

711.41
MUR
K es

**KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN
JENDRAL SUDIRMAN DI KOTA SALATIGA**



TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Teknik Arsitektur**

Disusun oleh :

**RUDI NURRAHMAT
L4B001229**

**MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2003**

KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN DI KOTA SALATIGA

Disusun oleh :

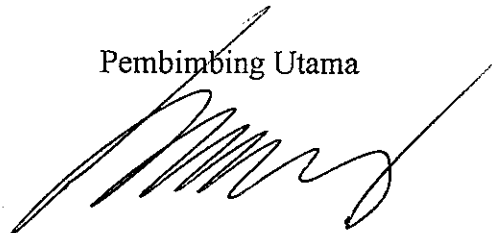
RUDI NURRAHMAT

NIM. L4B001229

Dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada Tanggal : 4 Juli 2003

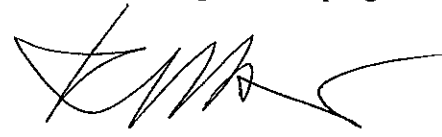
Tesis ini telah diterima
Sebagai persyaratan memperoleh gelar
Magister Teknik Bidang Ilmu Arsitektur

Pembimbing Utama



(Ir. Edy Darmawan, M.Eng.)

Pembimbing Pendamping



(Ir. Budi Sudarwanto, M.Si.)



Kepala Program Studi Arsitektur



(Ir. Totok Roesmanto, M.Eng.)

ABSTRACT

A road system are the city builder elements or substance and as a facility and town infra structure which have a vital function. This element also have a function to relating places in town or other places out town, or with other words that road system are an element that have a function as a goods, services and human movement circulation.

Base on the observation that have been done, there is phenomenon on the Jendral Sudirman road, Salatiga, there is spots which have increased community businesses like stores, store-house, commercial activity, restaurant, even there is two shopping centre building stand beside those road. This activity shows that road system building have a good motivation to the community to raising their economic activity, and the community have maximising using their space and land so there is no open space, that activity have a result public transportation and private vehicle lost their space to move.

From those analysis, how to resolved and planned for Jendral Sudirman road section on the future to gain community needed are responsibility of Salatiga District Government to be done.

As explain on the background of the problem, that studies on space function of Salatiga downtown area have influences by some physical or non-physical component.

This research objective pointing on the problem as follows: reciting space function from Salatiga downtown area physical and non-physical aspect with jalan Sudirman roadblock case study.

Pointing on the research purpose, main target of this research are to gain explanation each space frame aspect strength of Salatiga downtown area, to get which one of physical or non-physical have a dominant aspect with jalan Sudirman roadblock case studies.

On the area planning and designing there is a possibility from towns and buildings shapes changing which may also have function changing, raising happiness quality, raising social interaction and others, as a more reaction on the geography field, so opinion that building society have no more effect to community and society always have an influence to social, economic, and other surroundings aspect which similar become a significant problem.

City fast developing and growth in a few past decade become an important phenomena in a developing countries. In Indonesia, which we take a case in city of Salatiga and we focusing on jalan Sudirman road which have a fast developing, and these condition make a few significant problem as follow :

- Developing and management city space problems.
- Physical growth management problems.

To resolve all problems above, we need to see city developing problem in a big think path on the city planning more wider, which connected with providing social structure and infrastructure and also structuring city space planning.

After knowing city growth problems in general, so we try to make a limitation of the problems and focusing on the function of public area which on the structuring almost have a many changes, that way usually emerging a problem in the city community, which one we could say :

- Public space which too small and too crowded to be use by the public.
- Space using that not suitable with the basic utility of it, which often make a society harmonious.

Appropriate with the purpose of the research and point that we have to achieve, this research output will be gave an advantage for:

- City planner, managing and city decision maker of development in downtown area with consideration to watch physical and nonphysical potential to make "*sense of place*" or soul of the place still preserve and to protect the forthcoming developing.
- Developing on Architecture and Planology which involving all psychological instrument which will be use to research social phenomena to expression on individual behavior or community to the social livinghood. All studies dicipline fusing will become a resolving way to find methodology steps to appropriate with the problem that will be researched.

ABSTRAK

Suatu jaringan jalan adalah merupakan elemen atau unsur pembentuk kota dan sebagai fasilitas dan prasarana kota yang sangat vital. Elemen ini juga berfungsi sebagai penghubung suatu tempat dengan tempat lain di dalam kota atau tempat lain di luar kota atau dengan perkataan lain bahwa jaringan jalan adalah suatu elemen atau unsur yang berfungsi sebagai sirkulasi pergerakan arus barang, jasa dan manusia.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan terlihat fenomena-fenomena sepanjang penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga tersebut pada ruas-ruas tertentu terjadi peningkatan kegiatan usaha masyarakat seperti pertokoan, ruko, usaha dagang, restaurant, bahkan telah berdiri dua buah gedung shopping center. Ini menunjukkan bahwa pembangunan jaringan jalan sangat mendorong masyarakat untuk meningkatkan usahanya di bidang ekonomi kepada yang lebih baik dan masyarakat benar-benar memanfaatkan lahan atau tanah yang dimilikinya semaksimal mungkin sehingga tidak adanya ruang-ruang terbuka, yang mengakibatkan menyempitnya ruang gerak kendaraan-kendaraan pribadi maupun angkutan umum.

Dari uraian di atas, bagaimana perencanaan dan pemecahan yang terbaik terhadap kawasan di sepanjang penggal jalan Jendral Sudirman pada kurun waktu mendatang guna tercapainya keinginan yang diharapkan adalah merupakan tanggung jawab Pemerintahan Daerah Kota Salatiga.

Seperti telah dijelaskan di dalam latar belakang masalah, bahwa kajian fungsi ruang kawasan pusat kota Salatiga dipengaruhi oleh beberapa komponen baik secara fisik maupun nonfisik.

Tujuan penelitian ini adalah mengacu pada permasalahan, yaitu mengkaji fungsi ruang baik dari aspek fisik dan nonfisik pada kawasan pusat kota Salatiga dengan studi kasus penggal jalan Jendral Sudirman.

Mengacu pada tujuan penelitian, maka sasaran utama dari penelitian ini adalah mendapatkan kejelasan dari kekuatan masing-masing aspek pembentuk fungsi ruang kawasan pusat kota Salatiga, apakah yang dominan dari aspek fisik atau nonfisik dengan studi kasus penggal jalan Jendral Sudirman.

Dalam perancangan dan pendesainan lingkungan terdapat kepercayaan yang berubah dalam bentuk kota-kota dan bangunan-bangunan yang bisa berubah sifat, meningkatkan kualitas kebahagiaan, meningkatkan interaksi sosial dan lain-lain, sebagai reaksi lebih di bidang geografi, maka pandangan bahwa lingkungan yang dibangun tidak lagi punya efek pada masyarakat dan bahwa lingkungan tersebut berefek pada aspek sosial, ekonomi dan lingkungan-lingkungan lain yang serupa merupakan kepentingan besar.

Perkembangan dan pertumbuhan perkotaan yang cepat dalam beberapa dekade yang lalu merupakan suatu fenomena penting di negara sedang berkembang. Di Indonesia, di sini diambil suatu kasus di Kota Salatiga yaitu di penggal jalan

Jendral Sudirman Salatiga yang mengalami pertumbuhan yang cepat, kondisi yang demikian telah menimbulkan berbagai masalah penting yaitu :

- Persoalan pengembangan dan pengelolaan pertumbuhan lahan perkotaan.
- Permasalahan pengelolaan pertumbuhan fisik.

Untuk mengatasi kendala di atas, perlu dilihat persoalan pertumbuhan kota dalam kerangka berpikir tata ruang kota yang lebih luas, menyangkut penyediaan sarana dan prasarana sosial serta penataan struktur tata ruang kota.

Setelah mengetahui permasalahan pertumbuhan perkotaan secara umum, maka kami mencoba membatasi permasalahan secara lebih terfokus pada fungsi ruang publik dimana pada penataannya sering mengalami banyak perubahan, sehingga seringkali timbul permasalahan yang terjadi di masyarakat perkotaan, yaitu :

- Kurangnya ruang publik yang dapat dimanfaatkan secara teratur oleh pengguna ruang tersebut.
- Pemanfaatan ruang yang tidak sesuai fungsinya, seringkali mengakibatkan ketidakserasian lingkungan.

Sesuai dengan tujuan penelitian dan sasaran yang akan dicapai, maka hasil penelitian ini akan memberikan manfaat bagi :

- Para perencana, pengelola dan penentu kebijakan pengembangan/ pembangunan kawasan di pusat kota dengan pertimbangan untuk memperhatikan potensi fisik dan nonfisik agar supaya "*sense of place*" atau jiwa tempat dapat terjaga dan terpelihara pada perkembangan yang akan datang.
- Pengembangan ilmu Arsitektur dan Perancangan Kota yang di dalamnya melibatkan instrumen/alat pengukur psikologi dan digunakan untuk meneliti fenomena sosial yang terekspresikan ke dalam perilaku individu atau masyarakat di dalam kehidupan sosial. Perpaduan dari beberapa disiplin ilmu ini merupakan upaya untuk menemukan langkah-langkah metodologi yang sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrohmanirrohim

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Atas segala puji dan syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT., atas segala limpahan berkah, rahmat serta hidayah-Nya, sehingga kami menyelesaikan tesis ini. Adapun tesis ini merupakan salah satu syarat dalam menyelesaikan studi untuk jenjang Strata Dua (S2) di lingkungan program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

Tesis ini dimaksudkan agar kami sebagai mahasiswa dapat mengembangkan ilmu dan penalarannya dari pendidikan yang telah diterima selama kami menjalani kuliah untuk bisa berguna di kemudian hari.

Selama mengerjakan tesis ini tentunya penulis tidak lepas dari segala hambatan dan rintangan. Namun berkat bantuan, dorongan dan masukan-masukan dari berbagai pihak akhirnya kesulitan itu dapat penulis atasi dengan baik. Untuk itu tidak berlebihan jika dalam kesempatan ini kami menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Edy Darmawan, M.Eng., dan Ir. Budi Sudarwanto, M.Si., selaku Mentor dan Comentor yang telah mengarahkan dan memberi masukan-masukan yang sangat berharga kepada kami dalam menyelesaikan penelitian ini.
2. Kedua orang tua, yang telah membantu memberikan dorongan serta doa.
3. Segenap staf dan karyawan Pemda Salatiga yang dengan simpatik dan suka rela membantu peneliti untuk mendapatkan data-data yang diperlukan.
4. Rekan-rekan seprofesi yang telah memberikan masukan-masukan bagi kesempurnaan penelitian ini.
5. Semua pihak yang telah banyak membantu dan tidak dapat kami sebutkan satu persatu.

Akhirnya besar harapan kami semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri dan bagi siapa saja yang membacanya. Kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan bagi kesempurnaan perencanaan kota-kota di Indonesia pada masa mendatang.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, Juli 2003

RUDI NURAHMAT

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN	ii
ABSTRACT – ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1. Latar Belakang	1
I.2. Permasalahan	8
I.3. Perumusan Masalah	11
I.4. Tujuan Penelitian	11
I.5. Sasaran Penelitian	12
I.6. Manfaat Penelitian	12
I.7. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian	12
I.8. Sistematika Pembahasan	13
BAB II LANDASAN TEORI	15
II.1. Pertumbuhan Kawasan Pusat Kota	15
II.2. Teori Arsitektur	16
II.2.1. Manusia dan Ruang	16
II.2.2. Pengertian Fungsi secara Umum dan Fungsi Ruang ..	17
II.3. Teori Perancangan Kota	19
II.3.1. Kawasan Ruang Terbuka	19
II.4. Fungsi Ruang pada Kawasan Pusat Kota	21
II.4.1. Pedestrian dan Pejalan Kaki	21

II.4.2. Jalan	23
II.4.2.1. Pengertian Jalan	25
II.4.2.2. Klasifikasi Jalan	26
II.4.2.3. Dimensi Kendaraan Pengguna Jalan	27
II.4.2.4. Satuan Mobil Penumpang	28
II.4.2.5. Volume Lalu Lintas Harian	28
II.4.2.6. Komposisi Bentuk Jalan	30
II.4.2.7. Jalur Lalu Lintas Jalan	31
II.4.2.8. Lajur Jalan	33
II.4.2.9. Bahu Jalan	34
II.4.2.10. Median Jalan	35
II.4.2.11. Fasilitas Pejalan Kaki	36
II.4.2.12. Jarak Pandang Pengguna Jalan	36
II.4.2.13. Jarak Pandang Mendahului Pengguna Jalan	36
BAB III METODE PENELITIAN	38
III.1. Metode Kualitatif dan Kuantitatif	39
III.2. Metode Penelitian Kualitatif Rasionalistik	43
III.2.1. Metodologi Penelitian Kualitatif Rasionalistik	43
III.3. Bentuk dan Strategi Penelitian	46
III.3.1. Penentuan Variabel Penelitian	46
III.4. Rancangan Penelitian	49
III.4.1. Langkah Penelitian	49
III.4.2. Definisi Operasional Penelitian	50
III.2.1. Metoda Penelitian	51
III.5. Analisis Penelitian	54
III.6. Lokasi Wilayah Penelitian	55
III.6.1. Lokasi Area 1	55
III.6.2. Lokasi Area 2	55
III.6.3. Lokasi Area 3	55

III.7. Waktu Penelitian	55
III.8. Bahan dan Alat Penelitian	56
BAB IV GAMBARAN UMUM KAWASAN PENELITIAN	57
IV.1. Gambaran Umum Kawasan Penelitian	57
IV.2. Kondisi Lingkungan Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	57
IV.2.1. Data Fisik Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	57
IV.2.1.1. Peruntukan Lahan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga	57
IV.2.1.2. Intensitas Pembangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga	58
IV.2.1.3. Bangunan dan Ruang di Jalan Jendral Sudirman Salatiga	59
IV.2.1.4. Ketinggian dan Skyline Kawasan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga	62
IV.2.1.5. Hubungan Antar Bangunan Jalan Jendral Sudirman Salatiga	62
IV.2.2. Data Non Fisik Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	62
IV.2.2.1. Kegiatan Masyarakat Kota Salatiga di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	63
IV.2.2.2. Intensitas Kegiatan di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	63
IV.2.2.3. Kondisi Sosial Budaya di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	64
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN	65
V.1. Analisis Data Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	65
V.2. Data Person Centered Mapping	65

V.3. Penelitian Area 1	
Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	67
V.3.1. Atribut	67
V.3.2. Hasil Penelitian pada Area 1	
Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	67
V.3.2.1. Data Fisik	67
V.3.2.2. Data Non Fisik	68
V.3.3. Analisa	68
V.3.3.1. Analisa Atribut	68
V.3.3.2. Analisa Data Fisik	69
V.3.3.3. Analisa Data Non Fisik	70
V.4. Penelitian Area 2	
Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	73
V.4.1. Atribut	73
V.4.2. Hasil Penelitian pada Area 2	
Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	73
V.4.2.1. Data Fisik	73
V.4.2.2. Data Non Fisik	74
V.4.3. Analisa	74
V.4.3.1. Analisa Atribut	74
V.4.3.2. Analisa Data Fisik	75
V.4.3.3. Analisa Data Non Fisik	76
V.5. Penelitian Area 3	
Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	80
V.5.1. Atribut	80
V.5.2. Hasil Penelitian pada Area 3	
Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	80
V.5.2.1. Data Fisik	80

V.5.2.1.1. Peruntukan Lahan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga	80
V.5.2.1.2. Intensitas Pembangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga	81
V.5.2.1.3. Ketinggian dan Skyline Kawasan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga	82
V.5.2.1.4. Hubungan Antar Bangunan Jalan Jendral Sudirman Salatiga	82
V.5.2.2. Data Non Fisik	83
V.5.3. Analisa	86
V.5.3.1. Analisa Atribut	86
V.5.3.2. Analisa Data Fisik	87
V.5.3.3. Analisa Data Non Fisik	107
V.5.3.3.1. Kegiatan Masyarakat Kota Salatiga di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	107
V.5.3.3.2. Intensitas Kegiatan di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	107
V.5.3.3.3. Kondisi Sosial Budaya di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	109
V.6. Pembahasan	110
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	115
VI.1. Kesimpulan	115
VI.2. Rekomendasi	124
DAFTAR PUSTAKA	125
LAMPIRAN-LAMPIRAN	127

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Klasifikasi kelas jalan	26
Tabel 2.	Dimensi kendaraan	27
Tabel 3.	Ekivalen mobil penumpang (EMP) pengguna jalan	28
Tabel 4.	Penentuan faktor K dan faktor F berdasarkan volume lalu lintas harian rata-rata	29
Tabel 5.	Lebar lajur ideal menurut kelas jalan	34
Tabel 6.	Lebar minimum median	35
Tabel 7.	Variabel penelitian	47
Tabel 8.	Motif responden di area 1	70
Tabel 9.	Motif responden di area 2	76
Tabel 10.	Motif responden di area 3	107
Tabel 11.	Posisi parkir di area 3	108
Tabel 12.	Alasan pemilihan posisi parkir di area 3	108

DAFTAR GAMBAR DAN PETA

Gambar 1.	Dimensi kendaraan kecil	27
Gambar 2.	Dimensi kendaraan sedang	27
Gambar 3.	Dimensi kendaraan besar	28
Gambar 4.	Damaja, Damija dan Dawasja di lingkungan jalan kota	29
Gambar 5.	Penampang lintang jalan tipikal	30
Gambar 6.	Penampang lintang jalan tipikal yang dilengkapi trotoar	30
Gambar 7.	Penampang lintang jalan tipikal yang dilengkapi median	31
Gambar 8.	Jalan 1jalur-2lajur-2arah	32
Gambar 9.	Jalan 1jalur-2lajur-1arah	32
Gambar 10.	Jalan 2jalur-4lajur-2arah	33
Gambar 11.	Bahu jalan	34
Gambar 12.	Media direndahkan dan ditinggikan	36
Gambar 13.	Jarak pandang mendahului	37
Gambar 14.	Gambar lokasi penelitian	58
Gambar 15.	Lokasi bangunan dan lahan parkir pada penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga	59
Gambar 16.	Pedestrian jalan Jendral Sudirman Salatiga	60
Gambar 17.	Pembagian wilayah penelitian	66
Gambar 18.	Gambar area 1	72
Gambar 19.	Gambar area 2	79
Gambar 20.	Gambar area 3	85
Gambar 21.	Gambar pembagian segmen pada area 3	91

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Permasalahan pada Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	127
- Aspek Fisik	127
- Aspek Sosial	128
- Aspek Regulation	129
- Aspek Ekonomi	130
Lampiran 2. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Salatiga	
Propinsi Jawa Tengah	131
- Wilayah Administrasi dan Kemampuan Tanah Kota Salatiga	131
- Wilayah Administrasi Kota Salatiga & Jawa Tengah	132
- Daftar Nama Ruas Jalan Negara dan Propinsi di Kota Salatiga	133
- Jaringan Drainase dan Irigasi Kota Salatiga	134
- Luas Penggunaan Tanah di Kota Salatiga	135
Lampiran 3. Daftar Pertanyaan	136
- Untuk Pedagang Kaki Lima di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	136
- Untuk Pengujung di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	138

BAB I
PENDAHULUAN

**KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN
DI KOTA SALATIGA**

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Dalam perancangan dan pendesainan lingkungan terdapat kepercayaan yang berubah dalam bentuk kota-kota dan bangunan-bangunan yang bisa berubah sifat, meningkatkan kualitas kebahagiaan, meningkatkan interaksi sosial dan lain-lain, sebagai reaksi lebih di bidang geografi, maka pandangan bahwa lingkungan yang dibangun tidak lagi punya efek pada masyarakat dan bahwa lingkungan tersebut berefek pada aspek sosial, ekonomi dan lingkungan-lingkungan lain yang serupa merupakan kepentingan besar.

Pandangan sekarang mengenai lingkungan yang dibangun bisa dilihat sebagai tempat aktivitas-aktivitas manusia. Tempat tersebut bisa memberikan fasilitas tempat tertentu mungkin mempermudah (manusia) untuk memperluas aktivitasnya sebagai seorang katalis tetapi tidak bisa, memutuskan atau membangkitkan aktivitas-aktivitas (sementara perbedaan ini bisa sulit diambil keputusannya melalui observasi, secara teori perbedaan ini tampak sangat penting). Tampaknya lingkungan yang ditempati biasanya akan membuat sifat-sifat tertentu yang lebih sulit, tetapi biasanya tidak menghalangi orangnya, meskipun lebih mudah untuk menutupi sifat manusia dari pada untuk membangkitkannya. Terlebih lagi, sementara dengan menutupi sifat tersebut maka pada umumnya bisa diterima bahwa lingkungan yang dibangun itu penting.

Dalam hal ini, lingkungan sangat berhubungan dengan kultur dan aspek-aspek manusia yang berkenaan dengan interaksi lingkungan dan pendesainan

lingkungan, di mana manusia mencoba untuk menyambungkan antara nilai-nilai, harapan-harapan dan norma-norma, perilaku-perilaku dan sebagainya dengan lingkungan fisik melalui pendesainan.

Saya mencoba untuk mengaplikasikan penemuan-penemuan mengenai masyarakat yang memahami kota, masyarakat yang mengatur kota tersebut secara mental, apa saja efek-efek yang membentuk masyarakat, memberikan citra, bagaimana pentingnya kota bagi perilaku atau kepuasan manusia, atau bagaimana manusia biasanya mempunyai pengalaman tentang kehidupan kota dan desain kota itu sendiri. Harusnya ada ketersambungan antara karakteristik manusia dengan pendesainan lingkungannya.

Ketertarikan terhadap keterkaitan antara faktor-faktor konstan dan variabel dengan ruang lingkup (kota)-nya maka kita perlu memperhatikan antara tata kota dengan psikologi, kultur, dan kebutuhan-kebutuhan sosial masyarakat. Apapun pengembangan kota di masa depan, pendapat saya bahwa beberapa prinsip berdasarkan konsistensi manusia perlu dipertimbangkan karena konstansi yang mendasari variabel kultural dan sub kultural yang akan ditekankan sehingga kenyataan mengenai pola perilaku tertentu yang sudah lama ada bila menolak teori-teori yang sekarang muncul mengenai kota masa depan. Beberapa penemuan sekarang banyak muncul misalnya dari etologi, psikologi, sosial sosiologi, antropologi, geografi, dan manusia yaitu yang merupakan studi-studi lingkungan yang berdasarkan pada manusia yang berada dalam lingkungan interaksi, lingkungan pada umumnya, dan yang secara khusus berada di dalam (wilayah) kota. Penemuan-penemuan ini tidak ada yang berdiri sendiri. Penemuan-penemuan tersebut saling berinteraksi dan mulai membentuk sintensis.

Keterhubungan tersebut tidak selalu tampak karena materialnya tercecer di berbagai jurnal, buku-buku dan simposium-simposium yang bervariasi jenis, konsep, metodologi dan orientasi-orientasinya dengan menghubungkan-kaitkan semua material tersebut ke dalam satu masalah, kita bisa melihat apakah interkoneksi material tersebut secara mutual saling berhubungan atau saling berlawanan dan bisa diambil langkah pertama untuk menciptakan konsep lingkungan yang dibangun berdasarkan skala kota.

Tujuannya biasanya untuk mendesain kota bagi masyarakat tetapi ada dugaan yang muncul mengenai konsep-konsep pengaturan baru yang berasal dari manusia yaitu sebagai studi lingkungan yang mampu menjelaskan masalah-masalah seperti memberi makna pusat-pusat kota dan lingkungan, kepadatannya, privasi, daerah “kumuh” hubungan bentuk fisik dan makna dari interaksi sosial, lokasi dan kegunaan fasilitas-fasilitas, standar-standar dan arti kualitas lingkungan dan sejenisnya. Tujuan-tujuan tersebut tidak hanya untuk pendesainan tetapi juga untuk mengevaluasi keberhasilan desain tersebut. Pada kenyataannya ketidakadaan evaluasi dan sedikitnya pengetahuan tentang bangunan dan kosa kata telah menjadi kelemahan terbesar bagi dunia desain. Dalam buku ini akan dibahas menjadi jenis-jenis data dan pendekatan-pendekatannya yang dibutuhkan untuk tujuan-tujuan desain meskipun mayoritas data-data ini belum dioperasikan, tampaknya penting bagi pendesain untuk waspada terhadap pandangan ini dan kondisi seni yang muncul sekarang. Pengetahuan semacam itu akan mengubah persepsi mereka akan pendekatan mereka terhadap desain kota.

Bentuk kota berhubungan dengan kriteria-kriteria psikologi, perilaku, kultur, dan kriteria-kriteria lain yang serupa penekanannya lebih pada desain kota

daripada perencanaan desain meskipun perbedaan tidak pernah jelas. Perbedaan ini adalah karena masalah skala, perencanaan yang berhubungan dengan unit-unit yang lebih besar sehingga kita berhubungan dengan elemen-elemen kota dan keterkaitannya dengan perencanaan yang berhubungan dengan keputusan lokasional dan kebijaksanaan. Tujuan saya adalah untuk mengajukan sebuah pendekatan yang cukup bukti dan tersedia, tujuan saya bukanlah untuk memberikan jawaban yang sederhana bukan pada konsep kerja yang sudah selesai atau komplit. Tetapi buku ini diajukan untuk menyambung teori mengenai apa dan bagaimana masyarakat kota tersebut. Saya memberikan penekanan pada aspek-aspek material secara fisik, eksperensial, dan pendesainan. Sementara sekarang ada konsep yang bisa diterima bahwa seseorang tidak bisa mendesain seluruh kota (meskipun ada yang bisa mengaturnya), tetapi masih mungkin untuk mendesain wilayah-wilayah di sebuah kota untuk pemakai-pemakai tertentu.

Lingkungan tersebut merupakan serangkaian hubungan antara elemen-elemen dan masyarakat yang berpola. Lingkungan tersebut mempunyai struktur dan lingkungan tersebut bukanlah rakitan dari sebuah lingkungan itu merefleksikan dan memfasilitasi hubungan dan transaksi antara masyarakat dan elemen-elemen fisik di dunia. Hubungan-hubungan tersebut pada dasar spesial masuknya obyek dan masyarakat pada dasarnya dihubungkan melalui uangnya. Bahkan binatang-binatang tempatnya tidaknya tidak secara random tetapi dikarenakan adanya interaksi antara lingkungan fisik dan lingkungan sosial (McBride, 1964, 1970; Wynne-Edwards, 1962). Diantara karakteristik-karakteristik psikologi, sosial dan kultur sering diungkapkan berdasarkan tempatnya (ruang lingkupnya), misalnya pemisahan grup homogen yang

bermacam-macam di lingkungan kota. Binatang dan manusia punya ruang lingkup begitu juga konsep sosial yang mengimplikasikan bahwa di dalam sebuah kelompok dipisahkan oleh jarak fisik dan jarak sosial.

Ruang lingkup mempunyai tiga dimensi perluasan dan dunia yang melengkapi kita yaitu dimensi internal, dimensi relasi dan dimensi jarak antara manusia dan hal dengan hal dan ruang lingkup merupakan jantung dari lingkungan yang dibangun. Organisasi spasial (yang berhubungan dengan ruang (tempat)) pada kenyataan merupakan aspek perancangan lingkungan yang lebih fundamental daripada bentuk lingkungan itu sendiri, daripada materialnya dan sejenisnya.

Karakteristik-karakteristik ruang di sebuah lingkungan juga merefleksikan komunikasi, oleh karena itu orang yang berkomunikasi di suatu kondisi apa cara yang bagaimana, kemudian bagaimana, dimana dan konteks kepentingannya apa merupakan cara penting di mana lingkungan dengan organisasi sosial dihubungkan dalam kasus lingkungan kota maka hal tersebut juga bisa dimengerti dengan dua cara yaitu berhubungan dengan sistem gerakan dan sistem komunikasi atau dengan komunikasi atau dengan komunikasi secara langsung. Maka hubungan tersebut dengan lingkungan dan pengaturannya bisa dilihat sebagai cara yang terkontrol antara alam yang arahnya, jumlahnya dan lain-lain.

Maka di dalam tempat tersebut merupakan lingkungan yang berseptual dan masyarakatnya sadar secara langsung dan mereka memberikan arti simbolik kepada tempat itu dan di situlah tempat adanya aktivitas di mana manusia tidak hanya sadar tetapi juga mendapatkan informasi dari lingkungan tersebut. Tempat

tersebut sebenarnya oleh kelompok-kelompok sosial dan mencerminkan pola-pola sikap mereka dan persepsi-persepsi, bisa juga disebut tempat sosial, konsep prominem di Prancis dan sosiologinya.

Hal tersebut juga ditemukan pada kegiatan-kegiatan anak-anak (Bishop, Peterson dan Michaels, 1972; Gold, 1972; Rapoport, 1969(b); D.O.E.) dan aktivitas-aktivitas yang lain, dan dalam pembahasan akan ditemukan ketidakseimbangan-ketidakseimbangan yang bukan hanya karena nilai-nilai tetapi imej-imej dan gaya kognitif yang berbeda sehingga orang, memandang sekitarnya dengan cara mengklasifikasikannya ke dalam beberapa kategori yang berhubungan dengan harapan-harapan dan skema-skema. Hal ini berarti bahwa perilaku dan aktivitas-aktivitas tidak bisa disamakan dengan nilai budaya (Rapoport, 1969(c)).

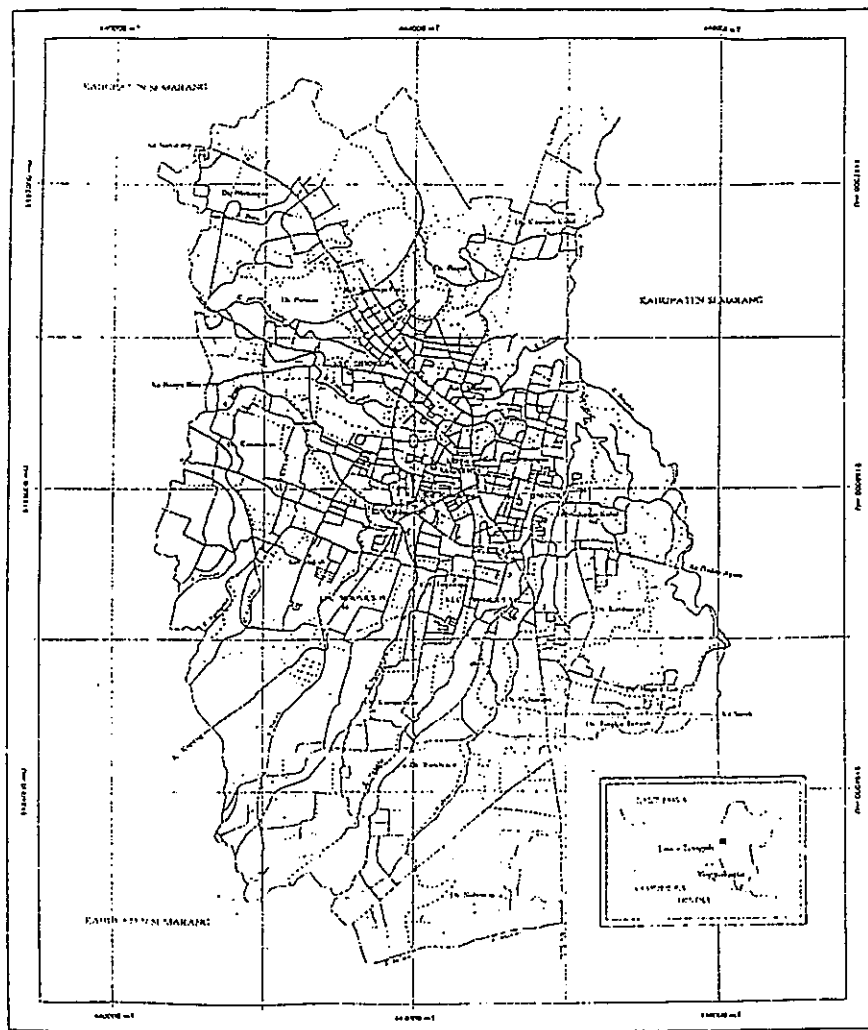
Dengan pertimbangan berdasarkan aktivitas-aktivitas maka aktivitas-aktivitas beserta sistemnya (sistem ruang dan waktu) sangatlah penting bagi perencanaan dan desain sebagai kebutuhan-kebutuhan dasar aktivitas-aktivitas tersebut tampaknya sangat variabel (bervariasi) oleh karena itu disarankan untuk mengikuti skema berikut ini :

Apapun aktivitasnya bisa dianalisa dalam empat komponen yaitu :

1. Aktivitas biasa seperti : berjualan, berjalan, berbelanja, parkir dan ke kantor.
2. Cara melakukan (di tempat yang sesuai, misalnya belanja di pasar).
3. Aktivitas tambahan yang sesuai atau berhubungan dan menjadi bagian dari sistem aktivitas, misalnya bergosip ria waktu belanja, jalan-jalan sambil lihat-lihat.

4. Aspek-aspek simbol dari aktivitas misalnya belanja sebagai konsumsi yang nampak, memasak atau acara ritual, membangun identitas sosial.

Di sini penyaji mengambil salah satu kota di Indonesia khususnya di Jawa Tengah yaitu di Kota Salatiga, di mana kota tersebut banyak mengalami perkembangan dan pertumbuhan kota dalam beberapa dekade terakhir ini. Di bawah ini peta lokasi Kota Salatiga di Jawa Tengah.



Peta Kota Salatiga

Hal ini adalah refleksi dari kultur, nilai, pandangan dunia dan lain-lain yang terwujud dalam gaya hidup yang merupakan elemen kunci dalam memahami bagaimana kota-kota beroperasi dan bagaimana orang membuat pilihan dan mereka berperilaku di dalamnya (Michelson dan Reed, 1970; Michelson, 1966; Feldman dan Tilly, 1960). Aktivitas-aktivitas yang dijelaskan di atas bisa membantu memahami gaya hidup dan melalui aktivitas-aktivitas tersebut terdapat konsep-konsep yang lebih global seperti nilai, pandangan dunia dan kultur dan bagaimana aktivitas-aktivitas tersebut berinteraksi dengan lingkungan (Rapoport, 1973(a), in press(a)).

I.2. PERMASALAHAN

Perkembangan dan pertumbuhan perkotaan yang cepat dalam beberapa dekade yang lalu merupakan suatu fenomena penting di negara sedang berkembang. Di Indonesia, di sini diambil suatu kasus di Kota Salatiga yaitu di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga yang mengalami pertumbuhan yang cepat, kondisi yang demikian telah menimbulkan berbagai masalah penting yaitu :

- a. Persoalan pengembangan dan pengelolaan pertumbuhan lahan perkotaan.
- b. Permasalahan pengelolaan pertumbuhan fisik.

Untuk mengatasi kendala di atas, perlu dilihat persoalan pertumbuhan kota dalam kerangka berpikir tata ruang kota yang lebih luas, menyangkut penyediaan sarana dan prasarana sosial serta penataan struktur tata ruang kota.

Setelah mengetahui permasalahan pertumbuhan perkotaan secara umum, maka kami mencoba membatasi permasalahan secara lebih terfokus pada fungsi ruang publik dimana pada penataannya sering mengalami banyak perubahan, sehingga seringkali timbul permasalahan yang terjadi di masyarakat perkotaan, yaitu :

- a. Kurangnya ruang publik yang dapat dimanfaatkan secara teratur oleh pengguna ruang tersebut.
- b. Pemanfaatan ruang yang tidak sesuai fungsinya, seringkali mengakibatkan ketidakserasian lingkungan.

Adapun dampak yang bisa dilihat dari permasalahan di atas bisa ditinjau yaitu :

- a. Segi fisik
 - Menimbulkan kemacetan pada bahu jalan pasar modern.
 - Tumbuh pedagang kaki lima yang tidak teratur.
 - Banyak PKL terkadang memakai juga bahu jalan sehingga mengganggu jalur kendaraan dan parkir.
 - Parkir menjadi semrawut antara angkutan kota dan dokar/kereta kuda.
 - Menimbulkan permasalahan sampah yang mengganggu.
- b. Segi ekonomi
 - Banyak angkutan mencari penumpang berhenti di badan jalan sehingga mengganggu kenyamanan pengemudi lain.
 - Dengan adanya PKL, juga mengganggu jalan masuk menuju pertokoan di sepanjang jalan, sehingga membuat pengunjung tidak dapat melihat secara langsung dan jelas mall yang hendak dituju
 - Adanya persaingan antara pedagang besar dengan pedagang kecil, yang akhirnya dapat mengurangi penghasilan dari pedagang besar.
- c. Segi sosial
 - Hilangnya jalur pejalan kaki, dapat mengakibatkan hilangnya ruang publik dan hal pejalan kaki untuk berjalan di sepanjang jalan tersebut.

- Terkadang terjadi benturan antara pedagang besar maupun pedagang kecil (PKL), karena adanya kecemburuan dari pedagang besar. Karena merasa pendapatannya berkurang akibat barang yang dijual juga dijual PKL.
- Lahan yang dimanfaatkan sebagai areal campuran, terutama pertokoan yang tidak mempunyai halaman baik untuk parkir kendaraan maupun sebagai lahan hijau. Tidak mempunyai ruang publik yang memberi tempat bagi pejalan kaki untuk beristirahat.
- Warga permukiman merasa terganggu oleh kebisingan dan bau yang dihasilkan dari pasar modern tersebut.
- Terkadang jalan di gang permukiman menjadi rusak atau sebagai tempat pembuangan limbah cair dan sampah dari pasar modern tersebut.

d. Segi regulation

- Tidak adanya ketegasan pemerintah kota dalam mengatur PKL, sehingga kota yang diharapkan terlihat bersih dan cantik menjadi kotor.
- Juga tidak adanya pengaturan terhadap perparkiran yang jelas dan penyediaan lahan parkir, dapat mengganggu pengguna jalan terutama pengendara.
- Kurangnya sarana dan prasarana kota, di sepanjang jalan tersebut menjadikan kawasan tersebut menjadi kumuh (kurangnya bak penampungan sampah dari pasar modern), kemacetan (rambu yang kurang jelas, atau tidak ada/hilang) serta saluran pembuangan air kotor pada sisi jalan.

- Banyaknya rambu-rambu lalu lintas yang dilanggar oleh pengguna jalan, terutama oleh angkutan umum.

(Baca pada tabel lampiran 1).

I.3. PERUMUSAN MASALAH

Seperti telah dijelaskan di dalam latar belakang masalah, bahwa kajian fungsi ruang kawasan pusat kota Salatiga dipengaruhi oleh beberapa komponen baik secara fisik maupun nonfisik dan selanjutnya permasalahan tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Perkembangan dan pertumbuhan kawasan pusat kota Salatiga di jalan Jendral Sudirman yang sangat pesat, karena adanya tekanan pertumbuhan ekonomi dan aspirasi dari kebutuhan masyarakat.
2. Adanya potensi fisik dan nonfisik kawasan yang memungkinkan kawasan tersebut cepat tumbuh dan berkembang serta memiliki makna penting bagi masyarakat.
3. Menjaga dan memelihara potensi tersebut sebagai kawasan yang memiliki kekuatan "*sense of place*" pada pertumbuhan kawasan tersebut di masa yang akan datang.

I.4. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah mengacu pada permasalahan, yaitu sebagai berikut :

Mengkaji fungsi ruang baik dari aspek fisik dan nonfisik pada kawasan pusat kota Salatiga dengan studi kasus penggal jalan Jendral Sudirman.

I.5. SASARAN PENELITIAN

Mengacu pada tujuan penelitian, maka sasaran utama dari penelitian ini adalah mendapatkan kejelasan dari kekuatan masing-masing aspek pembentuk fungsi ruang kawasan pusat kota Salatiga, apakah yang dominan dari aspek fisik atau nonfisik dengan studi kasus penggal jalan Jendral Sudirman.

I.6. MANFAAT PENELITIAN

Sesuai dengan tujuan penelitian dan sasaran yang akan dicapai, maka hasil penelitian ini akan memberikan manfaat bagi :

1. Para perencana, pengelola dan penentu kebijakan pengembangan/pembangunan kawasan di pusat kota dengan pertimbangan untuk memperhatikan potensi fisik dan nonfisik agar supaya "*sense of place*" atau jiwa tempat dapat terjaga dan terpelihara pada perkembangan yang akan datang.
2. Pengembangan ilmu Arsitektur dan Perancangan Kota yang di dalamnya melibatkan instrumen/alat pengukur psikologi dan digunakan untuk meneliti fenomena sosial yang terekspresikan ke dalam perilaku individu atau masyarakat di dalam kehidupan sosial. Perpaduan dari beberapa disiplin ilmu ini merupakan upaya untuk menemukan langkah-langkah metodologi yang sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti.

I.7. RUANG LINGKUP DAN BATASAN PENELITIAN

Ruang lingkup penelitian berkaitan dengan batasan pengertian/definisi kawasan ruang publik itu sendiri yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Fungsi ruang yang akan diteliti dibatasi pada penggal jalan Jendral Sudirman serta bangunan-bangunan yang mengelilinginya.
2. Ruang publik adalah ruang di luar bangunan (ruang luar) termasuk di dalamnya lapangan terbuka dan digunakan untuk bermacam-macam aktivitas, antara lain : untuk berjalan santai, duduk-duduk, olah raga, makan/minum, perdagangan/ komersiil, upacara, tempat bermain dan rekreasi. Dalam hal ini tempat parkir yang ada pada lokasi tersebut dan jalan yang mengelilingi pusat kota Salatiga tidak termasuk dalam area penelitian. Karena menurut Roger Trancik, tempat parkir menimbulkan *Lost Space* dan dianggap *Negative Void*, serta tidak menjadi bagian area penelitian.

I.8. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Sistematika pembahasan penelitian secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan Bab Pendahuluan yang meliputi latar belakang, permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup dan batasan penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab kedua, merupakan Landasan Teori yang meliputi pertumbuhan kawasan pusat kota, teori arsitektur, teori perancangan kota dan fungsi ruang pada kawasan pusat kota.

Bab ketiga, merupakan Metode Penelitian yang meliputi penelitian kualitatif dan kuantitatif, metode penelitian kualitatif rasionalistik, langkah-langkah pokok penelitian, penentuan variabel penelitian, penentuan sampel

penelitian dan responden, alat penelitian, teknik pengumpulan data dan cara penelitian.

Bab keempat, merupakan Gambaran Umum Kawasan Penelitian yang meliputi gambaran umum kawasan penelitian dan kondisi lingkungan penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga.

Bab kelima, merupakan Analisis dan Pembahasan yang meliputi analisis data penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga, data person centered mapping, penelitian area 1, penelitian area 2, penelitian area 3 dan pembahasan.

Bab keenam, merupakan Kesimpulan dan Rekomendasi

BAB II

LANDASAN TEORI

**KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN
DI KOTA SALATIGA**

BAB II

LANDASAN TEORI

Dalam menstrukturkan teori dengan berlandaskan penelitian kualitatif rasionalistik menurut Muhadjir (1996 : 58-59, 75), memerlukan kerangka teoritik yang disusun dari teori-teori dan buah pikiran para pakar untuk dikonstruksikan yang disesuaikan dengan konteks penelitiannya.

II.1. PERTUMBUHAN KAWASAN PUSAT KOTA

Berdasarkan pendapat Gibbert (1970), Gallion dan Eisner (1992 : 81), Spreigen (1965 : 129) dan Melville C. Branch dalam Marsudi (1998) maka dapat dirumuskan perkembangan kawasan pusat kota pada awalnya terbentuk dari inti (*core*) kota yang mempunyai beberapa fungsi kegiatan seperti pusat pemerintahan, pusat jasa perdagangan, pusat rekreasi dan sosial budaya. Perkembangan dimulai dari inti kota sebagai pusat segala kegiatan dan aktivitas serta didukung adanya pola *radial concentric* menerus yang akan menimbulkan elemen-elemen tambahan sebagai pendukung elemen inti, dengan perkembangan kegiatan komersial akan mendominasi dan mendesak fungsi-fungsi kawasan lain. Dalam perjalanan waktu menurut Zahn (1999 : 25) dan Kostof (1991) pada awalnya disusun secara teknis (Kota Terencana – *Planned City*) namun di dalam taraf perkembangan kota cenderung berkembang secara organis (Kota Tumbuh – *Growth City*) yang terkait dengan proses sejarah kota dan menyinggung perkembangan kota secara horisontal, vertikal dan *interestitial*.

II.2. TEORI ARSITEKTUR

II.2.1. Manusia dan Ruang

Teori ini mencoba mengkaji tentang hubungan antara manusia dan ruang, di mana di dalamnya menurut Orwell (1968) ruang sebagai salah satu dari komponen arsitektur yang merupakan bagian penting dalam hubungan arsitektur dan perilaku karena berfungsi sebagai wadah kegiatan manusia. Perilaku merupakan kegiatan dari manusia yang membutuhkan wadah kegiatan yang berupa ruang.

Sedangkan menurut Kant, ruang bukanlah sesuatu yang obyektif sebagai hasil pikiran dan perasaan manusia. Sedangkan menurut Plato, ruang adalah kerangka atau wadah di mana obyek dan kejadian tertentu berada (Sumber : Eko Budiharjo, 1997). Konsep mengenai ruang dikembangkan melalui beberapa pendekatan yang berbeda dan senantiasa mengalami proses perkembangan. Namun sesuai dengan pokok permasalahan yang diangkat maka dipilih dua pendekatan yaitu pendekatan ekologis dan ekonomi serta fungsional.

Ruang dalam hal ini yang berada di perkotaan telah melalui evolusi secara sejarah, yaitu :

1. Kota sebagai artefak budaya.
2. Kota sebagai bentuk transformasi ekonomi.
3. Kota sebagai bentuk transformasi sosial.
4. Kota sebagai model dari perubahan lansekap.

Manusia yang saat ini hidup menempati wilayah perkotaan, pada masa ini sangat dipengaruhi oleh budaya dan struktur sosial serta ekonomi dari suatu ruang yang khas dari kota atau kawasan tersebut.

II.2.2. Pengertian Fungsi secara Umum dan Fungsi Ruang

a. Fungsi secara Umum

1. Tempat atau sarana berkomunikasi sosial, tempat peralihan dan tempat menunggu.
2. Sebagai ruang terbuka dan ruang ini berfungsi untuk mendapatkan udara segar dari alam.
3. Sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat lain.
4. Sebagai pembatas atau jarak di antara massa bangunan.

b. Fungsi Ruang

Fungsi ruang dalam skala perkembangan kota terkait dengan perubahan fisik, seperti disarikan oleh Hamid Shirvani (1985 : 6-45), Hedman and Jeszweski (1984 : 105) dan Spreiregen (1965 : 70) bahwa keberadaan suatu kawasan dengan segala perubahannya akan dilihat dari kekonsistensinannya terhadap pengaturan Tata Guna Lahan yang terkait dengan peruntukan lahan, intensitas pembangunan dan bangunan – ruang terbuka. Dan dalam massa bangunan akan melihat ketinggian dan *skyline*, *setback* bangunan dan hubungan antara bangunan serta terkait dengan ruang terbuka yang ditumbuhkan dari pembatas ruang kota dan tipe ruang kota. Keberadaan tata guna lahan, massa bangunan dan ruang terbuka akan didukung dengan adanya sirkulasi sebagai unsur *linkage* yang memperlihatkan pola dan moda sirkulasi, sarana transportasi dan intensitas arus lalu lintas. Menurut Roger Trancik (1986 : 106-112), *linkage* ini merupakan salah satu pendekatan yang dinamis dari sistem sirkulasi dan menjadi motor penggerak dari ruang kota dengan penekanan hubungan beberapa bagian kawasan.

Keberadaan ruang terbuka juga akan didukung adanya unsur non fisik sebagai satu kesatuan unsur yang membentuk kualitas kota, sehingga tidak akan terlepas dari aktivitas dan kegiatan masyarakat dan terkait dalam konteks sosial budaya, sehingga menurut Oger Trancik (1986 : 112-124), Budihardjo (1997 : 48) dan Zahnd (1999 : 6) dalam melihat perkembangan pusat kota Salatiga memerlukan pemahaman tentang kultur dari suatu daerah yang telah menjadi ciri khasnya. Setiap perubahan akan mempengaruhi keberadaan ruang terbuka dimanifestasikan dalam jejak peradaban yang ditampilkan sepanjang sejarah kota dan bersifat dinamis sesuai dengan tempat dan konteksnya. Melihat hal yang demikian Spreiregen dan Rappoport mengatakan perkembangan aktivitas yang ditampung dalam wadah fisik kota akan terlihat pada perubahan bentuk fisik setelah terintegrasi dari faktor sejarah dan budaya masyarakat.

Bentuk dan elemen bangunan yang tercipta tidak hanya sebagai bentuk yang bersifat *enclosure* tetapi juga merupakan – bentuk yang dapat diterima oleh masyarakat dalam nilai-nilai sosial kulturalnya. Dalam perubahan *place* diupayakan adanya perhatian terhadap *enclosure* dan kebudayaan, serta menghargai bentuk-bentuk arsitektur dari masa ke masa dan saling berhubungan satu dengan yang lain (*linkage*). Namun perubahan pada lingkungan pemukiman tidak berlangsung secara spontan dan menyeluruh, tetapi tergantung pada kedudukan elemen lingkungan tersebut dalam sistem budaya (Rappoport, 1969 : 48-89). Aspek politik dalam bentuk intervensi fisik sebagai proses perubahan lingkungan yang direncanakan terlebih dahulu, menyebabkan terjadinya kesenjangan perubahan dalam konteks budaya (Aldo Rossi, 1982 : 139).

II.3. TEORI PERANCANGAN KOTA

II.3.1. Kawasan Ruang Terbuka

a. Pengertian Ruang Terbuka

Dilihat dari bahasan pandangan mengenai ruang terbuka secara umum telah jelas bahwa, ruang terbuka menurut Project for Public Spaces in New York, 1984 adalah bentuk ruang yang digunakan manusia secara bersama-sama berupa jalan, pendestrian, taman-taman, plaza, fasilitas transportasi umum dan lain sebagainya merupakan suatu bagian dari ruang terbuka secara umum. Pada umumnya ruang terbuka adalah ruang terbuka yang mampu menampung kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan dan aktivitas bersama di udara terbuka.

Ruang terbuka ini memungkinkan terjadinya pertemuan antar manusia untuk berinteraksi, karena pada ruang ini seringkali terjadi kegiatan bersama. Menurut Rustam Hakim (1987), ruang terbuka adalah ruang umum yang pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun kelompok, dimana bentuk ruang terbuka umum ini sangat tergantung pada pola dan susunan massa bangunan. Menurut sifatnya, ruang terbuka terbagi menjadi 2 jenis, yaitu :

1. Ruang Terbuka Tertutup adalah ruang terbuka yang terdapat di dalam suatu bangunan.
2. Ruang Terbuka Terbuka adalah ruang terbuka yang berada di luar bangunan.

b. Fungsi dan Hubungan Ruang Terbuka terhadap Perkotaan

Fungsi dan manfaat ruang terbuka sebagai civic centre yaitu ruang luar yang terjadi dengan membatasi alam dan komponennya (bangunan) menggunakan

elemen keras seperti pendestrian, jalan, pagar dan sebagainya. Maupun elemen lunak seperti tanaman atau air sebagai unsur pelembut dalam lansekap dan merupakan wadah atau pusat kegiatan masyarakat yang berbudaya dalam kehidupan perkotaan.

Aktivitas yang dilakukan pada ruang terbuka ini pada prinsipnya merupakan tempat di mana masyarakat dapat melakukan aktivitas sehubungan dengan kegiatan rekreasi dan hiburan bahkan dapat pula mengarah kepada jenis kegiatan hubungan sosial lainnya. Dengan demikian ruang terbuka bukan saja berupa ruang luar yang bersifat sebagai perancangan lansekap untuk taman kota saja atau daerah hijau dalam kota tetapi lebih condong pada keterlibatan manusia di dalamnya sebagai pemakai fasilitas tersebut. Menurut Ardiyanto (1998) secara berurutan ruang terbuka tingkatan dan fungsinya terdiri atas :

1. Pocket Park yaitu taman yang dikelilingi oleh sekelompok bangunan yang dinikmati oleh penghuni lingkungan di sekelilingnya.
2. Play-Lot yaitu ruang yang menghubungkan beberapa kelompok lingkungan, berfungsi untuk menampung kegiatan-kegiatan yang melibatkan penghuni dari lingkungan yang lain.
3. Play Ground yaitu adalah ruang terbuka yang berfungsi sebagai tempat bermain dengan fasilitas yang lebih lengkap, merupakan pusat rekreasi bagi penghuni suatu kawasan.
4. Urban Park adalah ruang terbuka yang terletak di pusat kota yang berfungsi untuk aktivitas atau kegiatan-kegiatan yang melibatkan warga kota serta dikunjungi oleh masyarakat dari berbagai kawasan, baik di dalam kota yang sama maupun yang berasal dari kota lain.

Menurut Rustam Hakim (1987) ada beberapa fungsi dari ruang, antara lain :

- a. Tempat bermain dan berolahraga.
- b. Tempat bersantai.
- c. Tempat komunikasi sosial.
- d. Tempat peralihan, tempat menunggu.
- e. Tempat sebagai suatu ruang yang terbuka untuk mendapatkan udara segar dengan lingkungan.
- f. Sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat yang lain.
- g. Sebagai pembatas atau jarak di antara massa bangunan.

II.4. FUNGSI RUANG PADA KAWASAN PUSAT KOTA

II.4.1. Pendestrian dan Pejalan Kaki

Sebagai obyek penelitian yang dikaji dari fungsi ruang terbuka sebagai tempat rekreasi (berjalan-jalan) dan fungsi gedung perkantoran yang didesain untuk moving trafik terutama pejalan kaki maka perlu diketahui tentang pendestrian dan pejalan kaki.

Pendestrian berasal dari kata *podos* bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga pendestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Dengan demikian pendestrian dapat diartikan pula sebagai pergerakan/perpindahan orang/manusia dari suatu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Menurut Gideon, Giovany (1977) dalam Buku Amos Rappoport : *Human Aspect of Urban Form*, berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang

menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan. Kawasan budaya dan kawasan pemukiman dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota lebih manusiawi.

Dengan demikian berarti berjalan kaki merupakan alat untuk melakukan aktivitas dan memiliki kelebihan karena dapat lebih menikmati ruangan akibat kecepatannya yang rendah bila dibandingkan dengan naik kendaraan. Menurut Ulterman (1984), seperti perancangan jenis jalan lainnya, perancangan pendestrian mempunyai beberapa kriteria penting yaitu :

1. Keamanan (*safety*)
2. Menyenangkan (*convenience*)
3. Kenyamanan (*comfort*)
4. Daya tarik (*attractiveness*)

Berkaitan dengan tingkat kenyamanan, panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki umumnya berbeda-beda tergantung kebiasaan manusia yang melakukannya, di samping adanya faktor-faktor lain yang mempengaruhinya. Terdapat empat faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu :

1. *Waktu*, masing-masing waktu akan mempengaruhi jarak berjalan.
2. *Kenyamanan*, orang berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas, iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki.
3. *Ketersediaan kendaraan bermotor*, kesinambungan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda pengantar sebelum berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang yang berjalan kaki. Ketersediaan sarana

fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaan akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dari pada tidak tersedianya fasilitas tidak merata.

4. *Pola tata guna tanah*, pada daerah dengan menggunakan lahan campuran (mixed use) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, berjalan di pusat kota dapat dilakukan lebih cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor karena lebih sulit untuk berhenti. Selain itu adanya fasilitas lain seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki dan adanya kegiatan campuran akan lebih menarik orang untuk berjalan kaki.

Dengan demikian pendestrian dan pejalan kaki memiliki potensi pengamatan visual yang lebih detail dibandingkan dengan berkendara, sehingga relatif lebih kuat dapat membentuk dan mempengaruhi *image* kota bagi pengamatnya.

II.4.2. Jalan

Sistem sirkulasi kota sebagai sarana pergerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, yang pada dasarnya merupakan media transportasi. Hubungan antara transportasi dan tata guna lahan sangatlah erat. Berbagai pola pengembangan lahan menghasilkan berbagai macam kebutuhan akan transportasi, sebaliknya sistem transportasi mempengaruhi pengembangan lahan.

Perwujudan kota sebenarnya merupakan aspirasi penghuninya. Oleh karena itu, kota sebagai karya arsitektur dalam skala yang paling besar,

merupakan hasil karya seni yang memiliki kaidah-kaidah estetis. Sehingga perancangan kota yang baik adalah perancangan yang berdasarkan pada pertimbangan estetis sehingga dapat memuaskan penghuni dan pengamatannya secara psikis dan visual. Dengan demikian perwujudan perencanaan kota berkaitan atau merupakan bagian dari perencanaan sistem sirkulasi kota.

Streetscape concept adalah suatu konsep yang menekankan bahwa suatu kawasan harus memberi pengalaman ruang dan waktu tertentu. Dengan demikian, maka sistem jaringan jalan menyajikan suatu rangkaian visual yang bermakna, yang dapat dicapai dengan memperhatikan prinsip-prinsip sebagai berikut :

1. Jalur jalan sebaiknya menyediakan elemen-elemen ruang terbuka positif dengan cara :
 - Menyeleksi dan menata elemen-elemen fisik yang kurang baik.
 - Mengatur ketinggian dan *setback* massa bangunan dan elemen-elemen yang berbatasan dengan jalan.
 - Mengatur jalur parkir dan jalur hijau.
 - Mengangkat potensi pemandangan alam yang dimiliki kawasan tersebut.
2. Jalur jalan semestinya membuat orientasi kepada pengemudi dan membuat lingkungan yang bersangkutan mudah dikenal. Hal ini dapat dicapai dengan cara :
 - Menyajikan tontotan lanskap untuk mengangkat citra lingkungan alam dan kawasan pedesaan sepanjang jalan.
 - Membuat suatu *streetscape* berupa tatanan *street furniture* dan menyediakan penerangan jalan yang menjamin penerangan di malam hari.
 - Mengatur sistem vista dan referensi visual untuk menonjolkan tata guna lahan dan landmark.

- Membedakan hierarki dan fungsi jalan dengan pengaturan *streetscaping*, garis sepadan, setback, penonjolan guna lahan dan sebagainya.
3. Perlu dikombinasikan secara selaras antara sektor privat dan sektor publik untuk menciptakan *streetscape concept* yang baik.

II.4.2.1. Pengertian Jalan

- Jalan adalah sarana penghubung atau media dari satu tempat ke tempat lain atau sebagai sarana transportasi. Dalam pengertiannya yaitu :
- Badan Jalan adalah bagian jalan yang meliputi seluruh jalur lalu lintas, median dan bahu jalan.
- Bahu Jalan adalah bagian daerah manfaat jalan yang berdampingan dengan jalur lalu lintas untuk menampung kendaraan yang berhenti, keperluan darurat, dan untuk pendukung samping bagi lapis pondasi bawah, lapis pondasi dan lapis permukaan.
- Batas Media Jalan adalah bagian median selain jalur tepian, yang biasanya ditinggikan dengan batu tepi jalan.
- Daerah di Luar Kota adalah, daerah lain selain daerah perkotaan.
- Daerah Manfaat Jalan (Damaja) adalah daerah yang meliputi seluruh badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengaman.
- Daerah Milik Jalan (Damija) adalah daerah yang meliputi seluruh daerah manfaat jalan dan daerah yang diperuntukkan bagi pelebaran jalan dan penambahan jalur lalu lintas di kemudian hari serta kebutuhan ruangan untuk pengaman jalan.

II.4.2.2. Klasifikasi Jalan

a. Klasifikasi menurut fungsi jalan

Klasifikasi menurut fungsi jalan terbagi atas :

- 1) Jalan Arteri : jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
- 2) Jalan Kolektor : jalan yang melayani angkutan pengumpul/pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- 3) Jalan Lokal : jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

b. Klasifikasi menurut kelas jalan

- 1) Klasifikasi menurut kelas jalan berkaitan dengan kemampuan jalan untuk menerima beban lalu lintas, dinyatakan dalam muatan sumbu terberat (MST) dalam satuan ton.
- 2) Klasifikasi menurut kelas jalan dan ketentuannya serta kaitannya dengan klasifikasi menurut fungsi jalan dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 1. Klasifikasi kelas jalan

Fungsi	Kelas	Muatan Sumbu Terberat MST (Ton)
Arteri/Umum	I	> 10
	II	10
	III A	8
Kolektor	III A	8
	III B	

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga, September 1997

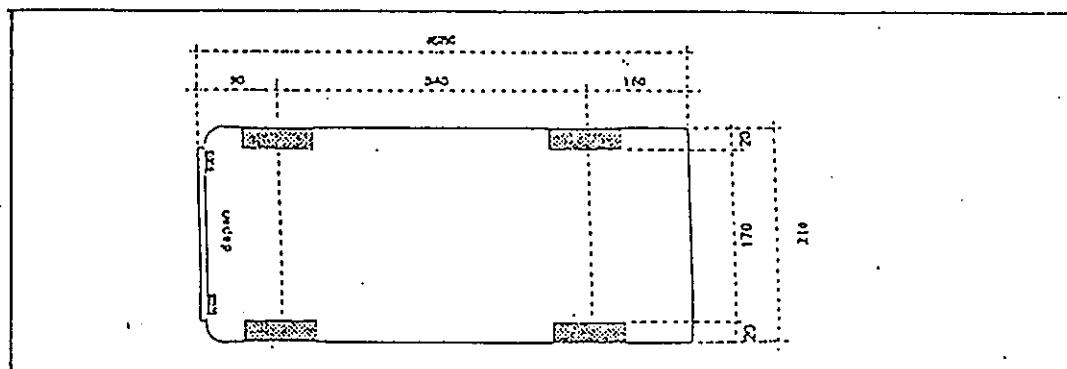
II.4.2.3. Dimensi Kendaraan Pengguna Jalan

Ukuran dari pengguna jalan suatu kendaraan dengan kondisi jalan yang ada agar pengunanya bisa terakomodasi dan tidak mengganggu pengguna jalan lain, seperti pada gambar dan tabel di bawah ini :

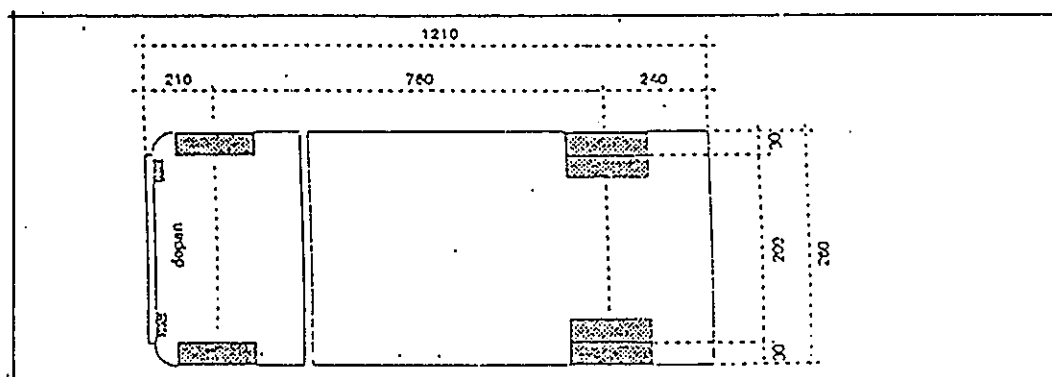
Tabel 2. Dimensi Kendaraan

Katagori Kendaraan	Dimensi Kendaraan (cm)			Tonjolan (cm)		Radius Putar (cm)		Radius Tonjolan (cm)
	Ting	Lebar	Panj.	Depan	Blk	Min	Max	
Kendaraan kecil	130	210	580	90	150	420	730	780
Kendaraan sedang	410	260	1210	210	240	740	1280	1410
Kendaraan besar	410	260	2100	1,20	90	290	1400	1370

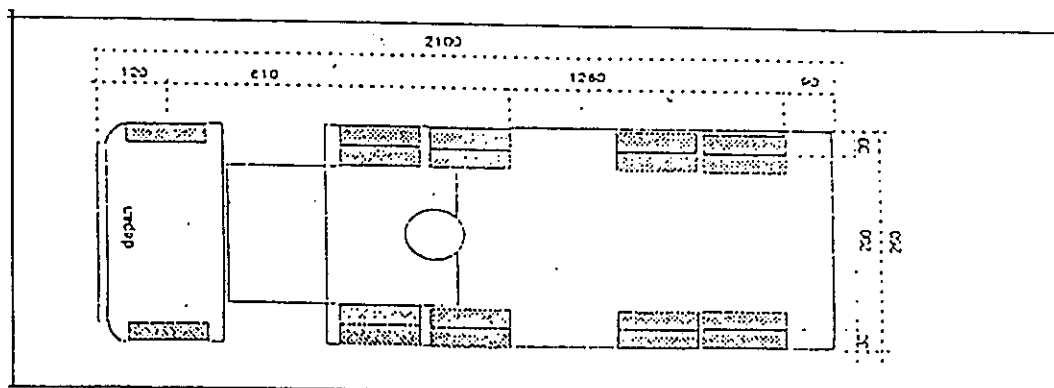
Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga, September 1997



Gambar 1. Dimensi kendaraan kecil



Gambar 2. Dimensi kendaraan sedang



Gambar 3. Dimensi kendaraan besar

II.4.2.4. Satuan Mobil Penumpang

SMP adalah angka satuan kendaraan dalam hal kapasitas jalan, di mana mobil penumpang ditetapkan memiliki satu SMP.

SMP untuk jenis-jenis kendaraan dan kondisi medan lainnya dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 3. Ekuivalen Mobil Penumpang (EMP) Pengguna Jalan

No	Jenis Kendaraan	Datar/Perbukitan	Pegunungan
1.	Sedan, Jeep, Station Wagon	1,0	1,0
2.	Pick-Up, Bus Kecil, Truck Kecil	1,2 – 2,4	1,9 – 3,5
3.	Bus dan Truck Besar	1,2 – 5,0	2,2 – 6,0

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga, September 1997

II.4.2.5. Volume Lalu Lintas Harian

Volume lalu lintas harian adalah prakiraan volume lalu lintas harian pada akhir tahun dan dinyatakan dalam SMP/hari. Dan bisa dilihat dari pengguna/pemakai jalan pada tiap harinya, dinyatakan dalam SMP/jam, yang dihitung dengan rumus :

$$VJ = VLH \times \frac{K}{F}$$

Dimana :

K adalah faktor volume lalu lintas jam sibuk

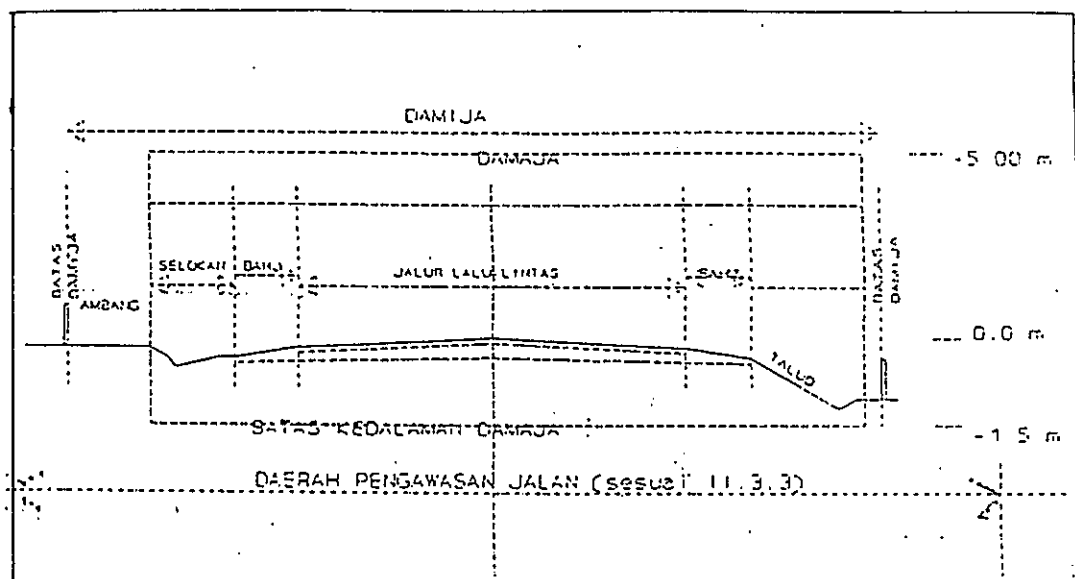
F adalah faktor variasi tingkat lalu lintas per seperempat jam dalam satu jam

VJ digunakan untuk menghitung jumlah lajur jalan dan fasilitas lalu lintas lainnya yang diperlukan.

Tabel 4. Penentuan faktor-K dan faktor-F berdasarkan volume lalu lintas harian rata-rata

VLH	Faktor - K (%)	Faktor - F (%)
> 50.000	4 - 6	0,9 - 1
30.000 - 50.000	6 - 8	0,8 - 1
10.000 - 30.000	6 - 8	0,8 - 1
5.000 - 10.000	8 - 10	0,6 - 0,8
1.000 - 5.000	10 - 12	0,6 - 0,8
< 1.000	12 - 16	< 0,6

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga, September 1997



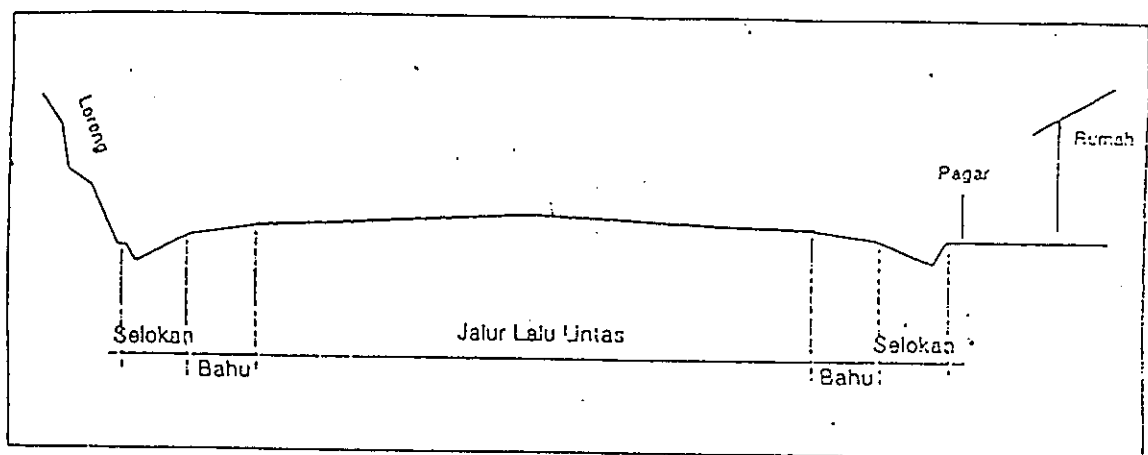
Gambar 4. Damaja, Damija dan Dawasja di lingkungan jalan kota

II.4.2.6. Komposisi Bentuk Jalan

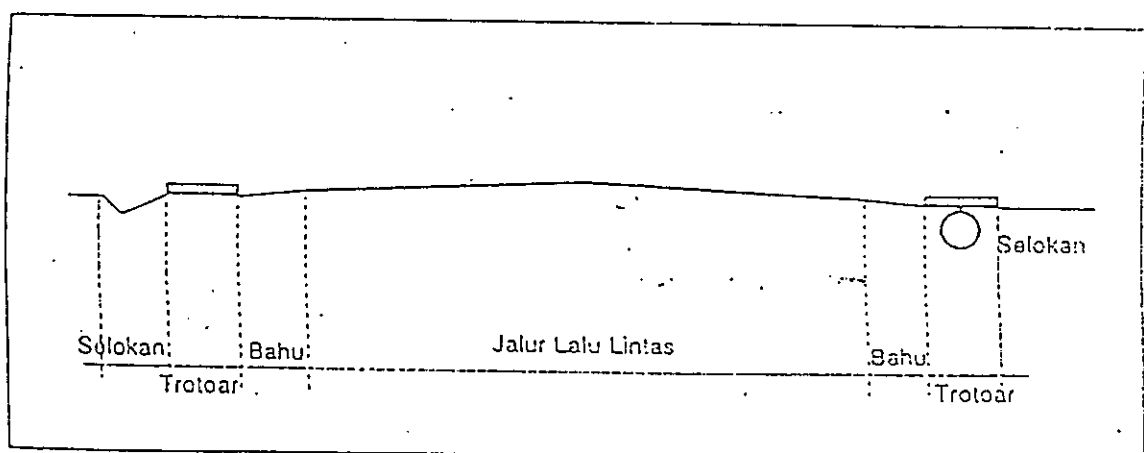
Jalan bisa berfungsi dengan baik apabila memenuhi persyaratan sehingga mampu atau bermanfaat bagi pengguna jalan, sebagai berikut :

- 1) Jalur lalu lintas
- 2) Median dan jalur tepian (kalau ada)
- 3) Bahu
- 4) Jalur pejalan kaki
- 5) Selokan
- 6) Lereng

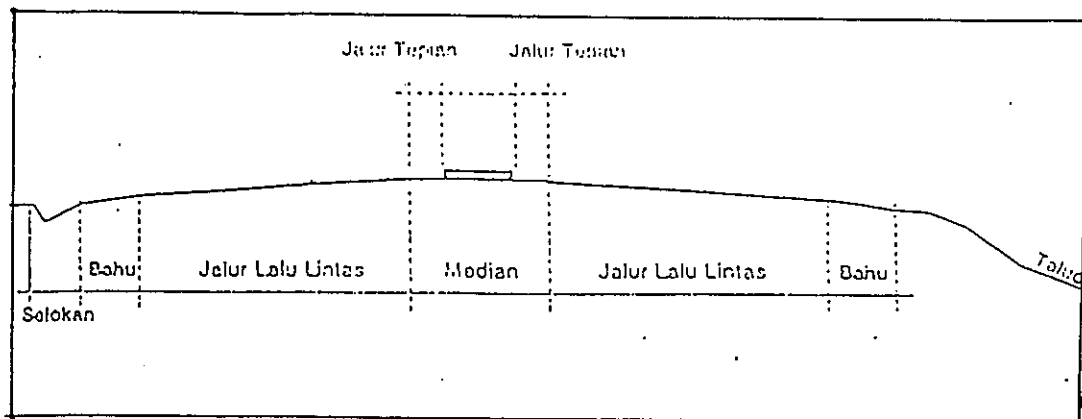
Di bawah ini kami tampilkan bentuk atau gambar jalan yang memenuhi persyaratan yang berguna untuk pengguna jalan.



Gambar 5. Penampang melintang jalan tipikal



Gambar 6. Penampang melintang jalan tipikal yang dilengkapi trottoar



Gambar 7. Penampang melintang jalan tipikal yang dilengkapi median

II.4.2.7. Jalur Lalu Lintas Jalan

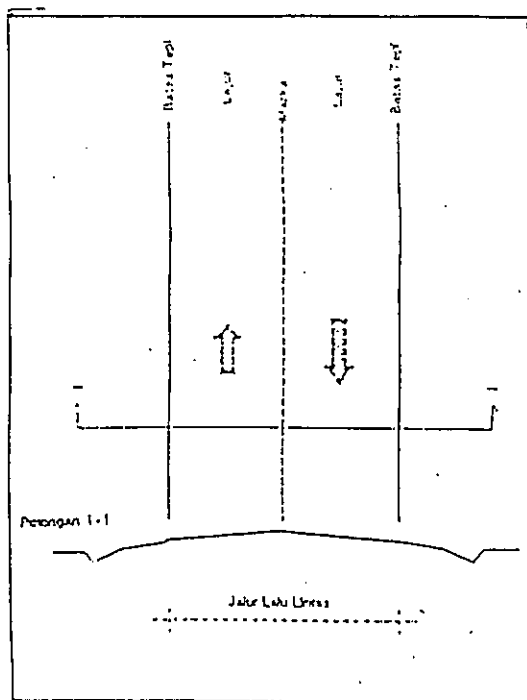
- a. Jalur lalu lintas adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan yang secara fisik berupa perkerasan jalan. **Batas jalur lalu lintas** dapat berupa :
 - 1) Median
 - 2) Bahu
 - 3) Trotoar
 - 4) Pulau jalan
 - 5) Separator
- b. Jalur lalu lintas dapat terdiri atas beberapa lajur.
- c. Jalur lalu lintas dapat terdiri atas beberapa tipe (lihat gambar 8 - 10)
 - 1) 1jalur – 2lajur – 2arah (2/2 TB)
 - 2) 1jalur – 2lajur – 1arah (2/1 TB)
 - 3) 2jalur – 4lajur – 2arah (4/2 B)
 - 4) 2jalur – n-lajur – 2arah (2/2 B), di mana n = jumlah lajur

Keterangan : TB = tidak terbagi

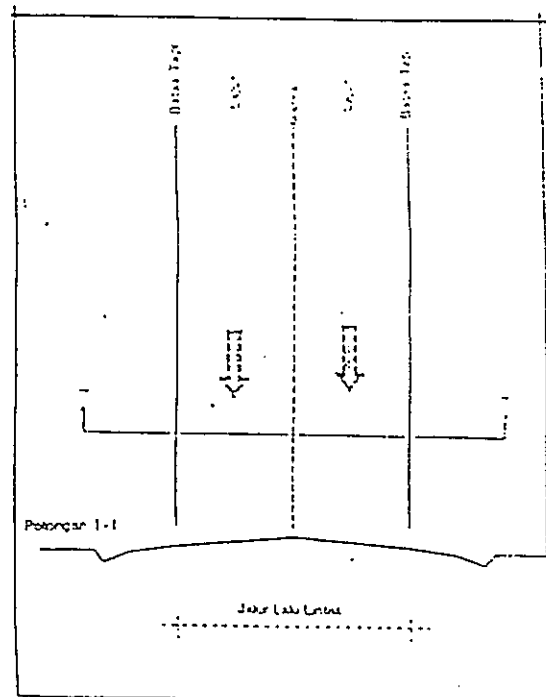
B = terbagi

d. Lebar jalur

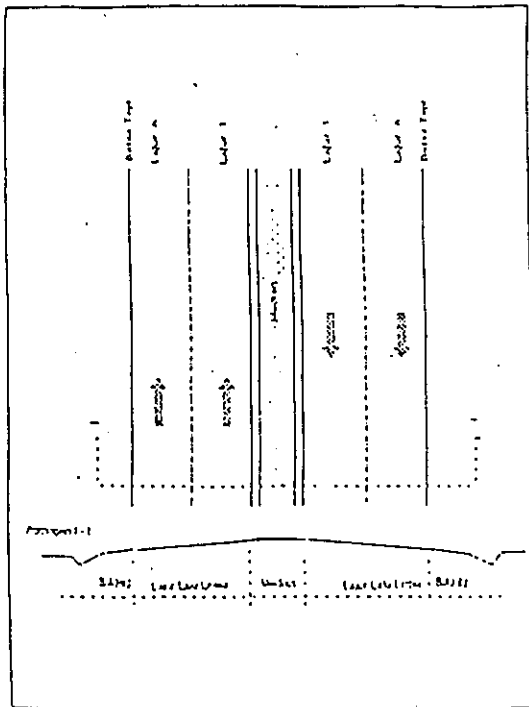
- 1) Lebar jalur sangat ditentukan oleh jumlah dan lebar lajur peruntukannya yang menunjukkan lebar jalur dan bahu jalan sesuai VLH-nya
- 2) Lebar jalur minimum adalah 4,5 meter, memungkinkan 2 kendaraan kecil saling berpapasan. Papasan dua kendaraan besar yang terjadi sewaktu-waktu dapat menggunakan bahu jalan.



Gambar 8. Jalan 1jalur-2lajur-2arah



Gambar 9. Jalan 1jalur-2lajur-1arah



Gambar 10. Jalan 2jalur-4lajur-2arah

II.4.2.8. Lajur Jalan

- 1) Lajur adalah bagian jalur lalu lintas yang memanjang, dibatasi oleh marka lajur jalan, memiliki lebar yang cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor yang sesuai.
- 2) Lebar lajur tergantung pada kecepatan dan kendaraan
- 3) Jumlah lajur ditetapkan dengan mengacu pada volume terhadap kapasitas yang nilainya tidak lebih dari 0,80.
- 4) Untuk kelancaran drainase permukaan, lajur lalu lintas pada alinemen lurus memerlukan kemiringan melintang normal sebagai berikut :
 - a. 2 – 3 % untuk perkerasan aspal dan perkerasan beton
 - b. 4 – 5 % untuk perkerasan kerikil

Tabel 5. Lebar lajur ideal menurut kelas jalan

FUNGSI	KELAS	LEBAR LAJUR IDEAL (m)
Arteri	I	3,75
	II, III A	3,50
Kolektor	III A, III B	3,00
Lokal	III C	3,00

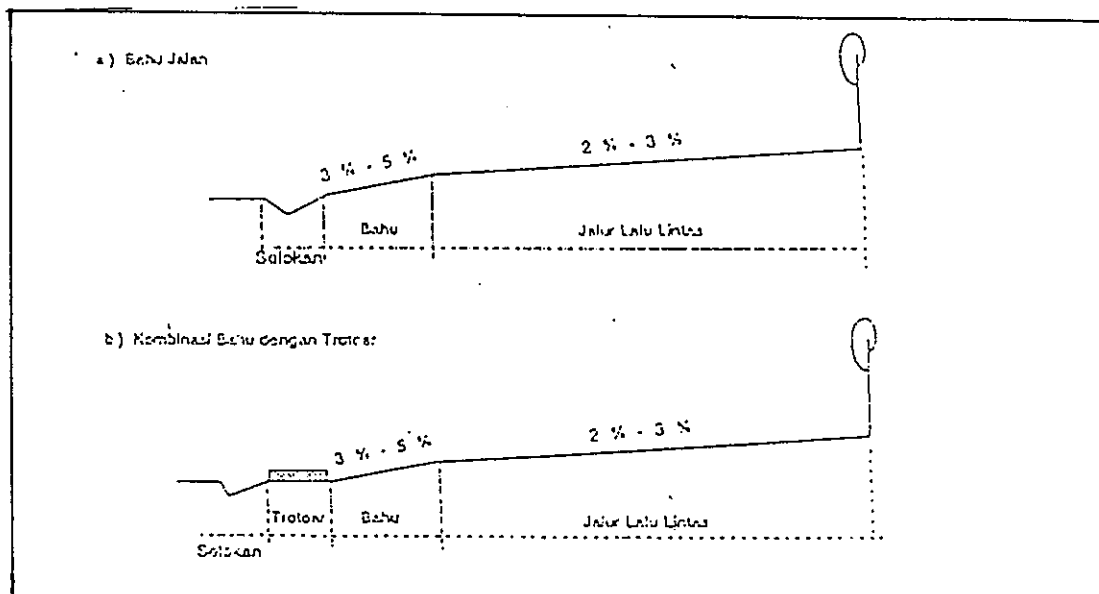
Sumber : (Direktorat Jendral Bina Marga, September 1997)

II.4.2.9. Bahu Jalan

Fungsi bahu jalan adalah sebagai berikut :

- 1) lajur lalu lintas darurat, tempat berhenti sementara dan atau tempat parkir darurat.
- 2) Ruang bebas samping bagi lalu lintas
- 3) Penyangga sampai untuk kestabilan perkerasan jalur lalu lintas

Kemiringan bahu jalan normal antara 3 – 5 %



Gambar 11. Bahu jalan

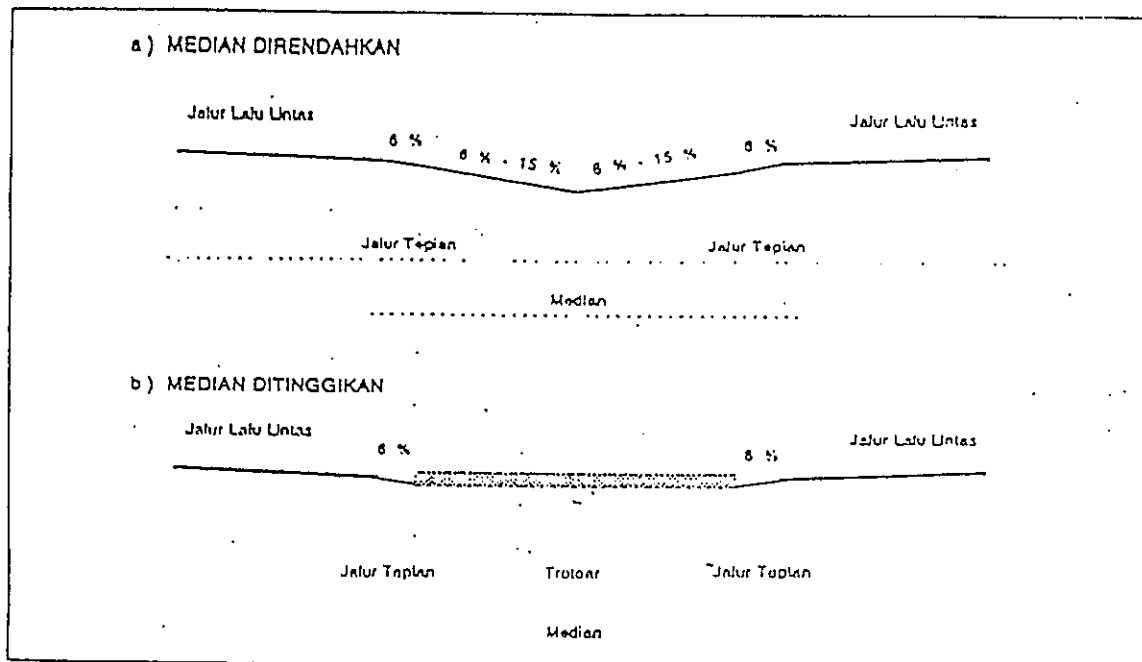
II.4.2.10. Median Jalan

- a. Median jalan adalah bagian bangunan jalan yang secara fisik memisahkan dua jalur lalu lintas yang berlawanan arah.
- b. Fungsi median jalan adalah untuk :
 - 1) memisahkan dua aliran lalu lintas yang berlawanan arah
 - 2) ruang lapak tunggu penyeberangan jalan
 - 3) penempatan fasilitas jalan
 - 4) tempat prasarana kerja sementara
 - 5) penghijauan
 - 6) tempat berhenti darurat (jika cukup luas)
 - 7) cadangan jalur
 - 8) mengurangi silau dari sinar lampu kendaraan dari arah yang berlawanan
- c. Jalan 2 arah dengan 4 lajur atau lebih perlu dilengkapi median.
- d. Median dapat dibedakan atas :
 - 1) Median direndahkan, terdiri atas jalur tepian dan bangunan pemisah jalur yang direndahkan.
 - 2) Median ditinggikan, terdiri atas jalur tepian dan bangunan pemisah jalur yang ditinggikan
- e. Lebar minimum median terdiri atas jalur tepian selebar 0,25 – 0,50 meter dan bangunan pemisah jalur

Tabel 6. Lebar minimum median

Bentuk Median	Lebar Minimum (m)
Median ditinggikan	2,0
Median direndahkan	7,0

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga, September 1997



Gambar 12. Median direndahkan dan ditinggikan

II.4.2.11. Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki berfungsi memisahkan pejalan kaki dari jalur lalu lintas kendaraan guna menjamin keselamatan pejalan kaki dan kelancaran lalu lintas.

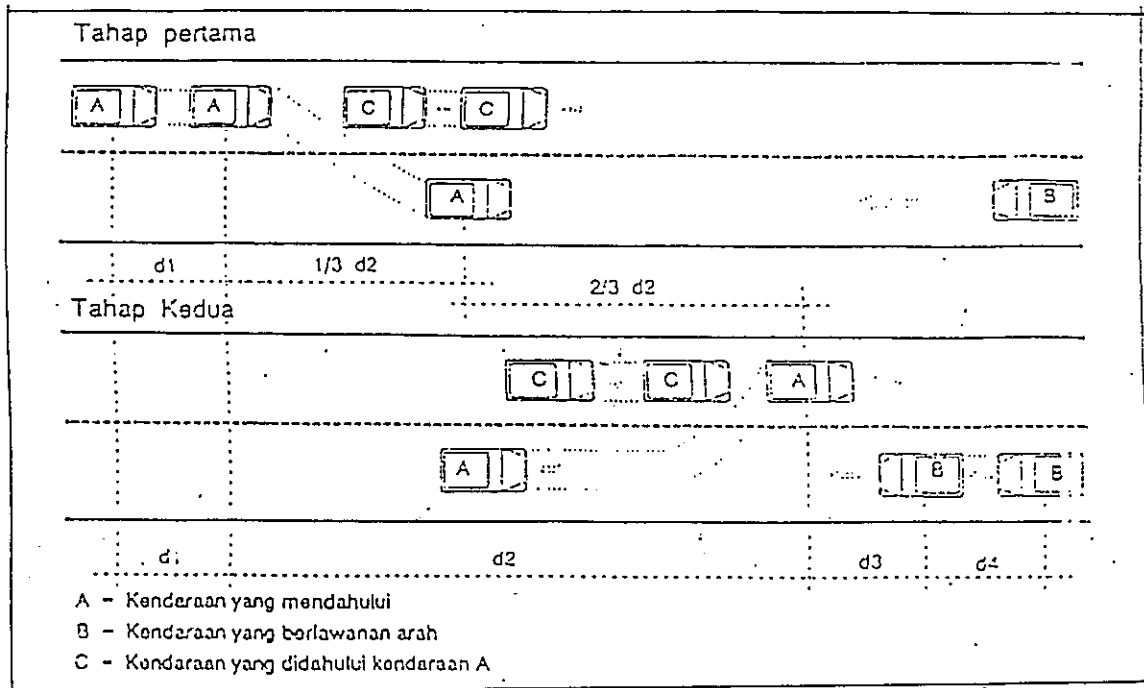
II.4.2.12. Jarak Pandang Pengguna Jalan

Jarak pandang adalah suatu jarak yang diperlukan oleh seorang pengemudi pada saat mengemudi, sedemikian sehingga jika pengemudi melihat suatu halangan yang membahayakan, pengemudi dapat melakukan sesuatu untuk menghindari bahaya tersebut dengan aman.

II.4.2.13. Jarak Pandang Mendahului Pengguna Jalan

- 1) Jarak pandang mendahului adalah jarak yang memungkinkan suatu kendaraan mendahului kendaraan lain di depannya dengan aman sampai kendaraan tersebut kembali ke lajur semula.

- 2) Jarak pandang mendahului diukur berdasarkan asumsi bahwa tinggi mata pengemudi adalah 105 cm dan tinggi halangan adalah 105 cm.



Gambar 13. Jarak pandang mendahului

(Sumber data : Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Kota Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jendral Bina marga, September 1997).

BAB III
METODE PENELITIAN

**KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN
DI KOTA SALATIGA**

BAB III

METODE PENELITIAN

Mengacu pada tujuan penelitian, yaitu untuk mengkaji fungsi penggal jalan Jendral Sudirman di Kota Salatiga dan untuk menetapkan faktor yang signifikan di dalam pembentukan fungsi penggal jalan Jendral Sudirman tersebut, maka diperlukan suatu metode penelitian yang mampu untuk mengungkap dan merumuskan hasil penelitian tersebut.

Penelitian ini berupaya untuk mengkaji dan mengukur faktor-faktor yang berpengaruh pada fungsi penggal jalan Jendral Sudirman dari aspek fisik maupun non fisik, oleh karena itu penelitian ini bersifat kualitatif. Sesuai dengan tujuan penelitian, untuk mengukur faktor pembentuk fungsi dari penggal jalan Jendral Sudirman yang signifikan, maka tentunya akan dilakukan pendekatan kuantitatif dengan perhitungan statistik non parametik (analisis kuantitatif untuk data sosial/persepsi dari Sidney Siegel). Sehingga dalam penelitian ini digunakan dua metode sekaligus yaitu metode kualitatif dan kuantitatif yang saling mengisi secara dialektik dan komplementer, untuk mengungkap fenomena yang terjadi di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga. Namun demikian landasan utama atau sebagai pegangan utama dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan “kualitatif”. Secara khusus berorientasi pada kajian dan pengukuran variabel penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga.

Tujuan terpenting dari penelitian kualitatif ini adalah diperolehnya pemahaman menyeluruh dan utuh tentang fenomena yang diteliti. Sehingga keluasan cakupan (*breadth*) dan kedalaman (*depth*) dalam penelitian kualitatif ini sangat diutamakan, karena menyangkut fenomena perilaku masyarakat dalam kawasan ruang publik, yang di dalamnya menyangkut aspek persepsi dan kognisi dalam perspektif psikologi.

Di dalam penelitian kualitatif dikenal beberapa pendekatan antara lain pendekatan rasionalistik. Pendekatan rasionalistik ini merupakan pendekatan yang paling populer di dalam penelitian/studi perilaku, terutama pada kajian arsitektur lingkungan / *urban design*. Pendekatan rasionalistik ini meninggalkan pendekatan-pendekatan yang bersifat “reduksionis dan deterministik”. Pendekatan ini bertujuan untuk tetap menggambarkan dan menjelaskan “kompleksitas hubungan antara perilaku dan lingkungan” yang diharapkan dapat memberikan pemahaman secara lebih utuh.

III.1. METODE KUALITATIF DAN KUANTITATIF

Sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam metodologi, dimana dalam penelitian ini ditetapkan menggunakan metode pendekatan utamanya adalah metode kualitatif rasionalistik, yaitu dengan memahami fenomena yang diteliti. Sedangkan untuk menentukan signifikansi variabel-variabel yang muncul dalam kajian fungsi penggal jalan Jendral Sudirman di Kota Salatiga adalah dengan metode kuantitatif. Adapun metode kuantitatif yang dipakai dalam metode penelitian ini

adalah “statistik non parametrik”. Analisis statistik non parametrik adalah cara analisis untuk data sosial (persepsi) yang dikuantitatifkan, data ini biasanya digunakan untuk mendapatkan rangking kriteria atau untuk menguji signifikansi antar variabel.

Dalam penelitian ini digunakan 2 (dua) metode penelitian yang saling melengkapi, dimana metode kualitatif rasionalistik digunakan untuk mendapatkan fakta pembentuk fungsi secara deskriptif, mendalam dan mendetail. Sedangkan metode statistik non parametrik digunakan untuk mendapatkan rangking kriteria terhadap variabel/faktor pembentuk fungsi yang signifikan.

Sesuai dengan prosedur penelitian kualitatif rasionalistik, dimana pengambilan responden dilakukan secara terarah dan tidak bersifat acak (*random*), melainkan kepada kecocokan konteks. Pengambilan sampel tidak didasarkan pada jumlah atau besarnya responden untuk menjaga validitas data, melainkan responden dipilih berdasarkan kriteria tertentu agar responden dapat mewakili secara representatif.

Representatif di sini disesuaikan dengan keterwakilannya dalam konteks penelitian “kajian fungsi penggal jalan Jendral Sudirman Kota Salatiga”, yaitu responden harus responsif terhadap kawasan ruang publik, baik dari aspek fisik maupun aspek non fisik (sosial), sehingga dapat memberikan kontribusi data yang representatif dan obyektif.

Selain hal tersebut responden yang dipilih harus responsif terhadap peneliti (pencari data) agar wawancara dapat dilaksanakan secara apa adanya (natural) sehingga data dapat diperoleh secara obyektif.

Proses pencarian data pada penelitian ini, pada awalnya kami lakukan dengan observasi di lapangan, kemudian menentukan langkah berikutnya yaitu dengan melakukan wawancara secara bebas untuk mendapatkan *opini* tentang kawasan penggal jalan Jendral Sudirman Kota Salatiga, sambil mencari responden yang cukup responsif terhadap maksud dan tujuan penelitian. Dalam penelitian ini terpilih sebanyak 45 responden dari pengunjung atau pengguna di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga, 25 orang responden dari pengunjung pertokoan di sepanjang penggal jalan Jendral Sudirman dan sebanyak 20 responden dari para pedagang kaki lima yang berada di sepanjang penggal jalan Jendral Sudirman tersebut. Dari responden-responden yang terpilih ini dianggap memenuhi syarat dan cukup responsif terhadap apa yang dibutuhkan oleh peneliti, sehingga diharapkan data yang didapat dari mereka dapat benar-benar obyektif dan alamiah.

Dari responden ini yang kemudian data persepsinya akan dianalisis sesuai dengan kebutuhan dan tujuan penelitian. Dari hasil pengumpulan data berdasarkan wawancara partisipatif yang dilakukan dengan substansi kuesioner yang telah disesuaikan dengan teori (*theory based*), maka variabel utama yang dijadikan patokan untuk diuraikan lebih lanjut dalam daftar pertanyaan adalah sebagai berikut :

a. Aspek Fisik

1. Fungsi kawasan
 - a) Peruntukan lahan
 - b) Intensitas pembangunan
 - c) Bangunan dan ruang
2. Massa bangunan
 - a) Ketinggian dan skyline kawasan
 - b) Hubungan antar bangunan

b. Aspek Non Fisik

1. Aktivitas kegiatan masyarakat
 - a) Jenis kegiatan
 - b) Intensitas kegiatan
 - c) Kondisi sosial budaya

(Lihat tabel 7 variabel penelitian)

Variabel fisik dan non fisik tersebut yang secara teori akan membentuk “fungsi kawasan ruang publik di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga”, untuk selanjutnya variabel-variabel tersebut sebagai variabel utama, dan akan dicari variabel operasioanlnya (dibuktikan kecocokan konteksnya) terhadap fenomena yang ada di lapangan. Temuan-temuan inilah yang secara kontekstual sebagai faktor-faktor untuk mengkaji fungsi penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga yang selanjutnya

Dalam mengungkapkan fenomena yang terjadi di lokasi membutuhkan desain penelitian yang tepat, sehingga dibutuhkan uraian tentang arah penelitian yang mencakup seluruh persoalan dan informasi yang dibutuhkan melalui sebuah peristiwa penelitian.

Desain penelitian kualitatif rasionalistik bertolak dari kerangka teoritik dari penelitian terdahulu, teori-teori yang dikenal dan buah pikiran para pakar, untuk kemudian dikonstruksikan menjadi suatu yang mengandung sejumlah problematik yang perlu diteliti lebih lanjut. Dalam membuat teori spesifik yang layak, kerangka teori akan selalu berkaitan dengan *grand concepts – grand theory*, teori substantif dan pembangunan hipotesis (bila ada) – tesis yang hendak diuji kebenarannya secara empirik.

Konstruksi teori dibangun dari konseptualisasi teoritik, sebagai hasil pemaknaan emperi dalam arti sensual, logik maupun etik. Kebermaknaan teoritik perlu diikuti dengan kebermaknaan emperi. Upaya untuk menjangkau kebermaknaan emperi dapat dikerjakan dengan mengembangkan konseptualisasi tentang populasi dan sampel secara tepat. Pada landasan emperi penelitian kualitatif dengan pendekatan rasionalistik, sampel perlu dipilih secara *purposive* dan digunakan untuk mencari pengungkapan makna dari esensinya (Mihadjir, 1996 : 76).

Konsep dalam pelaksanaan penelitian memegang peranan yang sangat penting dan digunakan sebagai jembatan antara dunia realitas dengan abstraksi. Dalam penelitian rasionalistik kualitatif yang bertitik totak dari logika reflektif, konsep abstrak umum yang samar dikembangkan melalui cara berpikir sistematis –

dapat dikatakan sebagai variabel operasional. Selanjutnya variabel operasional tersebut akan dianalisis (pengukuran persepsi) untuk mendapatkan faktor pembentuk fungsi ruang publik.

Dalam hal ini data yang diambil dan akan dianalisis adalah data fisik dan non fisik berupa visual fisik dari hasil observasi dan rekaman foto serta data persepsi masyarakat pengguna penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga.

III.2. METODE PENELITIAN KUALITATIF RASIONALISTIK

III.2.1. Metodologi Penelitian Kualitatif Rasionalistik

Menurut Muhadjir (1996 : 58), metodologi penelitian dengan pendekatan rasionalistik di mana obyek diteliti dengan tanpa dilepaskan dari konteksnya, paling jauh diteliti dalam fokus atau aksentuasi tertentu, tetapi konteksnya tidak dieliminasi. Dalam penelitian kualitatif rasionalistik dibangun bukan atas dasar empiri tetapi menekankan pada pemaknaan empiri. Argumentasi dan pemaknaan atas empiri (termasuk hasil-hasil penelitian) menjadi penting sebagai dasar penelitian kualitatif yang berlandaskan pendekatan rasionalistik sehingga pemahaman intelektual dan kemampuan berargumentasi secara logika akan didukung dengan data empirik dan diikuti dengan uji empiri secara terus menerus untuk mendukungnya perlu dikembangkan kemampuan konseptualisasi teoritik dengan tidak memparsialkan obyek akan tetapi melihat fenomena dalam lokasi penelitian sebagai satu kerangka.

hierarkik – heterakik, sehingga menjadi konsep yang lebih jelas dan mampu memberikan eksplanasi, prediksi dan rambu operasionalisasi.

Dalam prosedur pengumpulan datanya didasarkan pada prosedur kualitatif, dengan pengumpulan data secara obyektif, karena dianggap manusia dapat memahami makna interaksi antar manusia, membaca gerak muka, menyelami perasaan dan nilai yang terkandung dalam ucapan atau perbuatan responden (Nasution, 1992 : 9) untuk menghindarkan adanya subyektifitas peneliti akan didukung dengan pengumpulan data dari proses observasi di lokasi penelitian, wawancara dengan responden dan dokumen/literatur sejarah.

Teknik analisis yang dilakukan bersifat terbuka dan induktif. Dikatakan terbuka karena terbuka bagi perubahan, perbaikan dan penyempurnaan berdasarkan data baru yang masuk. Dalam mengolah data berdasarkan pada penelitian kualitatif menggunakan teknik analisis data verbal yang mencari esensi dengan meluaskan kebenaran empirik (lebih dari empiri sensual) dan menjaga empiri etik serta empiri logik. Dalam analisis data dilakukan sejak awal penelitian pada saat memperoleh data yang pertama kali sampai dengan analisis yang menghasilkan temuan dengan sifat yang sudah tetap, sehingga hal ini akan didapatkan data yang valid. Penelitian kualitatif mempunyai tujuan bukan untuk menguji hipotesis yang didasarkan atas teori tertentu, melainkan untuk menemukan pola-pola yang mungkin dapat dikembangkan menjadi teori, sehingga teori lambat laun mendapat bentuk tertentu berdasarkan analisis data penelitian (Nasution, 1992 : 11).

III.3. BENTUK DAN STRATEGI PENELITIAN

Berdasarkan fenomena permasalahan yang ada yang diajukan dalam penelitian ini, yang menekankan pada masalah pengaruh lingkungan fisik terhadap perilaku, yang menunjukkan adanya korelasi antara perilaku pengguna penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga salah satu arah jalan dari arah single Kota Salatiga dengan kekurangteraturan kondisi ruas jalan tersebut dan kemacetan yang terjadi pada waktu-waktu dan tempat-tempat tertentu. Maka strategi penelitian yang diambil adalah penelitian korelasional dengan bentuk studi lapangan/survei.

III.3.1. Penentuan Variabel Penelitian

Penentuan variabel dalam penelitian ini dari acuan yang berkaitan dengan pembentukan fungsi kawasan ruang publik serta berdasarkan hasil "*grounded riset*" di lapangan agar mendapatkan gambaran variabel yang kontekstual/sesuai dengan fenomena yang ada dan sesuai dengan tujuan penelitian.

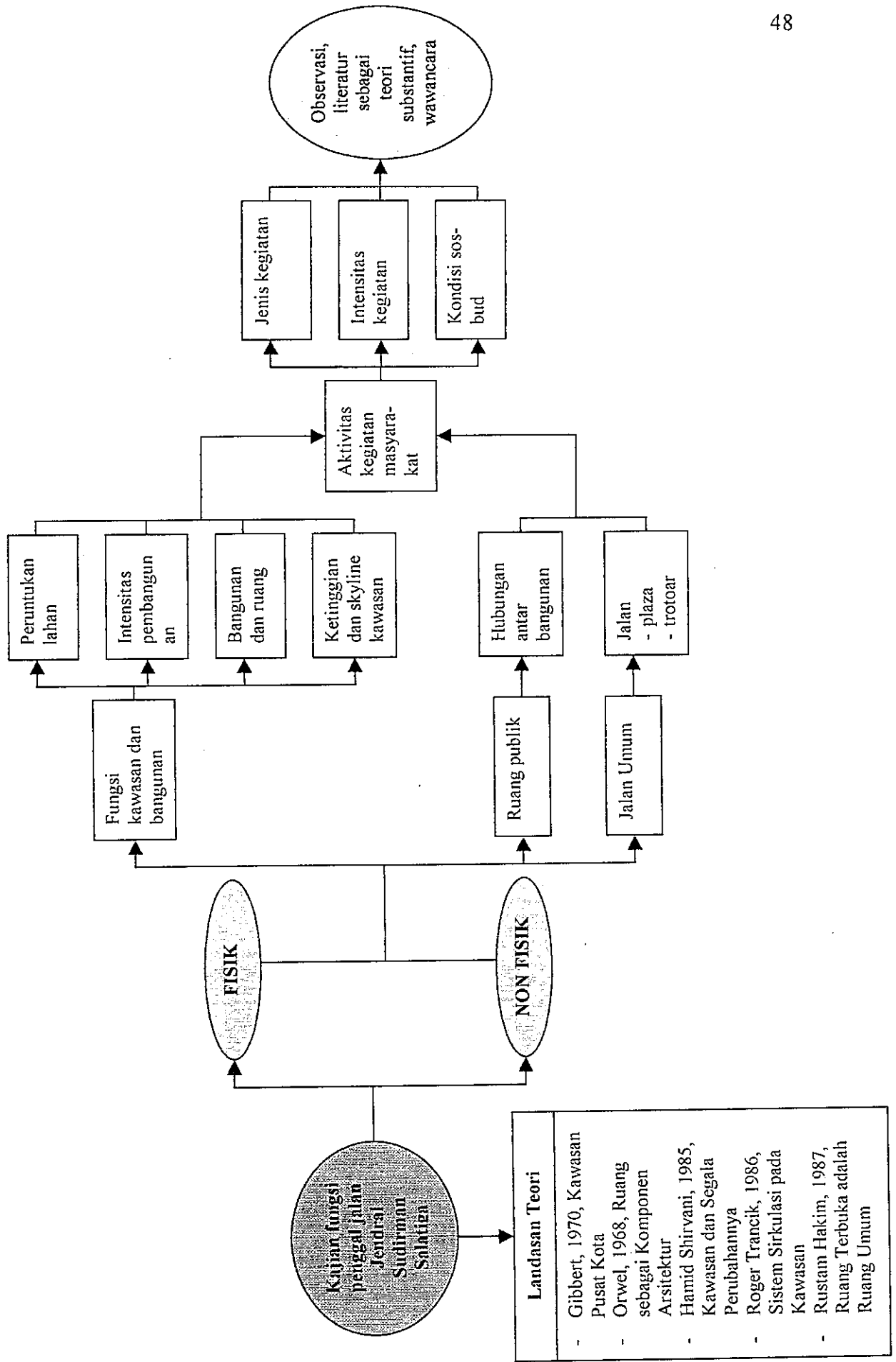
Adapun variabel yang berasal dari kajian teori sebagai koridor di dalam kajian fungsi penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga. Dasar pemilihan variabel yang digunakan dalam penelitian ini dari hasil proses di atas adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan teori (*theory based*) dan *grounded riset*.
2. Mengandung pengertian yang jelas dan tegas.
3. Bersifat operasional, sederhana, praktis mudah dilaksanakan, mudah diukur dan digunakan dalam pengolahan data dan analisis.

Tabel 7. Variabel Penelitian

Judul	Variabel Penelitian	VARIABEL 1 PENGARUH	VARIABEL 2 TERPENGARUH	Output	Sumber/ Responden
Kajian Fungsi Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga	1. FISIK	a. Fungsi Kawasan dan Bangunan	1. Peruntukan lahan 2. Intensitas pembangunan 3. Bangunan dan ruang 4. Ketinggian dan skyline kawasan	- Pola tatanan massa - Hubungan antara massa bangunan dan ruang	Observasi, literatur sebagai teori substantif wawancara
		b. Ruang Publik c. Jalan Umum	5. Hubungan antar bangunan : 6. Jalan - plaza - trotoar	- Perkembangan perubahan tata ruang kawasan	
	2. NON FISIK	d. Aktivitas kegiatan masyarakat	7. Jenis kegiatan 8. Intensitas kegiatan 9. Kondisi sos-bud	- Pola perubahan ruang kegiatan sosial dan kegiatan interaksi sosial - Kecenderungan penyebaran ruang kegiatan ekonomi dan sosial	Observasi, literatur sebagai teori substantif wawancara

Diagram Variabel Penelitian Pengaruh dan Terpengaruh pada Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga



Landasan Teori

- Gibbert, 1970, Kawasan Pusat Kota
- Orwel, 1968, Ruang sebagai Komponen Arsitektur
- Hamid Shirvani, 1985, Kawasan dan Segala Perubahannya
- Roger Trancik, 1986, Sistem Sirkulasi pada Kawasan
- Rustam Hakim, 1987, Ruang Terbuka adalah Ruang Umum

Dari ketentuan atau kriteria tersebut di atas, maka variabel utama dalam pembentukan “fungsi kawasan ruang publik di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga” dapat ditetapkan sebagai berikut :

1. Enclosure.
2. Imageability and node.
3. Estetika kawasan/townscape dan nightscape.
4. Sense of place.
5. Satisfying human needs.
6. Makna budaya masyarakat.

Dari variabel-variabel utama tersebut kemudian dijabarkan atau dioperasionalkan menjadi substansi daftar pertanyaan/kuesioner yang akan menjadi bahan wawancara di lapangan secara partisipatif dan selanjutnya dilakukan pengukuran secara psikologis terhadap persepsi masyarakat.

(Lihat pada tabel 7).

III.4. RANCANGAN PENELITIAN

III.4.1. Langkah Penelitian

a. Tahap Persiapan

Tahap persiapan meliputi :

1. Mengamati dan mengidentifikasi obyek dan kawasan penelitian dengan mensurvey lokasi penelitian secara detail yang meliputi seluruh elemen-elemen yang ada di lokasi tersebut.

2. Mempersiapkan titik-titik lokasi penelitian.
3. Mempersiapkan alat penelitian.
4. Membuat dan menyusun sketsa untuk *mapping* terhadap responden.
5. Menentukan responden.

b. Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahap pelaksanaan penelitian meliputi :

1. Membuat sketsa kegiatan responden.
2. Mendatangi responden.
3. Membuat format data dalam bentuk sketsa gambar dan tabel.
4. Menganalisa data.
5. Melakukan pembahasan.
6. Menarik kesimpulan.
7. Membuat laporan penelitian.

III.4.2. Definisi Opeasional Penelitian

Penelitian ini meliputi kegiatan atau aktivitas yang dilakukan pada jalur pedestrian, jalan raya dan *public space*, komponen, atribut dan properti yang mendukung kegiatan elemen-elemen yang ada, konflik yang muncul serta upaya solusi konflik.

Definisi operasional meliputi :

- a. Pemanfaatan, meliputi fungsi area parkir yang sudah ada dan halaman dalam kontribusinya sebagai ruang publik serta area parkir yang sering dipergunakan/ disukai pengendara kendaraan bermotor.
- b. Ruang transisi, yaitu ruang antara tepi jalan (jalur lambat) dengan GSMB (Garis Sempadan Muka Bangunan).
- c. Perilaku pengguna, yaitu meliputi atribut dan propertis pengendara kendaraan bermotor, baik sepeda motor maupun mobil.
- d. Kondisi fisik, yaitu kondisi tempat yang digunakan, meliputi komponen : kondisi peneduh, bentuk, luasan, batasan dan suasana.
- e. Kondisi spasial, yaitu kondisi ruang yang meliputi kondisi tiga dimensi di koridor sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga yang berpengaruh terhadap pengendara kendaraan bermotor yang melintas jalan tersebut, orientasi, sirkulasi, kenyamanan pencapaian dan kecepatan untuk mencapai obyek yang akan dituju, dan jarak pandang terhadap obyek yang akan dituju.

III.4.3. Metoda Penelitian

a. Pendekatan Penelitian dan Penentuan Responden

Keberhasilan dan kemudahan penelitian didasarkan pada metode penelitian yang akan digunakan. Penelitian menggunakan pendekatan arsitektur dan perilaku dengan teknik *Behavioral Mapping* (Haryadi, 1995). Melalui teknik ini akan didapatkan suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena (terutama perilaku individu dan sekelompok manusia) yang terkait dengan sistem spasialnya (Haryadi, 1995).

Sommer, 1986 (dalam Haryadi, 1995), menyatakan bahwa *Behavioral Mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai suatu area di mana manusia melakukan kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan perilaku dengan wujud perancangan yang spesifik.

Terdapat dua cara untuk melakukan *Behavioral Mapping* yakni : (1) *Person – Centered Mapping* dan (2) *Place – Centered Mapping*, yang akan dijelaskan sebagai berikut :

1. *Person Centered Mapping* adalah metode pengamatan yang menentukan pada pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Dengan demikian teknik ini berkaitan tidak hanya satu tempat atau lokasi akan tetapi dengan beberapa tempat atau lokasi. Peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini meliputi pengguna jalan baik laki-laki (karyawan, remaja putra) dan perempuan (ibu-ibu, karyawati, remaja putri).
2. *Place Centerd Mapping* adalah metode pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya ke dalam suatu situasi waktu dan tempat yang tertentu. Dengan kata lain, perhatian dari teknik ini adalah satu tempat yang spesifik baik kecil maupun besar, dalam hal ini adalah elemen penunjang jalur pejalan kaki meliputi penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga.

Penelitian bersifat **deskriptif**, dengan tujuan untuk menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab-sebab dan gejala tertentu (Sevilla, 1993).

Responden adalah mereka yang beraktivitas sebagai pengguna penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga yang terdiri dari :

1. Pejalan kaki
2. Pengendara kendaraan bermotor roda 2 (sepeda motor) dan
3. Pengendara kendaraan bermotor roda 4 (mobil).

Sedangkan responden-responden yang dipilih sebagai sampel meliputi :

1. Pria : karyawan, pedagang dan remaja putra
2. Wanita : ibu rumah tangga, karyawati, pedagang dan remaja putri

Dengan asumsi :

- Bapak-bapak → status pekerja
- Ibu-ibu → status ibu rumah tangga
- Karyawan-karyawati → status pegawai
- Pedagang → status pemilik usaha
- Remaja putra-putri → status pelajar/mahasiswa

Kaum wanita merupakan pengunjung terbanyak datang ke tempat perbelanjaan (Amos Rapoport, 1985), selain itu kaum wanita lebih sering berbelanja bila dibandingkan kaum pria. Penetapan jumlah sampel ditetapkan di lapangan.

b. Metode Pengumpulan Data

Peneliti mengumpulkan data penelitian dengan cara, yaitu observasi lapangan. Pengumpulan data dilakukan dengan beberapa tahapan, yaitu :

1. Sketsa dasar atau *setting* yang akan diobservasi. Dilakukan dengan mensketsa jalur responden yang akan diteliti.
2. Definisi bentuk perilaku yang diamati, dihitung, dideskripsikan dan didiagramkan. Bentuk perilaku tersebut menyangkut aktor yang diamati, dalam penelitian ini adalah pejalan kaki, pengendara kendaraan bermotor roda 2 (sepeda motor) dan roda 4 (mobil).
3. Prosedur yang harus diikuti selama observasi yang berkaitan dengan tujuan penelitian, yaitu pemanfaatan jalan dalam kaitannya dengan kendaraan bermotor, lalu lintas dan sirkulasi kendaraan bermotor, keberadaan toko-toko di sepanjang penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga.
4. Dokumentasi.

III.5. ANALISIS PENELITIAN

Analisis data penelitian yang digunakan *analisis deskriptif*. Secara teknis mencakup upaya : (1) klasifikasi tanda-tanda yang dipakai dalam komunikasi, (2) menggunakan dasar kriteria sebagai dasar klasifikasi.

Menurut Haryadi (1995) maksud analisis kesamaan isi adalah untuk mencari kecenderungan tertentu dari berbagai peristiwa yang terjadi dalam kurun waktu tertentu. Untuk mengetahui mengapa kecenderungan terjadi, dilakukan dengan observasi atau wawancara.

III.6. LOKASI WILAYAH PENELITIAN

Lokasi wilayah penelitian terbagi menjadi 3 (tiga) area karena dari pengamatan awal jalan tersebut mempunyai 3 macam karakter jika dilihat dari tingkat keramaian dan kepadatannya, pembagiannya yaitu :

III.6.1. Lokasi Area 1

Pada area 1 di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut tidak terlalu padat meskipun pada jam sibuk/padat maupun malam hari.

III.6.2. Lokasi Area 2

Pada area 2 di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut tidak terlalu padat/sedang meskipun pada jam sibuk/padat begitu pula pada malam hari.

III.6.3. Lokasi Area 3

Pada area 3 di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut sangat padat baik pada siang hari maupun malam hari.

III.7. WAKTU PENELITIAN

Waktu penelitian di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga, yaitu pukul 12.00 – 13.00, 15.00 – 17.00 dan 19.00 – 20.00 setiap hari dan hari libur. Dari

pengamatan tersebut akan diperoleh waktu yang paling sibuk/*peak hours* (aktivitas maksimal) dan waktu yang paling lenggang (aktivitas minimal).

Pemilihan waktu penelitian tersebut berdasarkan asumsi yaitu :

- Siang hari, antara pukul 12.00 – 13.00
- Sore hari, antara pukul 15.00 – 17.00
- Malam hari, antara pukul 19.00 – 20.00

Dengan pertimbangan :

- Pukul 12.00 – 13.00 : asumsi orang istirahat, pulang sekolah, makan siang, toko-toko sudah buka.
- Pukul 15.00 – 17.00 : asumsi orang pulang kerja
- Pukul 19.00 – 20.00 : asumsi orang jalan-jalan dan hiburan

III.8. BAHAN DAN ALAT PENELITIAN

Alat penelitian yang dipergunakan dalam pengumpulan data, meliputi :

1. *Site plan* area penelitian, bilamana perlu daftar pertanyaan untuk panduan penelitian.
2. Materan untuk mendapat data lebih rinci dari site di lapangan.
3. Kamera foto untuk merekam gambar.
4. Kertas dan alat gambar untuk membuat sketsa.
5. Kertas untuk mencatat jawaban atas pertanyaan yang diajukan oleh peneliti dan isian wawancara responden.
6. *Tape recorder* untuk merekam hasil wawancara maupun laporan kondisi lapangan.

BAB IV
GAMBARAN UMUM
KAWASAN PENELITIAN

**KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN
DI KOTA SALATIGA**

BAB IV

GAMBARAN UMUM KAWASAN PENELITIAN

IV.1. GAMBARAN UMUM KAWASAN PENELITIAN

Lokasi penelitian yang dipilih Kota Salatiga dimana pada bagian kota tersebut pada perkembangannya mengalami pertumbuhan yang begitu cepat yaitu penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga, karena pada ruas jalan tersebut sering terlihat ketidakteraturan pengguna jalan yang ditandai dengan sering tidak lancarnya arus lalu lintas dan macet pada jam-jam tertentu.

Hal tersebut di atas membuat peneliti tertarik untuk melihat lebih jauh apa penyebab ketidaklancaran di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga tersebut, sehingga diharapkan bertemu dengan suatu solusi ataupun pemecahan permasalahan tersebut di atas yang dapat dipergunakan untuk memperbaiki kondisi yang sudah berlangsung cukup lama itu. Di sini peneliti ingin mengkaji fungsi penggal jalan Jendral Sudirman tersebut.

IV.2. KONDISI LINGKUNGAN PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN SALATIGA

IV.2.1. DATA FISIK

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

IV.2.1.1. Peruntukan Lahan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

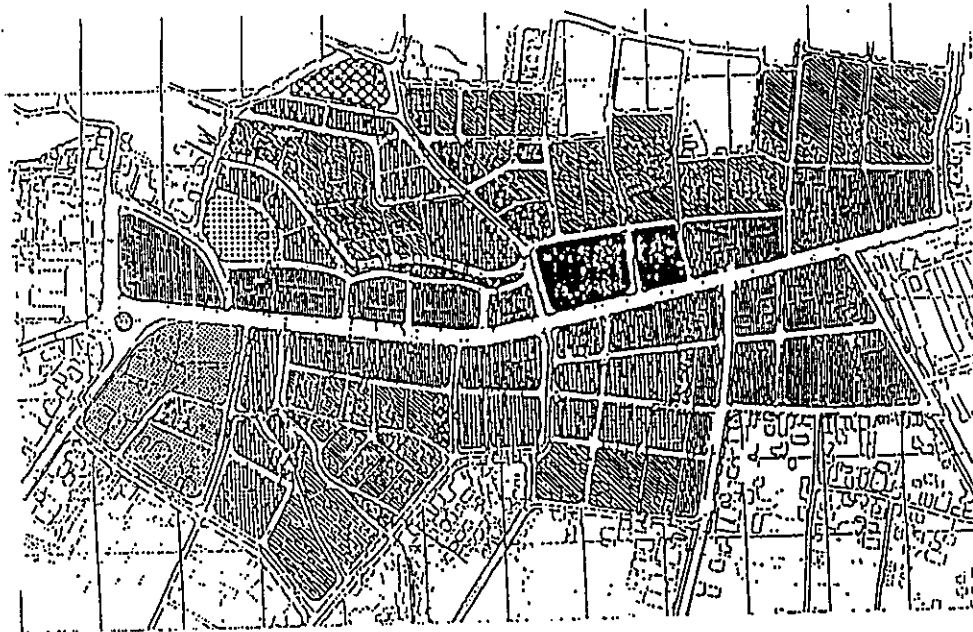
Pada jalan Jendral Sudirman Salatiga sebagian besar tidak menyediakan lahan yang memadai bagi masyarakat di sekitar kawasan tersebut, di mana pada kawasan tersebut merupakan jalur perekonomian yang sangat kuat di Kota Salatiga, di mana banyak terdapat kantor, perdagangan dan lain sebagainya yang

tidak mampu menggunakan lahan semaksimal mungkin terutama pada penyediaan lahan parkir.

Di mana pada kawasan pertokoan di penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga yang bisa menyediakan lahan parkir yang cukup memadai adalah kompleks Mall Taman Sari, bengkel mobil/motor, bank BCA, bioskop, Fuji Image Plasa, dan beberapa tempat lain yang jumlahnya tidak banyak.

Peta lokasi penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga

Gambar 14. lokasi penelitian

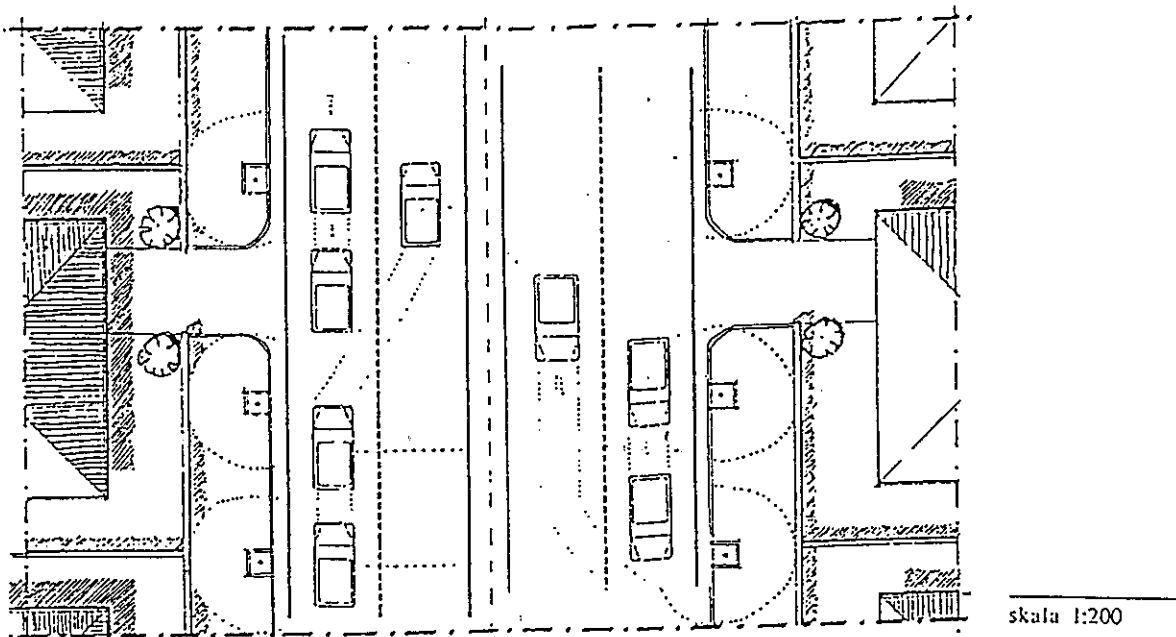


Kawasan jalan Jendral Sudirman Salatiga

IV.2.1.2. Intensitas Pembangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pembangunan di jalan Jendral Sudirman Salatiga sangat pesat di mana banyak elemen pendukung antara lain pembangunan pedestrian yang menggunakan paving blok dengan elemen pendukungnya antara lain : pohon

peneduh, kotak sampah, dan lainnya. Akan tetapi sayang sekali jalur pedestrian tersebut kurang matang perencanaannya sehingga ada hal-hal yang secara teknis kurang pas, yaitu adanya pohon di tengah-tengah jalur pedestrian maupun tepi jalan, sedangkan secara non-teknis adalah dipakainya jalur pedestrian tersebut untuk para pedagang non-formal atau kaki lima. Jalur penyeberangan jalan (zebra cross) terdapat pada beberapa titik terutama yang tidak terdapat traffic-light-nya.



Gambar 15. Pedestrian jalan Jendral Sudirman Salatiga

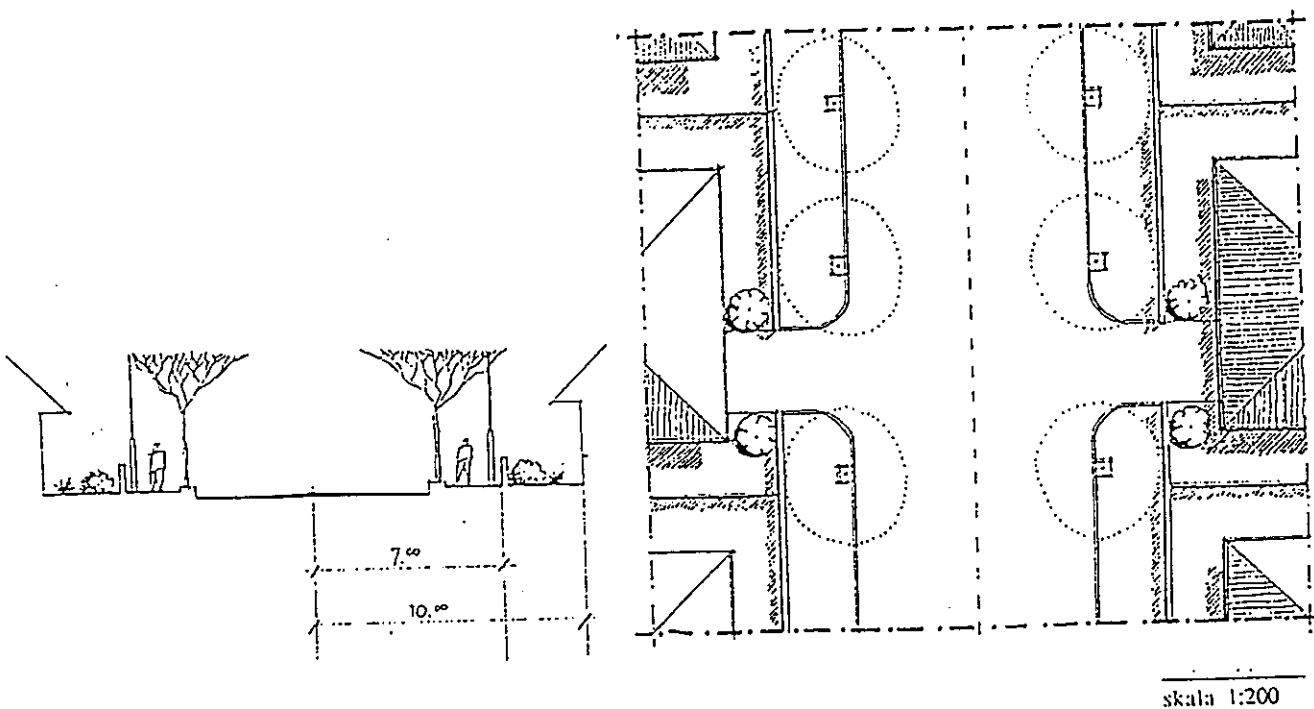
IV.2.1.3. Bangunan dan Ruang di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Belum ada ketentuan yang mengatur elemen pagar. Hal itu terlihat dengan belum seragamnya kondisi di lapangan karena masih tergantung oleh masing-masing pemilik lahan.

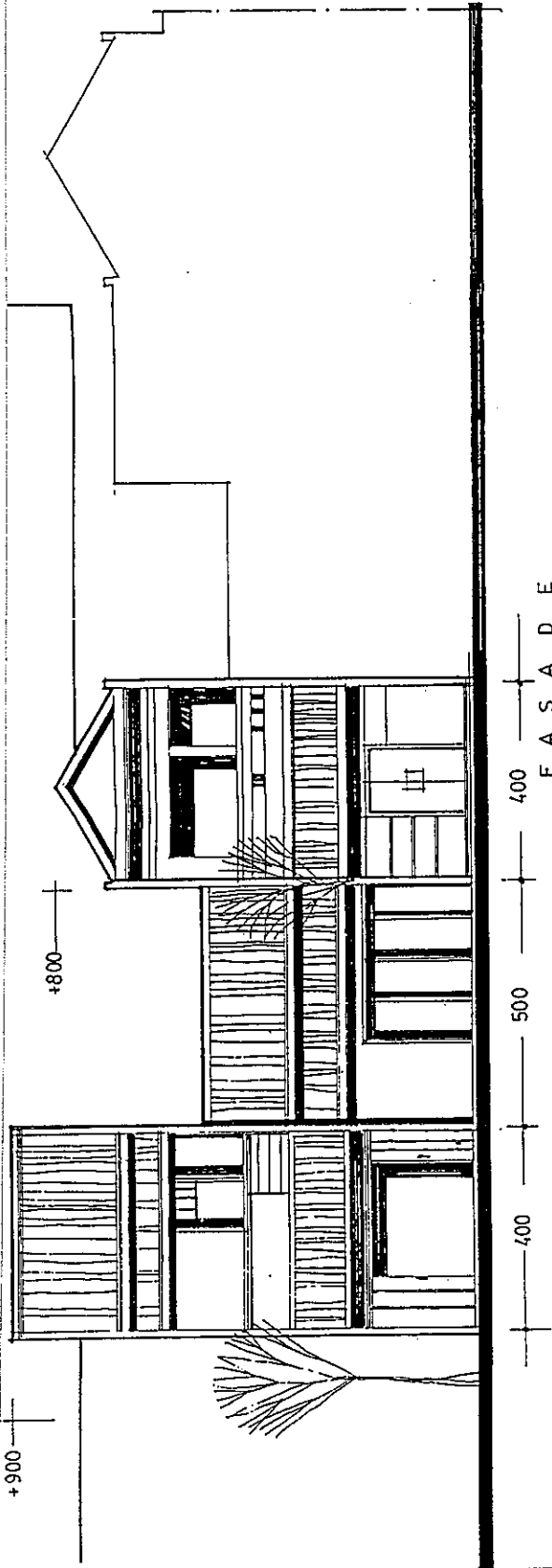
Antar massa bangunan yang berhimpitan pagarnya tidak begitu tinggi, demikian pula pagar yang membatasi lahan dengan jalan mungkin disebabkan sudah adanya selokan.

Jalan Jendral Sudirman Salatiga menjadi ramai setelah banyak dibuka kawasan pertokoan di sekitarnya, seperti pertokoan Wahid dan pertokoan Pandawa dan lain-lain.

Saat ini jalan Jendral Sudirman Salatiga adalah jalan dengan 2 arah yang masing-masing arahnya mempunyai lebar kurang lebih 10 meter, dibatasi dengan boulevard/pulau jalan yang sekaligus berfungsi sebagai pot bunga, dengan saluran air kotor pada tepinya dengan lebar kurang lebih 50 cm yang sebagian tertutup pada mulut jalan masuk ke bangunan yang ada di sepanjang jalan tersebut.



Gambar 15. Lokasi bangunan dan lahan parkir pada penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga



DETAIL FASADE PERTOKOAN JL.JENDERAL SUDIRMAN SALATIGA

IV.2.1.4. Ketinggian dan Skyline Kawasan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Bentuk dan tatanan massa bangunan, konfigurasi massa bangunan di kawasan jalan Jendral Sudirman Salatiga ada yang berdiri sendiri terutama yang mempunyai fungsi spesifik seperti bioskop, showroom, diskotik, dan ruko.pertokoan, ada juga yang saling berdempetan.

Bangunan di sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga sebagian besar berlantai 2 yang sebagian besar berfungsi ganda, ada yang berfungsi sebagai tempat usaha dan hunian, tempat usaha dan gudang ataupun tempat usaha bersama. Secara umum bentuk bangunannya lebih pada kebutuhan akan fungsi.

IV.2.1.5. Hubungan Antar Bangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

a. Jalan

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter 30 – 60 cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter ± 10 cm.

b. Plaza

Jalan mempunyai lebar ± 10 meter pada tiap lajunya dengan pulau jalan di tengah-tengahnya. Jalan dibatasi oleh trotoar pada tepinya. Pembagian jalur dengan marka cat putih, dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu 2 (dua) jalur untuk melintas kendaraan dan 1 (satu) jalur di tepi sebagai bahu jalan.

c. Trotoar

Trotoar atau pedestrian di jalan Jendral Sudirman Salatiga menggunakan paving blok akan tetapi sayang sekali jalur pedestrian tersebut kurang matang perencanaannya sehingga ada hal-hal yang secara teknis kurang pas, yaitu adanya pohon di tengah-tengah jalur pedestrian maupun tepi jalan, sedangkan secara non-teknis adalah dipakainya jalur pedestrian tersebut untuk para pedagang non-formal atau kaki lima untuk berjualan atau parkir kendaraan.

IV.2.2. DATA NON FISIK

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

IV.2.2.1. Kegiatan Masyarakat Kota Salatiga di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

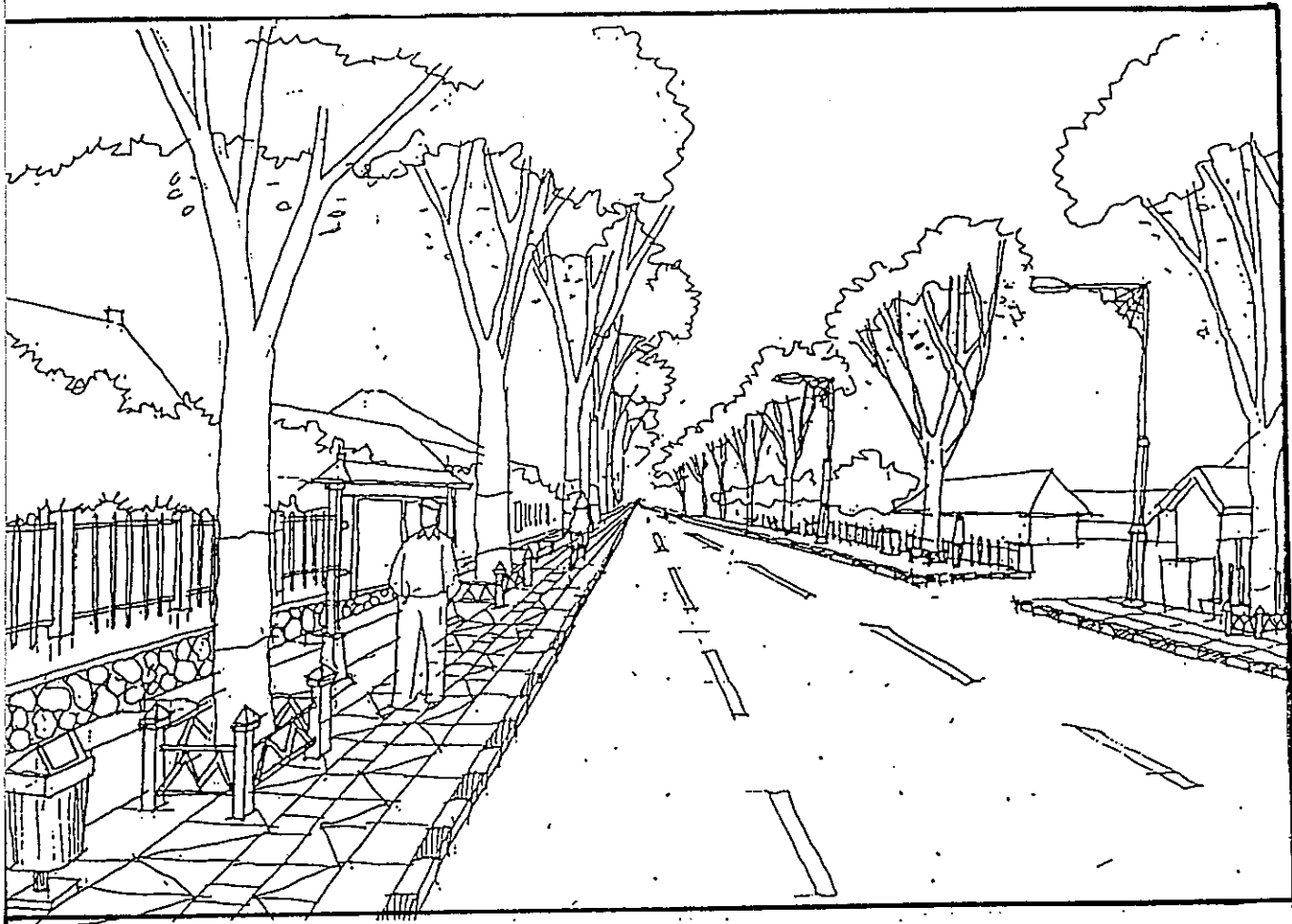
Kegiatan yang terjadi di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga banyak terjadinya interaksi sosial antar masyarakat baik berupa berdagangan, perkantoran, perbelanjaan dan hiburan, di mana satu sama lain saling menunjang terjadinya perkembangan di kawasan tersebut.

IV.2.2.2. Intensitas Kegiatan di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Intensitas yang terjadi di kawasan tersebut sangat tinggi, di mana pada saat-saat tertentu kawasan tersebut mengalami keramaian yang cukup padat. Sehingga sering menimbulkan permasalahan di kawasan tersebut.

IV.2.2.3. Kondisi Sosial Budaya di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Masyarakat Kota Salatiga satu sama lain dari taraf ekonomi kelas bawah hingga kelas atas berbaur menjadi satu pada kawasan tersebut, di mana terjadi hubungan timbal balik satu dengan yang lain yang sewaktu-waktu bisa terjadi kesenjangan antar masyarakat yang rendah hingga kelas atas.



AREA I

PENGGAL JL. JENDERAL SUDIRMAN — SALATIGA

1 : 400

BAB V
ANALISIS
dan PEMBAHASAN

**KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN
DI KOTA SALATIGA**

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

V.1. ANALISIS DATA PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN SALATIGA

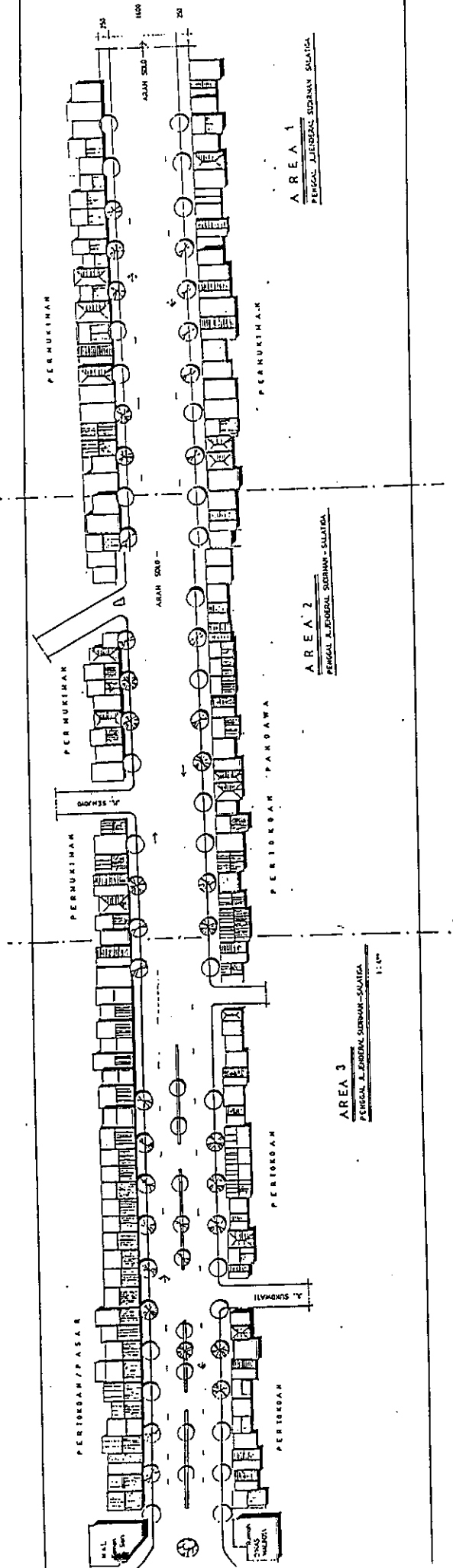
Analisis data yang digunakan peneliti adalah teknik *person centered mapping* di mana peneliti berusaha untuk terjun langsung ke lapangan dengan mengadakan pengamatan khusus di kawasan tersebut.

V.2. DATA *PERSON CENTERED MAPPING*





Teknik *Person Centered Mapping* menekankan pada pergerakan manusia pada periode waktu tertentu (Haryadi B. Setiawan, 1975), teknik tersebut berkaitan dengan tidak hanya satu tempat, tetapi dengan beberapa tempat. Dalam hal ini peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Langkah yang dilakukan peneliti adalah memilih sampel person dan sekelompok pengguna jalan yang sedang melakukan kegiatan di jalan Jendral Sudirman Salatiga dengan membagi kawasan tersebut menjadi 3 area atau bagian sehingga mempermudah untuk melakukan penelitian.

Alasan pembagian penelitian menjadi 3 area tersebut adalah adanya perbedaan karakter tingkat kepadatan dari aktivitas yang ada yang cukup signifikan antara area 1, area 2 dan area 3. Pada masing-masing area dibagi lagi menjadi beberapa segmen dengan melihat tingkatan aktivitas yang ada. Di mana pada tiap segmen ini dibagi berdasarkan penggal jalan yang berhubungan dengan koridor utama jendral Sudirman Salatiga dan dari segmen-segmen itulah dapat diperoleh data yang lebih detail

Pembagian Tiap AREA



Keterangan :

1.		Kendaraan roda 4
2.		Pertokoan
3.		Pemukiman
4.		Pohon penghijauan

V.3. PENELITIAN AREA 1

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pada area 1 di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut tidak terlalu padat meskipun pada jam sibuk/padat maupun malam hari, di mana pengamatan dilakukan pada waktu siang hari jam 12.00 – 13.00 dan malam hari jam 19.00 – 20.00 di mana pada kawasan tersebut.

V.3.1. ATRIBUT

- a. Aktor ; Wanita (ibu rumah tangga, pedagang dan remaja putri)
- b. Aktor ; Laki-laki (karyawan, pedagang dan remaja putra)
- c. Aktor ; Pengemudi mobil
- d. Aktor ; Pengemudi kendaraan roda 2

V.3.2. HASIL PENELITIAN PADA AREA 1

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

V.3.1.1. DATA FISIK

a. Lajur sebelah kanan jalan

Pada lajur sebelah kanan jalan terdapat pemukiman penduduk sekitar 48 rumah penduduk.

b. Lajur sebelah kiri jalan

Pada lajur sebelah kiri jalan terdapat usaha jasa dan pemukiman, di mana usaha jasa terdiri dari 10 buah yaitu berupa bengkel, rumah makan dan toko kecil.

c. Jalan

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 15,95$ m (pengukuran pada jam 01.00 malam) dan tidak adanya pulau jalan yang membagi jalan tersebut.

d. Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

V.3.2.2. DATA NON FISIK

Kegiatan masyarakat yang terjadi di kawasan area 1 berupa kegiatan pemukiman, di mana masyarakat beraktivitas seperti ke kantor, ke pasar, ke sekolah dan ada sebagian yang berdagang, sehingga keadaan pada area tersebut tidak begitu ramai dikunjungi oleh pengguna jalan lain, selain kurangnya fasilitas jasa dan mayoritas berupa pemukiman penduduk yang kebanyakan meninggalkan area tersebut untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan sebagai jalur lintas kendaraan umum dari satu tempat ke tempat lain yang dituju.

V.3.3. ANALISA**V.3.3.1. ANALISA ATRIBUT**

Analisa pengguna jalan Jenderal Sudirman pada area 1, yaitu :

- a. Aktor : Wanita (ibu rumah tangga, pedagang dan remaja putri)
 1. Kenyamanan : tidak mengganggu pengguna jalan lain
 2. Keamanan : aman dari gangguan kriminal
 3. Kedekatan : dekat dengan fasilitas umum

- b. Aktor : Laki-laki (karyawan, pedagang dan remaja putra)
 - 1. Kenyamanan : tidak terganggu pengguna jalan lain
 - 2. Keamanan : amam dari gangguan kriminal
 - 3. Kedekatan : dekat dengan fasilitas umum
- c. Aktor : Pengemudi mobil
 - 1. Kenyamanan : sirkulasi lancar, mudah mendapatkan lahan parkir
 - 2. Keamanan : amam dari kriminal
 - 3. Kedekatan : praktis dalam mencapai ke tempat ujian
- d. Aktor : Pengemudi kendaraan roda 2
 - 1. Kenyamanan : sirkulasi lancar, tidak macet
 - 2. Keamanan : amam terhadap gangguan kriminal
 - 3. Kedekatan : mudah pencapaian ke lokasi yang dituju

V.3.3.2. ANALISA DATA FISIK

a. Jalan

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 15,95$ m dan tidak adanya pulau jalan yang membagi jalan tersebut, maka memungkinkan kendaraan kecil maupun kendaraan sedang bisa melalui/mendahului kendaraan lain atau bersimpangan dengan kendaraan lain tanpa resiko bertabrakan atau bersenggolan, di mana ukuran dari kendaraan kecil 210 cm dan kendaraan sedang 260 cm (lihat gambar 1 & 2 pada tabel 2 dimensi kendaraan). Meskipun pada jalan tersebut ada beberapa angkutan umum yang mengambil shift untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.

b. Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya. Dengan terdapatnya sederetan pokok di sekitar sehingga memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan tersebut, serta tersedianya jalur pejalan kaki yang memadai untuk dimanfaatkan tanpa adanya gangguan pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar tersebut.

V.3.3.3. ANALISA DATA NON FISIK

Kegiatan masyarakat yang terjadi di kawasan area 1 berupa kegiatan pemukiman, di mana masyarakat beraktivitas seperti ke kantor, ke pasar, ke sekolah dan ada sebagian yang berdagang. Hal ini bisa dilihat tabel di bawah ini.

Berdasarkan motif responden datang di area 1 dengan 22 responden adalah 9 orang (40,91%) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 13 orang (59,09%) menyatakan bermukim (lihat tabel 8).

Tabel 8. Motif responden di area 1

No	Motif	Jumlah	%
1.	Urusan pelayanan jasa	9	40,91
2.	Bermukim	13	59,09
	Jumlah	22	100

Hasil wawancara dengan responden, Juni 2003

Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden terdapat kecenderungan kegiatan yang dilakukan masyarakat pengendara kendaraan bermotor sebagai berikut :

1. Berjalan pelan sewaktu mencari tempat yang dituju
2. Langsung parkir pada tempat tujuan
3. Mencari tempat parkir yang dekat dengan tempat yang akan dituju
4. Mencari tempat parkir yang cukup luas
5. Mencari tempat parkir yang teduh
6. Posisi parkir kendaraan masuk ke dalam halaman yang dituju karena memang menyediakan lahan parkir yang memadai.

Kecenderungan aktivitas pengendara kendaraan bermotor dan pengguna jalan lainnya di tempat tersebut adalah untuk ke kantor, ke sekolah, berkomunikasi sosial dan berbelanja kebutuhan sehari-hari.

Dalam kunjungannya ke jalan Jendral Sudirman Salatiga, ada pengunjung yang memakai kendaraan roda 2 atau sepeda motor dan ada pula yang mempergunakan kendaraan beroda 4 atau mobil serta kendaraan umum.

Pagi hari belum banyak kegiatan yang melibatkan aktivitas masyarakat karena pada kawasan tersebut aktivitas kegiatan masyarakat untuk meninggalkan kawasan tersebut seperti berangkat ke kantor, ke sekolah, dan sebagainya.

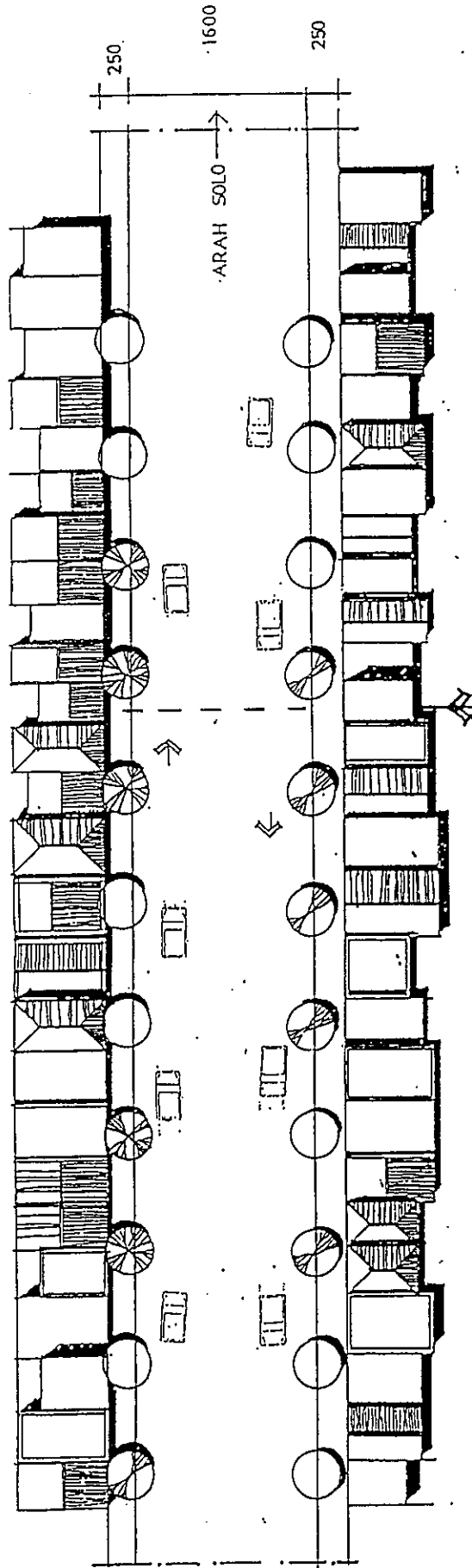
Pada siang hari keramaian tidak terlalu padat karena banyak angkutan umum cuma mengambil dan menurunkan penumpang secara bergantian dan tidak ada yang mangkan terlalu lama di kawasan tersebut sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas.

Sedangkan pada sore hari banyak kendaraan yang melintas yang akan kembali pulang ke rumah masing-masing. Angkutan umum dan minibus banyak yang berhenti di depan perumahan penduduk untuk menunggu penumpang yang akan kembali ke rumah masing-masing. Angkutan umum juga menunggu pergantian *shift* di sisi Selatan jalan Jendral Sudirman Salatiga.

A R E A 1

PENGGAL JENDERAL SUDIRMAN SÁLATIGA

P E R M U K I M A N



P. E R M U K I M A N



Masyarakat yang terjadi di kawasan area 1 berupa kegiatan pemukiman, di mana masyarakat beraktivitas seperti ke kantor, ke pasar, ke sekolah dan ada sebagian yang berdagang, sehingga keadaan pada area tersebut tidak begitu ramai

V.4. PENELITIAN AREA 2

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pada area 2 di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut tidak terlalu padat/sedang meskipun pada jam sibuk/padat begitu pula pada malam hari di mana pengamatan dilakukan pada siang hari jam 12.00 – 13.00 dan pada malam hari jam 19.00 – 20.00 di mana pada kawasan tersebut.

V.4.1. ATRIBUT

- a. Aktor ; Wanita (ibu rumah tangga, pedagang dan remaja putri)
- b. Aktor ; Laki-laki (karyawan, pedagang dan remaja putra)
- c. Aktor ; Pengemudi mobil
- d. Aktor ; Pengemudi kendaraan roda 2

V.4.2. HASIL PENELITIAN PADA AREA 2

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

V.4.2.1. DATA FISIK

a. Lajur sebelah kanan jalan

Pada lajur sebelah kanan jalan terdapat pemukiman penduduk sekitar 24 rumah.

b. Lajur sebelah kiri jalan

Pada lajur sebelah kiri jalan terdapat pemukiman dan pertokoan Pendawa.

c. Jalan

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 15,75$ m (pengukuran pada jam 01.00 malam) dan tidak adanya pulau jalan yang membagi jalan tersebut.

d. Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

V.4.2.2. DATA NON FISIK

Kegiatan masyarakat di area 2, kebanyakan masyarakat beraktivitas sehari-hari berupa kegiatan seperti : bermukim, ke kantor, ke sekolah, berdagang. Di sisi lain ada pula yang berjualan di mana pada area 2 terdapat usaha perdagangan yaitu pertokoan PANDAWA, sehingga keadaan pada area tersebut cukup ramai ditunjangi pengguna jalan lain karena tersedianya fasilitas jasa pada lajur kiri yaitu pertokoan PANDAWA, tetapi tingkat keramaiannya tidak begitu padat.

V.4.3. ANALISA

V.4.3.1. ANALISA ATRIBUT

Analisa pengguna jalan Jenderal Sudirman pada area 1, yaitu :

- a. Aktor : Wanita (ibu rumah tangga, pedagang dan remaja putri)
 1. Kenyamanan : tidak terganggu pengguna jalan lain
 2. Keamanan : amam dari gangguan kriminal
 3. Kedekatan : dekat dengan fasilitas umum
- b. Aktor : Laki-laki (karyawan, pedagang dan remaja putra)
 1. Kenyamanan : tidak terganggu pengguna jalan lain

2. Keamanan : amam dari gangguan kriminal
 3. Kedekatan : dekat dengan fasilitas umum
- c. Aktor : Pengemudi mobil
1. Kenyamanan : sirkulasi lancar, mudah mendapatkan lahan parkir
 2. Keamanan : amam dari kriminal
 3. Kedekatan : praktis dalam mencapai ke tempat ujian
- d. Aktor : Pengemudi kendaraan roda 2
1. Kenyamanan : sirkulasi lancar, tidak macet
 2. Keamanan : amam terhadap gangguan kriminal
 3. Kedekatan : mudah pencapaian ke lokasi yang dituju

V.4.3.2. ANALISA DATA FISIK

a. Jalan

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 15,75$ m dan tidak adanya pulau jalan yang membagi jalan tersebut, maka memungkinkan kendaraan kecil maupun kendaraan sedang bisa melalui/mendahului kendaraan lain atau bersimpangan dengan kendaraan lain tanpa resiko bertabrakan atau bersenggolan, di mana ukuran dari kendaraan kecil 210 cm dan kendaraan sedang 260 cm (lihat gambar 1 & 2 pada tabel 2 dimensi kendaraan). Meskipun pada jalan tersebut ada beberapa angkutan umum yang mengambil shift untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dan kendaraan parkir terlihat lebih teratur pada lajur kiri pertokoan PANDAWA tanpa mengganggu pengguna jalan lain.

b. Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya. Dengan terdapatnya sederetan pokok di sekitar sehingga memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan tersebut, serta tersedianya jalur pejalan kaki yang memadai untuk dimanfaatkan tanpa adanya gangguan pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar tersebut.

V.4.3.3. ANALISA DATA NON FISIK

Kegiatan masyarakat di area 2, kebanyakan masyarakat beraktivitas sehari-hari berupa kegiatan seperti : bermukim, ke kantor, ke sekolah, berdagang. Di sisi lain ada pula yang berjualan di mana pada area 2 terdapat usaha perdagangan yaitu pertokoan Pandawa seperti yang kita lihat pada tabel di bawah ini.

Berdasarkan motif responden datang di area 1 dengan 22 responden adalah 9 orang (40,91%) menyatakan bermukim dan 13 orang (59,09%) menyatakan urusan pelayanan jasa (lihat tabel 9).

Tabel 9. Motif responden di area 2

No	Motif	Jumlah	%
1.	Urusan pelayanan jasa	13	59,09
2.	Bermukim	9	40,91
	Jumlah	22	100

Hasil wawancara dengan responden, Juni 2003

Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden terdapat kecenderungan kegiatan yang dilakukan pengendara kendaraan bermotor sebagai berikut :

1. Berjalan pelan sewaktu mencari tempat yang dituju
2. Langsung parkir pada tempat tujuan
3. Mencari tempat parkir yang dekat dengan tempat yang akan dituju
4. Mencari tempat parkir yang cukup luas
5. Mencari tempat parkir yang teduh
6. Posisi parkir kendaraan masuk ke dalam halaman yang dituju karena memang menyediakan lahan parkir yang memadai.

Kecenderungan aktivitas pengendara kendaraan bermotor dan pengguna jalan lainnya di tempat tersebut adalah untuk ke kantor, ke sekolah, berbelanja kebutuhan sehari-hari, dan aktivitas kegiatan sehari-hari.

Dalam kunjungannya ke jalan Jendral Sudirman Salatiga, ada pengunjung yang memakai kendaraan roda 2 atau sepeda motor dan ada pula yang mempergunakan kendaraan beroda 4 atau mobil.

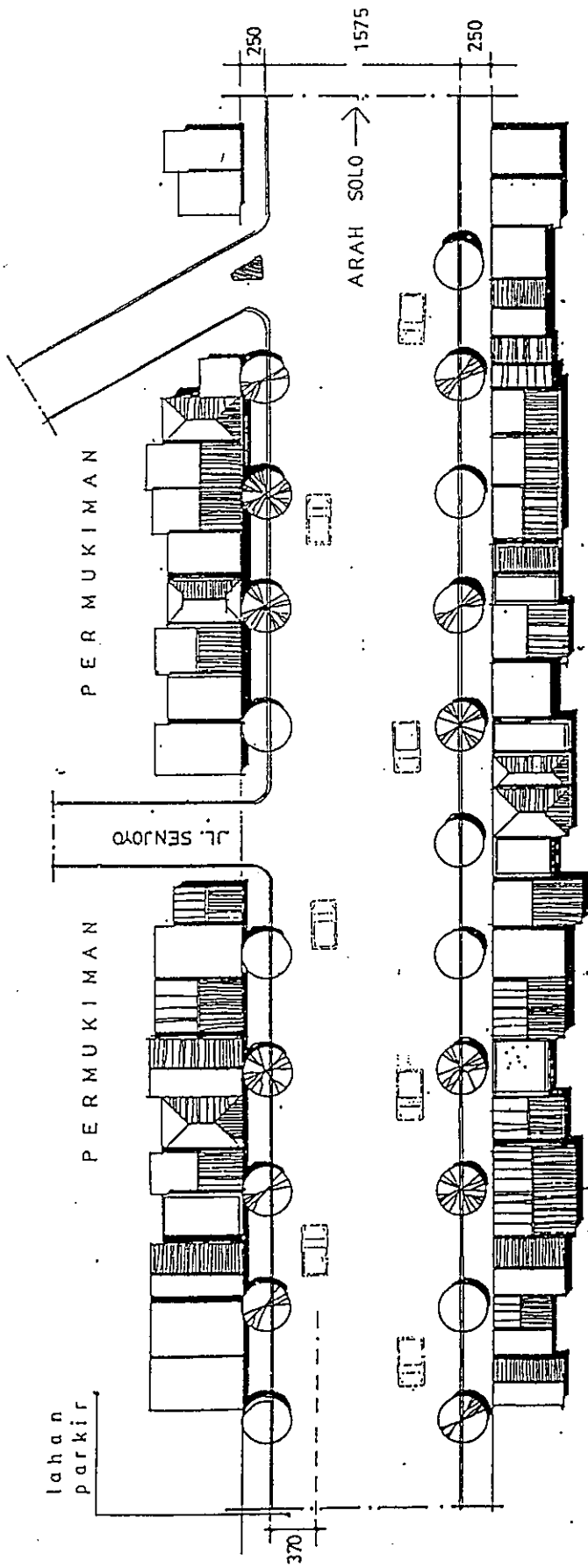
Pagi hari belum banyak kegiatan yang melibatkan aktivitas perdagangan dan jasa karena sebagian besar toko/kantor/tempat tujuan lainnya masih tutup. Yang ada adalah para pemilik tempat usaha yang datang untuk membuka toko ataupun kantornya di sekitar kawasan pertokoan PANDAWA.

Pada siang hari keramaian kendaraan nampak atau terlihat di depan toko onderdil, showroom dan kantor. Tujuan utama lainnya adalah toko material, toko elektronik dan toko furniture. Angkutan umum ada yang berhenti dan menunggu penumpang di mulut jalan Jendral AHMAD YANI dan jalan SENJOYO.

Sedangkan pada sore hari banyak kendaraan yang melintas yang akan kembali pulang ke rumah masing-masing. Angkutan umum dan minibus banyak yang berhenti di depan toko menunggu penumpang yang akan kembali ke rumah masing-masing. Angkutan umum juga menunggu pergantian *shift* di sisi Selatan dan Utara jalan Jendral Sudirman Salatiga.

AREA 2

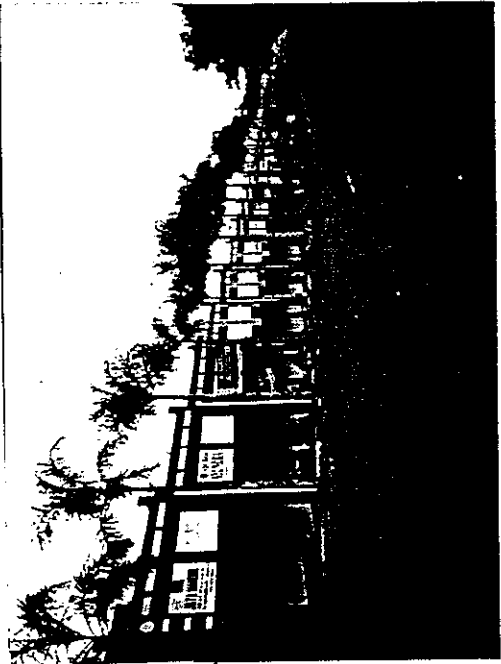
PENGKAL JENDERAL SUDIRMAN - SALATIGA



PERTOKOAN PANDAWA



Kawasan pertokoan Pandawa di jalan Jendral Sudirman Salatiga



V.5. PENELITIAN AREA 3

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pada area 3 di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut sangat padat baik pada siang hari malam hari, di mana pengamatan dilakukan pada siang hari jam 12.00 – 13.00 dan pada malam hari jam 19.00 – 20.00, di mana pada kawasan tersebut.

V.5.1. ATRIBUT

- a. Aktor : Wanita (ibu rumah tangga, pedagang dan remaja putri)
- b. Aktor : Laki-laki (karyawan, pedagang dan remaja putra)
- c. Aktor : Pengemudi mobil
- d. Aktor : Pengemudi kendaraan roda 2
- e. Aktor : Pengemudi dokar, becak

V.5.2. HASIL PENELITIAN PADA AREA 3

Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

V.5.2.1. DATA FISIK

V.5.2.1.1. Peruntukan Lahan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pada jalan Jendral Sudirman Salatiga sebagian besar tidak menyediakan lahan yang memadai bagi masyarakat di sekitar kawasan tersebut, di mana pada kawasan tersebut merupakan jalur perekonomian yang sangat kuat di Kota Salatiga, di mana banyak terdapat kantor, perdagangan dan lain sebagainya yang tidak mampu menggunakan lahan semaksimal mungkin terutama pada penyediaan lahan parkir.

Di mana pada kawasan pertokoan di penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga yang bisa menyediakan lahan parkir yang cukup memadai adalah

kompleks Mall Taman Sari, bengkel mobil/motor, bank BCA, bioskop, Fuji Image Plasa, dan beberapa tempat lain yang jumlahnya tidak banyak.

V.5.2.1.2. Intensitas Pembangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pembangunan di jalan Jendral Sudirman Salatiga sangat pesat di mana banyak elemen pendukung antara lain pembangunan pedestrian yang menggunakan paving blok dengan elemen pendukungnya antara lain : pohon peneduh, kotak sampah, dan lainnya. Akan tetapi sayang sekali jalur pedestrian tersebut kurang matang perencanaannya sehingga ada hal-hal yang secara teknis kurang pas, yaitu adanya pohon di tengah-tengah jalur pedestrian maupun tepi jalan, sedangkan secara non-teknis adalah dipakainya jalur pedestrian tersebut untuk para pedagang non-formal atau kaki lima. Jalur penyeberangan jalan (zebra cross) terdapat pada beberapa titik terutama yang tidak terdapat traffic-light-nya.

a. Lajur sebelah kanan jalan

Pada lajur sebelah kanan jalan terdapat banyak sekali pertokoan, pasar, tempat hiburan, tempat ibadah, PKL (pedagang kaki lima).

b. Lajur sebelah kiri jalan

Pada lajur sebelah kiri jalan terdapat banyak sekali pertokoan, pasar, hotel, bank, tempat ibadah dan PKL (pedagang kaki lima).

c. Jalan

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 16,00$ m (pengukuran pada jam 01.00 malam) yang dibagi menjadi 2 jalur dengan pulau jalan di tengah jalan tersebut.

d. Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter ± 10 cm.

V.5.2.1.3. Ketinggian dan Skyline Kawasan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Bentuk dan tatanan massa bangunan, konfigurasi massa bangunan di kawasan jalan Jendral Sudirman Salatiga ada yang berdiri sendiri terutama yang mempunyai fungsi spesifik seperti bioskop, showroom, diskotik, dan ruko.pertokoan, ada juga yang saling berdempetan.

Bangunan di sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga sebagian besar berlantai 2 yang sebagian besar berfungsi ganda, ada yang berfungsi sebagai tempat usaha dan hunian, tempat usaha dan gudang ataupun tempat usaha bersama. Secara umum bentuk bangunannya lebih pada kebutuhan akan fungsi.

V.5.2.1.4. Hubungan Antar Bangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga**a. Jalan**

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $30 - 60$ cm, yang berfungsi

sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter ± 10 cm.

b. Plaza

Jalan mempunyai lebar ± 10 meter pada tiap lajunya dengan pulau jalan di tengah-tengahnya. Jalan dibatasi oleh trotoar pada tepinya. Pembagian jalur dengan marka cat putih, dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu 2 (dua) jalur untuk melintas kendaraan dan 1 (satu) jalur di tepi sebagai bahu jalan.

c. Trotoar

Trotoar atau pedestrian di jalan Jendral Sudirman Salatiga menggunakan paving blok akan tetapi sayang sekali jalur pedestrian tersebut kurang matang perencanaannya sehingga ada hal-hal yang secara teknis kurang pas, yaitu adanya pohon di tengah-tengah jalur pedestrian maupun tepi jalan, sedangkan secara non-teknis adalah dipakainya jalur pedestrian tersebut untuk para pedagang non-formal atau kaki lima untuk berjualan atau parkir kendaraan.

V.5.2.2. DATA NON FISIK

Pada area 3 di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut sangat padat baik pada siang hari malam hari dikarenakan

banyaknya aktivitas pelayanan jasa di area tersebut. Di mana masyarakat Kota Salatiga pada area tersebut banyak melakukan aktivitas seperti berdagang, ke kantor, belanja dan lain sebagainya.

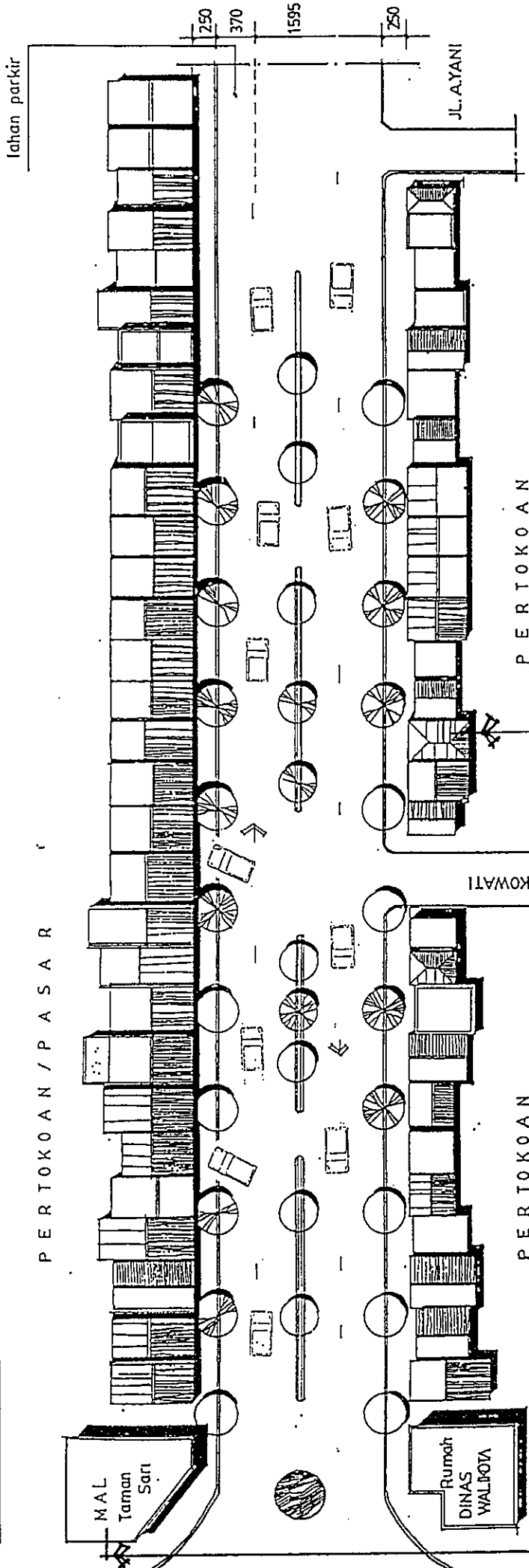
Kegiatan yang terjadi di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga banyak terjadinya interaksi sosial antar masyarakat baik berupa perdagangan, perkantoran, perbelanjaan dan hiburan, di mana satu sama lain saling menunjang terjadinya perkembangan di kawasan tersebut.

Intensitas yang terjadi di kawasan tersebut sangat tinggi, di mana pada saat-saat tertentu kawasan tersebut mengalami keramaian yang cukup padat. Sehingga sering menimbulkan permasalahan di kawasan tersebut.

Masyarakat Kota Salatiga satu sama lain dari taraf ekonomi kelas bawah hingga kelas atas berbaur menjadi satu pada kawasan tersebut, di mana terjadi hubungan timbal balik satu dengan yang lain yang sewaktu-waktu bisa terjadi kesenjangan antar masyarakat yang rendah hingga kelas atas.

AREA

PENGAL J. JENDRAL SUDIRMAN - SALATIGA



Kawasan Mall Taman Sari di jalan Jendral Sudirman Salatiga Banyak angkutan umum yang menunggu penumpang di bahu jalan mengakibatkan kemacetan



Kawasan pertokoan di jalan Jendral Sudirman Sering terjadi kesemrawutan pengguna jalan

V.5.3. ANALISA

V.5.3.1. ANALISA ATRIBUT

Analisa pengguna jalan Jenderal Sudirman pada area 1, yaitu :

- a. Aktor : Wanita (ibu rumah tangga, pedagang dan remaja putri)
 1. Kenyamanan : tidak terganggu pengguna jalan lain
 2. Keamanan : amam dari gangguan kriminal
 3. Kedekatan : dekat dengan fasilitas umum
- b. Aktor : Laki-laki (karyawan, pedagang dan remaja putra)
 1. Kenyamanan : tidak terganggu pengguna jalan lain
 2. Keamanan : amam dari gangguan kriminal
 3. Kedekatan : dekat dengan fasilitas umum
- c. Aktor : Pengemudi mobil
 1. Kenyamanan : sirkulasi lancar, mudah mendapatkan lahan parkir
 2. Keamanan : amam dari kriminal
 3. Kedekatan : praktis dalam mencapai ke tempat ujuan
- d. Aktor : Pengemudi kendaraan roda 2
 1. Kenyamanan : sirkulasi lancar, tidak macet
 2. Keamanan : amam terhadap gangguan kriminal
 3. Kedekatan : mudah pencapaian ke lokasi yang dituju
- e. Aktor : Pengemudi dokar, becak
 1. Kenyamanan : sirkulasi lancar, tidak macet
 2. Keamanan : amam terhadap gangguan kriminal
 3. Kedekatan : mudah pencapaian ke lokasi yang dituju, mudah mendapatkan penumpang

V.5.3.2. ANALISA DATA FISIK

a. Jalan

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 16,00$ m dan adanya pulau jalan yang membagi jalan tersebut serta lahan parkir yang menggunakan bahu jalan atau yang melebar ke jalan seluas 3,70 m menambah kesempitan pada peggan jalan tersebut terutama di segmen D, E dan F serta banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan memakan bahu jalan seluas 1,50 m di pinggir jalan Jendral Sudirman khususnya di segemen A, B dan C, diperparah lagi penggunaan trotoar di pinggir pertokoan seluas 2,50 m sebagai sarana berjualan pedagang kaki lima (lihat gambar denah pembagian tiap segmen), maka akibatnya kendaraan kecil maupun kendaraan sedang sulit melalui/mendahului kendaraan lain, di mana ukuran dari kendaraan kecil 210 cm dan kendaraan sedang 260 cm (lihat gambar 1 & 2 pada tabel 2 dimensi kendaraan). Dan pada jalan tersebut ada beberapa angkutan umum, dokar dan becak yang mengambil shift untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dalam waktu yang cukup lama pada sisi jalan tersebut, sehingga menambah kesemrawutan pada area tersebut.

Untuk mempermudah penelitian, peneliti membagi area 3, di mana pada area 3 tersebut banyak mengalami kepadatan yang cukup tinggi pada jam-jam sibuk sehingga sering menimbulkan kemacetan di kawasan tersebut, maka untuk mempermudah peneliti mencari di mana terdapat tingkat kesibukan yang paling tinggi pada kawasan tersebut, peneliti membagi menjadi beberapa segmen (6

SEGMENT), di mana berdasarkan hasil pengamatan menunjukkan bahwa terdapat beberapa segmen yang sering dikunjungi oleh pengendara kendaraan bermotor, maka dari itu penelitian untuk mengolah data dan analisis data peneliti menggunakan *place centered mapping* dengan membagi beberapa tempat dalam beberapa segmen-segmen untuk dapat mengetahui di mana tingkat kepadatan pengguna jalan dengan cara pengamatan di lapangan, di mana tiap segmen akan diamati untuk dibandingkan antara segmen yang satu dengan yang lain pada periode waktu tertentu sehingga dapat diketahui di segmen mana yang mengalami kepadatan yang paling tinggi. Di sini kami mencoba untuk membagi menjadi 6 segmen pada pengal jalan Jendral Sudirman Salatiga, yaitu :

1. Segmen A : Mall Taman Sari, Gereja, BNI, RM. Manis, Fuji Film, BCA, Pos Polisi, Pasar, Toko Mas Leo, Toko Mas Podang.
2. Segmen B : Honda, Bioskop, Bank Buana, Bioskop Atrium, Wahid, Menara, Kharisma, Gereja, GBI.
3. Segmen C : Pertokoan Jaya, Tegal, Hotel Beringin, Lariso.
4. Segmen D : Lea, Bata, Atlanta, BII.
5. Segmen E : Toko Lois, Sinta, Mitra, Rama Toserba, Green Market, Toko Hidup.
6. Segmen F : BHS, Garuda, Bina Jaya, Gajah Mada, Ada Baru.

(Denah pembagian segmen dapat dilihat pada tabel)

Pengamatan dilakukan pada waktu saat jam sibuk/*peak hour* yaitu pukul 08.00 WIB sampai dengan pukul 14.00 WIB.

a. Berdasarkan hasil pengamatan, diketahui bahwa sirkulasi dan perilaku pengendara kendaraan bermotor di jalan Jendral Sudirman Salatiga adalah sebagai berikut :

1. Pengendara kendaraan bermotor cenderung untuk berjalan pelan pada waktu akan mencari tempat tujuan, pada beberapa area bahkan berjalan pelannya di tengah karena di samping supaya mudah dalam membaca papan nama usaha juga karena pada lajur sebelah kiri dipergunakan untuk berhenti kendaraan angkutan umum.
2. Penggunaan alat transportasi berpengaruh terhadap kecepatan seseorang dalam menuju ke lokasi tujuan. Pengguna sepeda motor lebih mudah dalam mencapai tujuan karena lebih fleksibel sedangkan pengendara mobil lebih susah karena jarak pandang dan luasan pandang terbatas oleh kaca mobil.
3. Dalam mencari tempat parkir, mempunyai kecenderungan untuk mencari tempat parkir yang paling dekat dan paling cepat dengan tempat tujuan, bahkan apabila perlu akan parkir di tepi jalan daripada harus antri untuk masuk ke halaman.
4. Luas tempat parkir dan keteduhan juga menjadi pertimbangan dalam menentukan tempat parkir, terutama apabila matahari terik.

Dalam kunjungannya ke jalan Jendral Sudirman Salatiga, ada pengunjung yang memakai kendaraan roda 2 atau sepeda motor dan ada pula yang mempergunakan kendaraan beroda 4 atau mobil.

Pagi hari belum banyak kegiatan yang melibatkan aktivitas perdagangan dan jasa karena sebagian besar toko/kantor/tempat tujuan lainnya masih tutup. Yang ada adalah para pemilik tempat usaha yang datang untuk membuka toko ataupun kantornya.

Pada siang hari keramaian kendaraan nampak atau terlihat di depan toko onderdil, showroom dan kantor. Tujuan utama lainnya adalah toko material, toko elektronik dan toko furniture. Angkutan umum ada yang berhenti dan menunggu penumpang di mulut jalan.

Sedangkan pada sore hari banyak kendaraan yang melintas yang akan kembali pulang ke rumah masing-masing. Angkutan umum dan minibus banyak yang berhenti di depan toko menunggu penumpang yang akan kembali ke rumah masing-masing. Angkutan umum juga menunggu pergantian *shift* di sisi Selatan depan Rumah Dinas Walikota dan di sisi Utara (Mall Taman Sari) jalan Jendral Sudirman Salatiga.

Berdasarkan hasil penelitian di atas yang menggunakan metode *Place Centered Mapping* dapat ditemukan beberapa permasalahan yang ada pada jalan Jendral Sudirman Salatiga, yang akan diuraikan seperti di bawah ini.

Berdasarkan data *Place Centered Mapping*, tempat-tempat yang secara spesifik mempengaruhi pengguna penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga. Di sini peneliti akan mencoba menjabarkan permasalahan dan apa saja yang mempengaruhi dalam tiap-tiap segmen dengan dianalisis satu per satu.

Segment C

Segment B

Segment A

Segment D

Segment E

Segment F

lahan parkir

PERTOKOAN / PASARI

PERTOKOAN

PERTOKOAN

MAL
Taman
Sari

Rumah
DINAS
WALIKOTA

JL. AYANI

JL. SUKOWATI

250
370
1595
250





AREA 3

PENGKAL JL. JENDERAL SUDIRMAN - SALATIGA

1 : 400

91

Keterangan :

1.  Kendaraan roda 4
2.  Pertokoan
3.  Pemukiman
4.  Pohon penghijauan

Pembagian Tiap Segment

1. Segmen A

- a) Depan Mall Taman Sari, toko Emas mempunyai kondisi sebagai berikut :



Angkutan umum menunggu penumpang hingga menutup jalan

- Suasana ramai orang menuju ke Mall Taman Sari dan pertokoan lainnya untuk berbelanja dan beraktivitas.
- Dekat dengan orang menunggu angkutan umum sehingga angkutan umum yang ada menghambat lalu lintas kendaraan bermotor.

- b) Depan pasar

Kondisi pasar yang melebar ke bahu jalan



- Tidak tersedianya lahan parkir yang tidak mencukupi di pasar dan toko-toko di sekitarnya.
 - Kegiatan berjualan di pasar melebar hingga ke jalan sehingga mengganggu arus lalu lintas pada saat jalan sibuk.
- c) Keterangan lain untuk toko-toko yang berada di segmen A, yaitu :

Kecenderungan yang terjadi adalah banyaknya pengendara yang akan berbelanja maupun melakukan aktivitas lainnya, namun tidak tersedia cukup lahan untuk parkir yang nyaman dan cukup dekat dengan tempat tujuan. Hal itu disebabkan karena masing-masing toko lahannya sempit.

Pengendara yang tidak disiplin turut berperan dalam menciptakan ketidaklancaran arus lalu lintas di depan pasar. Sebagai contoh adalah sudah ada lahan parkir di pertokoan namun tidak dimanfaatkan sehingga sering terlihat kosong. Hal tersebut menandakan kebutuhan pengguna jalan tidak terpenuhi *attribute*-nya. Adapun tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pengendara kendaraan bermotor adalah :

- 1) *Aksesibilitas*, karena jalur jalan tertutup oleh angkutan umum yang menunggu penumpang dan kendaraan pribadi yang memarkir kendaraannya dengan sembarangan pada semua segmen yang mendekati Mall Taman Sari, pertokoan dan pasar.
- 2) *Kenyamanan sensory*, pengendara kendaraan bermotor cenderung untuk mencari tempat yang teduh termasuk angkutan umum yang menunggu penumpang.

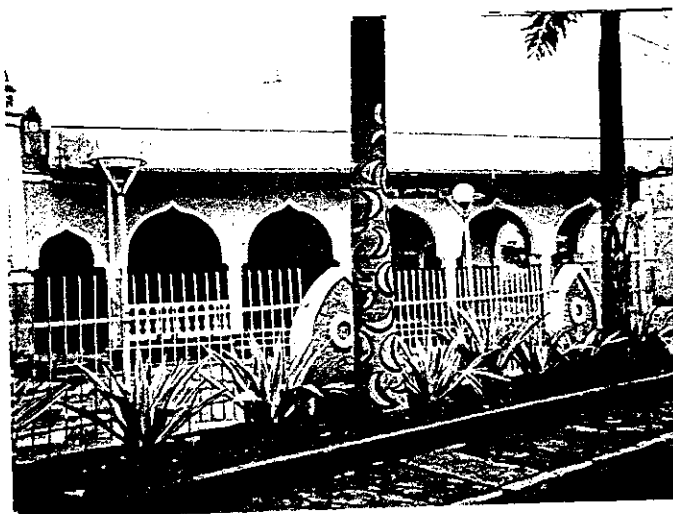
- 3) *Kenyamanan fisik*, pengendara kendaraan bermotor berusaha untuk mencari parkir yang sedekat mungkin dengan tempat tujuan agar tidak berjalan terlalu jauh.
- 4) *Keamanan*, dengan mencari parkir sedekat mungkin dengan tempat tujuan, pengendara kendaraan bermotor tidak khawatir akan keamanan kendaraan bermotornya.
- 5) *Visibilitas*, pengendara kendaraan bermotor membutuhkan ruang pandang yang cukup untuk mengenali tempat tujuannya, tidak terhalang oleh kerimbunan pepohonan dan angkutan umum yang berhenti berjejal. Hal ini diperlukan karena lahan toko/jasa kecil-kecil dan rapat.
- 6) *Kesesakan/crowded*, bagi pengendara kendaraan bermotor tidak nyaman.

(Keterangan bisa dilihat pada tabel pembagian segmen)

2. *Segmen B*

Pada segmen B terdapat beberapa pertokoan, tempat ibadah, gedung bioskop, serta sarana hiburan lainnya.

Fasilitas sebagai sarana ibadah



Di kawasan ini kepadatan pengguna jalan tidak begitu padat walaupun banyak angkutan umum mangkal seperti dokar tetapi tidak mengganggu pengguna jalan lain disebabkan di segmen B. Sebagian pertokoan dan tempat ibadah dan sarana hiburan menyediakan lahan parkir yang luas bagi pengunjung sehingga tidak menggunakan bahu jalan sebagai sarana parkir.

3. *Segmen C*

Pada segmen C kepadatan sedang, di mana terdapat bangunan pertokoan dan hotel serta sedikit angkutan umum yang mangkal.

a. Depan Toko Tegai

- Banyak pengguna jalan yang memarkir kendaraan sembarang, karena berpikir hanya hampir sebentar saja.
- Halaman lahan yang sudah sempit justru digunakan kendaraan angkutan umum untuk parkir menunggu penumpang.



PKL yang
berjualan sampai
menutup jalan

- #### b. Untuk Hotel Beringin menyediakan tempat parkir yang memadai karena memang rata-rata pengunjung adalah mereka yang akan menginap/beristirahat.

4. Segmen D

Pada segmen D terdapat pertokoan dan bank. Di daerah segmen D kepadatan cukup tinggi karena banyak angkutan umum yang menunggu penumpang di kawasan bangunan tersebut.



Kondisi parkir
yang menutup
jalan

a. Depan Bank BII

- Lahan parkir kendaraan bermotor yang ada di halaman bank tidak mencukupi, sehingga banyak nasabah yang parkir di tepi jalan.
- Kebetulan letaknya cukup teduh.

b. Depan Toko Atlanta

- Sebagai tempat orang menunggu angkutan umum, sehingga beberapa angkutan umum menunggu penumpang di sana.
- Rata-rata parkir di tepi jalan karena merasa hanya sebentar saja di segmen ini.

PKL yang
berjualan
menutup jalur
pejalan kaki



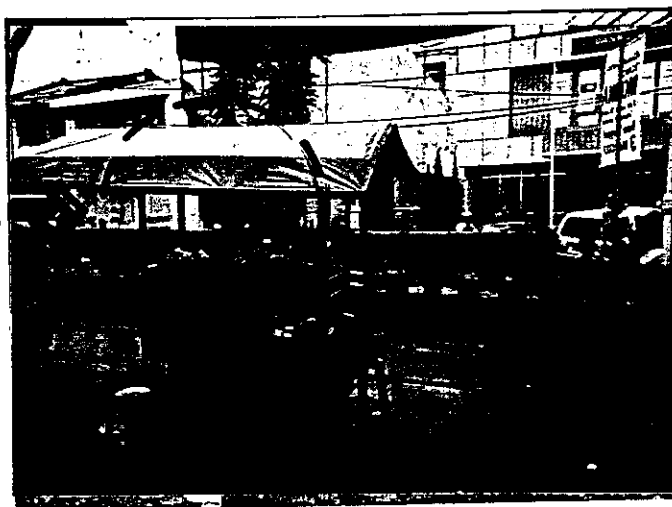
c. Depan Toko Bata dan Lea

Banyak penjual yang memenuhi trotoar makin mempersempit pergerakan manusia yang mengakibatkan meluber ke jalan. Efeknya adalah lalu lintas menyempit dan tersendat.

5. *Segmen E*

Pada segmen E banyak terdapat pertokoan yang sangat ramai serta banyak pedagang yang memakai trotoar untuk berjualan dan di tempat itu tidak tersedia lahan parkir pada tiap-tiap pertokoan yang mengakibatkan banyak kendaraan yang parkir di bahu jalan, sehingga memakan badan jalan. Di segmen E ini terlihat kepadatan yang cukup tinggi pada saat jam sibuk atau siang hari.

Bahu jalan dibuat
sarana berjualan
sehingga
menutup jalan



- Kecenderungan aktivitas pengendara pada segmen E adalah tidak singgah di suatu tempat untuk waktu yang lama.
- Banyak bis dan angkutan umum plat hitam yang berhenti sehingga semakin mempersempit ruang yang ada untuk parkir.
- Banyak macam dan jenis toko di segmen E ini yang mana masing-masing toko lahan parkirnya sangat sempit sekali.

6. *Segmen F*

Pada segmen F terdapat pertokoan dan bangunan bank yang sudah tidak terpakai tetapi pada kenyataannya lahan kosong tersebut tidak bisa difungsikan untuk pengelolaan lahan parkir dan di sisi jalan banyak penjual buah yang berjualan dengan menggunakan mobil di tepi jalan, sehingga banyak memakan bahu jalan serta banyak pula angkutan umum yang mangkal di kawasan segmen ini, seperti Daihatsu, dokar, becak dan bis mini, sehingga menambah kepadatan daerah segmen tersebut.



Penumpukan angkutan yang mengakibatkan kemacetan

1. Depan Bank BHS

Menyediakan lahan luas bagi pengunjungnya, pada kenyataannya mereka tidak bertujuan ke bank tersebut tetapi ke pertokoan samping

bank tersebut, serta ada yang memanfaatkan bekas bank tersebut sebagai tempat parkir sementara.

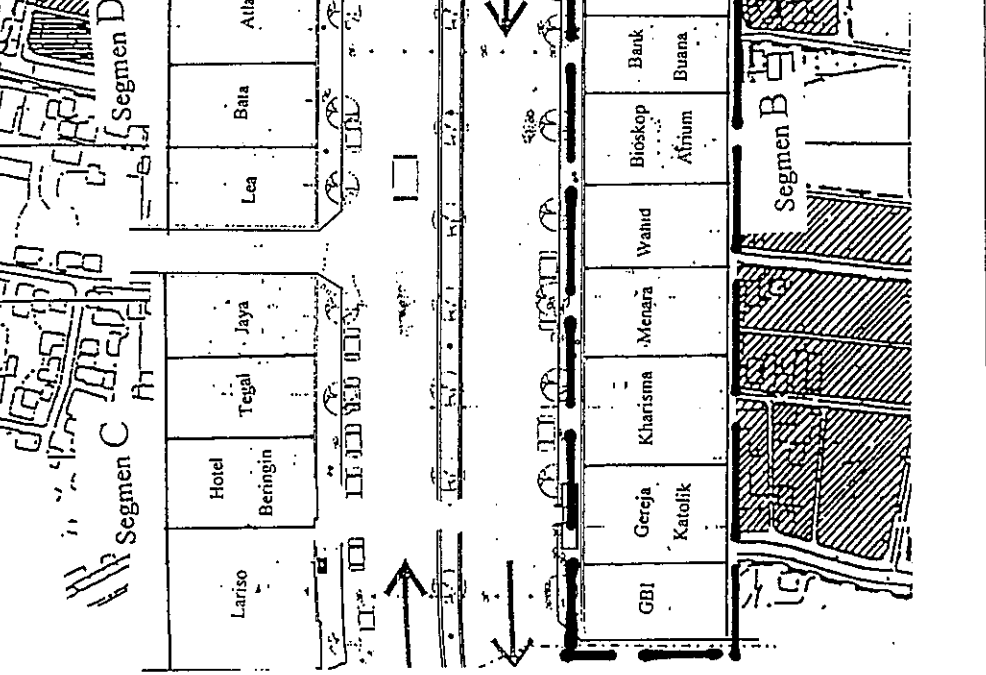
2. Depan Toko Ada Baru

Kecenderungan yang terjadi adalah pada segmen ini adalah ketidakdisiplinan manusia dan juga adanya pengemudi angkutan umum dan pengemudi kendaraan pribadi yang berdesak-desakan untuk sekedar mendapatkan lahan parkir. Hal tersebut diperparah dengan kurang tersedianya lahan parkir yang mencukupi terutama bagi pemilik lahan yang kebetulan tokonya ramai dikunjungi orang.

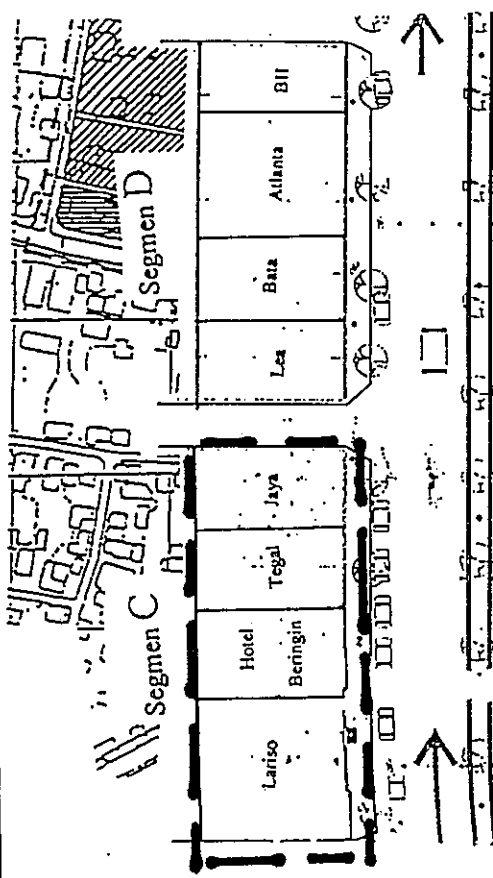
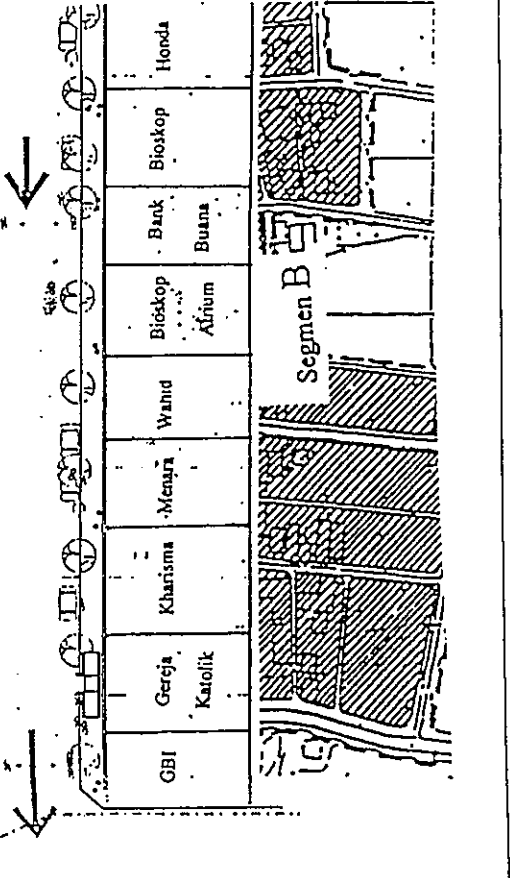
Tabel Hasil Penelitian Pada Tiap Jalur Pengendara Kendaraan Bermotor

NO	TEMPAT	AKTOR	MASALAH	KRITERIA PERFORMANCE	PROPERTI	ATRIBUT
1	2	3	4	5	6	7
01	<p>Segmen A</p> <p>Mall Taman Sari, Gereja, BNI, RM, Manis, Fuji Film, BCA, Pos Polisi, Pasar, Toko Mas Leo, Toko Mas Podang</p>	<p>Pengendara kendaraan bermotor roda empat</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari tempat parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Mudah mencari tempat parkir - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir yang memadai dan luas untuk parkir dan manuver kendaraan roda 4 (mobil) 		<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kenyamanan sensory
		<p>Pengendara kendaraan bermotor roda dua</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari tempat parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Tempat parkir yang aman - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir yang tidak susah pencapaian tanpa harus mengangkut sepeda motornya karena perbedaan ketinggian lahan 		<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kenyamanan sensory - Kenyamanan fisik pada tempat-tempat yang parkirnya luas dan ada penjaganya (bank) - Keamanan

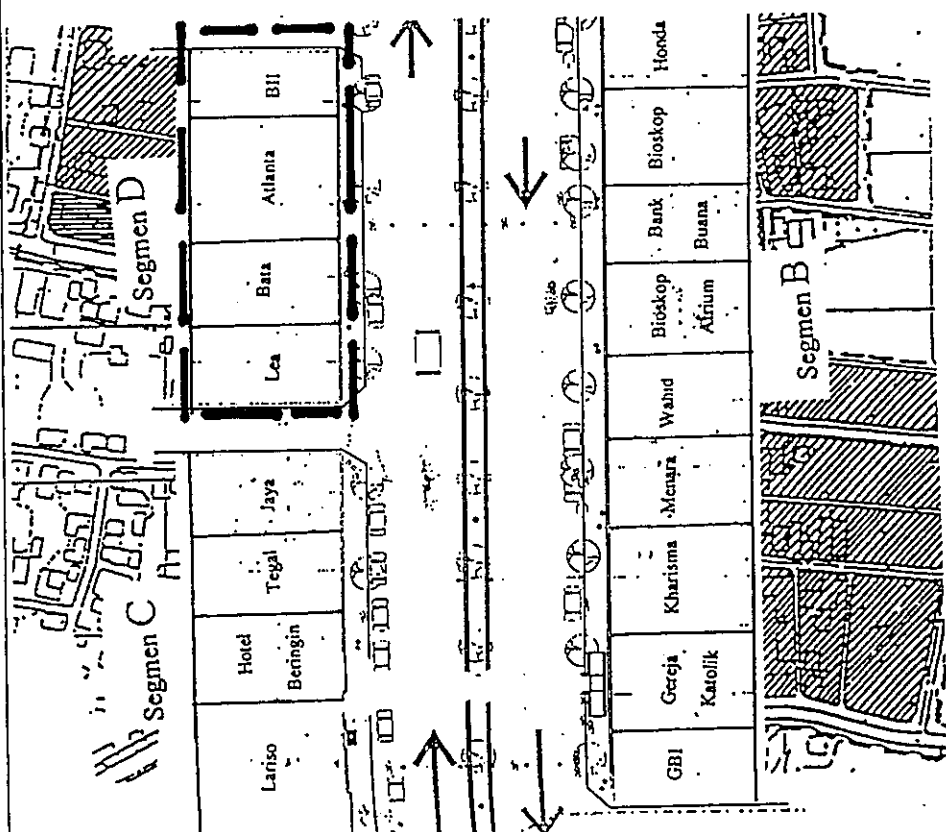
Tabel Hasil Penelitian Pada Tiap Jalur Pengendara Kendaraan Bermotor

NO	TEMPAT	AKTOR	MASALAH	KRITERIA PERFORMANCE	PROPERTI	ATRIBUT
1	2	3	4	5	6	7
02	Segmen B Honda, Bioskop, Bank Buana, Bioskop Atrium, Wahid, Menara, Kharisma, Gereja, GBI.	Pengendara kendaraan bermotor roda empat	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari tempat parkir - Lalu lintas tersendat/kurang lancar - Pandangan terhalang pohon yang tinggi daunnya sekitar 3 meter -- 4 meter dan angkutan umum yang terhenti 	<ul style="list-style-type: none"> - Pandangan tidak terhalang, minimal dipotong setinggi 5 meter dari bawah sehingga papan nama tempat dapat terlihat. - Tidak terhalang oleh angkutan umum yang menunggu penumpang - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Tempat parkir yang aman dan tidak mengganggu sirkulasi - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir 		<ul style="list-style-type: none"> - Visibilitas - Aksesibilitas - Kenyamanan sensory - Keamanan
		Pengendara kendaraan bermotor roda dua	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari tempat parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Tempat parkir yang aman dan tidak mengganggu sirkulasi - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir 		<ul style="list-style-type: none"> - Kenyamanan sensory - Keamanan - Aksesibilitas - Ada penjaganya (Bank)

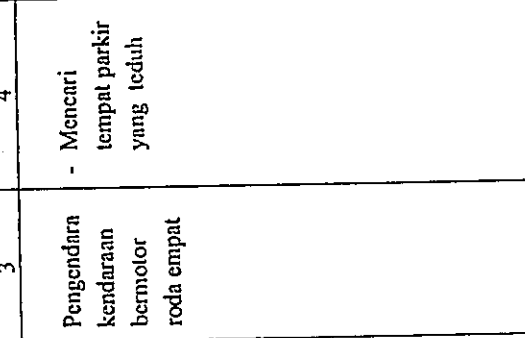
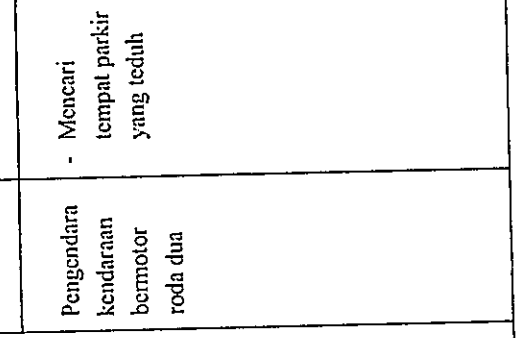
Tabel Hasil Penelitian Pada Tiap Jalur Pengendara Kendaraan Bermotor

NO	TEMPAT	AKTOR	MASALAH	KRITERIA PERFORMANCE	PROPERTI	ATRIBUT
1	2	3	4	5	6	7
03	Segmen C Pertokoan Jaya, Tegal, Hotel Beringin, Lariso.	Pengendara kendaraan bermotor roda empat	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari tempat parkir di dalam halaman tempat tujuan - Tempat parkir yang ada kurang teduh 	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Tempat parkir yang aman dan tidak mengganggu sirkulasi - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir 		<ul style="list-style-type: none"> - Kenyamanan sensory - Aksesibilitas - Visibilitas
		Pengendara kendaraan bermotor roda dua	<ul style="list-style-type: none"> - Pepohonan agak kurang rindang - Mencari tempat parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Tempat parkir yang aman dan tidak mengganggu sirkulasi - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir 		<ul style="list-style-type: none"> - Kenyamanan sensory - Aksesibilitas - Visibilitas

Tabel Hasil Penelitian Pada Tiap Jalur Pengendara Kendaraan Bermotor

NO	TEMPAT	AKTOR	MASALAH	KRITERIA PERFORMANCE	PROPERTI	ATRIBUT
1	2	3	4	5	6	7
04	Segmen D Lea, Bata, Atlanta, BII	Pengendara kendaraan bermotor roda empat	- Mencari tempat parkir	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Dekat dengan tempat yang dituju - Pencapaiannya mudah 		<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kenyamanan sensory, perlu tempat yang teduh agar jok kendaraannya tidak panas

Tabel Hasil Penelitian Pada Tiap Jalur Pengendara Kendaraan Bermotor

NO	TEMPAT	AKTOR	MASALAH	KRITERIA PERFORMANCE	PROPERTI	ATRIBUT
1	2	3	4	5	6	7
05	Segmen E Toko Lois, Sinta, Mitra, Rama Toserba, Green Market, Toko Hidup.	Pengendara kendaraan bermotor roda empat	- Mencari tempat parkir yang teduh	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Dibuat penghijauan di halaman lahan tempat yang - Dekat dengan tempat yang dituju 		- Kenyamanan sensory
		Pengendara kendaraan bermotor roda dua	- Mencari tempat parkir yang teduh	<ul style="list-style-type: none"> - Terhindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Perlu dibuatkan atap untuk melindungi sepeda motor, biasa berupa kanopi. - Tempat parkir yang aman - Dekat dengan tempat yang dituju 		- Kenyamanan sensory

Tabel Hasil Penelitian Pada Tiap Jalur Pengendara Kendaraan Bermotor

NO	TEMPAT	AKTOR	MASALAH	KRITERIA PERFORMANCE	PROPERTI	ATRIBUT
1	2	3	4	5	6	7
06	Segmen F BHS, Garuda, Bina Jaya, Gajah Mada, Ada Baru	Pengendara kendaraan bermotor roda empat	- Mencari tempat parkir	<ul style="list-style-type: none"> - Tertindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Mudah mencari tempat parkir dan luas - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir yang memadai dan luas untuk parkir dan manuver kendaraan roda 4 (mobil) 		<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kenyamanan sensory
		Pengendara kendaraan bermotor roda dua	- Mencari tempat parkir	<ul style="list-style-type: none"> - Tertindar dari panas matahari (terlindung bayangan pohon) - Tempat parkir yang aman dan teduh - Dekat dengan tempat yang dituju - Mempunyai lahan parkir yang tidak susah pencapaian tanpa harus mengangkat sepeda motornya karena perbedaan ketinggian lahan 		<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kenyamanan sensory - Keamanan

V.5.3.3. ANALISA DATA NON FISIK

V.5.3.3.1. Kegiatan Masyarakat Kota Salatiga di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Kegiatan yang terjadi di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga banyak terjadinya interaksi sosial antar masyarakat baik berupa berdagangan, perkantoran, perbelanjaan dan hiburan, di mana satu sama lain saling menunjang terjadinya perkembangan di kawasan tersebut.

Kegiatan yang terjadi pada area 3 terdapat berbagai macam aktivitas masyarakat karena pada kawasan tersebut terdapat berbagai aktivitas pelayanan jasa berupa pertokoan, kantor, tempat ibadah dan pasar sehingga aktivitas kegiatan bisa dilihat pada tabel di bawah ini dan dalam pembagian segmen-segmen.

V.5.3.3.2. Intensitas Kegiatan di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Intensitas yang terjadi di kawasan tersebut sangat tinggi, di mana pada saat-saat tertentu kawasan tersebut mengalami keramaian yang cukup padat. Sehingga sering menimbulkan permasalahan di kawasan tersebut.

Berdasarkan motif responden datang di area 1 dengan 15 responden adalah 8 orang (53,33%) menyatakan berbelanja dan 7 orang (46,67%) menyatakan urusan pelayanan jasa (lihat tabel 10).

Tabel 10. Motif responden di area 3

No	Motif	Jumlah	%
1.	Urusan pelayanan jasa	7	46,67
2.	Berbelanja	8	53,33
	Jumlah	15	100

Hasil wawancara dengan responden, Juni 2003

Dari 15 orang pengguna parkir di area 3, 10 orang (66,67%) parkir di halaman toko/kantor/tempat yang dituju, sedangkan 5 orang (33,33%) parkir di tepi jalan (lihat tabel 11) sedangkan alasan pemilihan dapat dilihat pada tabel 12.

Tabel 11. Posisi parkir di area 3

No	Posisi parkir	Jumlah	%
1.	Halaman toko/kantor/tujuan	10	66,67
2.	Tepi/bahu jalan/atas trotoar	5	33,33
	Jumlah	15	100

Hasil wawancara dengan responden, Juni 2003

Tabel 12. Alasan pemilihan posisi parkir di area 3

No	Alasan pemilihan posisi parkir	Jumlah	%
1.	Halaman toko/kantor/tujuan	10	66,67
2.	Tepi/bahu jalan/atas trotoar		
	- kurang tersedianya lahan parkir	0	0
	- lahan parkir sempit	2	13,33
	- mendapat susah tempat parkir	3	20,33
	Jumlah	15	100

Hasil wawancara dengan responden, Juni 2003

Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden terdapat kecenderungan kegiatan yang dilakukan pengendara kendaraan bermotor sebagai berikut :

1. Berjalan pelan sewaktu mencari tempat yang dituju
2. Langsung parkir pada tempat tujuan

3. Mencari tempat parkir yang dekat dengan tempat yang akan dituju
4. Mencari tempat parkir yang cukup luas
5. Mencari tempat parkir yang teduh
6. Posisi parkir kendaraan tidak bisa masuk ke dalam halaman yang dituju karena tidak menyediakan lahan parkir yang memadai.

V.5.3.3.3. Kondisi Sosial Budaya di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Masyarakat Kota Salatiga satu sama lain dari taraf ekonomi kelas bawah hingga kelas atas berbaur menjadi satu pada kawasan tersebut, di mana terjadi hubungan timbal balik satu dengan yang lain yang sewaktu-waktu bisa terjadi kesenjangan antar masyarakat yang rendah hingga kelas atas.

Kecenderungan aktivitas pengendara kendaraan bermotor dan pengguna jalan lainnya di tempat tersebut adalah untuk ke kantor, ke sekolah, berbelanja kebutuhan sehari-hari dan berinteraksi sosial.

V.6. PEMBAHASAN

Perilaku pengendara kendaraan bermotor pada jalan Jendral Sudirman Salatiga banyak ragamnya sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya, misalnya pada waktu menuju pertokoan, dan fasilitas pelayanan jasa, menyeberang, dan lain-lainnya. Perilaku terjadi melalui proses yang diawali dengan rangsangan terhadap sesuatu, persepsi, pemahaman kemudian adanya motivasi sebagai respon terhadap sesuatu yang dihadapi. Respon tersebut diungkapkan dalam bentuk tingkah laku seseorang dalam suatu lingkungan (*setting*).

Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dengan organisasi atau instansi dalam suatu sistem interaksi yang mengikut sertakan ruang atau *setting* kegiatan. Kerangka interaksi, tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen yaitu : *setting*/tempat (jalur pengendara kendaraan bermotor), pemakai (pengendara kendaraan bermotor) dan fenomena perilaku (*attribute*/kualitas hubungan antara pengendara kendaraan bermotor dengan sirkulasi dan parkir).

Sesuatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/ aktivitas disebut *property*.

Selanjutnya Weisman (1981) mengatakan bahwa individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting*. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi di dalam *setting*.

Pembahasan ini menyangkut tentang tuntutan kebutuhan *attribute* dan *property* bagi pengendara kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat.

Menurut Weisman (1981), proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan, yang disebut konsep *attribute*. Yang dimaksud dengan *attribute* adalah indera perangsang aksesibilitas, kenyamanan aktivitas, kesesakan, dan visibilitas.

a. Aksesibilitas

Menurut Weisman (1981) aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual.

Upaya yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor untuk mendapatkan kemudahan bergerak mencapai tujuan yaitu untuk menuju ke tempat belanja/fasilitas pelayanan jasa.

Kegiatan pengendara kendaraan bermotor yang banyak dilakukan adalah mencari tempat parkir sebelum beraktivitas. Hal ini terjadi di semua penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga, yaitu pada area 1 dan area 2 tidak perlu bersusah payah karena memang lahan parkir yang ada cukup luas dan terlihat, sedangkan area 3 dimana tiap segmen a, b, c, d, e dan f mengalami kepadatan yang cukup tinggi.

Pembatasan-pembatasan fisik di luar pengendara kendaraan bermotor dapat memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pengendara kendaraan bermotor. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari (Brambilla, 1977). Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pengendara kendaraan bermotor adalah jarak pandang yang cukup untuk dapat mencari di mana dia akan berhenti.

Attribute aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor meliputi :

- pemilihan jalur sirkulasi yang diinginkan
- menuju ke tempat perbelanjaan atau fasilitas pelayanan jasa
- lebih cepat mencari tempat parkir
- memilih parkir di tepi jalan dirasa nantinya dia akan berjalan terlalu jauh.

b. Kenyamanan

Kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan *antropometry* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya (Weisman, 1981).

Antropometry adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan. Kenyamanan terjadi setelah ditangkap melalui penglihatan oleh mata, pendengaran oleh telinga, penciuman oleh hidung, perabaan oleh kulit dan pengecapan oleh mulut.

Kondisi fisik jalur pengendara kendaraan bermotor jalan Jendral Sudirman Salatiga belum memberikan kenyamanan fisik bagi pengendara kendaraan bermotor. Hal ini disebabkan *setting* jalur pengendara kendaraan bermotor belum memberikan pelayanan dengan baik kepada pengendara kendaraan bermotor atau dengan perkataan lain belum sepenuhnya memenuhi syarat *antropometry*. Keadaan ini yang menyebabkan pengendara kendaraan bermotor masih banyak yang tidak parkir di halaman lahan yang dituju dalam melakukan aktivitasnya, tetapi lebih memilih tepi jalan raya.

Tujuan memilih tepi jalan raya adalah mempersingkat waktu daripada harus mencari tempat parkir di dalam halaman.

Keamanan merupakan salah satu faktor untuk memenuhi kebutuhan kenyamanan fisik. Menurut Abraham Maslow (1984), mengatakan bahwa keamanan fisik adalah salah satu jenis kebutuhan manusia, yaitu rasa aman pada diri manusia yang terdapat secara lahiriyah.

Attribute kenyamanan fisik berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor. Aktivitas tersebut adalah parkir untuk kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa.

c. Kesesakan

Kesesakan adalah situasi di mana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya (Weisman, 1981). *Attribute* kesesakan berkaitan dengan aktivitas pengendara kendaraan bermotor. Aktivitas tersebut adalah kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa serta berjalan-jalan santai.

Kesesakan tersebut terjadi berkaitan dengan jarak antara satu kendaraan bermotor dengan kendaraan bermotor lainnya, tingkat kelancaran lalu lintas, kedisiplinan pengendara kendaraan bermotor, dan toleransi antar pengemudi kendaraan bermotor.

Berdasarkan hal tersebut, dibutuhkan tempat parkir yang cukup luas agar dapat mengakomodir kebutuhan pengendara akan ruang parkir, di mana akan berdampak pada kecepatan pengendara dalam menemukan tempat parkir yang mengakibatkan tidak menumpuknya arus lalu lintas hanya karena ada satu pengendara kendaraan bermotor yang lambat karena mencari ruang parkir.

d. Visibilitas

Visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan di mana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen *setting* (Weisman, 1981).

Selanjutnya Hesselgren (1975) dalam Susi Wijayanti (2000), mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual di mana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.

Tuntutan pengendara kendaraan bermotor untuk merasa ada tidaknya halangan mencapai subyek yang dituju tersebut berkaitan dengan kebutuhan *attribute* sosialitas yaitu kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu *setting* (di mana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial).

Jarak antara perorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kenyak mata, ekspresi muka turut menunjang kealitan sosialisasi (Weisman, 1981).

Dan ada tidaknya halangan mempengaruhi kemampuan pandangan, seperti diungkapkan Sreiregen (1965), tentang pandangan normal menurut jarak yaitu melihat manusia (1220 m), membedakan aktivitas (137 m), mengenali muka seseorang (24,5 m), memahami ekspresi (10,2 m) dan melakukan percakapan (3,1 m). Hal tersebut dapat menjadi acuan dalam mencapai lahan tujuan pengendara kendaraan bermotor, seperti : kemudahan untuk mencari tempat tujuan → papan nama toko/pelayanan jasa dapat terlihat jelas.

BAB VI
KESIMPULAN
dan REKOMENDASI

**KAJIAN FUNGSI PENGGAL JALAN JENDRAL SUDIRMAN
DI KOTA SALATIGA**

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

VI.1. KESIMPULAN

Tidak dapat disangkal lagi bahwa kawasan terbangun pada umumnya tersebar di sepanjang penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga, perkembangannya mengikuti pola jaringan jalan yang ada. Sejauh mana pengaruhnya dengan adanya lokasi terbangun sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga dan pemanfaatannya terhadap peningkatan kegiatan usaha masyarakat Kota Salatiga di mana jaringan jalan adalah merupakan elemen atau unsur pembentuk kota dan sebagai fasilitas dan prasarana kota yang sangat vital. Elemen ini juga berfungsi sebagai penghubung suatu tempat dengan tempat lain di dalam kota atau tempat lain di luar kota atau dengan perkataan lain bahwa jaringan jalan adalah suatu elemen atau unsur yang berfungsi sebagai sirkulasi pergerakan arus barang, jasa dan manusia.

Dari uraian di atas timbul permasalahan-permasalahan yang dapat disimpulkan sebagai berikut :

- Sejauh mana pembangunan jaringan jalan dapat meningkatkan kegiatan usaha masyarakat di sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga.
- Bagaimana mengembangkan pola peruntukkan lahan atau tanah sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga sehingga terjadi keserasian antara kawasan kegiatan usaha dengan kawasan pemukiman (sebagai kawasan konsumen) yang lebih

teratur sehingga menambah kenyamanan dan keindahan dengan tujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi akibat perkembangan jaringan jalan Jendral Sudirman dapat meningkatkan kegiatan usaha masyarakat serta langkah-langkah bagaimana yang diterapkan untuk mengembangkan kawasan penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga sehingga keserasian pola peruntukkan lahan atau tanah dapat terwujud bagi penduduk yang tinggal dan berkunjung di sekitar kawasan penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga.

Pada area penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut sangat padat baik pada siang hari maupun malam hari.

Peruntukan Lahan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pada jalan Jendral Sudirman Salatiga sebagian besar tidak menyediakan lahan yang memadai bagi masyarakat di sekitar kawasan tersebut, di mana pada kawasan tersebut merupakan jalur perekonomian yang sangat kuat di Kota Salatiga, di mana banyak terdapat kantor, perdagangan dan lain sebagainya yang tidak mampu menggunakan lahan semaksimal mungkin terutama pada penyediaan lahan parkir.

Di mana pada kawasan pertokoan di penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga yang bisa menyediakan lahan parkir yang cukup memadai adalah kompleks Mall Taman Sari, bengkel mobil/motor, bank BCA, bioskop, Fuji Image Plasa, dan beberapa tempat lain yang jumlahnya tidak banyak.

Intensitas Pembangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Pembangunan di jalan Jendral Sudirman Salatiga sangat pesat di mana banyak elemen pendukung antara lain pembangunan pedestrian yang menggunakan paving blok dengan elemen pendukungnya antara lain : pohon peneduh, kotak sampah, dan lainnya. Akan tetapi sayang sekali jalur pedestrian tersebut kurang matang perencanaannya sehingga ada hal-hal yang secara teknis kurang pas, yaitu adanya pohon di tengah-tengah jalur pedestrian maupun tepi jalan, sedangkan secara non-teknis adalah dipakainya jalur pedestrian tersebut untuk para pedagang non-formal atau kaki lima. Jalur penyeberangan jalan (zebra cross) terdapat pada beberapa titik terutama yang tidak terdapat traffic-light-nya.

a. Lajur sebelah kanan jalan

Pada lajur sebelah kanan jalan terdapat banyak sekali pertokoan, pasar, tempat hiburan, tempat ibadah, PKL (pedagang kaki lima).

b. Lajur sebelah kiri jalan

Pada lajur sebelah kiri jalan terdapat banyak sekali pertokoan, pasar, hotel, bank, tempat ibadah dan PKL (pedagang kaki lima).

c. Jalan

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 16,00$ m (pengukuran pada jam 01.00 malam) yang dibagi menjadi 2 jalur dengan pulau jalan di tengah jalan tersebut.

d. Peneduh

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $\pm 30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter ± 10 cm.

Ketinggian dan Skyline Kawasan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Bentuk dan tatanan massa bangunan, konfigurasi massa bangunan di kawasan jalan Jendral Sudirman Salatiga ada yang berdiri sendiri terutama yang mempunyai fungsi spesifik seperti bioskop, showroom, diskotik, dan ruko.pertokoan, ada juga yang saling berdempetan.

Bangunan di sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga sebagian besar berlantai 2 yang sebagian besar berfungsi ganda, ada yang berfungsi sebagai tempat usaha dan hunian, tempat usaha dan gudang ataupun tempat usaha bersama. Secara umum bentuk bangunannya lebih pada kebutuhan akan fungsi.

Hubungan Antar Bangunan di Jalan Jendral Sudirman Salatiga

a. Jalan

Sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga di sisi Selatan maupun Utara ditanam sederetan pohon dengan diameter $30 - 60$ cm, yang berfungsi sebagai

peneduh maupun pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Ada pembatas jalan berupa pulau jalan yang berupa pot panjang yang berisi tanaman perdu dan pohon berdiameter ± 10 cm.

Luas jalan pada area tersebut memiliki lebar $\pm 16,00$ m dan adanya pulau jalan yang membagi jalan tersebut serta lahan parkir yang menggunakan bahu jalan atau yang melebar ke jalan seluas 3,70 m menambah kesempitan pada penggan jalan tersebut terutama di segmen D, E dan F serta banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan memakan bahu jalan seluas 1,50 m di pinggir jalan Jendral Sudirman khususnya di segmen A, B dan C, diperparah lagi penggunaan trotoar di pinggir pertokoan seluas 2,50 m sebagai sarana berjualan pedagang kaki lima (lihat gambar denah pembagian tiap segmen), maka akibatnya kendaraan kecil maupun kendaraan sedang sulit melalui/mendahului kendaraan lain, di mana ukuran dari kendaraan kecil 210 cm dan kendaraan sedang 260 cm (lihat gambar 1 & 2 pada tabel 2 dimensi kendaraan). Dan pada jalan tersebut ada beberapa angkutan umum, dokar dan becak yang mengambil shift untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dalam waktu yang cukup lama pada sisi jalan tersebut, sehingga menambah kesemrawutan pada area tersebut.

b. Plaza

Jalan mempunyai lebar ± 10 meter pada tiap lajunya dengan pulau jalan di tengah-tengahnya. Jalan dibatasi oleh trotoar pada tepinya. Pembagian jalur dengan marka cat putih, dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu 2 (dua) jalur untuk melintas kendaraan dan 1 (satu) jalur di tepi sebagai bahu jalan.

c. Trotoar

Trotoar atau pedestrian di jalan Jendral Sudirman Salatiga menggunakan paving blok akan tetapi sayang sekali jalur pedestrian tersebut kurang matang perencanaannya sehingga ada hal-hal yang secara teknis kurang pas, yaitu adanya pohon di tengah-tengah jalur pedestrian maupun tepi jalan, sedangkan secara non-teknis adalah dipakainya jalur pedestrian tersebut untuk para pedagang non-formal atau kaki lima untuk berjualan atau parkir kendaraan.

Pada area di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga kondisi jalan pada kawasan tersebut sangat padat baik pada siang hari malam hari dikarenakan banyaknya aktivitas pelayanan jasa di area tersebut. Di mana masyarakat Kota Salatiga pada area tersebut banyak melakukan aktivitas seperti berdagang, ke kantor, belanja dan lain sebagainya.

Kegiatan yang terjadi di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga banyak terjadinya interaksi sosial antar masyarakat baik berupa berdagangan, perkantoran, perbelanjaan dan hiburan, di mana satu sama lain saling menunjang terjadinya perkembangan di kawasan tersebut.

Intensitas yang terjadi di kawasan tersebut sangat tinggi, di mana pada saat-saat tertentu kawasan tersebut mengalami keramaian yang cukup padat. Sehingga sering menimbulkan permasalahan di kawasan tersebut.

Masyarakat Kota Salatiga satu sama lain dari taraf ekonomi kelas bawah hingga kelas atas berbaur menjadi satu pada kawasan tersebut, di mana terjadi hubungan timbal balik satu dengan yang lain yang sewaktu-waktu bisa terjadi kesenjangan antar masyarakat yang rendah hingga kelas atas.

Kegiatan Masyarakat Kota Salatiga di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Kegiatan yang terjadi di penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga banyak terjadinya interaksi sosial antar masyarakat baik berupa berdagangan, perkantoran, perbelanjaan dan hiburan, di mana satu sama lain saling menunjang terjadinya perkembangan di kawasan tersebut.

Kegiatan yang terjadi pada area 3 terdapat berbagai macam aktivitas masyarakat karena pada kawasan tersebut terdapat berbagai aktivitas pelayanan jasa berupa pertokoan, kantor, tempat ibadah dan pasar sehingga aktivitas kegiatan bisa dilihat pada tabel di bawah ini dan dalam pembagian segmen-segmen.

Intensitas Kegiatan di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Intensitas yang terjadi di kawasan tersebut sangat tinggi, di mana pada saat-saat tertentu kawasan tersebut mengalami keramaian yang cukup padat. Sehingga sering menimbulkan permasalahan di kawasan tersebut.

Kondisi Sosial Budaya di Penggal Jalan Jendral Sudirman Salatiga

Masyarakat Kota Salatiga satu sama lain dari taraf ekonomi kelas bawah hingga kelas atas berbaur menjadi satu pada kawasan tersebut, di mana terjadi hubungan timbal balik satu dengan yang lain yang sewaktu-waktu bisa terjadi kesenjangan antar masyarakat yang rendah hingga kelas atas.

Kecenderungan aktivitas pengendara kendaraan bermotor dan pengguna jalan lainnya di tempat tersebut adalah untuk ke kantor, ke sekolah, berbelanja kebutuhan sehari-hari dan berinteraksi sosial.

Dengan diketahuinya faktor-faktor yang mempengaruhi akibat perkembangan jaringan jalan sehingga dapat meningkatkan kegiatan usaha masyarakat Kota Salatiga serta ditemuinya langkah-langkah yang tepat, guna pengembangan pola peruntukkan lahan-lahan sepanjang jaringan jalan Jendral Sudirman di Kota Salatiga. Maka pihak pemerintah maupun perencana yang terkait akan dapat mengantisipasi hal yang berdampak negatif terhadap pembangunan jaringan jalan pada lokasi yang lain. Hal ini untuk mengurangi kesemrawutan pada jalan tersebut di mana satu sama lain ingin mementingkan kepentingan sendiri-sendiri. Keadaan ini menjelaskan bahwa mental dan tingkat pengetahuan pengemudi atau pemakai jalan perlu diperhatikan oleh yang berwajib, walaupun memang bukan merupakan tanggung jawab perancang jalan. Tentunya tidak tertutup kemungkinan, bahwa memperhitungkan pula pembangunan sarana-sarana penunjang untuk mengawasi dan menertibkan arus lalu lintas di jalan, sesuai dengan kemampuan kecepatannya.

Untuk mengembangkan jalan perkotaan perlu ditempuh kebijaksanaan mengembangkan sistem pemanfaatan jalan yang tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien serta pada sistem transportasi terjangkau oleh semua lapisan pemakai jasa transportasi dan mengatasi kemacetan dan gangguan lalu lintas serta mempertahankan kualitas lingkungan. Kebijakan lainnya adalah meningkatkan sistem jaringan di dalam kota yang terintegrasi dengan sistem jaringan jalan antar kota agar transportasi dalam kota dapat berfungsi dengan baik dan melayani aktivitas, mengembangkan keterpaduan satu sama lain sesuai dengan rencana tata Kota Salatiga, di mana berdasarkan pengamatan yang dilakukan terlihat fenomena-fenomena di sepanjang penggal jalan Jendral Sudirman Salatiga tersebut pada ruas-ruas tertentu terjadi peningkatan sejumlah kegiatan usaha masyarakat seperti pertokoan, ruko, usaha dagang, restaurant, bahkan telah berdiri dua buah gedung shopping center. Ini menunjukkan bahwa pembangunan jaringan jalan sangat mendorong masyarakat untuk meningkatkan usahanya di bidang ekonomi kepada yang lebih baik dan masyarakat benar-benar memanfaatkan lahan atau tanah yang dimilikinya semaksimal mungkin sehingga tidak ada ruang-ruang terbuka, yang mengakibatkan menyempitnya ruang gerak kendaraan-kendaraan pribadi maupun angkutan umum.

Dari uraian di atas, diharapkan agar perencanaan dan pemecahan yang terbaik terhadap kawasan di sepanjang jalan Jendral Sudirman Salatiga pada kurun waktu mendatang, guna tercapainya keinginan yang diharapkan hal ini merupakan tanggung jawab Pemerintah Daerah Kota Salatiga yang dibantu oleh masyarakat Kota Salatiga.

VI.2. REKOMENDASI

Untuk mengembangkan jalan atau transportasi perkotaan ditempuh kebijaksanaan mengembangkan sistem transportasi massal yang tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien serta terjangkau oleh semua lapisan pemakai jalan dan jasa transportasi dan mengatasi kemacetan dan gangguan lalu lintas serta mempertahankan kualitas lingkungan. Kebijakan lainnya adalah meningkatkan sistem jaringan di dalam kota yang terintegrasi dengan sistem jaringan jalan antar kota agar transportasi dalam kota dapat berfungsi dengan baik dalam melayani aktivitas, mengembangkan keterpaduan satu sama lain sesuai dengan rencana tata ruang kota serta memanfaatkan ruang jalus koridor transportasi massal sebagai pusat-pusat kegiatan baru dan mengembangkan manajemen transportasi perkotaan untuk mencapai tingkat efisiensi dan kualitas pelayanan yang tinggi.

Selain itu juga meningkatkan koordinasi perencanaan dan pelaksanaan transportasi kota secara terpadu. Meningkatkan peran serta swasta dalam investasi dan pengelolaan transportasi kota dan melakukan upaya konservasi dalam transportasi perkotaan dan perlu adanya konsep kemitraan dalam proses pengembangan ruang-ruang publik yang ada sekaligus dimungkinkannya pemanfaatan ruang-ruang publik yang telah ada beserta pemeliharaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abel, Chris, 1997 : **Architecture and Identity**, Architectural Press, Linacre House, Jordan Hill, Oxford.
- Ashihara Yoshinobu, 1983 : **The Aesthetic Townscape**, The MIT Press, Cambridge, London, England, Massachusetts.
- Budihardjo, Eko, 1991 : **Arsitektur dan Kota di Indonesia**, Alumni, Bandung.
- Budihardjo, Eko, 1997 : **Lingkungan Binaan dan Tata Ruang Kota**, Andi, Yogyakarta.
- Budihardjo, Eko, 1997 : **Arsitektur, Pembangunan dan Konservasi, Jembatan**, Jakarta.
- Fisher. J. Bell. A, 1978 : **Environmental Psychology**, B. Saunders Company.
- Ismail, Jusuf, 1999 : **Konfigurasi Ruang dan Bangunan Kawasan Kota Lama**, MTA Undip, Semarang.
- Koesmartadi, CH, 1995 : **Perubahan Alun-alun dan Sekitarnya di Kota Pantai Utara Jawa Tengah Ditinjau dari Segi Tapak**, Thesis Program Pasca Sarjana UGM, Yogyakarta.
- Kostof, Spiro, 1991 : **The City Shaped, Urban Pattern and Meaning Trough History**, Thames and Hudson, London.
- Kostof, Spiro, 1992 : **The City Assembled**, Thames and Hudson, London.
- Krier, Rob, 1997 : **Urban Space**, Rizzoli International Expirience, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Lang Jon, 1987 : **Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design**, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Lang Jon, 1994 : **Urban Design**, The American Expirience, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Lynch Kecin, 1962 : **The Image of The City**, The H.I.T. Press Massachusette.
- Muhadjir, Noeng, 1996 : **Metode Penelitian Kualitatif**, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Norberg Schulz, Christian, 1979 : **Genius Loci**, Rizzoli International Publications Inc, New York.

- Purnomo, Agus Heru, 1999 : **Kajian Karakter Kawasan Ruang Publik di Simpang Lima Semarang**, Tesis S2 MTA Undip, Semarang.
- Rapoport, Amos, 1975 : **Pengantar Sejarah Perencanaan Kota**, Intermatra, Bandung.
- Rapoport, Amos, 1977 : **Human Aspect of Urban Form**, Pergamon Press Ltd Headington Hill Hall, Oxford, England.
- Rossi, Aldo, 1982 : **Architecture of The City**, Cambridge MIT.
- Rubenstein, H.M, 1992 : **Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Space**, Wilmington, Delaware.
- Shirvani Hamid, 1985 : **The Urban Design Process**, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Speiregen Paul DENAH, 1965 : **Urban Design; The Architecture of Towns and Cities**, McGraw-Hill Book Company, New York, San Francisco, Toronto, London, Sydney.
- Trancik Roger, 1986 : **Finding Lost Space**, Van Nostrand Reinhold Company, New York.