

729
809
K

et

**KARAKTER VISUAL
KORIDOR PENDUKUNG KAWASAN
STUDI KASUS
SIMPANG LIMA SEMARANG**

TESIS

**Disusun dalam rangka memenuhi persyaratan
Program Magister teknik Arsitektur**



Oleh:

**BAMBANG SUJONO
NIM L4B000167**

**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2002**

LEMBAR PENGESAHAN

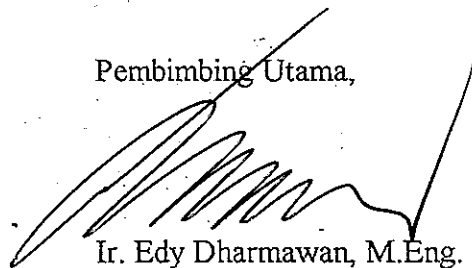
KARAKTER VISUAL KORIDOR PENDUKUNG KAWASAN STUDI KASUS SIMPANG LIMA SEMARANG

Disusun Oleh:

BAMBANG SUJONO
NIM L4B000167

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

Pembimbing Utama,



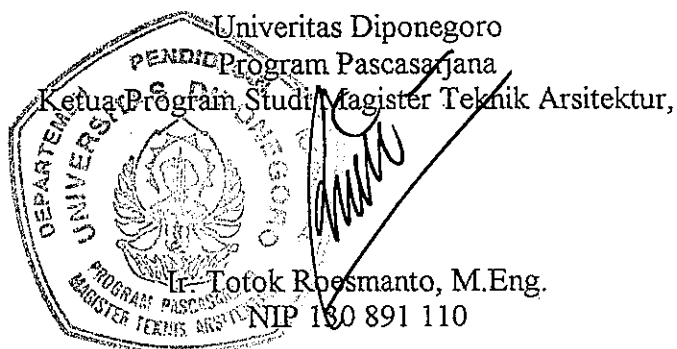
Ir. Edy Dharmawan, M.Eng.
NIP 130 287 378

Pembimbing Pendamping,



Ir. Bambang Setioko, M.Eng.
NIP 130 516 595

Semarang, Mei 2002



ABSTRACT

Area of Simpang Lima Semarang is one of the prime of city, visually its existence to be accessed by corridors that give mark to the area quality so it so it can be called "The centre of Semarang city".

Title of visual character to support corridor in that are is meant to investigate if every road which empties into the centre of area is path corridor that can support the marks of the centre of area. Then it gets visual character from each corridor. The case study of Simpang Lima will mention the result of research.

The research of visual character carried out to know connection between components of visual from mass composition into corridors that head from an area which is node therefore it can be known about description of its character in supporting a centre of area.

The research doesn't mean to arrange the authentication so it's not needed hypothesis, the end of research doesn't make generalization but method of the research can prevail to the other area in out of location to the case study above.

The research use the method of qualitative rationalistic that is to analysed the problem by using the method of syntax approach which is by seeing symbols of visual through arrangement and connection between element.

The problem that will be researched is *for each corridor, how connection of the visual system component ones and the others and what symbols that can be shown in visual which will definite that components to be part of a system, so it can show visual character in supporting a centre of area (the case study of Simpang Lima Semarang).*

The definition of corridor research is by researching the case how far visually could be felt that to the position there is connection with the visual of centre area. Technique that used to know that case is basic of theory that have bees obtained from some theories which concluded to get the purpose of the research, such as theory from town space (Gordon Cullen) and the Image of The City (Kevin Lynch) and the others.

The conclusion of the research is obtained from the result of research in the field that base to observation of phenomenon in located research and then it has been researched by theory that built from study of three prime theory, they are about visual system physical quality and image visual.

ABSTRAKSI

Kawasan Simpang Lima Semarang merupakan salah satu pusat utama kota, yang secara visual keberadaannya diakses oleh koridor-koridor yang memberikan nilai terhadap kualitas kawasan tersebut, sehingga memiliki sebutan; "pusatnya kota Semarang".

Judul Karakter Visual Koridor Pendukung Kawasan tersebut dimaksudkan untuk mengkaji apakah setiap jalan yang bermuara di pusat kawasan adalah merupakan koridor jalan yang dapat mendukung nilai-nilai pusat kawasan tersebut. kemudian mendapatkan karakter visual dari masing-masing koridornya. Study kasus Simpang Lima tersebut akan memperjelas hasil penelitian.

Penelitian karakter visual ini dilakukan untuk mengetahui kaitan-kaitan antar komponen-komponen visual dari komposisi massa didalam koridor-koridor yang menuju pada suatu kawasan yang berupa *node* sehingga dapat diketahui gambaran karakternya didalam mendukung suatu pusat Kawasan .

Penelitian ini tidak bermaksud mengadakan pembuktian, sehingga tidak diperlukan hipotesis, akhir penelitian ini tidak membuat generalisasi, namun metoda penelitian ini dapat berlaku pada kawasan-kawasan lain diluar lokasi studi kasus diatas.

Metode yang digunakan didalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif rasionalistik, yaitu untuk menganalisa permasalahan yang ada didalamnya dengan menggunakan metoda pendekatan sintaksis, yaitu melihat tanda-tanda visual melalui tatanan dan hubungan antar elemen.

Permasalahan yang akan diteliti adalah;... *untuk setiap koridor, bagaimana kaitan-komponen system visual yang satu dengan yang lainnya, dan tanda-tanda apa yang dapat dimunculkan didalam visual yang akan menentukan komponen tersebut menjadi bagian dari suatu system, sehingga dapat memunculkan karakter visual didalam mendukung suatu pusat Kawasan (studi kasus Simpang Lima Semarang) tersebut dan akan memberikan kejelasan orientasi kotanya agar tidak menyesatkan.*

Penentuan lingkup pembahasan koridor adalah dengan meneliti kasus sejauh mana secara visual sudah dapat dirasakan bahwa pada posisi tersebut sudah mulai ada keterkaitan dengan visual pusat kawasan. Teknik yang dipakai untuk mengetahui hal tersebut adalah berupa landasan teori yang didapat dari beberapa teori yang di simpulkan untuk mencapai tujuan penelitian, antara lain teori dari *Town Scape* dan *The Image of The City* serta teori-teori yang mendukung lainnya.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah didapatkan dari hasil penelitian dilapangan yang medasarkan pada pengamatan fenomena lokasi penelitian kemudian diteliti dengan teori yang dibangun dari kajian tiga teori utama yaitu tentang *system visual, kualitas fisik dan visual image*.

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan puji syukur dipanjatkan kehadiran Allah SWT, atas limpahan rahmat dan hidayahNya thesis yang berjudul, “KARAKTER VISUAL KORIDOR PENDUKUNG KAWASAN STUDI KASUS SIMPANG LIMA SEMARANG” dapat diselesaikan sesuai dengan waktu yang telah dijadwalkan.

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya atas terselesaikannya thesis ini, kepada:

1. Ir. Edy Darmawan, M.Eng. sebagai mentor.
2. Ir. Bambang Setyoko, M.Eg. sebagai mentor.
3. Ir. Totok Roesmanto, M.Eng. selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Pascasarjana UNDIP.
4. Bapak/Ibu Dosen Program Studi Magister Teknik Arsitektur.
5. Semua pihak yang telah membantu terselesaikannya thesis ini.

Kami sadari dalam penulisan thesis ini masih banyak kekurangan yang perlu disempurnakan, maka dengan senang hati penulis akan menerima saran dan kritik untuk kesempurnaan thesis ini.

Akhir kata mudah-mudahan thesis ini bermanfaat bagi ilmu pengetahuan khususnya dan masyarakat pada umumnya.

Semarang, Mei 2002

BAMBANG SUJONO

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRACT	iii
ABSTRAKSI	iv
KATAPENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR SKEMA	xii
Bab I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang Masalah	1
I.2. Perumusan Masalah	2
I.3. Keaslian Penelitian	5
I.4. Manfaat Penelitian	6
I.5. Tujuan Penelitian	6
I.6. Kerangka Pemikiran	6
I.7. Sistimasika Penulisan	10
Bab II KAJIAN KARAKTER VISUAL DAN KORIDOR KAWASAN	12
II.1 Tinjauan Perancangan Kota	12
II.2 Tinjauan Koridor Kawasan	15
II.2.1 Pengertian Koridor	15
II.2.2 Tipologi Ruang Koridor	21
II.2.3 Sirkulasi	23
II.2.4 Skyline Koridor	28
II.2.5 Figure Ground	30
II.3 Tinjauan Karakter Visual	32
II.3.1 Pengertian Karakter Visual Koridor	32
II.3.2 Faktor Pembentuk Karakter Visual Koridor	37

II.3.3	Faktor Estetika Visual.....	44
II.4.	Landasan Teori	52
II.4.1	Batasan Pengertian	53
II.4.2	Parameter	55
Bab III	METODE PENELITIAN	58
III.1	Gambaran Wilayah	58
III.2.	Metode Penelitian	72
III.3	Materi Penelitian	77
III.4	Alat Penelitian	78
III.5	Analisa Data Visual	78
III.5.1	Komponen Pembentuk karakter dari aspek fisik	80
III.5.2	Analisis komponen pembentuk karakter dari aspek non fisik	84
BAB IV	PEMBAHASAN PENELITIAN	86
IV.1	Proses Analisis Aspek Fisik dan Non Fisik	88
IV.1.1	Analisis Fisik Koridor Pendukung Kawasan	88
IV.1.1.1	Aspek Visual.....	91
1)	Figure Ground.....	91
2)	Sky Line.....	97
3)	Setting.....	109
4)	Unity	111
IV.1.1.2	Aspek Linkage	113
1)	Linkage visual.....	113
2)	Linkage Struktural	114
3)	Linkage Kolektif.....	114
IV.1.1.3	Serial Vision	116
1)	Arah/Urutan Pemandangan	116
2)	Hubungan Ruang dan Waktu.....	122
IV.2.	Analisis Fisik Menurut Responden.....	126
IV.2.1	Analisis Koridor Pendukung Kawasan	126
1)	Penentuan Koridor Kawasan	126

2) Elemen Pembentuk Fisik.....	127
3) Kesan ada Tujuan Ke Kawasan Lainnya	128
4) Lokasi Keterkaitan Posisi Pengamat di Setiap Koridor	
Jalan dengan kawasan Simpang Lima.....	129
5) Adanya kejelasan pemisahan antar elemen	131
IV.2.2 Analisis Karakter Visual	132
1) Ciri khas dari elemen pembentuk koridor jalan.....	132
2) Kemenarikan visual.....	133
3) Keteraturan.....	134
IV.3 Analisis Non Fisik Karakter Visual Koridor Pendukung	
Kawasan.....	136
IV.3.1 Rasa Memiliki	137
1) Derajat keakraban.....	137
2) Derajat keamanan	138
IV.3.2 Analisa Mendapatkan kesenangan/Kepuasan	139
IV.3.3 Analisa nilai-nilai masyarakat.....	141
1) Kesesuaian dengan nilai-nilai masyarakat	141
2) Pelanggaran hak	142
 BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	 145
V.1 Kesimpulan.....	145
V.2 Rekomendasi Penelitian	147
 DAFTAR PUSTAKA.....	 148
LAMPIRAN	150



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Karakter Koridor Visual Pendukung Kawasan Simpang Lima.....	4
Gambar 2.	Hierarki Struktur Kota.....	15
Gambar 3.	Hubungan visual secara diagramatis.....	16
Gambar 4.	Elemen-elemen linkage.....	17
Gambar 5.	Elemen-elemen garis perkotaan.....	18
Gambar 6.	Elemen Koridor Perkotaan.....	18
Gambar 7.	Elemen Sisi.....	19
Gambar 8.	Elemen Sumbu.....	10
Gambar 9.	Elemen irama.....	20
Gambar 10.	Tipologi Ruang Dinamis dan Statis.....	21
Gambar 11.	Tipologi ruang yang bersifat dinamis.....	22
Gambar 12.	Pencapaian.....	24
Gambar 13.	Hubungan ruang dan jalan.....	25
Gambar 14.	Pola Sirkulasi dalam Koridor.....	28
Gambar 15.	Sky line.....	30
Gambar 16.	Elemen Solid dan Void.....	31
Gambar 17.	Figure Ground Kota Nimes.....	31
Gambar 18.	Proporsi D/H.....	46
Gambar 19.	Skala Perkotaan.....	47
Gambar 20.	Skala berdasarkan medan pandangan.....	48
Gambar 21.	Keseimbangan.....	49
Gambar 22.	Serial Vision.....	52
Gambar 23.	Lokasi Penelitian.....	58
Gambar 24.	Luas Lapangan Pancasila.....	59
Gambar 25.	Jl. Pahlawan.....	60
Gambar 26.	Jl. Pandanaran.....	60
Gambar 27.	Jl. Gadjah Mada.....	60
Gambar 28.	Jl. KH. A. Dahlan.....	60

Gambar 29.	Jl.A. Yani.....	60
Gambar 30.	Jl.Erlangga	61
Gambar 31.	Tipologi Bangunan.....	65
Gambar 32.	Areal Kawasan Simpang Lima	65
Gambar 33.	Data Umum fungsi dan aktivitas Jalan Pahlawan.....	66
Gambar 34.	Data Umum fungsi dan aktivitas Jalan Pandanaran.....	67
Gambar 35.	Data Umum fungsi dan aktivitas Jalan Gajah Mada.....	68
Gambar 36.	Data Umum fungsi dan aktivitas Jalan KH. A. Dahlan	69
Gambar 37.	Data Umum fungsi dan aktivitas Jalan A. Yani	70
Gambar 38.	Data Umum fungsi dan aktivitas Jalan Erlangga	71
Gambar 39.	Figure Ground Jl. Pahlawan	91
Gambar 40.	Figure Ground Jl. Pandanaran	92
Gambar 41.	Figure Ground Jl. Gajah Mada	93
Gambar 42.	Figure Ground Jl.KH. A. Dahlan.....	94
Gambar 43.	Figure Ground Jl. A. Yani	95
Gambar 44.	Figure Ground Jl.Erlangga	96
Gambar 45.	Analisis Sky Line Jl. Pahlawan	98
Gambar 46.	Analisis Sky Line Jl. Pandanaran	100
Gambar 47.	Analisis Sky Line Jl.Gajah Mada.....	102
Gambar 48.	Analisis Sky Line Jl.KH. A. Dahlan.....	104
Gambar 49.	Analisis Sky Line Jl.A. Yani.....	106
Gambar 50.	Analisis Sky Line Jl.Erlangga	108
Gambar 51.	Grafik Penentuan Koridor Menurut Responden.....	123
Gambar 52.	Perbandingan Rata-rata Skor Elemen Pembentuk Koridor.....	123
Gambar 53.	Perbandingan Rata-rata Skor tentang Kesan Kawasan Menuju Kawasan Lainnya	124
Gambar 54.	Grafik Keterkaitan Posisi Pengamat di Setiap Koridor Jalan.....	130
Gambar 55.	Kejelasan Pemisah Antar Elemen Pendukung Koridor	131
Gambar 56.	Keunikan di masing-masing Jalan	132
Gambar 57.	Kemenarikan di masing-masing jalan.....	133
Gambar 58.	Skor Keteraturan.....	134
Gambar 59.	Derajat Keakraban	137

Gambar 60.	Derajat keamanan.....	138
Gambar 61.	Derajat Kepuasan.....	140
Gambar 62.	Derajat kesesuaian dengan nilai-nilai masyarakat.....	141
Gambar 63.	Derajat pelanggaran hak.....	142

DAFTAR TABEL

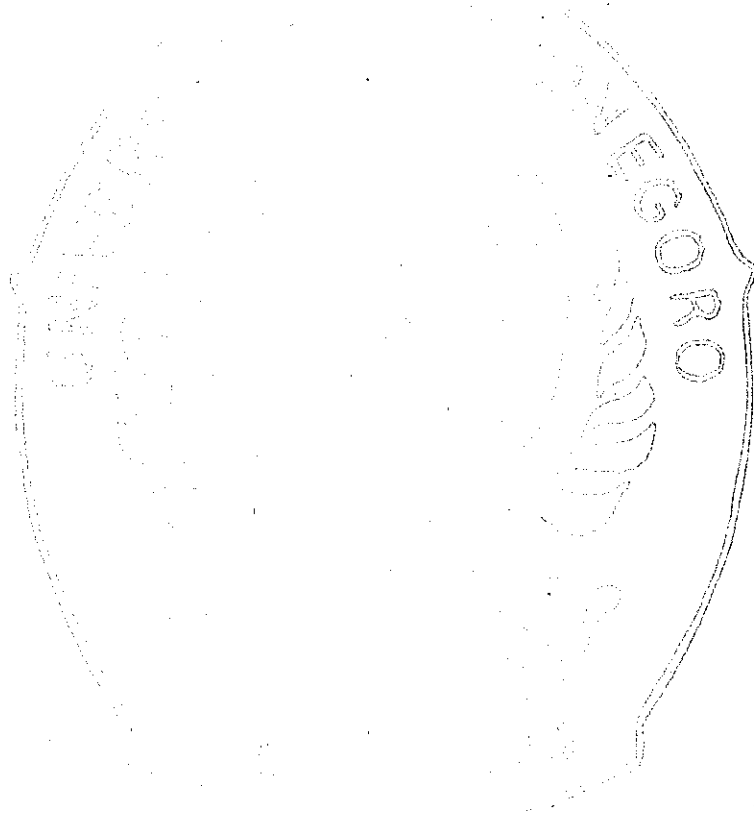
Tabel 1.	Setting dari Setiap Jalan	110
Tabel 2.	Kesatuan (Unity).....	112
Tabel 3.	Macam-macam Linkage untuk setiap jalan.....	114
Tabel 4.	Analisis Teori Serial Vision	117
Tabel 5.	Kategori Setiap Jalan	121
Tabel 6.	Analisis gubahan massa dari aspek kecepatan gerakan pengamat	125
Tabel 7.	Penentuan Koridor Menurut Responden.....	126
Tabel 8.	Ringkasan Analisis Varians Elemen Pembentuk Fisik	128
Tabel 9.	Keterkaitan Posisi Pengamat di setiap Koridor Jalan	129
Tabel 10.	Ringkasan Hasil analisis varians tentang kejelasan pemisah antar Pendukung koridor di setiap kawasan.....	131
Tabel 11.	Ringkasan Hasil analisis varians tentang kenunikan di tetiap jalan koridor.....	133
Tabel 12.	Hasil Analisis Varians keteraturan.....	135
Tabel 13.	Tingkat Keakraban dan Tingkat Keamanan	139
Tabel 14.	Perbandingan Kepuasan/Kesenangan Masyarakat	140
Tabel 15.	Persepsi masyarakat yang berkaitan dengan nilai-nilai masyarakat dan pelanggaran hak.....	143

DAFTAR SKEMA

Skema 1.	Diagram Alur Pikir	7
Skema 2.	Diagram Pola Pikir.....	8
Skema 3.	Alur Penulisan	9
Skema 4.	Kaitan Landasan Kerangka Teori	77
Skema 5.	Diagram Proses Pembahasan Penelitian	87

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	Instrumen Tes Uji Coba	150
Lampiran 2.	Data Hasil Tes Uji Coba.....	155
Lampiran 3.	Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen Uji Coba	156
Lampiran 4.	Instrumen Penelitian	160
Lampiran 5.	Grafik Jawaban Penilaian Responden.....	163
	A. Koridor.....	163
	B. Karakter Visual	167
	C. Aspek Non Teknis	170
Lampiran 6.	Hasil Analisis Tabulasi Silang (Crosstab) dan ANOVA	174
Lampiran 7	Distribusi Data Hasil Penelitian.....	216



BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Masalah

Keberadaan sebuah kota terdiri dari bentukan-bentukan fisik yang berfungsi untuk memwadhahi kegiatan warganya dengan nyaman. Bentuk fisik tersebut akan mengisi setiap bagian kota yang secara keseluruhan akan saling mengisi satu sama lain sehingga akan membentuk satu kesatuan. Keserasian dari komposisi bentukan-bentukan fisik tersebut merupakan hal yang harus diperhatikan untuk mewujudkan fasade/tampak lingkungan yang akan menampilkan suasana yang menyenangkan. Karakter yang spesifik dari setiap lingkungan kota akan terjadi apabila elemen-elemen fisik kota ditampilkan bersama-sama dengan dukungan lingkungan sekitarnya secara menarik dan eksklusif. Komposisi bentukan-bentukan fisik tersebut akan membentuk struktur kota secara hirarkis yang mengatur kehidupan kota secara spesifik dan alamiah sehingga akan terjadi kutub-kutub/pusat-pusat kota yang didukung oleh system elemen-elemen kota yang sesuai dengan fungsinya.

Bentukan fisik kota menurut *Rapoppport* (1983) antara lain berupa jalan, pedestrian, taman street furniture dan sebagainya. Sedang untuk membentuk ruang perkotaan menurut *Krier* (1979) adalah dengan pengolahan penyelesaian komposisi bangunan yang dapat dibaca secara jelas karakter geometri dan kualitas estetikanya pada variasi tampak didalam mewujudkan ruang luar sebagai urban space. Kualitas keindahan/estetika pada setiap elemen urban space terjadi karena adanya saling hubungan antar detail-detail dari sistim struktur visualnya. Sedang karakter dari

suatu kawasan atau area menurut *Gosling* (1984) adalah terbentuk oleh susunan obyek fisik dan aktivitas manusia yang membentuk lingkungan serta hubungan elemen-elemen didalamnya secara karakteristik. Karakter jalan yang merupakan salah satu elemen dasar urban space yang akan menghubungkan antar tempat, mempunyai potensi untuk membentuk karakter urban space yang bersangkutan. Jalan tersebut bila berada didalam kota akan dibatasi dengan blok bangunan yang akan membentuk dinding koridor seperti dikatakan oleh *Kenzo Tange* dalam bukunya *Toward and Urban Design* (1971). Ada kalanya suatu urban space mempunyai banyak koridor jalan yang mendukung, namun tidak semua jalan yang mendukung ke urban space tersebut berupa koridor karena tidak memiliki kekuatan visual sebagai koridor, seperti yang dimaksud dalam penelitian ini.

1.2. Perumusan Masalah dan Pemilihan Lokasi Penelitian

Pentingnya peranan koridor kawasan di dalam mendukung urban space tersebut akan menarik untuk diketahui karakter visualnya agar dapat menentukan secara jelas bahwa jalan yang mendukung kawasan tersebut merupakan koridor kawasan.

Koridor kawasan dan urban space yang merupakan elemen utama kota akan menggambarkan citra suatu kota melalui kualitas karakter gubahan massanya.

Karakter visual koridor kawasan tersebut merupakan bagian dari elemen-elemen untuk mengungkapkan citra perkotaan didalam membentuk karakter perkotaan secara keseluruhan.

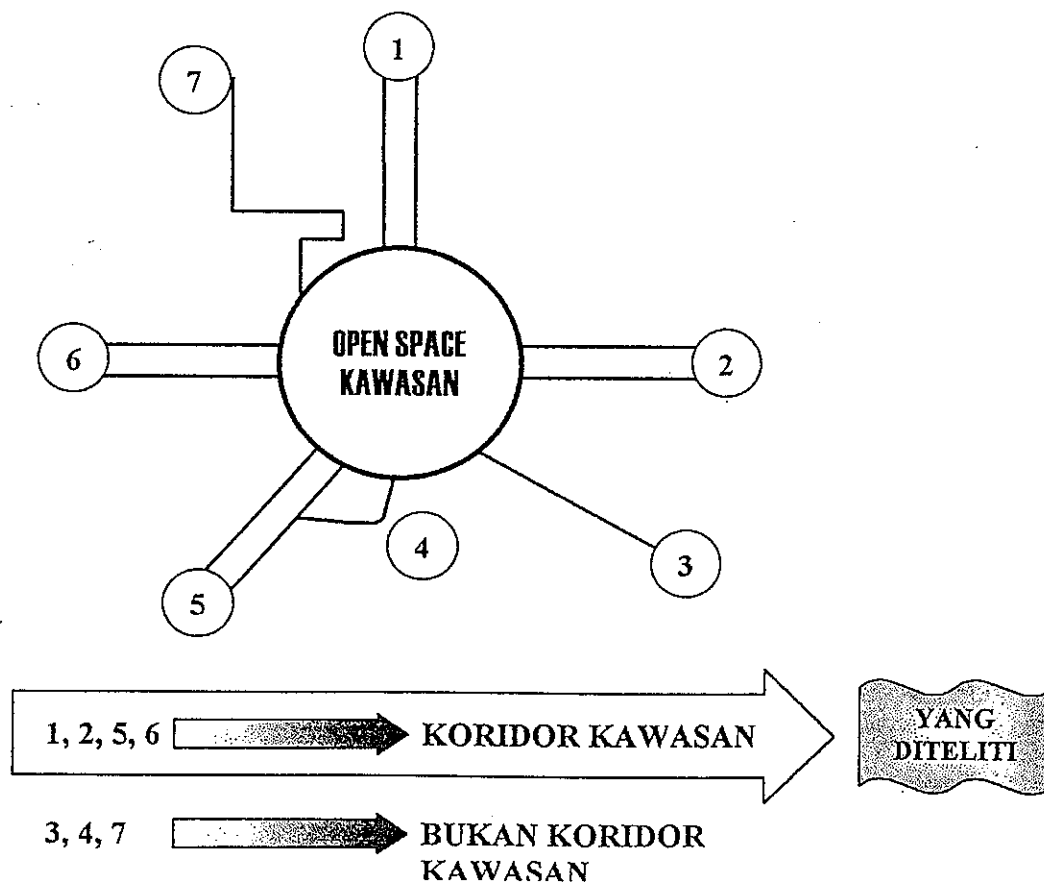
Berdasarkan teorinya *Kevin Lynch*, bahwa kawasan Simpang Lima Semarang dengan lapangan Panca Sila -nya merupakan urban space utama kota

yang termasuk jenis elemen *node*, keberadaannya dapat dicapai dari adanya jalan-jalan yang merupakan koridor-koridor yang merupakan *path*. Koridor-koridor tersebut adalah sebagai berikut, dari selatan jalan Pahlawan, dari timur jalan A Yani, dari timur laut jalan KHA Dahlan, dari barat laut jalan Gajahmada dan dari barat jalan Pandanaran. Kelima koridor jalan tersebut mengarah ke kawasan Simpang Lima dengan masing-masing karakter yang terjadi secara visual oleh komposisi blok massa dikiri-kanan sepanjang jalannya. Gambaran visual masing-masing koridor mempunyai komposisi fungsi bangunan sebagai berikut;

- Sisi Selatan berupa dominasi deretan bangunan perkantoran bersekala propinsi dengan skala visual yang menjulang dan dominan didalam membentuk ruang koridor jalan Pahlawan serta adanya bundaran air mancur dan taman disekitarnya (Taman Undip dan BI serta Taman Menteri Supeno) menambah kekuatan koridor Jalan Pahlawan.
- Sisi Timur berupa campuran antara bangunan perdagangan, perkantoran kompleks RRI dan perumahan dengan skala visual tinggi rendah.
- Sisi Timur Laut berupa campuran antara bangunan perdagangan, jasa, rumah sakit, perkantoran dan perumahan dengan skala ketinggian bangunan yang rendah
- Sisi Barat Laut berupa campuran antara bangunan perkantoran, perdagangan, asa dan perumahan dengan skala ketinggian bangunan yang campuran antara yang tinggi dan rendah
- Sisi Barat berupa campuran antara bangunan perhotelan pertokoan perbankan jasa dan perumahan dengan skala keringgian banguan campuran yang antara relatif menjulang, menengah dan pendek.

Komposisi ruang terbuka di koridor masing-masing jalan tersebut mempunyai nilai perbandingan enclosure yang berbeda-beda yang akan mengungkap karakter visual yang kemudian dapat mencerminkan derajat nilai gradasi visual koridor dari setiap jalan tersebut didalam mendukung kualitas Simpang Lima yang merupakan *major urban space*.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penelitian ini adalah mengukur karakter visual koridor-koridor jalan yang mendukung kawasan Simpang lima dengan pusat di lapangan Panca Sila. Apakah koridor-koridor jalan tersebut membantu atau mendukung membentuk karakter visual Simpang Lima sehingga menjadi kawasan *major urban space*?



Gambar 1. Karakter Visual Koridor Pendukung Kawasan Simpang Lima

L3 Keaslian Penelitian

Penelitian sejenis dimana meneliti tentang aspek visual fasade bangunan yang pernah dilakukan adalah:

- Karakter visual koridor Jl Pemuda Semarang, disusun oleh IM Tri Hesti Mulyani, Pasca Sarjana UGM (1996). Penelitian ini menyinggung visulisasi keberadaan bangunan yang dikonservasi pada Jl Pemuda Semarang didalam peranannya membentuk visual kota Semarang.
- Sistem visual Kawasan Pusat Kota Lama Semarang, disusun oleh Yulita, Pasca Sarjana UGM (1995). Penelitian ini berusaha mengungkap kaitan komponen visual bangunan yang satu dengan yang lainnya didalam membentuk suatu system visual serta mengungkap tanda-tanda visual yang menentukan komponen tersebut merupakan bagian dari suatu system visual yang dapat digunakan sebagai dasar mempertimbangkan komponen yang harus dipertahankan dan danyang dapat dikembangkan untuk kepentingan lain.
- Kajian Karakter Kawasan Ruang Publik di Simpang Lima Semarang, disusun oleh Agus Heru Purnomo, MTA Undip (1998). Penelitian ini adalah mengkaji factor-faktor pembentuk karakter kawasan Simpang Lima sebagai ruang publik serta mengukur kekuatan karakter kawasan ruang publik tersebut baik dari aspek fisik dan non fisiknya.

Dari peneliti sejenis yang dilakukan sebelumnya, dapat dijadikan acuan tujuan penelitian ini dengan berusaha mengembangkan pada lokasi lain dengan thema yang berbeda.

I.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah dapat dipakai didalam mengembangkan ilmu serta menambah wawasan tentang karakter visual koridor-koridor pendukung kawasan Simpang Lima Semarang. Disamping itu dapat pula dimanfaatkan bagi penelitian sejenis untuk menemukan karakter yang khas pada bagian kawasan yang lainnya. Hasil penelitian ini diharapkan juga dapat bermanfaat bagi Pemerintah Kota Semarang didalam menata visual kota didaerah *major urban space*.

I.5 Tujuan Penelitian.

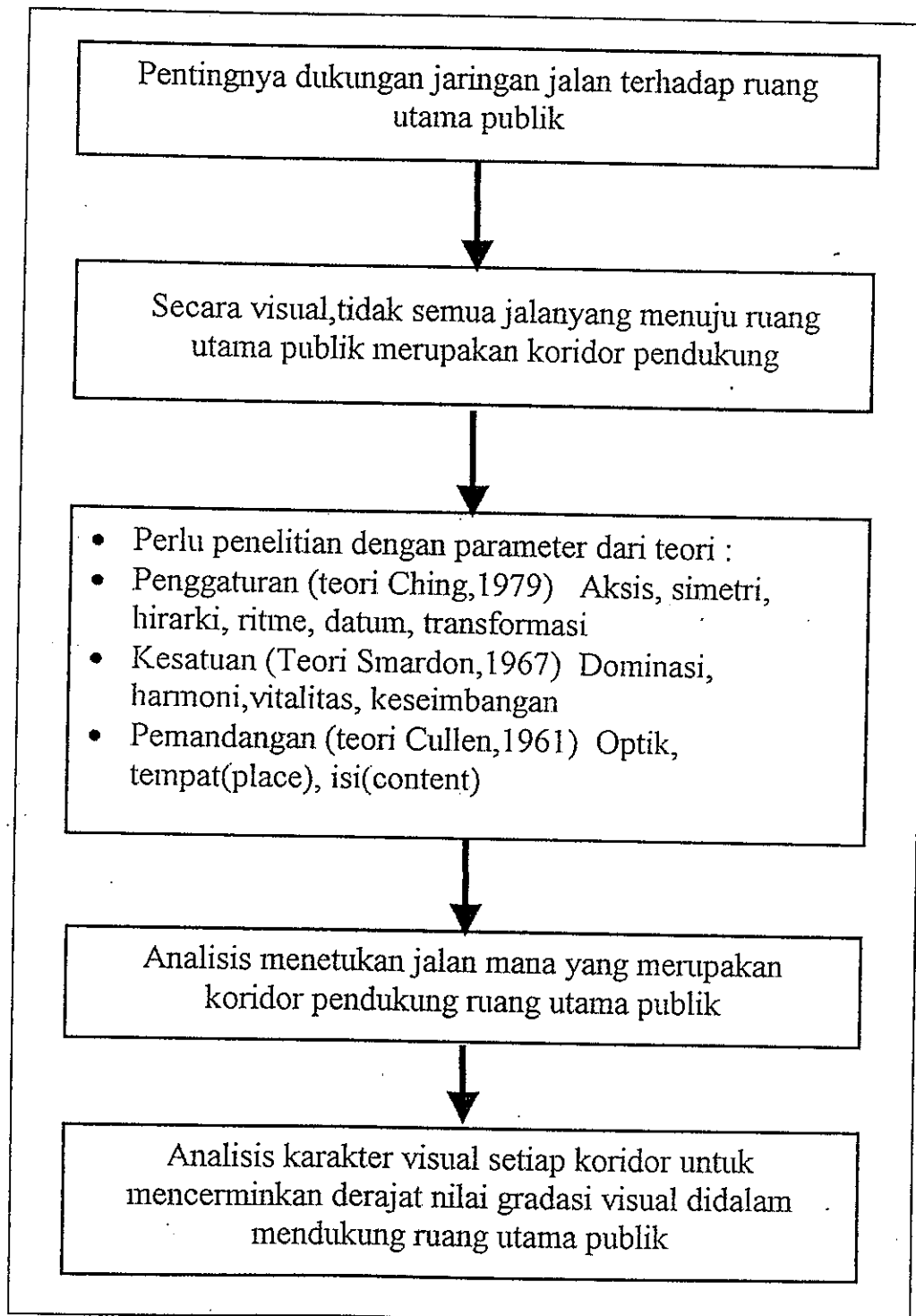
Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran tentang karakter visual yang potensial dari koridor-koridor pendukung karakter Kawasan Simpang Lima Semarang agar dapat memberikan kejelasan orientasi perkotaannya.

I.6 Kerangka Pemikiran.

Kerangka pemikiran ini merupakan bagan alur tahapan pemikiran yang didasarkan pada konsep penelitian yang mencakup penjelasan dari mulai latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan penelitian sasaran dan manfaat penelitian, landasan teori, metodologi, analisis, kesimpulan dan rekomendasinya.

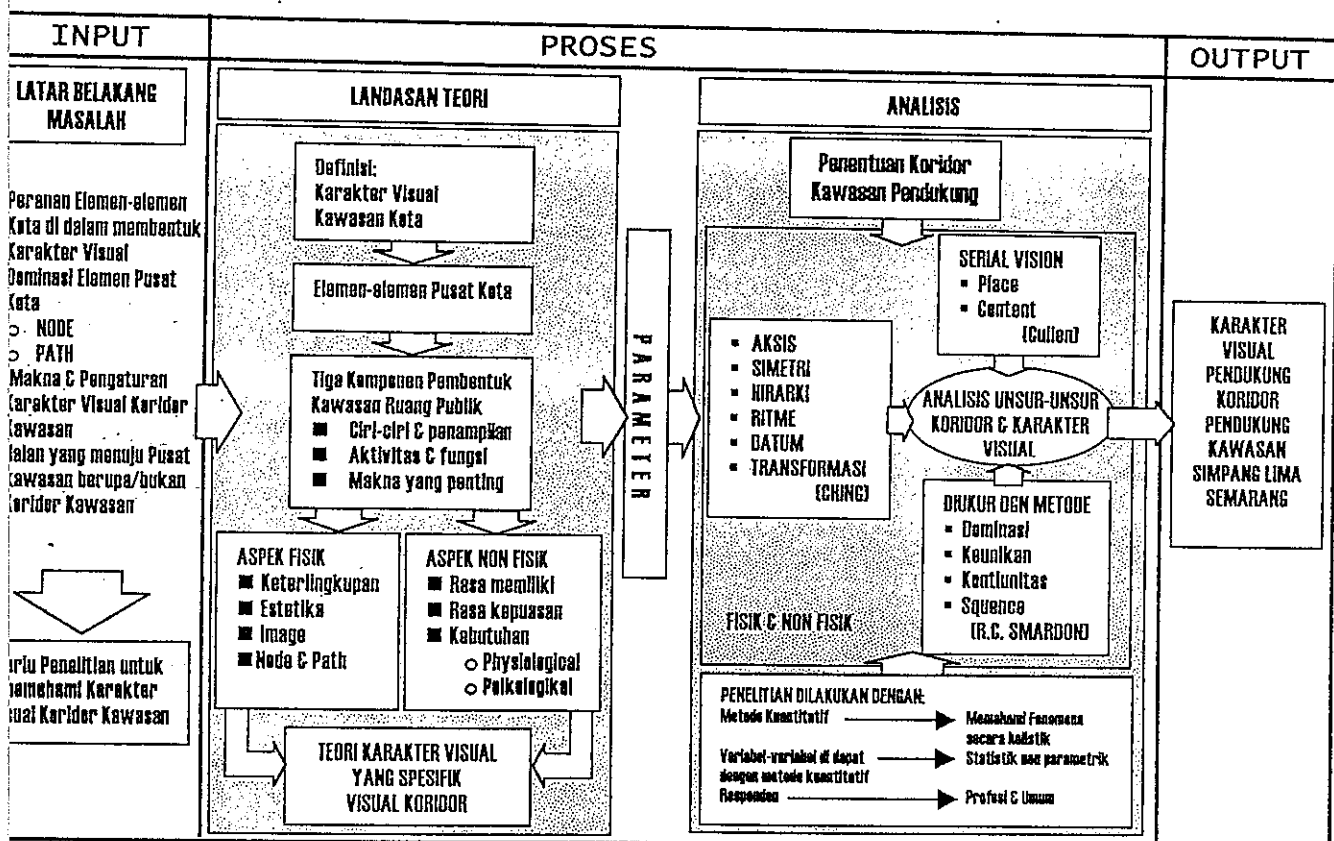
Secara diagramatis terlihat pada jabaran dibawah ini;

Skema 1. Diagram Alur Pikir



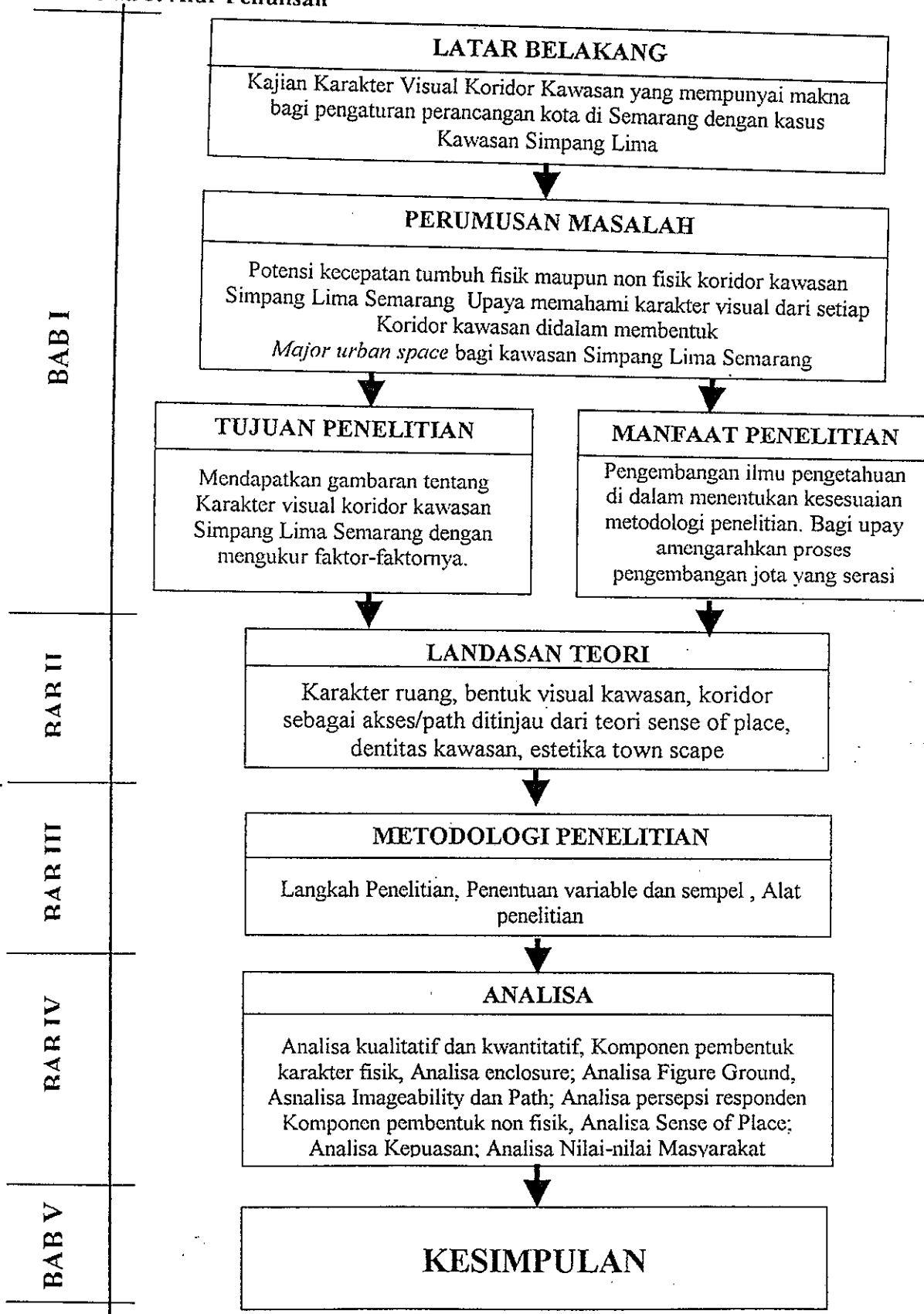
Agar supaya diagram alur pikir dapat operasional di dalam penelitian, maka perlu dibuat secara rinci mengenai pola pikir proses penelitian yang pada dasarnya terdiri dari langkah pertama berupa input, langkah kedua berupa proses yang terdiri dari landasan teori dan analisis, kemudian yang ketiga adalah output penelitian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pola pikir di bawah ini.

Skema 2. Diagram Pola Pikir



Dari diagram alur pikir tersebut di atas, untuk pembahasan penulisan penelitian yang mencakup mengenai langkah-langkah penelitian mulai dari latar belakang, permasalahan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, landasan teori, metodologi penelitian, analisis dan kesimpulan adalah dapat dilihat pada skema alur penulisan di bawah ini.

Skema 3. Alur Penulisan



I.7. Sistematika Penulisan

Tesis ini disusun menjadi tiga bagian, bagian awal, bagian isi, bagian akhir, dengan susunan sebagai berikut.

Bagian awal terdiri dari halaman judul, lembar pengesahan, abstract, abstraksi, kata pengantar, daftar isi, daftar gambar, daftar tabel, dan daftar skema.

Bagian isi terdiri dari lima bab, yaitu:

- 1) Bab I Pendahuluan meliputi: latar belakang masalah, perumusan masalah, keaslian penelitian, manfaat penelitian, tujuan penelitian, kerangka pemikiran, dan sistematika penulisan.
- 2) Bab II Kajian karakter visual dan koridor kawasan, meliputi: tinjauan perancangan kota, tinjauan koridor kawasan, pengertian koridor, tipologi ruang koridor, sirkulasi, skyline koridor, figure ground, tinjauan karakter visual, pengertian karakter visual koridor, faktor pembentuk karakter visual koridor, dan faktor estetika visual.
- 3) Bab III Metode penelitian, meliputi: gambaran wilayah, metode penelitian, materi penelitian, alat penelitian, analisa data visual, komponen pembentuk karakter dari aspek fisik, dan analisis komponen pembentuk karakter dari aspek non fisik.
- 4) Bab IV Pembahasan penelitian, yang meliputi: Proses analisis aspek fisik dan non fisik, analisis fisik koridor pendukung kawasan, analisis visual koridor pendukung kawasan, figure ground, sky line, setting, unity, linkage, aspek pemandangan, analisis koridor pendukung kawasan, penentuan koridor kawasan, elemen pembentuk fisik, kesan ada tujuan ke kawasan lainnya, lokasi keterkaitan posisi pengamat di setiap koridor jalan dengan kawasan simpang

lima, adanya kejelasan pemisahan antar elemen, analisis karakter visual, ciri khas dari elemen pembentuk koridor jalan, kemenarikan visual, keteraturan, analisis non fisik karakter visual koridor pendukung kawasan, *sence of place*, derajat keakraban, derajat keamanan, analisa mendapatkan kesenangan/kepuasan, analisa nilai-nilai masyarakat, kesesuaian dengan nilai-nilai masyarakat, pelanggaran hak.

5) Kesimpulan dan rekomendasi.

Bagian akhir berisi daftar pustaka dan lampiran-lampiran pendukung bagian isi dari tesis ini.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

II.1 Tinjauan Perancangan Kota

Perancangan kota (*urban design*) merupakan hasil perpaduan aktivitas antara profesi perencana kota, arsitektur, lansekap, rekayasa sipil dan transportasi. (Catanese, 1986. Budiharjo & Suyarto, 1998)

Perencanaan kota merupakan jembatan antara profesi perencana kota dan arsitektur yang perhatiannya diutamakan pada fisik kota. Sirvani H (1985) dalam *Urban Planning* mengartikan bahwa *Urban Design* adalah merupakan bagian dari proses perencanaan kota yang berhubungan dengan kualitas lingkungan fisik kota. Oleh karena itu Amos Rappoport dalam Cataness (1986) menjelaskan bahwa kota tidak secara tiba-tiba muncul, kota tumbuh secara bertahap sesuai dengan budaya masyarakatnya. Hal tersebut disebabkan bahwa arsitektur kota itu bersifat artefak (buatan manusia) dan sebuah artefak yang baik perlu diciptakan terlebih dahulu secara baik, begitu juga dalam kota, sebuah kota yang baik harus dibangun dengan baik pula. Dan apa yang dibangun dengna baik harus dipikirkan serta dirancang dengan baik terlebih dahulu apakah secara formal atau non formal. (Jahnd, 1999). Maka kegiatan perancangan kota dilakukan secara bertahap dan sebagai artefak mempunyai proses perancangan yang rumit dan kompleks.

Sejarah perkembangan kota akan membuktikan bahwa kota tumbuh secara bertahap yaitu dengan melihat dua kategori proses desain perkotaan. Pertama kategori desain yang sadar diri dan kedua kategori desain yang tidak sadar diri.

Desain sadar diri apabila dirancang oleh orang yang menganggap dirinya sadar sebagai perancang (*designer*) kota dengan keahliannya di dalam menata lingkungan perkotaan yang sesuai dengan prinsip-prinsip perancangan kota. Sedangkan kategori desain tidak sadar diri apabila kota dirancang oleh orang yang bukan *designer* kota, namun mempunyai peranan dan kemampuan untuk merealisasi pembangunan fisik kota.

Sebagai ilustrasi sejarah bahwa pada pertengahan tahun 70-an abad ke dua puluh, gaya internasional mulai ditentang oleh gerakan *post modernisme*. Sampai sekarang banyak arsitek bereksperimen dengan gerakan tersebut. Namun di dalam lingkungan perkotaan, pemikiran dua orang bersaudara, yaitu Rob Krier dan Leon Krier paling sering diperhatikan karena kedua arsitek ini menegaskan adanya kebutuhan pembentukan dan penyusunan massa dan ruang perkotaan, serta pentingnya pemakaian faktor geometri secara morfologis dalam kebutuhan itu.

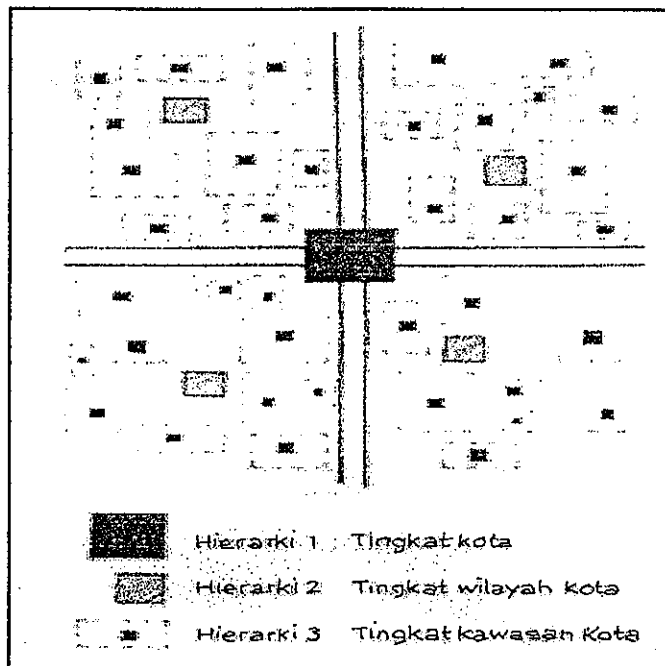
Pandangan tersebut tidak baru, karena mereka mendasarkan pemikiran pada seorang tokoh arsitektur teoritis dari abad ke XIX yaitu Camillo Sitte yang menegaskan kualitas rupa kota. Ia menunjukkan bahwa kriteria dan elemen-elemen kota kuno masih mempunyai arti kalau diperhatikan dengan baik. Sitte tidak memperhatikan perkembangan secara kuantitas, melainkan kualitas. Karena diyakini bahwa sebuah kota dapat mendefinisikan pola massa dan tata ruangnya dengan baik, dapat memungkinkan kehidupan kota lebih bermakna.

Sama dengan Krier bersaudara yang tidak puas dengan arsitektur perkotaan modern ini, Colin Rowe berpandangan bahwa kota secara arsitektural perlu memperhatikan masalah yang ada di dalamnya. Dalam hal ini ditegaskan bahwa

geometri perkotaan itu bukan merupakan jaringan perkotaan. Rowe mengilustrasikan kelemahan penataan kota modern secara struktural dan bagaimana masalah tersebut dapat diatasi. Penelitian itu sangat bermakna pada kota modern yang kebanyakan kawasannya bersifat heterogen pada saat ini.

Di dalam sejarah kota tersebut sudah dibuktikan bahwa setiap pandangan dan budaya masyarakat adalah mampu untuk membentuk kota serta menyusun polanya dengan cara yang tepat dan baik sesuai prinsip-prinsip universal yang diterapkan secara kontekstual walaupun rupa bentuk masing-masing sering sangat berbeda dengan yang lainnya.

Jelas bahwa proses terjadinya kota sangat rumit dan tidak seketika jadi. Di dalam mendapatkan struktur kota agar menggambarkan peran sistem jaringan perkotaan menjadi konsep yang jelas dan dapat dijadikan pedoman di dalam menyusun atau merancang kota yang berkualitas. Salah satu gambaran rencana kota Tenochtitlan secara diagramatik bahwa wilayah kota ini mengilustrasikan secara idealistis untuk merumuskan sebuah wilayah yang dianggap perkotaan. Wilayah ini memiliki ruang-ruang yang dibentuk dan disusun secara hierarkis. Hierarki utama diberikan pada sebuah daerah tertentu yang berfungsi sebagai pusat dengan hubungannya di dalam skala makro yaitu keseluruhan. Kemudian hierarki kedua diberikan pada bentuk dan susunan wilayah masing-masing serta pusatnya. Akhirnya, hierarki ketiga berfokus pada skala mikro di dalam wilayah masing-masing. Di dalam realitas perkotaan ketiga hierarki tersebut tidak selalu ada secara langsung atau bisa diperhatikan sejelas hal tersebut di atas.



Gambar 2. Hierarki Struktur Kota Tenochtitlan (Madanipour, 1996).

Contoh di atas tersebut menggambarkan bahwa setiap hierarki perkotaan selalu dihubungkan dengan suatu jaringan perkotaan yang setiap penggal jaringan tersebut jenis dan karakter tersebut akan mengikuti hierarki perkotaannya, oleh karena itu di dalam pembahasan penelitian ini akan mendapatkan koridor-koridor kota yang jenisnya merupakan koridor jaringan kota yang mendukung pusat-pusat kawasan sesuai dengan hierarkinya serta dilihat karakter visualnya.

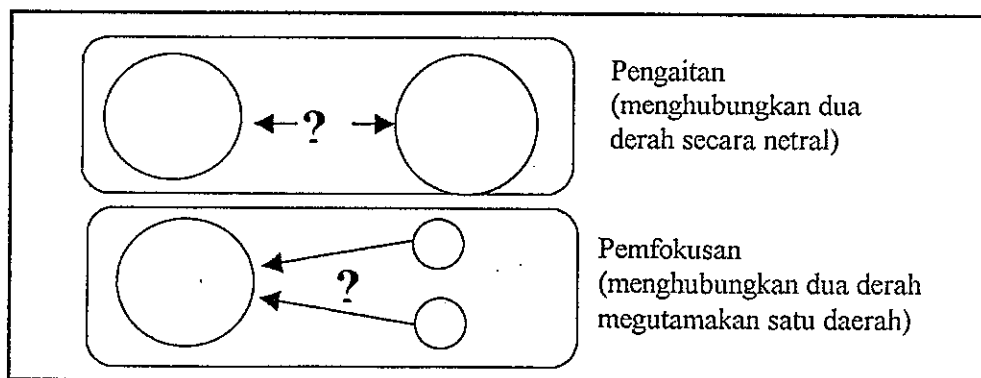
II.2. Tinjauan Koridor Kawasan

II.2.1 Pengertian Koridor

Kota adalah sesuatu yang kompleks dan rumit, maka perkembangan kota sering mempunyai kecenderungan membuat orang merasa tersesat dalam bergerak di daerah kota yang belum mereka kenal. Hal itu sering terjadi di daerah yang tidak mempunyai *linkage* (sistem hubungan). Setiap kota memiliki fragmen-fragmen

kota, yaitu berupa kawasan-kawasan kota yang berfungsi sebagai bagian tersendiri dalam kota. Oleh sebab itu perlu diperhatikan suatu kelompok teori perkotaan yang membahas hubungan (*linkage*) sebuah tempat dengan tempat yang lain ditinjau dari berbagai aspek sebagai suatu generator perkotaan. Kelompok teori itu disebut dengan istilah *linkage* atau penghubung yang memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (dinamika) dari sebuah tata ruang kota (*urban public*) sebuah *linkage* perkotaan dapat diamati dengan cara dan pendekatan yang berbeda. Menurut Zahnd (1999) bahwa *linkage* perkotaan dijelaskan dengan tiga pendekatan, yaitu: *linkage* yang visual, *linkage* yang struktural, dan *linkage* bentuk yang kolektif.

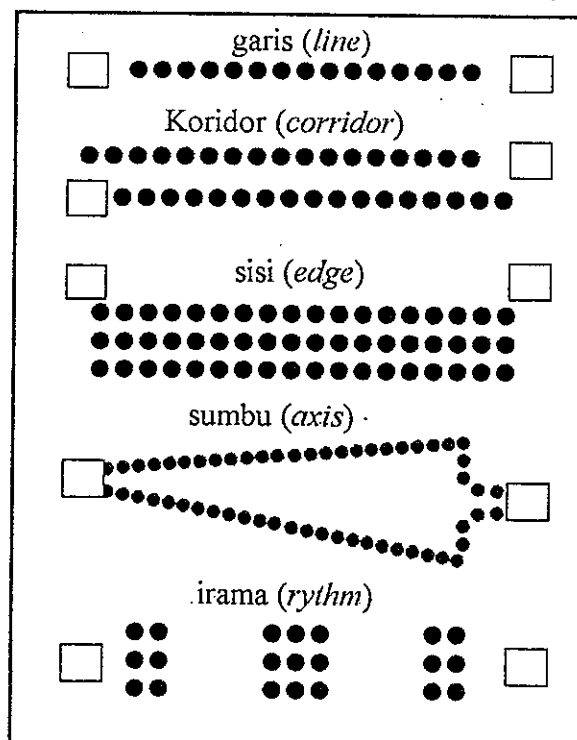
Untuk pembahasan penelitian tentang koridor kawasan maka menurut Edmund Bacon dalam Zahnd (1999) bahwa istilah *linkage* visual dapat dirumuskan sebagai berikut: "Dalam *linkage* yang visual dua atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Dari perumusan tersebut di atas dapat dikatakan bahwa sebuah *linkage* yang visual mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Pada dasarnya ada dua pokok perbedaan *linkage* visual, yaitu yang menghubungkan dua daerah secara netral dan yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.



Gambar 3. Hubungan visual secara diagramatis. (Zahnd, 1999)

Zahnd (1999) memperkenalkan lima elemen linkage visual yang menghasilkan hubungan secara visual, yaitu: garis, koridor, sisi, sumbu, dan irama. Setiap elemen memiliki ciri khas atau suasana tertentu dapat dilihat sebagai berikut.

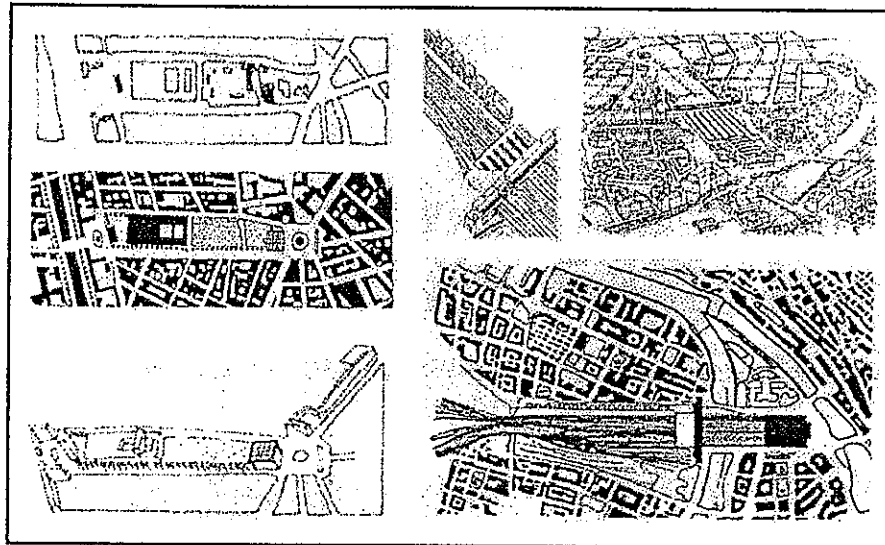
- 1) Elemen garis, menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa.
- 2) Elemen koridor, dibentuk oleh dua deretan massa yang membentuk sebuah ruang memanjang.
- 3) Elemen sisi sama dengan elemen garis, menghubungkan dua kawasan dengan satu massa yang bersifat masive di bagian belakangnya sedang di bagian depannya bersifat parsial.
- 4) Elemen sumbu mirip dengan koridor yang bersifat parsial namun perbedaan ada pada dua daerah yang dihubungkan oleh elemen tersebut, yang sering mengutamakan salah satu daerah tersebut.
- 5) Elemen irama menghubungkan dua tempat dengan variasi masa dan ruang.



Gambar 4. Elemen-elemen *linkage* (Zahnd, 1999)

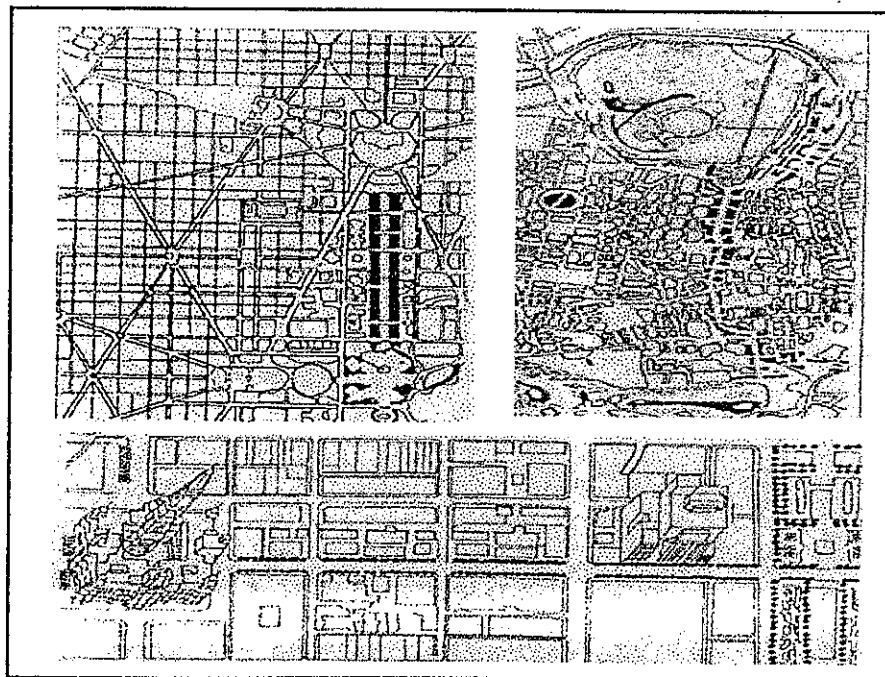
Untuk memperjelas kelima linkage visual tersebut di atas dapat dilihat beberapa contoh di bawah ini yang dapat memberikan kejelasan perbedaan dari kelima linkage visual tersebut.

a. garis (*line*)



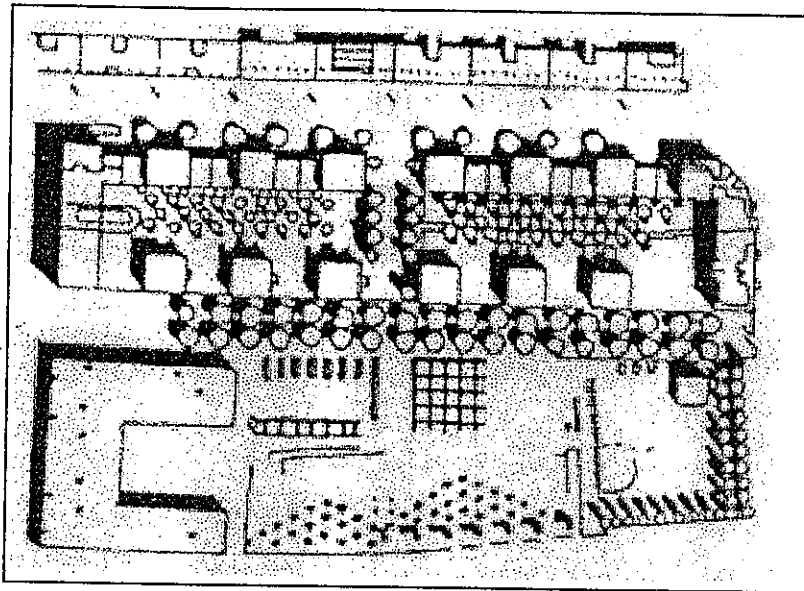
Gambar 5. Elemen garis perkotaan yang disusun oleh arsitek Snozzi (Zahnd, 1999)

b. Koridor (*corridor*)

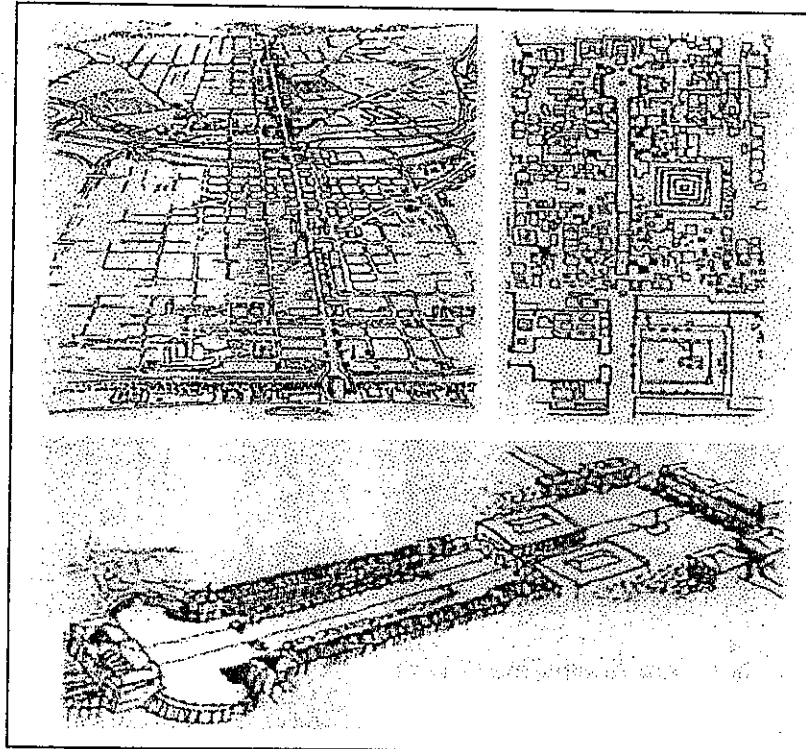


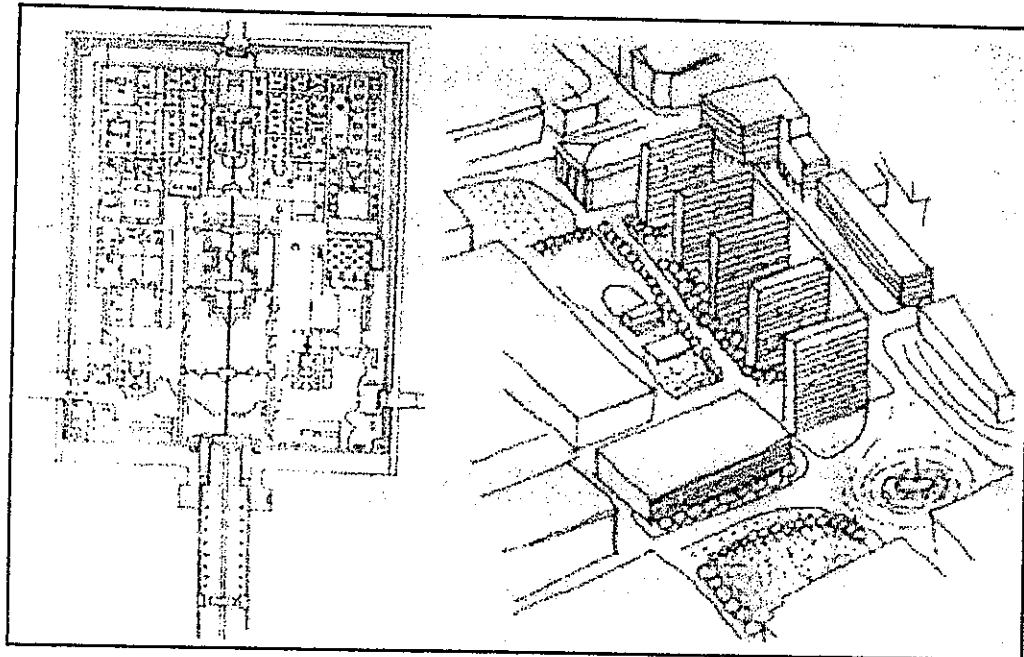
Gambar 6. Elemen koridor perkotaan (Zahnd, 1999)

c. Sisi (edge)



Gambar 7. Elemen sisi (edge)

d. Sumbu (*axis*)Gambar 8. Elemen sumbu (*axis*), Zahn (1999).

e. Irama (*rhythm*)

Gambar 9. Elemen irama (*rhythm*), (Zahnd, 1999)

Dari kelima jenis linkage visual tersebut di atas yang dijadikan sebagai objek penelitian adalah jenis linkage koridor. Ada beberapa pengertian dan definisi koridor (*corridor*), yang di antaranya menurut para pakar adalah:

1. Sungguh (1984) adalah koridor berarti gang,
2. Poerwodarminto (1972) koridor berarti jalan dalam rumah,
3. Krier (1979) menyebutkan bahwa karakteristik geometri dari koridor dan jalan adalah sama, perbedaannya hanya pada dimensi dinding yang membatasi, karakteristik pola fungsi dan sirkulasinya. Selanjutnya juga dikatakan bahwa sejauh ini jalan hanya dipandang sebagai "koridor" untuk "komunikasi" dalam kegiatan publik.
4. Pei (1971) menyebutkan bahwa koridor adalah serambi atau jalur/alur yang menghubungkan bagian-bagian bangunan, jalur sempit dari suatu lahan yang

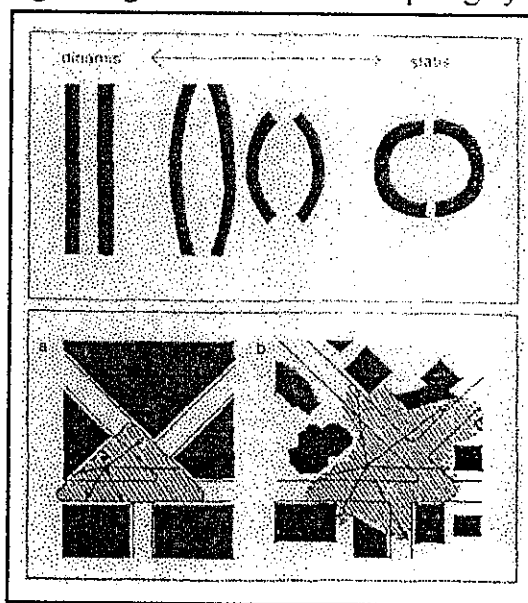
membentuk jalan, seperti termasuk daerah pedalaman yang membentuk akses kelaut.

- Zahnd (1999) menyebutkan bahwa koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang untuk menghubungkan dengan satu massa dari dua kawasan secara netral (tidak mengutamakan salah satu seperti sumbu)

II.2.2 Tipologi Ruang Koridor

Tipologi karakter ruang kota menurut Rob Krier (1979) terdiri dari dua macam, yaitu tipologi ruang statis dan tipologi ruang dinamis. Menurut tipologinya

square masuk dalam tipologi ruang statis dan street atau jalan masuk dalam tipologi ruang dinamis. Tipologi ruang dapat membentuk karakter suatu tempat yang didasarkan atas tipologi bentuk suatu tempat yang tidak selalu jelas karena dapat berupa campuran antara tipologi ruang statis dan tipologi ruang dinamis (dapat dilihat pada gambar 10).



Gambar 10. Tipologi ruang dinamis dan statis

Keberadaan tipologi ruang statis selalu didukung oleh tipologi ruang dinamis. Ruang dinamis dapat dikatakan sebagai pendukung ruang statis apabila keduanya terjadi saling mendukung baik secara kuantitas maupun kualitasnya. Lebih lanjut tentang tipologi ruang dinamis yang sering disebut sebagai *street* atau

II.2.3 Sirkulasi

Ruang dimamis atau ruang koridor jalan berfungsi sebagai tempat untuk pergerakan (sirkulasi) dan parkir. Dari fungsi koridor jalan tersebut memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan yaitu kelangsungan aktivitas komersial dan pengaruh visual yang kuat terhadap struktur dan bentuk fisik kota (Lestariningsih. DJ, 2002).

Untuk menyusun lingkungan perkotaan elemen sirkulasi pada *urban design* adalah merupakan salah satu alat untuk membentuk, mengarahkan, dan mengontrol setiap pola aktivitas yang tercermin di dalam pola pengembangan suatu kota (Shirvani, 1985).

Menurut Ching Dk Francis (1979) mengatakan bahwa sirkulasi atau gerak terusan ruang dapat diartikan sebagai tali terlihat menghubungkan satu deretan ruang-ruang dalam atau ruang-ruang luas. Sistem sirkulasi erat kaitannya dengan penempatan aktivitas dan penggunaan lahan yang merupakan pergerakan antar ruang. Todd Kim W. (1979) dalam *Site, Space, & Structure* menjelaskan bahwa sirkulasi merupakan pergerakan orang-orang atau benda melalui suatu pengaturan urutan pergerakan yang dapat mendorong perjalanan untuk berlanjut, dipercepat, diperlambat, atau berhenti. Tergantung pada penanganan elemen penguat sepanjang perjalanan sehingga merupakan faktor utama kenyamanan suatu kawasan.

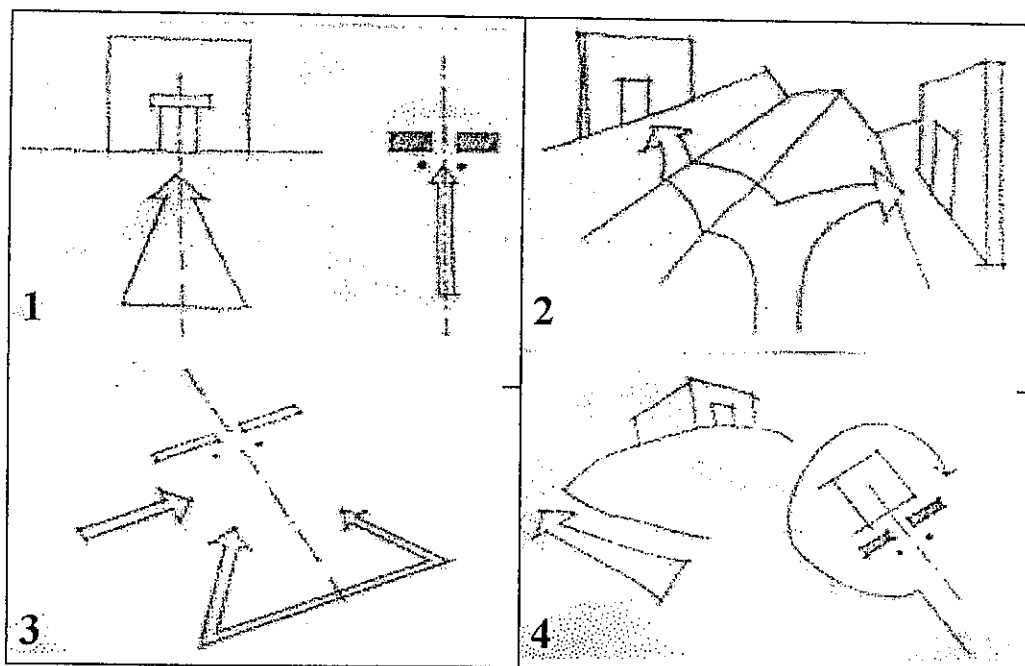
Rustam Hakim (1986) menyebutkan bahwa sirkulasi dapat dibedakan atas:

- (1) sirkulasi manusia, merupakan sirkulasi di pedestrian yang membentuk pertalian penting dalam hubungannya dengan aktivitas dalam site;

- (2) sirkulasi kendaraan dan barang secara hierarki dapat dibagi menjadi dua jalur yaitu jalur distribusi untuk gerak perpindahan lokasi, jalur cepat, dan jalur akses untuk melayani bangunan, jalur lambat.

Unsur-unsur sirkulasi yang merupakan komponen prinsip sebagai unsur positif yang dapat mempengaruhi persepsi manusia tentang bentuk dan ruang menurut Francis DK Ching ada tiga macam, yaitu:

- a. Pencapaian ke objek, tahapan pertama sebelum mencapai ke sebuah objek di dalam tapak adalah sistem sirkulasi, dimana pelaku sirkulasi disiapkan sebelum melihat, merasakan, mengalami, dan menggunakan ruang dalam objek tersebut. Masing-masing sistem berlainan tergantung dari jenis, sifat, dan fungsi tapak.

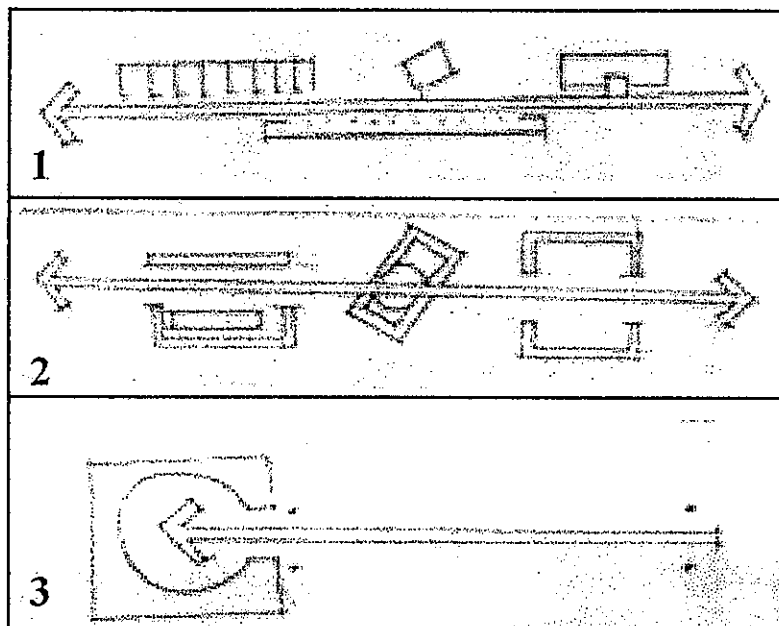


1. Pencapaian Langsung 2. Pencapaian Tersamar
3. Memproyeksikan objek di balik fasade 4. Pencapaian Berputar

Gambar 12. Pencapaian (Francis DK Ching, 1979)

b. Hubungan ruang dan jalan dapat dilihat dengan cara sebagai berikut:

- 1) Jalan yang memalui ruang, integritas ruang dipertahankan, bentuk alur fleksibel, dan ruang perantara dapat digunakan sebagai penghubung (lihat gambar)
- 2) Jalan yang menembus atau memotong ruang, mengakibatkan terjadinya ruang gerak dan ruang diam.(lihat gambar)
- 3) Jalan berakhir pada ruang, lokasi ruang menentukan arah, digunakan pada ruang bernilai fungsional dan simbolis.



1. Jalan di ruang perantara bangunan-bangunan
2. Jalan menembus ruang
3. Jalan berakhir pada ruang

Gambar 13. Hubungan ruang dan jalan (Francis DK Ching, 1979)

c. Bentuk ruang sirkulasi.

Bentuk ruang sirkulasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari setiap pola organisasi bangunan dan akan mengambil bagian yang besar. Bentuk dan skala suatu ruang sirkulasi harus menampung gerak manusia ketika berkeliling, berhenti sejenak, beristirahat, atau menikmati pemandangan sepanjang jalannya. Bentuk ruang sirkulasi tersebut dapat berupa lorong, balkon, galeri, tangga, dan ruang-ruang yang berupa jalur perkerasan pada suatu tempat.

Faktor-faktor yang mempengaruhi sirkulasi di dalam suatu tempat menurut Harvey M Rebbenstein dalam *A. Guide to Site and Enviroment Planning* ada 12 macam, yaitu: Aksesibilitas, origin-destination (tempat asal tujuan), kualitas, pelaku, topografi, kecepatan, pengendalian titik pencapaian, penelusuran (*alignment*), estetika, view dan vista, ruangnya dan unsur lansekap.

Maka untuk perencanaan sistem sirkulasi sebagai bagian dari penataan kawasan dapat dicapai dengan dua cara yaitu:

4. Sistem-sistem tersebut dapat digunakan sebagai jalur, tidak ada hubungan mendasar antara aktivitas dan pengalaman sepanjang rute.
5. Sistem dibentuk sebuah modal dengan sistem sirkulasi medan ruang-ruang yang saling berhubungan.

Perencanaan sistem sirkulasi menurut Kim W Todd dalam *Site, Space, and Structure* dapat dibagi menjadi empat bagian:

1. Sistem sirkulasi spine (*circulation spine*), banyak digunakan dalam sistem jalan dimana sirkulasi keseluruhan secara kesinambungan dengan ruang-ruang atau struktur yang merupakan suatu tujuan tersendiri

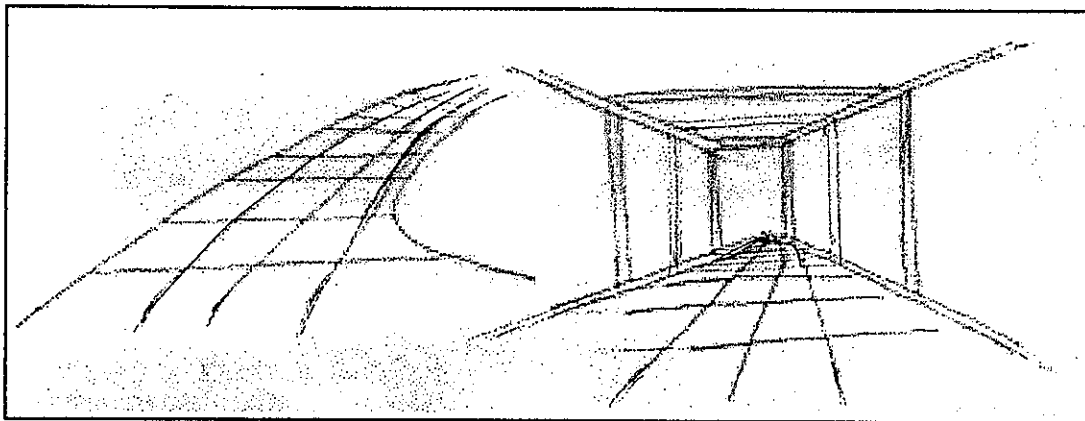
2. Sirkulasi Node (*circulation node*), adalah berbeda dengan jalan atau path yang mengitari ruang menjadi jelas dengan sistem sirkulasi simpul, membuat suatu pengalaman menarik dan beraneka ragam.
3. *Suggested Movement*, koridor sebagai jalan yang paling menyenangkan bagi penajalan kaki dan pengendara sepeda adalah jalur yang dibentuk oleh sekelompok pepohonan atau tumbuh-tumbuhan sebagai pagar (visual yang *enclosure/terlingkup*)
4. Konfigurasi bentuk dan jalan, adalah seluruh jalan dari sistem pergerakan bersifat linier, memiliki titik permulaan dan titik akhir melalui sebuah urutan ruang. Persimpangan jalan selalu merupakan titik pembuat keputusan dari pelaku sirkulasi. Kontinuitas dan skala dapat menentukan arah utama menuju ruang utama, jalan kedua, menuju ruang-ruang skunder dan seterusnya.

Dari uraian di atas pola sirkulasi menurut Francis DK Ching dapat dibagi menjadi empat pola, yaitu : linier, radial, spiral dan network.

Kualitas lingkungan perkotaan dapat dilihat dari pola dan kepadatan sistem sirkulasi yang berada pada daerah tersebut. Oleh karena itu sirkulasi yang berada pada suatu koridor pendukung kawasan mempunyai karakter yang digambarkan atau dicerminkan pada kepadatan lalu lintas, jenis lalu lintas, dan kecepatan pergerakan lalu lintas, maka model transportasi dan kecepatan merupakan pertimbangan utama suatu koridor, terutama dari aspek keselamatan dan kenyamanan karena akan berpengaruh terhadap dimensi dan pola jalan. (Ashihara, 1983).

Pedestrian yang merupakan elemen pendukung pada koridor jalan adalah berfungsi sebagai fasilitas untuk menampung aktivitas sirkulasi skala pejalan kaki, sehingga antara pedestrian dengan jalan merupakan dua fasilitas utama pembentuk koridor jalan pendukung kawasan.

Untuk menentukan bentuk koridor jalan yang sesuai dengan fungsinya, setiap jenis aktivitas yang ada di dalam koridor tersebut harus dapat tertampung secara serasi.



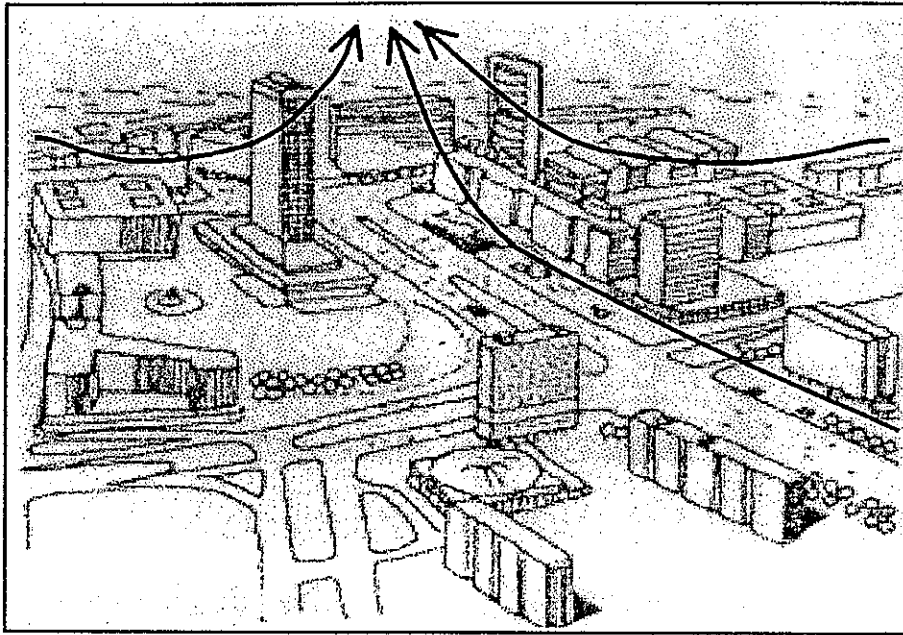
Gambar 14. Pola sirkulasi dalam koridor (Kevin Lynch, 1969)

II.2.4 *Sky line* Koridor

Bahasan utama tentang visual tatanan massa disepanjang ruas jalan pada setiap koridor adalah salah satunya diamati dari tatanan deretan massa yang akan menunjukkan garis langit (*sky line*) yang dapat dilihat dengan membuat bayangan (*shilhuete*) bentuk bangunan yang disandingkan pada posisinya secara berderet sepanjang penggal jalan yang diteliti. *Sky line* akan memberikan gambaran komposisi massa bangunan yang menunjukkan hirarki visual/perupaannya.

Maka peranan *sky line* terhadap koridor jalan adalah untuk penentuan kualitas keruang dan tingkat keutamaan visual terhadap lingkungannya. *Sky line* seperti halnya tulisan tangan yang akan menyampaikan informasi yang sangat berarti mengenai gambaran kondisi lingkungan alam. (Hedman, dalam Lestariningsih DJ 2002) *Sky line* akan erat hubungannya dengan skala keruangan yang akan memberikan kesan terhadap konteks dari tempat tersebut (Zahnd,1999). Skala perkotaan dengan memperhatikan pembatasan secara vertikal yang akan menunjukkan *sky line* (Mc Clusky, dalam Zahnd,1999). Jadi *sky line* adalah suatu garis pertemuan dimana massa yang berdiri diatas tanah atau garis tanah itu sendiri dengan langit bertemu (Moughtin, 1995). Senada dengan hal tersebut di atas, Shirvani dalam bukunya *Urban Design Process* mengemukakan bahwa *sky line* suatu kota erat hubungannya dengan bentuk dan massa bangunan, setback, ketinggian bangunan dan kondisi topografinya. Kemudian diperjelas oleh Spreiregen (1979) bahwa *sky line* perkotaan merupakan penyajian secara fisik dari kenyataan-kenyataan kehidupan kota dan merupakan karya seni potensial yang berupa *vista-vista* dimana terkadang merupakan feniomena visual yang melingkupihal-hal yang maksimum dari bentuk kota.

Untuk mengetahui pola garis langit (*sky line*) dari setiap koridor jalan adalah dapat dilihat pada gambar dan analisis berikut ini.



Gambar 15. Sky line

II.2.5 Figure Ground

Figure ground sepanjang ruas jalan yang akan menunjukkan struktur ruang dua dimensi adalah dengan melihat pola daerah terbangun dan daerah tidak terbangunnya. Teori figure ground dipahami dari tata kota sebagai hubungan tekstural antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Kemunduran bangunan dan penonjolan bangunan di dalam tatanan massa pada setiap koridor penggal jalan yang tergambar dalam bentuk solid dan void dari konfigurasi perletakan massa bangun akan menunjukkan kualitas ruang luar (*Teori figure ground, Roger Trancik*).

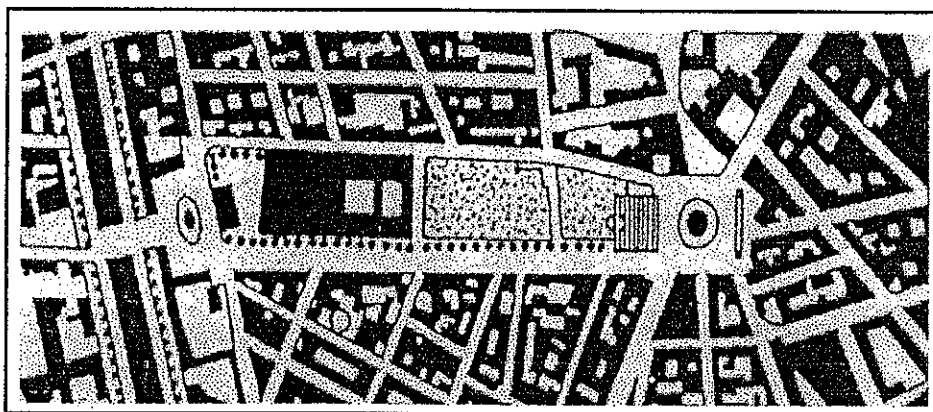
Menurut Trancik ada tiga elemen dasar yang bersifat solid serta empat elemen dasar yang bersifat void (lihat gambar 16).

Maka analisis dengan teori figure ground akan dapat mengidentifikasi tekstur dan pola-pola ruang perkotaan dan mengidentifikasi masalah keteraturan massa perkotaan melalui media dua dimensi.

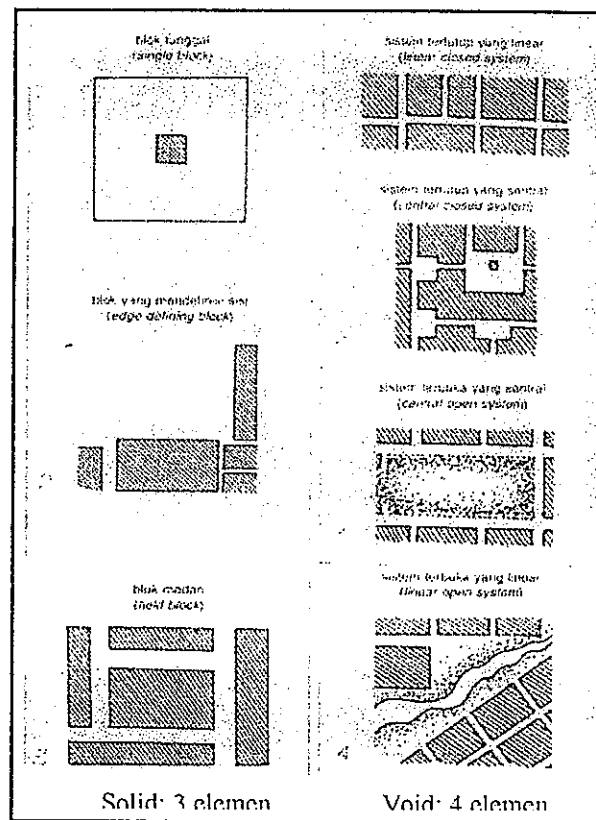
Teknis analisis dengan membuat gambar-gambar blok dimana warna hitam merupakan figure/massa bangunan dan warna putih untuk semua ruang diluar

massa bangunan (atau terkadang dibalik untuk mendapatkan efek tertentu).

Kondisi figur ground dari setiap koridor jalan yang diteliti dapat dilihat pada gambar dan diagram analisis sebagai berikut



Gambar 17. Figure ground kota Nimes, Prancis.



Gambar 16. Elemen Solid & void

IL3 Tinjauan Karakter Visual

IL.3.1 Pengertian Karakter Visual Koridor

Berdasarkan pada tujuan penelitian yaitu bahwa penelitian ini untuk memperoleh gambaran dengan mengenali karakter visual potensial dari beberapa path yang berupa koridor-koridor pendukung pada susatu node, dengan studi kasus Kawasan Simpang Lima Semarang, maka langkah tinjauan pustaka adalah untuk mendapatkan rumusan tentang *karakter visual* dari path dan node yang saling bersinergi di dalam membentuk urban space sehingga dapat mengarahkan proses analisisnya.

Mendefinisikan *karakter* yang dimaksud diatas adalah dengan melihat pendapat-pendapat dari:

1. Poerwadarminto (1972), mengatakan bahwa “karakter” berarti aksen, logat, ciri khas
2. Pei (1971), mengatakan bahwa “karakter” adalah tanda-tanda yang berarti; symbol yang digunakan didalam penulisan, atau mencetak, membedakan atau mengenalkan tanda / muka, kumpulan karakteristik atau pengenalan muka dari suatu benda, kualitas yang aneh, ganjil, istimewa.
3. Normies (1972), mengatakan bahwa karakter merupakan sifat-sifat kejiwaan, akhlak atau budi pekerti yang membedakan seseorang dengan yang lainnya, tabiat, watak.

Mendefinisikan *visual* yang dimaksud diatas menurut pendapat-pendapat para pakar adalah sebagai berikut;

1. Poerwadarminto (1972), mengatakan bahwa visual itu berdasarkan penglihatan, dapat dilihat, kelihatan,
2. Normies (1992), mengatakan bahwa visual adalah dapat dilihat denganb indera penglihatan (mata), berdasarkan penglihatan.
3. Smardon (1985), tanda-tanda visual adalah ciri-ciri utama yang secara fisik dapat dilihat, yang dapat memberikan atribut pada sumber visual dalam suatu system visual, sehingga system visual tersebut mempunyai kualitas tertentu. Lebih lanjut dikatakan bahwa kualitas visual merupakan suatu atribut khusus yang ada pada suatu system visual yang ditentukan oleh nilai-nilai cultural dan property fisik yang hakiki
4. Bentley (1985), tanda-tanada visual merupakan suatu ciri atau tanda-tanda dari obyek/sumber visual yang ditawarkan, sehingga pengamat dapat menginterpretasikan suatu lingkungan sebagai sesuatu yang memiliki makna. Tanda-tanda tersebut dapat dicari dari elemen-elemen dan hubungan antar elemen-elemen tersebut. (*tatanan*)

Lebih lanjut dikatakan bahwa *tatanan* dapat dilihat pada empat kemungkinan, yaitu sbb:

- elemen-elemen serupa dalam hubungan-hubungan yang serupa
 - elemen-elemen serupa dalam hubungan-hubungan tak serupa
 - elemen-elemen tak serupa dalam hubungan-hubungan yang serupa
 - elemen-elemen tak serupa dalam hubungan-hubungan tak serupa.
5. Hedman (1984) Kaitan visual adalah hubungan secara visual antara elemen-elemen dalam bangunan dan/atau hubungan visual antar bangunan-bangunan

yang ada dilingkungan sekitarnya sehingga terjadi efek kontinuitas visual yang menyeluruh dan menyatu .

6. Siswanto (1995), relasi visual adalah hubungan yang terjadi karena adanya kesamaan visual antara satu bangunan dengan bangunan lain dalam suatu kawasan, sehingga menimbulkan *image* khas pada kawasan tersebut.
7. Maitland (1984), bahwa kerangka sistem visual di dalam teori perancangan kota harus mencakup dua hal, yaitu elemen yang akan digunakan dan aturan dalam hubungan antar elemen tersebut.
8. Goldstein dan Elliott(1994) mengatakan bahwa kualitas visual yang diberikan pada suatu system visual akan memberikan suatu pembeda secara visual.
9. Vining dan Stevens dalam Smardon (1994), menjelaskan bahwa kualitas visual mencakup aspek *kualitas estetika*, seperti proporsi, komposisi, pola, dan tatanan; *imageability* yaitu suatu kualitas yang berkaitan dengan image terhadap sesuatu sistem visual; dan elemen pembeda pada suatu pemandangan.
10. Lynch (1960), mempertegas bahwa kualitas fisik yang diberikan oleh suatu system visual pada suatu kawasan dapat menimbulkan image yang kuat terhadap kawasan.
11. Broadbent (1973), faktor utama yang berpengaruh terhadap kualitas fisik kota secara visual adalah bentuk yang terlihat melalui pengaturan masing-masing bangunan dan kaitannya satu dengan yang lainnya melalui deretan ,skala, proporsi dan hirarki

12. Cullen (1961) mengatakan bahwa kondisi visual suatu kota adalah sangat erat berkaitan dengan fenomena psikologi yang berkaitan dengan tampilan fisik yang dapat menimbulkan suatu rasa tertentu yang bersifat emosi, serta fenomena fisik yang berkaitan dengan penataan dan pengaturan bangunan serta korelasi visual.

Sedang definisi *karakter visual* menurut para pakar adalah sebagai berikut:

1. Smardon (1985), mengatakan bahwa karakter visual suatu kawasan adalah ditunjukkan oleh adanya kualitas fisik yang terbentuk oleh hubungan antar relasi dan antar elemen visual pada suatu kota. Atribut yang dapat menunjukkan karakter visual ini adalah :

- *Dominas*, ditimbulkan oleh satu atau dua elemen yang sangat kontras, yang secara visual sangat menonjol
- *Keragaman (diversity)*, adalah tingkat keragaman visual.
- *Kontinuitas (continuity)* adalah merupakan sesuatu kesinambungan secara visual.
- *Kepaduan (intacness)*, adalah integritas dari tatanan pada lansekap alam maupun buatan manusia, dan bebas dari gangguan visual.
- *Kesatuan (unity)*, adalah harmoni kesatuan secara menyeluruh yang mengacu pada kecocokan atau kesesuaian antar elemen visual.
- *Sekuens (sequence)* adalah tatanan unit-unit visual yang berurutan menuju pada suatu arah tertentu (menuju pada suatu hirarki).
- *Keunikan (uniqueness)*, adalah suatu kondisi atau karakter visual yang tidak dijumpai pada lingkungan lain.

- *Keindahan (vividness)*, adalah penampilan yang secara visual mengesankan, dibentuk oleh adanya elemen atau unit visual yang menonjol dan menarik.
2. Jones and Jones, dalam Smardon (1977), kerakter visual dibentuk oleh tatanan atau interrelasi dari pola-pola elemen bentuk, garis, warna dan tekstur pada sumber visual.
 3. Krier (1979) mengatakan bahwa kualitas estetika setiap elemen urban space dibentuk oleh hubungan structural dari detail-detail yang ada didalamnya. Hubungan structural disini dapat diartikan sebagai hubungan antar elemen-elemen pembentuk urban space, diantaranya meliputi hubungan antar bangunan
 4. Gosling (1984), mengatakan bahwa pada dasarnya urban design merupakan desain tiga dimensi yang harus memperhatikan aspek non visual dari lingkungan semisal suara, bau, perasaan bahaya, dan keamanan secara signifikan yang dapat memberikan kontribusi pada karakter dari suatu area. Karakteristik yang terbesar adalah pada susunan obyek fisik dan aktivitas manusia yang membentuk lingkungan serta hubungan antar elemen-elemen didalamnya.
 5. Kosotov (1979) mengatakan bahwa arsitektur itu jika akan dijelaskan secara jelas harus melalui aktivitas sosialnya, hal ini mengartikan bahwa melibatkan tentang latar belakang filosofi, ekonomi, urban history, dan genesis (asal-usul) , selanjutnya hubungan antar bangunan dapat menggunakan prinsip-prinsip yang diajukan oleh Smardon tersebut diatas serta teorinya Shirvani (dibawah ini).
 6. Shirvani (1985) mengatakan bahwa elemen-elemen perancangan kota adalah terdiri dari, *guna lahan, ruang terbuka, bentuk dan tatanan massa bangunan, linkage, tanda-tanda, preservasi dan konservasi*. Bahasan tentang bentuk dan

tatanan massa bangunan pada dasarnya adalah bicara tentang dan penampilan bangunan.

11.3.2 Faktor Pembentuk Karakter Visual Koridor

Menurut Hamid Sirvani (1985) faktor pembentuk karakter visual koridor meliputi:

- *Ketinggian bangunan*, karakteristik visual antara ketinggian bangunan dengan ruang terbuka kota terutama ditekankan pada bentuk skyline kota yang dapat memberikan arah keterkaitan antara bangunan tinggi dan bangunan rendah, antar bangunan latar depan dan latar belakang. Kerekaitan visual akan memberikan lingkungan menjadikan pemersatu antara pertumbuhan bangunan baru dengan bangunan yang sudah ada serta mempertahankan karakter suatu wilayah kota.
- *Penutupan tapak (site coverage)*, penutupan tapak yang berkaitan dengan pengendalian penempatan dan perletakan bangunan pada tapak di suatu bagian wilayah kota, dimana tujuannya antara lain:
 - 1) mengendalikan kepadatan bangunan
 - 2) mengendalikan koridor udara dan visual massa
 - 3) mengatur tata lingkungan dan bangunan
 - 4) mengatur kapasitas fungsi kegiatan didalam bangunan yang dapat ditampung didalam tapak.
 - 5) mengatur dan melindungi kawasan historis kota.
- *Kepejalan bangunan*. Kontrol kepejalan massa dimaksudkan untuk menyelesaikan masalah yang terarah pada rancangan yang tepat. Bangunan pejal

menjadi masalah perancangan yang serius dalam city scape, kontrol kepejalan juga memberikan peningkatan kondisi angin pada jalan-jalan dan ruang terbuka dibawahnya.

- *Cahaya matahari dan angin*, kontrol langsung yang menjamin masuknya sinar matahari dan angin kejalan-jalan dan ruang terbuka adalah mengontrol ketinggian dan kepejalan bangunan yang dapat mempengaruhi bentuk kota.

Dari uraian di atas mengenai pengertian dari para pakar maka untuk mensarikan tinjauan pustaka diatas agar sesuai dengan tujuan penelitian maka dapat disimak pendapat-pendapat dari:

Cullen (1961) tentang *kondisi visual* kota sangat berkaitan dengan:

1. fenomena psikologis, yaitu fenomena yang berkaitan dengan tampilan fisik yang dapat menimbulkan suatu rasa tertentu yang bersifat emosi, maka erat berkaitan dengan makna yang diberikan oleh obyek atau lingkungan kepada pengamat.
2. fenomena fisik, yaitu berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual, maka erat berkaitan dengan hubung yang terjadi antara elemen dalam suatu lingkungan yang dapat diartikan juga meliputi hubungan antar bangunan.

Kemudian seperti uraian diatas bahwa menurut Lynch (1960) kualitas fisik yang diberikan oleh suatu system visual pada suatu tempat (bisa berupa sepenggal jalan) dapat menimbulkan *image* yang cukup kuat terhadap tempat tersebut. Kualitas fisik ini dinamakan sebagai kemampuan *mendatangkan kesan*

(*imageability*) dimana hal ini sangat erat hubungannya dengan kejelasan atau kemampuan untuk dibaca (*legibility*) pada suatu tempat.

Dikatakan oleh Lynch selanjutnya, bahwa *image* atau gambaran mental orang terhadap suatu tempat berkaitan dengan *tiga komponen*, yaitu sebagai berikut:

1. *Identitas* dari suatu obyek yang dapat membedakan dengan obyek yang lainnya, artinya orang dapat memahami gambaran perkotaan yaitu dari identifikasi obyek-obyek, perbedaan antar obyek, dan perihal yang dapat diketahui.
2. *Struktur*, yaitu mencakup pola hubungan antara obyek dengan pengamat, serta obyek dengan obyek yang lainnya dalam suatu tempat, artinya orang dapat melihat pola perkotaan yaitu dengan melihat hubungan obyek-obyek, hubungan subyek dan obyek, serta pola-pola yang dapat dilihat.
3. *Makna* yang diberikan oleh obyek atau lingkungan terhadap pengamat, artinya orang dapat mengalami ruang perkotaan yaitu arti obyek-obyek, arti subyek-obyek, dan rasa yang dialami.

Sehingga pengertian *identitas* adalah tidak dalam arti keserupaan suatu obyek dengan obyek yang lainnya, tetapi justru mengacu pada makna individualitas yang mencerminkan perbedaannya dengan obyek lain serta pengenalannya sebagai identitas tersendiri. Identitas disuatu tempat didalam kota adalah citra mental yang terbentuk dari ritme biologis tempat dan ruang tertentu yang mencerminkan waktu, yang ditumbuhkan dari dalam secara mengakar oleh aktivitas sosial-ekonomi-budaya masyarakat kota itu sendiri (Lynch, 1960).

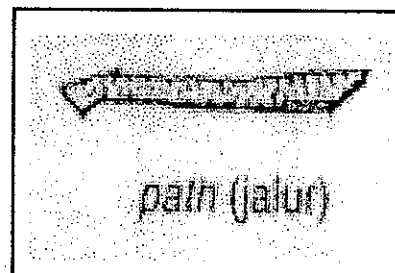
Struktur dan makna yang diungkapkan oleh Lynch selaras dengan pendapat Cullen yang tertuang didalam fenomena psikologis dan fenomena fisik yang diuraikan sebelumnya.

Lynch kemudian menyimpulkan bahwa ada lima katagori elemen yang dipergunakan orang untuk *menstrukturkan* gambaran kognisi dari sejumlah tempat, yaitu: *landmark, path, nodes, edges, dan district*.

Dari kelima elemen tersebut diatas, untuk mempermudah mengenali karakter visual koridor kawasan adalah *landmark* dan *edge* yang lebih dapat menjelaskan tentang masalah struktur dan makna koridor tersebut. Karena *landmark*, adalah elemen penting dari bentuk kota untuk membantu mengarahkan orang-orang didalam mengenal suatu daerah didalam kota. Maka *landmark* yang baik adalah berupa elemen yang berbeda namun harmonis dalam latar belakangnya,. Sedang *edge* adalah elemen linier yang tidak dapat dilihat sebagai *path*, *edge* berada diantara dua kawasan tertentu yang berfungsi untuk pemutus elemen kota yang linier, misalkan garis pantai , lintasan kereta api, topografi dll. Sesuai dengan tujuan penelitian maka *edge* yang baik dapat menjadi awal atau akhir dari suatu system koridor sehingga akan terlihat cakupan struktur dan makna yang ada didalam system koridor pendukung kawasan.

Untuk jelasnya, secara lebih rinci *Lynch* mengatakan bahwa kelima katagori elemen tersebut untuk mengungkapkan citra perkotaan, adalah sebagai berikut ;

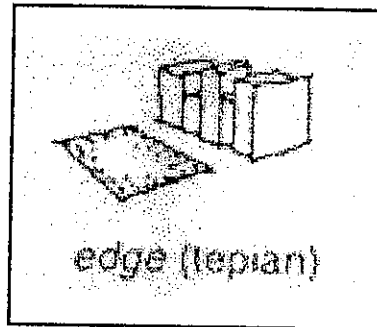
- *Path* (jalur) adalah elemen yang paling penting dalam citra kota yang berupa rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk



melakukan pergerakan secara umum yakni jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran, dan sebagainya. Maka *path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan yang besar (misalkan alun-alun, stasiun, tugu, dll), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasa, pohon, dll), atau belokan yang jelas.

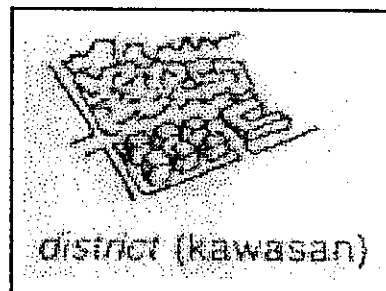
- *Edge* (tepi) adalah elemen linier yang tidak dipakai/dilihat sebagai path.

Edge berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linier, misalnya pantai, tembok, batasan antara lintasan kereta api, topografi dan sebagainya.



Edge lebih bersifat sebagai referensi dari pada misalnya elemen sumbu yang bersifat koordinasi (linkage). *Edge* merupakan penghalang walaupun kadang-kadang ada tempat untuk masuk. *Edge* merupakan akhiran dari sebuah district atau batasan sebuah district dengan yang lainnya. *Edge* memiliki identitas yang lebih baik jika kontinuitas tampak jelas batasnya. Demikian pula fungsi batasnya harus jelas; membagi atau menyatukan.

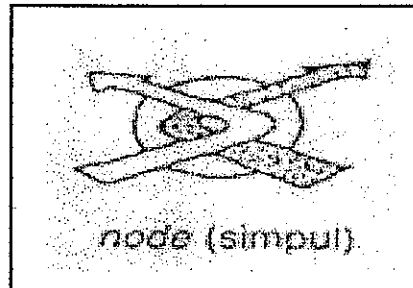
- *District* (kawasan) merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan district memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, dan wujud) dan khas pula dalam batasnya, dimana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya.



District dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior.

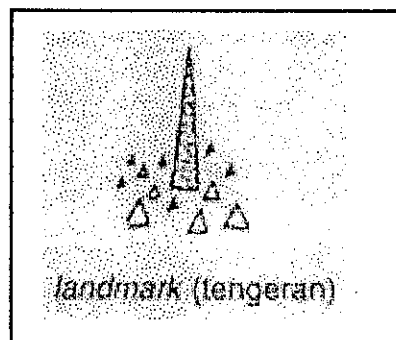
District mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas (introver/ekstrover atau berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lainnya).

- *Node* (simpul) adalah merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah kearah atau aktivitas yang lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, square dan sebagainya.



Jadi tidak setiap persimpangan itu adalah node. Yang menentukan bahwa itu sebuah node adalah citra place terhadapnya. Node adalah suatu tempat dimana orang mempunyai perasaan 'masuk' dan 'keluar' dalam tempat yang sama, Node mempunyai identitas yang lebih baik apabila tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan berbeda dari lingkungannya (fungsi, bentuk).

- *Landmark* (tengeran) merupakan titik referensi seperti node, tetapi orang tidak masuk kedalamnya karena bias dilihat dari luar letaknya. Landmark adalah elemen eksternal dan mempunyai bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gunung atau bukit, gedung yang menjulang, menara, tanda tinggi, tempat ibadah, pohon yang tinggi dll. Beberapa landmark letaknya dekat, sedang yang lainnya jauh sampai keluar kota. Beberapa landmark hanya berarti bila ada



didaerah kecil dan dapat dilihat hanya didaerah itu. Sedangkan landmark yang lainnya mempunyai arti untuk keseluruhan kota dan bias dilihat dari mana-mana. Landmark adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk orientasi diri didalam kota dan membantu orang untuk mengenali suatu daerah. Landmark mempunyai identitas yang lebih baik apabila bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya, dan ada sekuens dari beberapa landmark (merasa nyaman dalam berorientasi), serta ada perbedaan skala masing-masing.

Menurut uraian di atas untuk sebuah *node* yang baik selalu dihubungkan dengan *path* yang baik. Sehingga antara *path* dengan *node* akan saling menentukan kualitas visual dari keduanya (*path, node*) yaitu bahwa *node* yang berkualitas baik dari struktur dan makna secara visual seperti yang diuraikan sebelumnya, sebaiknya diakses oleh *path* yang berkualitas pula secara proporsional dan serasi yang terungkap dari *imageability*-nya.

Teori *linkage visual* dari Bacon, Edmund N dalam bukunya *Desaign of Cities, 1978*, memilahkan dua macam hubungan antar visual node (kawasan) oleh koridor jalan sebagai berikut;

- Pengaitan, artinya bahwa antara keduanya dihubungkan oleh koridor secara netral
- Pemfokusan, artinya bahwa antara keduanya dihubungkan oleh koridor yang mengutamakan sepihak

Visual koridor utama yang terjadi oleh adanya macam hubungan antar kawasan diatas secara teori *linkage structural*, Zahn, 1999, yang menunjukan gradasi menyesatkan, ada dua macam golongan, yaitu;

- Terlihat adanya hubungan oleh suatu struktur koridor (secara visual jelas hubungannya) orang tidak mudah tersesat didalam kota.
- Terlihat tidak adanya hubungan oleh sruktur koridor (secara visual tidak terjadi hubungan) akan potensial menyesatkan orang.

Menurut uraian tersebut di atas jalan yang mendukung pada suatu pusat kawasan dapat dibedakan dalam dua macam yaitu jalan sebagai koridor pendukung kawasan dan jalan bukan sebagai koridor pendukung kawasan.

II.3.3 Faktor Estetika Visual

Keindahan (estetika) dalam arsitektur adalah merupakan seni visual yang mempunyai nilai-nilai yang menyenangkan mata pikiran, dan telinga, maka syarat keindahannya akan menjadi nilai-nilai yang dapat menyenangkan mata dan pikiran, atau kata lain merupakan nilai-nilai bentuk dan ekspresi yang menyenangkan. (Ishar, 1993).

Spreiregen (1978) dan John Lang (1995) mengatakan bahwa keindahan bentuk itu lebih banyak berbicara mengenai sesuatu yang lebih nyata, maka dapat diukur atau dihitung. Kebutuhan akan keindahan merupakan kebutuhan utama manusia sebagaimana kebutuhan kita akan udara segar. Sedang Hubert (dalam Ishar, 1993) mengatakan bahwa keindahan adalah merupakan hubungan rasa harmonis pada setiap elemen yang diamati. Hubungan ini di dalam skala kota

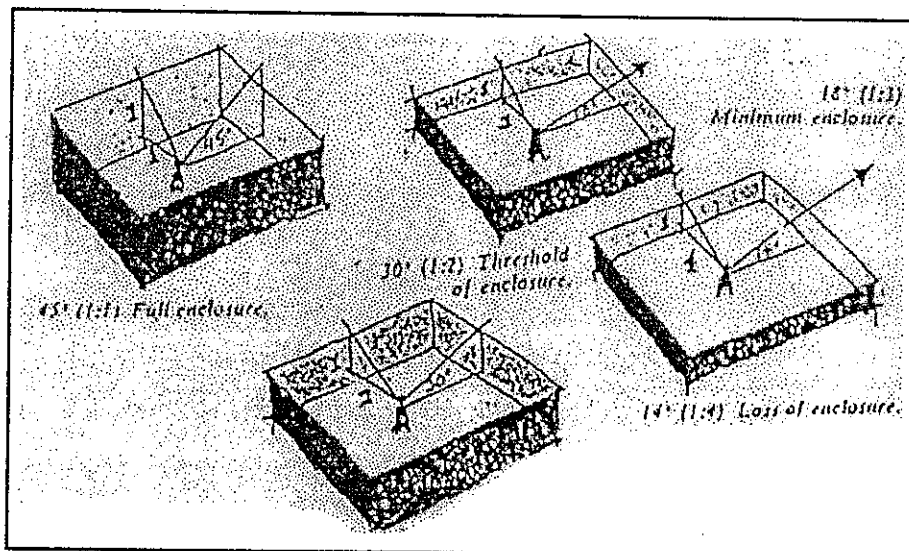
adalah hubungan kota dengan alam, atau hubungan antara bagian-bagian kota dengan kehidupan sehari-hari yang tercermin di dalam kualitas kehidupan warga kota secara umum yang ditentukan oleh bentuk kota. Dengan mengacu pada kebutuhan manusia, ada tiga kategori estetika, seperti yang dikatakan oleh Lang (1995) dan Porteous (1996), yaitu:

- a. Sensory esthetics, suatu keindahan yang berkaitan dengan sensasi menyenangkan dalam lingkungan (suara, warna, tekture dan bau)
- b. Formal esthetics, keindahan yang memperhatikan apresiasi bentuk, ritme, kompleksitas, dan hal-hal yang berkaitan dengan skuense visual.
- c. Symbolic esthetics, meliputi apresiasi pemaknaan lingkungan yang membuat perasaan nyaman.

Faktor-faktor estetika pada urban design menurut Moughtin (1992) dan Moughtin (1995) adalah terdiri dari 7 faktor, yaitu:

- 1) Keterpaduan(*unity*), menciptakan kesatuan secara visual dari tiap-tiap komponen kota dan dari elemen yang berbeda sehingga membuat hal-hal yang kurang menyatu ke dalam organisasi visual yang terpadu. Hal penting dalam karakteristik unity adalah proporsi setiap elemen yang membentuk komposisi massa yang kemudian membentuk *street picture*.
- 2) Proporsi massa tinggi bangunan terhadap posisi pengamat dengan rumus H/D enclosure (*Spreiregen*) yang akan menunjukkan kualitas keruangan dari masing-masing posisi pengamatan. Proporsi merupakan suatu perbandingan kuantitatif dari dimensi-dimensi yang menghasilkan hubungan visual dan kesan visual yang konsisten berdasarkan keseimbangan rasio yaitu suatu kualitas permanen

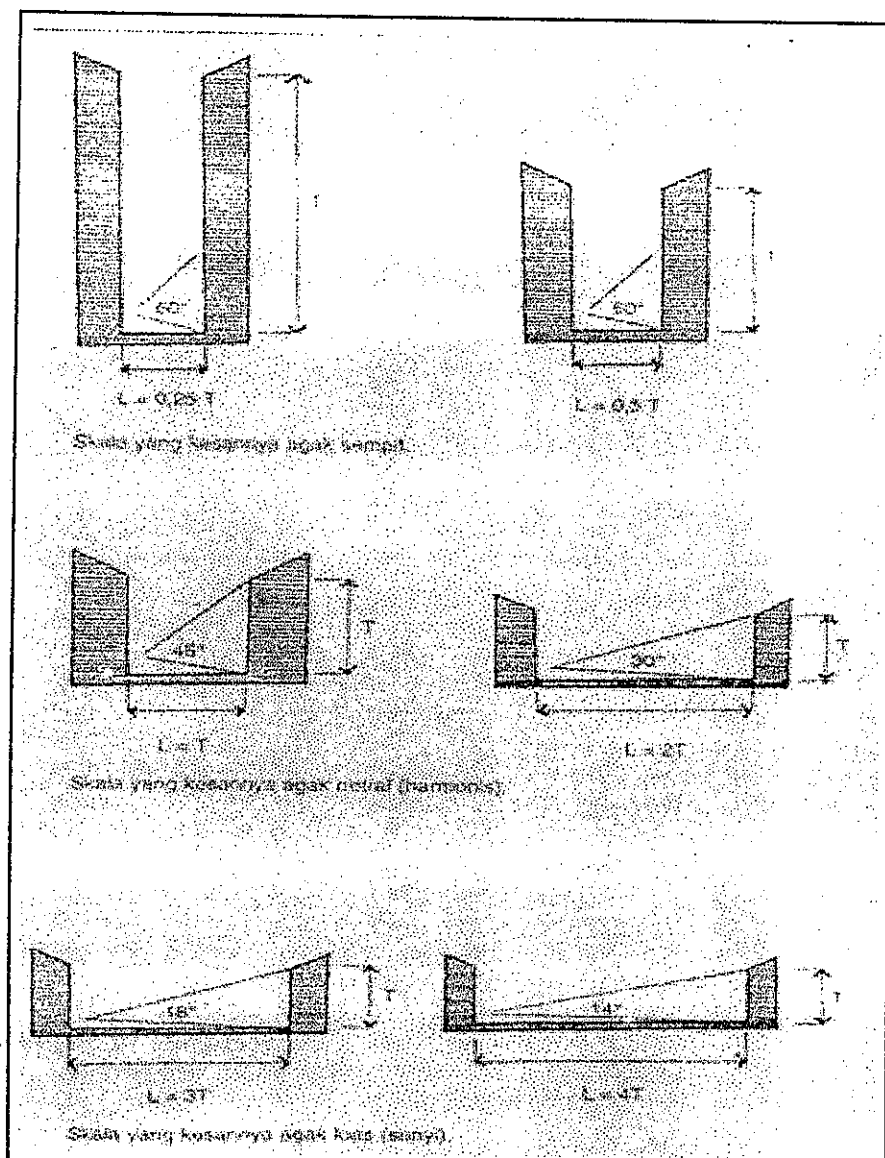
dari rasio-rasio lainnya (Ching,1991). Maka proporsi dalam urban design adalah hubungan secara menyeluruh sehingga menjadi hubungan yang menyatu secara visual. Bangunan yang memiliki bentuk proporsional yang baik apabila dapat dilihat dari jarak sudut pandang tertentu. Sudut pandang yang dapat melihat seluruh bangunan menurut kajian teori adalah apabila sudut pandangannya 27° atau $D/H = 2$. Dengan membandingkan D/H menurut Yoshinobu Ashihara (1983), akan diperoleh proporsi sebagai berikut, proporsi seimbang bila $D/H = 1$; proporsi intim, sempit, tertekan bila $D/H < 1$; ruang terkesan terbuka bila $D/H > 1,2,3$, bila > 4 sudah tidak terasa adanya ruang. Secara rinci dapat dilihat table analisa tinggi bangunan pada setiap koridor jalan berdasarkan kemunduran dan ketinggian bangunan berikut ini.



Gambar 18. Proporsi D/H (Tingkat inclosure). (Spreiregen, 1965: 75)

- 3) Skala (*scale*), produk arsitektur merupakan ruang fungsional yang selalu berhubungan dengan manusia, oleh sebab itu skala harus dapat menunjukkan perbandingan antara elemen bangunan dengan elemen tertentu yang ukurannya sesuai dengan kebutuhan manusia, menurut Ching (1991) skala adalah suatu

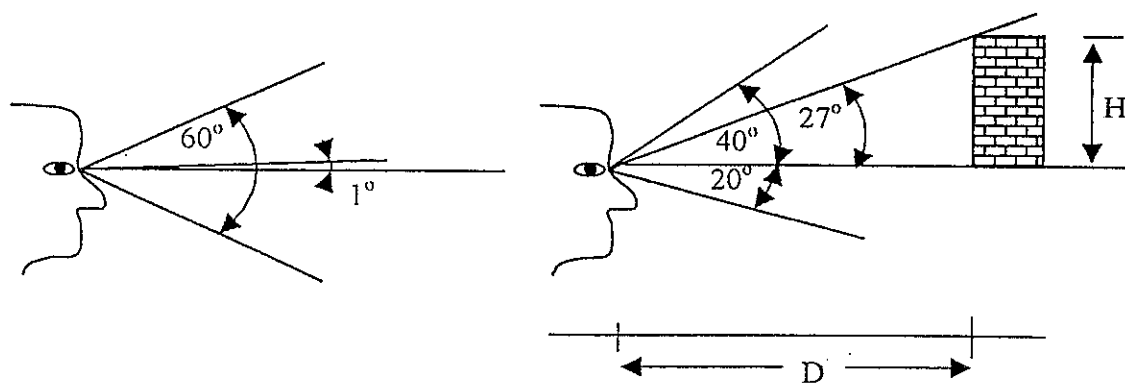
perbandingan tertentu yang digunakan untuk menetapkan ukuran dan dimensi-dimensinya, sedangkan dimensi adalah manifestasi dari ukuran secara matematis dari bentuk bangunan, sedangkan skala memiliki arti perbandingan besarnya unsur suatu bangunan yang relatif terhadap bentuk-bentuk lainnya. Menurut Zahnd (1999) dalam hal ukuran suatu ruang atau bangunan dari dua tempat akan sangat berbeda walaupun skalanya tepat sama (lihat gambar di bawah ini).



Gambar 19. Skala Perkotaan (Zahnd, 1999)

Selain itu Asihara (1974) menjelaskan bahwa sudut pandangan mata manusia secara normal pada bidang vertikal adalah 60° , tetapi bila melihat secara intensif maka sudut pandangan berkurang menjadi 1° .

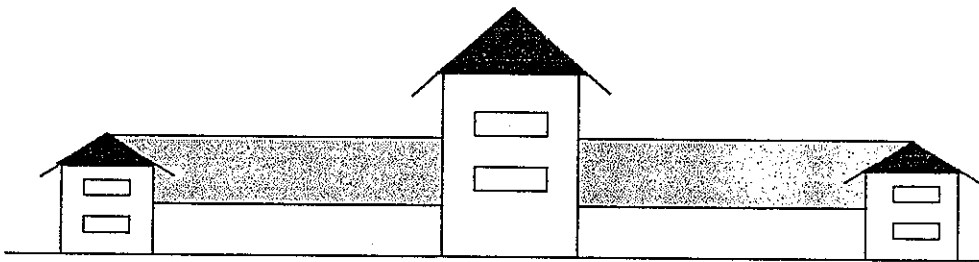
- H. Marten seorang arsitek Jerman, dalam papernya "Scale in Civic Design" mengatakan bahwa bila orang melihat lurus ke depan maka bidang pandangan vertikal di atas bidang pandangan horisontal mempunyai sudut 40° atau $2/3$ seluruh pandangan mata. Dan orang dapat melihat keseluruhan bangunan bila sudut pandangnya 27° atau bila $D/H = 2$, yaitu jarak dibagi dengan tinggi sama dengan 2.
- Werner Hegemann dan Albert Peets dalam bukunya "American Vitruvius" mengatakan bahwa orang akan merasa terpisah dari bangunan bila melihat dari jarak sejauh 2 x tinggi bangunannya berarti sudut pandangnya = 27° . Bila orang ingin melihat sekelompok bangunan sekaligus, maka diperlukan sudut 18° , ini berarti pengamat harus melihat dari jarak sejauh 3 x tinggi bangunan.
- Paul Zuker juga menggunakan skala pandangan mata dalam bukunya "Town and Square" seperti gambar di bawah ini.



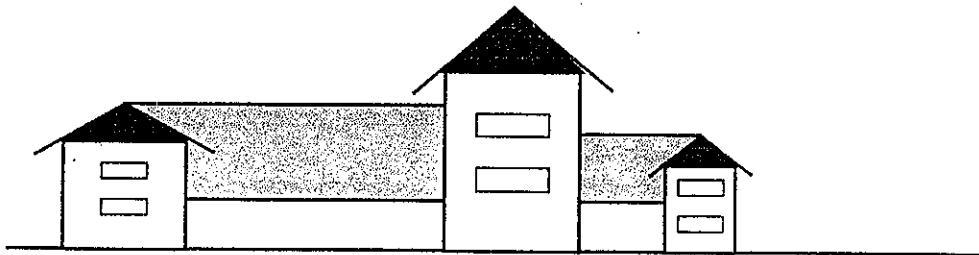
Gambar 20. Skala berdasarkan medan pandangan mata (Asihara, 1974)

Ketentuan tersebut penting untuk mengerti nilai dan kualitas ruang luar secara keseluruhan dengan mempelajari perbandingan antara jarak dan tinggi bangunan pada potongan melintang.

- 4) Keseimbangan (*balance*), merupakan nilai-nilai pada suatu objek dimana daya tarik visual dikedua sisi dari pusatnya adalah seimbang atau pusat daya tarik adalah keseimbangan. Pusat keseimbangan yang dimaksudkan adalah merupakan titik istirahat mata atau titik perhentian mata yang mengilangkan kekacauan dan ketidakpastian terhadap visual. Secara naluri manusia, akan mencari keseimbangan dan mengetahui pentingnya keseimbangan sebagai sesuatu daya untuk menunjuk arah gerak manusia.



a. Keseimbangan simetris



a. Keseimbangan tidak simetris

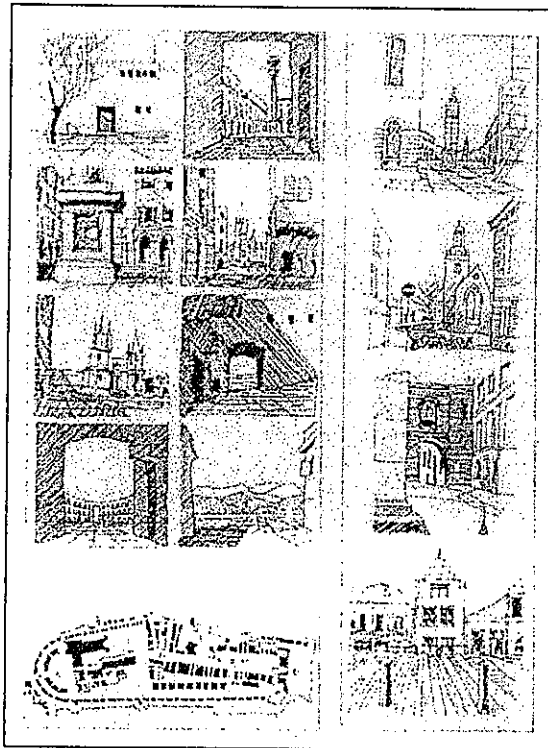
Gambar 21. Keseimbangan

- 5) Irama (*rhythm*), pola susunan bangunan (massa) pengulangan ciri secara sistematis dari unsur-unsurnya yang mempunyai hubungan visual sehingga memunculkan seni visual yang tercermin di dalam suatu irama atau sering disebut dengan ritme (Ishar, 1992). Ritme digunakan untuk menghilangkan kesan monoton sehingga kejenuhan yang menjemukan akan hilang. Ritme di dalam urban design didapatkan melalui adanya komposisi dari gubahan massa yang serasi dengan memberikan adanya karakter penekanan, interval atau jarak, dan arah tertentu dari gubahan massa tersebut di dalam membentuk ruang kota. (Moughtin, 1995).
- 6) Warna (*colour*), kesan suatu bangunan atau kawasan salah satu yang menimbulkan kesan tertentu adalah adanya peranan warna (Porter, 1982). Kualitas estetika dari *Town Scape* ditentukan antara lain oleh peranan warna yang cukup kuat. Cita rasa yang timbul dari setiap individu yang memiliki bangunan bangunan tersebut akan diperoleh pola komposisi warna yang berbeda-beda. Hal tersebut sebaiknya dipertimbangkan oleh para perancang (arsitek) agar bangunan yang dirancang tersebut mempunyai dukungan karakter terhadap kawasannya. Frank Orr, (1995) menjelaskan bahwa warna terdiri dari dua kategori yaitu warna terang dan warna gelap. Hal tersebut dapat membuat suatu permukaan tampak terkesan adanya *set back*. Dan dapat memperkuat hubungan yang dominan dan subordinasinya. Selain itu warna memberikan pengaruh terhadap kesan skala, menciptakan keseimbangan dan irama tertentu. (Ishar, 1992). Di dalam urban design peranan warna untuk menggambarkan suatu tema kawasan adalah dengan peranan warna-warna yang populer (merah, kuning,

biru). Warna-warna terang akan memberikan kesan ruang lebih luas, sedang warna-warna gelap memberikan kesan sempit atau berat.(Moughtin, 1995). Kemudian dapat dirinci lebih spesifik di dalam empat perbedaan skala warna di perkotaan. (1) skala kota atau kawasan kota, (2) square, yang mana warna dapat menentukan karakteristik bangunan di sekelilingnya, (3) skala dari masing-masing bangunan individu, (4) skala dari detail bangunan (jendela, pintu, atau elemen-elemen lainnya).

7) *Serian vision* (urut-urutan pandangan), digunakan untuk mengetahui hierarki ruang, biasanya hierarki ruang di dalam serial vision adalah menuju kepada hierarki yang lebih utama dan berakhir pada suatu objek klimaks, kemudian lebih lanjut akan terjadi anti klimaks. Fenomena semacam ini menurut Cullend adalah merupakan fenomena psikologis yang berkaitan dengan penampilan fisik yang dapat menimbulkan rasa emosi tertentu, sedang fenomena fisik berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual akan dibedakan menjadi dua bagian yaitu yang berkaitan dengan tempat (*place*) dan yang berkaitan dengan isi (*content*). Dalam menanggapi korelasi visual tersebut Cullend menyebutkan bahwa korelasi visual yang baik akan memberikan kepuasan estis tertentu sehingga akan mencerminkan kualitas karakter dari keseluruhan urutan pemandangan dari awal sampai pada klimaks. Kualitas estetis tersebut diperoleh melalui pemandangan secara menyeluruh yang dilakukan secara berurutan hal tersebut disebut dengan *serial vision*, maka Cullen lebih lanjut mengatakan bahwa di dalam melihat sistem visual suatu kawasan dapat dibagi menjadi tiga aspek yang harus diperhatikan, yaitu

orientasi, tempat, dan isi. Sebagai contoh dapat dilihat pada gambar di bawah ini dimana pengamat mulai memperhatikan objek sejak dari pintu masuk kemudian masuk di dalam ruang-ruang secara berurutan kemudian berakhir pada suatu titik tertentu dimana urutan pandangan tadi setiap bagian dari vista akan memberikan pemaknaan ruang sesuai dengan tempat dan isinya.



Gambar 22. Serial Vision (Cullen, 1961)

II.4. Landasan Teori

Di dalam upaya mencapai tujuan penelitian perlu adanya kerangka teoritik yang akan menjadi ladsan teori sebagai alat untuk melihat dan menganalisa permasalahan yang ada. Pada sub bab ini mencakup batasan pengertian istilah yang dipakai dalam penelitian ini, yang berfungsi untuk memberikan batasan dalam

melihat dan menganalisa sistem visual serta parameter yang digunakan untuk melihat karakter visual koridor-koridor yang mendukung kawasan Simpang Lima Semarang.

II.4.1 Batasan Pengertian

Yang dimaksud dengan koridor kawasan selain teori diatas, dapat dipertegas secara visual dengan mengacu pendapat dari Kenzo Tange (1971) yaitu bahwa koridor yang terjadi pada sepenggal jalan adalah dibatasi oleh blok massa dikiri kanannya yang membentuk dinding koridor (*city wall*) yang secara skala maupun keserasiannya mendukung pada urban space yang dibentuk oleh blok massa (*city hall*). Dari keduanya (*city wall dan city hall*) secara visual keberadaanya terlihat saling mendukung, jadi ada jalan atau koridor yang mendukung urban space namun bukan merupakan koridor pendukung kawasan (karena tidak terjadi hubungan yang saling mendukung secara visual .Zahn,1999)

Lebih spesifik untuk mendukung pengertian karakter visual koridor kawasan tersebut dapat dilihat sebagai berikut:

- *Penegertian karakter* dari Poerwodarminto dengan Smardon diatas adalah mengandung pengertian adanya ciri yang spsesifik dan unik seperti yang diungkapkan oleh Pei yaitu bahwa karakter merupakan kumpulan karakteristik atau pengenalan muka dari suatu benda tentang; kualitas yang aneh, ganjil, dan istimewa.

Jadi pengertian karakter dalam penelitian ini adalah ciri khas,unik pada suatu obyek atau kawasan.

- *Pengertian visual* dari Poerwadarminta dan Normies serta para pakar lainnya yang tersebut disub-bab diatas, adalah dapat disimpulkan bahwa visual disisni adalah berkenaan dengan dapat dilihat dengan indra penglihatan (mata).

Sedang pengertian karakter visual didasarkan pada Jones & Jones dalam Smardon yaitu bahwa pembentukan karakter visual itu oleh tatanan atau interrelasi dari komposisi pola-pola elemen bentuk, garis, warna, dan tekstur pada sumber visual.

Dengan demikian karakter visual didalam penelitian ini adalah ciri khas, unik pada suatu obyek atau kawasan yang dapat dilihat dengan indra penglihatan tentang tatanan atau interrelasi dari komposisi pola-pola elemen bentuk, garis, warna, dan tekstur pada sumber visual.

- *Pengertian koridor* adalah gang (Poerwadarminta); jalan yang diapit oleh dinding dikanan kirinya yang berupa fasade dinding (Krier); jalan dipandang sebagai koridor untuk komunikasi dalam kegiatan publik untuk menghubungkan tempat satu dengan yang lainnya (Krier); berfungsi menghubungkan antar bagian dari suatu tempat (Pei).

Dari uraian tersebut diatas , yang dimaksud dengan koridor dalam penelitian ini adalah jalan yang menghubungkan dua atau lebih bagian wilayah kota yang mempunyai kaitan fungsi dan dikan-kiri jalan tersebut terjadi aktivitas yang berkaitan erat dengan jalan tersebut.

Kesimpulan mengenai pengertian Karakter Visual Koridor-kawasan berdasarkan landasan teori adalah;

- *Ciri khas yang unik pada beberapa penggal jalan yang menghubungkan dua atau lebih urban space yang mempunyai kaitan fungsi dimana pada sisi kanan dan kiri jalan terjadi aktivitas terkait dengan jalan tersebut yang dapat dilihat dengan indra penglihatan tentang tatanan atau interrelasi komposisi pola-pola elemen visual sehingga ada saling ketergantungan antara koridor-koridor penggal jalan tersebut dengan urban space yang dihubungkan.*

II.4.2 Parameter

Dari batasan pengertian diatas, maka dalam penelitian ini ada dua hal yang harus diperhatikan berkaitan dengan permasalahan penelitian, yaitu kesatuan (*unity*) dan tatanan (*setting*).

Maka untuk parameter pada penelitian karakter visual koridor-koridor penggal jalan yang mendukung Kawasan Simpang Lima ada tiga, yaitu:

- *Parameter yang berkaitan dengan prinsip-prinsip pengaturan didasarkan pada teorinya Ching(1979) yaitu yang mencakup:*
 1. *Aksis*, adalah suatu garis dalam ruangan atau bidang, dimana bentuk-bentuk dan ruang-ruang yang ada dapat di-arange (ditata) olehnya.
 2. *Simetri*, adalah pembagian yang seimbang dari bentuk/ruang oleh sebuah garis atau titik. Simetris ini dapat berupa simetri bilateral jika pembagiannya berupa garis dan berupa simetri radial jika pembagiannya berupa titik.
 3. *Hirarki*, merupakan artikulasi dari bagian yang penting atau signifikansi dari suatu bentuk/ruang oleh karena suatu bidang, ukurannya, penempatannya yang relatif dari bentuk/ruang lainnya dalam suatu komposisi.

4. *Ritme/pengulangan*, adalah penggunaan yang berulang-ulang suatu bentuk atau pola sehingga membentuk suatu irama dalam susunannya.
 5. *Datum*, adalah suatu garis/bidang atau ruang pedoman dimana unsur-unsur lain didalam suatu komposisi dapat dikaitkan , atau yang mengorganisir suatu pola/tatanan sehingga dapat membentuk suatu keteraturan, kontinuitas dan kehadiran yang konstan. Datum dapat sebagai garis yang dapat memotong atau membentuk sisi-sisi bersama suatu pola atau grid. Datum juga dapat membentuk bidang penyatu yang netral . Datum sebagai bidang dapat berfungsi sebagai latar belakang.
 6. *Transformasi*, adalah suatu yang dapat menjelaskan bahwa prinsip dari konsep arsitektural atau organisasi dapat ditopang, diperkuat dan dibentuk dalam ciri-ciri manipulasinya atau transformasinya.
- *Parameter prinsip kesatuan (unity)* pada penelitian ini adalah mencakup empat hal:
 1. *Dominasi*, adalah suatu komposisi, bentuk, arah, atau yang lainnya yang menonjol dengan kuat dalam suatu kesatuan bentuk
 2. *Harmoni*, adalah suatu kesatuan komposisi yang serasi dan menyenangkan yang ditimbulkan oleh elemen warna, arah, proporsi, pengulangan bentuk atau bidang (ritme)
 3. *Vitalitas*, adalah suatu bagian elemen fasade yang menjadi daya tarik, yang memberi vitalitas bagi kesatuan komposisi.
 4. *Keseimbangan*, adalah berupa keseimbangan geometri yang ditimbulkan oleh arah ataupun tatanan dari elemen dalam satu komposisi.

- *Parameter yang digunakan dalam penelitian system pemandangan yang dirujuk dari teorinya Cullen (1961) yaitu parameter yang berkaitan dengan optik, tempat (place), dan isi (content).*
 1. Menurut teori tersebut yang pertama berkaitan dengan *optik* adalah pemandangan kota yang sering diungkapkan dalam suatu seri dari kejutan (*jerk*) atau pengungkapan ketersembunyian (*relevansi*) pandangan yang disebut juga dengan urutan pemandangan yang dinamakan *serial vision (concerning optics)* yang merupakan indikator parameter optik yang terdiri dari *existing view* dan *emerging view*.
 2. Yang kedua berkaitan dengan *tempat* adalah berkenaan dengan reaksi pengamatan terhadap posisi pengamat dalam lingkungannya sehingga diperoleh suatu situasi yang dramatis (*dramatic situation*) dengan *indicator possessions*, hubungan tempat, dan kontinuitas.
 3. Yang ketiga berkaitan dengan *isi* adalah berkenaan dengan struktur elemen kota (*fabric of town*), seperti hubungan tekstur, skala, karakter, personalitas, dan keunikan dengan indikator obyek khusus (*significant object*), *sculpture*, *foil*, hubungan antar bangunan, skala, dan keunikan.

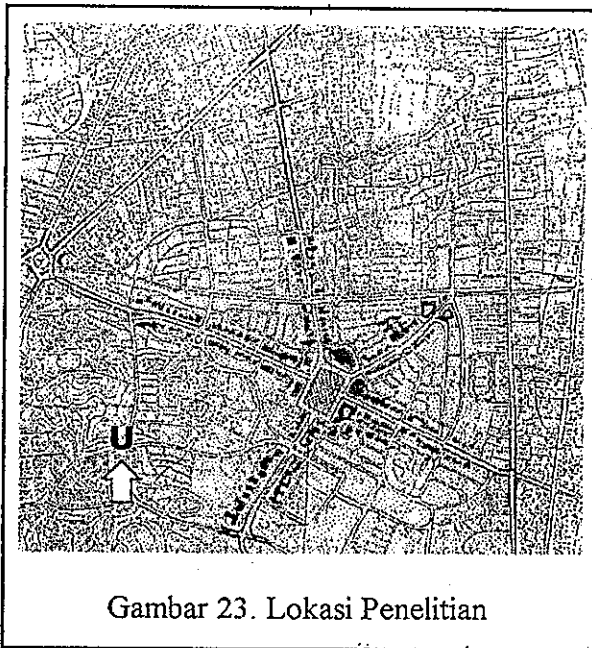
BAB III

METODE PENELITIAN

III.1. Gambaran Wilayah Penelitian

Pemilihan lokasi kasus penelitian ini disesuaikan dengan latar belakang dan tujuan penelitian, dimana fenomena karakter visual dari koridor-koridor yang mendukung suatu pusat kawasan di dalam perkotaan dapat terwakili.

Jalan yang berhubungan dengan ruang terbuka Kawasan Simpang Lima Semarang adalah merupakan fenomena yang sesuai dengan maksud dari penelitian.



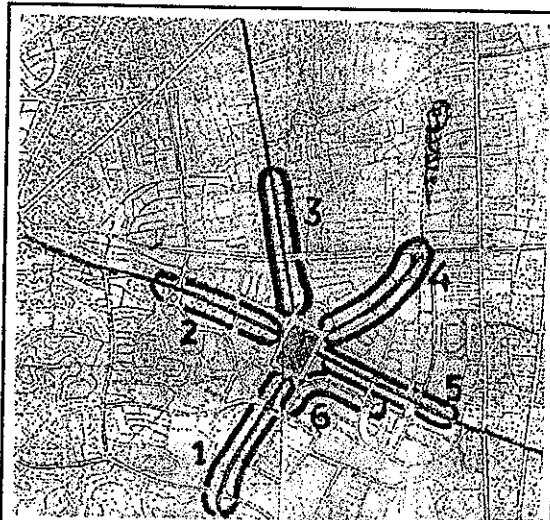
Kesuaian tersebut adalah pada:

1. Adanya jalan-jalan utama dan jalan lingkungan yang berhubungan dengan suatu ruang terbuka utama publik kota.
2. Adanya fenomena komposisi gubahan massa pembentuk koridor jalan-jalan tersebut yang sangat variatif dan beragam
3. Jalan-jalan tersebut ada tanda-tanda yang menggambarkan pengetrapan teori-teori urban design.

Dengan terpilihnya lokasi dikawasan Simpang Lima ini diharapkan akan dapat mewakili lokasi-lokasi lain yang sejenis untuk diteliti tentang Karakter

Visual Koridor Pendukung Suatu Kawasan yang mempunyai pusat atau buhul tertentu.

Pada pembahasan selanjutnya, untuk memilah maksud dan pengertian kawasan yang menyangkut daerah yang terpengaruh oleh kegiatan dipusat kawasan dan lokasi ruang terbuka utama publik yang hanya berupa fisik ruang terbuka yang sudah dibatasi oleh massa-massa bangunan, selanjutnya dinamakan untuk kawasan disebut kawasan Simpang Lima



Gambar 24. Luas Lapangan Pancasila ($\pm 1,08$ Ha)

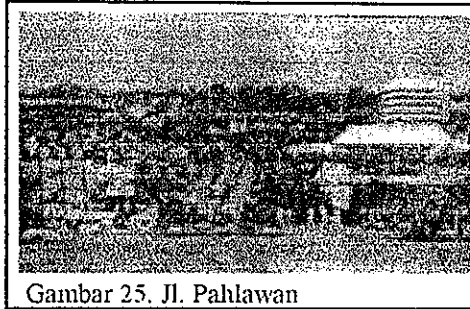
- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Jl. Pahlawan | 4. KH. Ahmad Dahlan |
| 2. Jl. Pandanaran | 5. Jl. A. Yani |
| 3. Jl. Gadjah mada | 6. Jl. Erlangga |

Semarang dan untuk ruang tertbuka publik disebut Lapangan Panca Sila. Pola ruang luar pada Kawasan Simpang Lima Semarang merupakan daerah yang terdiri dari lapangan dengan luas +/- 1,08 Ha yang bernama lapangan Pancasila dengan dikelilingi oleh jalan utama dengan dilingkupi oleh bangunan-bangunan yang membentuk enclosure yang mempunyai skala tinggi di kota Semarang.

Kawasan tersebut juga di dukung oleh enam ruas jalan yang mempunyai skala kota maupun skala lingkungan.

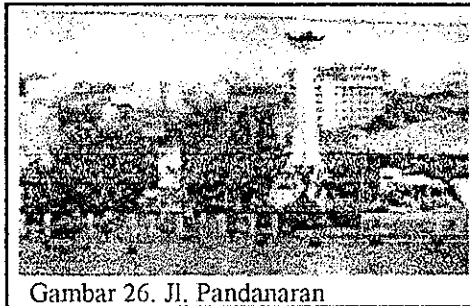
Dari keenam ruas jalan tersebut setiap jalan yang mendukung lapangan Pancasila mempunyai setting yang spesifik sebagai berikut :

- Dari sisi selatan adalah jalan Pahlawan yang didominasi bangunan pemerintahan skala Propinsi



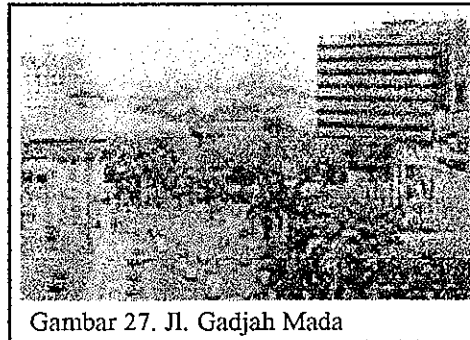
Gambar 25. Jl. Pahlawan

- Dari sisi barat adalah jalan Pandanaran yang berkembang pusat layanan kebutuhan kota skala wilayah yang berupa antara lain hotel bintang tiga, kantor perbankan, dan pertokoan /perdaganganskala wilayah.



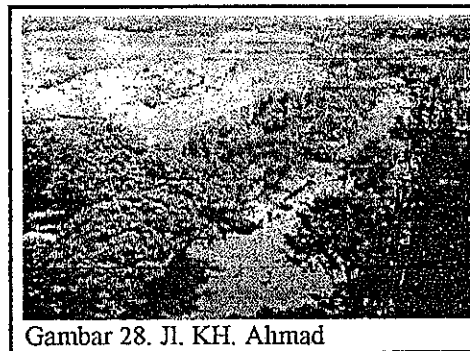
Gambar 26. Jl. Pandanaran

- Dari barat laut adalah jalan Gajahmada yang merupakan jalur potensial yang menghubungkan pusat kota yang lama dengan kawasan simpang lima.



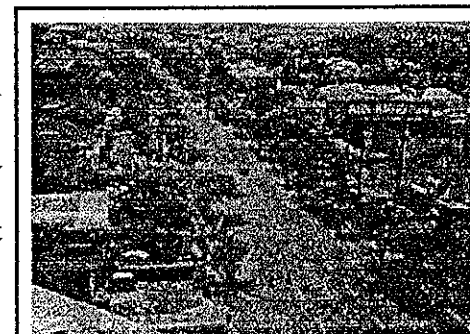
Gambar 27. Jl. Gajah Mada

- Dari timur laut adalah jalan Ahmad Dahlan yang merupakan jalan lingkungan yang berkembang menjadi pusat layanan publik skala wilayah di bidang kesehatan, dan perdagangan serta pendidikan



Gambar 28. Jl. KH. Ahmad

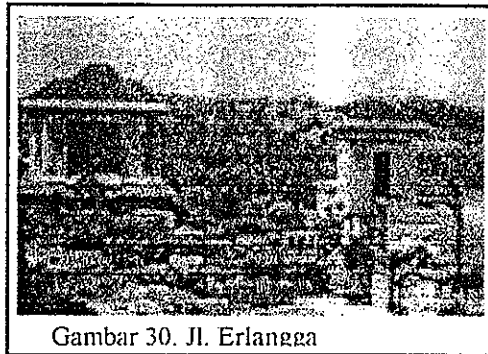
- Dari timur adalah jalan Ahmad Yani yang merupakan jalan utama kota yang menghubungkan dengan pusat



Gambar 29. Jl. A. Yani

kawasan kota yang lain serta merupakan jalur menuju keluar kota, dimana tumbuh pusat-pusat layanan kota.

- Dari tenggara adalah jalan Erlangga yang merupakan jalan yang menghubungkan lingkungan perumahan dan zona pendidikan ke kawasan Simpang Lima Semarang.



Gambar 30. Jl. Erlangga

Gambaran pola tata ruang tersebut menjadikan kawasan Simpang Lima Semarang dikenal menjadi pusat utama kota.

Kawasan Simpang Lima ini telah ditetapkan sebagai kawasan pengembangan budaya didalam Rencana Induk Kota Semarang tahun 1975-2005, perda No 5 tahun 1980. pada kenyataannya perkembangan kawasan Simpang Lima ini berubah menjadi kawasan komersial dan perdagangan serta pusat kegiatan budaya dan rekreasi. Sebagai akibatnya adalah tumbuh perdagangan informal yang mempunyai andil besar membentuk citra kawasan ini. Kepadatan dan kegiatan yang terjadi dikawasan ini menggambarkan betapa beragamnya kegiatan masyarakat kota Semarang didalam menggunakan kawasan tersebut. Bahkan lebih lanjut bila diamati kegiatan yang ada di kawasan Simpang Lima ini adalah merupakan pusat dan klimaks hampir semua kegiatan masyarakat kota. Seperti seolah-olah sudah terjadwal dengan baik setiap jenis aktifitas yang ada dikawasan Simpang Lima ini secara bergantian saling menggunakan kawasan ini. Perpaduan kegiatan ini terkesan ritmis dan serasi sehingga baik masyarakat kota Semarang

maupun masyarakat diluar kota Semarang sudah paham betul akan ritme waktu setiap jenis kegiatan yang ada dikawasan ini.

Jenis kegitan secara umum yang terdapat di kawasan simpang Lima ini adalah sebagai berikut :

- Pada hari kerja, pagi sebelum jam 07.00 untuk mencari sarapan pagi, Jam 07.00-18.00 untuk kegiatan rutin keseharian masyarakat kota, dan jam 18.00-12.00 pagi untuk rekreasi malam masyarakat kota dengan berbelanja dan makan.
- Pada hari akhir peka malam minggu sampai pagi jam 09.00 untuk rekreasi puncak sepekan masyarakat kota Semarang dengan berbelanja rekreasi akhir pekan makan-makan yang merupakan ciri khas yang kuat akan citra Kota Semarang, seperti Malioboro di Yogyakarta.
- Pada hari-hari khusus sering digunakan untuk upacara-upacara kenegaraan, sholat Idul fitri, pertemuan akbar yang mengumpulkan banyak orang bahkan untuk acara-acara bersekala regional yang memerlukan lapangan.

Pola ruang Kawasan Simpang lima ini dengan bentuk lapangan empat pesegi yang tertata dengan kesan *enclosure* dapat mempertegas kehadiran ruang publik yang menjadikan pusat utama Kota Semarang. Adanya beberapa ruas jalan yang berhubungan dengan Kawasan Simpang Lima menjadikan setting komposisi massa ada yang membuka dan ada yang menutup secara serasi memperkuat karakter dan orientasi kawasan publik tersebut.

Jadi keenam ruas jalan yang berhubungan dengan Lapangan Panca Sila di Kawasan Simpang Lima Semarang mempunyai peranan yang sangat penting

didalam mendukung pusat kawasan. Bentuk visual dari masing-masing ruas jalan tersebut mempunyai tatanan yang berbeda-beda, seperti diuraikan diatas, akan menggambarkan kualitas karakter koridor dari masing-masing ruas jalan tersebut sehingga layak ruas jalan tersebut dikategorikan sebagai koridor pendukung pusat kawasan.

Tata guna tanah disekitar Lapangan Panca Sila dan keenam ruas jalan tersebut adalah tetap namun dengan hadirnya sektor informal terutama pada sore dan malam hari akan merubah tata guna tanah sesuai dengan waktu sektor informal tersebut berada di daerah tersebut.

Ritme kegiatan di Kawasan Simpang Lima tersebut disebabkan adanya faktor pendorong dan faktor penarik yang menyebabkan mereka memilih pola yang mereka senangi yang berkaitan dengan kebutuhannya di dalam mendapatkan "*satisfying human needs*" sehingga berakibat mampu menentukan pola tatanan ruang publik di Kawasan Simpang Lima dengan keenam ruas jalan yang berhubungan dengannya.

Jadi untuk mengetahui pola tata ruang keenam ruas jalan yang menghubungkan Lapangan Panca Sila Semarang tersebut adalah dengan mengkaitkan tata ruang Kawasan Simpang Lima Semarang

Komposisi deretan bangunan yang melingkupi setiap koridor ruas jalan yang berhubungan dengan Lapangan Panca Sila mempunyai vasade yang akan memberikan kualitas karakter visual. Kualitas karakter visual tersebut dapat diidentifikasi gradasinya dengan menganalisis apakah komposisi massa tersebut mempunyai dukungan terhadap terjadinya koridor jalan yang mendukung pusat kawasan atau tidak.

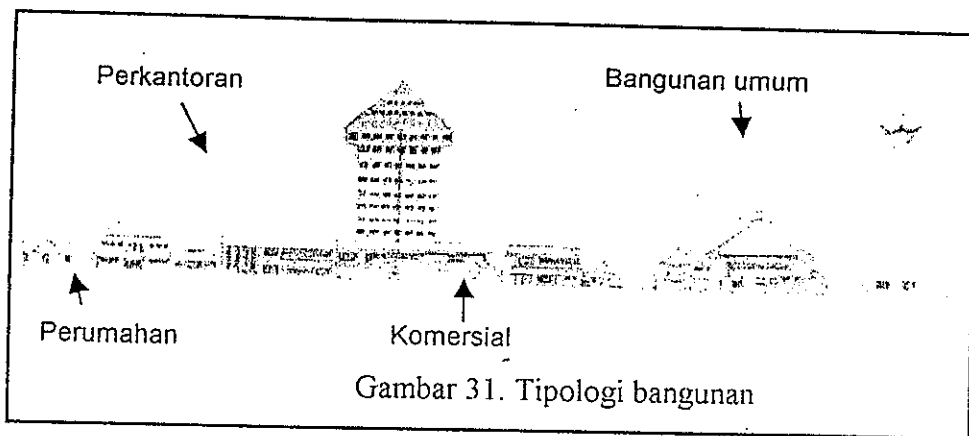
Setiap ruas jalan dari keenam koridor tersebut masing-masing mempunyai tatanan massa yang berbeda.

Untuk menggambarkan visual tatanan massa disepanjang setiap ruas jalan tersebut adalah dapat dilihat dari:

1. Tatanan deretan massa yang akan menunjukkan sky line
2. Figure ground sepanjang ruas jalan yang akan menunjukkan struktur ruang
3. Proporsi massa tinggi bangunan terhadap posisi pengamat dengan rumus H/D enclosure (*Spreiregen*) yang akan menunjukkan kualitas keruangan dari masing masing posisi pengamatan.
4. Keragaman dari pola arsitektur setiap koridor yang akan menunjukkan kualitas visual fasade kawasan.
5. Fungsi dari setiap massa bangunan akan menunjukkan dominasi fungsi kawasan koridor jalan.

Analisa tipologi bangunan akan menunjukkan klasifikasi keragaman pola bangunan-bangunan kedalam tipe tertentu, baik bentuk maupun fungsinya sehingga akan diketahui karakter dan elemen-elemen arsitekturalnya karena perupaannya akan memberikan watak tertentu bagi kawasannya. Dari fungsi bangunan yang ada dimasing-masing koridor jalan yang diteliti dapat di klasifikasikan kedalam empat kelompok bangunan yaitu bangunan perkantoran, bangunan perdagangan dan komersial, bangunan umum, serta bangunan perumahan.

Untuk contoh analisisnya dapat di lihat diagram gambar analisis tipologi bangunan berikut ini.



Gambar 31. Tipologi bangunan

1. Fungsi dari setiap massa bangunan akan menunjukkan dominasi fungsi kawasan koridor jalan. Maka pengelompokan bangunan sejenis merupakan kecenderungan tatanan bangunan di perkotaan yang mendasari penetapan perencanaan kawasan dan peruntukan fungsi-fungsi didalam kota. Peralihan kawasan yang satu ke kawasan yang lainnya biasanya ditandai dengan adanya daerah campuran atau keterbatasan karena kondisi alam.

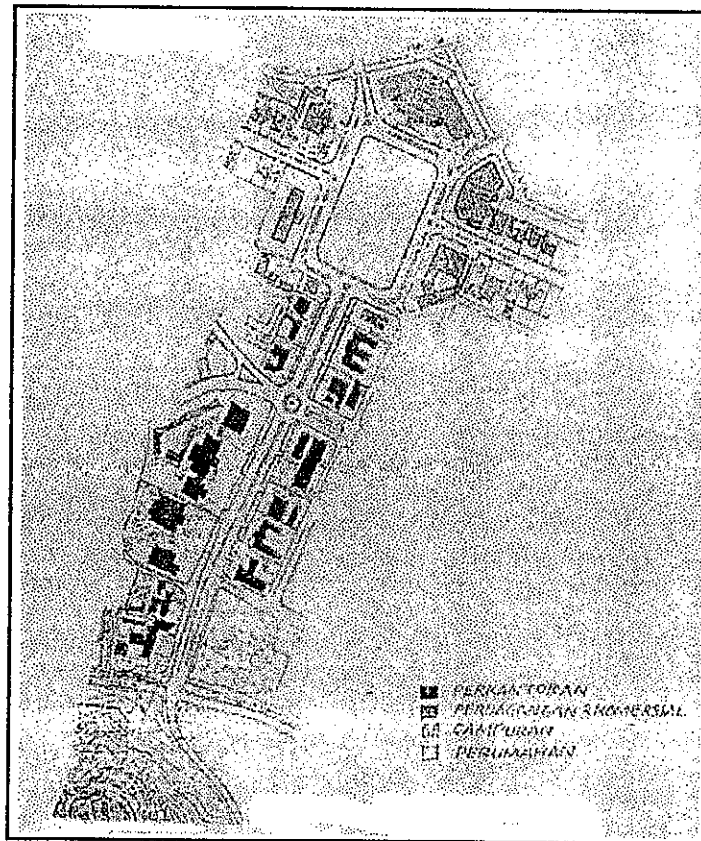
Berdasarkan dominasi letak setiap fungsi bangunan akan dapat ditentukan luas areal suatu kawasan. Maka untuk menentukan areal kawasan lapangan Panca Sila dan pengaruhnya pada setiap koridor jalan yang berhubungan dengannya.



Gambar 32. Areal Kawasan Simpang Lima

Aktivitas setiap ruas jalan dari keenam koridor tersebut ditentukan oleh fungsi-fungsi setiap bangunan yang ada disepanjang kawasan tersebut dan intensitas kepadatan jalan pada setiap waktunya serta pola pemanfaatan lahan potensial untuk aktifitas ekonomi dan rekreasi.

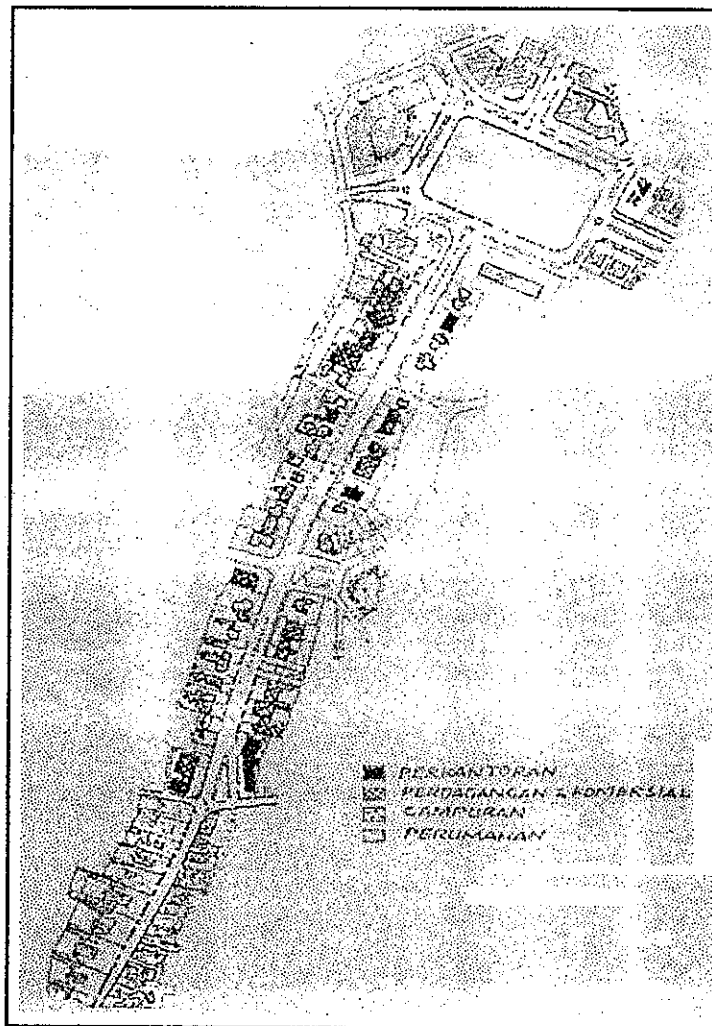
1. Jalan Pahlawan mempunyai fungsi utama untuk mengakses daerah perkantoran skala propensi Jawa Tengah dengan menghubungkan Kawasan Candi ke kawasan lapangan Panca Sila. Maka aktivitas yang terjadi di jalan Pahlawan tersebut berupa aktivitas lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki, dan pada saat-saat tertentu digunakan untuk kegiatan yang berkaitan dengan aktifitas khusus yang ada disetiap kantor yang ada dikawasan tersebut.



Bangunan di Jl. Pahlawan 100% berfungsi sebagai perkantoran

Gambar 33 Data umum fungsi & aktivitas Jl. Pahlawan

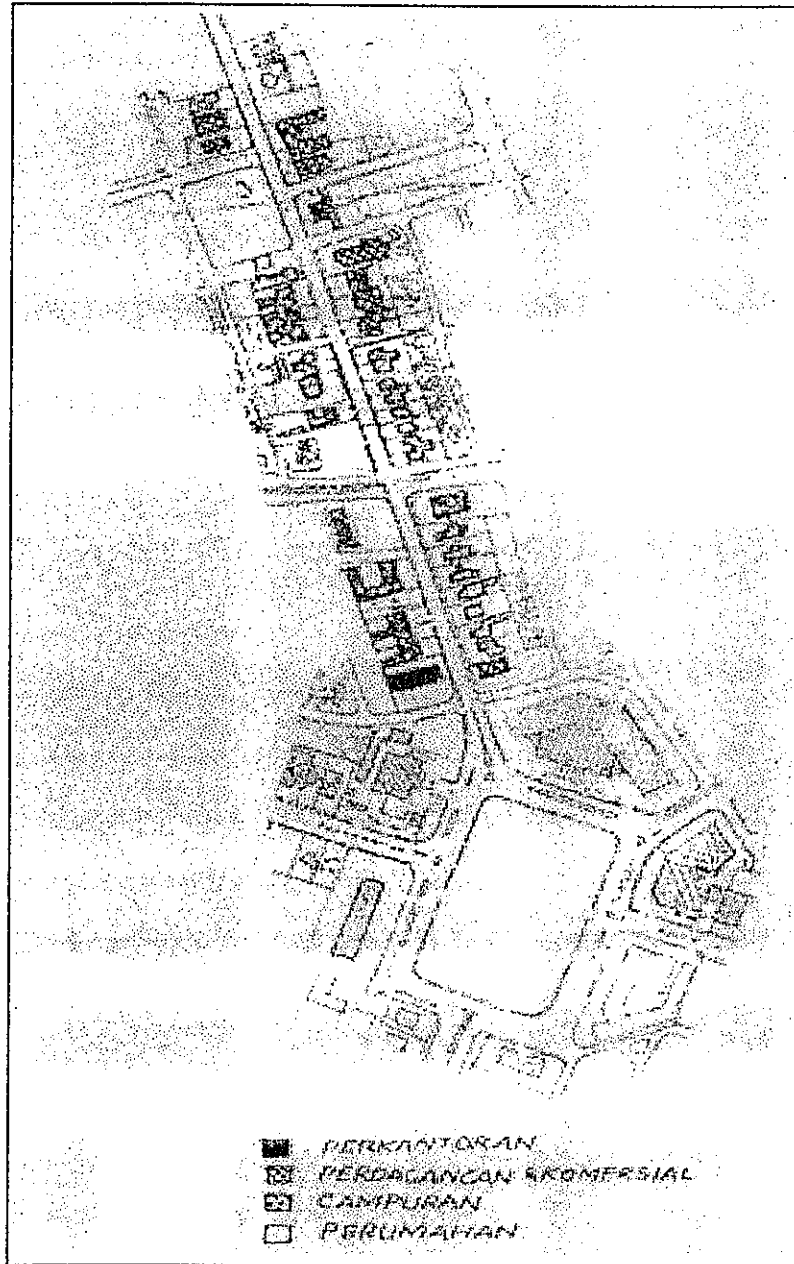
2. Jalan Pandanaran mempunyai fungsi utama untuk mengakses daerah pusat kawasan tugu muda ke Kawasan Lapangan Panca Sila. Maka aktivitas yang terjadi di jalan Pandanaran tersebut berupa aktivitas lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki, dan pada saat-saat tertentu digunakan untuk kegiatan yang berkaitan dengan aktifitas khusus skala kota.



Bangunan berfungsi sebagai perdagangan dan komersial 60%, campuran 20%, perumahan 15%, perkantoran 5%.

Gambar 34. Data umum fungsi & aktivitas Jl. Pandanaran

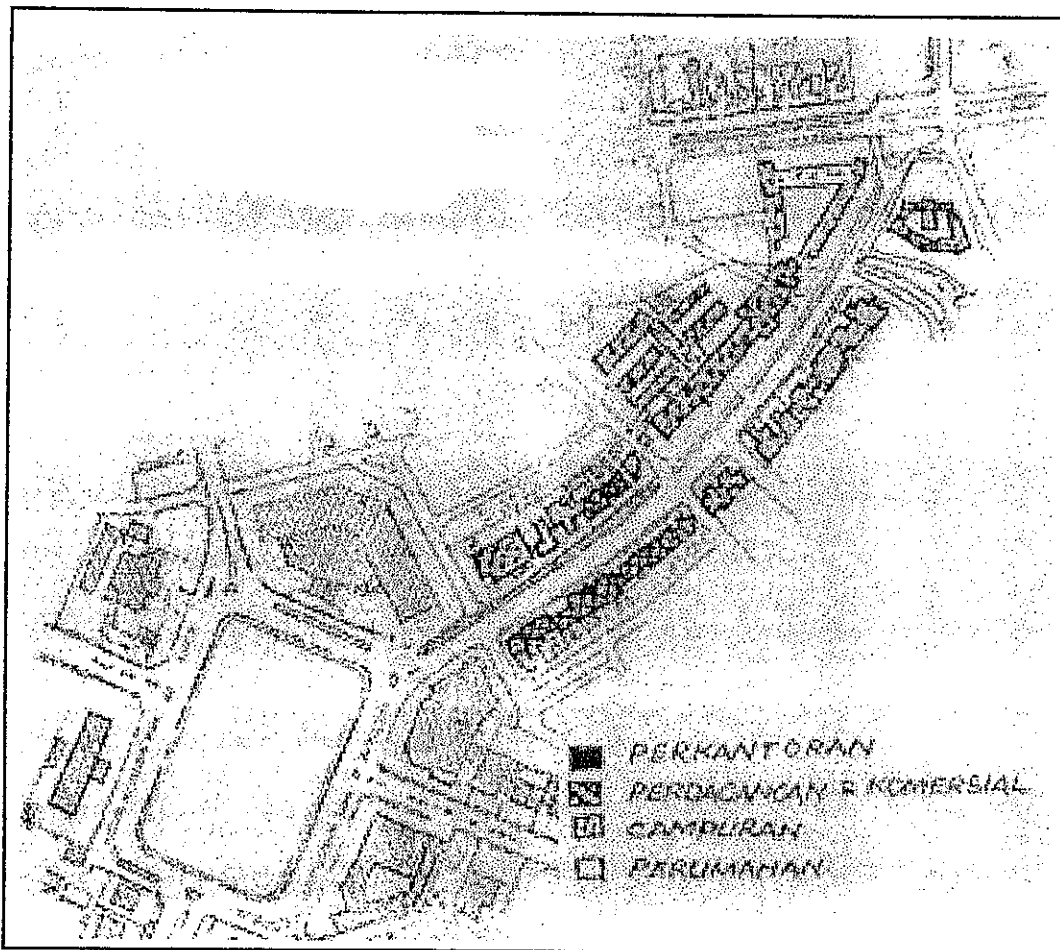
3. Jalan Gajah Mada mempunyai fungsi utama untuk mengakses daerah yang setara dengan pusat utama kota yang lainnya ke kawasan lapangan Panca Sila. Maka aktivitas yang terjadi di Jalan Gajahmada tersebut berupa aktivitas lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki.



Bangunan berfungsi perumahan,
 50%, perdagangan 30%, campuran
 15%, dan perkantoran 5%

Gambar 35. Data umum & aktivitas
 Jl. Gajah Mada

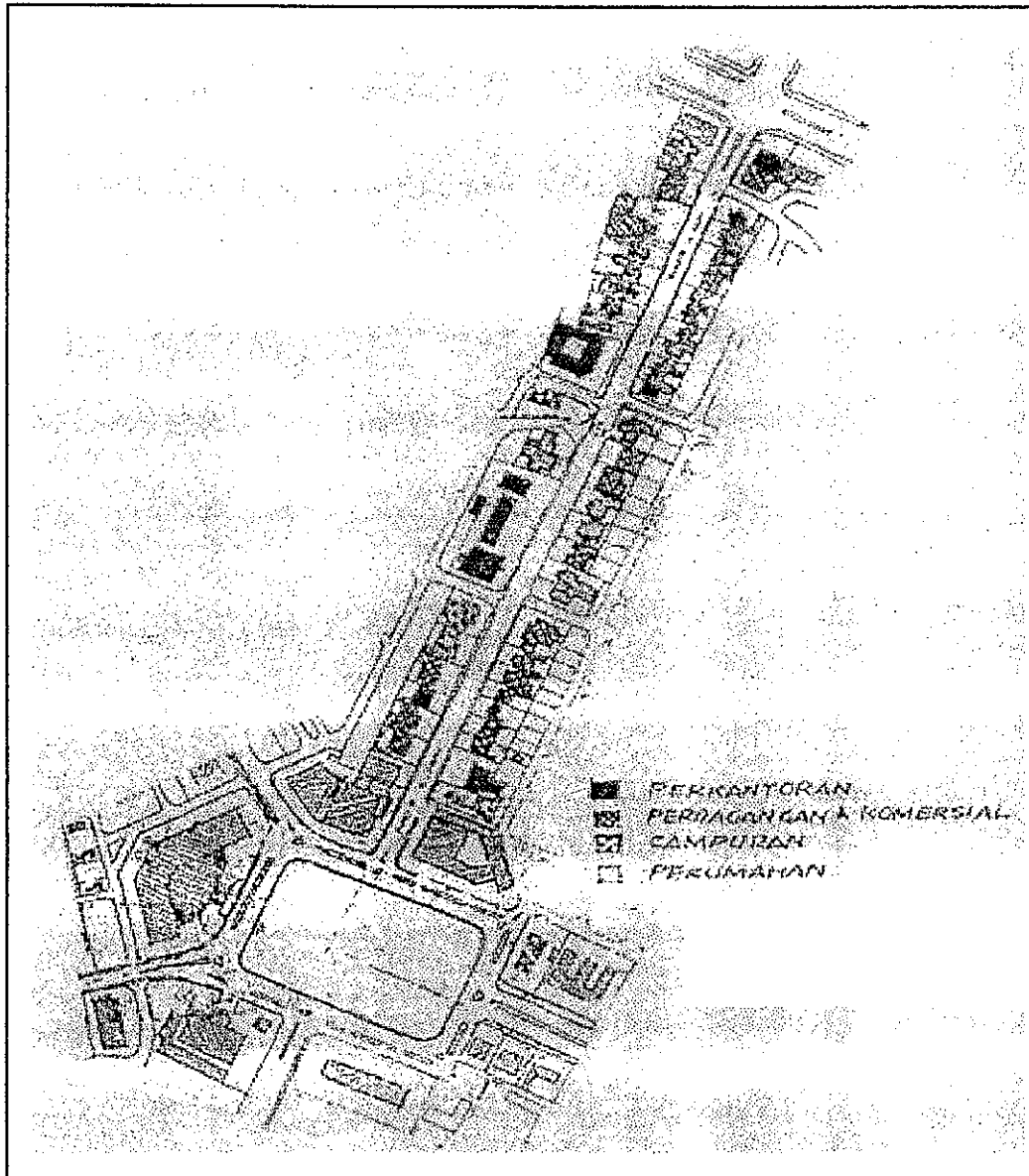
4. Jalan Ahmad Dahlan mempunyai fungsi utama untuk mengakses daerah perumahan ke Kawasan Lapangan Panca Sila. Maka aktivitas yang terjadi di jalan Ahmad Dahlan tersebut berupa aktivitas lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki skala lingkungan.



Bangunan berfungsi sebagai campuran (khusus=RS) 30%, perdagangan & komersial 40%, dan perumahan 30%

Gambar 36. Data umum dan aktivitas Jl. KH. Ahmad Dahlan

5. Jalan A. Yani mempunyai fungsi fungsi utama untuk mengakses daerah pusat Kawasan Kota Semarang Timur dan Jalan Mataram ke Kawasan Lapangan Panca Sila. Maka aktivitas yang terjadi di Jalan Pandanaran tersebut berupa aktivitas lalu lintas kendaraan yang padat dan yang mendekati kedaerah pusat kota banyak pejalan kaki.



Bangunan berfungsi sebagai perdagangan & komersial 60%, perkantoran 15%, campuran 15%, dan perumahan 10%

Gambar 37. Data umum dan aktivitas Jl. A. Yani

6. Jalan Erlangga mempunyai fungsi utama untuk mengakses daerah perumahan ke kawasan lapangan Panca Sila. Maka aktivitas yang terjadi di jalan Ahmad Dahlan tersebut berupa aktivitas lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki skala lingkungan.



Bangunan berfungsi sebagai perumahan 80%, perdagangan & komersial 10%, perkantoran 5%, campuran 5%.

Gambar 38. Data umum dan aktivitas Jl. Erlangga

III.2 Metode Penelitian

Langkah-langkah utama di dalam penelitian ini secara garis besar adalah dapat dibagi dalam dua tahap, yaitu:

1. Kajian pustaka yang distudi untuk mendapatkan kerangka teori yang pada penelitian ini mendasarkan pada teori atau pustaka antara lain:
 - Metode penelitian
 - Teori-teori estetika kawasan, *town scape*
 - Teori-teori keruangan, *enclosure*
 - Teori-teori *imegeability*, *node*, dan *path*
2. Penelitian di lapangan untuk mendapatkan data fenomena daerah penelitian yang dilakukan dengan antara lain:
 - Observasi
 - Penggalan fenomena lapangan obyek penelitian
 - Mendata data primer, kuesioner, wawancara dengan responden
 - Pengamatan gambar/foto yang merupakan data visual
 - Pemetaan aktivitas lingkungan penelitian

Dari dua langkah utama proses penelitian tersebut, untuk kelayakan proses penelitiannya dijabarkan secara rinci pemrosesan analisisnya dengan teori-teori dasar maupun teori-teori yang dibangun melalui kajian pustaka.

Pendekatan di dalam analisis penelitian ini menggunakan metode yang mendasarkan pada tujuan penelitian yang menitik-beratkan pada persepsi responden tentang pengamatan obyek yang diteliti yang kemudian dikuantitatifkan.

Maka metode penelitian yang tepat adalah metode kualitatif rasionalistik yaitu yang mendasarkan pada pemahaman melalui proses pengamatan obyek penelitian secara menyeluruh dan mendalam (*holistic*)

Sedang untuk variabel-variabelnya didapat dengan cara kuantitatif untuk mendapatkan signifikansi dalam mengkaji penelitian. (Muhadjir, 1989)

Berdasarkan uraian di atas maka ada dua macam penggunaan metode penelitian sebagai berikut:

- Metode kualitatif rasionalistik; untuk mendapatkan fakta pembentuk karakter secara diskriptif, mendalam dan detail, serta
- Metode statistik non perametri; untuk mendapatkan rangking kriteria terhadap variable/factor pembentuk karakter yang signifikan.

Sedang untuk pengambilan responden pada metode kwalitatif rasionalistik tersebut diatas adalah sebagai berikut;

- Diambil secara terarah, tidak random (acak) yang sesuai konteks
- Tidak didasarkan jumlah/besarnya agar validitas datanya terjaga.
- Sampel diambil berdasarkan kriteria tertentu agar responden dapat mewakili secara representatif dan reponsif.

Tanggapan responden yang akan digunakan di dalam penelitian ini adalah didasarkan pada responden yang representatif sehingga akan mendapatkan sampel yang benar-benar mencerminkan populasinya.

Pada penelitian ilmiah ini bertujuan untuk mendapatkan kesimpulan-kesimpulan dari sampel, tidak terhadap populasi. Namun kesimpulan penelitian mengenai sampel ini akan dikenakan atau digeneralisasikan terhadap populasi.

Empat parameter yang biasa dianggap menentukan representativeness sesuatu sampel adalah:

- a) variabelitas populasi,
- b) besar sampel,
- c) teknik penentuan sampel,
- d) dan kecermatan memasukkan ciri-ciri populasi dalam sampel.

(Suryabrata, Sumadi, *Metodologi Penelitian*, 1983)

Pada penelitian dengan studi kasus ini, menurut *Sudjana, Metoda Statika, 1989*, menggunakan sampling purposif (pertimbangan) dengan maksud agar sampel yang diambil dapat representatif, yaitu sampling yang diambil berdasarkan pertimbangan peneliti dengan mempertimbangkan arahan para ahli (dalam hal ini *mentor* dan *co mentor*).

Pada penelitian ini setiap anggota populasi mempunyai peluang yang sama untuk diambil menjadi anggota sampel. Artinya bahwa sampel yang dituju adalah para ahli yang mempunyai ilmu yang sepadan, dalam hal ini para Arsitek dan Mahasiswa Arsitektur semester akhir (sudah memiliki ilmu yang memadai), serta masyarakat umum yang diharapkan akan dapat memunculkan realita dilapangan.

Cara pengambilan sampel adalah secara acak, karena populasinya mempunyai anggota yang berada dibawah penyebab yang sama atau homogen (sudah menguasai ilmu yang memadai). Jadi homogen di sini diartikan serupa secara kualitatif (Sudjana, 1989).

Jumlah responden yang diambil agar sampel dapat representatif didasarkan pada data yang dibutuhkan agar analisis statistik dapat dilakukan. Pengumpulan

data bergantung pada berbagai faktor, maka untuk penelitian ini pengambilan data dilakukan dengan sampling

Untuk semua model populasi yang disampel asal variansnya terhingga, maka rata-rata sampel akan mendekati distribusi normal. Pendekatan kepada normal ini makin baik jika ukuran sampel n makin besar. Biasanya untuk $n \geq 30$ pendekatan ini sudah mulai berlaku.

Ukuran sampel $n = 30$ responden tergolong sample besar (Sudjana, 1989).

Maka pada penelitian ini diambil responden ahli dengan jumlah 30, yang terdiri dari 15 responden Arsitek/ahli dan 15 responden masyarakat umum..

Faktor lain yang harus dipenuhi adalah bahwa para responden tersebut mengenal dengan baik bagian wilayah kota Semarang yang berpusat di Lapangan Panca Sila Kawasan Simpang Lima Semarang. Hal ini dimaksudkan agar didalam menjawab kuesioner dapat dengan mudah merespon secara tepat.

Proses pencarian data untuk mengetahui persepsi dari fenomena yang sesuai dengan tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Observasi lapangan
2. Menentukan langkah-langkah wawancara dilapangan (*grounded riset*), yaitu untuk mendapatkan opini obyek penelitian
3. Mencari responden yang responsive dengan mengambil 30 responden ahli yang terdiri dari 15 responden profesi arsitek/ahli, dan 15 reponden masyarakat umum.
4. Persepsi responden tersebut dianalisis sesuai kebutuhan dan tujuan penelitiannya.

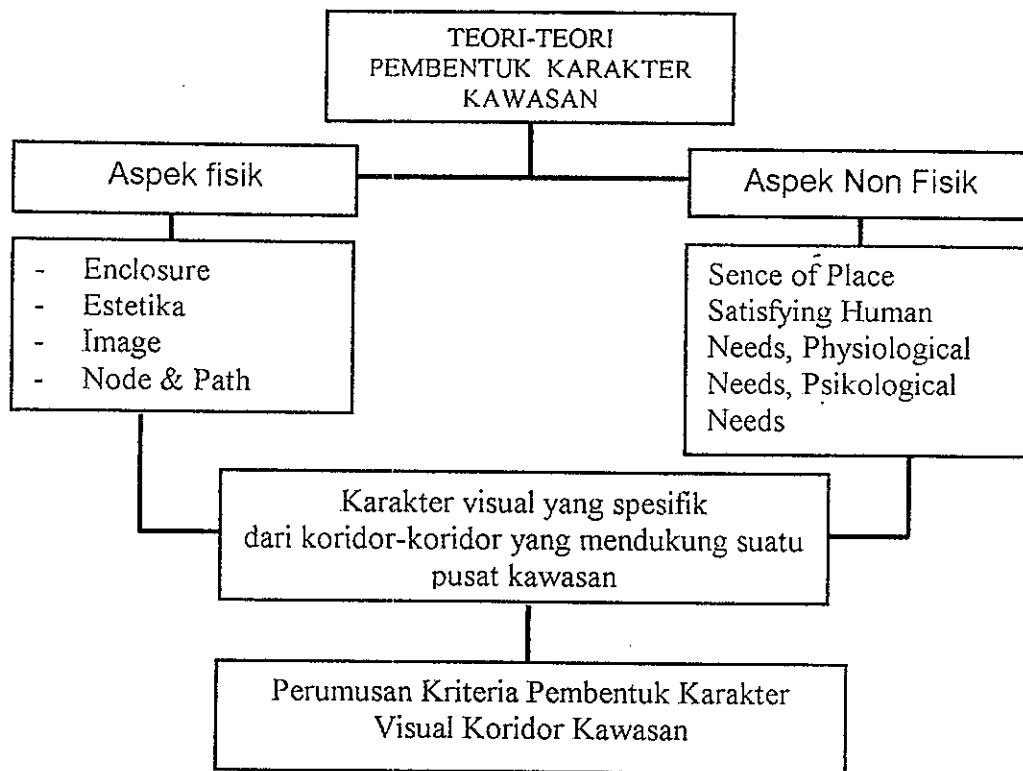
5. Mendapatkan variable utama yang didasarkan dengan teori (*theory based*), yaitu variabel fisik dan variabel non fisik yang akan membentuk pengertian karakter visual untuk koridor kawasan.
6. Mendapatkan variable operasional terhadap fenomena yang ada dilapangan
7. Menganalisis variable operasional dengan menggunakan metode statistik non parametrik untuk mendapatkan faktor pembentuk karakter visual koridor kawasan yang signifikan.

Hasil kajian teori dan penentuan variable tersebut akan memunculkan tiga variable utama baik aspek fisik maupun aspek non fisik.

Variabel utama tersebut diatas baik dari *aspek fisik* maupun dari aspek *non fisik* yang didasarkan pada prinsip-prinsip pengaturan (*setting*), kesatuan (*unity*), dan sistim pemandangan (*optic*) adalah sebagai berikut;

1. Variabel aspek fisik terdiri dari
 - Enclosure (keterlingkupan)
 - Imageability (pengertian kualitas obyek fisik) dari Path
 - Estetika *Townscape*
 2. Variabel aspek non fisik terdiri dari
 - *Sense of Place*
 - *Satisfying Human Needs*
- Nilai-nilai bermasyarakat (*Physiological Needs & Psikological Needs*)

Sekema 4: Kaitan Landasan Kerangka Teori



III.3 Materi Penelitian

Populasi penelitian adalah massa bangunan yang mengapit koridor-koridor jalan yang mendukung kawasan Simpang Lima dengan pusat lapangan Panca Sila di Semarang dan street scape yang terjadi disepanjang jalan-jalan tersebut. Bahan yang diamatai adalah *fasade* dari deretan bangunan yang mengapit koridor-koridor jalan tersebut dan suasana street scape serta aktivitas yang terjadi di koridor jalan-jalan tersebut.

Tampak bangunan yang dimaksud didalam penelitian ini adalah tentang hubungan yang terjadi antar tampak bangunan yang satu dengan yang lainnya didalam penggal pengamatan jalan yang dimaksudkan. Sedang untuk street scape yang diamati adalah titik-titik potensi yang ada disetiap penggal jalan yang diamati.

Mengenai aktivitas, akan diamati aktivitas dominan yang akan mempengaruhi analisa obyek penelitian .

III.4. Alat Penelitian

Alat-alat yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah ;

- a. Kamera dan handi cam untuk merekam gambar secara visual dari fasade setiap bangunan dan street scape yang terjadi.
- b. Alat gambar untuk penggambaran yang skalatis dari setiap obyek pengamatan
- c. Questioner sebagai alat untuk mendapatkan informasi dari setiap responden.
- d. Alat perekam suara untuk merekam wawancara dengan para responden
- e. Tabel dan matrik sebagai alat untuk analisis

III.5 Analisa Data Visual

Pengumpulan data tampak bangunan dari setiap koridor yang mendukung kawasan Simpang Lima Semarang dengan cara pemotretan secara berderet. Foto-foto tersebut diperjelas dengan bentuk penggambaran *fasade* dengan pengukuran diobyek penelitian. Pemenggalan kelompok/deretan bangunan yang diamati yang didasarkan pada *sequence* tersebut disusun kuesioner untuk didapatkan jawaban tanggapan dari para responden.

Street Scape masing-masing koridor jalan yang direkam didalam pemotretan guna melengkapi daftar pertanyaan kepada responden, diarahkan pada indikator yang akan dapat menunjukkan parameter *unity* dan *setting* dari karakter visual pada setiap koridor jalan yang berhubungan dengan Kawasan Simpang Lima Semarang .

Responden yang akan berpartisipasi dalam penelitian ini adalah kelompok ahli dibidang arsitektur yang diharapkan mampu bisa lebih akurat di dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan dengan *tampak bangunan* yaitu para arsitek dan mahasiswa arsitektur (semester akhir) dan umum. Hal ini disebabkan para responden harus mampu atau menguasai menterjemahkan pertanyaan dengan ilmu yang sepadan dan dibandingkan dengan pengetahuan yang dikuasai masyarakat secara umum.

Tanggapan para responden dianalisa kemudian hasilnya dibahas untuk:

1. Menentukan koridor jalan yang mana yang dapat dikategorikan sebagai koridor pendukung Kawasan Simpang Lima
2. Merumuskan karakter visual dari masing-masing koridor yang diteliti tersebut.

Maka materi yang dibahas didalam penelitian ini adalah sebagai berikut;

1. *Menentukan jalan-jalan mana yang mendukung Simpang Lima dengan pusat di Lapangan Panca Sila yang dikategorikan sebagai koridor pendukung kawasan dengan menggunakan teori-teori unity (kesatuan) dan setting (tatanan) Lebih spesifik untuk menentukan areal penelitian, terlebih dahulu menentukan sejauh mana pajang koridor-koridor pendukung Kawasan Simpang Lima masuk di dalam areal yang dimaksudkan dalam lingkup penelitian dengan metoda keterkaitan visual (optik).*
2. *Merumuskan karakter visual fasade pada masing-masing koridor melalui faktor-faktor pembentuk visual kawasan dari setiap koridor yang diteliti dengan menganalisis dari aspek fisik dan non fisik.*

Temuan analisis akan didapat gradasi kualitas masing-masing koridor di dalam mendukung kawasan Simpang Lima tersebut baik secara visual maupun linkage, dengan melihat domonasi, keunikan, kontinuitas, dan sekuensnya.

Analisa data berdasarkan variable-variabel di atas ditujukan untuk mendapatkan komponen-komponen aspek fisik dan non fisik untuk mendapatkan karakter visual yang spesifik dari koridor-koridor pendukung pusat kawasan, dalam hal ini Kawasan Simpang Lima Semarang adalah sebagai berikut:

III.5.1. Analisis komponen pembentuk karakter dari aspek fisik, yaitu:

1. Analisis *komponen untuk membentuk karakter visual dari aspek fisik* seperti dijelaskan didepan (lihat skema kaitan kerangka teori), adalah mencakup keterlingkupan (*enclosure*), estetika, image serta node dan path dimana masing-masing didalamnya termasuk kualitas visual.

Data-data yang akan dianalisis tersebut diatas, didapat dari observasi dan foto kondisi fisik dan visual fisik yang dipadukan dengan persepsi masyarakat didaerah penelitian.

Metode analisis tentang keterlingkupan (*enclosure*) dilakukan dengan pendekatan teori Spreiregen yang menganalisis masalah keterlingkupan dengan perbandingan tinggi dan jarak, H/D, dan persepsi responden berkaitan dengan indikator-indikator enclosure di lapangan. Kemudian dibandingkan dengan teori Roger Trancik dan teori Yoshinobu Ashihara, yaitu untuk mendapatkan kualitas enclosure yang ditentukan oleh kwalitas figure ground secara dua dimensi maupun tiga dimensi.

Massa-massa yang membentuk koridor jalan kawasan secara visual akan membentuk komposisi keterlingkupan ruang koridor melalui pola profil figure ground dan perbandingan D/H akan memperlihatkan tingkatan keterlingkupan ruang (*enclosure*)-nya. Sedang secara emosional pengamat adalah dengan menggunakan aspek psikologi Gestalt untuk mengukur tanggapan persepsi masyarakat pengguna tentang pengaruh visual bangunan-bangunan pembentuk koridor jalan kawasan. (Yoshinobu Ashihara, 1983)

Diharapkan dari analisis keterlingkupan (*enclosure*) tersebut dapat memberikan hasil analisis yang optimal yang akan mendekati hasil yang obyektif berdasar teori *Urban Design*.

Dari uraian di atas didapat jenis daftar garis besar pertanyaan yang diajukan kepada responden dengan prinsip untuk menjaring persepsi tentang pengukuran kualitas keterlingkupan ruang (*enclosure*) dengan indikator sebagai berikut:

- Indikator pertama, berupa pola tata letak bangunan yang membentuk koridor jalan kawasan
 - Indikator kedua, berupa perbandingan tinggi bangunan dengan jarak pengamatan
 - Indikator ketiga, berupa kesan ruang yang terjadi dengan adanya komposisi massa bangunan dikiri-kanan jalan koridor kawasan.
2. Analisis *imageability kualitas fisik* dengan cara menghubungkan atribut identity dan structure (jadi di dalamnya sudah mencakup *node* dan *path*). Persepsi responden koridor kawasan didapatkan melalui proses dua arah antara pengamat dengan lingkungan yang diamati. Image lingkungan yang baik akan

dapat memberikan kepemilikan rasa emosional pengamat, yaitu dengan menetapkan hubungan yang harmonis antara dirinya dengan lingkungannya. Untuk dapat menganalisis *imageability* suatu tempat, dalam hal ini koridor kawasan, dapat dilakukan dengan metode dari Kevin Lynch yang menganalisis tempat tersebut dengan tiga komponen yaitu *identity*, *structure*, dan *meaning* dari gerak/sirkulasi, dari pola hubungan dan integrasi dari physical setting.

Dari ketiga cara pendekatan tersebut akan digunakan untuk mengukur kualitas *imageability* pada tempat koridor kawasan yang diteliti sesuai dengan model analisis yang dilakukan oleh Kevin Lynch di dalam menganalisa image kota Boston.

Analisis *imageability* dikaji dari tiga unsur tersebut di atas adalah sebagai berikut:

- *Identity*, kajiannya diarahkan pada obyek koridor-koridor kawasan yang menuju kekawasan Simpang Lima Semarang dengan pusat lapangan Pancasila yang merupakan node, dimana identifikasi terhadap obyek yang ada didalam koridor-koridor tersebut mampu untuk membedakan obyek yang satu dengan yang lainnya. Identity ini juga mampu menjelaskan bentuk fisik dan dapat menjelaskan posisi/letak dari masing-masing obyek yang membentuk karakter koridor-koridor kawasan yang diteliti tersebut.
- *Structure*, akan menjelaskan bahwa image lingkungan koridor kawasan juga mengandung pengertian ruang atau pola hubungan dari obyek tertentu dengan obyek yang lainnya, dalam hal ini setiap koridor-koridor kawasan akan menghubungkan pusat-pusat kawasan lainnya (misal, Tugu Muda, ,

Pusat Kota Jalan Pemuda, Kawasan Kota Atas/Candi dll.) dengan Kawasan Simpang Lima yang merupakan salah satu pusat kawasan utama (*node*) di dalam Kota Semarang.

- *Meaning*, suatu obyek fisik harus mempunyai makna bagi pengamatnya baik secara fungsi maupun emosinya, serta dapat menjelaskan adanya perbedaan makna ruang dan pola hubungannya. Pada setiap koridor-koridor kawasan yang menuju ke Kawasan Simpang Lima, akan didapatkan bahwa masing-masing memiliki kualitas *imageability* yang berbeda-beda.
3. Analisis *aspek estetika fisik* pada masing-masing koridor kawasan yang menuju pada Kawasan Simpang Lima terdiri dari bentukan *natural landscape* dan *man made landscape*. Kedua komponen tersebut akan berpadu didalam membentuk konfigurasi massa yang estetis di dalam membentuk visual koridor-koridor kawasan. John Lang, 1994, dan Yoshinobu Ashihara, 1983, mengatakan bahwa unsur estetika merupakan salah satu komponen pembentuk karakter dari suatu tempat. Berdasarkan pada teori ini, maka komponen fisik yang berbeda pada koridor-koridor kawasan akan dianalisis berdasarkan metode analisis visual dari R. C. Swardon, James F. Palmer dan John P. Felleman, 1986, dan dilengkapi dengan analisis dari persepsi responden yang berkaitan dengan aspek estetika. Pengukuran aspek estetika untuk memperoleh makna estetika fisik suatu massa bangunan, meliputi unsur-unsur *color, shape, line, dan texture*. Di lapangan, ada kemungkinan komponen yang sulit atau tidak bisa dipersepsikan secara psikologis oleh responden, maka komponen tersebut tidak diikut-sertakan di dalam daftar pertanyaan. Hal ini dimaksudkan agar dapat memunculkan

persepsi dari responden itu sendiri. Cara pengukuran dari Smardon ini sesuai dengan cara-cara/metode *statistik non parametric* untuk pengukuran skala psikologis terhadap persepsi. Untuk pengambilan keputusan proses analisis dilakukan berdasarkan scoring terhadap pembobotan dari hasil penilaian persepsi tersebut.

III.5.2. Analisis Komponen Pembentuk Karakter dari Aspek Non Fisik, yaitu:

Komponen pembentuk karakter aspek non fisik merupakan hasil kajian teori di depan yang meliputi 3(tiga) variable yaitu

1. Rasa Memiliki (*Sense of Place*)
2. Kepuasan (*Satisfying Human Needs*)
3. Nilai-nilai Bermasyarakat (*psicological needs dan physiological needs*)

Penjabaran *indicator* berdasarkan kajian teori dari ketiga komponen tersebut adalah sebagai berikut:

4. Rasa Memiliki (*sense of place*) meliputi:
 - Terwujudnya keakraban dengan lingkungan serta antar individu terjadi komunitas di dalam lingkungan tersebut
 - Digunakan aktivitas sehari-hari oleh masyarakat
 - Terpenuhinya rasa aman dan keamanan didalam lingkungannya
 - Lama waktu yang digunakan masyarakat pengguna ditempat penelitian
5. Kepuasan (*satisfying human needs*) meliputi;
 - Menumbuhkan rasa puas bagi pemenuhan kebutuhan masyarakat
 - Tidak terjadi benturan kepentingan bagi masyarakat pengguna
 - Terbentuknya aktivitas yang sesuai dengan aspirasi masyarakat

6. Nilai-nilai Bermasyarakat Masyarakat meliputi:

- Aktivitas yang ada sesuai nilai-nilai perilaku warga kota
- Etika yang ada di dalam komunitas
- Hak azasi di dalam mewujudkan aktivitas masyarakat.

Dari rangkuman proses analisis aspek fisik dan aspek non fisik akan didapatkan karakter visual yang spesifik dari masing-masing koridor yang menuju pusat Kawasan Simpang Lima sehingga dapat dirumuskan kriteria pembentuk karakter visual koridor-koridor kawasan yang diteliti. (lihat Skema 4).

BAB IV

PEMBAHASAN PENELITIAN

Pembahasan penelitian pada bab ini adalah dilakukan dengan menganalisis objek dengan cara sebagai berikut:

1. Bahasan teori terhadap objek untuk mendapatkan jalan mana yang dapat dikategorikan sebagai koridor pendukung kawasan simpang lima semarang.

Analisis koridor pendukung kawasan tersebut adalah sebagai berikut:

- Aspek visual yang terdiri dari figure ground, sky line, setting, dan unity.
- Aspek hubungan (linkage) yang terdiri di dalam tiga macam linkage yaitu: linkage visual, linkage struktural, dan linkage kolektif.
- Aspek pengamatan objek secara berurutan (serial vision) yang pengamatannya terbagi menjadi dua, yaitu place (tempat) dan content (isi).

2. Untuk membandingkan kajian teori di atas di dalam upaya menganalisis jalan yang dikategorikan sebagai koridor Kawasan Simpang Lima Semarang serta karakter visual dari koridor pendukung kawasan tersebut adalah dengan menganalisis pendapat responden yaitu: tentang aspek fisik dan non fisiknya.

Aspek fisik akan membahas mengenai:

- Penentuan koridor pendukung Kawasan Simpang Lima Semarang
- Pembentuk fisik koridor
- Hubungan dengan kawasan lain
- Keterlihatan Kawasan Simpang Lima dari posisi masing-masing jalan yang diteliti.

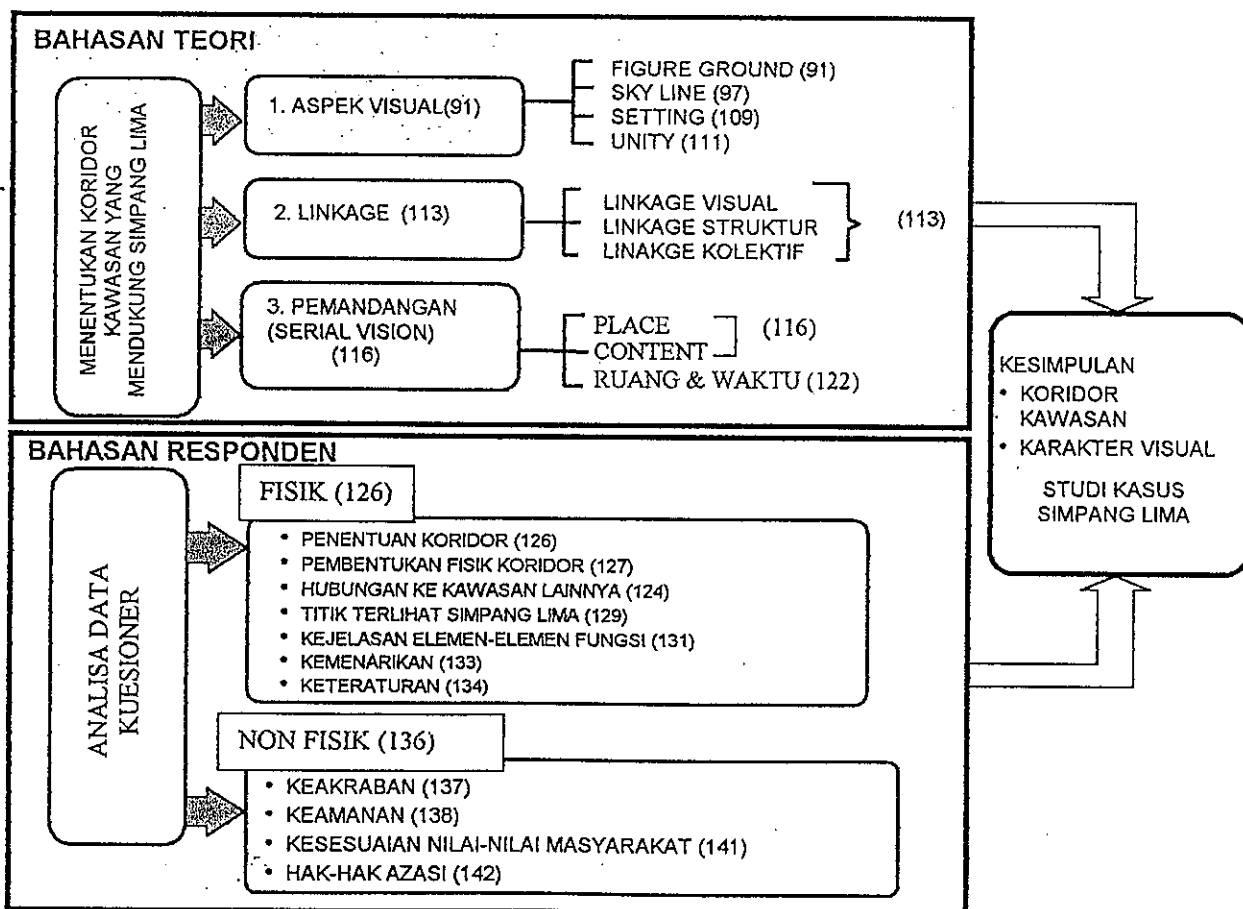
- Kejelasan fungsi elemen-elemen koridor.
- Kemenarikan visual koridor.
- Keteraturan pola lingkungan

Sedang untuk aspek non fisik akan membahas:

- Keakraban yang terjadi di setiap koridor,
- Tingkat keamanan masing-masing koridor
- Kesesuaian nilai-nilai masyarakat
- Hak azasi pengguna jalan.

Kaitan proses pembahasan penelitian tersebut di atas dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Skema 5. Diagram Proses Pembahasan Penelitian



IV.1. Proses Analisis Aspek Fisik dan Non Fisik

Proses analisis aspek fisik dan non fisik dimaksudkan untuk mendapatkan kesimpulan penelitian yang berkaitan dengan dua inti isi penelitian, yaitu pertama untuk menentukan ruas jalan yang masuk dalam katagori koridor jalan yang mendukung pusat kawasan Simpang Lima Semarang. dan kedua mendapatkan gambaran tentang kualitas karakter visual dari masing-masing koridor pendukung pusat kawasan Simpang Lima tersebut.

IV.1.1 Analisis Fisik Koridor Pendukung Kawasan

Pusat kawasan selalu di dukung oleh akses-akses sistim sirkulasi yang setiap saat bermanfaat untuk mendukung kegiatan didalam pusat kawasan tersebut. Menurut Moughtin Cliff (1992), katagori ruang publik dapat dibedakan menurut bentuk dan fungsinya. Ruang publik ini dibentuk oleh blok-blok masa yang mengitari ruang terbuka (open space), dimana bangunan tersebut merupakan fasilitas-fasilitas tertentu dan sekaligus menjadi pagar yang kemudian membentuk *courtyard* yang mempunyai karakter dan symbol-simbol seperti misalnya Agora, Forum, Mosque courtyard, Closter, dan lain-lain.

Pola ruang publik tersebut dapat berupa kombinasi bentuk-bentuk yang beragam, maka ruang terbuka/publik tersebut dapat berupa koridor (lorong), ruang antar bangunan, ruang pada sudut suatu bangunan, lapangan dan tempat-tempat yang layak dipakai untuk ruang publik baik yang bersifat permanen maupun yang bersifat eksidental/sementara.

Pusat kawasan adalah merupakan salah satu bentuk yang dikatagorikan sebagai *node* (Kevin Lynch,1960), yaitu sebuah titik atau spots yang strategis

didalam suatu kota, dimana pengamat dapat masuk kedalamnya serta sebagai *intensive foci* pada suatu perjalanan (*primarily junction*) atau tempat pemberhentian transportasi serta sebagai pusat konsentrasi aktivitas (*enclose square*).

Pusat kawasan selalu didukung oleh jalur-jalur yang menghubungkannya dengan pusat kawasan yang lainnya. Penghubung ini dinamakan dengan istilah *linkage* seperti dalam teorinya Bacon, Edmund N. dalam bukunya *Design of Cities*, New York, 1978. Teori tersebut menjadi terkenal pada saat dikemukakannya kasus-kasus yang menunjukkan dampak elemen-elemen visual didalam kota. Dimana elemen-elemen tersebut menjadi hidup dan berkembang karena adanya sebuah *linkage* yang mampu menyatukan daerah-daerah perkotaan dalam berbagai jenis dan skalanya.

Linkage tersebut pada umumnya berupa akses yang berupa koridor-koridor jalan dimana keduanya antara jalan dan pusat kawasan tersebut saling mendukung baik secara *unity*-nya maupun *setting*-nya.

Koridor dan sumbu mempunyai kemiripan namun keduanya ada perbedaan yang prinsip yaitu terletak pada dua daerah yang dihubungkan, koridor menghubungkan dua daerah dengan kualitas ruang yang sama sedang sumbu mementingkan salah satu daerah (Zahnd, 1999). Oleh karena itu arus lalu lintas yang menandai sebuah koridor adalah adanya intensitas kendaraan yang datang dan pergi mempunyai kepadatan yang sama dan dapat melewati pusat kawasan tanpa harus 'berhenti'. Sedang untuk menandai sebuah sumbu, arus lalu lintas berakhir pada satu tujuan. Maka dapat disimpulkan bahwa untuk membedakan koridor dengan sumbu adalah apabila seseorang sudah berada dipusat kawasan kemudian melihat beberapa jalan yang berhubungan dengan pusat kawasan tersebut, dengan

melihat eksistensi pergerakan lalu lintasnya, mereka dapat memunculkan mana jalan yang dapat menghubungkan dengan kawasan lainnya dan mana yang masih meragukan menghubungkan kawasan yang seimbang (mungkin buntu atau menyekat atau sulit diketahui struktur kawasannya)

Dari uraian tersebut di atas maka menurut teorinya Kenin Lynch 1960, koridor jalan yang menghubungkan antar pusat kawasan tersebut dinamakan *path*. Dimungkinkan satu node/pusat kawasan didukung oleh beberapa path/koridor jalan. Namun untuk kasus tertentu ada jalan/koridor yang bukan merupakan koridor kawasan karena dari aspek unitynya dan settingnya tidak memberikan hubungan saling mendukung.

Untuk menentukan koridor jalan yang merupakan koridor kawasan yang dapat mendukung pusat kawasan Simpang Lima, dapat dilihat pada analisis aspek visual dan aspek hubungan/linkage analisis dibawah ini :

1. Analisis aspek visual terdiri dari;
 - a) *figure ground*
 - b) *sky line*
 - c) pengaturan (setting)
 - d) kesatuan (unity)
2. Analisa aspek hubungan/linkage
 - a) *linkage visual*
 - b) *linkage structural*
 - c) *linkage kolektif*
3. Analisa aspek pemandangan
 - a) tempat (*place*)
 - b) isi (*content*)

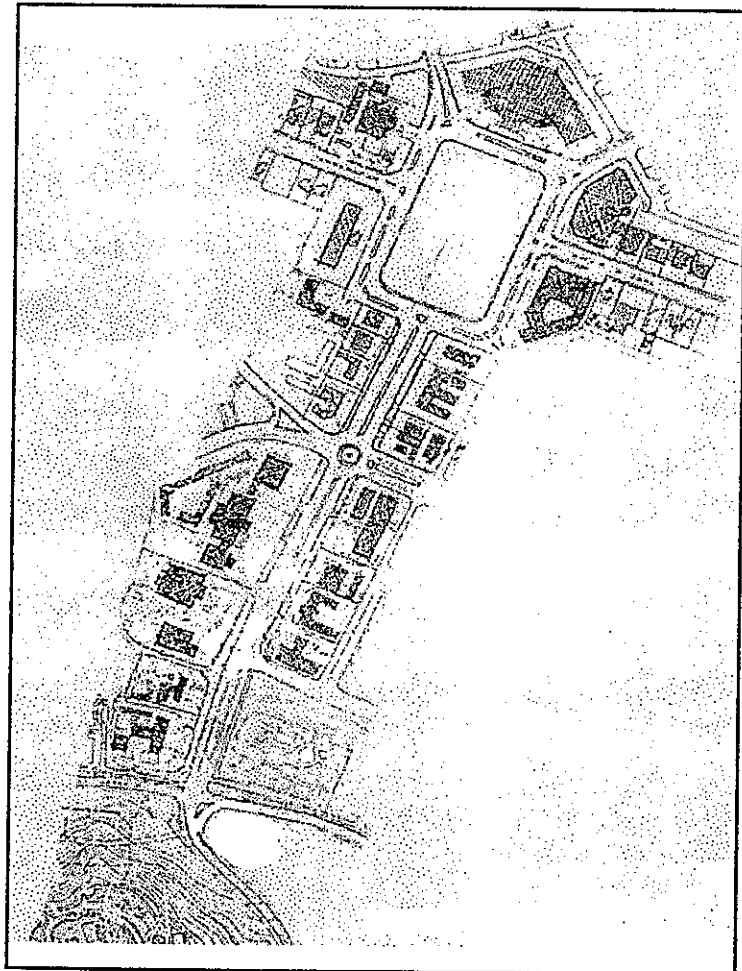
IV.1.1.1 Aspek Visual

1) Figure ground

Hubungan tekstural antara bentuk yang terbangun (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*) adalah menggunakan teori figure ground. Analisis figure ground untuk mengidentifikasi tekstur dan pola-pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*) disetiap jalan pada lokasi penelitian. Maka dengan adanya tingkat keteraturan dari pola tatanan massa disetiap jalan tersebut dapat dikategorikan sebagai koridor kawasan atau hanya sebagai jalan lingkungan yang berhubungan dengan kawasan lapangan Panca Sila.

- Figure ground Jalan Pahlawan

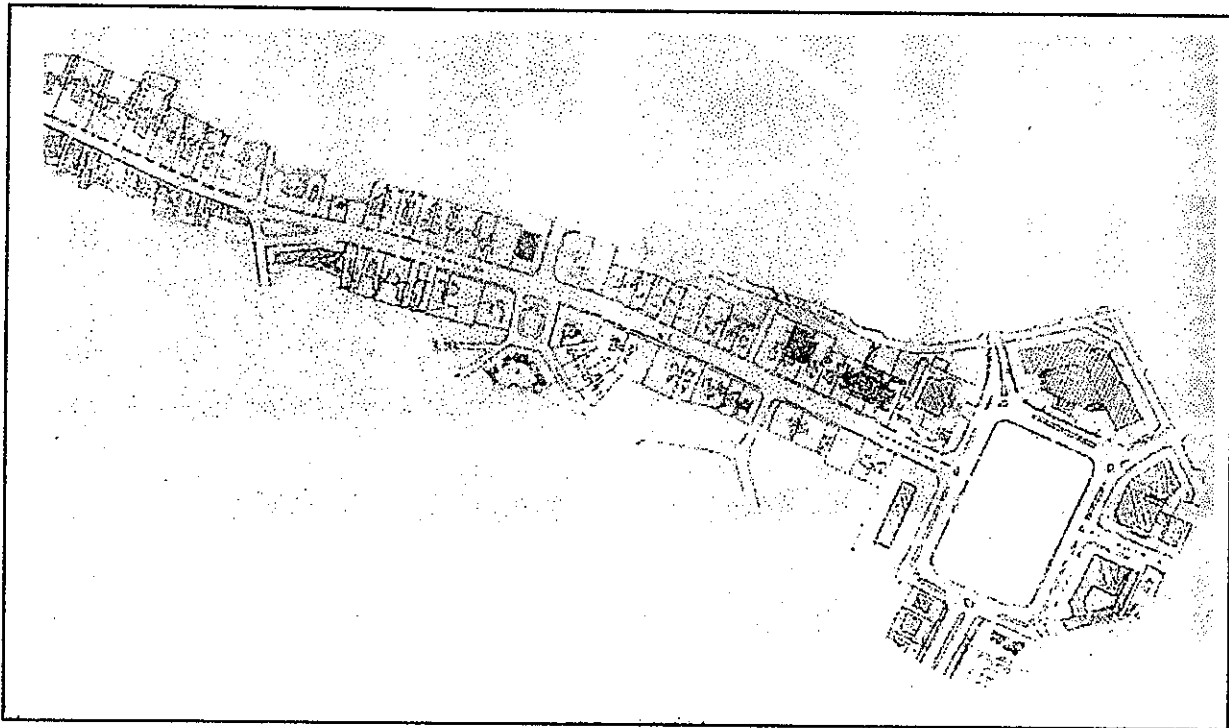
Pola tata ruang antara massa bangunan dengan ruang luarnya menunjukkan adanya konsep ruang terbuka dengan tipologi ruang dinamis atau linier (Zahnd,1999) disebut pula dengan jalan yang merupakan elemen dan institusi perkotaan (Kosotof, Spiro dalam Zahnd,1999) Skala ruang linier tersebut secara spasial menunjukkan adanya kelapangan dan pola yang ideal untuk sebuah jalan utama diperkotaan.



Gambar 39. Figure ground Jl. Pahlawan

- Figure ground jalan Pandanaran

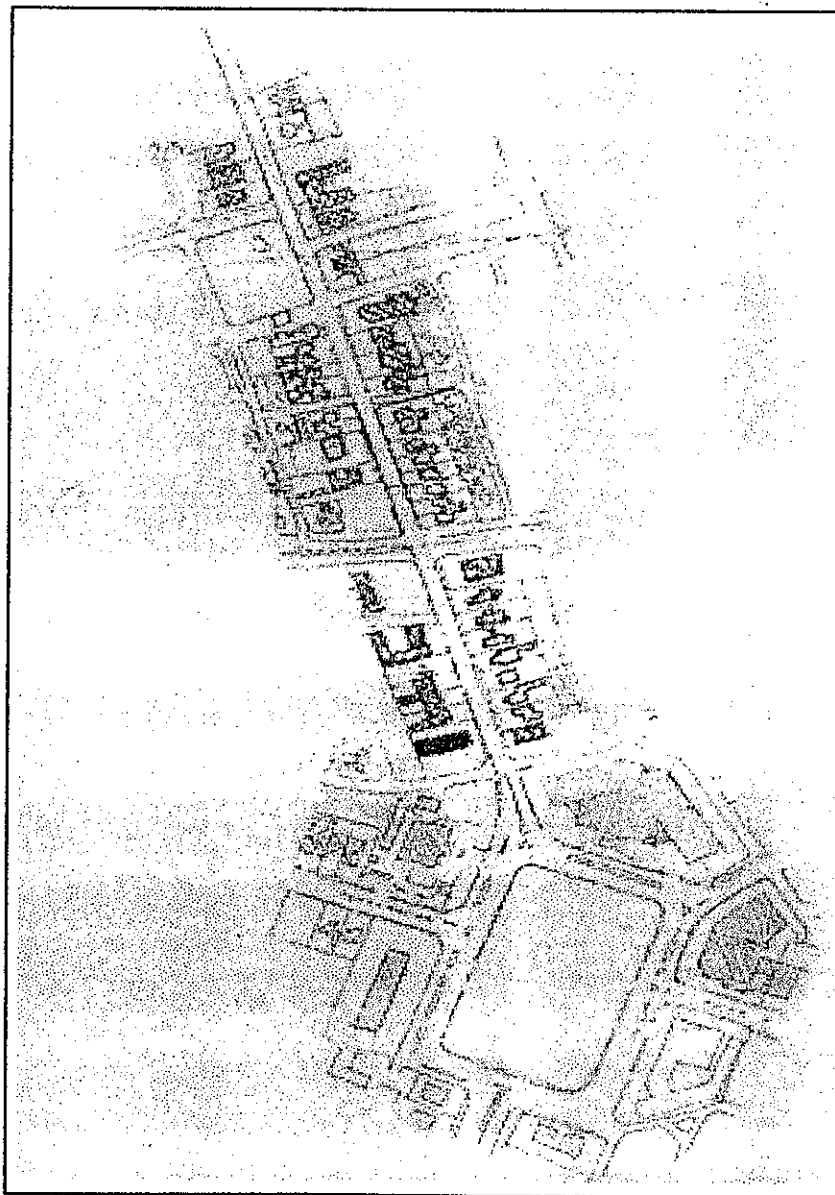
Pola tata ruang antara massa bangunan dengan ruang luarnya mempunyai tatanan dengan tipologi ruang dinamis atau linier atau jalan yang merupakan elemen dan institusi perkotaan (Kosotof, Spiro dlm Zahnd, 1999) Skala ruang linier tersebut secara spasial menunjukkan adanya kelapangan hanya pada jalur jalan kendaraan, namun jalan tersebut masih dapat dikategorikan sebuah jalan utama diperkotaan



Gambar 40. Figure ground Jl. Pandanaran

- Figure ground Jalan Gajah Mada

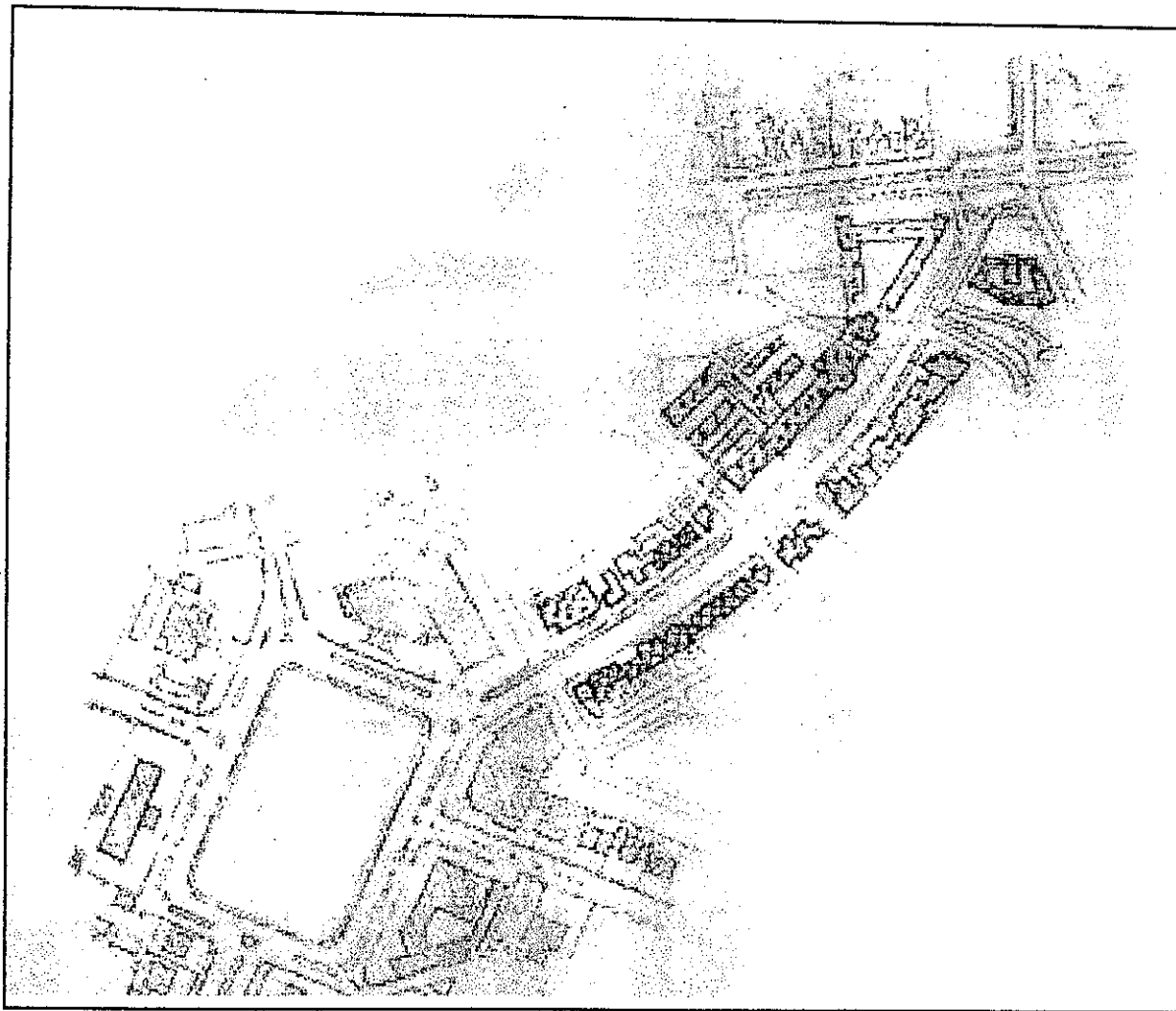
Memiliki pola tata ruang antara massa bangunan dengan ruang luarnya menunjukkan adanya tipologi ruang dinamis atau linier (Zahnd, 1999) disebut pula dengan jalan yang merupakan elemen dan institusi perkotaan Skala ruang linier tersebut secara spasial menunjukkan adanya elemen fungsi-onal yang masih memper-hitungkan volume lalu lintas, sehingga masi ideal untuk sebuah jalan utama diperkotaan



Gambar 41. Figure ground Jl. Gajah Mada

- Figure ground jalan Ahmad Dahlan

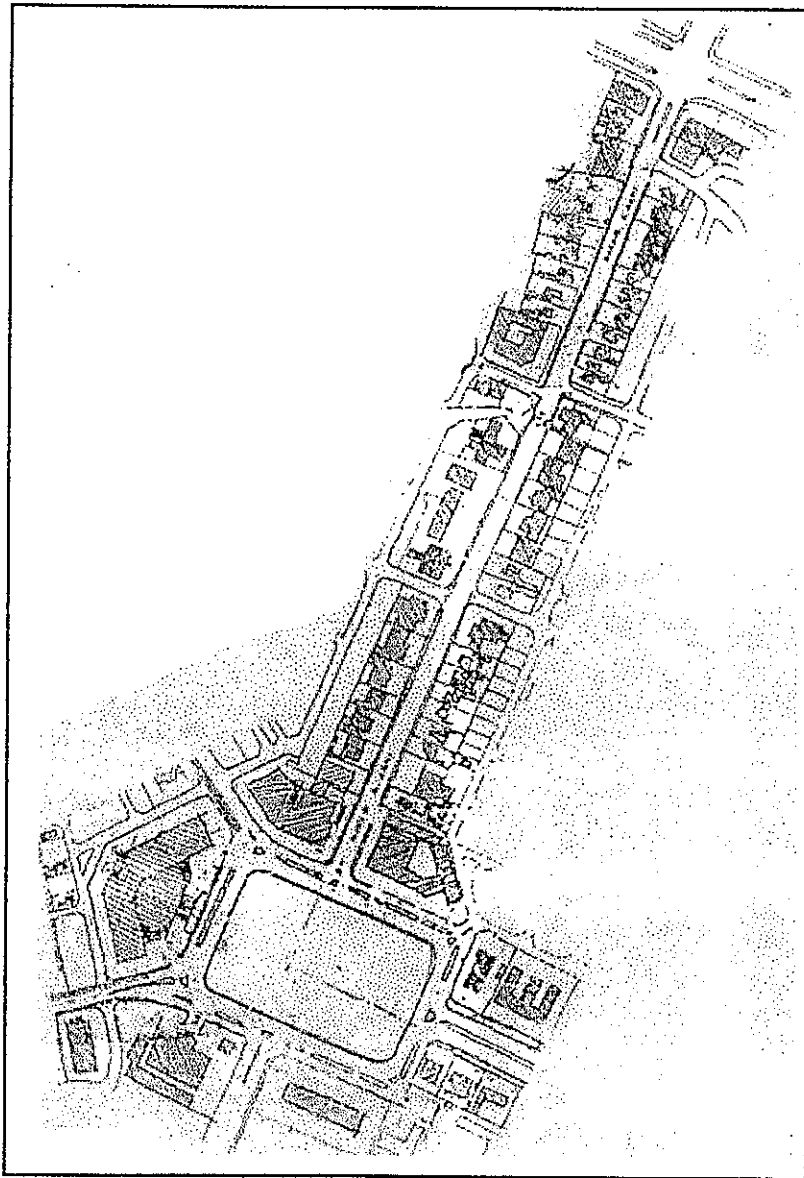
Pola tata ruang luarnya menunjukkan adanya konsep ruang terbuka dengan tipologi ruang dinamis atau linier lengkung yang disebut elemen dan institusi perkotaan yang berupa jalan (Kosotof, Spiro dlm Zahnd, 1999) Skala ruang linier tersebut secara spasial menunjukkan adanya pola yang ideal untuk sebuah jalan lingkungan diperkotaan



Gambar 42. Figure ground Jl. K.H. Ahmad Dahlan

- Figure ground jalan Ahmad Yani

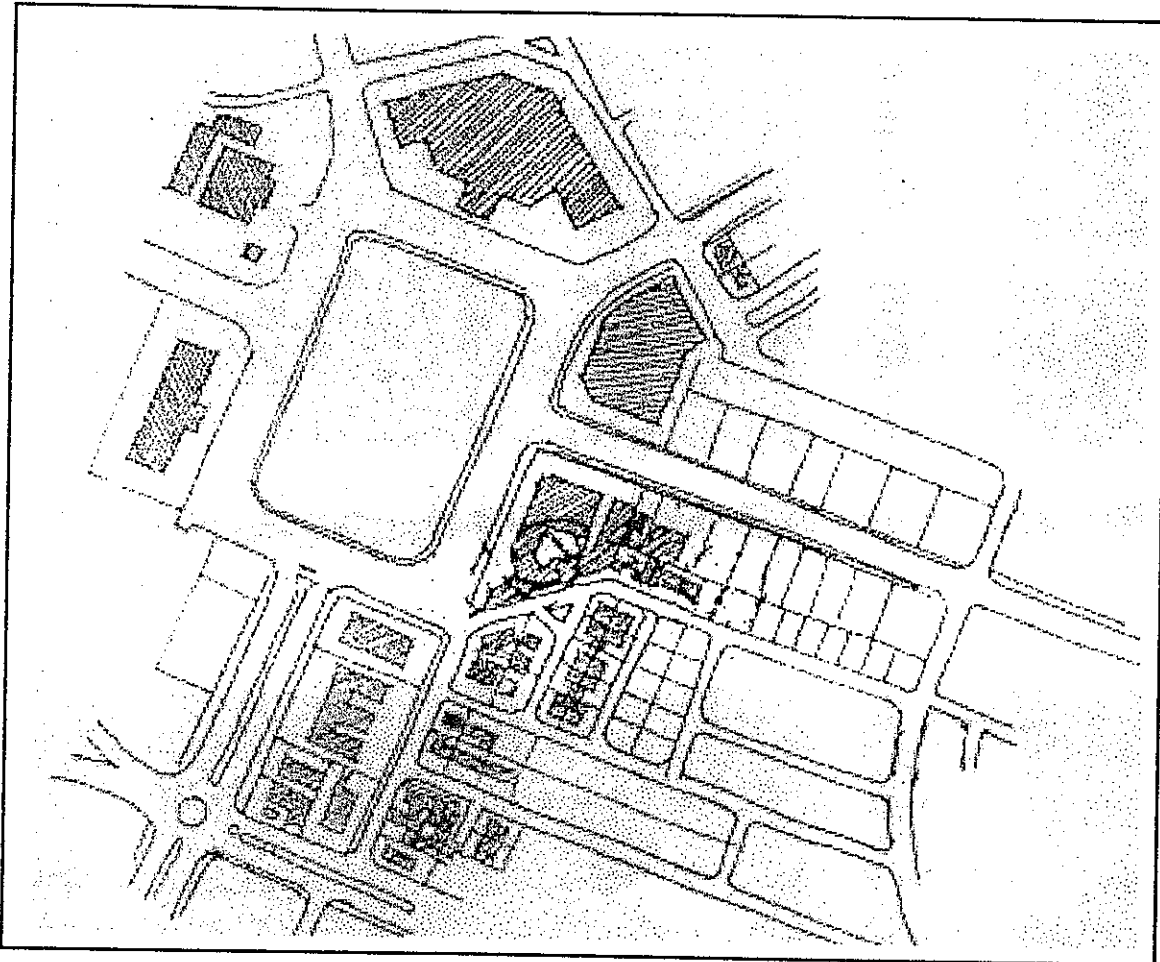
Pola tata ruang antara massa bangunan dengan ruang luarnya yang menunjukkan adanya ruang terbuka linier lurus dengan tipologi ruang dinamis disebut pula dengan jalan yang merupakan elemen dan institusi perkotaan (Kosotof, Spiro dlm Zahnd, 1999) Skala ruang linier tersebut secara spasial menunjukkan adanya kelapangan dan pola yang ideal untuk sebuah jalan utama diperkotaan



Gambar 43. Fugure ground Jl. A. Yani

- Figure ground jalan Erlangga

Pola tata massa bangunan dengan ruang luarnya menunjukkan adanya konsep ruang lorong skala pemukiman menengah dengan tipologi ruang dinamis atau linier yang disebut jalan



Gambar 44. Figure ground Jl. Erlangga

2) Sky line (garis langit)

Sky line adalah suatu garis pertemuan dimana massa yang berdiri diatas tanah atau garis tanah itu sendiri dengan langit bertemu. Sky line suatu kota erat hubungannya dengan bentuk dan massa bangunan, setback, ketinggian bangunan dan kondisi topografinya. Sky line perkotaan merupakan penyajian fisik dari kenyataan-kenyataan kehidupan kota yang berupa vista-vista dimana fenomena visual yang melingkupi hal-hal yang maksimum dari bentuk kota akan menunjukkan ada-tidaknya jalan yang dikategorikan sebagai koridor kawasan

- Sky line Jalan Pahlawan

Bentuk sky line secara keseluruhan memberikan gambaran proporsi visual lingkungan yang menjulang di tengah koridor yang berupa land mark kawasan dan menurun disisi utara dan selatan. Komposisi tersebut memberikan gambaran bahwa ada pusat kawasan dengan skala yang utama. Sedangkan kaitannya dengan lapangan Panca Sila secara visual mempunyai anti klimaks yang akan memberikan kualitas pemandangan yang memadukan jalan Pahlawan dengan lapangan Panca Sila yang membuat enclosure dengan massa penutup gedung Citra Land. Vista jalan Pahlawan ke arah lapangan Panca Sila menjadi dramatis dimana keduanya dari aspek visualnya menjadi saling mendukung. Sehingga koridor kawasan sangat kuat terbentuk pada dinamisme garis langit di jalan Pahlawan ini.

- Sky line Jalan Pandanaran

Garis sky line di jalan Pandanaran secara keseluruhan menjulang di ujung jalan yang bertemu dengan kawasan lapangan Panca Sila . Bentuk gubahan massa seperti ini menggambarkan bahwa pada tempat yang merupakan landmark lingkungan berada diposisi ujung jalan tersebut. Sky line jalan Pandanaran tersebut m emberikan klimaks visual pada ruang transisi yang memberikan isyarat adanya suatu gerbang koridor

- Sky line Jalan Gajah Mada

Sky line di jalan Gajahmada mirip dengan sky line jalan Pandanaran yaitu secara keseluruhan pola sky line menjulang di ujung jalan yang bertemu dengan kawasan lapangan Panca Sila. Sky line jalan Gajahmada tersebut memberikan klimaks visual pada ruang transisi yang memberikan isyarat adanya suatu gerbang koridor yang merupakan landmark lingkungan.

- Sky line Jalan Ahmad Dahlan

Garis langit/sky line di jalan Ahmad Dahlan secara keseluruhan menjulang di ujung jalan yang bertemu dengan kawasan lapangan Panca Sila . Bentuk gubahan massa seperti ini menggambarkan dominasi visual yang merupakan landmark lingkungan berada diposisi ujung jalan tersebut. Sky line jalan Ahmad Dahlan tersebut memberikan klimaks visual pada ruang transisi yang memberikan isyarat adanya suatu gerbang koridor

- Sky line Jalan Ahmad Yani

Jalan Ahmad Yani secara keseluruhan menjulang di ujung jalan yang bertemu dengan kawasan lapangan Panca Sila. Bentuk gubahan massa seperti ini menggambarkan bahwa seolah merupakan cermin sky line jalan Pandanaran, yaitu bahwa landmark lingkungan berada diposisi ujung jalan tersebut. Sky line jalan Pandanaran tersebut memberikan klimaks visual pada ruang transisi yang memberikan isyarat adanya suatu gerbang koridor kerah timur.

- Sky line Jalan Erlangga

Garis langit massa bangunan di jalan Erlangga kurang memberikan makna yang dapat mendukung adanya koridor kawasan. Hal ini disebabkan karena adanya dominasi fisik perumahan yang relatif mempunyai skala ketinggian bangunan yang rendah dan sama/mono tone. Pola garis langit seperti ini tidak menggambarkan sebuah koridor yang dapat mendukung kawasan lapangan Panca Sila.

3) Setting (pengaturan)

Prinsip-prinsip pengaturan didasarkan pada teorinya Ching(1979) yaitu yang mencakup:

- a) Aksis, dimana mengukur tingkat kemampuan jalan untuk menata bentuk-bentuk dan ruang-ruang yang ada ditepiannya.
- b) Simetri, adalah mengukur pembagian oleh jalan menjadi seimbang dari bentuk/ruang oleh jalan. Simetris ini berupa simetri bilateral.
- c) Hirarki, mengukur artikulasi dari bagian yang penting atau signifikansi dari suatu bentuk/ruang dari bentuk/ruang lainnya dalam suatu komposisi pada sepanjang jalan yang diteliti.
- d) Ritme/pengulangan, adalah mengukur penggunaan yang berulang-ulang suatu bentuk atau pola sehingga membentuk suatu irama dalam susunannya di sepanjang jalan yang diteliti
- e) Datum, adalah mengukur jalan sebagai garis pedoman dimana unsur-unsur lain didalam suatu komposisi dapat dikaitkan , atau yang mengorganisir suatu pola/tatanan sehingga dapat membentuk suatu keteraturan, kontinuitas dan kehadiran yang konstan.
- f) Transformasi, adalah mengukur potensi jalan didalam menjelaskan bahwa prinsip dari konsep arsitektural atau organisasi dapat ditopang, diperkuat dan dibentuk dalam ciri-ciri manipulasinya atau transformasinya.

Analisa setting (pengaturan) dari setiap jalan yang diteliti dapat dilihat table analisis dibawah ini:

6. Jalan Erlangga, tidak terjadi koridor hanya gang atau jalan yang terbatas untuk lingkungan perumahan.







4) Unity (kesatuan)

Prinsip kesatuan (*unity*) pada penelitian ini adalah mencakup empat hal:

- a) Dominasi, adalah mengukur jalan yang diteliti sebagai suatu komposisi, bentuk, arah, atau yang lainnya yang menonjol dengan kuat dalam suatu kesatuan bentuk.
- b) Harmoni, adalah mengukur jalan yang diteliti sebagai suatu kesatuan komposisi yang serasi dan menyenangkan yang ditimbulkan oleh elemen warna, arah, proporsi, pengulangan bentuk atau bidang (ritme)
- c) Vitalitas, adalah mengukur suasana jalan yang diteliti sebagai suatu bagian elemen kota yang menjadi daya tarik, yang memberi vitalitas bagi kesatuan komposisi.
- d) Keseimbangan, adalah mengukur tingkat keseimbangan geometri yang ditimbulkan oleh arah ataupun tatanan dari jalan yang diteliti dalam satu komposisi.

Analisa kesatuan (*unity*) dari masing-masing jalan yang diteliti dapat dilihat table analisis dibawah ini:

Tabel 2. Kesatuan (*unity*) darimasing-masing jalan

NO	JALAN	DOMINASI	HARMONI	VITALITAS	KESEIMBANGAN	NILAI
1	Pahlawan	Sangat kuat	Sangat kuat	Daya tarik yang kuat pada komposisi massa bangunan dan layout jalan yang berkarakter kuat	Kesan seimbang asimetris yang dinamis menunjukkan ada penekanan pada tempat yang utama	
2	Pandanaran	Kuat	Ada keserasian	Ada daya tarik	Ada kesan keseimbangan antara kiri dan kanan jalan serta arah	
3	Gajah Mada	Ada ujung	Monoton kurang serasi	Daya tarik biasa saja	Ada keseimbangan arah	
4	K.H. A. Dahlan	Ada di sisi barat jalan	Ada keserasian	Daya tarik ada ditempat tertentu	Tidak terjadi keseimbangan	
5	A. Yani	Kuat	Ada keserasian	Ada daya tarik	Ada keseimbangan massa dan arahnya	
6	Erlangga	Tidak ada	Kurang serasi	monoton	Kurang terasa	

Rangkuman kesimpulan analisa kesatuan (*unity*)

1. Jalan Pahlawan; terjadi harmonisasi kesatuan antar elemen visual yang ada secara kuat sehingga mampu mendukung kawasan Simpang Lima Semarang
2. Jalan Pandanaran, harmonisasi kesatuan antar elemen visual cukup kuat untuk sebuah koridor pendukung kawasan Simpang Lima
3. Jalan Gajahmada, harmonisasi kesatuan antar elemen visual cukup kuat untuk sebuah koridor pendukung kawasan Simpang Lima
4. Jalan Ahmad Dahlan, Harmonisasi kesatuan antar elemen visual kurang kuat untuk sebuah koridor pendukung kawasan Simpang Lima

5. Jalan Ahmad Yani, harmonisasi kesatuan antar elemen visual cukup kuat untuk sebuah koridor pendukung kawasan Simpang Lima
6. Jalan Erlangga, tidak terjadi harmonisasi kesatuan antar elemen visual untuk sebuah koridor pendukung kawasan Simpang Lima

IV.1.1.2 Aspek linkage

Teori linkage (penghubung) yang memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (dinamika) sebuah tata ruang perkotaan (urban fabric) adalah didalam penelitian ini secara lebih spesifik menjelaskan bahwa linkage adalah suatu elemen kota yang menghubungkan dua atau lebih pusat kawasan didalam kota sehingga bisa disebut koridor (bukan sumbu, sumbu mirip koridor yang bersifat spasial, Zahnd,1999). Jadi aspek linkage ini mengukur kondisi dari jalan yang diteliti apakah terjadi koridor kawasan atau tidak. (misal hanya gang atau jalan lingkungan bukan kawasan)

1) *Linkage Visual*

Dalam linkage yang visual dua atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Jadi pengukuran apakah jalan yang diteliti itu dapat menghubungkan dan menyatukan fragmen kota yang ada didalamnya baik didalam menghubungkan dua kawasan itu secara netral atau mengutamakan satu kawasan saja, sehingga dapat dikatakan sebagai koridor kawasan.

2) Linkage Struktural



Dalam linkage yang struktural dua atau lebih bentuk struktur kota digabung menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Jadi pengukuran apakah jalan yang diteliti itu dapat menghubungkan dan menyatukan struktur kota yang ada didalamnya baik didalam menghubungkan dua struktur kawasan itu secara netral atau mengutamakan satu struktur kawasan saja, sehingga dapat dikatakan sebagai koridor kawasan.


3) Linkage Kolektif

Sebagai hubungan bentuk arsitekturnya yang bersifat kolektif, baik di suatu daerah maupun dengan daerah yang lain. Linkage kolektif akan memberikan gambaran peranan jalan yang diteliti terhadap tingkat menghubungkan antar bentuk kawasan yang berskala lebih luas sehingga popularitas jalan didalam menghubungkan antar kawasan mempunyai peranan yang kuat walaupun tidak berhubungan langsung.

Analisa ketiga macam linkage untuk setiap jalan yang diteliti dapat dilihat pada table analisis sebagai berikut:

Tabel 3. Macam-macam linkage untuk setiap jalan

NO	JALAN	Visual	Struktural	Kolektif	Kesimpulan	NILAI
1	Pahlawan	Banyak fragmen yang disatukan secara serasi	Banyak struktur kota disatukan secara netral	Banyak bentuk-bentuk arsitektur yang dihubungkan secara kolektif serasi	Koridor kawasan	
2	Pandanan	Frakmen kota dihubungkan secara serasi	Banyak struktur kota disatukan secara netral	Banyak bentuk-bentuk arsitektur yang dihubungkan secara kolektif serasi	Koridor kawasan	

3	Gajah Mada	Beberapa fragmen kota dihubungkan secara serasi	Banyak struktur kota disatukan secara netral	Ada bentuk-bentuk arsitektur yang dihubungkan secara kolektif namun kurang serasi	Koridor kawasan	
4	K.H. A. Dahlan	Sedikit fragmen kota dihubungkan secara fungsional	Terbatas struktur kota yang disatukan hubungan yang terjadi satu arah	Ada bentuk-bentuk arsitektur yang dihubungkan secara kolektif namun kurang serasi	Koridor kawasan (terbatas)	
5	A. Yani	Banyak fragmen yang disatukan	Banyak struktur kota disatukan secara netral	Banyak bentuk arsitektur yang dihubungkan secara kolektif dan serasi	Koridor kawasan	
6	Erlangga	Sedikit dan terbatas fragmen kota yang dihubungkan	Sedikit dan terbatas struktur kota yang disatukan dan hubungan yang terjadi satu arah	Terbatas bentuk-bentuk arsitektur yang dihubungkan secara kolektif	Bukan koridor	

Kesimpulan analisa linkage:

1. Jalan Pahlawan terjadi koridor kawasan yang sangat kuat karena mampu menghubungkan bermacam fragmen menjadi hubungan yang sangat serasi
2. Jalan Pandanaran, terjadi koridor yang potensial mendukung pusat-pusat kawasan dengan fragmen-fragmen yang terjadi diantaranya dengan secara baik.
3. Jalan Gajahmada, terjadi koridor yang potensial mendukung pusat-pusat kawasan dengan fragmen-fragmen yang terjadi diantaranya dengan secara baik walaupun tidak sekuat jalan Pandanaran

4. Jalan Ahmad Dahlan ,terjadi koridor kawasan namun sangat terbatas fragmen-fragmen kota yang dihubungkannya.
5. Jalan Ahmad Yani, terjadi koridor yang potensial mendukung pusat-pusat kawasan dengan fragmen-fragmen yang terjadi dantaranya dengan secara baik.
6. Jalan Erlangga, tidak terjadi koridor kawasan kaqrena tidak mampu menghubungkan secara visual antar fragmen-fragmen yang ada didalam kota.

IV.1.1.3 Serial Vision





Untuk mendapatkan gambaran pemandangan yang jelas bagi setiap koridor digunakan analisis teori serial vision dengan:

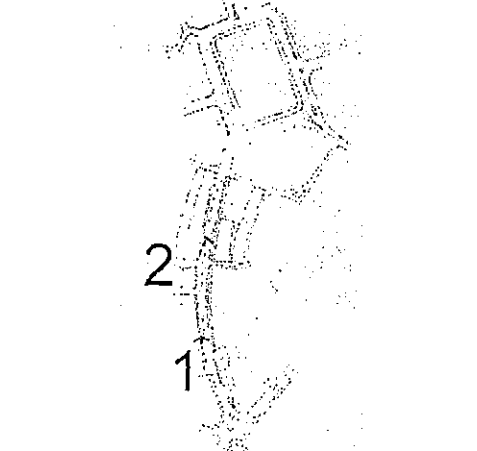
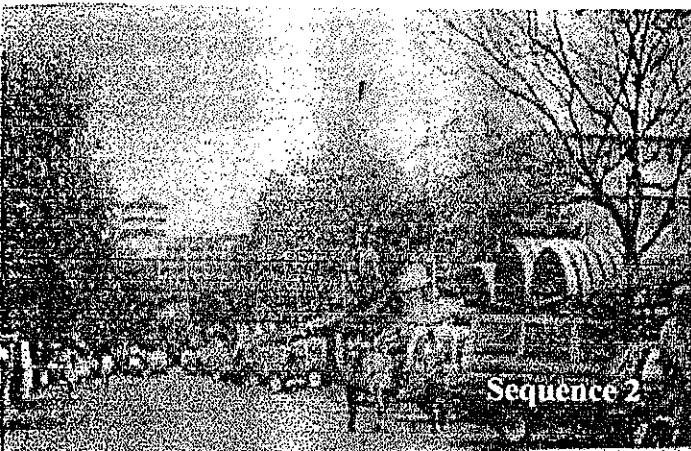


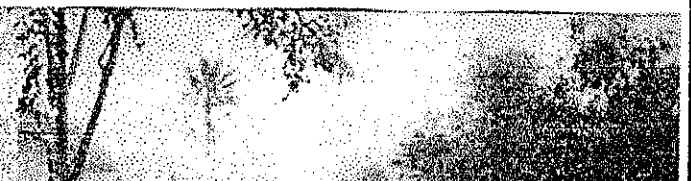
- 1) Arah/urutan pemandangan setiap koridor yang merupakan y-junction yang berakhir pada akhir pemandangan ke pusat Kawasan Lapangan Panca Sila yang merupakan *multiple view*.
- 2) Hubungan ruang dan waktu dalam bentuk suatu gerakan dalam perancangan untuk melihat penempatan elemen-elemen kota agar dapat terlihat oleh pengamat dengan kecepatan yang berbeda-beda.

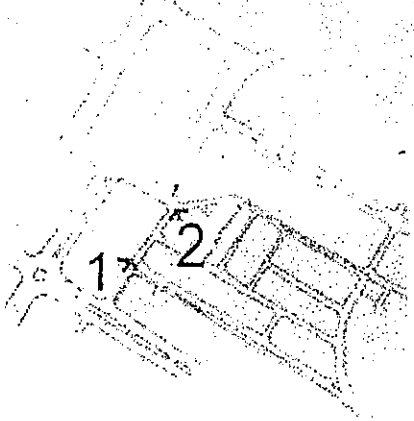
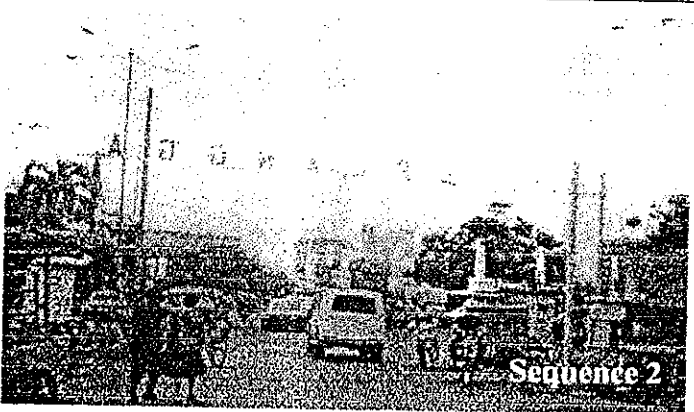
1) Arah / Urutan Pemandangan

Untuk mengetahui karakter visual melalui pengamatan secara serial vision adalah dapat dilihat pada analisis tabel berikut.

Tabel 4. Analisis teori serial vision

JL	Sq	TEMPAT(PLACE)	ISI(CONTYENT)	GAMBAR
PAHLAWAN	1	<i>Fluctuation</i> Kota dibentuk dengan pola-pola sequence dan jalan	<i>Juxtaposition</i> Hubungan dua golongan landscape secara serasi	
	2	<i>Grandiose vista</i> Panorama / vista yg menghubungkan pada latar depan dan latar belakang	<i>Intimacy</i> Perasaan intim dan ramah serta mudah dikenal	
				
Pandanaran	1	<i>Punctuation</i> Jalan dapat menjelaskan perubahan pola dan kunci	<i>Entanglement</i> Bentuk-bentuk yang sukar disesuaikan	
	2	<i>Deflection</i> Closed vista dengan elemen miring, ada tujuan berikutnya	<i>Juxtapositton</i> Hubungan dua golongan landscape secara serasi	

			
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">AHMAD YANI</p>	<p>1</p> <p><i>Closure</i> Ruang yang menerus dengan selingan pemandangan</p>	<p><i>Juxtaposition</i> Hubungan dua golongan landscape secara serasi</p>	
	<p>2</p> <p><i>Grandiose vista</i> Panorama / vista yg menghubungkan pada latar depan dan latar belakang</p>	<p><i>Intimacy</i> Perasaan intim dan ramah serta mudah dikenal</p>	
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">ERLANGGA</p>	<p>1</p> <p><i>Closure</i> Ruang yang menerus dengan selingan pemandangan</p>	<p><i>Juxtaposition</i> Hubungan dua golongan landscape secara serasi</p>	

2	<i>Grandiose vista</i> Panorama / vista yg mengubungkan pada latar depan dan latar belakang	<i>Entanglement</i> Bentuk-bentuk yang sukar disesuaikan	
			

Dari analisa *serial vision* di atas dapat menunjukkan kaitan karakter visual antara masing-masing koridor jalan dengan pusat kawasan Simpang Lima Semarang (lapangan Panca Sila)

1. Pada koridor jalan Pahlawan terlihat untuk posisi/tempat mulai bergerak menuju pusat kawasan adalah *fluctuation* (jalan dan *sequence*) dan berisi *juxtaposition* (paduan dua atau lebih dari golongan *lansekap*), dan berakhir pada suasana tempat *grandiose vista* (panorama kesatuan latar depan dengan jalan) serta isi ruang jenis *intimacy* (intim ramah mudah diingat).
2. Jalan Pandanaran, dimulai dari *fluctuation* (jalan dan *sequence*) yang berisi *trees incorporated* (deretan pohon), kemudian ditengah penggal jalan terdapat *punctuation* (tanda dan pola jalan) yang berisi *entanglement* (kontras yang sulit dicerna) dan berakhir pada suasana tempat yang *deflection* (variasi *close vista*) dengan suasana isi *juxtaposition* (paduan dua atau lebih dari golongan *lansekap*)

3. Jalan Gajahmada dimulai dengan suasana tempat *closure* (pemandangan jalan) dengan isi *juxtaposition* (paduan dua atau lebih dari golongan lansekap), kemudian berturut-turut pemandangan yang terjadi posisinya *closure* (pemandangan jalan) dengan isi tempat *trees incorporated* (deretan pohon)
4. Jalan KH Ahmad Dahlan, dimulai dengan suasana tempat *closure* (pemandangan jalan) dengan isi *trees incorporated* (deretan pohon), kemudian diakhiri *closed vista* (bangunan menutup *vista*) dengan isi *trees incorporated* (deretan pohon)
5. Jalan Ahmad Yani, dimulai dengan suasana *closure* (pemandangan jalan) isi *trees incorporated* (deretan pohon) dan diakhiri dengan suasana tempat *grandiose vista* (panorama kesatuan latar depan dengan jalan) serta isi ruang jenis *intimacy* (intim ramah mudah diingat)
6. Jalan Erlangga dimulai dengan suasana *closure* (pemandangan jalan) dengan isi *juxtaposition* (paduan dua atau lebih dari golongan lansekap), dan diakhiri dengan suasana tempat *grandiose vista* (panorama kesatuan latar depan dengan jalan) yang berisi *entanglement* (kontras yang sulit dicerna)

Kesimpulan bahasan serial vision adalah bahwa keenam koridor jalan tersebut secara berturut-turut dapat dikategorikan sebagai berikut:

Tabel 5. Kategorisasi setiap jalan

NO	Jalan	Tingkat Dukungan	Kategori gradasi	Dukungan
1	Pahlawan	Sangat Baik	koridor kawasan	Utama 1
2	Pandanaran	Baik	koridor kawasan	Utama 2
3	Gajah Mada	Baik	koridor kawasan	Utama

4	KH. A. Dahlan	Ada	sumbu kawasan	Sekunder
5	A. Yani	Baik	koridor kawasan	Utama
6	Erlangga	Ada	Bukan	Ada

Koridor kawasan yang dapat mendukung pusat kawasannya, lapangan Panca Sila di Kawasan Simpang Lima Semarang adalah hanya empat, yaitu Jalan Pahlawan, Jalan Pandanaran, Jalan Gajahmada, dan Jalan Ahmad Yani. Sedang Jalan KH Ahmad Dahlan berupa sumbu kawasan saja sedang Jalan Erlangga berupa gang/jalan lingkungan perumahan.

2) Hubungan Ruang dan Waktu

Di dalam perancangan terhadap suatu ruang, faktor waktu akan mempengaruhi dalam 2 (dua) cara yaitu:

- (1) lama ketahanan dari perancangan yang diharapkan, dan
- (2) lama waktu dalam pengerjaan

Sedang faktor waktu itu sendiri didalam perancangan dapat digambarkan sebagai berikut:

1. hubungan ruang dan waktu dalam bentuk suatu gerakan dalam perancangan
2. hubungan ruang dan waktu dalam bentuk aktifitas manusia didalam bentuk-bentuk hasil perancangan
3. faktor waktu itu sendiri dalam suatu perancangan atau merupakan sebagai proses waktu.

Untuk pembahasan dalam penelitian ini lebih lanjut hanya di bahas pada hubungan ruang dan waktu dalam bentuk suatu gerakan dalam perancangan.

Hubungan ruang dan waktu dalam suatu pergerakan dalam perancangan adalah dapat digambarkan pada suatu sirkulasi yang mempengaruhi obyek pandangan dalam suatu ruangan yang dilalui. Bila seseorang bergerak dari suatu tempat ketempat yang lain dimana obyek padangan akan berubah ubah sehingga menghasilkan suatu rangkaian pengamatan (*sequence*), kecepatan gerakan pengamat juga akan mempengaruhi kesan ruang yang dilalui pengamat, semakin cepat laju pengamata akan semakin sempit araeal yang diamati dan detail semakin tidak terlihat. Sedang sebaliknya semakin pelan laju pengamat semakin luas pandangan dan detail semakin tampak.

Maka dapat dilihat gambaran kwantitatif hubungan ruang dan waktu dalam pergerakan sebagai berikut:

Panjang suatu dinding 150 meter atau 300 meter, suasana jalan akan terasa *mono tone* dan membosankan. Agar menghilangkan kebosanan karena situasi yang *mono tone* tersebut maka perlu ditambah dengan suasana yang berirama dengan menambahkan elemen-elemen fisik misalnya etalase, patung dan lain-lain yang berkesan menonjol dan menarik untuk dilihat. Jarak antar elemen tersebut menurut Rustam Hakim adalah setiap 21-24 meter untuk pejalan kaki dengan kecepatan rata-rata 6 kilometer/jam

Jadi rumus elemen yang harus ada pada setiap tempat agar tidak mono tone dan membosankan adalah dengan rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{Kecepatan pengamat}}{\text{Kecepatan Pejalan kaki}} \times 24 \text{ meter} \quad \text{atau}$$

$\frac{X \text{ km/jam}}{6 \text{ km/jam}} \times 24 \text{ meter}$

X km/jam adalah kecepatan laju pengamat

Untuk menganalisis visual koridor jalan secara kuantitatif untuk mengukur aspek kebosanan dan aspek mono tone tentang konfigurasi ruang adalah dapat dilihat dari hubungan antara perletakan dan bentuk massa bangunan dengan teori: hubungan ruang dan waktu dalam bentuk suatu pergerakan dalam perancangan.

Untuk mengklasifikasikan elemen yang dapat dilihat pada setiap skala kecepatan adalah sebagai berikut:

- (1) Skala pejalan kaki yang dapat dilihat adalah: street furniture yang berupa bangku, lampu jalan, pot bunga halte, papan-papan informasi(iklan), gardu telepon, tempat sampah, tanda-tanda jalan, motif trotoar, dan lain-lain.
- (2) Skala berspeda yang dapat dilihat adalah: deretan pohon, jalur pinggir, batas trotoar, lampu jalan, reklame besar, elemen patung, fountain, halte, kios atau toko, dan lain-lain.
- (3) Skala bermotor yang dapat dilihat adalah: pola jalan, tikungan atau perempatan, pemisah jalan, lampu jalan, papan reklame, pepohonan, komposisi massa bangunan, ruang-ruang terbuka kota, latar belakang lingkungan/kawasan dan lain-lain.

Tabel 6. Analisis gubahan massa dari aspek kecepatan pergerakan pengamat.

Jalan	Pejalan kaki (6 km/jam) Setiap 24 m	Berspeda (15 km/jam) Setiap 60 m	Kendaraan Bermotor (30 km/jam) Setiap 120 m
Pahlawan	Bangku, pot bunga, motif trotoar, detail lampu jalan, iklan, gardu telepon, tanda-tanda jalan, naungan pepohonan dan perdu.	Batas trotoar, pepohonan, rambu-rambu lalu lintas, jalan masuk ke kavling, papan nama kantor.	Boulevard, papan reklame, bundaran fountain, patung/ tugu, persimpangan jalan, peralihan jalur, traffic light, lampu jalan, konfigurasi massa bangunan, latar belakang kawasan, pepohonan.
Pandanaran	Trotoar, halte, tanda-tanda jalan, naungan pepohonan	Batas trotoar, pepohonan, traffic light, tanda-tanda jalan.	Konfigurasi massa bangunan, papan reklame, persimpangan, traffic light, marka jalan, pepohonan.
Gajah Mada	Trotoar, naungan pohon.	Batas trotoar, pepohonan, traffic light	Papan reklame, persimpangan, traffic light, deretan pepohonan,
Ahmad Dahlan	Motif Trotoar, pedagang kaki lima, naungan pepohonan, halte	Batas trotoar, pepohonan, halte dan parkir tepi jalan.	Marka jalan, deretan pepohonan, latarbelakang kawasan.
Ahmad Yani	Motif trotoar, gardu telepon, halte, tanda-tanda jalan, naungan pepohonan, papan iklan	Batas trotoar, rambu lalu lintas, halte, deretan pepohonan	Konfigurasi massa bangunan, deretan pepohonan, traffic light, persimpangan, latar belakang kawasan.
Erlangga	Batas kavling	Tepi jalan, pepohonan	Jalan dan persimpangan, gerbang kawasan

Dari tabel di atas terlihat bahwa hanya pada Jalan Erlangga yang tidak tersedia elemen-elemen kota sesuai dengan kebutuhan pengamat (dari ketiga skala kecepatan di atas)

IV.2. Analisis Fisik Menurut Responden

IV.2.1 Analisis Koridor Pendukung Kawasan

Analisis faktor teknis dengan menyimpulkan tanggapan para responden ahli maupun responden umum tentang penentuan koridor kawasan, yaitu.

1) Penentuan koridor kawasan

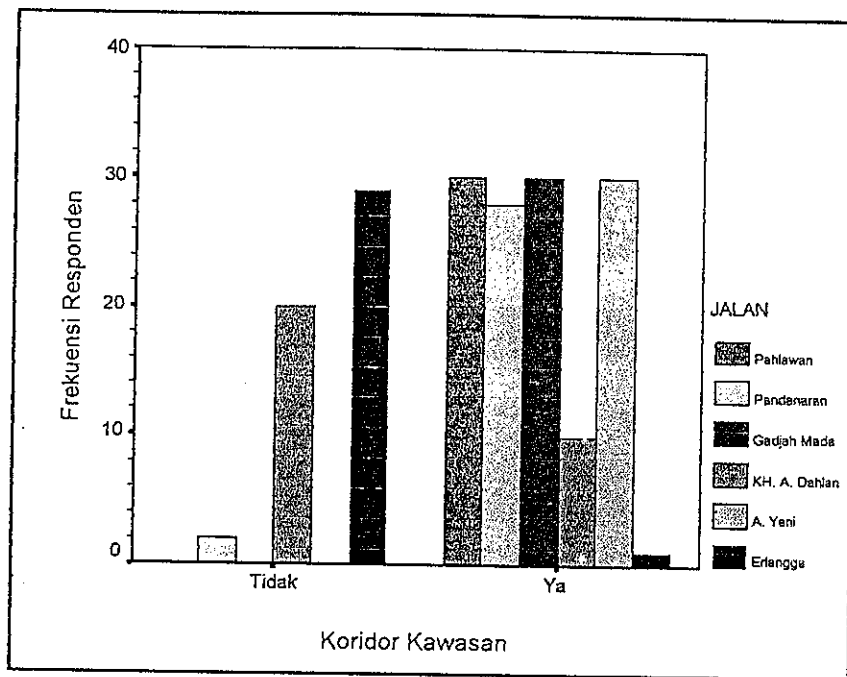
Hasil jawaban responden yang terdiri dari 15 responden umum dan 15 responden ahli, didapatkan untuk jalan Pahlawan semua responden menjawab *ya*, jalan Pandanaran 93,3% menjawab *ya* dan 6,7% menjawab *tidak*, jalan Gajah Mada semua responden menjawab *ya*, jalan KH. Ahmad Dahlan 66,7% menjawab *tidak* dan 33,3 % menjawab *ya*, jalan Ahmad Yani semua responden menjawab *ya*, sedangkan untuk jalan Erlangga 96,7% responden menjawab *tidak*, 3,3% responden menjawab *tidak*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel dan grafik di bawah ini.

Tabel 7. Penentuan koridor menurut responden

Jawaban	JALAN					
	Pahlawan	Pandanaran	Gajah Mada	KH. A. Dahlan	A. Yani	Erlangga
Tidak	-	6,7%	-	66,7%	-	3,3%
Ya	100%	93,3%	100%	33,3%	100%	96,7%
Total	100%	100%	100%	100%		

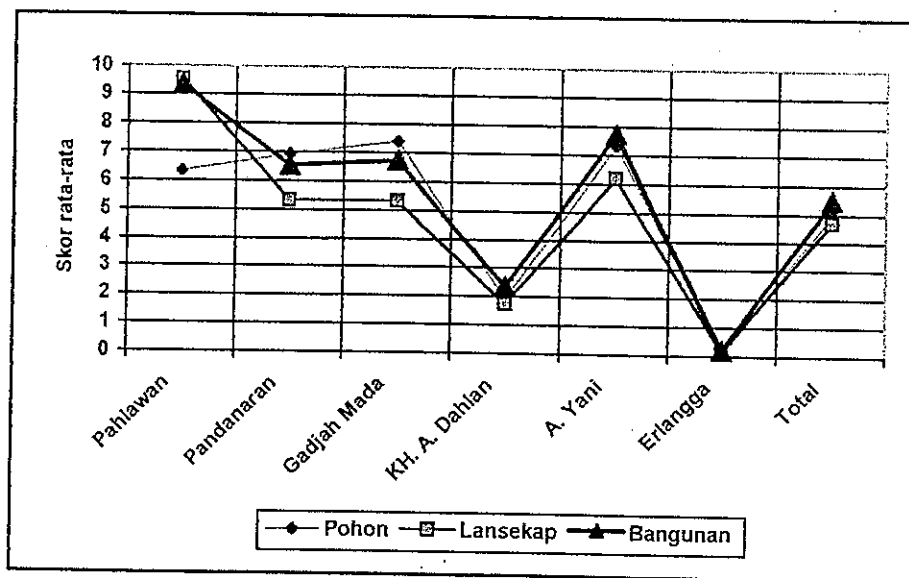
Hasil perhitungan SPSS Lampiran ...

$$\chi^2 = 133,215 \quad p = 0,000 \text{ (signifikan)}$$



Gambar 51. Grafik penentuan koridor menurut responden

- 2) Elemen pembentuk fisik koridor (deretan bangunan, deretan pepohonan, tata lanskap)



Gambar 52. Perbandingan rata-rata skor jawaban responden tentang elemen pembentuk fisik koridor kawasan

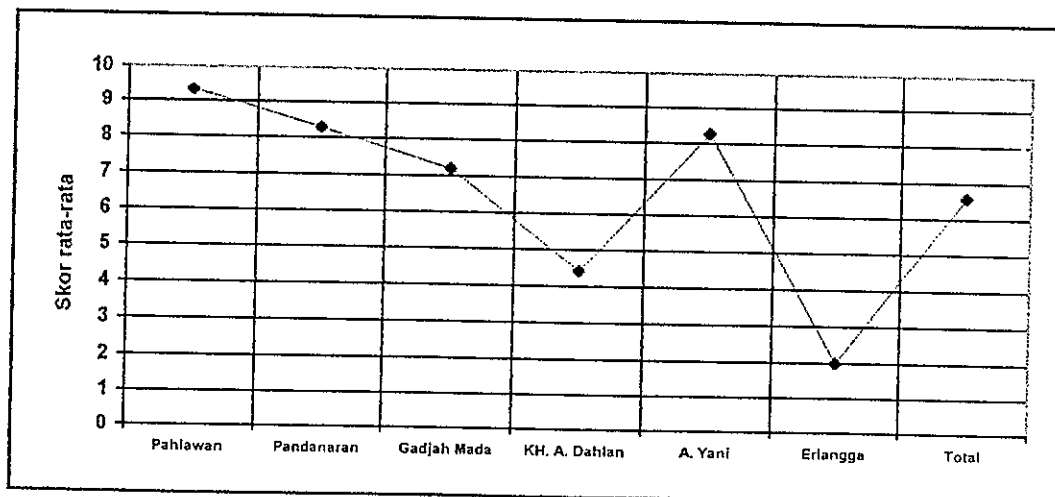
Hasil analisis varians setial elemen pembentuk fisik dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 8. Ringkasan hasil analisis varians elemen pembentuk fisik koridor kawasan

Elemen	F	Sig. F (p)	Keterangan
Deretan Bangunan	67,402	0,000	Signifikan
Deretan Pohon	53,957	0,000	Signifikan
Tata Lansekap	9,661	0,000	Signifikan

Dari hasil analisis di atas terlihat bahwa di masing-masing jalan terdapat elemen pembentuk fisik koridor yang berbeda-beda. Deretan bangunan merupakan elemen pembentuk koridor utama pada jalan Pahlawan dengan skor rata-rata (9,33), Deretan pohon merupakan elemen pembentuk koridor utama pada jalan Gajah Mada dengan skor rata-rata (7,40), Tata lansekap sangat dominan di jalan Pahlawan dengan skor rata-rata mencapai (9,53).

3) Kesan ada tujuan ke kawasan lainnya.



Gambar 53. Perbandingan rata-rata skor jawaban responden tentang kesan koridor kawasan menuju kawasan lainnya

Hasil perhitungan SPSS didapatkan $F = 37,657$ dan $\text{sig. } F = 0,000$ (signifikan). Dari grafik di atas terlihat bahwa skor rata-rata jalan Pahlawan untuk menuju kawasan berikutnya cukup dominan (9,33), sedangkan Jalan Pandanaran (8,30), A. Yani (8,27), Jalan Gajah Mada (7,20), Jalan KH. A. Dahlan (4,33), dan jalan Erlangga memiliki skor yang terendah (2,0).

- 4) Lokasi keterkaitan posisi pengamat di setiap koridor jalan dengan kawasan Simpang Lima

Persentase keterkaitan posisi pengamat di setiap koridor menurut jawaban responden seperti pada tabel berikut.

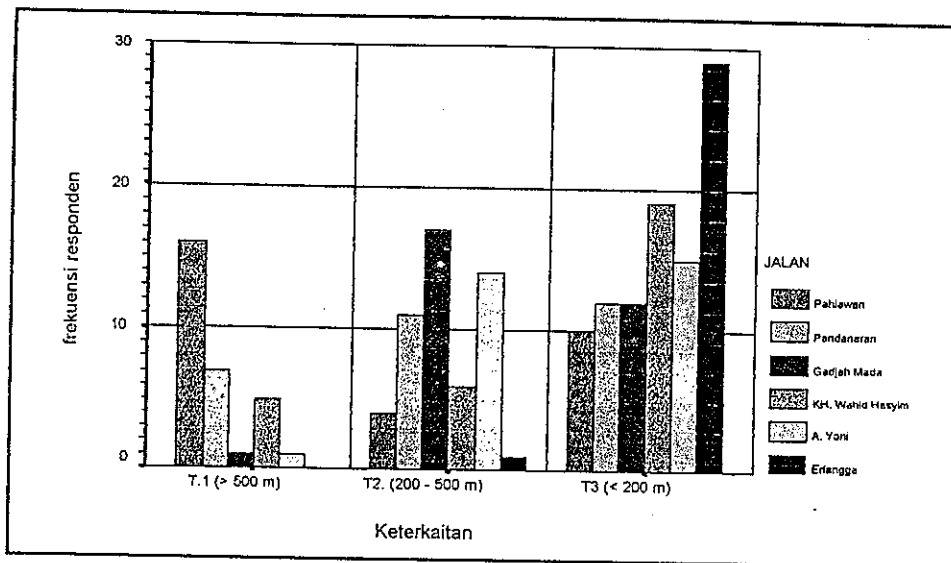
Tabel 9. Keterkaitan posisi pengamat di setiap koridor jalan dengan kawasan Simpang Lima

Titik Amat	JALAN					
	Pahlawan	Pandanaran	Gajah Mada	KH. A. Dahlan	A. Yani	Erlangga
1 (> 500 m)	53,3%	23,3%	3,3%	16,7%	3,3%	0,0%
2 (200-500m)	13,3%	36,7%	56,7%	20,0%	46,7%	3,3%
3 (< 300 m)	33,3%	40,0%	40,0%	63,3%	50,0%	96,7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Hasil perhitungan SPSS Lampiran ...

$$\chi^2 = 73,27$$

$$p = 0,000 \text{ (signifikan)}$$

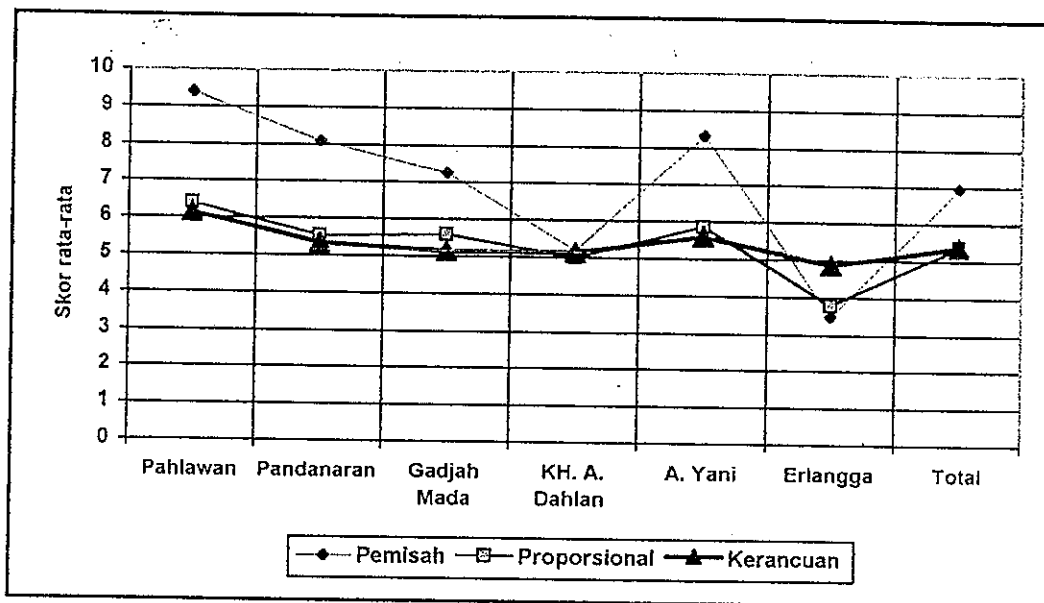


Gambar 54. Grafik keterkaitan posisi pengamat di setiap koridor jalan dengan kawasan Simpang Lima

Dari tabel dan grafik di atas terlihat bahwa responden yang telah merasa terkait dengan Simpang Lima pada jarak lebih dari 500 m adalah di Jalan Pahlawan 53,3%, responden merasa terkait pada jarak 200 s.d. 500 m ada di Jalan Gajah mada 56,7%, sedangkan yang merasa terkait pada jarak kurang dari 200 m adalah Jalan Pandanaran 40,0%, Jalan A. Yani 50,0%, Jalan KH. A. Dahlan 63,3%, dan Jalan Erlangga 96,7%.

Semakin panjang jarak orang merasakan bahwa mereka sudah mulai masuk dalam suatu kawasan, maka tempat tersebut semakin baik di dalam mendukung kawasan itu.

5) Adanya kejelasan pemisahan antar elemen fasilitas di dalam setiap koridor



Gambar 55. Perbandingan rata-rata skor jawaban responden tentang kejelasan pemisah antar elemen pendukung koridor di setiap kawasan

Hasil analisis varians kejelasan pemisah antar elemen pendukung koridor kawasan adalah seperti pada tabel berikut.

Tabel 10. Ringkasan hasil analisis varians tentang kejelasan pemisah antar elemen pendukung koridor di setiap kawasan

Kejelasan	F	Sig. F (p)	Keterangan
Pemisahan yang jelas	27,79	0,000	Signifikan
Keproporsionalan	2,92	0,015	Signifikan
Kerancuan	0,746	0,590	Tidak Signifikan

Dari tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kejelasan pemisah antar elemen pendukung berbeda-beda setiap jalan berturut-turut dari yang terbaik adalah: di Jalan Pahlawan memiliki skor 9,40, Jalan A. Yani 8,33, Jalan

Pandanaran 8,1, Jl. Gajah Mada 7,27, Jalan KH. Ahmad Dahlan 5,2, dan Jalan Erlangga hanya 3,50.

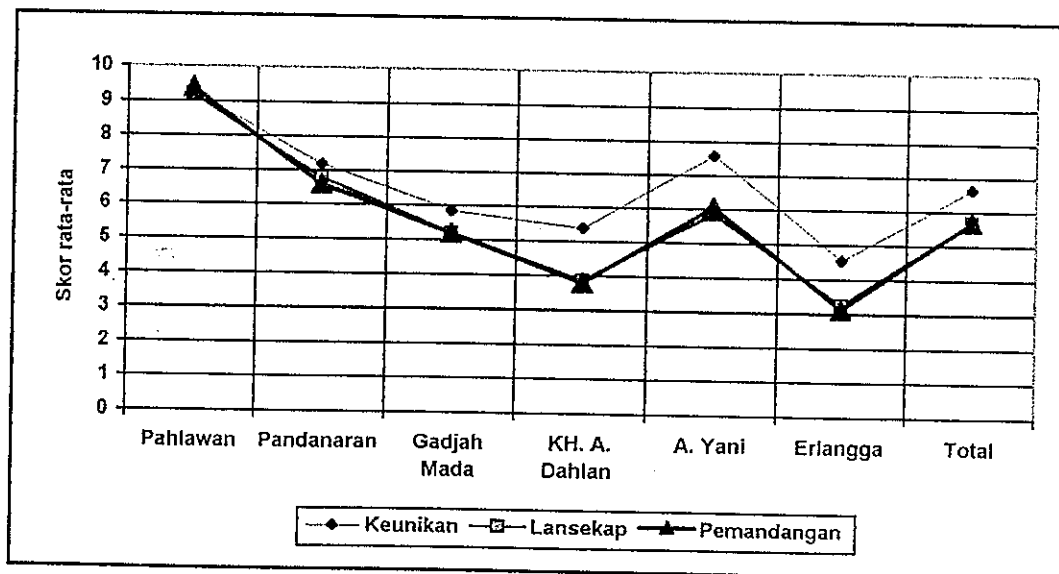
Tingkat proporsional dari elemen pendukung koridor yang terbaik berturut-turut adalah: Jl. Pahlawan 6,40, Jl. A. Yani 5,87, Jl. Gajah Mada 5,60, Jl. KH. A. Dahlan 5,0, dan jalan erlangga hanya memiliki skor 3,80. Sedangkan Kerancuan memiliki variasi skor yang tidak signifikan, responden berpendapat bahwa hampir di semua Jalan memiliki kerancuan tentang batas pemisah antar elemen pendukung koridor kawasan kecuali di Jalan Pahlawan yang memiliki skor 6,40.

IV.2.2 Analisis Karakter Visual

Untuk menyimpulkan hasil jawaban responden sebagai berikut.

1) Ciri khas dari elemen pembentuk koridor jalan.

Keunikan di setiap jalan dalam membentuk koridor kawasan menurut jawaban responden



Gambar 56. Perbandingan rata-rata skor jawaban responden tentang keunikan di masing-masing Jalan.

Hasil perhitungan SPSS didapatkan seperti tabel berikut.

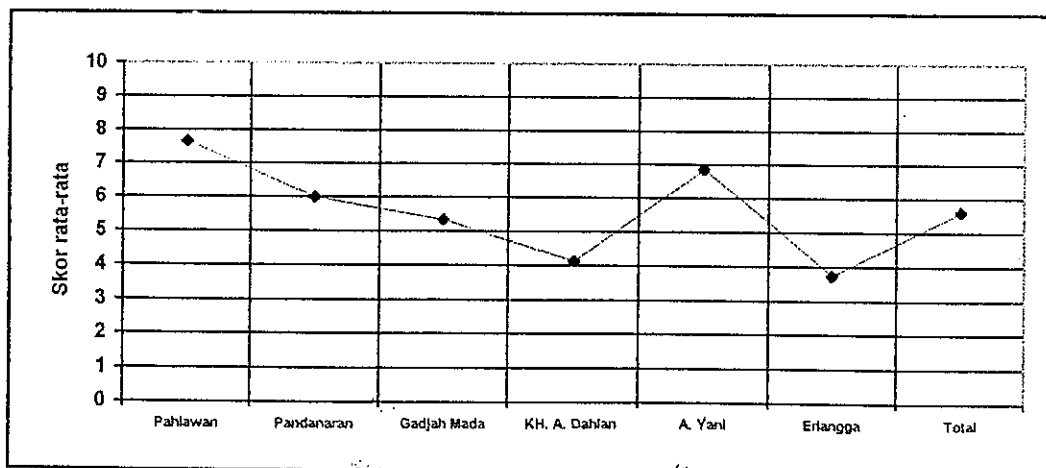
Tabel 11. Ringkasan hasil analisis varians tentang keunikan sebagai cirikhas koridor di setiap Jalan

Keunikan	F	Sig. F (p)	Keterangan
Bangunan	19,29	0,000	Signifikan
Tata Lansekap	40,514	0,000	Signifikan
Pemandangan	37,125	0,000	Signifikan

Dari grafik di atas terlihat bahwa skor rata-rata keunikan yang berbeda-beda baik itu keunikan bangunan, tata lansekap, maupun pemandangannya, keunikan tana lansekap dan pemandangan terlihat sangat baik dan di Jalan Pahlawan, selanjutnya di Jalan Pandanaran dan Jalan A. Yani, di Jalan Gadjah Mada cukup, sedangkan di Jalan KH. A. Dahlan dan jalan Erlangga tidak memiliki keunikan visual yang berarti.

2) Kemenarikan visual (keaneka ragaman, fungsi bangunan, umur)

Kemenarikan secara visual kiri dan kanan setiap jalan dalam mendukung koridor kawasan menurut jawaban responden adalah seperti grafik berikut.

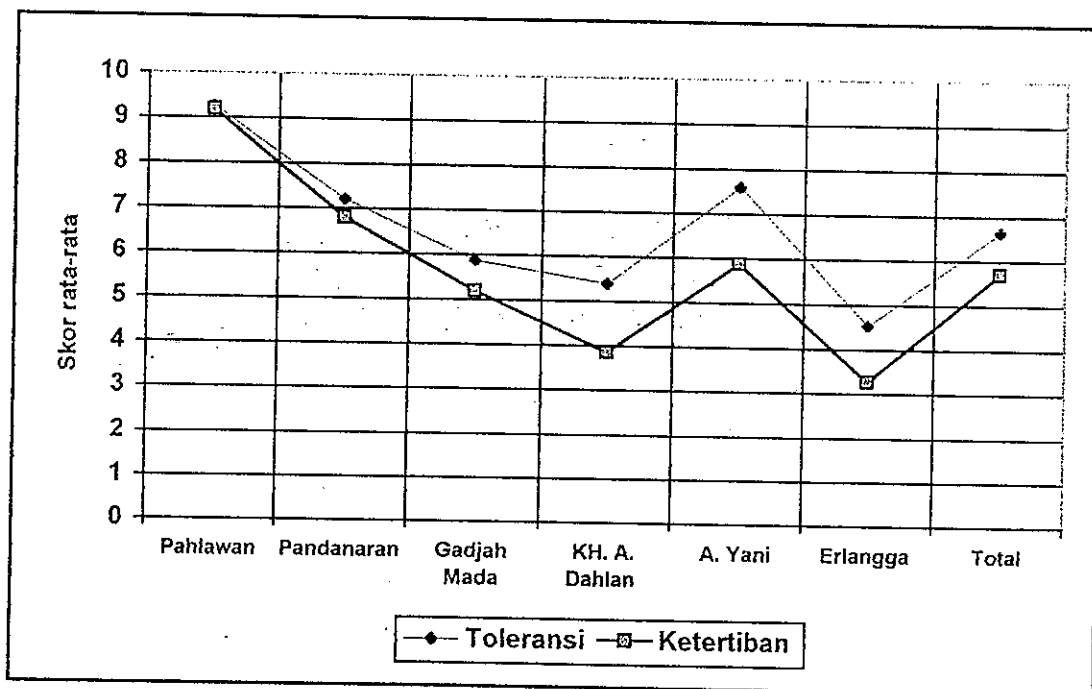


Gambar 57. Perbandingan rata-rata skor jawaban responden tentang kemenarikan visual di masing-masing Jalan.

Hasil perhitungan SPSS didapatkan $F = 17,210$ dan $\text{sig. } F = 0,000$ (signifikan). Dari grafik di atas terlihat bahwa skor rata-rata kemenarikan secara visual lebih dirasakan di Jalan Pahlawan sangat baik (7,67) selanjutnya di Jalan A. Yani (6,68) dan Jalan Pandanaran (6,0), sedangkan di Jalan Gajah Mada hanya (5,3), Jalan KH. A. Dahlan hanya (4,1), dan jalan Erlangga tidak menarik sama sekali dengan skor hanya (3,73).

3) Tingkat Keteraturan

Tingkat keteraturan di setiap jalan dalam membentuk koridor kawasan menurut jawaban responden



Gambar 58. Perbandingan rata-rata skor jawaban responden tentang keteraturan.

Hasil perhitungan SPSS didapatkan seperti tabel berikut.

Tabel 12. Ringkasan hasil analisis varians tentang keteraturan menurut responden

Keteraturan	F	Sig. F (p)	Keterangan
Torelansi	3,87	0,002	Signifikan
Ketertiban	3,07	0,001	Signifikan

Dari grafik di atas terlihat bahwa skor rata-rata keteraturan berbeda-beda dapat tidaknya ditoleransi tingkat ketertibannya, ketertiban baik di Jalan Pahlawan, selanjutnya di Jalan Pandanaran dan Jalan A. Yani, di Jalan Gajah Mada cukup, sedangkan di Jalan KH. A. Dahlan dan jalan Erlangga keteraturan yang rendah atau bahkan perlu penertiban.

Resume Penelitian Analisis Fisik Menurut Responden

Dari bahasan aspek fisik diatas dengan cara menganalisa yang didasarkan pada teori dan didasarkan pada hasil penelitian akan didapat hal sebagai berikut

1. Koridor pendukung kawasan secara berturut-turut terletak di jalan Jl. Pahlawan, Jl. Pandanaran, Jl. A. Yani, dan Jl. Gajah Mada. Sedangkan Jalan KH. A. Dahlan hanya sebagai suatu koridor bukan pendukung kawasan dan Jalan Erlangga bukan sebagai koridor kawasan yang dimaksud dalam penelitian ini.
2. Elemen-elemen pembentuk fisik koridor kawasan di masing-masing jalan terdapat elemen yang berbeda-beda. Deretan bangunan merupakan elemen pembentuk koridor utama pada jalan Pahlawan dengan skor rata-rata (9,33), deretan pohon merupakan elemen pembentuk koridor utama pada jalan Gajah Mada dengan skor rata-rata (7,40), tata lansekap sangat dominan di jalan Pahlawan dengan skor rata-rata mencapai (9,53).

3. Kemenarikan secara visual lebih dirasakan di Jalan Pahlawan sangat baik (7,67) selanjutnya di Jalan A. Yani (6,68) dan Jalan Pandanaran (6,0), sedangkan di Jalan Gajah Mada hanya (5,3) dan Jalan KH. A. Dahlan hanya (4,1) kurang menarik, di jalan Erlangga tidak menarik sama sekali dengan skor hanya (3,73).
4. Keteraturan nampak berbeda-beda, tingkat keteraturan berturut-turut dari yang terbaik yaitu: Jalan Pahlawan, Jalan Pandanaran dan Jalan A. Yani. Jalan Gajah Mada cukup teratur, sedangkan di Jalan KH. A. Dahlan dan jalan Erlangga keteraturan yang rendah atau bahkan perlu penertiban.

IV.3. Analisis Non Fisik Karakter Visual Koridor Pendukung Kawasan Menurut Responden

Analisa non fisik adalah untuk mendapatkan gambaran tentang kualitas karakter visual dari masing-masing koridor pendukung pusat kawasan Simpang Lima tersebut.

Komponen pembentuk karakter visual koridor-koridor tersebut berkaitan dengan apa yang dirasakan oleh pengguna berkaitan dengan masalah rasa memiliki, kepuasan dan kebutuhan fisik dan psikologisnya.

Pembahasan aspek non fisik tentang indikator karakter visual koridor pendukung kawasan adalah sebagai berikut :

- Berkaitan dengan intensitas aktivitas penggunaan setiap harinya dengan mewujudkan rasa memiliki/akrab sehingga terpenuhinya rasa aman dan keamanan dengan tanpa batas waktu

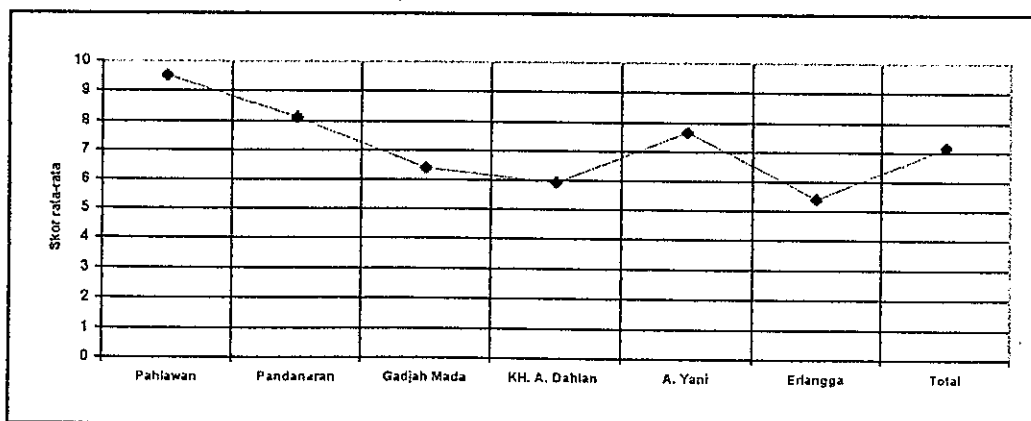
- Berkaitan dengan rasa puas didalam membentuk aktivitas yang sesuai dengan aspirasinya, sehingga tidak terjadi benturan kepentingan antar masyarakat pengguna
- Berkaitan dengan aktivitas yang sesuai dengan nilai-nilai perilaku warga kota, sehingga tidak terjadi pelanggaran norma-norma komunitas dari aktivitas yang ada. -

Ketiga komponen pembentuk karakter dari aspek non fisik yaitu rasa memiliki (*sense of place*), tujuan untuk mendapatkan kesenangan/kepuasan, dan nilai-nilai bermasyarakat dianalisa dengan menggunakan data persepsi responden.

IV.3.1. Analisa Rasa Memiliki

Berdasarkan tanggapan responden dilapangan tentang data persepsi masyarakat yang berkaitan dengan *sense of place*. Pertanyaan berisi indikator-indikator tentang rasa memiliki dari koridor jalan yang diteliti untuk mendapatkan derajat *sense of place*.

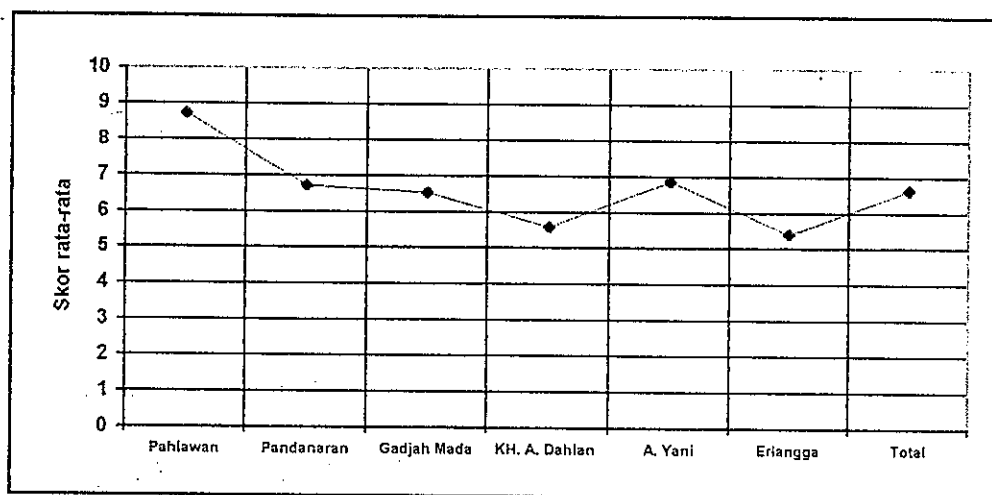
- 1) Penentuan derajat kualitas keakraban setiap jalan dapat dilihat pada table dibawah ini tentang keakraban dan rasa aman. Seperti terlihat pada grafik berikut.



Gambar 59. Perbandingan derajat keakraban di masing-masing Jalan menurut responden.

Dari grafik di atas terlihat bahwa derajat keakraban tertinggi ada di Jalan Pahlawan (9,5), berikutnya Jalan Pandanaran (8,1), Jl. A. Yani (7,7), Jl. Gajah Mada (6,4), Jl. KH. A. Dahlan (5,9), dan Jl. Erlangga hanya (5,4).

- 2) Perbandingan derajat keamanan di masing-masing jalan adalah seperti pada grafik berikut ini.



Gambar 60. Perbandingan derajat keamanan di masing-masing Jalan menurut responden.

Dari grafik di atas terlihat bahwa derajat keamanan tertinggi ada di Jalan Pahlawan (8,7), berikutnya memiliki derajat keamanan sedang yang hampir sama yaitu Jl. A. Yani (6,9), Jl. Pandanaran (6,7), dan Jl. Gajah Mada (6,5), sedangkan yang memiliki derajat keamanan yang terendah Jl. KH. A. Dahlan (5,6) dan Jl. Erlangga hanya (5,4).

Untuk lebih jelasnya tentang nilai-nilai masyarakat yang berkaitan dengan keakraban dan keamanan dapat dilihat pada tabel berikut.

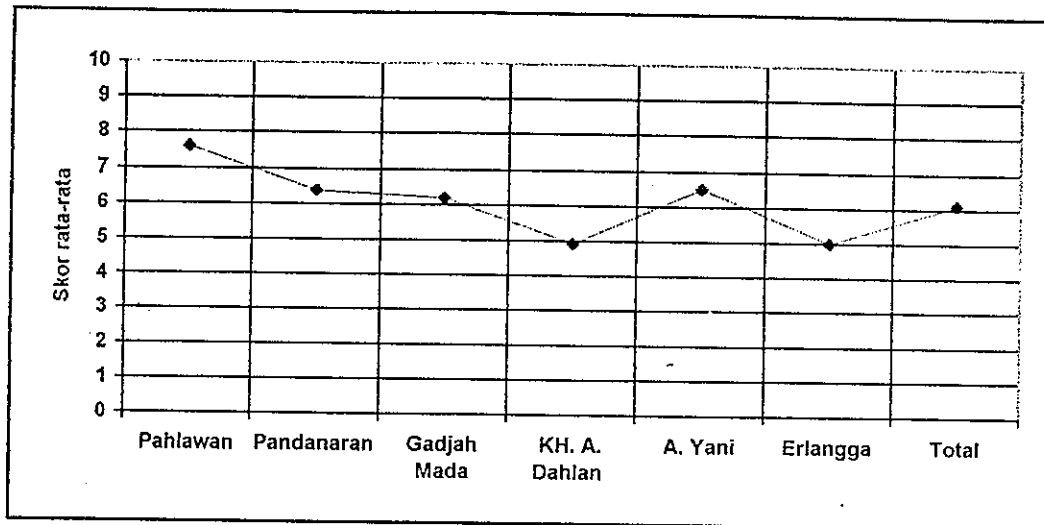
Tabel 13. Perbandingan Tingkat Keakraban dan Tingkat Keamanan di masing-masing Jalan

Jalan	Keakraban	Keamanan	Kesimpulan	Nilai
Pahlawan	Sangat akrab	Sangat Aman	Sangat baik dan cocok	
Pandanaran	Akrab	Aman	Baik dan cocok, menimbulkan keakraban	
Gajah Mada	Akrab	Aman	Baik dan agak cocok, menimbulkan sedikit keakraban	
KH. A. Dahlan	Kurang Akrab	Kurang Aman	Sulit dipahami, menimbulkan kurang adanya keakraban	
A. Yani	Sangat Akrab	Aman	Baik dan cocok, menimbulkan keakraban	
Erlangga	Sangat Kurang	Kurang Aman	Sulit dipahami: menimbulkan tidak adanya keakraban	

IV.3.2. Analisa Mendapatkan Kesenangan/Kepuasan

Didasarkan pada tanggapan responden di lapangan tentang data persepsi masyarakat yang berkaitan dengan kesenangan/kepuasan. Pertanyaan berisi indikator-indikator tentang mendapatkan kesenangan dari koridor jalan yang diteliti untuk mendapatkan derajat mendapatkan kesenangan

Perbandingan derajat kepuasan di masing-masing jalan adalah seperti pada grafik berikut ini.



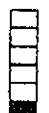


Gambar 61. Perbandingan derajat kepuasan di masing-masing Jalan menurut responden.

Dari grafik di atas terlihat bahwa jalan yang memiliki derajat kepuasan tertinggi ada di Jalan Pahlawan (7,6), berikutnya memiliki derajat kepuasan sedang dan hampir sama yaitu Jl. A. Yani (6,5), Jl. Pandanaran (6,4), dan Jl. Gajah Mada (6,2), sedangkan yang memiliki derajat keamanan yang terrendah Jl. KH. A. Dahlan (5,0) dan Jl. Erlangga hanya (4,9).

Tabel 14. Perbandingan Kepuasan/Kesenangan Masyarakat di masing-masing Jalan

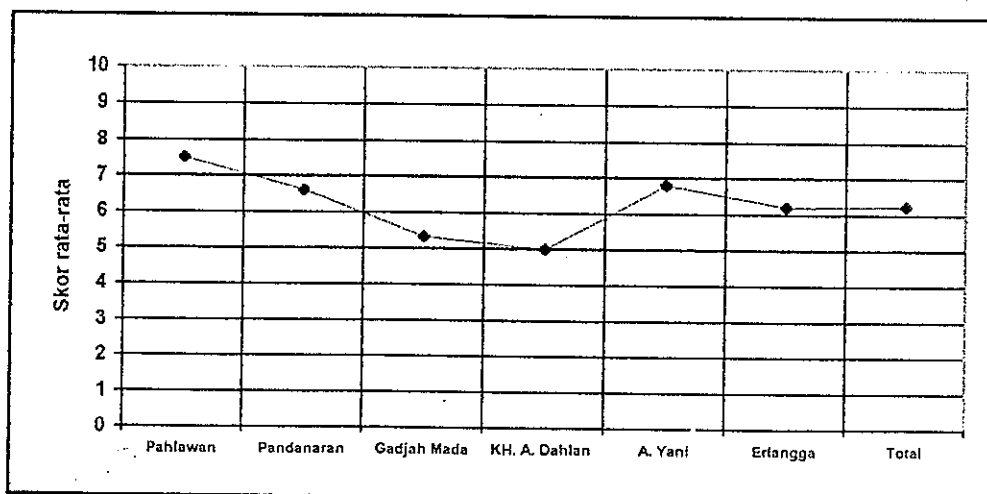
Jalan	Kepuasan	Kesesuaian	Kesimpulan	Nilai
Pahlawan	Sangat Puas	Sangat Sesuai	Mendatangkan kesenangan yang kuat	
Pandanaran	Puas	Sesuai	Menyenangkan	
Gajah Mada	Puas	Kurang Sesuai	Dapat menyenangkan secara terbatas	

KH. A. Dahlan	Tidak Puas	Tidak Sesuai	Tidak menyenangkan	
A. Yani	Puas	Sesuai	Menyenangkan	
Erlangga	Tidak Puas	Sesuai	Tidak mendatangkan kesenangan namun dibutuhkan	

IV.3.3. Analisa Nilai-nilai Bermasyarakat

Didasarkan pada tanggapan responden dilapangan tentang data persepsi masyarakat yang berkaitan dengan nilai-nilai masyarakat dan masalah pelanggaran hak.

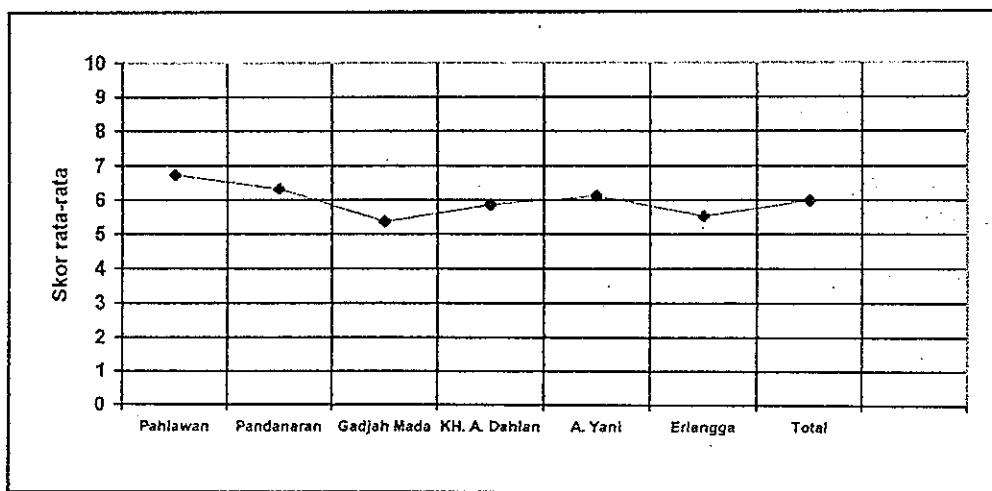
- 1) Pertanyaan berisi indikator kesesuaian dengan nilai-nilai masyarakat dari koridor jalan yang diteliti.



Gambar 62. Perbandingan derajat kesesuaian dengan nilai-nilai masyarakat yang berlaku di masing-masing Jalan menurut responden.

Dari grafik di atas terlihat bahwa jalan yang memiliki derajat kesesuaian paling baik ada di Jalan Pahlawan (7,5), berikutnya memiliki derajat kepuasan sedang di Jl. A. Yani (6,8), dan Jl Pandanaran (6,6), Sedangkan yang kurang sesuai adalah Jl. Erlangga (6,2), Jl Gajah Mada (5,3), dan Jl. KH. A. Dahlan (4,9).

- 2) Analisa nilai-nilai bermasyarakat didasarkan pada tanggapan responden dilapangan tentang ada tidaknya pelanggaran hak yang berkaitan dengan nilai-nilai masyarakat. Penentuan derajat nilai-nilai masyarakat setiap jalan dapat dilihat pada table tentang nilai-nilai masyarakat dan masalah pelanggaran hak dibawah ini









Gambar 63. Perbandingan derajat pelanggaran hak atas nilai-nilai masyarakat di masing-masing Jalan menurut responden.

Dari grafik di atas terlihat bahwa jalan yang memiliki pelanggaran hak paling baik (sedikit) dengan skor tertinggi ada di Jalan Pahlawan (6,7), berikutnya memiliki derajat pelanggaran hak yang hampir sama yaitu Jl. Pandanaran (6,3), Jl. A. Yani (6,1), Jl. KH. A. Dahlan (5,8) dan Jl. Erlangga

hanya (5,5), sedangkan di Jl. Gajah Mada memiliki derajat pelanggaran hak terendah (5,4).

Tabel 15. Perbandingan data persepsi masyarakat yang berkaitan dengan nilai-nilai masyarakat dan masalah pelanggaran hak di masing-masing Jalan

Jalan	Kesesuaian	Hak Azasi	Kesimpulan	Nilai
Pahlawan	Sangat Sesuai	Tidak ada pelanggaran hak di dalam beraktivitas	Sangat serasi	
Pandanaran	Sesuai	Tidak ada pelanggaran hak di dalam beraktivitas	Serasi	
Gajah Mada	Kurang Sesuai	Banyak hak-hak di langgar di dalam beraktivitas	Kurang serasi	
KH. A. Dahlan	Tidak Sesuai	Ada hak-hak penggunaan jalan terlanggar	Tidak serasi	
A. Yani	Sesuai	Tidak ada hak-hak pengguna jalanterlanggar	Serasi	
Erlangga	Sesuai	Ada hak-hak pengguna jalan terlanggar	Tidak Serasi	

Resume Hasil Penelitian Berdasarkan Analisis Non Fisik

Berdasarkan hasil analisis berdasarkan teori maupun berdasarkan pendapat masyarakat tentang analisis non fisik didapatkan hasil sebagai berikut:

1. Jalan Pahlawan dari tingkat keakrabannya dan rasa amannya adalah sangat baik dan sesuai dengan yang diharapkan masyarakat, sehingga mendatangkan kesenangan yang kuat tanpa terganggu hak-hak sebagai pengguna koridor jalan tersebut.
2. Jalan Pandanaran dari tingkat keakraban dan rasa amannya adalah baik dan cocok sehingga menyenangkan bagi masyarakat pengguna koridor jalan tanpa terganggu hak-hak nya
3. Jalan Gajahmada dari tingkat keakraban dan rasa amannya adalah cukup baik dan cocok sehingga akan menyenangkan secara terbatas bagi masyarakat pengguna koridor jalan walaupun banyak terganggu hak-hak nya.
4. Jalan Ahmad Dahlan dari tingkat keakraban dan keamanannya kurang baik karena sulit dipahami dan tidak menyenangkan serta adanya hak-hak pengguna jalan yang terlanggar
5. Jalan Ahmad Yani dari tingkat keakraban dan rasa amannya adalah baik dan cocok sehingga menyenangkan bagi masyarakat pengguna koridor jalan tanpa terganggu hak-haknya
6. Jalan Erlangga dari tingkat keakraban dan keamannya sulit dipahami dan tidak mendatangkan kesenangan serta ada hak-hak pengguna jalan ada yang terlanggar.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

V.1. Kesimpulan

Hasil analisis visual tentang karakter visual koridor pendukung kawasan dengan studi kasus kawasan simpang lima semarang, dapat disimpulkan sebagai berikut.

1. Jalan yang dikategorikan sebagai koridor pendukung Kawasan Simpang

Lima Semarang adalah:

- Jalan Pahlawan
- Jalan Pandanaran
- Jalan Gadjah Mada
- Jalan Ahmad Yani

Sedang untuk jalan K.H. Ahmad Dahlan adalah hanya sebagai sumbu jalan saja (bukan koridor), hal ini ditandai dengan pola hubungan (linkage) yang hanya mengutamakan sepihak (mengutamakan Kawasan Simpang Lima).

Untuk Jalan Erlangga hanya berupa jalan/gang lingkungan perumahan saja.

2. Kualitas karakter visual pada setiap koridor pendukung kawasan terpilih tersebut berdasarkan aspek visual, yang berupa figure ground, sky line, setting, unity, dan linkage, dapat disimpulkan bahwa:

- Jalan Pahlawan mempunyai karakter visual terbaik.
- Jalan Pandanaran dan Jalan Ahmad Yani mempunyai kualitas visual yang baik.

- Jalan Gajah Mada mempunyai kualitas visual yang cukup.
3. Ditemukan gradasi karakter visual masing-masing koridor jalan di dalam mendukung Kawasan Simpang Lima, yaitu secara berurutan sebagai berikut:
- Jalan Pahlawan merupakan pendukung visual utama bagi Kawasan Simpang Lima Semarang.
 - Jalan Pandanaran dan Jalan Ahmad Yani adalah pendukung visual kedua bagi Kawasan Simpang Lima Semarang.
 - Jalan Gajah mada adalah pendukung visual ketiga bagi Kawasan Simpang Lima Semarang
4. Pengaruh kualitas visual oleh masing-masing koridor kawasan tersebut akan membentuk Kawasan Simpang Lima mempunyai orientasi perkotaan yang berupa node utama Kota Semarang sehingga dapat pula memberikan pedoman kepada masyarakat kota di dalam menentukan orientasi arah dan posisinya, yaitu dengan melihat sky line dan fungsi dari bangunan-bangunan di sepanjang tepian koridor tersebut di samping tatanan dari pola lanscape kota. Di samping tatanan visual koridor tersebut di atas, peranan fungsi bangunan yang mendominasi setiap koridor jalan juga memberikan penegasan terhadap tingkat keutamaan dari setiap koridor kawasan di dalam mendukung pusat kawasannya. Demikian pula dengan pola tatanan ruang koridor dari aspek dimensi masing-masing elemen pembentuk koridor dan keteraturan/keserasian komposisi massa dapat menegaskan kualitas visual koridor pendukung Kawasan Simpang Lima seperti di atas.

V.2 Rekomendasi

Dari kesimpulan penelitian di atas untuk penataan mendatang dari masing-masing koridor jalan pendukung Kawasan Simpang Lima hendaknya perlu dikaji lebih lanjut untuk aspek-aspek tersebut di bawah ini:

1. Setiap penataan koridor pendukung Kawasan Tersebut, hendaknya diarahkan pada tingkatan/gradasi karakter visual yang sudah didapatkan di dalam penelitian ini.
2. Perlu adanya prioritas penataan untuk fasilitas publik / masyarakat pengguna pada setiap koridor yang sesuai dengan perkembangan dari aktivitas yang mendominasi di setiap koridor pendukung kawasan tersebut.
3. Koridor pendukung kawasan harus bisa secara proporsional menampung semua jenis aktivitas yang berkembang di Kawasan Simpang Lima tersebut dengan tanpa mengurangi kelancaran sirkulasi kawasan tersebut.
4. Ruang-ruang publik yang ada di setiap koridor, penataannya hendaknya diarahkan pada penampungan kemungkinan-kemungkinan meluapnya aktivitas pusat kawasan sehingga tidak mengganggu karakter visual lingkungan, baik di pusatan maupun di koridor-koridor jalan pendukungnya itu sendiri.

- Rapoport, Amos ,1982, *The Meaning of the Built Environment*, Sage Publication, Beverly Hills.
- Shirvani, Hamid, 1985. *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York
- Smardon.RC., 1986. *Foundation for Visual Project Analysis*, John Wiley & Son, New York
- Spreiregen, Paul D, 1965, *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*, Mc Graw Hill, New York.
- Sudjana, 1989, *Metoda Statistika*, Tarsito, Bandung.
- Sungguh, A, 1984. *Kamus Istilah Teknik*. Kurnia Esa ,Jakarta.
- Trancik, Roger , 1986, *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York .
- Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashihara, Yoshinobu, 1983, *The Aesthetic Townscape*, The MIT Press, Cambridge, London, England, Massachusetts.
- Catanese, Anthony J, dan Snyder, James C, 1992, *Perencanaan Kota*, Terjemahan Erlangga, Jakarta.
- Cullen, Gordon, 1975, *Townscape*. Van Nostrand Reinhold, New York
- Hakim, Rustam, 1987, *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lanskap*, Bina Aksara, Jakarta
- Krier, Rob, 1979. *Urban Space*. Academic Editions 42 Leinster Gardens, London
- Lang, Jon Burnette Charles, Moleski Walter, Vachon David, 1974 , *Design for Human Behavior; Architecture and The Behavioral Sciences*, Dowden, Hutchinson & Ross, Inc Stroudsburg, Pennsylvania.
- Lang, Jon, 1987. *Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design*. Van Nostrand Reinhold, New York.
- Lestariningsih-DJ, 2002. *Pengaruh Signage terhadap Estetika Visual (koridor komersial) Jl Agus Salim Semarang* . tesis MTA Undip, Semarang.
- Lang, Jon, 1994, *Urban Design; The American Experience*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Lynch, Kevin, 1969. *The Image of The City*. MIT Press, Cambridge
- Lynch, Kevin, 1981, *Good City Form*. MIT Press, Cambridge
- Moughtin, Cliff et.al. 1995, *Urban Design : Ornament and Decoration*, Butterworth, Oxford.
- Muhadjir, Noeng, 1996, *Metodologi Penelitian Kuantitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Normies, A.1992, *Kamus Bahasa Indonesia*. Karya Ilmu, Surabaya.
- Pei, M 1971. *Encyclopedia Americana*. Grolier Incorporated. New York.
- Poerwadarminto, 1972, *Kamus Lengkap* , Hasta Jakarta