitian menggunakan rasionalistik, yaitu penelitian yang didasarkan pada cara berpikir rasional yang lebih bersifat eksplorasi (bukan pembuktian) dengan menggunakan teori sebagai alat bantu untuk menganalisa, maka kegiatan yang dilakukan pada tahap ini adalah :

1. Mengidentifikasi data-data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan dideskripsikan.
2. Melakukan pembahasan data dan analisa yang disesuaikan dengan kajian teori.
3. Menarik kesimpulan dan memberi rekomendasi jika ternyata ada dan dibutuhkan.
4. Penyusunan laporan penelitian.

3.3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang akan diteliti adalah jalan MT. Haryono dari perempatan Bangkok sampai bundaran Bubakan, dimana lokasi penelitian tersebut mempunyai karakteristik yang khas sebagai pusat perdagangan elektronik dan onderdil kendaraan yang banyak dilewati orang-orang (lihat Gambar 3.1.).



Gambar 3.1. Peta Lokasi Penelitian
Sumber : Foto Udara Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang, 1999.

3.4. Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2003), variabel merupakan gejala yang menjadi fokus peneliti untuk diamati. Variabel tersebut dibedakan menjadi dua, yaitu : variabel perngaruh dan variabel terpengaruh.

Operasional penelitian dilakukan terhadap indikator yang terdapat pada variabel fisik dan non fisik seperti pada tabel 3.1.

Tabel 3.1. Variabel Operasional Penelitian

No.	Variabel	Indikator	Tujuan	Data Sekunder	Alat	Analisa
1.	Pengaruh (konfigurasi bentuk bangunan)	<ul style="list-style-type: none"> Tata guna lahan Bentuk dan massa bangunan 	Untuk memberikan gambaran mengenai tampilan fisik dan massa bangunan, serta fungsi bangunan di jalan MT. Haryono	<i>Finding Lost Space</i> (Roger Trancik, 1986) <i>The Urban Design Process</i> (Hamid Shirvani, 1996) <i>Arsitektur : Bentuk, Ruang, Dan Tataan</i> (Francis D. K. Ching, 2000)	Peta Kamera Alat tulis	Analisa deskriptif Peta jalan Foto
2.	Terpengaruh (ruang luar)	<ul style="list-style-type: none"> Sirkulasi dan parkir Jalur pedestrian PKL 	Untuk memberikan gambaran mengenai keadaan fisik dan aktivitas yang terjadi pada ruang luar jalan MT. Haryono	<i>The Urban Design Process</i> (Hamid Shirvani, 1996) Pengantar Sistem Transportasi (D. Setijowarno & R. B. Frazila, 2001) Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap (Rustam Hakim, 1987) Departemen Perhubungan Darat (2000)	Peta Kamera Alat tulis	Analisa deskriptif Peta jalan Foto

Sumber : Observasi

3.5. Metode Pengumpulan Data

Menurut Setiawan Haryadi (1995), metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pengamatan (observasi) dan metode survei yang terdiri dari kuesioner (pertanyaan tertulis) dan wawancara (pertanyaan lisan).

1. Pengamatan (observasi)

Yaitu metode pengumpulan data dimana peneliti mencatat semua informasi yang diperoleh selama penelitian.

Dalam hal ini peneliti mengamati :

- a. Bangunan di kanan dan kiri jalan yang merupakan unit informasi dari pengguna maupun pemilik bangunan.
- b. Ruang luar meliputi : dimensi, aktivitas, dan perilaku pengguna ruang luar, untuk mendapatkan informasi, baik mengenai ruang luar tersebut maupun hubungan dengan bangunan yang ada di belakangnya. Dalam melakukan pengamatan ini dibantu dengan kamera untuk mendapatkan data diskripsi yang rinci dan terpercaya.

2. Survei

Yaitu metode pengumpulan data dengan menggunakan instrumen/ alat untuk meminta tanggapan dari responden. Metode survei ini terdiri dari :

- a. Wawancara, yaitu bentuk komunikasi langsung antara peneliti dan responden (pemilik dan pengunjung bangunan).
- b. Kuesioner, yang disebarkan kepada responden untuk mengumpulkan dan memperkuat data, dengan tidak membutuhkan waktu yang lama.

3.6. Penentuan Responden

Penentuan responden menggunakan sistem *purposive sampling*, cara pengambilan sampel dengan memilih sub grup dari populasi sedemikian sehingga sampel yang dipilih mempunyai sifat yang sesuai dengan sifat-sifat populasi.

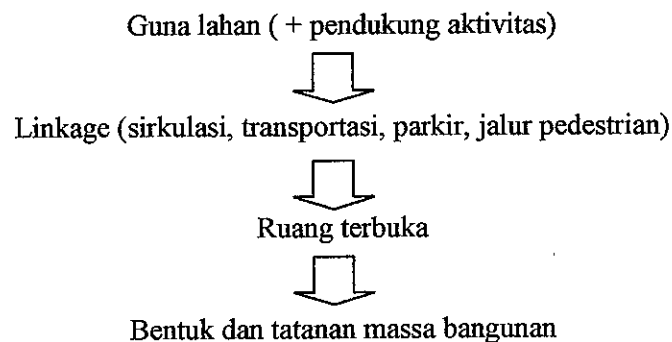
Kelompok responden dalam penelitian ini :

1. Pemilik / pengguna bangunan
2. Pengguna jalan (Pemkot Semarang, profesi arsitek, *urban designer*, mahasiswa arsitektur semester akhir S1 dan mahasiswa arsitektur S2. masyarakat)
3. Pedagang kaki lima (PKL)
4. Tukang parkir

3.7. Keterangan Empiri Yang Diharapkan

Penelitian ini tidak dimaksudkan untuk mengadakan generalisasi ataupun pembuktian, sehingga tidak ada hipotesis. Empiri sensual meliputi kondisi yang terekam oleh panca indra peneliti sewaktu melakukan pengamatan di lapangan yaitu pengaruh konfigurasi bentuk pertokoan linier terhadap pemanfaatan ruang luar pada jalan MT. Haryono.

Empiri logik atau teoritik yang ditetapkan adalah pada penggunaan *grand concept* sebagai alat untuk mengklarifikasikan data yang mempengaruhi dan yang dipengaruhi untuk menganalisa konfigurasi bentuk pertokoan linier dan pemanfaatan ruang luar pada kawasan penelitian (lihat Gambar 3.2.).



Gambar 3.2. Teori perancangan kota yang diturunkan menjadi *grand concept*
 Sumber : Analisis Peneliti.

BAB IV

TINJAUAN JALAN MT. HARYONO SEMARANG

Kondisi jalan MT. Haryono Semarang akan dijelaskan dalam beberapa sub bab berikut ini :

4.1. Kondisi Jalan MT. Haryono

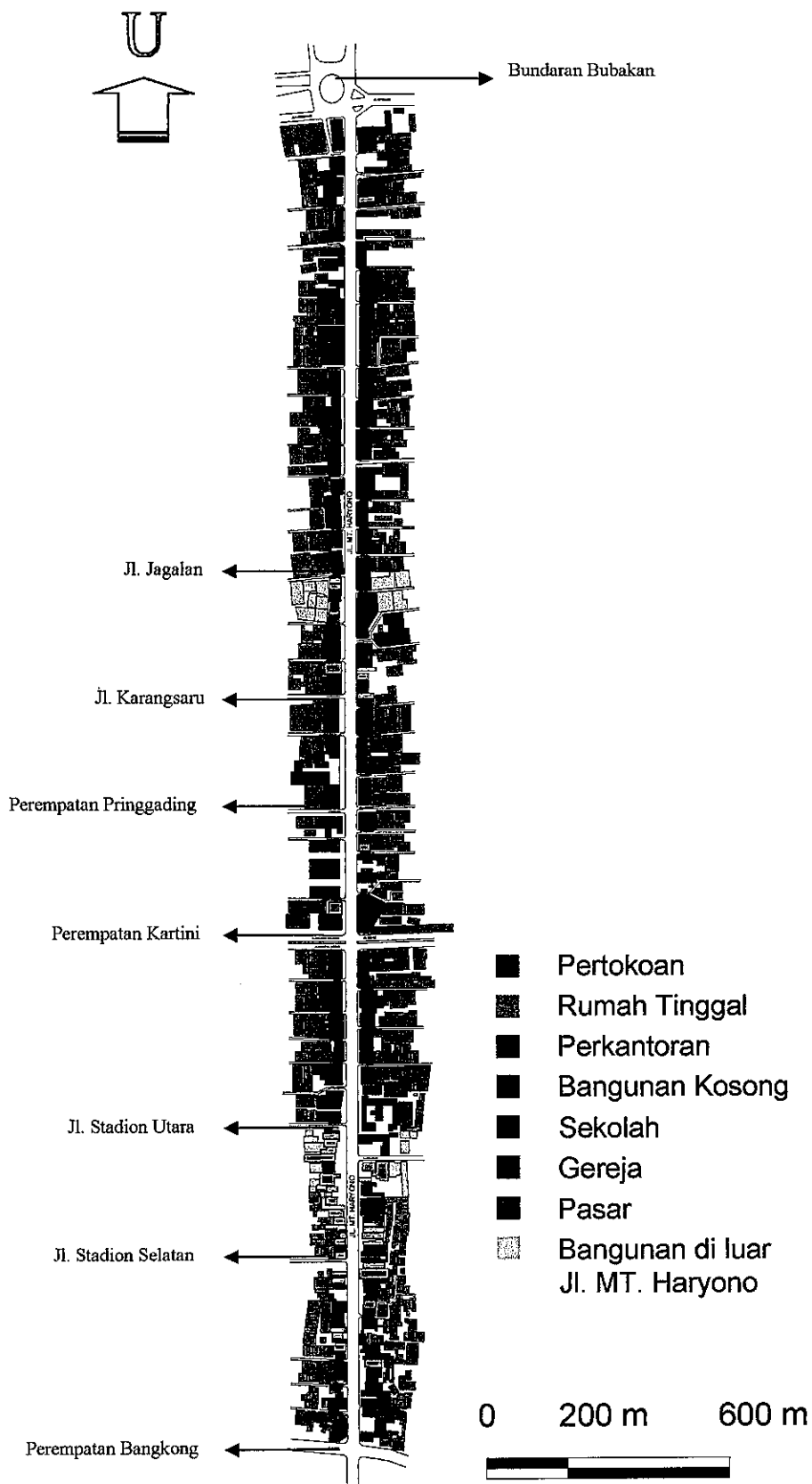
Kondisi lingkungan jalan MT. Haryono dilihat dari topografi merupakan pembagi antara wilayah kecamatan Semarang Tengah dan Semarang Timur yang terletak di dataran rendah, sehingga kondisi topografi merupakan daerah yang relatif datar dengan kemiringan lahan termasuk lahan landai. Kondisi klimatologi kawasan ini pada dasarnya sama dengan klimatologi kota Semarang pada umumnya yaitu iklim tropis lembab dengan suhu rata-rata 23° C.

4.2. Tata Ruang Jalan MT. Haryono

Elemen fisik jalan MT. Haryono yang perlu diidentifikasi berkaitan dengan konsep jalur pedestrian dan faktor-faktor penunjangnya, yaitu :

4.2.1. Tata Guna Lahan

Jalan MT. Haryono mempunyai konfigurasi bangunan yang berbentuk linier memanjang dengan fungsi utama kawasan perdagangan dan jasa. Sedangkan identifikasi tata guna lahan dan fungsi bangunan yang terjadi pada kawasan penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.1..



Gambar 4.1. Identifikasi tata guna lahan dan fungsi bangunan
 Sumber : Observasi

4.2.2. Massa Bangunan Dalam Kawasan

A. Ketinggian bangunan

Bangunan yang berada di jalan MT. Haryono rata-rata memiliki ketinggian antara 1 – 3 lantai, namun ada bangunan yang tingginya sampai 4 lantai (lihat Gambar 4.2.). Ketinggian bangunan ini didasarkan pada ketinggian bangunan pada garis sempadan sama dengan jarak antara garis sempadan dari as jalan. Pengaturan bangunan pada BWK I (jalan kolektor sekunder) dapat dilihat pada Tabel 4.1.



Gambar 4.2. Ketinggian bangunan antara 1 – 4 lantai
Sumber : Dokumnetasi Pribadi, 2004.

**Tabel 4.1. Pengaturan Bangunan BWK I Pada Ruas Jalan Kolektor Sekunder
(Kec. Semarang : Tengah, Timur, Selatan)**

No	Jenis Bangunan	KDB	KLB	Tinggi Bangunan	Sempadan Bangunan
Ruas Jalan Kolektor Sekunder					
1.	Perkantoran	40 % - 50 %	1,2 - 3,5	3 - 7	20 meter
2.	Perdagangan				12 meter
	a. Super maket / plasa besar	40 % - 60 %	1,2 - 4,2	3 - 7	
	b. Mini market / pasar kecil	40 % - 60 %	0,8 - 2,4	2 - 4	
	c. Pasar tradisional	40 % - 60 %	0,4 - 1,2	1 - 2	
	d. Pertokoan	40 % - 80 %	0,4 - 2,4	1 - 3	
	e. Ruko	40 % - 60 %	0,4 - 1,8	1 - 3	
	f. Rumah makan	40 % - 60 %	0,4 - 1,2	1 - 2	
	g. Hotel	40 % - 60 %	1,2 - 4,2	3 - 7	
	h. Bioskop / hiburan	40 % - 50 %	0,4 - 1,0	1 - 2	
3.	Fasilitas umum				12 meter
	a. Pendidikan	30 % - 50 %	0,9 - 3,5	3 - 7	
	b. Kesehatan	30 % - 50 %	0,9 - 3,5	3 - 7	
	c. Peribadatan	40 % - 50 %	0,4 - 1,0	1 - 2	
	d. Bangunan umum	40 % - 50 %	0,4 - 3,5	1 - 7	

4.	Perumahan				
	a. Rumah tinggal	40 % - 60 %	0,4 - 1,8	1 - 3	12 meter
	b. Rumah susun / flat	30 % - 50 %	0,9 - 2,5	3 - 5	15 meter

Sumber : Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, tahun 1995 - 2005.

B. Penampilan bangunan

Tampilan atau fasade bangunan di jalan MT. Haryono sangat beragam. Beberapa bangunan direnovasi oleh pemilik agar berpenampilan menarik dan mendukung usaha yang ada di dalamnya, namun pada umumnya bangunan berbentuk modern. Bangunan yang sudah tidak aktif / kosong dibiarkan begitu saja. Fasade bangunan yang masih aktif memiliki tampilan yang dipengaruhi oleh keberadaan papan reklame dan penggunaan *folding gate*.

C. Jenis bangunan

Pada umumnya, jenis bangunan disesuaikan dengan fungsinya. Fungsi bangunan di jalan MT. Haryono sebagian besar didominasi oleh perdagangan dan jasa, namun terdapat pula rumah tinggal, sehingga jenis bangunan sebagian besar berbentuk ruko (rumah toko) dan rukan (rumah kantor), selain itu terdapat rumah tinggal, gereja, pasar, sekolah. Banyaknya perdagangan dan jasa ini sebagai akibat dari pesatnya tingkat perkembangan kawasan ini sehingga terjadi pergeseran fungsi atau kegiatan pada bangunan tersebut (lihat Gambar 4.3).



Gambar 4.3. Bangunan yang sudah tidak aktif dimanfaatkan oleh PKL
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2004.

4.2.3. Ruang Terbuka

Dalam konteks perancangan kota, ruang terbuka yang dimaksud adalah jalan, jalur lambat, jalur pedestrian, plaza, taman serta elemen-elemen ruang terbuka seperti pohon, patung, bangku atau lampu. Ruang terbuka yang akan dibahas di jalan MT. Haryono berupa jalan, jalur lambat dan jalur pedestrian, dengan batas yang terbentuk oleh pohon, fasade bangunan dan lantai kawasan dengan fungsi sebagai kawasan perdagangan. Tata ruang jalan MT. Haryono merupakan pola tata ruang linier sepanjang jalan. Bagian-bagian jalan MT. Haryono terdiri atas :

A. Jalan Utama

Menurut RUTRK Kota Semarang tahun 1995 – 2005, jalan MT. Haryono termasuk jalan kolektor sekunder dengan lebar $\pm 11,00$ m – 17,90 m. Sebagai jalur sirkulasi kendaraan umum dan pribadi seperti mobil, motor, becak, sepeda, serta angkutan lainnya.

B. Jalur Lambat

Jalur lambat terletak di kedua sisi jalan utama dengan lebar $\pm 3,50$ m, serta dipisahkan oleh median jalan selebar $\pm 0,60$ m. Selain digunakan untuk sirkulasi kendaraan non motor, juga digunakan untuk

parkir kendaraan (mobil, motor, becak, sepeda), sehingga mempengaruhi sistem pergerakan pengguna jalan (pejalan kaki) yang kebanyakan melintasi jalur lambat untuk mencapai bangunan (lihat Gambar 4.4.).



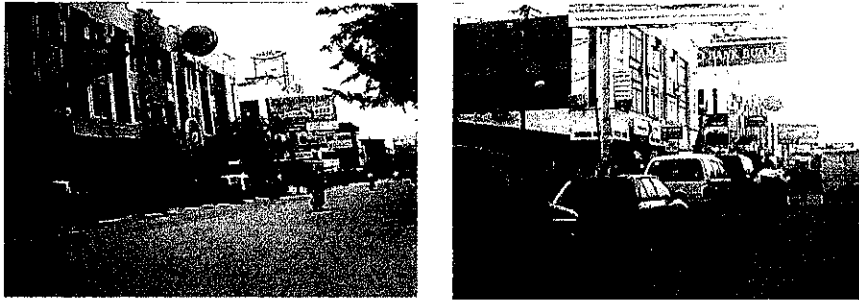
Gambar 4.4. Jalur lambat selebar $\pm 3,50$ m digunakan sebagai parkir kendaraan.
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2004.

C. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) di jalan MT. Haryono memiliki lebar $\pm 2,00$ m yang dibatasi oleh toko dan jalur lambat. Pada beberapa bagian jalannya mengalami kerusakan (paving yang berserakan / pecah dan tidak rata), terutama bagian sisi timur. Antara jalur pejalan kaki dan bangunan toko terdapat saluran drainase terbuka ± 50 cm di timur membentang memanjang jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki yang berada di depan bangunan, kadang digunakan untuk parkir kendaraan bermotor dan aktivitas toko (tempat meletakkan barang dagangan dan tempat bongkar muat barang) karena setiap bangunan tersebut merupakan satu kawasan perdagangan dan jasa potensial di Semarang.

Sedangkan jalur pejalan kaki di ruko Mataram dibatasi langsung oleh parkir mobil dengan lebar $6,00$ m agak miring dan tidak ada jalur

lambat, yang ada hanya kantung parkir di belakang ruko Mataram (lihat Gambar 4.5.).



Gambar 4.5. Depan Ruko Mataram tidak ada jalur lambat, hanya kantung parkir.
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2004.

D. Vegetasi

Median jalan selebar $\pm 0,6$ m baik di sisi timur maupun barat sepanjang jalan MT. Haryono ditanami pepohonan dengan diameter $\pm 3 - 6$ m, yang berfungsi sebagai pelindung / peneduh bagi pengguna jalan maupun kendaraan bermotor yang diparkir pada badan jalan (lihat Gambar 4.6.).

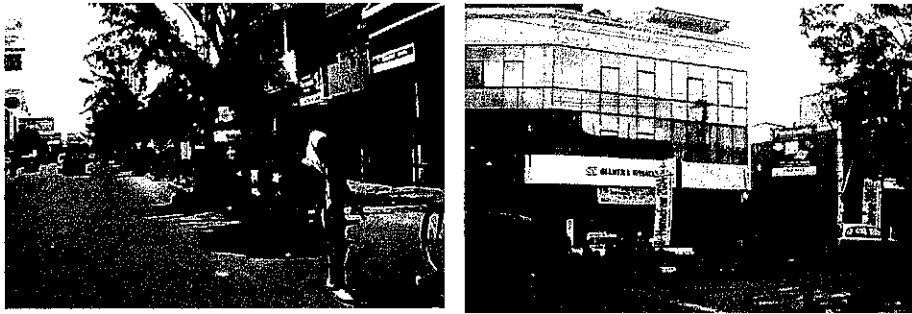


Gambar 4.6. Pohon di kanan-kiri jalan MT. Haryono membuat rindang suasana.
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2004.

E. Aktivitas Pendukung

Beberapa elemen yang mendukung ruang luar adalah bak bunga, papan reklame / spanduk, rambu lalu lintas, bak sampah, tempat memasang bendera (lihat Gambar 4.7.). Posisi elemen tersebut berada

di median jalan dan jalur pedestrian. Di samping itu, terdapat tiang listrik dan beberapa tiang telepon umum yang letaknya tidak beraturan pada jalur pedestrian, sehingga mengurangi dimensi efektif jalur pedestrian (120 – 190 cm).



Gambar 4.7. Kurangnya fasilitas jalur pejalan kaki.
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2004.

Berbagai jenis PKL (misalnya tukang kunci, pedagang makanan dan minuman) menempati posisi yang bervariasi, yaitu menempati sebagian jalur pedestrian dengan harapan mempunyai akses yang baik bagi pejalan kaki, dan menempati sebagian parkir mobil di badan jalan. Pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan berjalan, mencari barang, berdiri menunggu angkutan, bercakap-cakap, makan di dekat penjual makanan dan minuman serta mengamati keadaan lingkungan sekitarnya (lihat Gambar 4.8.).



Gambar 4.8. Pada badan jalan dan jalur lambat digunakan sebagai tempat berjualan, menaikturunkan penumpang angkot, dan parkir becak, mobil.
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2004.

BAB V

**ANALISIS PENGARUH KONFIGURASI BENTUK
PERTOKOAN LINIER TERHADAP PEMANFAATAN
RUANG LUAR DI JALAN MT. HARYONO SEMARANG**

5.1. Analisis Jalan MT. Haryono Terhadap Perkembangan Kota Semarang

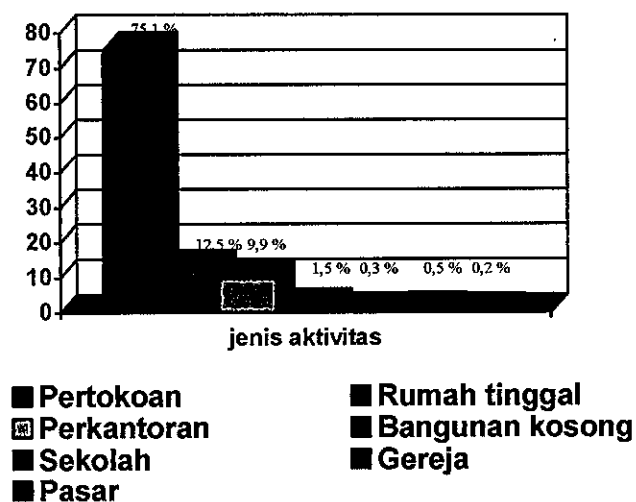
Perubahan bertahap secara evolusioner pada jalan MT. Haryono dari kawasan pemukiman menjadi kawasan perdagangan dan perkantoran, tidak terlepas dari perkembangan / morfologi kota Semarang yang secara umum dibagi menjadi periode kolonial (masa pemerintahan Belanda), periode pra kemerdekaan (1993 – 1945) dan periode pasca kemerdekaan (1945 – sekarang).

Jalan MT. Haryono memiliki beberapa fungsi tata guna lahan, dengan perdagangan dan jasa sebagai fungsi utama kawasan. Sekarang ini, tingkat intensitas lahan semakin tinggi namun jika tidak dibarengi dengan penataan yang terpadu, dapat mengakibatkan jalan MT. Haryono terkesan semrawut, meskipun memiliki nilai ekonomis tinggi dan akses ke kawasan perdagangan lain.

Dalam menganalisis fungsi dan karakter ruangnya terdapat beberapa aspek yang terkait di dalamnya, yaitu jenis aktivitas kawasan yang meliputi pemukiman, perdagangan dan jasa, ruang terbuka, sarana dan prasarana serta lingkup area yang dilayani merupakan suatu kesatuan pembentuk karakter yang tidak dapat dipisahkan.

5.1.1. Analisis Ruang Aktivitas

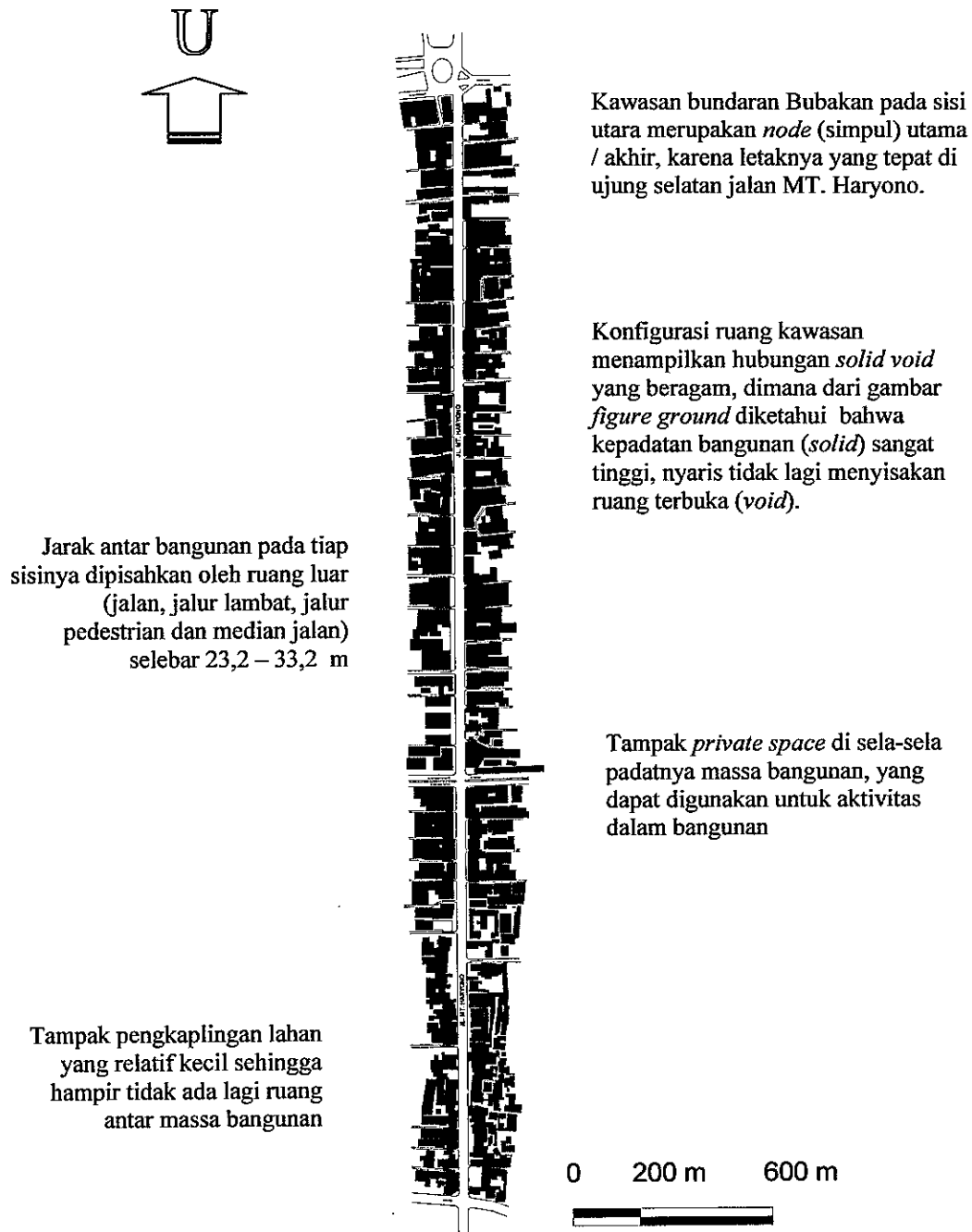
Penggunaan ruang dengan jenis aktivitas tertentu dalam jangka waktu relatif lama dan permanen dapat membentuk karakteristik guna lahan tertentu. Dari hasil pengamatan, jalan MT. Haryono memiliki luasan yang relatif sempit dan berderet, yang di dalamnya terdapat guna lahan berupa pemukiman, perdagangan modern (pertokoan), perdagangan tradisional (pasar), perkantoran dan pelayanan jasa, bangunan peribadatan (gereja), bangunan pendidikan (sekolah) dan bangunan kosong. Pada kenyataannya masing-masing aktivitas membutuhkan dimensi ruang yang berbeda. Secara ringkas, prosentase penggunaan lahan eksisting kawasan studi dapat dilihat pada Gambar 5.1.



Gambar 5.1. Prosentase Fungsi Bangunan
Sumber : Observasi.

Dilihat dari prosentase jenis aktivitas di atas, dapat diketahui bahwa perdagangan merupakan jenis aktivitas tertinggi, sehingga dapat disimpulkan bahwa jenis bangunan di jalan MT. Haryono sebagian besar berupa pertokoan (ruko).

5.1.2. Analisis Struktur Kawasan



Gambar 5.2. *Figure Ground* Jalan MT. Haryono
Sumber : Analisis Peneliti

Dengan teori *figure ground*, jalan MT. Haryono dapat dilihat dalam skala makro kecil yang berfokus pada satu kawasan saja, artinya

pada skala ini kota seluruhnya tidak terlalu penting karena gambar *figure ground* secara makro kecil berfokus pada ciri khas tekstur dan masalah tekstur sebuah kawasan.

Hubungan tekstural antara bangunan (*solid*) dan ruang terbuka (*void*) di jalan MT. Haryono, dianalisa menggunakan teori *figure ground* untuk mengidentifikasi tekstur dan pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*) yang terdapat pada lokasi penelitian. Dari gambar *solid void* kawasan di atas, dapat diketahui karakteristik *urban solids* yang ditemui pada kawasan studi, yaitu :

1. Menurut Spiro Kostof dalam Markus Zahnd (1999), mengatakan bahwa pola tata ruang antara massa bangunan dengan ruang terbuka mempunyai tatanan dengan tipologi ruang dimanis atau linear jalan merupakan elemen dan institusi perkotaan.

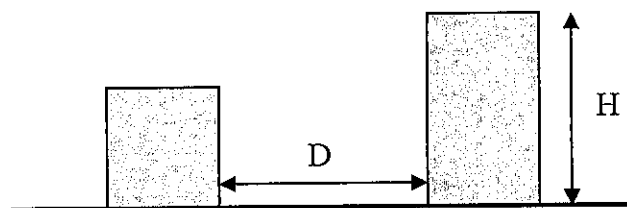
Pertokoan jalan MT. Haryono yang terletak di sepanjang jalan, memiliki konfigurasi bentuk bangunan linier yang mengikuti bentuk jalan.

Namun, pada beberapa bangunan ditemui konfigurasi bentuk bangunan yang sedikit berbeda baik orientasi maupun konfigurasi bentuk, yaitu pada bangunan ruko Mataram Plasa dengan konfigurasi bentuk linier yang horisontal terhadap jalan, ruko Sidodadi yang memiliki konfigurasi bentuk 'L', Sekolah Nasional Karangturi dengan konfigurasi bentuk 'U', serta beberapa bangunan berhimpitan yang memiliki halaman luas pada bagian depan.

2. Tidak ditemukan *urban solids* pada kawasan studi yang dapat dijadikan *landmark* yang berdiri bebas sehingga menarik perhatian publik secara khusus. Bentuk-bentuk *urban solids* pada kawasan studi pada dasarnya tidak berpotensi tampil sebagai *vocal point* yang bersifat mengalahkan satu sama lain. Sehingga kesan yang timbul dalam kawasan adalah kesetaraan tampilan bangunan satu dengan yang lain.
3. Banyak ditemui *edge defining building* (jajaran bangunan linier) yang memiliki bentuk dan ketinggian hampir sama. Hal ini akibat dari bangunan yang sama pada ruas jalan yang sama, serta fungsi yang tidak berbeda jauh (onderdil dan variasi mobil / motor, elektronik, material bangunan, klontong, pasar, kantor, hunian, jasa pengiriman dan travel).

Karakter *urban void* yang didapat pada kawasan studi, adalah :

1. Skala ruang linear tersebut secara spasial menunjukkan adanya kelapangan hanya pada jalur jalan (jalan, jalur lambat, jalur pedestrian) yang memisahkan antar bangunan. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 – 4 lantai ($\pm 6 - 15$ m) terhadap jalan selebar $\pm 17,1$ m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.



2. Tidak terdapat keseimbangan antara *publik space* dengan *private space*. Meskipun pada beberapa bangunan memiliki halaman depan yang dapat menjadi prasarana dalam menuju bangunan tersebut ataupun jalan masuk yang menjadi satu dengan volume bentuk bangunan itu sendiri.

Jadi kesimpulannya, *figure ground* di jalan MT. Haryono membutuhkan suatu keseimbangan yang baik antara kuantitas dan kualitas massa bangunan dengan ruang yang bersifat publik dan bersifat privat sehingga terbentuk pola pembangunan kota yang memungkinkan kehidupan di dalamnya berjalan dengan baik.

B. Linkage Kawasan

Karena jalan MT. Haryono memiliki ruang yang bersifat linier tapi tertutup, maka jalan MT. Haryono termasuk dalam elemen sistem tertutup linier (*linier closed system*), dimana pola pembentukan deretan bangunan terhadap posisi jalan MT. Haryono adalah sejajar lurus.

Linkage kawasan studi yang terbentuk dari jaringan sirkulasi jalan tidak dapat dipisahkan dari linkage kawasan lain di sekitarnya yang saling berkaitan kepentingannya. Dimana pada skala makro linkage jalan MT. Haryono terkait langsung dengan kawasan Bangkong dan bundaran Bubakan, sebagai kawasan-kawasan pelingkup keberadaan jalan MT. Haryono.

Sedangkan skala mikro, terdapat linkage internal, yaitu jaringan sirkulasi antar fungsi dalam kawasan yang sangat penting dalam

mendukung aktivitas kawasan. Linkage internal kawasan terdiri atas jalan Karang Sari I, kp. Yusup, jalan Karang Sari II, jalan Karang Sari III, jalan Mertojoyo, jalan Stadion Selatan, jalan Sidodadi Barat, jalan Stadion Utara, jalan Trengguli IV, jalan Trengguli III, kp. Turi Baris, jalan Trengguli II, kp. Turi Kledung, jalan Trengguli I, kp. Turi Demes, kp. Krese, jalan Mayjen. Sutoyo, jalan Mayjen. Panjaitan, jalan Kartini, kp. Turi Tengah, jalan Karang Wulan Selatan, kp. Turi Tiber, jalan Ligu Selatan, jalan Karang Wulan Utara, jalan Karang Sono, jalan Ligu Tengah, jalan Pringgading, jalan Ligu Utara, jalan Karang Kojo Selatan, jalan Karang Geneng Utara, jalan Karang Laban, jalan Karang Kojo Utara, jalan Karangsaru, jalan Jagalan Timur, jalan Ledium, jalan Karang Loo, jalan Gutitan, jalan Jagalan, kp. Branca, jalan Sidorejo, jalan Kentangan, jalan Bubutan, jalan Gedong Mulyo, jalan Wotprau, jalan Suburan, jalan Dargo, jalan Petolongan, jalan Pederesan Besar, jalan Pederesan Kecil, jalan Bank Inggris, jalan Petudungan, jalan Taman Winangun, jalan Bubakan, kp. Utri.

C. Place

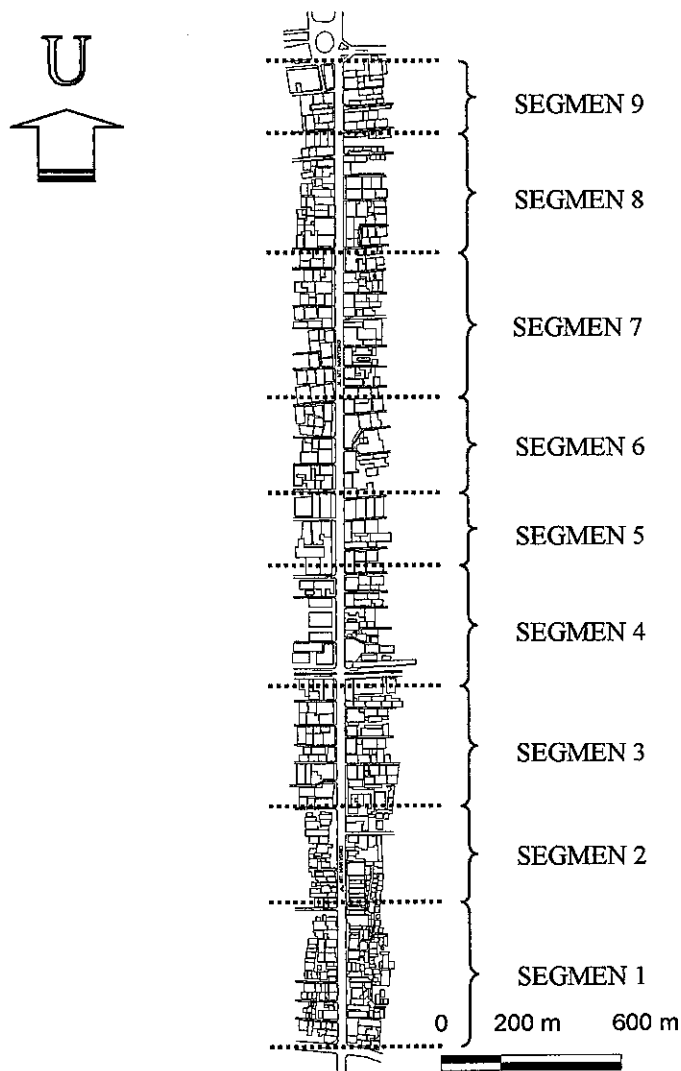
Place di sini digunakan untuk menganalisa, sejauh mana keberhasilan fungsi-fungsi pada jalan MT. Haryono yang terwadahi dalam setiap lokasi aktivitasnya.

Pada kawasan perdagangan, aktivitas yang terwadahi secara permanen adalah aktivitas dalam pertokoan atau perkantoran di samping pemukiman, sedangkan aktivitas perdagangan yang tidak terwadahi

secara permanen adalah pedagang kaki lima (PKL) yang dapat ditemui hampir di setiap ruas jalan MT. Haryono dan aktivitas lainnya (parkir).

5.2. Analisis Tiap Segmen di sepanjang jalan MT. Haryono

Untuk pembahasan lebih lanjut mengenai konfigurasi bentuk pertokoan linier terhadap pemanfaatan ruang luar, maka peta jalan MT. Haryono dibagi dalam beberapa segmen dengan pembagian setiap segmen berdasarkan pada *node* dari penggal jalan di sisi barat yang mudah dikenali (lihat Gambar 5.3.).



Gambar 5.3. Peta segmentasi jalan MT. Haryono
Sumber : Analisis Peneliti

Analisis penelitian yang dilakukan pada jalan MT. Haryono untuk setiap segmen adalah sebagai berikut :

A. Segmen I (dari perempatan Bangkong sampai pertigaan Stadion Selatan)

1. Bentuk dan massa bangunan

Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 70 buah dan blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'U' ada 2 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 – 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen I adalah 72 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 47 buah, rumah tinggal = 16 buah, perkantoran = 7 buah, gereja = 1 buah, dan pasar = 1 buah. Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), rumah tinggal, pasar dan gereja.

Aktivitas yang mendominasi pada segmen ini adalah material bangunan dan variasi mobil / motor. Namun pada penempatan bangunan tidak tertata dengan baik antar fungsi maupun macam barang dagangan yang diperdagangkan, misalnya toko onderdil dan variasi mobil / motor tidak ditata berjajar sehingga menyulitkan pengunjung yang mencari barang tersebut.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen I ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 m, dan lebar jalur lambat 3,50 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Sirkulasi lalu lintas cukup ramai, karena ada titik-titik tertentu untuk menaikturunkan penumpang angkutan umum yang biasanya terletak di depan gang-gang sisi barat sepanjang jalan MT. Haryono.

Sepanjang badan jalan sebelah barat banyak terdapat parkir mobil sehingga mengurangi lebar efektif jalan menjadi 8,50 m. Selain itu, pada jalur lambat terdapat parkir mobil serta becak dan motor, terutama di sisi barat. Parkir mobil paling banyak berada di sisi barat yang terletak pada jalur lambat dan tepi badan jalan terutama di toko audio mobil Zeuz, tempat les pelajaran, agen pengiriman barang, dan dealer motor Suzuki), hal ini disebabkan karena tidak tersedianya tempat parkir yang memadai.

Sedangkan parkir mobil di sisi timur yang terletak pada jalur lambat agak jarang digunakan karena fungsi bangunan yang tidak membutuhkan tempat luas untuk parkir dan karena permukaan jalan yang rusak mengurangi minat pengguna jalan (kendaraan) untuk parkir di tempat tersebut.

Beberapa bangunan memiliki halaman cukup luas sebagai tempat parkir (misalnya : Kursus Bahasa *English First*, rumah makan Istana, toko besi Maeko Baru).

4. Jalur pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) di sisi barat dan timur berukuran 2,00 m. Pada sisi barat sebagian besar digunakan sebagai parkir motor, sepeda, dan barang dagangan, terutama pada jenis bangunan ruko dan rukan yang tidak tersedia tempat parkir. Kondisi trotoar yang tidak rata dan rusak membuat pejalan kaki susah / enggan untuk melaluinya.

Banyak PKL yang menggelar dagangan di trotoar semakin mempersempit ruang bagi pejalan kaki, apalagi jika dasaran yang digunakan untuk berdagang pada malam hari tidak dirapikan sehingga menambah kesan kumuh pada lingkungan.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 5 - 7$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m, sehingga memberi kesan teduh.

B. Segmen II (dari pertigaan Stadion Selatan sampai pertigaan Stadion Utara)

1. Bentuk dan massa bangunan

Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 13 buah dan blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' ada 27 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 - 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen II adalah 40 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 18 buah, rumah tinggal = 13 buah, perkantoran = 8 buah, dan gereja = 1 buah. Sedangkan jenis

bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), rumah tinggal, dan gereja. Beberapa bangunan memiliki halaman cukup luas sebagai tempat parkir (misalnya : ruko Sidodadi, Gereja Kristen). Aktivitas yang mendominasi pada segmen ini adalah material bangunan dan variasi mobil / motor.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen II ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 m, dan lebar jalur lambat 3,50 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Sirkulasi lalu lintas cukup ramai, karena merupakan simpul pertigaan (pertigaan Stadion Selatan, pertigaan Sidodadi Barat dan pertigaan Stadion Utara) yang menghubungkan kawasan lain dan banyak dilalui kendaraan .

Parkir mobil berada di sisi barat yang terletak pada jalur lambat dan tepi jalan raya, agak jarang digunakan karena telah tersedianya tempat parkir yang cukup menampung kendaraan.

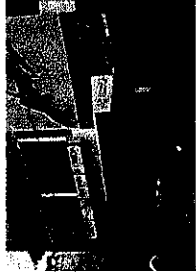
Sedangkan parkir mobil di sisi timur bagian utara yang terletak pada jalur lambat (misalnya : ruko Sidodadi dan Sekolah Nasional Karangturi), hal ini disebabkan karena tidak tersedianya tempat parkir yang memadai.

Sedangkan parkir mobil di sisi timur bagian selatan yang terletak pada jalur lambat agak jarang digunakan karena fungsi bangunan yang tidak membutuhkan tempat luas untuk parkir dan karena permukaan jalan yang rusak mengurangi minat pengguna jalan (kendaraan) untuk parkir di tempat tersebut.

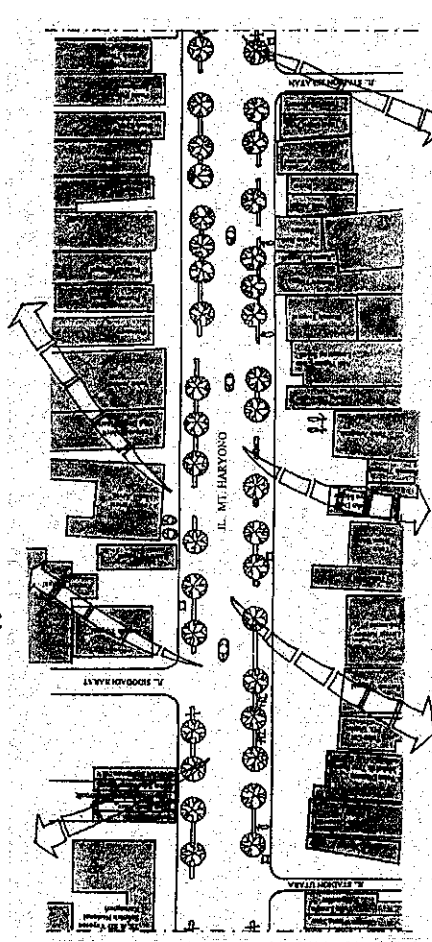
4. Jalur pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) selebar $\pm 2,00$ m sebagian besar digunakan sebagai parkir motor dan sepeda, terutama pada jenis bangunan ruko dan rukan yang

B. Segmen II (dari pertigaan Stadion Selatan sampai pertigaan Stadion Utara)



Konfigurasi bentuk bangunan 'L' menciptakan ruang luar yang luas untuk memampung aktivitas parkir dan bongkar muat. Ruang luar tersebut bersifat ekstroversi terhadap jalan.



Ruang terbuka di depan bangunan (halaman) dapat mengurangi kemacetan jalan yang biasanya akibat on street parking.

Bangunan dengan bentuk ruko yang berderet sepanjang jalan sering menimbulkan kemacetan, tergantung pada fungsi bangunan dan aktivitas di dalamnya.



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004

Judul Tesis :

Pengaruh Konfigurasi
Berikut Pertokoan Liniar Terhadap
Pemasataan Ruang Luar
Di Jalan MT. Haryono
Semarang

Dosen Pembimbing :

Ir. Regi Haryanto, MSP
Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA

Dikerjakan Oleh :

Erika Bratakusumah
L4B 003 045

Gambar :

Place Centered Mapping
Jl. MT. Haryono Semarang

Skala :

0 1.000 cm 3.000 cm

Keterangan :

- Pohon
- Tang Listrik / Lampu
- Rambu Lajih Lintas
- Reklame
- Tempat Sampah
- PKL
- Mobil
- Motor
- Sepeda
- Becak

tidak tersedia tempat parkir. Beberapa bagian trotoar digunakan untuk PKL dan tepi jalan digunakan oleh tukang kunci.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 5 - 7$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m, sehingga memberi kesan teduh.

C. Segmen III (dari pertigaan Stadion Utara sampai perempatan Kartini)

1. Bentuk dan massa bangunan

Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 22 buah dan blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' ada 11 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 - 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 - 28,3 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen I adalah 84 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 75 buah, rumah tinggal = 2 buah, perkantoran = 6 buah, dan sekolah = 1 buah. Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), rumah tinggal, dan sekolah. Aktivitas yang mendominasi adalah material bangunan, elektronik, dan variasi / onderdil mobil / motor.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen III ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 - 15,50 m, dan lebar jalur lambat

C. Segmen III (dari pertigaan Stadion Utara sampai perempatan Kartini)

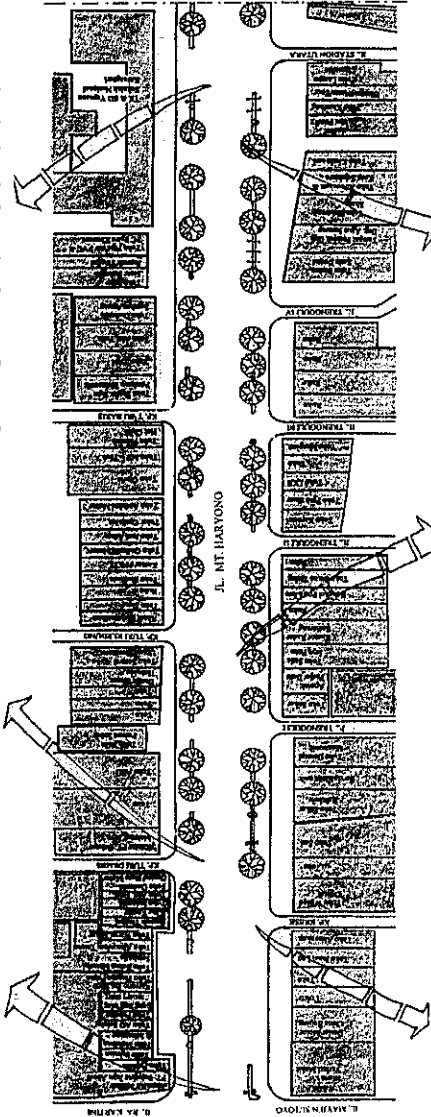
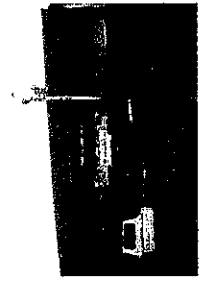
U



Pada pengal dekat bangjo Kartini, sebagian median jalan dihilangkan untuk mempermudah kendaraan yang belok ke jalan Mayjen. Sutuyo (Karang Kali).



Sekolah Nasional Karanghri memiliki kontribusi yang besar dalam kemacetan lalu lintas, karena selain tidak memiliki lahan parkir, posisi bangunan di depannya terdapat jalan yang sangat ramai.



Pada bagian ini jarang terjadi tundaan lalu lintas, meski bangunan berbentuk ruko, karena kebanyakan fungsi bangunan adalah kantor dan toko klontong yang tidak membutuhkan parkir cukup besar / lebar.



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004

Judul Tesis :

Pengaruh Konfigurasi
Bentuk Pertokoan Linier Terhadap
Pemanfaatan Ruang Luar
Di Jalan MT. Haryono
Semarang

Dosen Pembimbing :

Ir. Regi Haryanto, MSP
Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA

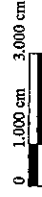
Dikerjakan Oleh :

Erika Bratakusumah
LAB 003 045

Gambar :

Place Centered Mapping
Jl. MT. Haryono Semarang

Skala :



Keterangan :

- Pohon
- Tiang Listrik / Lampu
- Rantau Lalu Lintas
- Reklame
- Tempat Sampah
- PKL
- Mobil
- Motor
- Sepeda
- Becak

0 – 3,50 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Sirkulasi lalu lintas sangat ramai, karena merupakan simpul keramaian (pertigaan Stadion Utara dan perempatan Kartini) .

Semua bangunan tidak memiliki halaman sebagai tempat parkir. Sehingga parkir mobil banyak berjajar di sisi barat yang terletak pada jalur lambat dan tepi jalan raya, dan di sisi timur yang terletak pada jalur lambat. Parkir mobil berada di sisi barat yang terletak pada jalur lambat dan tepi jalan raya. Sedangkan parkir mobil di sisi timur yang terletak pada jalur lambat, karena tidak tersedianya tempat parkir yang memadai.

4. Jalur pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) selebar $\pm 2,00$ m sebagian besar digunakan sebagai parkir motor dan sepeda, terutama pada jenis bangunan rukan yang tidak tersedia tempat parkir. Beberapa bagian trotoar digunakan untuk PKL dan pemilik toko elektronik menggelar barang dagangan, selain itu permukaan trotoar yang rusak mengurangi minat pejalan kaki melintasi tempat tersebut.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 5 - 7$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m, sehingga memberi kesan teduh.

D. Segmen IV (dari perempatan Kartini sampai perempatan Pringgading)

1. Bentuk dan massa bangunan

Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 13 buah blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' ada 4 buah, dan blok yang mendefinisikan

sisi bentuk 'U' ada 1 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 – 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 – 33,2 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen IV adalah 60 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 45 buah, rumah tinggal = 11 buah, dan perkantoran = 4 buah. Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), dan rumah tinggal. Beberapa bangunan memiliki halaman cukup luas sebagai tempat parkir (misalnya : ruko Sidodadi, Gereja Kristen). Aktivitas yang mendominasi adalah onderdil dan variasi mobil / motor, sedangkan pada Ruko Mataram Plasa memiliki aktivitas campuran.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen IV ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 – 17,90 m, dan lebar jalur lambat 3,50 – 6,00 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Pada segmen ini tidak terdapat median jalan yang memisahkan jalur lambat dengan badan jalan, namun pada perempatan Pringgading terdapat median jalan selebar 1,20 m untuk rambu lalu lintas (*bangjo*).

Pada beberapa toko (Yamaha Mataram Sakti Motor) penuh sesak dengan parkir motor yang berjarak hingga 3 m dari toko, sedangkan pada tepi jalan raya (± 3 m) terdapat mobil yang diparkir berjajar hingga 2 baris. Jalur pedestrian (trottoar) selebar ± 2 m di depan toko (Sumber Baru dan Merdeka Motor) digunakan sebagai tempat parkir motor dan di sebelah baratnya digunakan untuk PKL.

Di depan Ruko Mataram Plasa terdapat trotoar selebar $\pm 6,00$ m yang sebagian digunakan untuk parkir mobil dan motor, serta PKL baik di sisi barat maupun timur.

4. Jalur pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) selebar $\pm 2,00$ m sebagian besar digunakan sebagai parkir motor dan sepeda, terutama pada jenis bangunan ruko dan rukan yang tidak tersedia tempat parkir. Beberapa bagian trotoar digunakan untuk PKL.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 3 - 5$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m di sisi timur, sedangkan di sisi barat jumlah pohon sangat sedikit.

E. Segmen V (dari perempatan Pringgading sampai pertigaan Karangсарu)

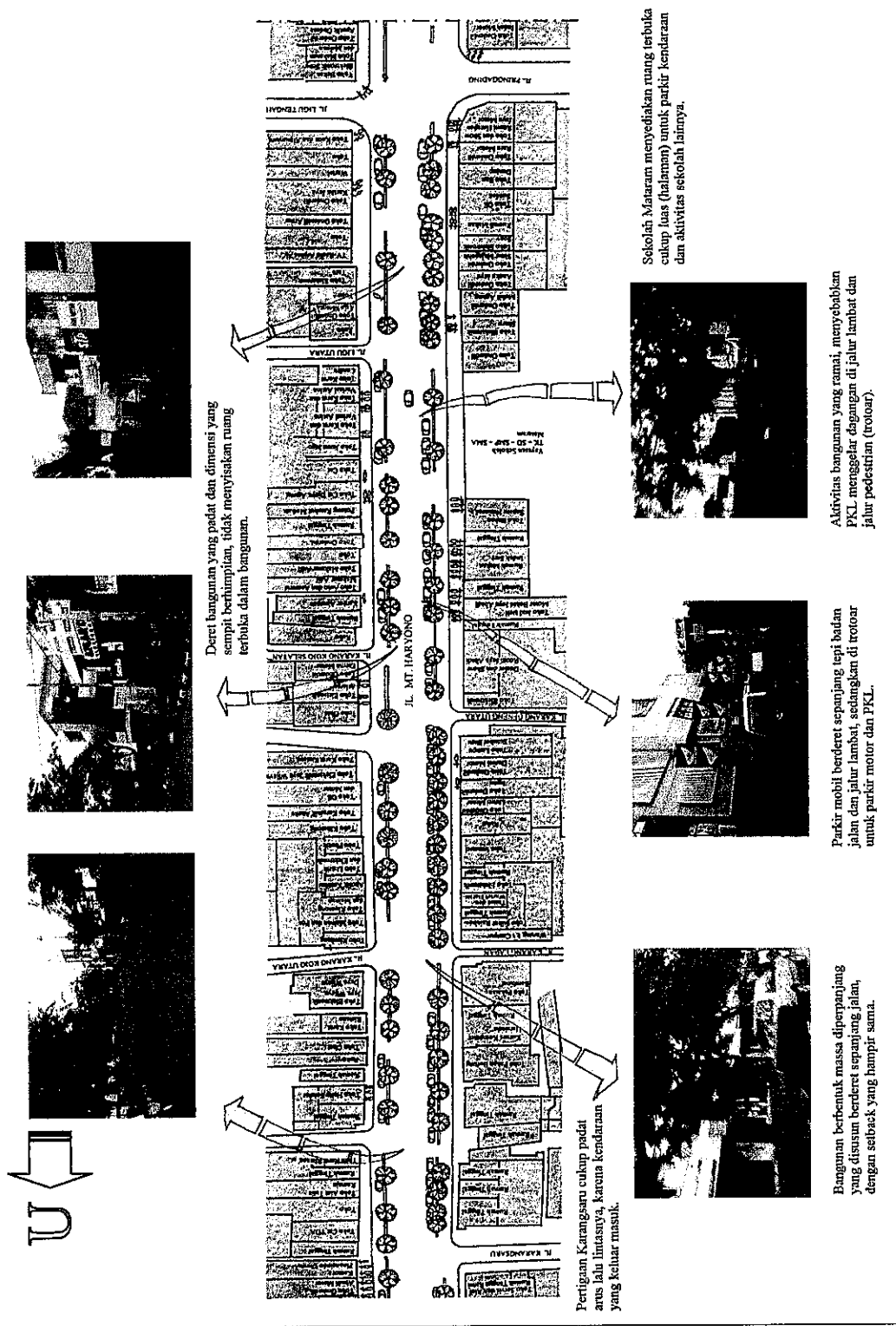
1. Bentuk dan massa bangunan


Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 7 buah blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' ada 2 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 - 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban design* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen V adalah 95 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 70 buah, rumah tinggal = 17 buah, perkantoran = 7 buah, dan sekolah = 1 buah. Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), rumah tinggal

E. Segmen V (dari perempatan Pringgading sampai pertigaan Karangсарu)



 MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2004	Judul Tesis : Pengaruh Konfigurasi Bentuk Pertokoan Linier Terhadap Pemanfaatan Ruang Luar Di Jalan MT. Haryono Semarang	Dosen Pembimbing : Ir. Regi Haryanto, MSP Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA	Dikerjakan Oleh : Erika Bratakusumah L4B 003 045	Gambar : Place Centered Mapping Jl. MT. Haryono Semarang	Skala : 0 1.000 cm 3.000 cm	Keterangan : Pohon Tiang Listrik / Lampu Rambu Lalu Lintas Reklame Tempat Sampah PKL Mobil Motor Sepeda Becak
--	--	---	---	---	---------------------------------------	--

dan sekolah. Aktivitas yang mendominasi adalah onderdil dan variasi mobil / motor, dan elektronik.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen V ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 m, dan lebar jalur lambat 3,50 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Lalu lintas ramai, karena terdapat 2 perempatan jalan, yaitu perempatan Karang Geneng dan perempatan Karang Laban. Parkir mobil di sisi barat terletak pada tepi jalan raya dan di sisi timur terletak pada jalur lambat.

4. Jalur pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) selebar $\pm 2,5$ m pada toko onderdil Ratu Motor sampai toko elektronik Sony digunakan sebagai parkir motor dan tempat menggelar dagangan. Beberapa bagian trotoar digunakan untuk PKL.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 3 - 5$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m di sisi timur, sedangkan di sisi barat jumlah pohon sangat sedikit.

F. Segmen VI (dari pertigaan Karangaru sampai perempatan Jagalan)

1. Bentuk dan massa bangunan

Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 10 buah blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' ada 1 buah, dan blok tunggal bentuk 'L' ada 1 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 - 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap

lebar jalan 23,2 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban design* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen VI adalah 68 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 49 buah, rumah tinggal = 13 buah, perkantoran = 5 buah, dan sekolah = 1 buah. Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), rumah tinggal dan sekolah. Aktivitas yang mendominasi adalah onderdil dan variasi mobil / motor, dan elektronik.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen VI ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 m, dan lebar jalur lambat 3,50 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Lalu lintas tidak terlalu ramai, kecuali dekat jalan Jagalan. Parkir mobil penuh, di sisi barat terletak pada tepi jalan raya dan di sisi timur terletak pada jalur lambat.

4. Jalur pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) selebar $\pm 2 - 2,5$ m banyak digunakan untuk parkir motor baik di sisi timur maupun barat, sedangkan di depan toko ban Good Year digunakan juga sebagai tempat menggelar dagangan. Trotoar di depan Bank BCA dengan lebar $\pm 3,5$ m sering digunakan untuk parkir motor. Beberapa tukang kunci mangkal di tepi jalan dan PKL menempati trotoar.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 3 - 5$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m, terutama di sisi barat sehingga memberi kesan teduh.

G. Segmen VII (dari perempatan Jagalan sampai pertigaan Potolongan)

1. Bentuk dan massa bangunan

Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 2 buah blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' ada 1 buah, dan blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'U' ada 20 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 – 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 – 33,2 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen VII adalah 83 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 78 buah, rumah tinggal = 1 buah, perkantoran = 4 buah. Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), dan rumah tinggal. Aktivitas yang mendominasi adalah onderdil dan variasi mobil / motor, dan elektronik.

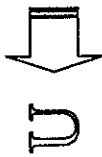
3. Sirkulasi dan parkir

Segmen VII ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 m, dan lebar jalur lambat 3,50 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Sirkulasi lalu lintas tidak terlalu ramai. Parkir mobil tidak terlalu penuh, di sisi barat terletak pada tepi jalan raya dan di sisi timur terletak pada jalur lambat.

4. Jalur pedestrian

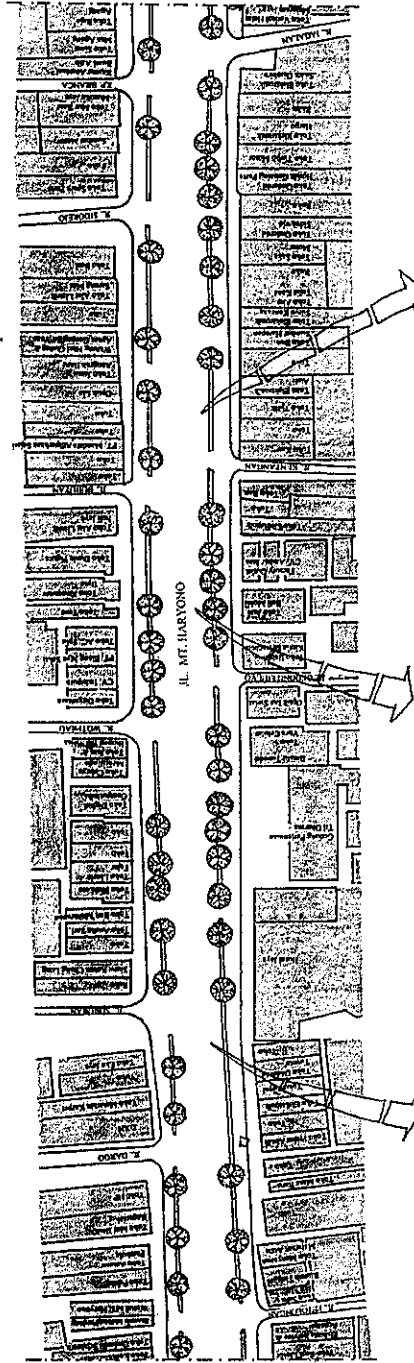
Jalur pedestrian (trotoar) selebar ± 2 m, antara trotoar dan jalur lambat terdapat kesamaan ketinggian, sehingga sering digunakan untuk parkir motor baik di sisi

G. Segmen VII (dari perempatan Jagalan sampai pertigaan Potolongan)



Jalur pedestrian (trotoar) di sisi timur dan barat selebar ± 2 m. Kondisi jalur pedestrian di sisi timur rusak terutama dekat bundaran Bubakan, serta banyak terdapat PKL dan dasaran PKL.

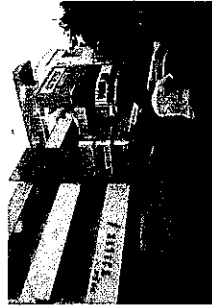
Bangunan berbentuk massa dipanjangkan yang disusun berderet sepanjang jalan, dengan posisi miring sehingga tercupa ruang hias (trotoar) yang cukup luas untuk menampung kendaraan yang parkir.



Terjadi tundaan lalu lintas di sekitar ruko Bubakan karena laju kendaraan dari jalan Bubakan ke jalan MT. Haryono.



Pada bangunan yang berderet terdapat ruang terbuka antar bangunan sehingga tidak terkesan sesak.



Parkir mobil banyak terdapat pada sisi barat yaitu di jalur lambat dan tepi badan jalan.



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004

Judul Tesis :

Pengaruh Konfigurasi
Bentuk Perbaikan Lintir Terhadap
Pemanfaatan Ruang Luar
Di Jalan MT. Haryono
Semarang

Dosen Pembimbing :

Ir. Ragil Haryanto, MSP
Dr. Ir. Bambang Ryanto, DEA

Dikerjakan Oleh :

Erika Bratakusumah
LAB 003 045

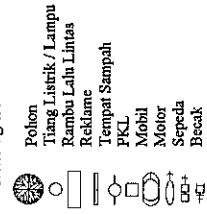
Gambar :

Place Centered Mapping
Jl. MT. Haryono Semarang

Skala :

0 1.000 cm 3.000 cm

Keterangan :



timur maupun barat. Pemukaan trotoar tidak rata dan rusak. Beberapa tukang kunci mangkal di tepi jalan dan warung PKL menempati trotoar.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 3 - 5$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m, terutama di sisi barat sehingga memberi kesan teduh.

H. Segmen VIII (dari pertigaan Potolongan sampai perempatan Petudungan)

1. Bentuk dan massa bangunan

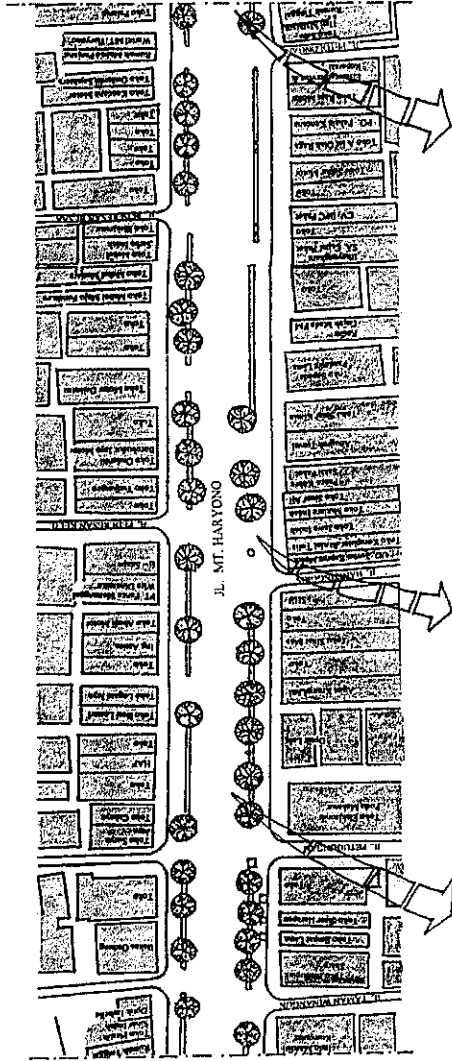
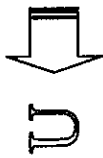
Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 16 buah dan blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' ada 4 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 - 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 - 33,2 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen II adalah 63 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 52 buah, perkantoran = 10 buah, dan bangunan kosong = 1 buah.

Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), dan bangunan kosong. Aktivitas yang mendominasi

H. Segmen VIII (dari pertigaan Potolongan sampai perempatan Petudungan)



Kondisi jalur lambat dan jalur pejalan kaki (trotoar) di sisi barat cukup baik meskipun sering dimanfaatkan untuk parkir kendaraan dan PKL.



Kondisi jalan ramai karena travel / agen pengiriman yang ngetem dan orang-orang yang menanti keberangkatan travel.



Terjadi tundaan lalu lintas di sekitar ruko Bubakan karena laju kendaraan dari jalan Bubakan ke jalan MT. Haryono.



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004

Judul Tesis :

Pengaruh Konfigurasi
Bentuk Perbaikan Lintir Terhadap
Pemanfaatan Ruang Luar
Di Jalan MT. Haryono
Semarang

Dosen Pembimbing :

Ir. Ragi Haryanto, MSP
Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA

Dikerjakan Oleh :

Erika Bratakusumah
LAB 003 045

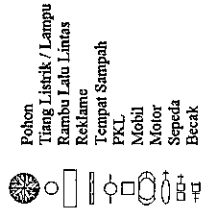
Gambar :

Place Centered Mapping
Jl. MT. Haryono Semarang

Skala :

0 1.000 cm 3.000 cm

Keterangan :



adalah elektronik, onderdil dan variasi mobil/ motor, serta pelayanan pengiriman barang dan jasa travel.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen VIII ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 – 17,90 m, dan lebar jalur lambat 3,50 m. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Sirkulasi lalu lintas tidak terlalu ramai. Parkir mobil cukup penuh, di sisi barat terletak pada tepi jalan raya dan jalur lambat. Sedangkan parkir mobil di sisi timur terletak pada jalur lambat hal ini disebabkan karena tidak tersedianya tempat parkir yang memadai.

4. Jalur pedestrian

Jalur pedestrian (trotoar) selebar $\pm 2 - 2,5$ m, antara trotoar dan jalur lambat terdapat kesamaan ketinggian, sehingga sering digunakan untuk parkir motor baik di sisi timur maupun barat. Permukaan trotoar tidak rata dan rusak. Beberapa tukang kunci mangkal di tepi jalan dan warung PKL menempati trotoar.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 5 - 7$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m, sehingga memberi kesan teduh.

I. Segmen IX (dari perempatan Petudungan sampai bundaran Bubakan)

1. Bentuk dan massa bangunan

Konfigurasi bentuk bangunan adalah sejajar berderet sepanjang jalan

MT. Haryono, dengan blok yang mendefinisikan sisi bentuk linier ada 1 buah , blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'U' ada 11 buah dan blok tunggal bentuk linier ada 1 buah. Dilihat dari ketinggian bangunan 1 – 4 lantai ($\pm 6 - 20$ m) terhadap lebar jalan 23,2 – 28,3 m, dapat diketahui bahwa proporsi *urban deisgn* pada jalan ini adalah seimbang, karena $D/H = 1$.

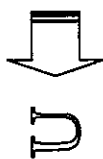
2. Tata Guna Lahan

Jumlah bangunan keseluruhan yang terdapat pada segmen IX adalah 41 buah. Fungsi bangunan tersebut terdiri atas perdagangan = 21 buah, perkantoran = 9 buah, rumah tinggal = 3 buah, dan bangunan kosong = 8 buah. Sedangkan jenis bangunannya berupa ruko (rumah toko), rukan (rumah kantor), dan bangunan kosong. Aktivitas yang mendominasi adalah pelayanan pengiriman barang dan jasa travel.

3. Sirkulasi dan parkir

Segmen IX ini memiliki lebar jalur jalan 11,00 – 15,50 m, dan lebar jalur lambat 3,50 m yang diurug dengan bongkaran tembok bangunan untuk menaikkan ketinggian agar bebas banjir namun menutupi saluran drainase.. Sistem satu arus kendaraan dan dua lajur jalan. Sirkulasi lalu lintas cukup ramai. Parkir mobil cukup penuh, di sisi barat terletak pada tepi jalan raya dan jalur lambat. Sedangkan parkir mobil di sisi timur terletak pada jalur lambat hal ini disebabkan karena tidak tersedianya tempat parkir yang memadai.

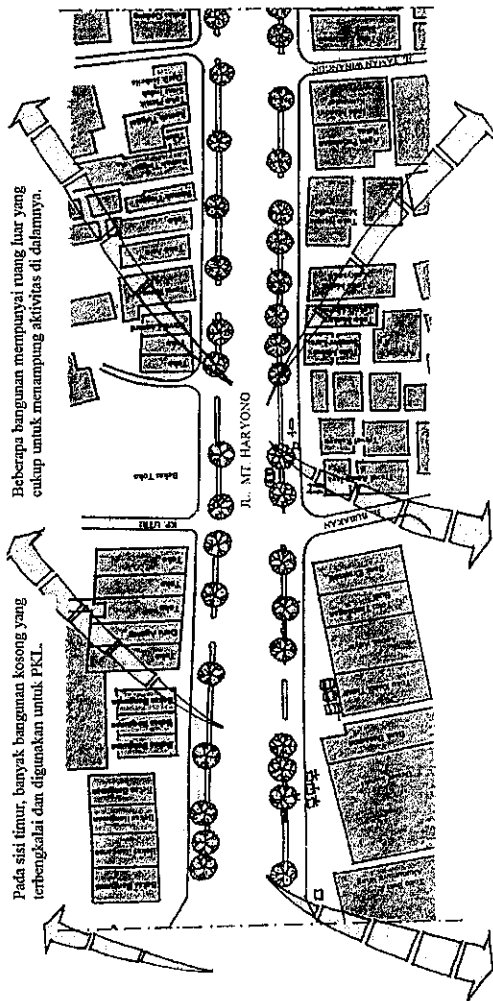
I. Segmen IX (dari perempatan Petudungan sampai bundaran Bubakan)



Pada sisi timur, banyak bangunan kosong yang terbengkalai dan digunakan untuk PKL.



Beberapa bangunan mempunyai ruang luar yang cukup untuk menampung aktivitas di dalamnya.





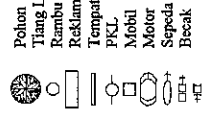
Bangunan berbentuk massa diperpanjang yang disusun berderet sepanjang jalan, dengan posisi miring menciptakan ruang luar (trottoar) yang cukup luas untuk menampung kendaraan yang parkir



Pada titik-titik tertentu sering terjadi tundaan-tundaan lalu lintas akibat angkutan kota (angkot) menaiki turunkan penumpang dan travel yang ngetem.



Kondisi jalur lambat dan jalur pedestrian (trottoar) di sisi barat cukup baik meskipun sering dimanfaatkan untuk parkir kendaraan dan PKL.

 MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2004	Judul Tesis : Pengaruh Konfigurasi Bentuk Pertokoan Linier Terhadap Pemanfaatan Ruang Luar Di Jalan MT. Haryono Semarang	Dosen Pembimbing : Ir. Regil Haryanto, MSP Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA	Dikerjakan Oleh : Erika Bratakusumah L4B 003 045	Gambar : Place Centered Mapping Jl. MT. Haryono Semarang	Skala : 0 1.000 cm 3.000 cm 	Keterangan :  <ul style="list-style-type: none"> Pohon Tiang Listrik / Lampu Rambu Lalu Lintas Reklame Tempat Sampah PKL Mobil Motor Sepeda Becak +E
--	---	--	---	---	--	--

4. Jalur pedestrian

Permukaan jalur pedestrian (trotoar) selebar $\pm 2,00$ m relatif rata, namun beberapa bagian mengalami kerusakan. Trotoar pada ruko Bubakan selebar 3 – 4 m. Permukaan trotoar tidak rata dan rusak. Beberapa tukang kunci mangkal di tepi jalan dan warung PKL menempati trotoar, sedangkan pada sisi timur (depan bangunan kosong) terdapat PKL yang menggelar dagangan berupa pakaian bekas.

5. Vegetasi

Terdapat pohon rindang berjarak $\pm 5 - 7$ m, dengan tinggi ± 3 m dan diameter ± 6 m, terutama di sisi timur sehingga memberi kesan teduh.

Dari konfigurasi antar segmen jalan memberi kesan bahwa jalan MT. Haryono merupakan satu kesatuan dengan terbentuknya satu poros kuat, walaupun bervariasi aktivitas perdagangan dan jasanya.

5.3. Analisis Pengaruh Konfigurasi Bentuk Pertokoan Linier Terhadap Pemanfaatan Ruang Luar

5.3.1. Konfigurasi Bentuk Pertokoan Linier

Konfigurasi bangunan di jalan MT. Haryono bermacam-macam keadaannya, ada yang berdiri sendiri dengan pagar pembatas yang jelas meskipun berdempetan / berderet dengan tetangga, unit-unit bangunan dalam satu kesatuan (*row building*) yang dapat ditemui pada ruko Mataram

Plasa dengan *mix use function*.

Sedangkan bangunan dengan sifat elemen blok yang mendefinisikan sisi, maksudnya dapat berfungsi sebagai pembatas secara linier yang dapat dibentuk oleh elemen ini dari satu, dua, atau tiga sisi. Lihat Tabel 5.1.

Tabel 5.1. Jumlah Konfigurasi Bentuk Bangunan

Lokasi	Blok tunggal bentuk 'U'	Blok tunggal bentuk 'L' linier	Blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L'	Blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'L' linier	Blok yang mendefinisikan sisi bentuk 'U'
Segmen I	0	0	0	70	2
Segmen II	0	0	13	27	0
Segmen III	0	0	11	22	0
Segmen IV	0	0	4	13	1
Segmen V	0	0	2	7	0
Segmen VI	1	0	1	10	0
Segmen VII	0	0	1	2	20
Segmen VIII	0	0	4	16	0
Segmen IX	0	1	0	1	11

Sumber : Observasi.

Pada dasarnya konfigurasi bentuk bangunan akan berpengaruh pada pemanfaatan ruang luar. Dengan mengacu pada skala bangunan melalui teori proporsi tinggi bangunan terhadap posisi pengamat dengan rumus *H/D enclosure* (Paul Spreiregen, 1985).

Dari proporsi massa bangunan berkaitan dengan konfigurasi bentuk bangunan dan pemanfaatan ruang luar, didapatkan hasil bahwa bangunan dengan ketinggian 1 – 4 lantai ($\pm 6 - 20$), kesan yang dirasakan pengguna kendaraan (posisi pengamat dari jalan) adalah akrab menyatu dengan sudut pandang $30^\circ - 45^\circ$.

Jumlah bangunan keseluruhan adalah 606 unit, yang terdiri atas rumah tinggal (12,5 %), perdagangan modern / pertokoan (75,1 %), perdagangan tradisional / pasar (0,2 %), perkantoran dan pelayanan jasa

(9,9 %), bangunan peribadatan / gereja (0,5 %), bangunan pendidikan / sekolah (0,3 %) dan bangunan kosong (1,5 %), lihat Tabel 5.2. Ruang luar berkesan cukup luas, namun karena adanya aktivitas yang berlangsung di sepanjang jalan (PKL, parkir kendaraan, lalu lintas) mengakibatkan ruang luar yang tersedia semakin menyempit dan terbatas.

Tabel 5.2. Jumlah Fungsi Bangunan

Lokasi	Pertokoan	Rumah Tinggal	Perkantoran	Bangunan Kosong	Sekolah	Gereja	Basar	Jumlah
Segmen I	47	16	7	0	0	1	1	72
Segmen II	18	13	8	0	0	1	0	40
Segmen III	75	2	6	0	1	0	0	84
Segmen IV	45	11	4	0	0	0	0	60
Segmen V	70	17	7	0	1	0	0	95
Segmen VI	49	13	5	0	1	0	0	68
Segmen VII	78	1	4	0	0	0	0	83
Segmen VIII	52	0	10	1	0	0	0	63
Segmen IX	21	3	9	8	0	0	0	41
	455	76	60	9	3	2	1	606

Sumber : Observasi.

Menurut pemilik bangunan tentang keberadaan PKL di sekitar tempat usahanya, sebagian besar (40 %) berpendapat bahwa PKL tersebut menambah semrawut lingkungan sekitar sehingga pemilik toko tidak mengizinkan melakukan usaha di depan bangunan (trotoar). Namun, tidak memungkiri bahwa keberadaan PKL mempermudah dan mempercepat dalam mendapat kebutuhan (30 %), serta dapat menjaga keamanan tempat usaha (30 %).

Berdasarkan hasil kuisioner, pada umumnya status kepemilikan bangunan responden adalah hak milik (60 %), dan meskipun mereka melakukan / memiliki usaha di jalan MT. Haryono, ternyata sebagian mengatakan bahwa tempat tinggal mereka tidak di jalan tersebut melainkan

di gang / kampung sepanjang jalan MT. Haryono dan di luar jalan tersebut, sehingga dalam mencapai tempat kerja menggunakan kendaraan pribadi yang biasanya diparkir di depan toko atau trotoar.

Dilihat dari bentuk bangunan tempat usaha, sudah cukup untuk menampung parkir atau aktivitas lain dari konsumen yang datang, karena kebanyakan dari tempat usaha tersebut memiliki tempat yang cukup luas berupa halaman untuk parkir atau bongkar muat, dan sebagian pemilik yang bangunannya berbentuk ruko dan rukan mengatakan tidak masalah karena barang dan jasa yang ditawarkan tidak membutuhkan tempat luas dan bongkar muat dilakukan secara periodik.

Dari hasil kuesioner dan wawancara, pemilik bangunan mengatakan setuju (70 %) jika bangunan usaha yang mereka tempati dibangun seperti superblok / ruko Mataram Plasa, dimana pada lantai dasar digunakan sebagai tempat usaha sedangkan lantai atas digunakan sebagai tempat tinggal, sehingga terdapat ruang luar yang cukup lebar untuk menampung parkir atau aktivitas pengunjung dan pemilik tanpa terganggu dan mengganggu arus lalu lintas.

Namun, jika diminta memilih bangunan mana yang diinginkan jika direnovasi agar menunjang usaha, pemilik bangunan menginginkan bentuk / lokasi bangunan deret di sepanjang jalan MT. Haryono. Karena dilihat dari orientasi bangunan yang mengarah langsung ke jalan, memberi akses yang mudah dalam menuju / masuk dan keluar bangunan, selain itu pengguna jalan / pengunjung memiliki pandangan yang bagus dalam mengenali bangunan tempat usaha yang akan dituju.

Jadi, posisi / lokasi bangunan tersebut memberi keuntungan banyak (promosi dan akses) bagi aktivitas perdagangan, sedangkan pengguna tempat usaha berupa perkantoran atau jasa yang tidak terlalu mempermasalahkan posisi / lokasi dari bentuk bangunan linier.

Dari analisis di atas, diketahui bahwa antara konfigurasi bentuk pertokoan linier dengan pemanfaatan ruang luar terdapat hubungan yang erat jika dilihat dari posisi, yaitu dengan bentuk pertokoan linier yang horisontal (ruko / superblok) terhadap jalan memberi ruang gerak yang lebih bebas pada arus lalu lintas. Namun, posisi / lokasi bangunan yang menghadap langsung ke jalan tetap menjadi pilihan utama bagi pemilik bangunan.

Meski demikian, perlu adanya alternatif pembangunan superblok pada titik-titik dimana sering terjadi kemacetan lalu lintas akibat adanya *on street parking* dengan memperhatikan jarak efektif antar superblok itu sendiri. Serta panjang dan lebar bangunan superblok menyesuaikan dengan luas lahan yang tersedia. Misalnya pada segmen I – III (perempatan Bangkong sampai perempatan Kartini), dibangun superblok pada sebelah selatan jalan Stadion Utara, mengingat pada jalan tersebut sering terjadi kemacetan lalu lintas, mengingat ada jam masuk dan pulang sekolah akibat adanya *on street parking* kendaraan pengantar / penjemput murid Sekolah Nasional Karangturi.

5.3.2. Pemanfaatan Ruang Luar

A. Analisis Parkir

Menurut Eddy Darmawan (2003), parkir merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh kota-kota besar di dunia. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Mark C. Childs, bahwa 90 % waktu keberadaan kendaraan di Amerika berada di tempat parkir, dan 10 – 20 % kecelakaan terjadi di pinggiran jalan (*curb parking*).

Aktivitas parkir di jalan MT. Haryono sebagian besar terjadi pada badan jalan dan jalur lambat untuk sisi barat, sedangkan pada sisi timur berada di jalur lambat.

Bangunan di jalan MT. Haryono yang memiliki halaman di depannya, adalah kursus bahasa English First, rumah makan Istana, toko besi Maeko Baru, ruko Sidodadi, sekitar Gereja Kristen depan jalan Sidodadi Barat, depan ruko Mataram Plasa, sekolah Mataram, sekolah Advent, hotel Jaya, gedung pertemuan Tri Dharma dan ruko Bubakan.

Menurut penelitian Iswar Aminuddin (2003), diketahui bahwa pada sisi barat segmen IV hampir tidak terdapat *on street parking*. Parkir kendaraan di sisi barat telah ditiadakan berkat adanya fasilitas parkir superblok. Apabila dibandingkan dengan segmen IV maka menurunnya aktivitas di jalan MT. Haryono pada dasarnya akibat dari adanya parkir pada badan jalan, terutama di sisi barat, sehingga sangat mengurangi lebar efektifitas dan kapasitas jalan, yang pada akhirnya saat jam-jam sibuk dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas, ini sudah

pada taraf mengganggu lalu lintas kendaraan. Sehingga perlu dilakukan penataan parkir pada ruas jalan tersebut.

Keadaan yang dirasakan pengguna jalan saat melintas jalan MT. Haryono dari perempatan Bangkong sampai perempatan Kartini (segmen I – III) dan dari perempatan Pringgading sampai bundaran Bubakan (segmen V – IX) adalah arus lalu lintas yang cukup padat dan pada tempat / titik tertentu terdapat angkutan umum yang ngetem sehingga mengakibatkan kemacetan. Sedangkan, dari perempatan Kartini sampai perempatan Pringgading (segmen IV), pengguna jalan mengatakan bahwa di tempat tersebut cukup lancar meski tak jarang pada titik di tempat angkutan umum menaikturunkan penumpang membuat tersendat arus lalu lintas, namun secara umum di depan ruko Mataram Plasa cukup lengang.

Selain itu, menurut tukang parkir, masalah dominan yang sering dihadapi saat mengatur parkir kendaraan adalah keterbatasan tempat parkir terutama parkir di badan jalan (*on street parking*), sedangkan pada ruko Mataram Plasa parkir berada di depan toko yang dituju.

Dari analisis di atas dapat diketahui bahwa parkir pada badan jalan (*on street parking*) merupakan cara tradisional yang jika diterapkan pada pusat kota (jalan MT. Haryono), parkir tersebut sangat tidak menguntungkan karena penggunaan ruang menjadi sangat tidak efisien, yaitu salah satunya dapat menimbulkan tundaan-tundaan lalu lintas. Selain itu, kendaraan yang diparkir pada jam-jam sibuk lebih dari satu deret, sehingga mengurangi lebar efektif jalan yang mengakibatkan

tersendatnya arus lalu lintas, sehingga perlu diadakan penataan tempat parkir yang dapat memenuhi kepentingan semua pihak yang terkait.

Pola parkir di badan jalan yang paling umum parkir di sisi kerb. Parkir di sisi kerb yang paling umum dijumpai di jalan adalah parkir paralel. Parkir paralel mempunyai pengaruh kecil pada semua kendaraan dan memerlukan lebar lajur yang lebih kecil daripada parkir bersudut. Konfigurasi parkir yang lain dapat digunakan pada situasi yang lain. Parkir bersudut (yaitu parkir dengan sudut parkir yang berbeda dengan parkir paralel) dapat menampung lebih dari dua kali banyaknya parkir sepanjang kerb pada parkir paralel. Perbedaannya adalah pada sudut parkir, parkir dengan sudut yang lebih kecil (kurang dari 30°) memberikan hanya sedikit keuntungan. Keuntungan terbesar diberikan bila sudut parkirnya adalah 90° . Selain itu, parkir bersudut lebih enak bagi para pemarkir karena alih gerak (*manuver*) parkir dapat dilakukan lebih mudah daripada dengan parkir paralel. Lebar minimum dari jalan dengan parkir paralel di kedua sisi adalah 10 meter, sedangkan lebar jalan 7 meter dapat digunakan pada jalan dengan parkir paralel di satu sisi.

Parkir bersudut juga mempunyai kerugian yaitu memerlukan lebih banyak ruang jalan untuk parkir dan untuk alih gerak (*manuver*) keluar dari petak parkir daripada parkir paralel. Parkir bersudut juga susah beradaptasi dengan parkir bersudut juga relatif tidak aman karena beberapa kendaraan harus mundur keluar dari petak parkir dulu sebelum

dapat melihat kendaraan lain yang datang. Hal ini memberikan kontribusi pada banyak kecelakaan.

Usaha untuk memarkir atau untuk keluar dari petak parkir juga mengganggu arus lalu lintas. Parkir mundur akan mengurangi permasalahan yang berkaitan dengan memarkir maju pada parkir bersudut, tetapi cara ini sering lebih sulit untuk pengemudi yang belum berpengalaman. Dianjurkan bahwa parkir bersudut dihindari pada *on street parking*, khususnya pada jalan-jalan arteri. Solusinya adalah dengan memanfaatkan daerah di luar jalan atau suatu daerah yang tertutup. Jika digunakan pada situasi *on street*, parkir bersudut sebaiknya dikaitkan dengan penanganan lain untuk mengurangi dampak negatifnya.

B. Jalur Lambat, Jalur Pedestrian

Menurut Sprereigen (1965), kemampuan jangkauan pejalan kaki adalah ± 455 m, yang pada umumnya ditandai dengan berkumpulnya orang-orang saat menunggu kendaraan.

Menurut Michael Jones (1996), sirkulasi manusia dalam kaitannya dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minimum ruang sirkulasi yaitu 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 m serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan). Menurut Ernst Neufert (1996), dimensi ruang gerak yang dibutuhkan oleh pejalan kaki untuk 1 (satu) orang = 62,5 cm, untuk 2 (dua) orang = 115 cm, dan untuk 3

(tiga) orang = 170 cm. Sedangkan menurut Utermann (1984), dimensi ruang pedestrian yang dibutuhkan di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas 2 (dua) orang minimal 150 cm dan untuk kapasitas 3 (tiga) orang dibutuhkan minimal 200 cm, terkait dengan dimensi jalur pedestrian di jalan MT. Haryono terdapat perbedaan yang mencolok pada beberapa segmen, meskipun sebagian besar segmen memiliki dimensi hampir sama, yaitu :

1. Pada dasarnya setiap segmen memiliki jalur pedestrian selebar 200 cm – 250 cm dengan ketinggian dari jalur lambat 15 cm – 20 cm.
2. Pada area ruko Mataram Plasa mempunyai dimensi sampai 600 cm dengan kemiringan $\pm 5^\circ$.

Menurut Rustam Hakim (1987), ruang publik pada dasarnya merupakan wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu atau kelompok.

Dimensi jalur pedestrian yang terbatas sering digunakan oleh pemilik bangunan untuk aktivitas menggelar dagangan, bongkar muat, dan parkir, sehingga pejalan kaki yang seharusnya berjalan di trotoar (jalur pedestrian) kadang melintasi jalur lambat untuk memperoleh kenyamanan dalam berjalan. Hal ini dapat dilihat pada bangunan yang konfigurasinya sejajar berderet sepanjang jalan MT. Haryono, sedangkan untuk bangunan yang memiliki konfigurasi seperti superblok ruko Mataram Plasa, ruko Sidodadi dimana bongkar muat dilakukan di tempat parkir yang sudah disediakan, sehingga pengguna jalan (pejalan kaki) dapat melakukan aktivitas jalan kaki dengan leluasa.

Dari penjelasan di atas, dapat diungkapkan bahwa pemanfaatan ruang luar di jalan MT. Haryono berkaitan erat bentuk bangunan dimana terdapat pengguna jalan yang memanfaatkan jalur pedestrian dan jalur lambat tidak sesuai tempat dan fungsinya.

C. PKL

Menurut pemilik bangunan tentang keberadaan PKL di sekitar tempat usahanya, sebagian besar (40 %) berpendapat bahwa PKL tersebut menambah semrawut lingkungan sekitar sehingga pemilik toko tidak mengijinkan melakukan usaha di depan bangunan (trotoar). Namun, tidak memungkiri bahwa keberadaan PKL mempermudah dan mempercepat dalam mendapat kebutuhan (30 %), serta dapat menjaga keamanan tempat usaha (30 %).

PKL yang berjualan di trotoar, jalur lambat, dan tepi badan sepanjang jalan MT. Haryono mengatakan bahwa lokasi tersebut cukup ramai (50 %), sedangkan yang lain mengatakan tempat usahanya sekarang dekat dengan tempat tinggal (di gang / kampung sepanjang jalan MT. Haryono), warisan orang tua dan beberapa mengatakan belum ada saingan.

Status keberadan PKL dengan cara menyewa tempat pada pemilik bangunan (46,67 %), ijin pemilik bangunan (30%), tanpa sepengetahuan pemilik (13,33 %), ijin kelurahan setempat (10 %). Dilihat dari semangat para PKL untuk memajukan usahanya, mereka setuju jika pemerintah menyediakan tempat khusus untuk PKL meski sifatnya tidak

permanen (24 %). Sedangkan PKL yang sudah mapan dalam arti sudah memiliki pelanggan tetap dan lokasi yang strategis, mengatakan ragu-ragu dan tidak setuju.

Pendapat tukang parkir terhadap aktivitas PKL di lahan usahanya (tempat parkir), bahwa keberadaan PKL mengganggu, karena mengurangi pemasukan akibat sebagian lahan digunakan sebagai tempat PKL, kecuali jika para PKL tersebut dapat diajak bekerja sama.

PKL di sepanjang jalan MT. Haryono pada dasarnya memerlukan perhatian tersendiri karena keberadaannya tetap dibutuhkan meskipun sering menimbulkan masalah. Perlunya segera dilakukan penataan dan pengalokasian tempat tersendiri bagi PKL, yaitu di sisi timur sepanjang jalan atau di areal kosong dalam superblok. Selain itu, pertumbuhan PKL harus dibatasi dengan cara menumbuhkan aktivitas di tempat lain, seperti di daerah pemukiman baru.

Dari analisis di atas dapat disimpulkan bahwa jalan MT. Haryono sebagai kawasan perdagangan dan jasa yang memberi kontribusi besar dalam perkembangan perekonomian kota Semarang, ternyata memiliki potensi yang jika dikelola dengan baik dapat meningkatkan kualitas dan kuantitas kawasan.

Dari hal ini diharapkan dapat menciptakan ruang luar yang baik bagi perkembangan kawasan tersebut. Konfigurasi bentuk bangunan yang sejajar berderet sepanjang jalan memiliki keuntungan yang besar di bidang ekonomi, namun penataan yang salah dapat menimbulkan ketidakteraturan.

5.3.3. Kesimpulan

No.	Bangunan	Ruang Luar	Analisis	Kesimpulan
1.	<p>Tata guna lahan <i>Lay out</i> bangunan memanjang di kedua sisi sepanjang jalan MT. Haryono. Pada umumnya bangunan berupa ruko, rukan, rumah tinggal, pasar tradisional, sekolah, gereja. Untuk bangunan berupa ruko, rukan, sekolah dan pasar tidak memiliki lahan parkir, sedangkan untuk bangunan dengan bentuk rumah tinggal, gereja memiliki halaman sebagai tempat parkir meskipun tidak luas. Bangunan berupa ruko dalam bentuk superblok memberi ruang luar yang lebih besar dan penataan teratur.</p>	<p>Sirkulasi dan parkir Sirkulasi kendaraan bermotor terdiri atas 1 arus dan 2 - 4 jalur. Banyaknya persimpangan jalan dan gang di sepanjang jalan MT. Haryono, serta titik-titik angkat dalam menaikururunkan penumpang sering menimbulkan kemacetan arus lalu lintas. Parkir untuk kendaraan roda 4 berlangsung di sepanjang badan jalan (<i>on street parking</i>) mengurangi lebar efektif jalan, jalur lambat, dan parkir roda 2 terjadi di jalur lambat dan trotoar.</p>	<p>Bangunan dengan fungsi perdagangan membutuhkan tempat cukup besar untuk menampung kendaraan parkir mengingat banyaknya pengunjung. Hal ini berlaku pada tempat yang menjual atau memberi jasa penanaman audio dan variasi kendaraan. Tempat parkir yang ada bersifat umum dan dimanfaatkan untuk kepentingan umum, sehingga perlu ditata dengan rapi agar memberi kesan rapi dan tidak semrawut. Penataan dengan parkir bersudut di tepi jalan dan menghilangkan median jalan dapat memberi kesan jalan lebih lebar dan nyaman dilalui oleh kendaraan. Selain itu, dengan membangun halte pada titik-titik tertentu agar pengguna angkot terfokus dan nyaman dalam menunggu angkot.</p>	<p>Ada pengaruh antara tata guna lahan dengan sirkulasi dan parkir. Tidak setiap bangunan / tata guna lahan menyediakan parkir khusus, sehingga banyak pengunjung memanfaatkan parkir di depan bangunan. Selain itu, parkir yang ada di jalan MT. Haryono terkesan tidak teratur dan menimbulkan kemacetan pada arus sirkulasi kendaraan.</p>
2.	<p>Bentuk dan massa bangunan Bangunan memiliki penampilan yang tidak sama antara satu dengan lainnya. <i>Style</i> bangunan yang ada sudah banyak berubah sesuai dengan keinginan masing-masing pemiliknya tanpa memperhatikan keselarasan dengan lingkungannya. Ada yang berbentuk jendela pamer (<i>window shopping</i>), namun banyak juga yang berupa lemari etalase. Ketinggian bangunan 1 - 4 lantai. <i>Skyline</i> yang terbentuk hampir rata / datar. Di depan bangunan terdapat trotoar untuk pejalan kaki, namun sering digunakan oleh pemilik toko sebagai fasilitas parkir motor dan menggelar barang dagangan.</p>	<p>Jalur pedestrian Jalur pedestrian (trotoar) yang berada di sisi bangunan memiliki lebar ± 2,00 m dengan dilengkapi <i>street furniture</i> berupa lampu jalan dan tong sampah. Kondisi trotoar sebagian ada yang rusak (paving lepas dan berserakan), sering digunakan sebagai parkir motor, sepeda, PKL, dan menggelar dagangan sehingga mengganggu kenyamanan dan keamanan pejalan kaki dalam melintas. PKL Aktivitas PKL selalu ada hampir di sepanjang tepi jalan MT. Haryono. Penempatan PKL yang cenderung sedaranya memberi kesan semrawut dan kumuh. Keberadaannya dianggap mengganggu kepentingan umum namun dibutuhkan oleh sebagian orang menjadi dilema kawasan perdagangan.</p>	<p>Dengan melebarkan trotoar yang mulanya berukuran ± 2,00 m menjadi ± 3,00 m dan perbaikan kualitas trotoar itu sendiri serta penertiban PKL dan kesadaran pemilik dalam menggelar dagangan, merupakan poin utama yang perlu dipertimbangkan mengingat jalan MT. Haryono merupakan kawasan perdagangan dan jasa yang cukup ramai baik oleh kendaraan maupun pejalan kaki. Sehingga membutuhkan kenyamanan, keamanan, efisiensi dan lingkungan yang baik meskipun tidak dapat dikatakan sebagai kawasan <i>shopping street</i> yang baik, namun tetap perlu adanya pemisahan yang jelas antara jalur pedestrian dan jalur kendaraan.</p>	<p>Ada pengaruh antara bentuk dan massa bangunan terhadap jalur pedestrian dan PKL. Bangunan dengan bentuk dan massa tidak sejajar jalan mempunyai ruang luar yang cukup besar untuk aktivitas umum. Namun, tidak diimbangi dengan fasilitas yang memadai sehingga setiap orang yang berkepentingan tidak dapat melakukan aktivitas secara maksimal.</p>

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan data dan analisis pada bab-bab terdahulu, peneliti mencoba menyimpulkan penelitian ini berdasarkan tujuan dan *research question*, bahwa terdapat hubungan pengaruh antara konfigurasi bentuk pertokoan linier dengan pemanfaatan ruang luar, antara lain :

1. Kesimpulan yang terkait dengan tata guna lahan dengan sirkulasi dan parkir, yaitu :

Tata guna lahan perdagangan dan jasa dengan ruang luar di sekitarnya yang bersifat umum dapat digunakan untuk kepentingan umum. Antara lain, dengan penyediaan tempat / kantong parkir untuk menampung kendaraan pengguna bangunan yang melakukan aktivitas di tempat tersebut, sehingga penggunaan trotoar, jalur lambat, dan badan jalan di sepanjang jalan MT. Haryono dapat digunakan sebagaimana mestinya.

2. Kesimpulan yang terkait bentuk dan massa bangunan dengan jalur pedestrian dan PKL, yaitu :

Jalur pedestrian di sepanjang jalan MT. Haryono belum bisa memenuhi tuntutan pejalan kaki yang melintasi jalan tersebut dari aktivitas tiap segmen. Untuk itu, dibutuhkan pelayanan yang baik bagi pejalan kaki yang melakukan aktivitas di jalan MT. Haryono, sehingga dengan pembenahan lingkungan yang menyeluruh, dan pemisahan jalur

pedestrian (trotoar) dari jalur kendaraan dapat memberikan kenyamanan, keamanan, efisiensi bagi pejalan kaki. Fasilitas perdagangan dan jasa yang ada di jalan MT. Haryono merupakan fasilitas campuran.

6.2. Rekomendasi

Berdasarkan hasil pembahasan kesimpulan di atas, rekomendasi yang dikemukakan merupakan masukan bagi Pemda, Perancang lingkungan dan kota (*urban designer*), Arsitek, Planolog, yaitu :

- a. Penataan dan pembenahan bangunan di sepanjang jalan MT. Haryono, dengan cara menyamakan bentuk dan fasade bangunan agar memiliki tampak visual yang tidak didominasi oleh papan nama toko atau reklame. Mengusulkan bentuk bangunan yang dapat menampung parkir kendaraan dan mengurangi kemacetan pada sirkulasi.
- b. Penataan dan pembenahan lingkungan di sepanjang jalan MT. Haryono, dengan cara memperbaiki kerusakan pada permukaan jalan di sepanjang jalan MT. Haryono, baik pada badan jalan, jalur lambat, maupun jalur pedestrian.

Membebaskan kawasan perdagangan dan jasa tersebut dari kegiatan PKL dengan penataan dan pengalokasian tempat tersendiri bagi PKL, sehingga jalur pedestrian dapat digunakan sepenuhnya untuk pejalan kaki dengan aman dan nyaman, serta jalur lambat untuk parkir kendaraan.

Menambah *street furniture* dan lansekap berupa tempat duduk untuk istirahat dan pohon pelindung sebagai peneduh dan elemen estetika.

DAFTAR PUSTAKA

- Bakar, Abu, 1996, *Menuju Tertib Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Ching, Francis D. K., 2000, *Arsitektur : Bentuk, Ruang, dan Tataan*, Edisi Kedua, Erlangga, Jakarta.
- Hakim, Rustam, 1987, *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*, PT. Bina Aksara, Jakarta.
- Haryadi, Setiawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan Dan Perilaku*, Dirjen Depdikbud, Jakarta.
- Jakti, Dorodjatun Kuntjoro, 1986, *Kemiskinan Di Indonesia*, Jakarta : Yayasan Obor Indonesia.
- Krier, Rob, 1991, *Urban Space*, Rizzoli International Publications, Inc., USA.
- Laurie, Michael, 1975, *An Introduction To Landscape Architecture*, American Elsevier Publishing Co., Inc.
- Mc Clusky, Jim, 1979, *Roadform And Townscape*, The Architectural Press, London.
- Muhadjir, Noeng, 1996, *Metode Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Neufert, Ernst, 1996, *Data Arsitek, Jilid 1*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Neufert, Ernst, 1996, *Data Arsitek, Jilid 2*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Palladio, Andrea, 1965, *The Four Books Of Architecture*, Dover Publications, New York.
- Poerwadarminta, WJS., 1999, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

- Schirmbeck, Egon, 2003, *Gagasan, Bentuk Dan Arsitektur : Prinsip-prinsip Perancangan Dalam Arsitektur Kontemporer*, Intermitra, Bandung.
- Setijowarno, D. dan Frazila, R. B., 2001, *Pengantar Sistem Transportasi*, Unika Soegijapranata, Semarang.
- Shirvani, Hamid, 1996, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Singarimbun, Masri, dan Sofian Effendi, 1995, *Metodologi Penelitian Survey*, LP3ES, Jakarta.
- Speiregen, Paul, 1985, *Urban Design; The Architecture of Towns and Cities*, Mc. Graw Hill Book Company, New York.
- Sugiyono, 2003, *Statistika Untuk Penelitian*, CV Alfabeta, Bandung.
- Sukirman, Sylvia, 1992, *Perkerasan Lentur Jalan Raya*, Nova, Bandung.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space; Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Utermann, RK, 1984, *Accomodation The Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius, Yogyakarta.

Jurnal, Tesis, Majalah Ilmiah

- Aminuddin, Iswar, 2003, *Kajian Kinerja Jalan Dalam Mendukung Aktivitas Kawasan Perdagangan dan Jasa di Jalan MT. Haryono Kota Semarang*, Tesis, Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro, Semarang.

- Ardiyanto, 2001, *Bentukan Spasial PKL Pada Ruang Publik dalam Tesa Arsitektur*, Semarang, Jurusan Arsitektur Unika Soegijapranata.
- Barnabas, Peter L., 2001, *Studi Kinerja Jaringan Jalan Arteri Sekunder di Kota Palu*, Tesis, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Bandung.
- Dilliawan, Yudha B., 2003, *Jalur Pedestrian Pada Sentra Perdagangan Elektronika Dan Onderdil Kendaraan Ditinjau Dari Perilaku Pengguna (Studi Kasus : Koridor Jalan MT. Haryono Semarang)*, Tesis, Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Undip, Semarang.
- Kusuma, Yuddy, 1996, *Supeblok : Era Baru Tata Ruang Kota di Indonesia*, Majalah Konstruksi Edisi April 1996.

Dokumen

- Dirjen Perhubungan Darat, 2000, *Orientasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tingkat I*, Pusdiklat Perhubungan Darat, Jakarta.
- Ditjen BANGDA-LPM ITB, 1995, *Pelatihan Pengelolaan Sistem Transportasi Perkotaan*, BANGDA , Bandung.
- DPU Dirjen Bina Marga, 1992, *Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan*, Dirjen Bina Marga Departemen Pekerja Umum, Jakarta.
- DPU Dirjen Bina Marga, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Dirjen Bina Marga Departemen Pekerja Umum, Jakarta.
- Pemerintah Kota Semarang, 1999, *Rencana Detail Tata Ruang Kota Bagian Wilayah Kota (BWK) I Tahun 1995 – 2005*, Pemerintah Daerah Tingkat II, Semarang.