

Fi. 41  
Sum  
u as



# **KAJIAN KORIDOR PANDANARAN SEBAGAI LINKAGE KOTA DI SEMARANG**

**TESIS**

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Magister Teknik Arsitektur

Disusun Oleh :  
**ANTON SUMARTONO**  
**L 4B 098068**

**PROGRAM MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR  
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

THESIS

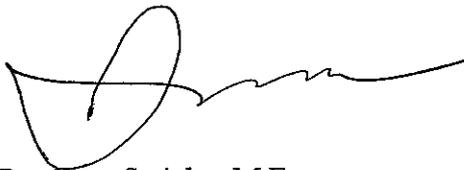
**KAJIAN KORIDOR PANDANARAN SEBAGAI LINKAGE KOTA  
DI SEMARANG**

Disusun oleh  
Anton Sumartono L4B 098 068

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji  
Pada tanggal 23 September 2003  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



Ir. Bambang Setioko, M. Eng.



Ir. Atik Suprapti, MT.

Ketua Program Studi  
Magister Teknik Arsitektur  
Universitas Diponegoro



Ir. Totok Roesmanto, M. Eng.



For,  
My wife, my children Andre, Asti & Cita  
who were always give me spirit.

## **ABSTRACT**

*A city consists of many fragment which are interrelated. Those fragment show the interrelation between parts of the city and also have function as a guide Travelling directory and as the introductory of the city condition for people who are travelling through in the city or those who domiciled in a certain location in the city. The physical construction of the city is often considered as the “ container “ for activities carried out by the residents, so that nature improvement take place without planning, According Prof Eko Budiharjo that phenomena can be seen from the appearance of fragmentalism building which architecture art is known as the consequence of the architects competition in creating monuments for them self without caring the environment or the area surroundings as what happens in Pandanaran Corridor in Semarang city. Pandanaran corridor related Simpang Lima areas Central Business District and Tugu Muda area as a historic area in Semarang city.*

*Pandanaran corridor in the era of 1960 was known as Elite Settlement while now the condition has changed a lot in accordance with time development ( from the economic as well as socio – cultural perspective ).*

*Based on that condition, Pandanaran corridor is a very interested to be chosen as the research location to investigate the degree of Linkage depth on Pandanaran .*

*Linkage theory with its parameters needed, so the result of analysis is ;*

**Visual Linkage;** *Pandanaran corridor is actually Visual Linkage with the Corridor pattern and Side pattern that function to unite the two nodes, i.e Simpang Lima node and Tugu Muda node.*

**Structural Linkage ;** *with the function to unite the two nodes, Simpang Lima and Tugu Muda node with the “Netral” pattern.*

**Collective Linkage ;** *as the form, corridor with linear pattern, Pandanaran corridor have a Megaform as the same in collective linkage*

*From Kiai Saleh section until Tugu Muda area have a good space to change a **Place**, its also have a deep linkage.*

## ABSTRAKSI

Kota terdiri dari banyak *fragmen* yang saling berhubungan. *Fragmen-fragmen* tersebut menunjukkan saling berhubungan antar bagian wilayah atau kawasan kota, yang juga dapat berfungsi sebagai panduan perjalanan dan/atau pengenalan kondisi kota bagi orang yang sedang melakukan perjalanan atau berdiam di lokasi tertentu di dalam kota.

Perwujudan fisik kota sering dianggap sebagai “wadah” saja, untuk aktivitas yang dilakukan oleh penduduk, sehingga sering terjadi suatu perkembangan alami dan tanpa direncanakan. Menurut Prof. Eko Budihardjo, hal tersebut bisa diamati dengan munculnya bangunan-bangunan *fragmentalisme* yang dalam karya arsitektur dipahami sebagai akibat atas berlombanya para arsitek menciptakan monumen untuk dirinya sendiri, tanpa memperdulikan lingkungan maupun kawasan sekitarnya termasuk yang terjadi pada Koridor Jalan Pandanaran kota Semarang.

Koridor Pandanaran merupakan penghubung antara Simpang Lima sebagai Pusat Bisnis (*Central Business District*) sedangkan Kawasan Tugu Muda merupakan Pusat Budaya (*Historic Area*) yang ada di kota Semarang.

Kawasan Koridor Jalan Pandanaran pada era Tahun 1960-an semula dikenal sebagai daerah permukiman elite, sedangkan kondisi sekarang dengan adanya perkembangan waktu (baik dari sisi ekonomi maupun sosial dan budaya) sangat berubah.

Berdasarkan kondisi tersebut diatas, maka Koridor Jalan Pandanaran layak dan menarik untuk dipilih sebagai lokasi penelitian dalam rangka mengkaji derajat kedalaman LINKAGE yang ada pada Koridor Pandanaran tersebut.

Dengan mendasari pada teori Linkage beserta parameter yang diperlukan, maka hasil analisis yang didapat sebagai berikut :

Linkage Visual :

Koridor Pandanaran merupakan Linkage Visual dengan pola Koridor dan Sisi sedang Linkage yang paling kuat terjadi pada penggal Jl. Kiai Saleh sampai dengan Tugu Muda dengan pola memfokuskan pada node Simpang Lima.

Linkage Struktural :

Fungsi koridor Pandanaran sebagai penggabungan dari 2 (dua) node Simpang Lima dan Tugu Muda dengan pola netral.

Linkage Kolektif :

Dari bentuk kawasan yang berupa koridor dengan pola liniaer, maka untuk linkage kolektif koridor Pandanaran merupakan bentuk Mega (*Megaform*)

Kesan meruang yang paling kuat terjadi pada penggal antara jl. Kiai Saleh dan Tugu Muda, demikian juga derajat kedalaman linkag e nya.

## KATA PENGANTAR

Tesis dengan topik kajian koridor jalan Pandanaran sebagai linkage kota di Semarang ini disusun untuk memperoleh gelar Magister dalam bidang Arsitektur pada Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.

Permasalahan yang menarik dari Koridor Jalan Pandanaran ini adalah bahwa koridor tersebut telah menjadi penghubung antara Simpang Lima sebagai *node Central Business District* dan Tugu Muda sebagai *node historic*. Jika pada Koridor Jalan Pandanaran tidak berperan sebagai *linkage* kota, dampaknya tidak akan tercipta karakter *segmen* kota. Dampak lebih lanjut, orang yang baru mengenal daerah tersebut akan merasa bingung saat bergerak didalamnya.

Untuk itu Koridor Jalan Pandanaran dikaji derajat kedalaman *linkage*-nya berdasarkan kriteria dan parameter yang ada, termasuk kesan *visual*-nya.

Dengan tersusunnya tesis ini, ucapan terimakasih yang sedalam-dalamnya kepada :

- Ir. Bambang Setioko, M.Eng dan Ir. Atik Suprapti, MT yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan selama penyusunan tesis ini.
- Ir. Edy Darmawan, M.Eng selaku dosen penguji tesis ini.
- Ir. Totok Roesmanto, M. Eng selaku ketua program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
- Staf Bidang Prasarana Fisik Bappeda Kota Semarang Jawa Tengah yang telah menginformasikan penggunaan tanah beserta petanya.
- Seluruh Pengajar pada Program Pasca Sarjana dan Staf Administrasi Jurusan Arsitektur Universitas Diponegoro.
- Serta rekan-rekan yang tidak dapat disebut satu persatu yang telah membantu memberikan dorongan semangat, meminjamkan referensi dan sebagainya.

Semarang, September 2003

Penyusun

Anton Sumartono

# DAFTAR ISI

|  |          |
|--|----------|
| Abstraksi  |          |
| Kata Pengantar.....                              | i        |
| Daftar Isi .....                                 | ii       |
| Daftar Gambar .....                              | v        |
| Daftar Tabel .....                               | vii      |
| <br>   |          |
| <b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>                    | <b>1</b> |
| 1.1 Latar Belakang.....                          | 1        |
| 1.2 Perumusan Masalah .....                      | 2        |
| 1.3 Tujuan, Sasaran, dan Manfaat Penelitian..... | 4        |
| 1.3.1 Tujuan Penelitian.....                     | 4        |
| 1.3.2 Sasaran Penelitian.....                    | 4        |
| 1.3.3 Manfaat Penelitian.....                    | 4        |
| 1.4 Ruang Lingkup .....                          | 5        |
| 1.4.1 Ruang Lingkup Materi Substansial .....     | 5        |
| 1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah .....                | 5        |
| 1.5 Keaslian Penelitian .....                    | 6        |
| 1.6. Sistematika Penulisan dan Alur Pikir .....  | 7        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>BAB II TINJAUAN TEORI.....</b>                 | <b>9</b>  |
| 2.1 Teori Linkage.....                            | 9         |
| 2.1.1 Arti Penting Linkage terhadap Kota.....     | 9         |
| 2.1.2 Pendekatan Linkage.....                     | 10        |
| 2.1.2.1 Linkage Visual .....                      | 10        |
| 2.1.2.2 Linkage Struktural.....                   | 13        |
| 2.1.2.3 Linkage Kolektif .....                    | 17        |
| 2.2 Teori Koridor .....                           | 19        |
| 2.2.1 Pengertian Koridor.....                     | 19        |
| 2.2.2 Bentuk Koridor .....                        | 21        |
| 2.2.3 Unsur-Unsur Pembentuk Koridor.....          | 21        |
| 2.2.3.1 Pola Massa dalam Koridor .....            | 21        |
| 2.2.3.2 Bentuk dan Tatahan Massa Bangunan .....   | 23        |
| 2.2.3.3 Linkage dalam Koridor .....               | 23        |
| 2.2.4 Karakter Visual Koridor .....               | 24        |
| 2.3 Skala / Proporsi.....                         | 33        |
| 2.4 Sintesa Kajian Teori.....                     | 34        |
| <br>  |           |
| <b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>        | <b>36</b> |
| 3.1 Metoda Penelitian .....                       | 36        |
| 3.2 Langkah-Langkah Pokok Penelitian.....         | 37        |
| 3.3 Penentuan Populasi dan Lokasi Pengamatan..... | 42        |
| 3.4 Variabel penelitian.....                      | 44        |
| 3.5 Teknik pengumpulan data.....                  | 44        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN.....</b>                         | <b>45</b>  |
| 4.1 Gambaran Umum Perkembangan Kota Semarang .....                          | 45         |
| 4.2 Posisi Kawasan Pandanaran terhadap Kota Semarang .....                  | 47         |
| 4.3 Kondisi Koridor Jalan Pandanaran .....                                  | 50         |
| 4.4 Penggunaan Ruang dan Kondisi Bangunan di Koridor Jalan Pandanaran ..... | 54         |
| <b>BAB V ANALISIS KORIDOR PANDANARAN SEBAGAI</b>                            |            |
| <b>    LINKAGE KOTA DI SEMARANG.....</b>                                    | <b>64</b>  |
| 5.1 Analisis Linkage .....  | 65         |
| 5.1.1 Analisis Linkage Visual.....  | 65         |
| 5.1.2 Analisis Linkage Struktural .....                                     | 79         |
| 5.1.3 Analisis Linkage Kolektif.....  | 80         |
| 5.2 Analisis Kesan Ruang Bangunan pada Koridor .....                        | 81         |
| 5.2.1 Analisis Serial Vision .....  | 81         |
| 5.2.2 Analisis Posisi Bangunan di Dalam Koridor .....                       | 86         |
| 5.2.3 Analisis Isi ( <i>Content</i> ).....                                  | 88         |
| 5.2.4 Analisis Sistem Pedestrian.....                                       | 89         |
| 5.3 Analisis Persepsi Pengguna .....  | 92         |
| <b>BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>                              | <b>98</b>  |
| 6.1 Kesimpulan .....  | 98         |
| 6.2 Rekomendasi.....  | 99         |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>  | <b>100</b> |

## DAFTAR GAMBAR

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| Gambar 1.1.  | Diagram Research Question.....                                     | 4  |
| Gambar 1.2.  | Ruang Lingkup Wilayah Studi Koridor Jalan Pandanaran .....         | 6  |
| Gambar 2.1.  | Lima Elemen Linkage Visual.....                                    | 12 |
| Gambar 2.2.  | Peran Koridor Sebagai Penghubung.....                              | 13 |
| Gambar 2.3.  | Tiga Elemen Linkage Struktural .....                               | 14 |
| Gambar 2.4.  | Elemen tambahan a. sebelum b. sesudah.....                         | 14 |
| Gambar 2.5.  | Elemen sambungan, sebelum dan sesudah pembangunan.....             | 15 |
| Gambar 2.6.  | Elemen tembusan, studi untuk kota Roma dan Firenze, Italia. 16     |    |
| Gambar 2.7.  | Elemen-elemen Linkage Struktural .....                             | 16 |
| Gambar 2.8.  | Elemen Compositional form.....                                     | 18 |
| Gambar 2.9.  | Elemen Grup Form.....  | 18 |
| Gambar 2.10. | Elemen Megaform.....   | 19 |
| Gambar 2.11. | Bentuk Koridor.....  | 21 |
| Gambar 2.12. | Kawasan bersifat Homogen .....                                     | 22 |
| Gambar 2.13. | Kawasan bersifat Heterogen .....                                   | 23 |
| Gambar 2.14. | Kawasan bersifat agak kacau .....                                  | 23 |
| Gambar 2.15. | <i>Sequence</i> .....  | 26 |
| Gambar 2.16. | <i>Occupied Territory</i> .....                                    | 27 |
| Gambar 2.17. | <i>Focal Point</i> .....   | 28 |
| Gambar 2.18. | <i>Possesion in Movement</i> .....                                 | 28 |
| Gambar 2.19. | <i>Here</i> .....  | 29 |
| Gambar 2.20. | <i>Incident</i> .....  | 30 |
| Gambar 2.21. | Perbedaan Skala dalam kawasan.....                                 | 33 |
| Gambar 2.22. | Skala perkotaan dengan pembatas <i>place</i> secara vertikal ..... | 34 |
| Gambar 4.1.  | Kondisi kota Semarang th 1970 .....                                | 47 |
| Gambar 4.2.  | Orientasi Jalan Pandanaran Dari Kota Semarang.....                 | 48 |
| Gambar 4.3.  | Segitiga emas Semarang .....                                       | 49 |
| Gambar 4.4.  | Penampang melintang koridor Pandanaran .....                       | 51 |
| Gambar 4.5.  | Penempatan Taman pada koridor Pandanaran.....                      | 52 |
| Gambar 4.6.  | Pembagian segmen pada koridor Pandanaran.....                      | 53 |
| Gambar 4.7.  | Figure dan Ground Jalan Pandanaran .....                           | 54 |
| Gambar 4.8.  | Penggunaan Ruang di Koridor Jalan Pandanaran.....                  | 55 |
| Gambar 4.9.  | Sklyline Bangunan Koridor Jalan Pandanaran.....                    | 57 |
| Gambar 4.10. | Pemasangan reklame di koridor Pandanaran .....                     | 58 |
| Gambar 4.11. | Gambaran kondisi lingkungan koridor Pandanaran.....                | 59 |
| Gambar 4.12. | Kondisi jalur pejalan kaki pada Koridor Pandanaran .....           | 60 |
| Gambar 4.13. | Tata Hijau pada Koridor Pandanaran.....                            | 60 |
| Gambar 4.14. | Pedestrian di Jalan Thamrin - Jl Pekunden/Jl Kyai Saleh.....       | 61 |
| Gambar 4.15. | Pola pohon di Jalan Thamrin - Jl Pekunden/Jl Kyai Saleh .....      | 62 |
| Gambar 4.16. | Pedestrian di Jl. Kyai Saleh – Kawasan Tugu Muda .....             | 62 |
| Gambar 4.17. | Pola pohon di Jl. Kyai Saleh – Kawasan Tugu Muda.....              | 63 |
| Gambar 5.1.  | Pandanaran penghubung Tugu Muda - Simpang Lima.....                | 65 |
| Gambar 5.2.  | Penggal 1 daerah penelitian .....                                  | 67 |
| Gambar 5.3.  | Analisis Figure Ground penggal 1.....                              | 68 |
| Gambar 5.4.  | Analisis Vegetasi penggal 1 .....                                  | 68 |
| Gambar 5.5.  | Analisis Skala penggal 1 .....                                     | 69 |

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| Gambar 5.6.  | Analisis Sky Line penggal 1 sisi kiri.....            | 70 |
| Gambar 5.7.  | Analisis Sky Line penggal 1 sisi kanan.....           | 70 |
| Gambar 5.8.  | Penggal 2 daerah penelitian .....                     | 71 |
| Gambar 5.9.  | Analisis Figure Ground penggal 2 .....                | 71 |
| Gambar 5.10. | Analisis Vegetasi penggal 2 .....                     | 72 |
| Gambar 5.11. | Analisis Skala penggal 2 .....                        | 73 |
| Gambar 5.12. | Analisis Sky Line penggal 2 sisi kiri.....            | 73 |
| Gambar 5.13. | Analisis Sky Line penggal 2 sisi kanan.....           | 74 |
| Gambar 5.14. | Penggal 3 daerah penelitian .....                     | 74 |
| Gambar 5.15. | Analisis Figure Ground penggal 3 .....                | 75 |
| Gambar 5.16. | Analisis Vegetasi penggal 3 .....                     | 76 |
| Gambar 5.17. | Analisis Skala penggal 3 .....                        | 76 |
| Gambar 5.18. | Analisis Sky Line penggal 3 sisi kiri.....            | 77 |
| Gambar 5.19. | Analisis Sky Line penggal 3 sisi kanan.....           | 77 |
| Gambar 5.20. | Analisis Elemen Pendukung.....                        | 78 |
| Gambar 5.21. | Analisis Linkage Struktural.....                      | 79 |
| Gambar 5.22. | Sequence dari arah Simpang Lima menuju Tugu Muda..... | 84 |
| Gambar 5.23. | Sequence dari arah Tugu Muda menuju Simpang Lima..... | 85 |
| Gambar 5.24. | Analisis Focal Point.....                             | 86 |
| Gambar 5.25. | Analisis Aspek Thissness .....                        | 87 |
| Gambar 5.26. | Analisis Aspek <i>Possesion in Movement</i> .....     | 87 |
| Gambar 5.27. | Analisis Aspek Incident .....                         | 88 |
| Gambar 5.28. | Penempatan Street Furniture .....                     | 89 |
| Gambar 5.29. | Analisis Kekhasan suatu kawasan.....                  | 89 |
| Gambar 5.30. | Analisis Pedestrian .....                             | 90 |
| Gambar 5.31. | Analisis Bentuk Fisik dan Dimensi .....               | 91 |
| Gambar 5.32. | Grafik Kriteria Frekuensi Pengguna Pedestrian.....    | 94 |
| Gambar 5.33. | Grafik Kriteria Visual Koridor Jalan Pandanaran.....  | 95 |
| Gambar 5.34. | Grafik Kriteria Kesan Ruang.....                      | 96 |
| Gambar 5.35. | Grafik Kriteria Fungsi Penghubung Pada Koridor .....  | 97 |

## DAFTAR TABEL

|            |  |    |
|------------|--|----|
| TABEL 2.1. | Kriteria elemen Linkage.....                           | 19 |
| TABEL 2.2. | Matriks pedestrian.....                                | 32 |
| TABEL 2.3. | Matriks sintesa teori.....                             | 36 |
| TABEL 3.1. | Matriks kriteria dan parameter penelitian.....         | 41 |
| TABEL 4.1. | Persentase penggunaan ruang di Koridor Pandanaran..... | 55 |
| TABEL 5.1. | Tabel hasil analisis Linkage.....                      | 81 |
| TABEL 5.2. | Analisis persepsi pengguna.....                        | 93 |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Kota terdiri dari banyak *fragmen* yang saling terhubung. *Fragmen-fragmen* di dalam kota tersebut menunjukkan saling keterhubungan antar bagian wilayah kota atau kawasan kota yang dapat berfungsi sebagai panduan perjalanan dan pengenalan kondisi kota bagi orang yang sedang melakukan perjalanan atau berdiam di lokasi tertentu di dalam Kota.

Namun kebanyakan kota telah tumbuh secara *organik*, mengikuti perkembangan jumlah penduduk dan aktifitasnya, tanpa adanya konsep perancangan yang jelas terhadap wujud fisiknya. Perwujudan fisik kota sering dianggap sebagai akibat dari aktifitas manusia yang sering tidak direncanakan. Aspek fisik lebih cenderung dianggap sebagai sesuatu yang akan terjadi dengan sendirinya yang tumbuh dan berkembang secara *organik*. Hal tersebut dapat diamati dengan munculnya bangunan-bangunan *fragmentalisme* yang dalam karya arsitektur dipahami sebagai akibat atas berlomba-lombanya para arsitek menciptakan monumen untuk dirinya sendiri, tanpa memperdulikan lingkungan maupun kawasan sekitarnya (Budiharjo, 1983), termasuk di sekitar koridor Jalan Pandanaran Kota Semarang sebagai penghubung (*linkage*) Kawasan Tugu Muda dan Kawasan Simpang Lima.

Kawasan Simpang Lima dan Kawasan Tugu Muda merupakan kawasan yang memiliki ciri yang khas. Kawasan Simpang Lima merupakan Pusat Bisnis (*CBD*) Kota Semarang. Sedangkan Kawasan Tugu Muda merupakan Pusat Budaya (*Historic*

*Area*) di Kota Semarang. Kedua kawasan tersebut terhubung oleh jalur koridor linier Jalan Pandanaran. Kebutuhan untuk menghubungkan Kawasan Tugu Muda dan Simpang Lima ialah dalam upaya untuk menciptakan karakter segmen Kota Semarang atau memberikan citra identitas Kota Semarang.

Pertumbuhan dan perkembangan fisik Koridor Pandanaran semakin meningkat dan tampak kurang terintegrasi, yang mungkin disebabkan adanya kepentingan dari pihak swasta maupun pribadi dalam rangka memenuhi kebutuhan fungsional untuk menyeimbangkan peningkatan bidang ekonomi tanpa mempertimbangkan integrasi lingkungannya sehingga perwujudan arsitektur lingkungan tampak kurang memiliki jatidiri.

Perkembangan Kawasan Simpang Lima pada tahun 80-an menyebabkan kawasan di sekitarnya menjadi berkembang, terutama pada ruas-ruas jalan yang mengakses langsung kawasan ini. Kaitannya dengan pengembangan Kota Semarang, bahwa perkembangan Kawasan Johar yang menyebar hingga Tugu Muda dan munculnya Kawasan Simpang Lima sebagai *CBD* baru mengakibatkan perkembangan yang sangat pesat pada Koridor Jalan Pandanaran (Wiharnanto, 2001 : 44). Uraian tersebut di atas mengindikasikan adanya kebutuhan orang akan petunjuk dimana dia berada dan pengarah perjalanan dalam suatu kota atau kawasan tertentu yang asing. Berdasarkan adanya kondisi tersebut di atas, Koridor Jalan Pandanaran layak dan menarik untuk dipilih sebagai kawasan studi dalam rangka mengkaji secara mendalam Koridor Jalan Pandanaran sebagai *linkage* di Kota Semarang.

## 1.2 Perumusan Masalah

Adanya perkembangan pada Koridor Jalan Pandanaran dari perumahan menjadi perdagangan dan jasa, yang berdampak pada perubahan pola massa bangunan dan

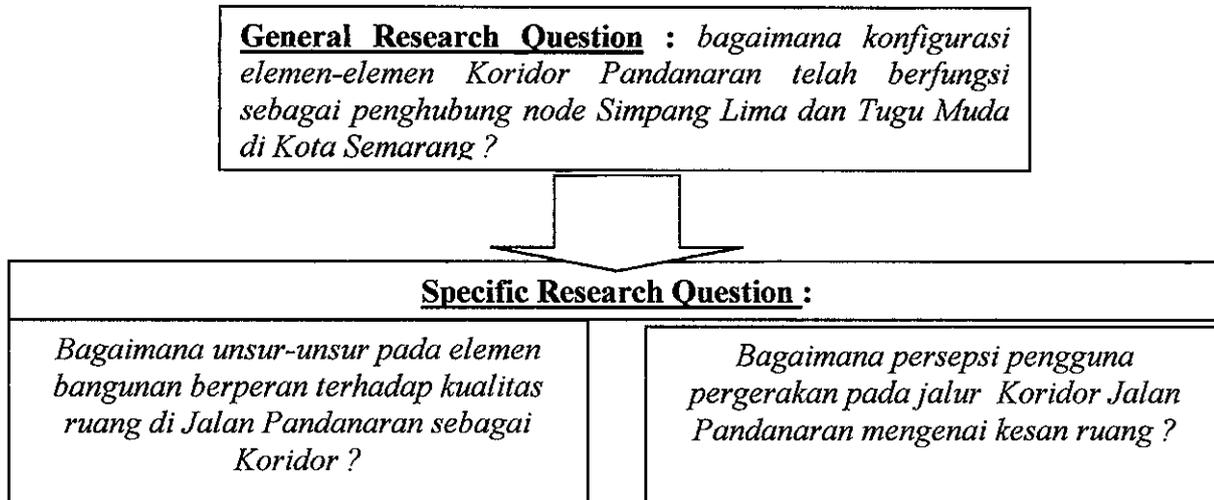
dimensi, perubahan dimensi jalan, perubahan jalur pedestrian dan perubahan pola vegetasi, yang merupakan indikasi adanya perubahan linkage di Koridor Jalan Pandanaran. Jika Koridor Jalan Pandanaran tidak berperan sebagai linkage kota dampaknya tidak akan tercipta karakter segmen kota. Dampak lebih lanjut orang yang baru mengenal daerah tersebut akan merasa bingung saat bergerak didalamnya. Dengan adanya perubahan tersebut di atas, maka untuk telaah penelitian, ditujukan kepada unsur fisik dan non fisik yang ada di sepanjang Koridor Jalan Pandanaran. Unsur-unsur fisik yang diteliti, yaitu pola massa bangunan dan dimensi, dimensi jalan, jalur pedestrian, dan pola vegetasi. Sedangkan unsur non fisik yang diteliti adalah kesan pengguna terhadap Koridor Jalan Pandanaran.

Hasil telaah terhadap unsur-unsur fisik dan non fisik tersebut diharapkan akan menjawab pertanyaan penelitian sebagai berikut : bagaimana konfigurasi elemen-elemen Koridor Pandanaran telah berfungsi sebagai penghubung node Simpang Lima dan Tugu Muda di Kota Semarang ? Jawaban terhadap *general research question* tersebut bukanlah angka-angka yang bersifat *kuantitatif*, melainkan suatu deskripsi hasil analisis terhadap objek studi yang bersifat kualitatif.

Secara lebih spesifik pertanyaan-pertanyaan penelitian secara sistematis dapat diuraikan sebagai berikut :

- Bagaimana unsur-unsur pada elemen bangunan (berperan) terhadap kualitas ruang di Jalan Pandanaran sebagai Koridor ?
- Bagaimana persepsi pengguna pergerakan pada jalur Koridor Jalan Pandanaran mengenai kesan ruang ?

Secara diagramatik, pertanyaan penelitian dapat dilihat pada *diagram* sebagai berikut :



**Gambar 1.1**  
**Diagram Research Question**

## 1.3 Tujuan, Sasaran, dan Manfaat Penelitian

### 1.3.1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini ialah untuk mengkaji kedalaman linkage yang ada pada Koridor Pandanaran sebagai penghubung aktivitas pergerakan antara 2 *node* yaitu Kawasan Tugu Muda (sebagai *node historic*) dan Simpang Lima (sebagai *node Central Business District*)

### 1.3.2. Sasaran Penelitian

Berdasarkan tujuan tersebut di atas, maka sasaran penelitian ini ialah :

- Untuk mengetahui pola massa bangunan pada Koridor Jalan Pandanaran
- Untuk mengetahui karakter *visual* bangunan pada Koridor Jalan Pandanaran
- Untuk mengetahui *persepsi* pengguna Koridor Jalan Pandanaran terhadap kesan ruang

### 1.3.3. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini diantaranya ialah :

- Sebagai dasar pijakan untuk penelitian lebih lanjut berkaitan dengan materi penelitian
- Temuan penelitian dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi peneliti
- Temuan penelitian dapat digunakan sebagai masukan bagi Pemerintah Kota Semarang, ditinjau dari fungsinya sebagai elemen penghubung (*linkage*) Kawasan Tugu Muda dan Simpang Lima

## 1.4. Ruang Lingkup

### 1.4.1. Ruang Lingkup Substansial

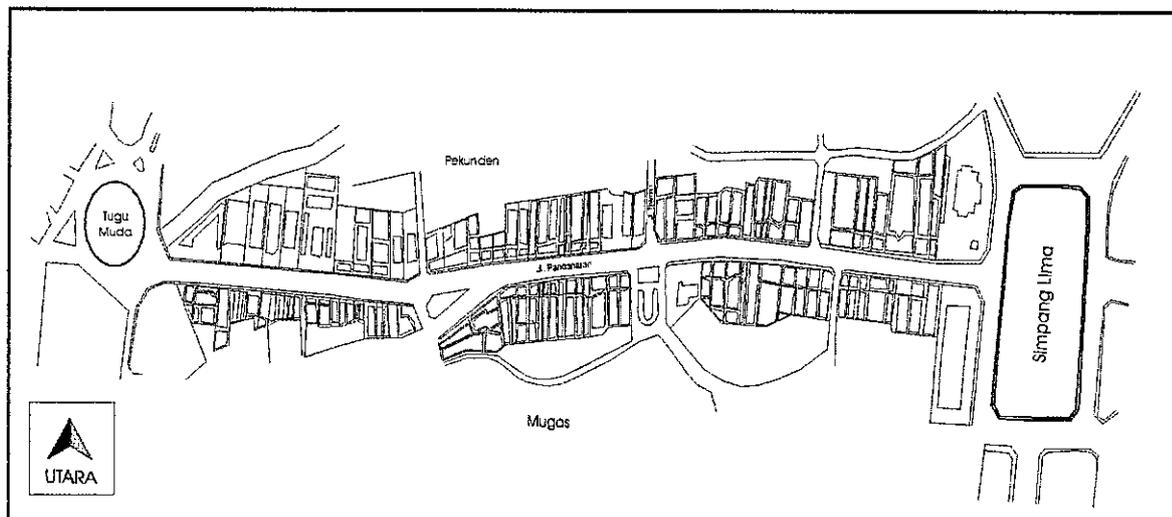
Ruang lingkup substansial pada penelitian ini melibatkan disiplin ilmu sosial dan arsitektur, sehingga variabel penelitian secara lengkap dapat diuraikan sebagai berikut :

- Disiplin Ilmu Sosial yaitu variabel pengguna, untuk mengetahui kesan/persepsi pengguna terhadap kondisi laporan penelitian melalui penyebaran kuestioner dan rangkuman pendapat dari pakar.
- Disiplin Ilmu Arsitektur yaitu variabel *linkage* beserta parameternya untuk sebuah koridor / penggal jalan dan variabel kesan ruang pada koridor meliputi orientasi, posisi, isi terhadap ruang koridor.

### 1.4.2. Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah penelitian ini ialah *Koridor* Jalan Pandanaran Kota Semarang dengan kedalaman sampai batas kapling di sepanjang *koridor* tersebut. Adapun batas-batas wilayah penelitian adalah sebagai berikut (Gambar 1.2) :

- Sebelah Barat : Tugu Muda
- Sebelah Timur : Simpang Lima
- Sebelah Utara : Batas Kapling bangunan di sisi utara Jalan Pandanaran yang termasuk wilayah Kelurahan Pekunden
- Sebelah Selatan : Batas Kapling bangunan di sisi selatan Jalan Pandanaran yang termasuk wilayah Mugas



Gambar 1.2 Ruang Lingkup Wilayah Studi Koridor Jalan Pandanaran

### 1.5. Keaslian Penelitian

Ada beberapa penelitian yang pernah dilakukan terhadap *Koridor* Jalan Pandanaran Kota Semarang dan juga *visual koridor* lain dari disiplin ilmu arsitektur. Untuk mengetahui penelitian yang pernah dilakukan dapat dilihat sebagai berikut :

- Mulyadi Widodo Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang - Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki tentang kajian perilaku pengguna pedestrian pada Koridor Pandanaran. Aktivitas pelaku pengguna
- Bambang Suyono Karakter Visual Koridor Pendukung Kawasan Simpang Lima mengkaji tentang beberapa Koridor Jalan di sekitar Simpang Lima. Bentuk Visualisasi Koridor
- Dwi Jati Lestari Ningsih Pengaruh Signage terhadap Estetika Visual (Koridor Komersial Agus Salim) Kajian tentang hubungan antara signage secara visual terhadap aspek estetis visual pada Koridor Komersial Jalan Agus Salim
- Bagus Harjono J Pemanfaatan Ruang Transisi Koridor Jalan Jendral Sudirman Semarang Ditinjau dari Perilaku Pengguna Kajian terhadap pemanfaatan ruang transisi pada koridor Jalan Jendral Sudirman dengan pendekatan perilaku dari pengguna (aktivitas)

- RM. Cahyo Bandhono Morfologi Karakter Façade Koridor Jalan Dr. Sutomo Jogjakarta berisi kajian terhadap morfologi dari karakter façade bangunan yang ada pada koridor Jalan Dr. Sutomo Jogjakarta
- Iwan Nugroho Tri Jatmiko Keterkaitan perkembangan kota dengan Perubahan Jati Diri Kawasan Studi Kasus Koridor Bojong Semarang mengkaji pengaruh hubungan antara perkembangan kota dengan perubahan yang terjadi pada jati diri Koridor Jalan Bojong Semarang

## 1.6. Sistematika Penulisan dan Alur Pikir

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan paradigma penelitian rasionalistik.

Sistematika penelitian ini disusun dalam 6 bab yang dijabarkan sebagai berikut :

### **Bab I Pendahuluan**

Merupakan gambaran sekilas mengenai penelitian yang berisi tentang latar belakang, permasalahan, tujuan, daerah penelitian dan sistematika pembahasan.

### **Bab II Landasan Studi**

Berisi tentang pengertian Linkage dan Koridor serta pendapat para ahli tentang kedua aspek tersebut.

### **Bab III Metodologi Penelitian**

Bab ini mengungkapkan metodologi yang digunakan dan langkah-langkah penelitian ini dalam menyusun tesis ini.

### **Bab IV Gambaran Umum Wilayah Penelitian**

Merupakan bagian yang membahas obyek penelitian berupa koridor jalan Pandanaran Semarang ditinjau dari posisi, kondisi, penggunaan serta karakteristiknya.

### **Bab V Analisis**

Bagian ini merupakan temuan dan pembahasan sementara dari penelitian ini dan merupakan kerangka pembahasan untuk pembuatan Thesis selanjutnya.

## **Bab VI Kesimpulan dan Rekomendasi**

Berisi kesimpulan sementara sebagai hasil pemahaman latar belakang obyek dan literatur.

## **BAB II**

### **LANDASAN PENELITIAN**

Karakteristik kawasan merupakan hal yang dapat membedakan kawasan yang satu dan lainnya. Perbedaan karakteristik ini akan menimbulkan kesan yang berbeda dari masing-masing kawasan tersebut. Kesan kawasan sendiri dapat dikatakan sebagai *citra* kawasan yang dibentuk oleh komponen-komponen *urban design* dan nuansa-  
nuansa di dalam kawasan tersebut. Kehadiran elemen-elemen pembentuk ruang kota akan membantu orang untuk mengenali dan memahami struktur fisik kota, sebagai orientasi dan mengenali kota secara keseluruhan (Couch dalam Wiharnanto, 1996 : 177).

#### **2.1. Teori Linkage**

Teori *linkage* salah satu cara bagaimana kawasan-kawasan kota sebagai sebuah produk arsitektural dihubungkan satu dengan yang lain. Penghubung bagian-bagian kota satu dengan yang lain memang kriteria yang penting sehingga kawasan-kawasan kota bisa dipahami sebagai sebuah hirarki yang lebih besar daripada hirarki yang ada di dalamnya saja. Cara penghubungannya secara arsitektural dapat dilakukan sesuai konteksnya, yang masing-masing memiliki kriteria arsitektural tersendiri, yaitu secara *visual*, *struktural*, atau melalui bentuk kolektif. Tingkat penghubungan dapat berbeda pula, baik secara kualitas maupun kuantitas.

##### **2.1.1. Arti Penting Sistem Linkage terhadap Kota**

Kota adalah *sistem* yang *kompleks* dan rumit, maka perkembangan kota sering mempunyai kecenderungan membuat orang merasa tersesat di daerah kota yang

belum mereka kenal. Hal itu sering terjadi di daerah yang tidak mempunyai *linkage*. Setiap kota mempunyai banyak fragmen, yaitu kawasan kota yang berfungsi sebagai beberapa bagian tersendiri dalam kota. Hal itu menunjukkan bahwa jumlah *kuantitas* dan *kualitas* dari masing-masing bagian kota tersebut belum memenuhi kemampuan untuk menjelaskan bagian dari keseluruhan kota. Oleh karena itu diperlukan elemen penghubung, yaitu elemen *linkage* dari suatu kawasan ke kawasan yang lain yang membantu orang untuk mengerti keberadaannya serta untuk mengetahui bagian kota yang merupakan bagian dari keseluruhan bagian yang lebih besar.

Teori *linkage* dapat dipahami dari dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota itu. Analisis *linkage* adalah alat yang baik untuk memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*). Sebuah *linkage* perkotaan dapat dicermati dengan cara dan pendekatan yang berbeda. *Linkage* perkotaan dapat dilaksanakan dengan tiga pendekatan, yaitu : *linkage visual*, *linkage struktural*, dan *linkage kolektif*. Ketiga pendekatan *linkage* tersebut akan diuraikan di bawah ini.

## **2.1.2. Pendekatan *linkage***

### **2.1.2.1. *Linkage Visual***

Menurut Edmund Bacas *Linkage visual* memiliki pengertian 2 atau lebih bagian atau fragmen dalam kota yang dihubungkan menjadi satu kesatuan secara *visual*. Artinya elemen-elemen tersebut sudah lama dikenal dan dapat digunakan baik dalam skala makro ataupun skala mikro, yaitu dalam kota secara keseluruhan maupun kawasan di dalam kota karena sebuah *linkage visual* mampu menyatukan

daerah kota dalam berbagai skala. Pada dasarnya ada 2 pokok perbedaan dalam *linkage visual*, yaitu :

- Yang menghubungkan dua daerah secara netral
- Yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.

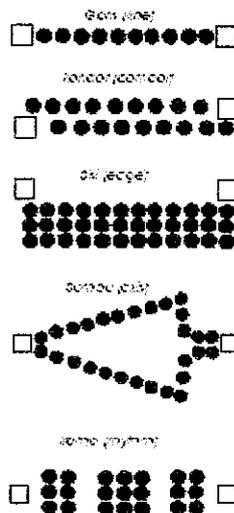
Kebanyakan penghubung bersifat kaitan (netral) dapat ditemukan pada banyak daerah di kota di seluruh dunia seperti Kota Amsterdam, Jaipur (Cina), dan Yogyakarta. Hubungan yang bersifat sebagai *focus* lebih sedikit, karena memusatkan sebuah kawasan tertentu. Sebagai contoh daerah Monas, Jakarta. Daerah tersebut sering mempunyai fungsi dan arti khusus dalam kotanya karena bersifat lebih dominan dan lebih menonjol jika dibandingkan dengan lingkungan sekitarnya.

Dalam *linkage visual* dikenal 5 jenis *linkage* yang menghasilkan hubungan secara *visual*, yaitu : garis, koridor, sisi, sumbu, dan irama. Setiap elemen memiliki ciri khas atau suasana tertentu. Bahan dan bentuk yang dipergunakan dalam sistem penghubungnya dapat berbeda. Dalam implementasinya penggunaan *linkage visual* akan lebih efektif apabila digabungkan dengan perencanaan sebuah lansekap kota.

Elemen garis menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan masa. Untuk masa tersebut dapat digunakan sebuah deretan bangunan atau sebuah deretan pohon yang mempunyai bentuk *massive*. Sedangkan elemen koridor yang terbentuk oleh dua deretan masa baik bangunan maupun pohon akan membentuk sebuah ruang. Elemen sisi bentuknya hampir sama dengan elemen garis yang fungsinya menghubungkan dua kawasan dengan satu masa, namun perbedaannya dibuat secara tidak langsung, sehingga tidak harus merupakan sebuah garis yang

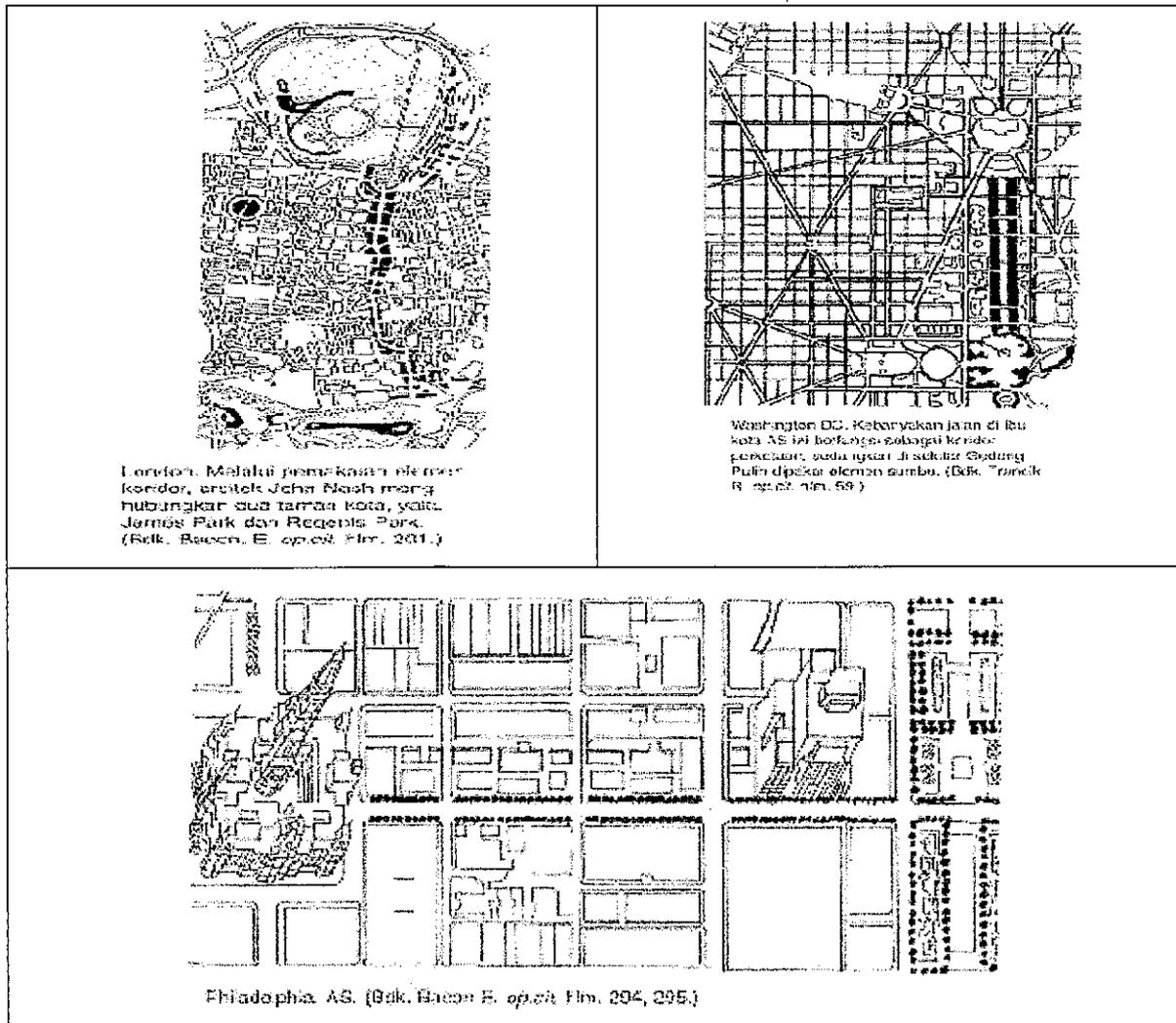
masanya agak tipis. Elemen tersebut bisa bersifat *massive* di belakang tampilannya tetapi di bagian depan bersifat *spasial*.

Elemen sumbu hampir sama dengan elemen koridor yang bersifat spasial. Namun perbedaannya terletak pada dua daerah yang dihubungkan oleh *elemen* tersebut, yang sering mengutamakan salah satu dari daerah tersebut. Elemen irama yang menghubungkan dua tempat dengan variasi masa dan ruang. Elemen ini jarang sekali dipergunakan, walaupun mempunyai sifat yang menarik dalam menghubungkan dua tempat secara *visual*.



**Gambar 2.1 : Lima Elemen Linkage Visual.**

**Sumber : Zahn, Perancangan Kota Secara Terpadu, 1999 : 111.**



**Gambar 2.2 : Peran koridor sebagai penghubung**

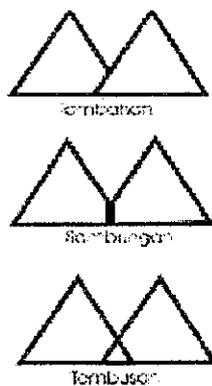
**Sumber : Zahn, Perancangan Kota Secara Terpadu, 1999 : 111.**

### 2.1.2.2. Linkage Struktural

Dalam *linkage yang struktural*, dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Dalam *linkage struktural* yang baik, pola ruang perkotaan dan bangunannya sering berfungsi sebagai stabilisator dan koordinator dalam lingkungannya karena dalam setiap *kolase* (penghubung fragmen-fragmen) perlu diberikan stabilitas tertentu dan juga koordinasi tertentu dalam *strukturnya*. Tanpa ada daerah yang polanya tidak dikoordinasikan serta distabilisasikan tata lingkungannya, maka cenderung akan muncul pola tata ruang yang kacau. Hal tersebut dapat diatasi dengan memprioritaskan sebuah daerah

yang menjelaskan lingkungannya dengan suatu struktur, bentuk, wujud, atau fungsi yang memberikan susunan tertentu di dalam prioritas penataan kawasan.

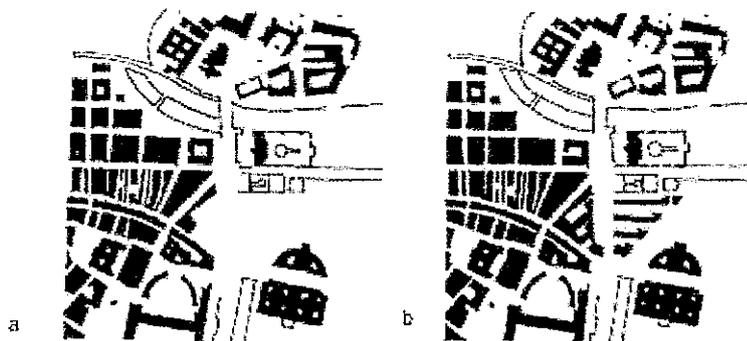
Terdapat 3 elemen struktural yang mencapai hubungan secara arsitektural, yaitu tambahan, sambungan, dan tembusan. Setiap elemen tersebut mempunyai ciri khas, tujuan tertentu, di dalam sistem hubungan dengan berbagai kawasan di dalam perkotaan.



Gambar 2.3 Tiga Elemen Linkage Struktural

Sumber : Zahn, 121.

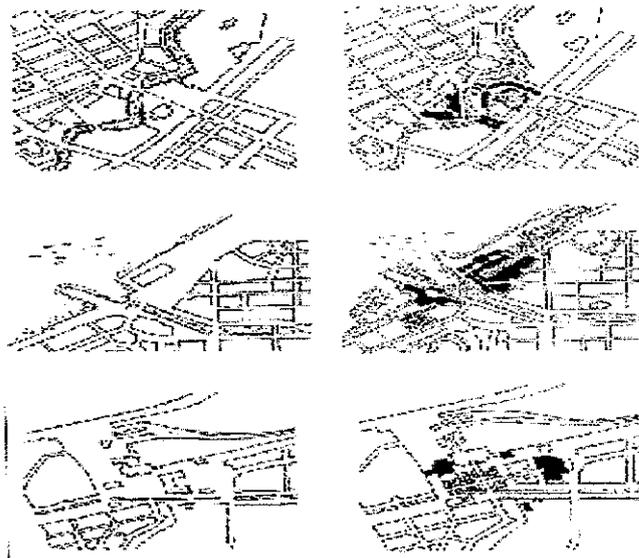
Secara *struktural*, *elemen* tambahan melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk-bentuk masa dan ruang yang ditambah dapat berbeda, namun pola kawasannya tetap dimengerti sebagai bagian atau tambahan pola yang sudah ada di sekitarnya.



Gambar 2.4. Elemen tambahan a. sebelum pembangunan b. sesudah pembangunan

Sumber : Zahn, 121.

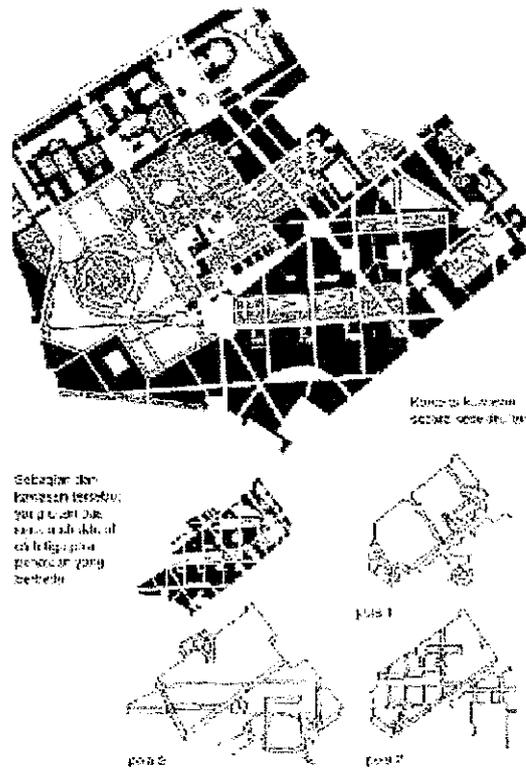
Berbeda halnya dengan elemen sambungan karena elemen ini memperkenalkan pola baru pada lingkungan sekitarnya. Dengan pola baru ini, diusahakan menyambung dua atau lebih banyak pola di sekitarnya, agar keseluruhan dapat dimengerti sebagai satu kelompok yang baru memiliki kebersamaan melalui sambungan tersebut.



Gambar 2.5. Elemen sambungan, kiri sebelum pembangunan dan kanan sesudah pembangunan.

Sumber : Zahn, 121.

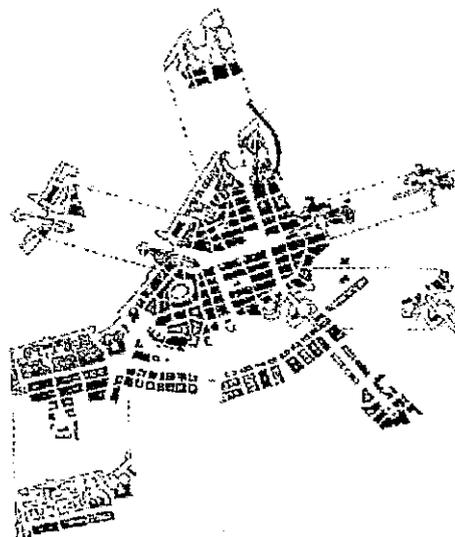
*Elemen* tembusan sedikit mirip dengan *elemen* tambahan, namun lebih rumit polanya karena di dalam *elemen* tembusan terdapat 2 atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus di dalam suatu kawasan yang memakai *elemen* tembusan tidak akan memiliki keunikan dari dirinya sendiri, melainkan hanya campuran dari lingkungannya. Colin Rowe mengemukakan beberapa kasus di dalam sejarah kota, misalnya di Kota Roma, Italia.



**Gambar 2.6. Elemen tembusan, studi untuk kota Roma dan Firenze, Italia.**

Sumber : Zahn, 121.

Sistem *linkage struktural* sudah lama digunakan dalam suatu kondisi atau fungsi untuk menghubungkan beberapa kawasan. Roger Tancik menggunakan *linkage struktural* untuk sebuah studi pengembangan kawasan Kota Goteborg (Swedia).



**Gambar 2.7. Elemen-elemen Linkage Struktural.**

Sumber : Zahn, 121.

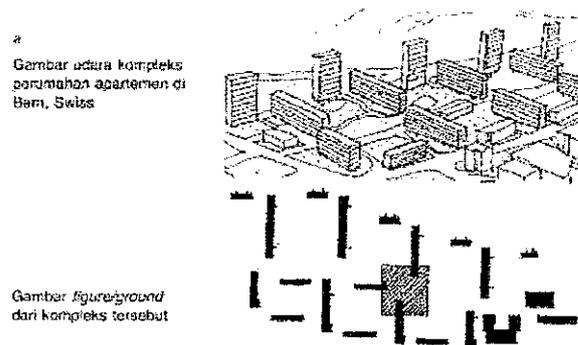
### 2.1.2.3. Linkage Kolektif

Kelompok teori *linkage* memperhatikan susunan dan hubungan bagian-bagian kota satu dengan yang lainnya. Roger Trancik membandingkan dinamika itu seperti *komposisi* musik dengan suatu sistem *datum*. Contoh *datum* yang bersifat *spasial* adalah sebuah garis lahan-lahan, suatu aliran gerakan yang diarahkan, sebuah sumbu yang bersifat organisasional atau sebuah sisi kelompok bangunan. Sebetulnya bentuk dan pola *datum* perkotaan sudah banyak sekali. Ching mengamati dengan baik, bahwa setiap pengatur yang efektif, sebuah garis *datum* harus memiliki kontinuitas *visual* untuk menembus atau melintasi semua unsur yang diorganisir sebagai figur yang dapat merangkum atau mengumpulkan semua unsur-unsur yang terorganisir di dalam lingkungannya. Jika demikian, garis *datum* yang *spasial* itu menunjukkan suatu sistem penghubung yang perlu dipertimbangkan seandainya ada suatu tambahan atau perubahan massa atau ruang di dalam lingkungannya.

Penghubung (*linkage*) adalah hakikat utama di dalam kota. Penghubung adalah tindakan yang menyatukan semua lapisan aktivitas serta hasilnya yang memiliki rupa secara fisik di dalam kota. Ada 2 syarat agar bentuk kolektif dapat dilihat, yaitu bentuk kolektif yang berbeda dengan lingkungannya dan bentuk kolektif yang berhubungan dengan lingkungannya. Sebuah bentuk kolektif tidak dapat dilihat tanpa sedikitnya wujud perbedaan terlihat pada lingkungannya. Hal itu berarti bahwa batasan *visual* atau *struktural* diperlukan agar bentuk kolektif jelas dalam keseluruhannya. Batasan *visual* atau *struktural* itu bisa *elemen* alamiah ataupun buatan. Sebuah bentuk *kolektif* tidak dapat dilihat tanpa sedikitnya wujud hubungan tampak pada lingkungannya. Hal itu berarti bahwa suatu hubungan *visual* atau *struktural* diperlukan supaya bentuk kolektif jelas dalam

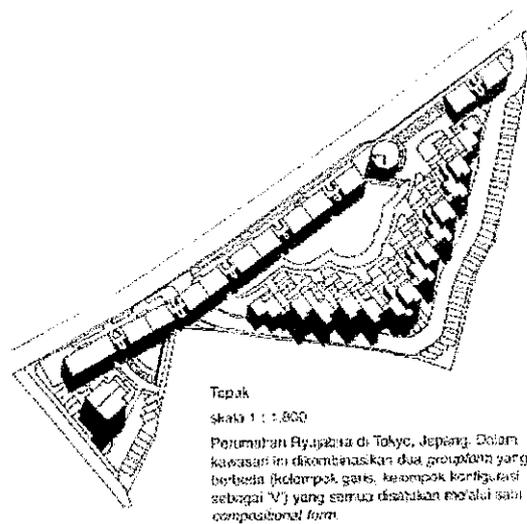
keseluruhannya. Hubungan *visual* atau *struktural* itu boleh menjadi *elemen* alamiah atau buatan.

Fumiko Maki melihat 3 tipe bentuk kolektif, yaitu *Compositional form*, *megaform*, serta *groupform*.



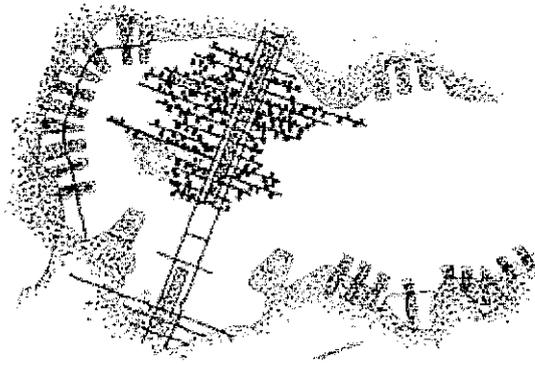
**Gambar 2.8. Elemen Compositional form**

Sumber : Zahn, 121.



**Gambar 2.9. Elemen Grup Form**

Sumber : Zahn, 121.



Gambar 2.10. Elemen Megaform

Sumber : Zahn, 121.

Sebuah *compositional form* atau ‘bentuk komposisi’ merancang objek-objek seperti komposisi dua dimensi dan individual yang hubungan antara masing-masing agak abstrak.

| Macam      | Pola  | Bentuk   | Faktor   |
|------------|---|--|--|
| Visual     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pola pengaitan</li> <li>▪ Pola pemfokusan</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garis</li> <li>▪ Koridor</li> <li>▪ Sisi</li> <li>▪ Sumbu</li> <li>▪ Irama</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pohon (Vegetasi)</li> <li>▪ Skala</li> <li>▪ Serial Vision</li> <li>▪ Node</li> <li>▪ Pola</li> </ul> |
| Struktural | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pola penggabungan</li> <li>▪ Pola penerusan</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tambahan</li> <li>▪ Sambungan</li> <li>▪ Terusan</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posisi</li> <li>▪ Pedestrian</li> <li>▪ Bangunan</li> <li>▪ Street Furniture</li> </ul>               |
| Kolektif   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kolektif yang beda</li> <li>▪ Kolektif yang berhubungan</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Komposisi</li> <li>▪ Megaform</li> <li>▪ Groupform</li> </ul>                         |  |

Tabel 2.1 Kriteria Elemen Linkage

Sumber : Zahn, 1999

## 2.2. Teori Koridor

### 2.2.1. Pengertian Koridor

Terdapat beberapa pengertian *koridor* yang akan diuraikan sebagai berikut :

*Koridor* adalah lorong yang menghubungkan antara suatu gedung dengan gedung lain, atau jalan sempit yang menghubungkan daerah terkurung (Lukman, 1996).

*Koridor* adalah suatu lahan memanjang, sebuah lorong yang membelah kota atau kawasan, atau sebuah lorong yang terbentuk oleh *façade* bangunan yang berderet

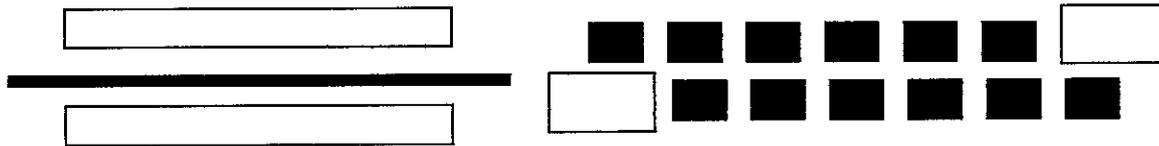
dengan lantai/ ruang kota, serta bergerak dari satu ruang ke ruang lainnya. *Koridor* adalah suatu ruang atau *space* yang memanjang secara linier membentuk semacam lorong yang terbentuk bilamana ada suatu ruang yang memanjang dan dibatasi oleh lahan di kedua sisi ruang tersebut. *Koridor* ada yang bersifat alami seperti sungai-sungai yang membelah sebuah kota dan ada juga yang terbentuk karena karya manusia. Salah satu *koridor* yang erat kaitannya dengan arsitektur kota adalah jalan atau jalur *transportasi* di dalam kota (Wiharnanto, 2000).

Menurut Lukman (Lukman, 1996) Suatu *Koridor* di perkotaan biasanya pada sisi kiri kanannya telah ditumbuhi bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan menampilkan kualitas ruang pada lingkungan tersebut. *Spesifikasi* dan *karakteristik* bangunan-bangunan pada suatu *Koridor* jalan sangat besar pengaruhnya dalam menentukan wajah dan bentuk *koridor* itu sendiri. Keberadaan suatu *koridor* sebagai pembentuk *elemen* arsitektur kota tidak akan lepas dari faktor-faktor yang ada di *koridor* tersebut, yaitu :

- *Façade* : wajah depan bangunan atau tampak depan bangunan yang ada di sepanjang koridor. Wajah bangunan tersebut merupakan tampak keseluruhan dari suatu *koridor*, yang mampu mewujudkan citra arsitektur
- *Figure Ground* : merupakan hubungan penggunaan lahan untuk masa bangunan dan ruang terbuka. Struktur tata ruang kota menurut Trancik terdiri dari dua elemen pokok, yaitu massa bangunan kota (*urban solid*) dan ruang terbuka kota (*urban void*). Kedua *elemen* tersebut membentuk pola padat rongga ruang kota yang memperlihatkan struktur ruang kota dengan jelas.
- *Pedestrian Ways* yang dilengkapi dengan pengaturan vegetasi sehingga mampu menyatu terhadap lingkungannya..

## 2.2.2. Bentuk koridor

Bentuk koridor menurut Rob Krier (dalam Danisworo, 1991 : IV-30) adalah ruang terbuka berbentuk memanjang yang memiliki batas-batas di sisinya. Menurut Edmund Bacon (dalam Marcus Zahn, 1999) *koridor* berbentuk deretan masa yang menciptakan *linkage visual* antar dua tempat (Gambar 2.2).



Gambar 2.11. Bentuk Koridor

Sumber : Edmun Bacon, Design of Cities

## 2.2.3. Unsur-Unsur Pembentuk Koridor

Koridor adalah bagian dari fragmen sebuah kota, sedangkan *fragmen* kota itu terbentuk dari berbagai unsur yang membentuk kota. Adapun unsur-unsur yang membentuk *koridor* antara lain adalah : pola massa dalam *koridor*, bentuk dan tatanan masa bangunan, *linkage* dalam koridor.

### 2.2.3.1. Pola Massa dalam Koridor

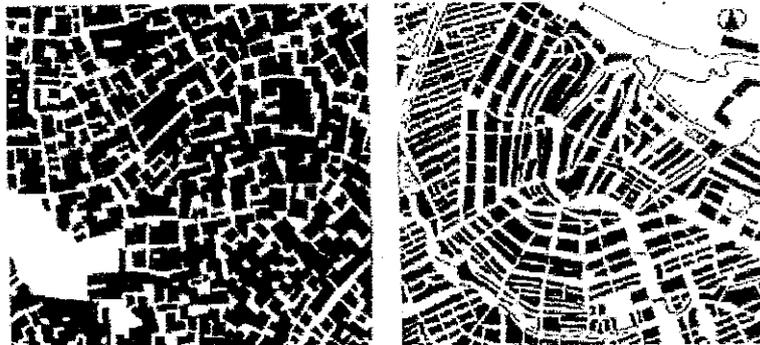
Roger Trancik menyebutkan bahwa : pola massa dalam sebuah *koridor* adalah suatu *figure ground* yang merupakan pola antara masa yang membentuk dinding *koridor* dengan ruang terbuka yang mengorganisasi massa tersebut. *Figure ground* ini dapat membantu untuk *mengidentifikasi* sebuah *tekstur* dan pola tata ruang, selain itu juga masalah keteraturan masa pembentuk dinding *koridor*.

Curdes menerangkan (dalam Zahn, 1999 : 79) bahwa unsur-unsur *solid* sebagai massa yang membentuk *koridor* dapat dibagi menjadi 3 kelompok, yaitu susunan yang bersifat *homogen*, susunan yang bersifat *heterogen*, dan susunan yang menyebar dengan kecenderungan kacau.

Istilah *figure/ground* adalah untuk kumpulan suatu masa ruang yang terbangun dan dilihat secara 2 dimensi, biasanya digambarkan secara blok-blok hitam, sedangkan istilah *ground* digunakan untuk ruang yang tidak terbangun. Secara keseluruhan gambar *figure/ground* akan mengidentifikasi ke suatu tekstur atau pola tata ruang dari kota atau kawasan. *Substansi* dari *figure/ ground* ini akan memunculkan suatu tata ruang kota/ kawasan secara teratur maupun tidak. Jadi fungsi utama dari teori *figure/ground* ini adalah pada aspek pengaturan dari masa bangunan. Adanya pengaturan kembali secara baik akan mempertegas keberadaan suatu *linkage*.

Di dalam kota, pola-pola kawasan secara *tekstural* yang mengkespresikan rupa kehidupan dan kegiatan perkotaan secara arsitektural dapat diklasifikasikan dalam 3, kelompok, yaitu :

- ❖ Susunan kawasan bersifat *homogen* yang jelas, dimana hanya ada satu pola penataan
- ❖ Susunan kawasan yang bersifat *heterogen* dimana dua atau lebih pola berbenturan
- ❖ Susunan kawasan yang bersifat menyebar dengan kecenderungan kacau.



Gambar 2.12. Kawasan bersifat Homogen

Sumber : Zahn, 121.



Gambar 2.13. Kawasan bersifat heterogen

Sumber : Zahn, 121.



Gambar 2.14. Kawasan bersifat agak kacau

Sumber : Zahn, 121.

### 2.2.3.2. Bentuk dan Tataan Massa Bangunan

Bentuk dan tataan massa bangunan membahas hal mengenai pengendalian ketinggian bangunan. Melihat *konteks* kawasan, ketinggian berbagai bangunan akan membentuk sebuah *skyline*, yang tidak hanya sekedar susunan berbagai bangunan di suatu kota, tetapi juga memiliki berbagai makna. Selain *skyline*, bentuk dan massa bangunan juga mengatur tentang kepejalan bangunan (*bulk*). Kepejalan bangunan akan mempengaruhi kondisi angin dan pengontrolan terhadap cahaya matahari pada jalan-jalan dan ruang-ruang terbuka di bawahnya.

### 2.2.3.3. *Linkage* dalam Koridor

*Linkage* membahas mengenai hubungan sebuah tempat dengan tempat lain dari berbagai aspek sebagai sebuah *generator* dalam *koridor* yang memperhatikan dan

menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang dalam sebuah *koridor*. Gerakan dalam tata ruang *koridor* ini berupa gerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain. Kadang orang yang baru pertama memasuki sebuah *fragmen* daerah tertentu kesulitan untuk menentukan *orientasinya* sehingga membutuhkan *elemen-elemen* penghubung untuk mengenali sebuah *fragmen* kota sebagai bagian dari suatu keseluruhan bagian kota yang lebih besar. Hal ini sangat membantu orang untuk mengenali posisinya dalam sebuah lingkungan. Oleh karena itu dibutuhkan adanya sebuah citra pembentuk *orientasi* diri di dalam *koridor* sehingga orang tidak akan mudah tersesat.

#### **2.2.4. Karakter Visual Koridor**

*Teori Place* membahas makna sebuah kawasan sebagai sebuah tempat perkotaan secara arsitektural. Manusia memerlukan suatu sistem *places* (tempat-tempat tertentu) yang berarti dan agak stabil untuk mengembangkan kehidupan dan budayanya. Kebutuhan itu timbul karena adanya suatu kesadaran orang terhadap suatu tempat yang lebih luas daripada sekedar masalah fisik saja.

Sebuah *place* adalah sebuah *space* yang memiliki suatu ciri khas tersendiri (Schulz dalam Zahn, 138). Sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. (Trancik dalam Zahn, 138).

*Orientasi* bertujuan untuk memanipulasi *elemen-elemen* kota sedemikian sehingga pengaruh-pengaruh emosi dapat tercapai. Pemandangan akan selalu berubah dan sering muncul secara tiba-tiba secara berurutan (*serial vision*) dengan sengaja untuk dinikmati menimbulkan kesan menarik. Posisi menimbulkan reaksi terhadap keberadaan kita di sebuah lingkungannya. Hal ini berkaitan dengan perasaan "saya

di sini, bukan di sana !". Kota yang dirancang dengan berdasarkan pergerakan manusia menyebabkan kota akan menjadi sesuatu yang *plastis*, yang dilihat dan dialami melalui tekanan dan kekosongan, keterbukaan atau tertutupan dan lain sebagainya. Cullen memakai istilah *optik* untuk proses tersebut yang dibagi dalam 2 kelompok, yaitu :

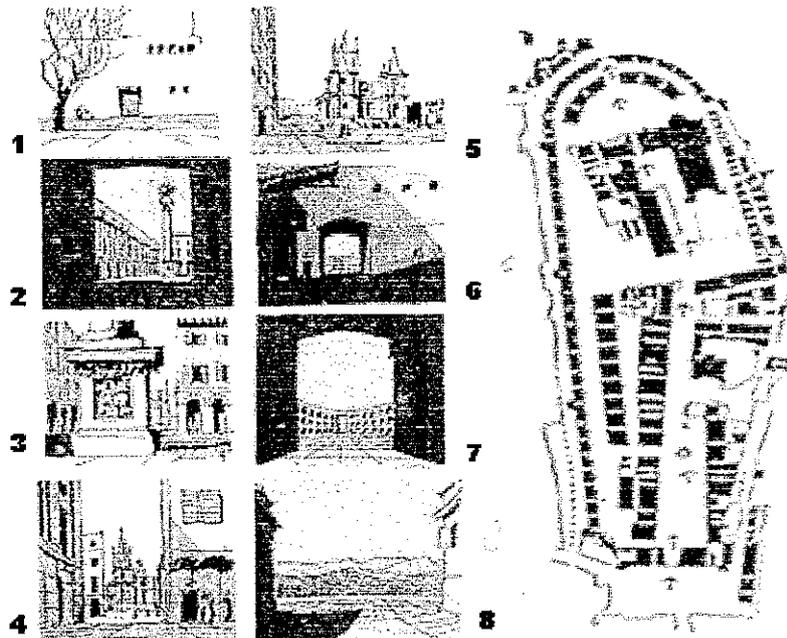
- Pandangan yang ada (*eksisting view*)
- Pandangan yang timbul (*emerging view*)

#### A. Orientasi

Pengertian orientasi dalam hal ini adalah *proses* pengamatan di dalam gerakan atau disebut *sequence*, akan terjadi jika berjalan dari ujung ke ujung dalam suatu *site*/ situasi dengan langkah teratur. *Efek* tiga dimensi sangat kuat akibat dari pemandangan-pemandangan kontras yang terjadi dengan tiba-tiba secara bergantian karena pengaruh dari variasi dalam gerakan, *variasi* bentuk-bentuk yang menonjol, serta pergeseran letak dengan sedikit ditarik ke dalam. *Serial Vision (Sequence)* mengungkapkan:

- ❖ Sebuah misteri dan memenuhi perasaan ingin tahu, merupakan sebuah "pertunjukkan drama" dari bentuk-bentuk *geometri*
- ❖ Gerbang lintasan sebagai pemisah pemandangan yang ada di dua bagian, yaitu jalan dimana tempat berada, dan daerah belakang gerbang tersebut.
- ❖ Perubahan kesan dari kelompok-kelompok masa yang kompak, celah-celah ruang serta bentuk *vertikal* yang tiba-tiba muncul tegak di hadapan akan memberikan pengaruh terhadap "bingkisan drama"

- ❖ Pentingnya perbedaan tinggi muka tanah dan tirai penghalang, sebab setiap pemandangan yang belakang merupakan pembesaran dari pemandangan sebelumnya.



Gambar 2.15 : *Sequence*, setiap urutan anak panah menunjukkan arah penglihatan dari suatu tampak (Sumber : Gordon Cullen, *Townscape* : 17)

### B. Bentuk Posisi Ruang

Menurut Cullen dengan *mengilustrasikan* bahwa orang selalu membutuhkan suatu perasaan terhadap posisinya dalam lingkungannya, baik secara sadar maupun tidak sadar. Akan tetapi, dalam aspek ini perasaan orang terhadap *identitas* tempat itu selalu mempunyai dua sisi, yaitu : saya di sini bukan di sana !

Ungkapan ini tetapi penting sekali bagi perasaan orang, karena tanpa kepekaan terhadap "di sana" tidak muncul suatu kepekaan terhadap "di sini" dan sebaliknya. Perasaan terhadap posisi orang sangat tergantung dua faktor, yaitu pada tingkat batasnya (*enclosure*) serta tingkat perlindungan (*exposure*). Misalnya rasa orang terhadap posisinya dapat sangat berbeda dan hal itu juga terjadi di dalam kota,

baik pada *skala mikro* maupun *makro* (misalnya perasaan masuk, meninggalkan, di tengah, di pinggir, di dalam, di luar, dan seterusnya). Tinjauan bentuk dan posisi antara lain dapat diuraikan sebagai berikut :

- *Occupied Territory*

Penempatan atau pemakaian suatu tempat pada umumnya disebabkan oleh adanya kerindangan, keteduhan, kekosongan, dan kenikmatan tempat tersebut. Tempat-tempat yang dipertegas oleh elemen-elemen yang permanen memberikan suatu image tentang bermacam-macam pemakaian tempat-tempat tersebut di dalam kota. Kelengkapan pemakaian termasuk lantai, tiang, *canopy*, *enclave* (daerah kantong), *focal point*, dan *enclosure*.

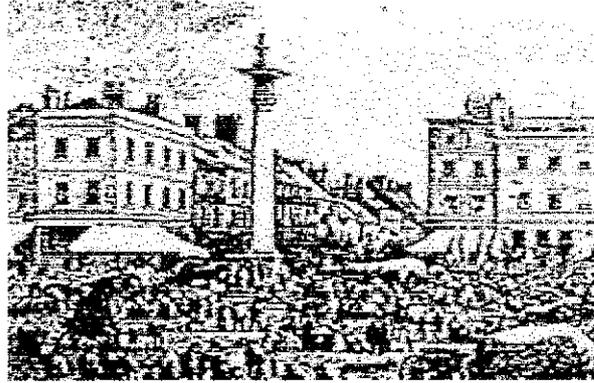


**Gambar 2.16 : Occupied Territory, Kelengkapan pemakaian furniture memberikan kesan kemanusiaan dan keakraban kota**

Sumber : Gordon Cullen, *Townscpae*, 1959 : 22

- *Focal Point*

*Focal point* adalah pandangan yang klasik dari *enclosure*. Di bagian-bagian kota atau perkampungan seperti jalan-jalan yang ramai, pasar-pasar, sering dibuat *focal point* sebagai titik tangkap agar orang sadar akan situasi sekitarnya, serta memberitahukan situasi yang ada di sana bahwa telah sampai di tempat tujuan.



**Gambar 2.17 : Focal Point**

Berfungsi sebagai pengatur sirkulasi lalu lintas, maka ruang-ruang pertemuan itu sendiri adalah focal point.

Sumber : Gordon Cullen, *Townscape*, 1959 : 26

▪ *Possesion in Movement*

Pemakaian tempat yang diperlukan untuk pergerakan, selain pemakaian tempat yang statis. *Pedestrian ways, trottoir, pavement* diperuntukkan bagi pejalan kaki, sedang jalan aspal digunakan untuk motor dan mobil.



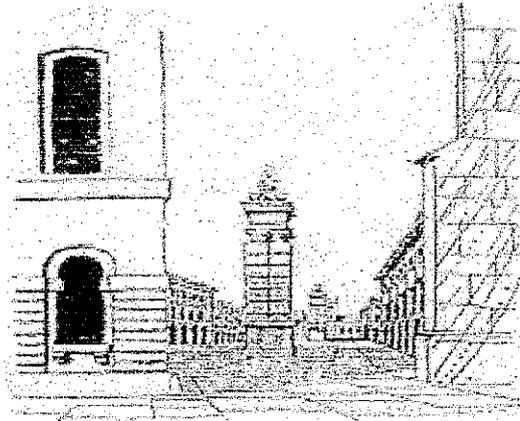
**Gambar 2.18 : Possesion in Movement**

Ilustrasi jalan menuju gereja, sesuatu yang dimiliki awal yang ditegaskan dengan baik dan berakhir dengan karakter yang tegas pula, hal ini digunakan selagi ada pergerakan yang melaluinya

Sumber : Gordon Cullen, *Townscape*, 1959 : 23

▪ *Here and There*

Pada prinsipnya adalah *mengidentifikasi* adanya dua *place* yang berbeda, *berkarakter* hampir sama tetapi dapat menjadi berbeda karena adanya penambahan *elemen* fisik pada salah satunya.



Gambar 2.19. Here

Elemen tugu yang di tempatkan pada Central Courtyard membedakan place di sini dan di sana.

Sumber : Zahn, 121.

▪ **Thereness**

Merupakan petunjuk keberadaan, misalnya akan mengetahui bahwa di sana ada sesuatu karena adanya jalan, yang dapat dirasakan terus menerus dari jangkauan, hal tersebut selalu di sana.

**C. Bentuk Isi Ruang**

Perasaan mengenai satu tempat juga dipengaruhi oleh apa yang ada, aspek perasaan terhadap identitas itu mempunyai 2 segi, yaitu : ini adalah ini, bukan itu ! Artinya, tanpa kepekaan terhadap "ini" tidak muncuk kepekaan terhadap "itu" dan sebaliknya. Menurut Cullen orang akan membedakan dan menghubungkan bahan-bahan melalui rupanya, warnanya, polanya, sifatnya, skalanya, dan lain-lain. Perasaan orang terhadap suatu keadaan pada suatu tempat tergantung pada dua faktor, yaitu pada tingkat *konformitas (conformity)* dan pada tingkat *kreativitas (creativity)*. Suatu daerah diwujudkan dengan cara yang sama, akibatnya timbul rasa bosan. Tetapi, jika di dalam suatu daerah semua diwujudkan dengan cara yang sangat berbeda, akibatnya timbul kekacauan. Tinjauan bentuk isi ruang dapat diuraikan sebagai berikut :

- *Incident*

Nilai dari kejadian suatu jalan dipengaruhi oleh *elemen-elemen* yang terdapat pada jalan tersebut. Rasa bosan dapat terjadi apabila berada pada suatu jalan dengan pandangan yang monoton. Perletakan bentuk yang beraneka ragam dapat memberikan sentuhan *psikologis* kepada orang yang melihatnya.



**Gambar 2.20 : Incident**

**Tower, menara lonceng gereja, perbedaan warna kontras yang ditangkap oleh mata yang dapat menghilangkan rasa jenuh/ bosan.**

**Sumber : Gordon Cullen, Townscape**

- *Pedestrian Ways*

Tempat-tempat untuk para pejalan kaki yang menghubungkan suatu tempat dengan tempat lain, mempunyai bentuk dan pola-pola beragam. Dapat berupa tangga-tangga, jembatan, batu-batu injakan, atau lantai dengan bahan tertentu, sehingga tempat untuk pejalan kaki itu tetap terpelihara. Kadangkala dapat diselaraskan dengan deretan toko atau deretan kantor, ataupun pepohonan yang dapat melindungi pengguna jalan.

Jalur pejalan kaki berhubungan erat dengan lingkungan terbangun yang telah ada dan pola aktivitas dan sesuai dengan perubahan fisik kota. Ada keseimbangan antar penggunaan jalur pejalan kaki untuk mendukung kelangsungan aktifitas sekitarnya.

Jalur pejalan kaki harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki, yaitu berikut (Wibawa dalam Wiharnanto, 1998) :

- ❖ Aman, leluasa bergerak tanpa terganggu aktivitas lalu lintas kendaraan bermotor
- ❖ Menyenangkan dengan pemberian rute-rute yang pendek dan jelas serta bebas hambatan dan kelambatan yang dapat mengakibatkan kepadatan pejalan kaki
- ❖ Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan yang naik turun dan sebagainya.
- ❖ Memiliki daya tarik tertentu yang dapat diwujudkan dengan pemberian unsur estetika pada jalur-jalurnya seperti *ornamen* lampu, taman, dan sebagainya.
- ❖ Jalur *pedestrian* sangat berhubungan dengan jenis aktivitas manusia. Hubungan antara manusia dengan jalur *pedestrian* tersebut adalah sebagai berikut :
- ❖ Hubungan optik, yaitu hubungan manusia dengan apa yang dipandangnya sewaktu bergerak, dengan teratur, merupakan pandangan yang berurutan
- ❖ Merupakan posisi dimana manusia ikut dalam lingkungan dan reaksinya terhadap lingkungan yang dimaksudkan sebagai penyesuaian diri terhadap lingkungan

- ❖ Hubungan dengan kepuasan, berkaitan dengan penyediaan ruang-ruang fasilitas bagi warga kota dengan tingkat kepuasan dan kenikmatan masing-masing secara optimal melalui pendekatan *sosio-spatial*.

Untuk mewadahi pergerakan *pedestrian* diperlukan suatu dimensi kebutuhan ruangnya. Dimensi ruang pedestrian yang dibutuhkan untuk jalur berkapasitas 2 orang minimal dibuat dengan dimensi 1,5 meter, sedangkan untuk kapasitas 3 orang minimal memiliki lebar 2 meter. Pada kawasan tersebut yang difungsikan untuk PKL, rekreasi, dan lainnya, dimensi jalur pedestrian ini harus mengacu pada aspek *visual* yang membawa pengaruh pada kenyamanan dan *privacy* pengguna, sebagai berikut (Wibawa dalam Wiharnanto, 1998) :

| Dimensi     | Kesan  | Fungsi                          | Fungsi Lain   |
|-------------|--------|---------------------------------|---|
| 0 - 1.83    | Sempit | Berjalan 2 orang                | -   |
| 2 - 3.66    | Nyaman | Untuk 3 orang membawa belanjaan | Penempatan street furniture dengan skala kecil                  |
| 3.00 - 5.00 | Nyaman | Berjalan santai Berekreasi      | Penempatan street furniture Penggunaan untuk Pedagang Kaki Lima |
| 4.17 - 5.49 | Nyaman | Rekreasi kelompok Beristirahat  | PKL Street Furniture  |

**Tabel II.2**

**Matriks Pedestrian**

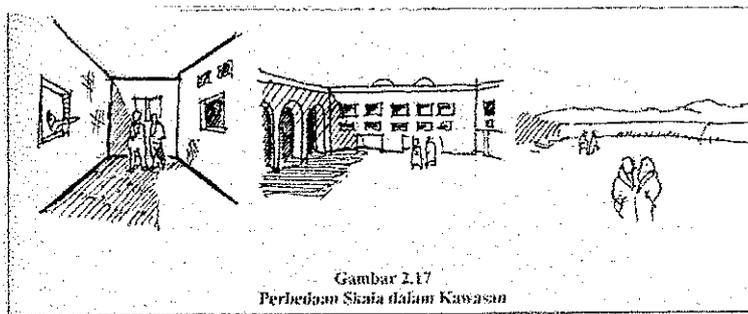
Keberadaan jalur *pedestrian* sudah berkembang menjadi suatu kebutuhan yang mutlak harus ada dan tersedia di setiap kawasan atau kota. Jalur *pedestrian* ini tidak hanya untuk memenuhi fungsi sebagai *elemen* pembentuk keterhubungan antar aktivitas kota namun merupakan suatu program untuk menciptakan kenyamanan dalam sebuah kawasan atau kota dan sebagai elemen pendukung bagi aktivitas *retailing*/perdagangan dan aktivitas-aktivitas ruang kota lainnya (Shirvani,1985).

### 2.3. Skala / Proporsi

Salah satu kriteria yang dapat memberi kesan "ruang" adalah *skala*. Berkaitan dengan skala, hal-hal yang perlu dipertimbangkan ialah sebagai berikut :

- Perbandingan secara spasial antara ketinggian elemen dan lebarnya
- Hubungan secara spasial antara objek-objek di dalamnya (baik orang maupun bahan) dan lingkungannya

Pertimbangan tersebut di atas penting karena skala sebuah tempat akan memberikan pengaruh kesan terhadap konteks tempat tersebut



Gambar 2.21. Perbedaan Skala dalam kawasan

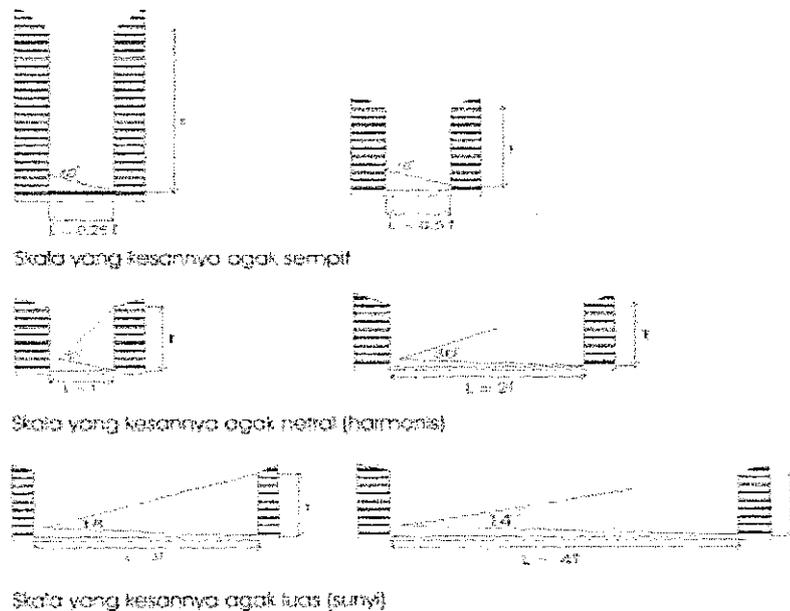
#### Sumber

Suatu aspek penting pada komposisi suatu kawasan sangat dipengaruhi oleh perbandingan (*rasio*) antara lebar jalan dan ketinggian bangunan (Ashihara). *Proporsi* ini akan secara langsung memberikan kesan kepada orang yang berada di dalamnya. Yoshinabu Ashihara memberikan istilah :

- $D = distance$  ; untuk jarak antar bangunan (L)
- $H = height$  ; untuk ketinggian bangunan (T)

Kesan sebuah tempat tergantung pada banyak faktor, dapat dikatakan secara umum bahwa skala, yaitu hubungan antara lebar/ panjang dan tinggi ruang dari sebuah tempat, memberikan sebuah kesan yang bersifat agak umum pada orang yang berada di dalamnya. Gambar 2.18 menunjukkan sebuah standar yang secara umum sudah diakui : kapan sebuah ruang berkesan sempit, *netral*, ataupun harmonis, serta kapan dirasakan luas atau sunyi. Oleh sebab itu menjadi jelas bahwa skala sebuah

ruang tidak boleh dilihat terpisah dari tipologinya, karena kesan sebuah tempat juga dipengaruhi oleh karakter tempatnya.



Gambar 2.22. Skala perkotaan dengan memperhatikan pembatas *place* secara vertikal

Sumber : Zahn, 121.

## 2.4. Sintesa Kajian Teori

Seperti telah diuraikan di atas, penelitian ini menggunakan 6 dasar teori utama yang dijadikan sebagai pijakan di dalam melakukan analisis studi. Keenam teori tersebut ialah teori teori *koridor*, teori *figure/ground*, teori *place*, teori *linkage*, teori *skala/proporsi*, dan teori *pedestrian*. Keenam teori tersebut menjelaskan keterhubungan antar *fragmen* kota (*linkage*). *Koridor* memiliki hubungan di dalam pembentukan identitas kawasan atau identitas pergerakan orang di dalam suatu kawasan di dalam kota. Identitas tersebut akan membentuk jati diri *fragmen-fragmen* kota sebagai informasi yang diperlukan oleh pengguna, dalam hal ini ialah pengguna *koridor*.

Untuk mengkaji *koridor* Jalan Pandanaran Kota Semarang sebagai elemen penghubung antara Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda, maka kriteria-kriteria

yang digunakan ialah kriteria *elemen linkage* (Edmund B dan R Trancik pengertian *Linkage*), penerapan linkage (DK Ching), *figure ground* (R Trancik), skala, isi, dan proporsi dari Gordon Cullen, dan Yoshinabu Ashihara. *Koridor* merupakan penghubung dan pemersatu deretan masa bangunan. Deretan masa bangunan itulah sebenarnya yang dapat diidentifikasi dan selanjutnya disebut dengan penghubung (*linkage*) Kawasan Tugu Muda dan Simpang Lima. Sedangkan, *koridor* merupakan pengikat dan penghubung deretan masa bangunan tersebut, merupakan wadahnya atau tempat (*space*). *Koridor* adalah sebuah *space* (ruang), sedangkan *linkage* adalah sebuah *place* (tempat). *Place* adalah *space* yang mempunyai ciri khas (Loci dan Schultz). *Place* adalah *space* yang memiliki arti (Trancik). Hubungan antara *linkage* dan *koridor* adalah sebagai berikut : koridor adalah sebuah lorong (*space*) yang memanjang atau *linear* dengan batas-batas di sisinya, sedangkan *linkage* penghubung 2 node secara jelas, yang memberikan arti pengarah pada pengguna *koridor*, dan sekaligus memberikan kesan ruang pada *koridor*. Mengkaji koridor berarti mengkaji sebuah ruang (*space*), sedangkan mengkaji sebuah *linkage* berarti mengkaji sebuah tempat (*place*). Kajian terhadap *koridor* ialah kajian terhadap *elemen-elemen koridor* ialah jalan (ruang terbuka) dengan jalur *pedestrian*, bangunan atau *vegetasi* sebagai pembatas *koridor*. Sedangkan kajian terhadap *linkage* ialah kajian terhadap *elemen-elemen linkage* berupa *serial vision*, *occupied territory*, *focal point*, *thissness*, dan *possision in movement*. Penelitian ini ialah penelitian untuk meneliti *linkage* di dalam koridor, maka *elemen-elemen* yang diteliti sebagai objek penelitian ialah *elemen-elemen linkage* dan *elemen-elemen koridor*

## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu mengkaji *Koridor* Jalan Pandanaran sebagai *Linkage* Kota di Semarang, peneliti mendeskripsikan dan mengklarifikasikan suatu *femomena* dengan jalan membuat sejumlah *variabel* yang berhubungan dengan masalah dan unit yang diteliti. Di sini peneliti berusaha mengeksplorasi aspek-aspek di dalam *koridor* Jalan Pandanaran sehingga dapat diketahui bagaimana konfigurasi elemen-elemen Koridor Pandanaran telah berfungsi sebagai penghubung node Simpang Lima dan Tugu Muda di Kota Semarang.

#### 3.1. Metoda Penelitian

Metodologi penelitian ini menggunakan metodologi *kualitatif rasionalistik*. Menurut Noeng Muhajir (1996 : 10), metode penelitian *kualitatif rasionalistik* ialah metodologi penelitian yang melandaskan pada filsafat *rasionalisme*. Menurut *rasionalisme*, semua ilmu itu berasal dari pemahaman intelektual yang dibangun atas kemampuan argumentasi secara *logik*, bukan dibangun atas pengalaman *empirik*, tetapi menekankan pada pemaknaan empirik ; pemahaman intelektual dan kemampuan berargumentasi secara *logik* perlu didukung dengan data empirik yang *relevan*. Dalam penelitian *rasionalistik*, perlu dikembangkan kemampuan *konseptualistik* teoritik. Argumentasi dan pemaknaan atas *empirik* (termasuk hasil-hasil penelitian terdahulu) menjadi penting sebagai landasan penelitian *kualitatif* berdasarkan pendekatan *rasionalistik*.

Kebermaknaan teoritik perlu diikuti dengan kebermaknaan *emperik*. Upaya untuk menjangkau kebermaknaan *empirik* dapat dikerjakan dengan mengembangkan *konseptualisasi* tentang populasi dan sampel secara tepat. Pada landasan empirik pendekatan kualitatif rasionalistik *sampel* perlu dipilih secara *purposive*, dan mencari makna dari pengungkapan esensinya. Fungsi populasi dalam pendekatan *rasionalistik* adalah untuk membuat kesimpulan model spesifik.

Prosedur kualitatif pengumpulan data dapat berlangsung fleksibel berdasarkan rotasi atas data yang dilihat peneliti. Kajian data yang tepat adalah menggunakan kajian data *verbal* dan data *visual* dengan mencari *esensi*. Metodologi penelitian kualitatif rasionalistik pada objek spesifik dan didudukkan kembali hasil penelitiannya pada *proposisi grand concept* sebagai kriteria.

Untuk melakukan analisis yang bersifat kualitatif dalam studi ini, terlebih dahulu dilakukan telaah teoritik untuk mendalami materi studi. Selanjutnya hasil sintesa dari telaah studi digunakan sebagai pedoman analisa yang akan dilakukan. Perumusan kriteria dan parameter tersebut merupakan landasan di dalam menguraikan secara kualitatif materi-materi yang menjadi pokok bahasan penelitian.

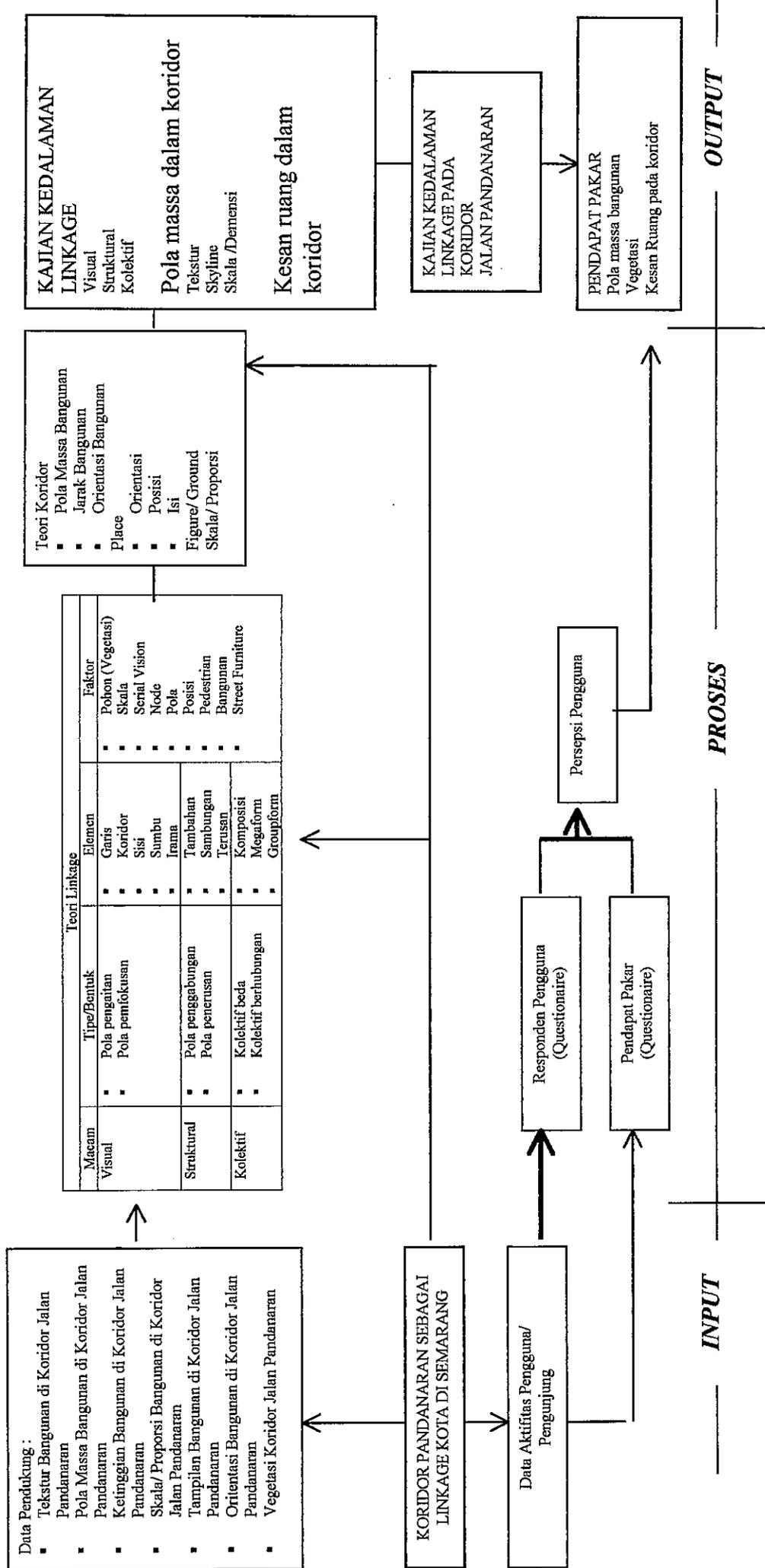
### 3.2. Langkah-Langkah Pokok Penelitian

Langkah-langkah pokok dalam penelitian ini ialah sebagai berikut :

- Studi Pustaka : ialah kegiatan untuk mendalami teori-teori berkaitan dengan fenomena *linkage* yang ada di koridor Jalan Pandanaran, meliputi Teori *Elemen Pembentuk Kota*, Teori *Figure Ground*, Teori *Linkage*, Teori *Place*, Teori *Skala/ Proporsi*, dan Teori *Pedestrian*.
- Melakukan *observasi* awal di lapangan (sepanjang Jalan Pandanaran) mulai dari kawasan Simpang Lima - Tugu Muda untuk menemkenali permasalahan awal yang ada di Koridor Jalan Pandanaran

- Perumusan Masalah : ialah kegiatan untuk merumuskan masalah berdasarkan *observasi* awal yang telah dilakukan. Perumusan masalah akan dijawab melalui proses analisis penelitian menggunakan kerangka teori yang telah dihasilkan.
- Penentuan kriteria dan parameter penelitian : ialah tahapan untuk merumuskan objek/*variabel* penelitian yang akan diamati dan dianalisa menggunakan *grand* teori yang telah dirumuskan
- Pengumpulan Data : ialah kegiatan untuk mengumpulkan data yang diperlukan dalam penelitian sesuai kriteria dan parameter penelitian yang telah dirumuskan sebelumnya, berupa pengumpulan data *hard material* yang berkaitan dengan dimensi bangunan, *building mass*, *pedestrian*, penggunaan ruang, *façade*, skala bangunan, dan lain-lain, baik melalui *observasi* (foto) maupun kunjungan instansional.
- Analisis Data : ialah kegiatan menganalisa data yang diperoleh menggunakan kerangka teori yang telah dirumuskan untuk menjawab permasalahan studi. Analisa dalam penelitian ini menggunakan metoda deskriptif kualitatif, dalam bentuk pemaknaan objek-objek yang diamati di lapangan yang dituangkan dalam bentuk sketsa gambar dan foto.
- Penarikan Kesimpulan dan Saran : ialah tahap penarikan kesimpulan hasil analisa yang telah dicapai dan saran-saran.

## Konsep Metodologi Penelitian



### Matrik Kriteria dan Parameter Penelitian

| Tujuan   | Sasaran  | Variabel   | Tolek ukur/ parameter   | Cara mendapatkan data   | Analisis  | Keluaran (output)  |
|--|--|--|---|---|---|--|
| Untuk mengkaji secara mendalam linkage pada Koridor Jalan Pandanaran (linkage) aliran pergerakan manusia antara dua kutub, yaitu Kawasan Tugu Muda dan Simpang Lima Kota Semarang. | 1. Untuk mengetahui kedalaman linkage pada Koridor Jalan Pandanaran Linkage kolektif                         |  |   |   |   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk Komposisi</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Figure Ground Ruang terbuka</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Komposisi antar masa bangunan dan r. terbuka</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Penggabungan beberapa framen /unit dlm kota menjadi satu kesatuan komposisi</li> </ul>          |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk Mega</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Figure Ground Pola Jalan</li> <li>Fragnen Kota</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pengembangan Pola masa bangunan &amp; pola jalan</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk penghubung kolektif yang berhubungan dengan lingkungannya</li> </ul>                     |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk Group</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Figure Ground Ruang terbuka</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Penambahan Pola masa dengan bentuk &amp; struktur yg organik</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk penambahan fragmen kota yg berbeda dgn lingkungannya</li> </ul>                          |
|  | Linkage struktural   |  |   |   |   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tambahan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fragnen kota</li> <li>Pola Jalan</li> <li>Figure Ground</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Penambahan pola masa bangunan mengacu pada pola yg sudah ada</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pembentukan penghubung dengan sifat netral</li> </ul>   |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sambungan</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Figure ground</li> <li>Pola Jalan</li> <li>Figure Ground</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk pola masa bangunan dan pola jalan sebagai penghubung yg baru</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk tambahan pola masa bangunan sbg penghubung antar fragmen dan sifat pemfocusan</li> </ul> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tambahan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Figure ground</li> <li>Pola Jalan</li> <li>Masa Bangunan</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Penambahan pola masa bangunan dgn mengacu pd pola jalan yg ada</li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi &amp; foto</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bentuk tambahan polamasa bangunan dan jalan gabungan antara pola lama &amp; baru</li> </ul>     |
|  | Linkage visual   |  |   |   |   |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Garis</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola pohon</li> <li>Figure Ground</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jajaran masa bangunan atau pohon yang membentuk garis pada satu sisi (sifat netral)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi &amp; foto</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta/foto</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola penghubungan dalam bentuk garis linear pada satu sisi jalan</li> </ul>                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Koridor</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola pohon</li> <li>Figure Ground</li> <li>Jalan sbg space</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jajaran masa bangunan atau pohon yang membentuk garis pada dua sisi jalan (sifat netral)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional erversasi &amp; foto</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Diskripsi Gambar peta/foto</li> </ul>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola penghubungan dalam bentuk garis linear pada dua sisi jalan dan membentuk koridor</li> </ul> |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Sisi</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola pohon</li> <li>Figure Ground</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jajaran masa bangunan atau pohon yang membentuk garis pada satu sisi (sifat netral)</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional Observasi &amp; foto</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis deskriptif kualitatif (gambar, foto)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola penghubungan dalam bentuk garis linear pada satu sisi jalan</li> </ul>                      |  |

|  |  |  |   |  |   |
|--|--|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Sumbu</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola pohon</li> <li>Figure Ground</li> <li>Jalan sbg space</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jajaran masa bangunan</li> <li>atau pohon yang membentuk garis pada dua sisi jalan (sifat netral)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kunjungan instansional</li> <li>Observasi</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis kualitatif foto</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola penghubungan dalam bentuk garis linear pada dua sisi jalan dan membentuk koridor</li> </ul> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola pohon</li> <li>Figure Ground</li> <li>Jalan sbg space</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jajaran masa bangunan</li> <li>atau pohon yang membentuk garis pada satu sisi (sifat netral)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional</li> <li>Observasi &amp; foto</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis kualitatif foto</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola penghubungan dalam bentuk bidang linear pada sisi jalan dan membentuk koridor</li> </ul>    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2. Untuk mengetahui pola massa bangunan pada Koridor Jalan Pandanaran</li> <li>Pola massa bangunan</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pola solid void</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Massa bangunan dan ruang terbuka</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kunjungan instansional</li> <li>Observasi</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis kualitatif foto</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tekstur kawasan</li> </ul>   |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kelinggian</li> <li>Dimensi</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kelinggian bangunan</li> <li>Panjang, lebar, tinggi</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi Foto</li> <li>Observasi Foto</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis kualitatif foto</li> <li>Analisis kualitatif foto</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Skyline</li> <li>Ukuran bangunan (kesan ruang)</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>3. Untuk mengetahui kesan ruang pada Koridor Jalan Pandanaran</li> <li>Orientasi</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tampilan bangunan</li> <li>Keelinggian bang</li> <li>Skala</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Serial vision, suatu pemandangan yang bersifat menerus &amp; berkelanjutan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional</li> <li>Observasi &amp; foto</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis kualitatif foto</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Untuk mendapatkan Kesan ruang dgn adanya Pandangan yg menerus</li> </ul>                         |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Focal point</li> <li>Position movement</li> <li>Occupied territory</li> <li>Here&amp;there</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bangunan yang dominan</li> <li>Street furniture</li> <li>Street furniture</li> <li>Vegetasi</li> <li>Tempat</li> <li>Signage</li> <li>Corak tampilan yang berbeda</li> <li>Material</li> <li>Dimensi</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Data Instansional</li> <li>Observasi &amp; foto</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis kualitatif foto</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Untuk mendptkan Kesan ruang dgn mengetahui posisi atau keberadaan pengguna</li> </ul>            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Isi</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Incident</li> <li>Pedestrian ways</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Corak tampilan yang berbeda</li> <li>Material</li> <li>Dimensi</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi</li> </ul>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis kualitatif foto</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Untuk mendptkan Kesan ruang dgn mengetahui isi atau suatu obyek yg mudah di ingat</li> </ul>     |

Tabel III-1  
Matrik Kriteria dan Parameter Penelitian

### 3.3. Penentuan *Populasi* dan Lokasi Pengamatan

#### ■ *Populasi* Penelitian

*Populasi* penelitian ditentukan berdasarkan pembatasan bahwa lokasi penelitian merupakan kawasan dimana terdapat bermacam aktifitas di sepanjang *Koridor* Jalan Pandanaran. Sehingga dengan demikian *populasi* dibatasi oleh aktivitas pengguna di *Koridor* Jalan Pandanaran, baik pengguna yang bersifat *temporer* (baik yang berkendara maupun berjalan kaki) maupun pengguna yang bersifat tetap (pedagang kaki lima, abang becak, tukang tambal ban, dan sebagainya yang berlokasi tepat di atas *koridor* Jalan Pandanaran).

#### ■ Penentuan Lokasi Pengamatan

Lokasi pengamatan ialah di sepanjang *koridor* Jalan Pandanaran Kota Semarang, dengan kedalaman lokasi pengamatan di sepanjang *Koridor* Jalan Pandanaran Kota Semarang sampai batas kapling bangunan pada koridor ini.

#### ■ Teknik *Observasi* Lapangan

*Observasi* lapangan dilakukan dengan terlebih dahulu menyusun daftar pengamatan sesuai dengan *kriteria* dan *parameter* penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya. Untuk menentukan besarnya sampel pengamatan dipilih teknik *sampling* *accidental sampling*. Alasan pemilihan teknik *sampling* ini ialah *populasi* bersifat tak terhingga dan *fluktuatif* sehingga sulit memprediksikan total *populasinya*. Sehingga dengan tidak terdefinisinya jumlah *populasi* secara *spesifik* akan sulit menentukan ukuran *sampel*. Berdasarkan teknik *sampling* ini besarnya *sampel* dianggap cukup apabila karakteristik populasi sudah menunjukkan corak yang *homogen* dalam *frekuensi* pengamatan tertentu (Sudjana, 1996). Pendekatan *sampling* ini menggunakan pola bola salju

(*snow ball*), artinya pada tahap awal ditentukan terlebih dahulu besarnya ukuran *sampel*, misalnya 5 orang pengguna jalur *pedestrian*. Kemudian hasilnya dievaluasi apakah sudah menunjukkan corak yang *homogen*, apabila sudah maka itulah ukuran *sampelnya*, namun apabila belum ditambah lagi dengan 5 orang pengguna, demikian seterusnya sehingga seperti bola salju (dari kecil semakin besar) sampai *sampel* menunjukkan pola tertentu yang *homogen*. Adapun waktu *observasi* untuk pengguna *temporer*, dipilih waktu pagi, siang, sore, dan malam hari. Alasan pemilihan waktu pengamatan tersebut ialah :

- ❖ Pada waktu pagi hari (antara jam 08.00 - 09.00 WIB) : pada jam tersebut orang pada umumnya mulai beraktifitas
- ❖ Pada siang hari (antara jam 12.30 - 13.00 WIB) : pada jam tersebut orang pada umumnya beristirahat
- ❖ Pada sore hari (antara jam 16.00 - 17.00 WIB) : orang pada umumnya pulang kerja.
- ❖ Pada malam hari (antara jam 19.00 - 21.00 WIB) : pada jam tersebut pada umumnya orang beraktivitas di luar rumah untuk keperluan tertentu (makan, berbelanja) sebelum beristirahat untuk aktivitas pada hari berikutnya.

Sedangkan untuk pengguna tetap jalur *pedestrian*, waktu dipilih pada saat mereka beraktifitas, yaitu antara jam 06.00 - 21.00 WIB, yaitu diasumsikan pada saat mereka melayani keperluan konsumen. Sehingga waktu pemilihannya pun disesuaikan dengan waktu aktivitas konsumen.

### 3.4. *Variabel* Penelitian

Pada penelitian ini melibatkan disiplin ilmu sosial dan arsitektur, dimana berdasarkan telaah studi yang telah dilakukan ( lihat hal 35) sehingga *variabel* penelitian secara ringkas terdiri dari :

- *Variabel* pengguna untuk mengetahui aktivitas yang ada pada *koridor* Jalan Pandanaran, melalui tinjauan terhadap pengendara mobil, pejalan kaki, dan pengguna *pedestrian* lainnya (PKL, tukang becak, tukang tambal ban, dll)
- *Variabel* fisik bangunan di *koridor* Jalan Pandanaran untuk mengetahui *solid* dan *voidnya*, *sense of place*, dan pola *linkagenya*, melalui tinjauan terhadap penggunaan ruang, ketinggian bangunan, jarak bangunan, dan *façade* bangunan.
- *Variabel* aspek *visual* dengan pendekatan pengguna *koridor* baik yang berkendara maupun berjalan kaki dan yang melakukan aktivitas di dalamnya melalui tinjauan terhadap bentuk dan *dimensi* bangunan yang diakibatkan adanya pola tata massa bangunan yang ada pada *koridor* Jalan Pandanaran. Disamping itu juga merangkum pendapat para pakar yang berkompeten di dalam bidangnya tentang kesan terhadap *linkage* yang ada di Koridor Jalan Pandanaran. Pakar berasal dari kalangan akademisi dengan latar belakang pendidikan minimal S2 bidang arsitektur, birokrat dengan latar belakang arsitektur minimal S2, dan praktisi bidang arsitektur yang mengetahui atau mendalami lokasi penelitian.

### 3.5. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui survei primer (*observasi visual*) dan survei sekunder (kunjungan instansional). *Observasi visual* dilakukan dengan melakukan pengamatan lapangan sesuai kriteria dan parameter pengamatan yang telah dirumuskan sebelumnya. Sedangkan kunjungan instansional dilakukan untuk mengumpulkan data yang berhubungan dengan penggunaan ruang dan bangunan di *koridor* Jalan Pandanaran.

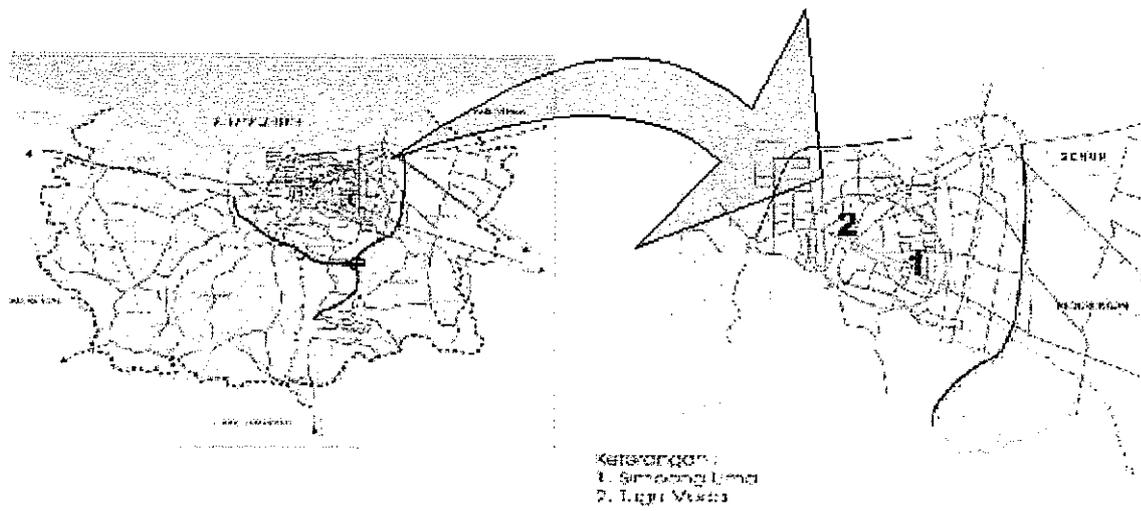
## **BAB IV**

### **GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN**

#### **4.1. Gambaran Umum Perkembangan Kota Semarang**

Berdasarkan perjalanan sejarah, Kota Semarang dibangun sejak VOC menduduki suatu lokasi dekat Pantai Utara, dijadikan pusat pengendalian perdagangan. Tahun 1646 VOC menguasai muara Kota Semarang dan membangun benteng sederhana sekitar Tahun 1677 sampai 1678. Pada tanggal 1 Maret 1677 benteng tersebut dijadikan VOC sebagai pusat pemerintahan. Kemudian membangun benteng pelabuhan baru di lekukan Kali Semarang. Benteng tersebut diberi nama de Vijhoek (Liem Thian Joe, 1933 : 18). Sejak itu Kota Semarang menjadi pusat pemerintahan dan pertahanan VOC. Pada tanggal 23 Juni 1702 Semarang ditunjuk sebagai ibukota di daerah pesisir Jawa, dan Kota Semarang berfungsi menjadi Kota Administrasi Pemerintahan. Kemudian terjadi perluasan pada 2 arah, yaitu arah Kawasan Bulu, dengan pengembangan pusat kota baru untuk Kawasan Bojong-Randusari dan ke arah Jalan Raden Patah. Setelah VOC bangkrut pada Tahun 1799, kekuasaan pengelolaan wilayah atas Hindia Belanda diambil alih oleh Pemerintah Belanda pada tanggal 1 Januari 1800. Bersamaan dengan perkembangan permukiman orang bumi putera, cina, arab, dan melayu, pada tahun 1870 diberlakukan UU Agraria yang memperbolehkan pengusaha swasta menanamkan modalnya di Kota Semarang. Sejak itu mulai tumbuh fasilitas umum, seperti hotel, fasilitas pendidikan (HBS), kamar bola, dan lain-lain. Keadaan tersebut semakin berkembang setelah dilakukan pelebaran jalan,

misalnya Jalan Poncol, Jalan Bojong, Jalan Depok, Jalan Mataram, dan Jalan Bulu (anonim, 1989). Sejak terbentuknya Gementee tahun 1906, terjadi perubahan perkembangan kota, yaitu pola tata ruang kota sebagai dasar perkembangan Kota Dagang dengan fasilitas perumahan. Fasilitas kantor dan fasilitas perdagangan lebih banyak dibangun di wilayah Kota Lama dan Kawasan Bojong. Untuk memperluas ke dalam kegiatan kota, dibangun jalan baru, yaitu Jalan Pandanaran dan Jalan A. Yani. Pada Tahun 1942-1949 perkembangan Kota Semarang terhenti karena terjadi pertempuran. Pada Tahun 1950-1960 Kota Semarang mulai berbenah diri dengan membangun fasilitas kota lainnya, seperti Gedung Wayang Orang Ngesti Pandowo, Tugu Muda (1951). Pada Tahun 1969 dilakukan penataan Simpang Lima dengan open space besar sebagai pusat Kota Semarang yang baru, kemudian diikuti dengan pembangunan pasar, Balai Sidang Kotamadia, Fasilitas Rekreasi, dan pemugaran Gris. Untuk menunjang kegiatan perdagangan dilakukan pengembangan Pasar Johar, Pasar Bulu, Pasar Karangayu, Pasar Dargo, Pasar Langgar, Shopping Centre di Simpang Lima dan Kanjengan, Pasar Ya'ik Permai, Pasar Kagok, Wisma Pancasila, dan Gedung Tri Lomba Juang (Anonim, 1989). Pada tahun itu juga (1989) Jalan Pandanaran ditetapkan sebagai daerah perdagangan dan jasa termasuk perdagangan sektor informal yang kemudian dikukuhkan dengan Perda No. 2 Tahun 1999 tentang RDTRK 1995-2005 Bagian Wilayah Kota I (Kecamatan Semarang Tengah, Semarang Timur, dan Semarang Selatan).

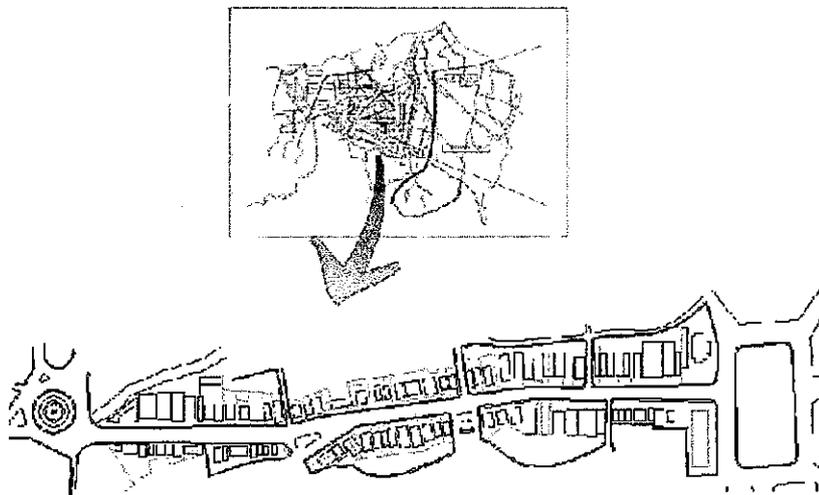


Gambar 4.1. Kondisi kota Semarang th 1970

#### 4.2. Posisi Kawasan Pandanaran terhadap Kota Semarang

Jalan Pandanaran dibangun setelah terbentuknya *Gemente* pada tahun 1906, sebagai prasarana jalan untuk permukiman elit belanda, seiring dengan ditetapkannya pusat pemerintahan baru di *Daerah Tugu Muda*. Disamping itu bersama-sama dengan Jalan A. Yani sebagai penghubung antara pusat pertumbuhan Tugu Muda dan Peterongan yang ditandai dengan kegiatan ekonomi di kedua daerah tersebut. Dalam sejarah perkembangannya, setelah Pemerintah Belanda tidak berkuasa lagi di Indonesia, beberapa perubahan terjadi di Kota Semarang dalam perkembangan kota, antara lain terhadap Jalan Pandanaran. Di sepanjang jalan tersebut daerah permukiman secara bertahap berubah fungsi menjadi daerah perdagangan dan jasa. Lebih-lebih setelah terjadi pertemuan antara Jalan Pandanaran dan Jalan Ahmad Yani dengan jalan Pahlawan menjadi pusat Kota Semarang dengan dibangunnya Open Spaces besar dimana di daerah tersebut dibangun supermarket, fasilitas ibadah, fasilitas olah raga, dan perkantoran, perubahan fungsi kawasan Jalan Pandanaran semakin cepat.

Menurut catatan sejak tahun 1970 hingga tahun 2001, jumlah seluruh bangunan di Jalan Pandanaran adalah 109 unit, terdiri dari 104 unit bangunan rumah tinggal (95,41%) dan bangunan yang digunakan untuk kegiatan ekonomi sebanyak 5 unit bangunan (4,59%). Pada tahun 1983, dari 109 unit bangunan, 5 unit bangunan dibongkar, dari 104 unit bangunan, yang digunakan untuk kegiatan ekonomi sebanyak 83 unit (76,15%), dan 21 unit untuk tempat tinggal (19,27%). Berdasarkan data tahun 2001 dari 109 unit bangunan,

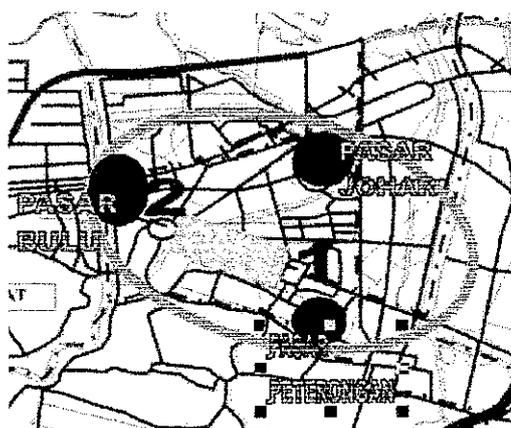


**Gambar 4.2. Orientasi Jalan Pandanaran Dari Kota Semarang**

1 unit berupa tanah kosong, 20 unit (18,51%) untuk tempat tinggal, dan 88 unit (81,49%) untuk kegiatan ekonomi (52 unit bangunan pertokoan dan 36 unit bangunan jasa).

Perkembangan tersebut ikut mendorong terwujudnya pusat kegiatan Kota Semarang, yaitu sepanjang Jalan Pemuda sebagai daerah kegiatan perdagangan dan pemerintahan, sepanjang Jalan Pandanaran sebagai daerah kegiatan perdagangan dan jasa, sepanjang Jalan Ahmad Yani sebagai daerah kegiatan perdagangan dan jasa, serta Jalan Mataram sebagai daerah kegiatan perdagangan dan jasa.

Pola pusat-pusat kegiatan perekonomian dan pemerintahan tersebut berbentuk bangun segitiga yang kemudian dikenal dengan sebutan segitiga emas Kota Semarang. Pasar Johar, Pasar Peterongan, dan Pasar Bulu adalah titik sudut adalah titik sudut segitiga emas tersebut yang mempengaruhi perkembangan kegiatan jalan-jalan penghubungnya. Kegiatan tersebut melayani Kota Semarang dan regional (wilayah sekitar Kota Semarang).



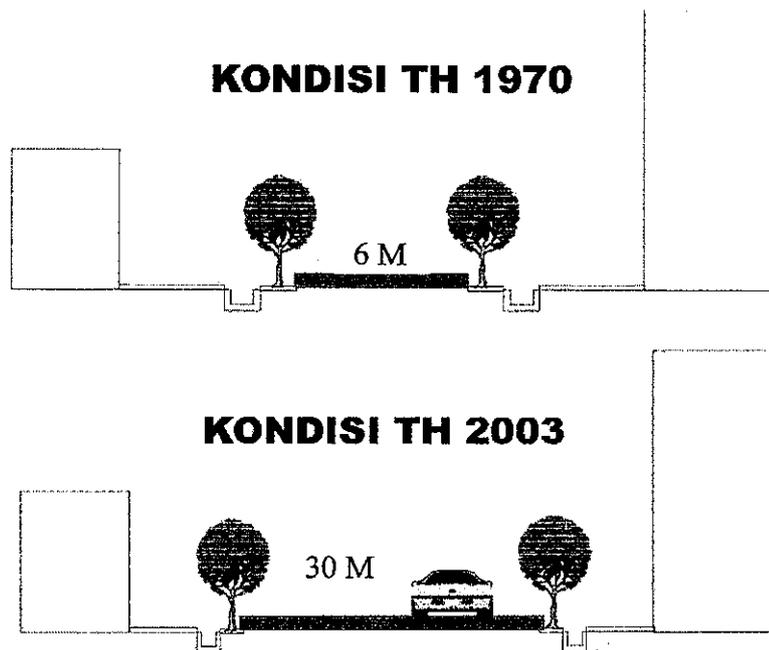
**Gambar 4.3. Segitiga emas Semarang**

Perkembangan kegiatan ekonomi daerah-daerah tersebut diikuti pula oleh perkembangan kegiatan ekonomi Kawasan Simpang Lima, yang ternyata memberikan dorongan kepada perkembangan kegiatan ekonomi di daerah sekitarnya antara lain Jalan Gajah Mada, Jl Pandanaran dan Jl Ahmad Yani. Jalan Pandanaran berfungsi sebagai sarana sirkulasi lalu lintas dan daerah pertumbuhan kegiatan ekonomi. Disamping itu peran dan fungsi strategis lain Jalan Pandanaran adalah sebagai jalan arteri sekunder dan sebagai jalur pintu gerbang Kota Semarang dari arah barat menuju Pusat Kota Semarang (Kawasan Simpang Lima). Dari pusat kota tersebut lalu lintas dari Jalan Pandanaran diarahkan ke berbagai bagian wilayah kota yang ada di Kota Semarang.

### 4.3. Kondisi Koridor Jalan Pandanaran

Jalur Jalan Pandanaran dalam perkembangannya membentuk ruang terbuka umum (public open space) yang memanjang. Menurut R. Tracik (1986) dalam bukunya berjudul *Finding Lost Space*, mengatakan bahwa ruang terbuka adalah bentuk menerus jalan dan elemen dinding bangunan di sepanjang jalan. Ruang terbuka tersebut berbentuk lorong (corridor). Fungsi lorong ini biasanya sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan dua fungsi atau lebih. Koridor Pandanaran menghubungkan ruang terbuka kawasan Tugu Muda dan Kawasan Simpang Lima. Karakter ruang koridor dibentuk oleh perbandingan elemen-elemen pembentuknya dan perbandingan dengan skala manusia. Makin lebar jalan dibanding dengan elemen vertikal di sisinya, semakin kabur besar keruangannya. Elemen-elemen di sisi kiri dan kanan Jalan Pandanaran mempunyai dukungan kuat terhadap karakter Jalan Pandanaran. Ruang terbuka Koridor Pandanaran mempunyai komponen-komponen antara lain Jalan Pedestrian/ trotoar yang dilengkapi dengan street furniture, urban signage, halte bus, serta pagar pembatas halaman, ruang parkir, dan taman.

Pada tahun 1970, sewaktu Kawasan Pandanaran merupakan lingkungan hunian, Jalan Pandanaran kondisinya beraspal dengan lebar sekitar 6 meter, dilengkapi dengan saluran di sepanjang sisi kanan dan kirinya, serta pohon berdiameter sekitar 600 meter tanpa jalur pedestrian. Dengan adanya perubahan fungsi kawasan, maka terjadi perubahan pada kondisi Jalan Pandanaran. Saat ini lebar jalan 30 meter, dengan saluran drainase, di sebelah kanan dan kiri jalan. Saluran sebelah utara jalan, di atasnya ditutup dengan paving yang berfungsi untuk jalur pejalan kaki, sedangkan saluran sebelah selatan jalan dibiarkan terbuka.

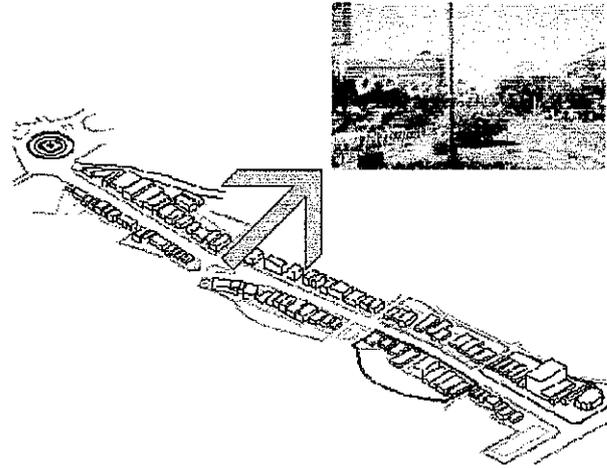


**Gambar 4.4. Penampang melintang koridor Pandanaran**

Arus lalu lintas di Jalan Pandanaran dua arah, yaitu arah timur dan barat, dengan pembatas jalan berupa marka jalan. Di beberapa ruas jalan, di daerah pertokoan, disediakan tempat parkir kendaraan roda 4. Jalan Pandanaran mempunyai cabang-cabang jalan besar dan lorong yang menghubungkan koridor Pandanaran dengan daerah sekitarnya.

Dalam Koridor Pandanaran, terdapat keberagaman penyediaan ruang parkir. Umumnya kantor bank dan kantor dagang/ komersil menyediakan areal parkir di halaman depan, sedang bangunan pertokoan ada yang menyediakan tempat parkir di halaman depan dan ada yang memanfaatkan tempat parkir yang disediakan di tepi jalan (halaman depan bangunan cukup luas, karena dimensi garis sempadan bangunan 14 meter). Terdapat 2 buah taman yang dibangun di pertemuan Jalan Kiai Saleh dan Jalan Pandanaran, dan di SPBU, sedangkan pengadaan pohon sepanjang Jalan Pandanaran sebagai penghijauan dan peneduh bagi pejalan kaki, namun di beberapa penggal jalan pohon tidak tumbuh, antara lain karena

perluasan parkir dari unit bangunan. Di kedua taman tersebut tidak ditanam pohon peneduh.



**Gambar 4.5. Penempatan Taman pada koridor Pandanaran**

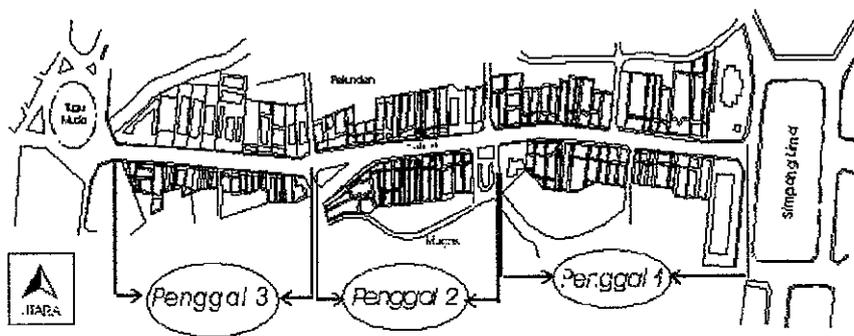
Koridor Jalan Pandanaran merupakan sebuah kawasan linear yang memanjang kurang lebih sepanjang 1,3 kilometer. Bentuk fisik koridor tersebut berupa deretan masa bangunan dan jalur pejalan kaki. Untuk lebih memfokuskan wilayah studi dan mempermudah analisis lebih lanjut, maka koridor tersebut dalam studi ini dibagi menjadi 3 segmen dengan alasan-alasan sebagai berikut :

- Segmen-segmen di Jalan Pandanaran terbagi karena pertemuan ruas jalan yang ada, yaitu Jalan Thamrin-Mugas, Jalan Kyai Saleh-Pekunden, dan Jalan Pandanaran I-Pandanaran II. Pertemuan ruas jalan tersebut dari aspek aksesibilitas berpotensi menimbulkan bangkitan pengguna koridor Jalan Pandanaran, baik bangkitan berupa arus kendaraan maupun arus pejalan kaki.
- Adanya karakteristik dan fungsi kawasan yang berbeda pada beberapa penggal tersebut, yaitu :
  - ❖ Fungsi pertokoan dan jasa perbankan
  - ❖ Fungsi permukiman dan perkantoran dan jasa
  - ❖ Fungsi campuran antara pertokoan, permukiman , perhotelan, dan jasa perbankan

- Adanya pola tekstur yang berbeda dari tiap segment yang ada pada koridor Jalan Pandanaran ditinjau dari bentuk figure ground

Berdasarkan telaah tersebut di atas, secara morfologis wilayah studi dapat dibedakan menjadi 3 penggal jalan, yaitu :

- Penggal I : menghubungkan Simpang Lima dan Jalan Thamrin
- Penggal II : menghubungkan Jalan Thamrin dan Jalan Pekunden atau Jl Kyai Saleh
- Penggal III : menghubungkan Jalan Kyai Saleh atau Jalan Pekunden dan Bundaran Tugu Muda



Gambar 4.6. Pembagian segmen pada koridor Pandanaran

Figure dan ground dalam suatu kawasan merupakan gambaran 2 dimensional yang terwujud dalam bentuk tekstural. Bentuk tekstural tersebut merupakan gambaran dari masa bangunan (building mass) dan ruang terbuka (open space). Dari bentuk tekstural tersebut dapat diketahui pola-pola sebuah tata ruang perkotaan (urban fabric) dan juga bisa mengidentifikasi masalah keteraturan dari masa dan ruang perkotaan. Adapun gambaran pola figure dan ground kawasan Jalan Pandanaran ialah sebagai berikut :



Gambar 4.7. Figure dan Ground Jalan Pandanaran

#### 4.4. Penggunaan Ruang dan Kondisi Bangunan di Koridor Pandanaran

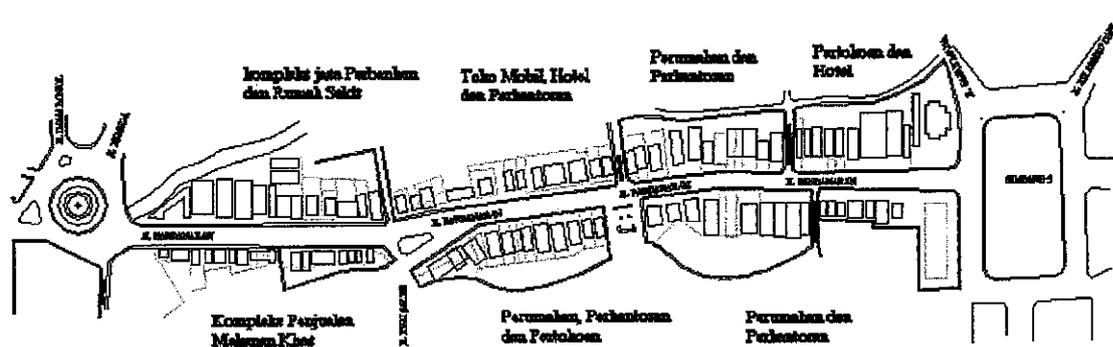
##### A. Penggunaan Ruang

Berdasarkan pengamatan di lapangan, penggunaan ruang yang ada di Kawasan Pandanaran sebagai berikut :

- Fungsi hunian di sisi utara, dan selatan Jalan Pandanaran, untuk fungsi bangunan perdagangan, dan bangunan jasa yang lokasinya tersebar sepanjang Koridor Jalan Pandanaran ;
- Bangunan penginapan dan pertokoan khusus (buku dan alat tulis) memilih menguasai dan merubah fungsi hunian di ujung timur jalan yang relatif dekat dengan pusat kota atau Kawasan Simpang Lima sebagai arah orientasi, sedangkan hunian di ujung barat jalan dikuasai dan dirubah fungsinya menjadi bangunan perdagangan dan jasa, orientasi pada Kawasan Tugu Muda.
- Terdapat transisi fungsi bangunan yang berada di kedua ujung jalan, dimana terdapat fasilitas ibadah (masjid dan gereja)

| No | Fungsi        | Jumlah (Unit) | %       |
|----|---------------|---------------|---------|
| 1  | Rumah         | 21            | 25.00%  |
| 2  | Tempat Ibadah | 2             | 2.38%   |
| 3  | Toko          | 31            | 36.90%  |
| 4  | Hotel         | 2             | 2.38%   |
| 5  | Kantor        | 12            | 14.29%  |
| 6  | Rumah Makan   | 4             | 4.76%   |
| 7  | Bank          | 9             | 10.71%  |
| 8  | Apotik        | 2             | 2.38%   |
| 9  | Rumah Sakit   | 1             | 1.19%   |
|    | Jumlah        | 84            | 100.00% |

Tabel IV.1 Persentase Penggunaan Ruang Di Koridor Jalan Pandanaran



Gambar 4.8. Penggunaan Ruang di Koridor Jalan Pandanaran

## B. Kondisi Bangunan

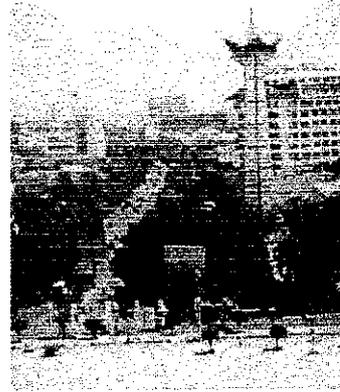
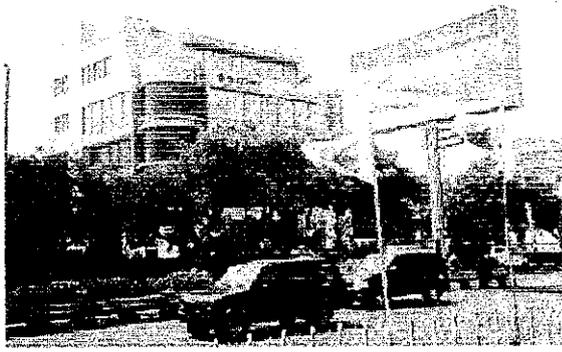
Menurut Shirvani (1985) : “Bentuk dan tatanan masa bangunan pada awalnya menyangkut aspek-aspek bentuk fisik, karena setting spesifik yang meliputi ketinggian, pemunduran, penutupan. Selanjutnya lebih luas menyangkut juga penampilan dan konfigurasi bangunan, yaitu di samping ketinggian, kepejalan, juga meliputi warna, material, tekstur, façade, skala, dan gaya”.

Konfigurasi bangunan di Kawasan Jalan Pandanaran ada yang berdiri sendiri dengan pagar pembatas yang jelas, misalnya untuk bangunan jenis fungsi jasa (detached building), dengan perbedaan tinggi yang menyolok, sebagian bangunan tidak bertingkat, berlantai dua, beberapa bangunan lebih dari 4 lantai. Sedangkan

kelompok bangunan jenis fungsi perdagangan berupa unit bangunan dalam satu kesatuan (row building) berlantai 2, yang lainnya berupa bangunan yang berdiri sendiri serta bangunan dengan fungsi campuran (mix use function).

Menurut Shirvani (1985) konfigurasi dan penampilan masa bangunan dapat berbentuk, mengarahkan, menjadi orientasi, serta mendukung elemen linkage tersebut. Kelihatan jelas tatanan bangunan dan struktur bangunan di sepanjang Jalan Pandanaran memperkuat Koridor Pandanaran.

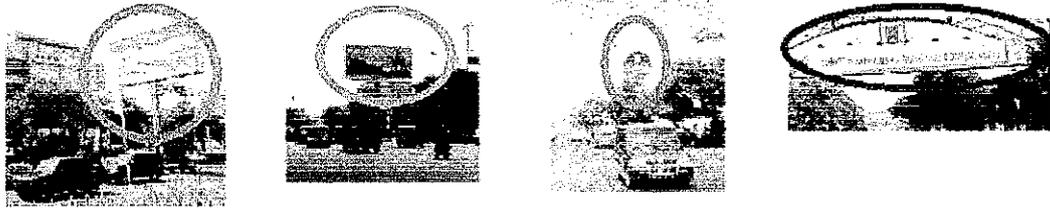
Bangunan komersial di Kawasan Pandanaran mempunyai ketinggian yang bervariasi. Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota Bagian Wilayah Kota I tahun 1995-2005 ditentukan batas ketinggian bangunan untuk kawasan ini dengan tujuan pengendalian ketinggian bangunan dalam perancangan kota, antara lain adalah mengkaitkan secara visual ketinggian bangunan dengan ruang terbuka kota dalam perancangannya secara menyeluruh. Keterkaitan visual tersebut terutama ditekankan pada terbentuknya skyline kota yang positif. Skyline kota akan memberi arah keterkaitan antara bangunan tinggi dan bangunan rendah, antara bangunan latar depan dengan latar belakangnya, dapat memberikan makna simbolis kota, serta orientasi dan estetika kawasan. Terbentuknya skyline kota, keterkaitan secara visual akan menciptakan lingkungan yang menyatu, antara pertumbuhan bangunan baru dengan bangunan yang telah ada, dan mempertahankan karakter suatu wilayah kota.



**Gambar 4.9. Skyline Bangunan Koridor Jalan Pandanaran**

Gambaran skyline bangunan untuk kelompok bangunan di sisi utara Jalan Pandanaran adalah puncak-puncaknya berada di ujung jalan dan merendah merata pada bagian tengahnya, sedangkan kelompok bangunan pada sisi selatan jalan mempunyai bentuk tinggi di tengah dan merendah datar sampai ke ujung jalan. Tampilan tersebut merupakan hasil kecenderungan penguasaan lokasi strategis dan kemampuan investasi untuk membangun bangunan yang tinggi. Bentuk skyline bangunan lebih berat menunjuk arah bahwa pada ujung-ujung Jalan Pandanaran terdapat kawasan yang menonjol daya tarik ekonominya dalam kegiatan perdagangan dan jasa.

Elemen-elemen tanda di Kawasan Jalan Pandanaran kelihatan bermacam-macam corak dan tampilan sesuai selera dan kebutuhan individu masing-masing bangunan, tanpa ada pengaturan untuk memperindah suasana. Elemen pendukungnya berupa papan nama dan iklan berusaha untuk menarik perhatian, namun belum menunjukkan pengaturan penataan lokasi dan dimensinya, sehingga masih belum memberikan suasana yang menyenangkan bagi pengunjung kawasan Jalan Pandanaran.

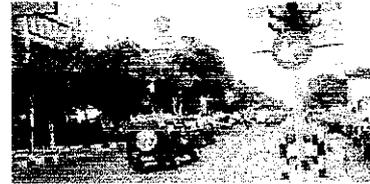


**Gambar 4.10. Pemasangan reklame di koridor Pandanaran.**

**Gambaran kondisi bangunan dan lingkungan pada koridor Pandanaran**



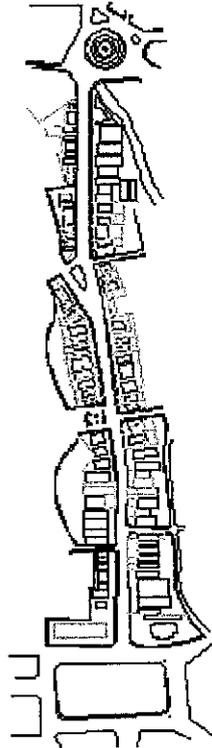
Titik pandang dari ujung penggal I  
Ada titik tangkap pada bangunan Hotel Pandanaran tetapi terganggu oleh adanya Papan Reklame yang kokoh dengan kolom besar.



Pada sisi kiri koridor didominasi dengan bangunan-bangunan berlantai banyak, seperti Show Room mobil, Hotel Pandanaran, dan lain-lain. Sifat kepejalan di sini lebih kuat dibandingkan dengan sisi kanan



Dari titik ini bisa dilihat suatu bangunan dengan arsitektur kontemporer (Permata Bank) dan bangunan Hotel Pandanaran pada latar belakang.



Bangunan Permata Bank menjadi semacam obat untuk kejenuhan bagi pengguna, setelah melewati deretan bangunan-bangunan lama.



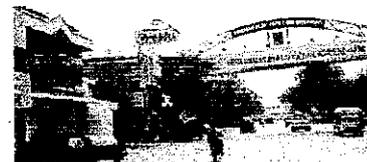
Dari Ujung Penggal I  
Di sisi kanan terlihat jajaran bangunan dengan kepejalan tinggi, yaitu hotel Graha Santika, rumah tinggal, TB Merbabu, Show Room mobil. Sedangkan di sisi kiri terlihat kerimbunan pohon peneduh.



Pada titik pandang ini Tugu Muda menjadi Focal Point karena posisinya yang di tengah jalur pada latar belakang



Titik tangkap dari ujung penggal ini ada focal point pada sisi kiri, yaitu Hotel Graha Santika dan Menara Masjid Baiturrahman



Adanya gerbang yang melintang di tengah jalan ini memberikan kesan thissness, bahwa kawasan tersebut merupakan kawasan khusus.



Pada titik ini di sisi kiri bangunan Hotel Graha Santika terlihat dominan. Pada sisi kanan dominasi vegetasi sangat jelas karena GSB pada penggal ini cukup jauh (13 meter)



Papan reklame yang berjarak di kiri jalan ini merupakan suatu pengarah bahwa kita memasuki suatu kawasan tertentu, yaitu kawasan pusat penjualan makanan khas Semarang.

**Gambar 4.11. Gambaran kondisi bangunan dan lingkungan pada koridor Pandanaran**

### C. Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran

Jalur pejalan kaki di Jalan Pandanaran terdiri dari jalan pedestrian yang posisinya sebelah kanan dan kiri sepanjang Jalan Pandanaran ( $\pm 1300$  meter) dan jalur penyeberangan yang posisinya melintang terhadap jalan raya, berada di beberapa segemen jalan.

Uraian tentang masing-masing segmen tersebut di atas akan diuraikan meliputi :

- Kondisi dan dimensi jalur pejalan kaki
- Tata hijau

#### **Kawasan Simpang Lima – Jl. Thamrin**

- Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki

Jalur pejalan kaki di sisi Jalan Pandanaran lebar 305 cm, dalam keadaan rusak pada beberapa bagian jalannya, terutama pada ujung jalan tempat berkumpulnya pejalan kaki. Antara jalur pejalan kaki dan pagar bangunan terdapat saluran drainase terbuka (lebar 315 cm) membentang memanjang jalur pejalan kaki. Sebagai batas antar jalur pejalan kaki dan selokan tersebut adalah tembok rendah 45 cm yang sering digunakan oleh pejalan kaki untuk duduk, sambil menunggu kendaraan, istirahat, dan berbincang-bincang.

Jalur pejalan kaki yang berada di depan pintu masuk pekarangan bangunan, diturunkan sesuai kebutuhan jalur masuk kendaraan bermotor, karena setiap

bangunan tersebut menyediakan parkir di depan bangunan. Dengan adanya tempat parkir di setiap bangunan, berpengaruh pada sistem pergerakan orang dan jarang menggunakan jalur pejalan kaki untuk mencapai bangunan. Sedangkan jalur pejalan kaki di sisi utara Jalan Pandanaran, lebar 315 cm, dengan kondisi relatif bagus. Pada permukaan jalur pejalan kaki terdapat tutup saluran drainase diletakkan lebih tinggi dari permukaan jalur pejalan kaki, sering mengganggu kegiatan pejalan kaki.



**Gambar 4.12. Kondisi jalur pejalan kaki pada Koridor Pandanaran**

- Tata Hijau

Sepanjang jalur pejalan kaki baik di sisi selatan maupun utara Jalan Pandanaran telah ditanam sederetan pohon dengan diameter  $\pm$  400-600 cm, yang berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya. Sebagian bangunan menggunakan tanaman yang ditempatkan di dekat pagar halaman, yang dapat memberikan kontribusi suasana jalur pejalan kaki.



**Gambar 4.13. Tata Hijau pada Koridor Pandanaran**

## **Jalan Thamrin - Jl Pekunden/Jl Kyai Saleh**

- Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki

Jalur pejalan kaki di sisi selatan dan utara Jalan Pandanaran lebar 305 cm, kecuali jalur pejalan kaki di Taman SPBU lebarnya 200 cm, terdapat beberapa pot bunga berukuran 92x92 cm, sehingga ruang gerak pejalan kaki semakin sempit, kurang menarik untuk dilewati (lebar 98 cm).

Sedangkan di ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan Jalan Pandanaran berbelok ke arah Jalan Kyai Saleh yang mempunyai potensi keramaian. Kondisi jalur pejalan kaki di sisi selatan dan utara Jalan Pandanaran relatif cukup baik, walaupun di beberapa bagian, terdapat kondisi yang rusak karena pembangunan jalan masuk ke halaman bangunan dan tutup saluran drainase yang menonjol, mengganggu kegiatan pejalan kaki.



**Gambar 4.14. Pedestrian di Jalan Thamrin - Jl Pekunden/Jl Kyai Saleh**

- Tata Hijau

Di segmen ini pohon pelindung banyak yang tidak terawat bahkan di beberapa bagian tidak mempunyai pohon pelindung. Pada pertemuan Jalan Pandanaran dan Jalan Kyai Saleh terdapat taman tidak begitu luas, tetapi cukup membantu kenyamanan suasana, lebar jalur pejalan kaki adalah 80 cm. Sedangkan di halaman SPBU terdapat taman pembatas antara kegiatan SPBU dan jalan raya.



**Gambar 4.15. Pola pohon di Jalan Thamrin - Jl Pekunden/Jl Kyai Saleh**

### **Jl. Kyai Saleh – Kawasan Tugu Muda**

Di sebagian segmen ini, di sisi selatan Jalan Pandanaran terdapat shopping street yaitu bangunan pertokoan yang menempel jalur pejalan kaki. Sedangkan di sisi utara Jalan Pandanaran semua bangunan berada minimal 14 meter dari pinggir jalur pejalan kaki.

- **Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki**  
Jalur pejalan kaki di sisi selatan Jalan Pandanaran lebarnya 150-245 cm, bahkan ada yang lebih sempit lagi, karena beberapa bangunan menyorok ke arah jalur pejalan kaki. Terutama di bagian jalur pejalan kaki yang banyak kegiatannya dan terdapat bangunan yang diperbaiki, kondisinya rusak. Sedangkan jalur pejalan kaki sebelah utara, lebarnya 275 cm, kondisinya relatif lebih baik.



**Gambar 4.16. Pedestrian di Jl. Kyai Saleh – Kawasan Tugu Muda**

- **Tata Hijau**

Terutama pada jalur pejalan kaki di sisi selatan Jalan Pandanaran, di beberapa bagian tidak terdapat pohon pelindung, atau tidak dapat tumbuh subur, sedang pada jalur pejalan kaki di sisi utara Jalan Pandanaran relatif lebih banyak tumbuh.



**Gambar 4.17. Pola pohon di Jl. Kyai Saleh – Kawasan Tugu Muda**

## **BAB V**

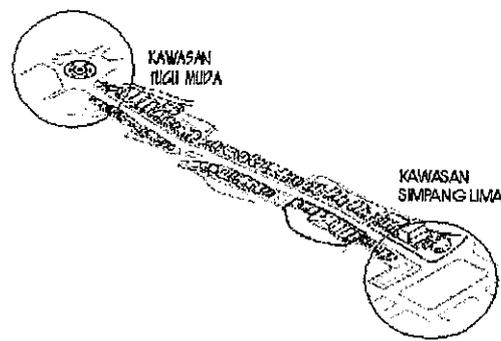
### **ANALISIS KORIDOR PANDANARAN SEBAGAI LINKAGE KOTA DI SEMARANG**

Koridor Jalan Pandanaran merupakan salah satu koridor yang ada di Kota Semarang, disamping koridor-koridor yang lain, seperti Koridor Jalan MT Haryono, Koridor Jalan Pemuda, Koridor Jalan Gajahmada, dan sebagainya. Diantara beberapa koridor tersebut ada yang mempunyai satu muara yang sama, dalam bentuk public space, salah satunya ialah CBD Simpang Lima, yang merupakan titik temu antara Koridor Jalan Pahlawan, Koridor Jalan A. Yani, Koridor Jalan Gajah Mada, dan Koridor Jalan Pandanaran. Beberapa koridor yang bermuara pada satu Historic Area, yaitu Koridor Jalan Pemuda, Koridor Jalan Sudirman, dan Koridor Jalan Pandanaran. Koridor Jalan Pandanaran yang menghubungkan antara Historic Area dan Simpang Lima jika digabungkan dengan beberapa koridor lain akan membentuk suatu kawasan segitiga yang sangat potensial. Segitiga tersebut dibentuk oleh Koridor Pandanaran, Koridor Gajah Mada, dan Koridor Jalan Pemuda.

Diantara koridor yang membentuk segitiga potensial tersebut, Koridor Pandanaran merupakan salah satu koridor yang sangat berkembang dan berpotensi untuk dikaji.

Beberapa alasan yang layak untuk dipertimbangkan, diantaranya ialah :

- Kecepatan berkembang dari Koridor Jalan Pandanaran dari fungsi perumahan menjadi fungsi campuran (perumahan, perdagangan, jasa, dan perkantoran)
- Sebagai akses utama bagi masyarakat bagian barat Kota Semarang untuk menuju Kawasan Simpang Lima sebagai pusat CBD
- Sebagai penghubung antara Simpang Lima sebagai CBD dan Tugu Muda sebagai *Historic Area*



**Gambar 5.1. Koridor Pandanaran sebagai penghubung kawasan Tugu Muda dan Simpang Lima**

## 5.1. Analisis Linkage

### 5.1.1. Analisis Linkage Visual

Fungsi terpenting elemen linkage ialah sebagai penghubung antar bagian (fragmen) di dalam kota sebagai petunjuk untuk mengatasi rasa asing dan perasaan tersesat karena kurangnya informasi petunjuk jalan yang ada di dalam suatu kota. Dengan adanya bantuan elemen linkage seseorang akan tahu dimana dia berada pada suatu waktu tertentu di dalam kota tertentu.

Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda di Kota Semarang merupakan 2 fragmen penting yang dapat menunjukkan identitas Kota Semarang. Jalan Pandanaran merupakan linkage (penghubung) antara Kawasan Simpang Lima dan Kawasan Tugu Muda. Fungsi Jalan Pandanaran sebagai linkage yang menghubungkan kedua kawasan di Kota Semarang inilah yang akan diuraikan melalui analisis pada bagian ini.

Secara umum dapat dikatakan bahwa Kawasan Tugu Muda dan Kawasan Simpang Lima di Kota Semarang mewakili satu fragmen di Kota Semarang yaitu Kawasan Pusat Kota Semarang. Citra Kawasan Tugu Muda sebagai bagian penting (fragmen) Kota Semarang ditunjukkan secara fisik dengan keberadaan bangunan tugu yang merupakan simbol peristiwa sejarah yang terjadi di Kota

Semarang. Sedangkan citra Kawasan Simpang Lima sebagai fragmen penting Kota Semarang ditunjukkan secara fisik dengan keberadaan Lapangan Pancasila dan aktivitas perdagangan dan jasa yang merupakan aktivitas dominan yang ada di kawasan ini. Apabila diibaratkan sebagai 2 buah node, maka linkage antara Kawasan Simpang Lima dan Kawasan Tugu Muda secara geografis dihubungkan oleh Kawasan Simpang Lima pada node sebelah timur dan Kawasan Tugu Muda pada node sebelah barat.

Pada Koridor Jalan Pandanaran (Simpang Lima - Tugu Muda) jika dilihat dari beragamnya tinggi bangunan, maka kesan 'ruang' yang muncul pada beberapa penggal akan sangat berbeda, tergantung juga karena jarak bangunan yang berbeda.

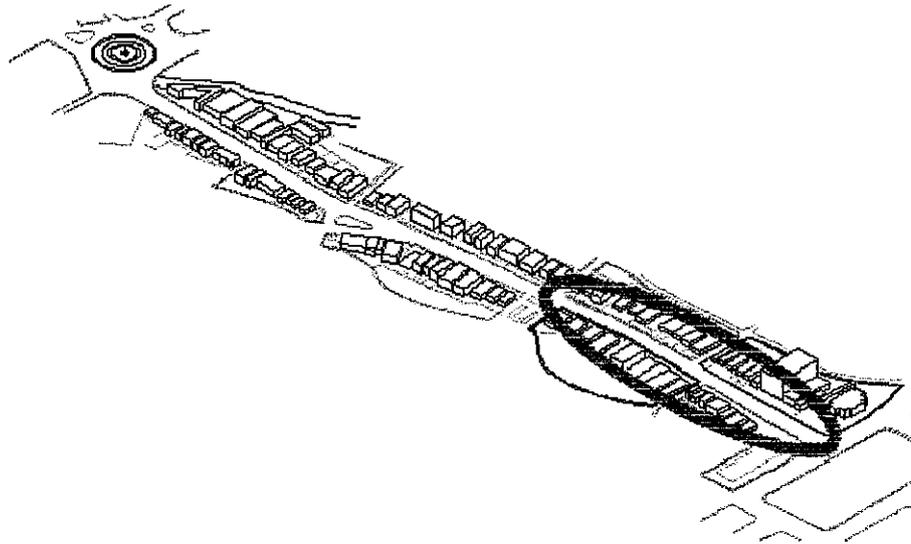
Secara keseluruhan, kesan proporsi yang ada pada Koridor Jalan Pandanaran menunjukkan kesan nyaman, akrab, dan tidak terjadi/ muncul kesan yang menakutkan.

Pembentukan kesan meruang terjadi pada penggal I, dimana ada proporsi/ perbandingan antara L/T mendekati 1. Proporsi  $< 1$  terjadi pada bangunan Hotel Graha Santika sehingga tidak menimbulkan kesan menakutkan.

Aspek peruangan pada Koridor Jalan Pandanaran terjadi paling kuat pada segmen III, karena pada sisi sebelah utara terdapat tingkat kepejalan bangunan yang cukup tinggi (banyaknya bangunan bertingkat lebih dari 3 lantai) dan pada sisi selatan ada kondisi dimana Garis Sempadan Bangunan (GSB) = 0 dan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) mendekati 100 % sehingga ditinjau dari aspek skala mencerminkan keakraban pada pengguna. Sedangkan pada segmen I dan segmen II GSB rata-rata lebih dari 10 meter sehingga dari aspek skala  $L/T > 2$ . Kesan

yang ditimbulkan sebagai akibatnya ialah kondisi lingkungan yang kurang akrab dengan pengguna.

### **Penggal 1**

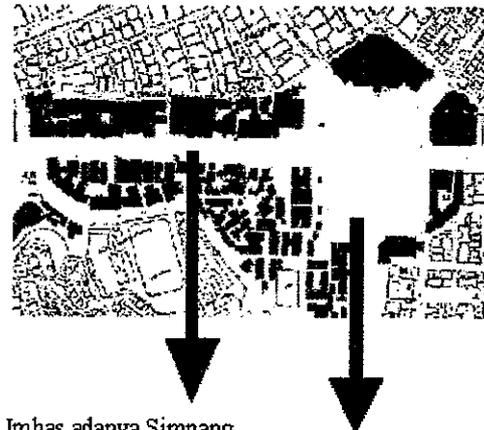


**Gambar 5.2. Penggal 1 daerah penelitian**

### **Figure ground**

Kawasan Simpang Lima dengan bentuk Figure yang Heterogen, sedangkan Figure di sekitarnya berbentuk homogen akan mempertegas fungsi Simpang Lima sebagai Central Business District (CBD) .Bentuk Figure Homogen dan Figure Ground membentuk pola Koridor.

Imbas dengan adanya Simpang Lima sebagai CBD terasa sampai di pertengahan penggal I. Hal tersebut ditunjukkan dengan adanya fungsi untuk bangunan bank (Permata Bank dan Bank Syariah) disamping bangunan pertokoan.



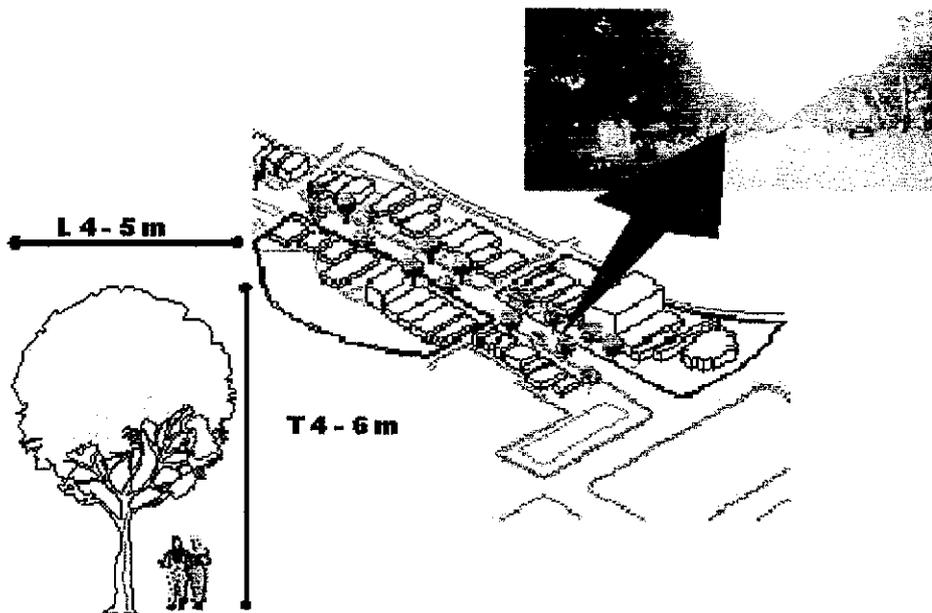
Imbas adanya Simpang Lima sebagai CBD terjadi pada penggal I hingga pertengahan. Hal ini ditunjukkan bentuk figure homogen figure ground membentuk pola koridor

Bentuk figure yang homogen dibanding dengan figure yang di sekitarnya seolah mempertegas keberadaan node Simpang Lima sebagai CBD

**Gambar 5.3. Analisis Figure penggal 1**

### Vegetasi

Pola vegetasi yang ada pada penggal I ini kurang begitu kuat untuk terciptanya suatu linkage visual, karena ketinggian kurang memberikan kesan “mengarahkan”, dimensi relatif melebar dan bentuknya tidak seragam.

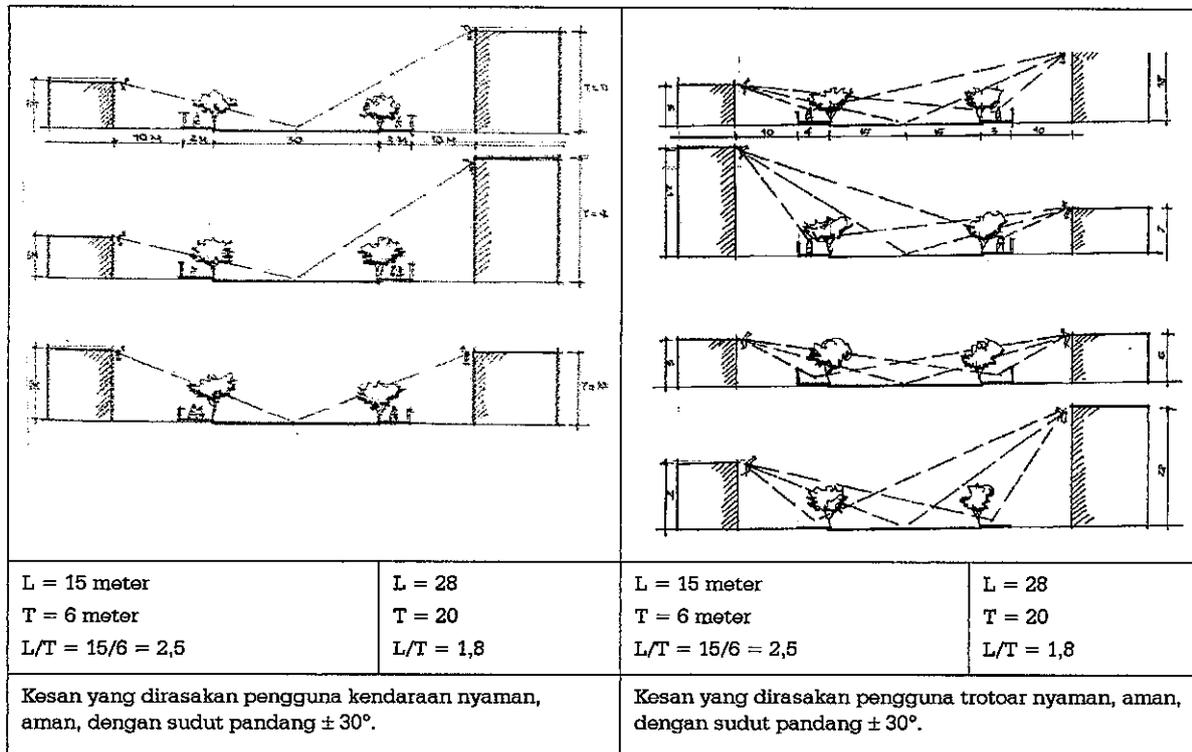


**Gambar 5.4. Analisis vegetasi penggal 1**

## Skala

Dari perbandingan Jalan Pandanaran akan memunculkan jarak antar bangunan dalam bentuk skala. Hal ini akan berhubungan dengan kesan “ruang” pada penggunaannya.

Dari skala yang ada dengan jarak dan sudut pandang yang jelas maka kesan meruang pada penggal ini tidak begitu kuat.



**Gambar 5.5.** Analisis skala penggal 1

## Sky Line

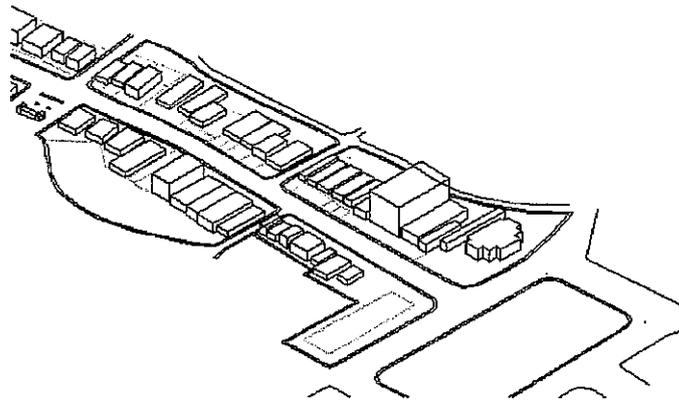
Pada penggal ini dimensi bangunan dan ketinggian bangunannya masih berkisar antara 1 - 3 lantai, hanya ada beberapa bangunan yang berlantai lebih dari 3 sehingga menyebabkan terbentuknya sky line bangunan yang terputus-putus.



**Gambar 5.6. Analisis skyline penggal 1 sisi kiri**

- Sisi kiri

Dimensi bangunan pada sisi kiri rekatif datar/ merata (2 lantai - 3 lantai). Pada sisi ini fokus bangunan terjadi pada bangunan Bank Permata, disamping karena alasan desain bangunan juga posisinya diantara bangunan berlantai 1 hingga kelihatan menonjol.

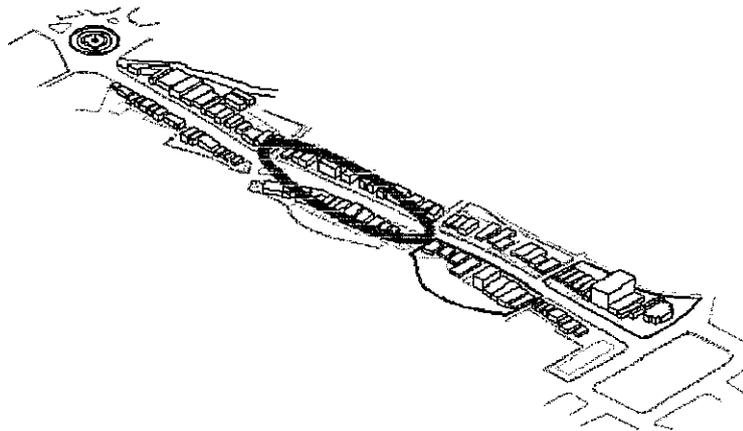


**Gambar 5.7. Analisis skyline penggal 1 sisi kanan**

- Sisi kanan koridor

Pada sisi ini terjadi pemfokusan terhadap suatu bangunan karena dimensi dan ketinggian yang sangat berbeda dengan bangunan sekitarnya. Bangunan Hotel Graha Santika ini jumlah lantai 9 lantai, sesuai dengan fungsi sebagai bangunan jasa - posisinya sangat ideal dan menjadi titik tangkap pandangan dari sekitarnya.

## Penggal 2

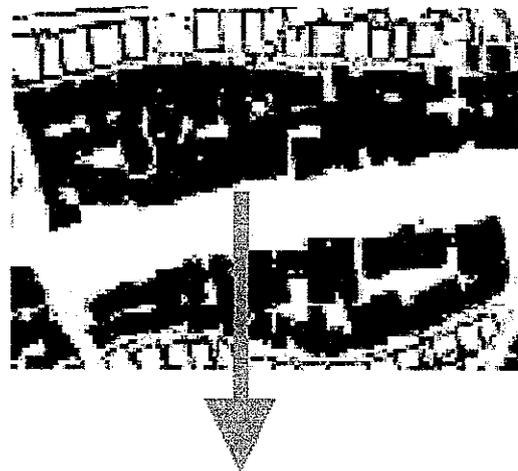


**Gambar 5.8. Penggal 2 daerah penelitian**

### **Figure ground**

Dengan bentuk Figure yang Homogen dan Figure Ground akan membentuk pola Koridor.

Imbas dengan adanya Simpang Lima sebagai CBD terasa sampai di penggal II. Hal tersebut ditunjukkan dengan adanya fungsi untuk bangunan perhotelan (Hotel Pandanaran) disamping bangunan pertokoan.

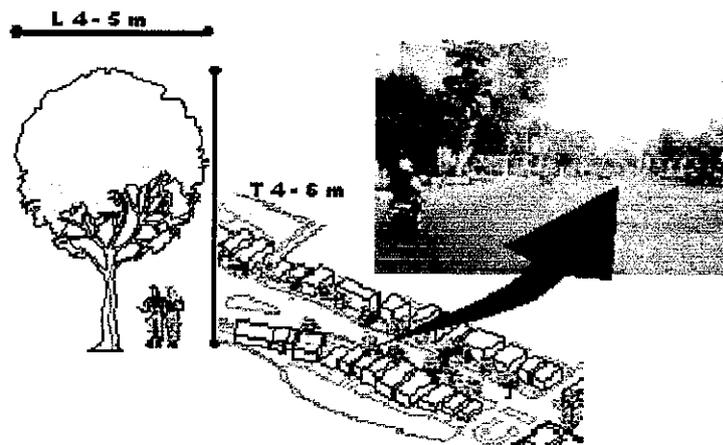


Bentuk figure homogen figure ground membentuk pola koridor

**Gambar 5.9. Analisis Figure penggal 2**

## Vegetasi

Pola vegetasi yang ada pada penggal II ini kurang begitu kuat untuk terciptanya suatu linkage visual, karena ketinggian kurang memberikan kesan “mengarahkan”, dimensi relatif melebar dan bentuknya tidak seragam.

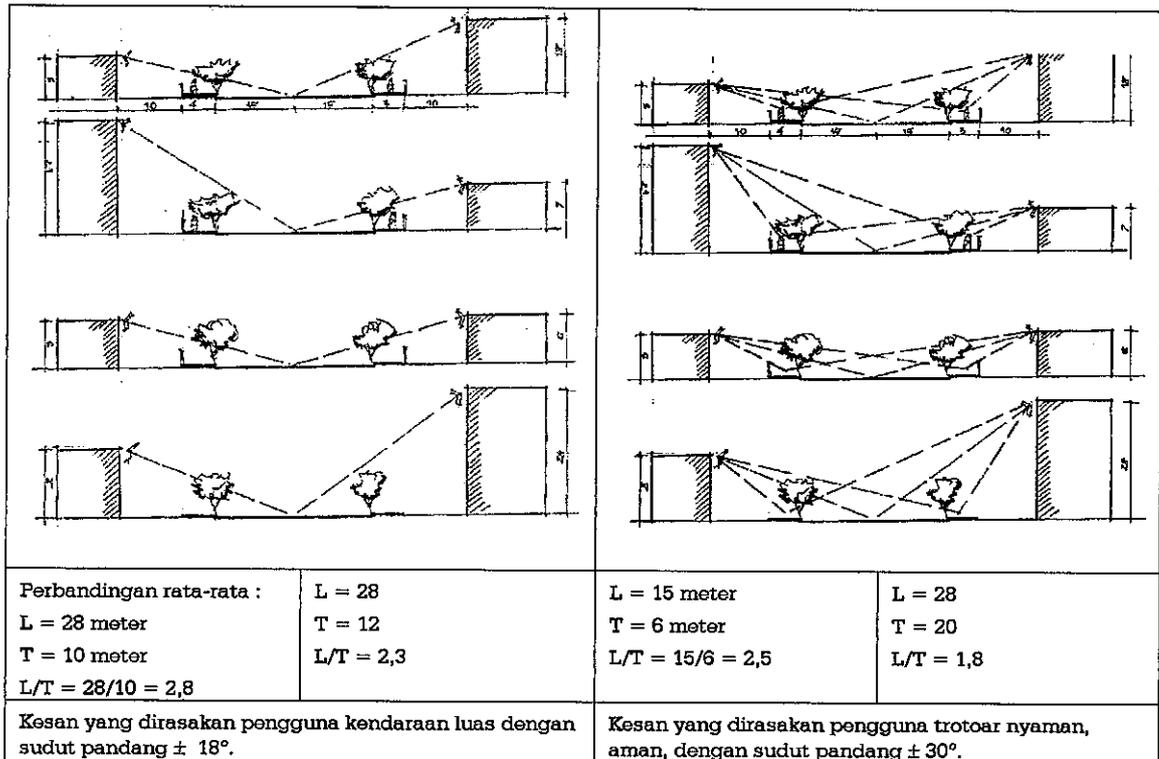


Gambar 5.10. Analisis vegetasi penggal 2

## Skala

Dari perbandingan Jalan Pandanaran akan memunculkan jarak antar bangunan dalam bentuk skala. Hal ini akan berhubungan dengan kesan “ruang” pada penggunaannya.

Dari skala yang ada dengan jarak dan sudut pandang yang jelas maka kesan meruang pada penggal ini tidak begitu kuat.



Gambar 5.11. Analisis skala penggal 2

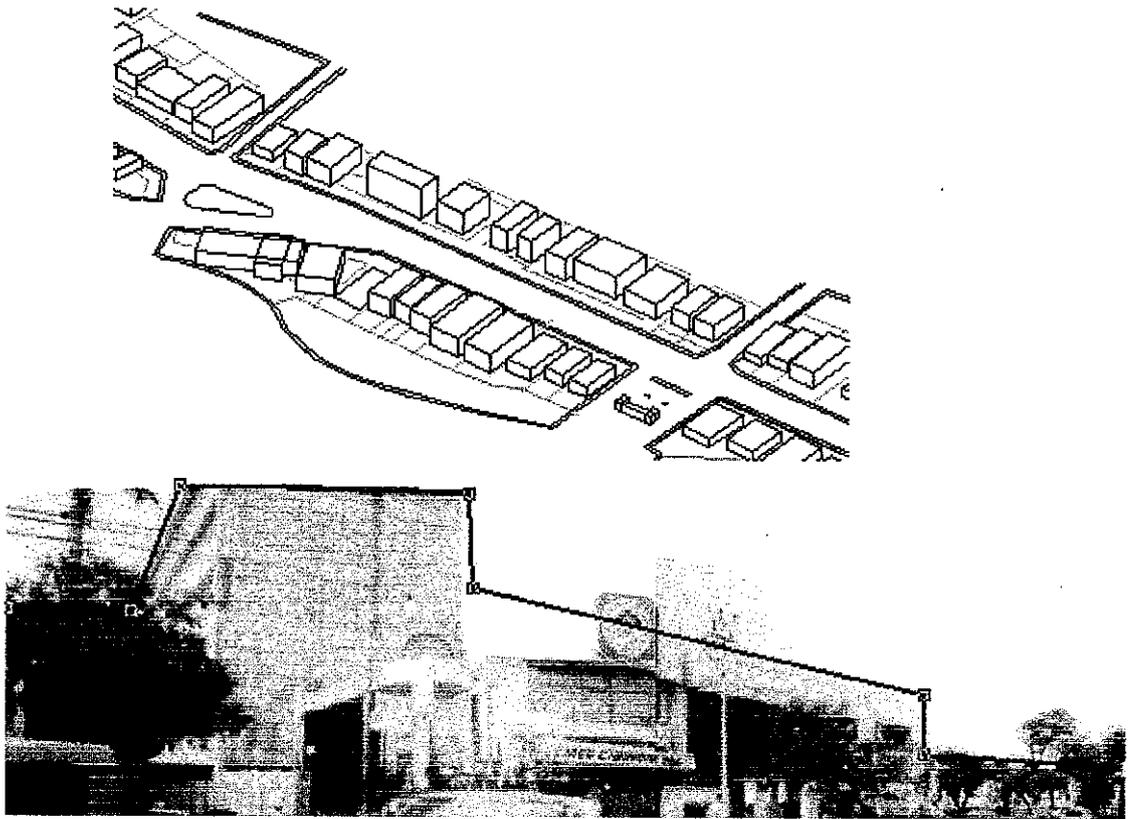
### Sky Line

Sedangkan dari ketinggian bangunan yang akan membentuk skyline pada penggal ini relatif datar. Hanya pada sebelah utara penggal ini ada bangunan Hotel Pandanaran dan sebelah selatan ada Bank BRI yang jumlah lantainya lebih dari 2 lantai.



Gambar 5.12. Analisis skyline penggal 2 sisi kiri

- Sisi Kiri  
Karena kondisi ketinggian bangunan relatif sama, maka tidak terbentuk sky line yang dinamis

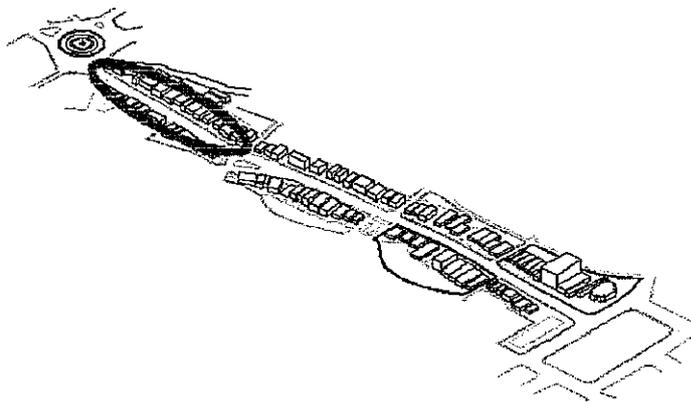


**Gambar 5.13. Analisis skyline penggal 2 sisi kanan**

▪ Sisi kanan

Pada bagian/ sisi ini terbentuk sky line yang cukup lump sum. Dimulai dari bangunan KFC dan terjadi klimaks pada bangunan Hotel Pandanaran. Pada bangunan Semen Cibinong kondisi mendatar karena jarak antara bangunan tersebut dengan Hotel Pandanaran relatif dekat seakan-akan terjadi ruang pada kedua bangunan tersebut.

**Penggal 3**



**Gambar 5.14. Penggal 3 daerah penelitian**

### Figure ground

Sebagai Node Historic, pola Figure yang ada dengan bentuk Heterogen. (Gedung Lawang Sewu, Komplek Katedral, Museum Mandala Bakti dan Rumah Dinas Gubernur).

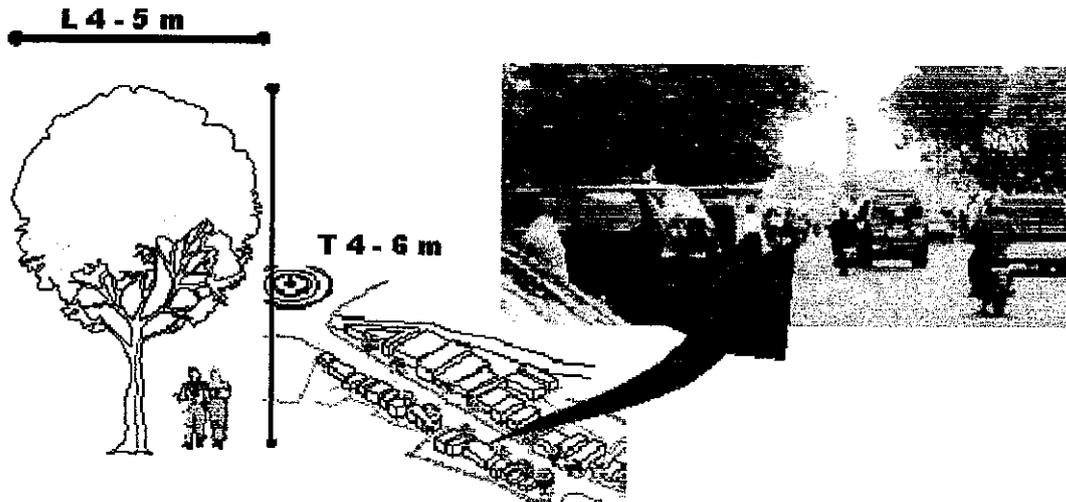


Sebagai node historik pola figure yang ada dengan bentuk yang heterogen (Lawang Sewu, Kompleks Katedral, Museum Mandala Bakti dan rumah dinas Gubernur).

Gambar 5.15. Analisis figure ground penggal 3

### Vegetasi

Pola vegetasi yang ada pada penggal II ini kurang begitu kuat untuk terciptanya suatu linkage visual, karena dimensi relatif melebar dan bentuknya tidak seragam.

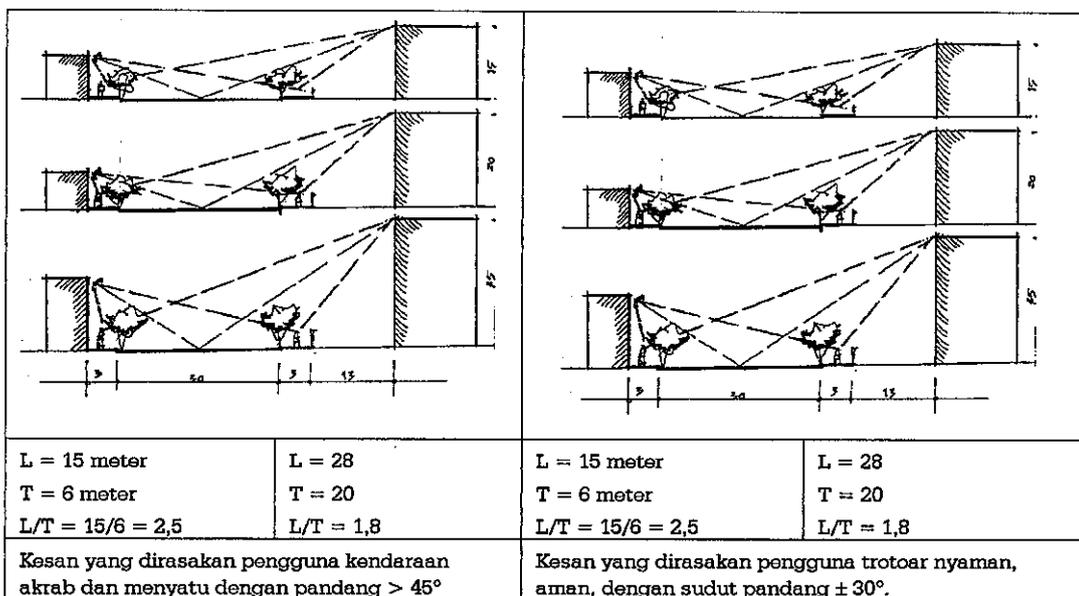


Gambar 5.16. Analisis vegetasi penggal 3

### Skala

Dari perbandingan Jalan Pandanaran akan memunculkan jarak antar bangunan dalam bentuk skala. Hal ini akan berhubungan dengan kesan “ruang” pada penggunaannya

Dari skala yang ada dengan jarak dan sudut pandang yang jelas maka kesan meruang pada penggal ini tidak begitu kuat.



Gambar 5.17. Analisis skala penggal 3

## Sky Line

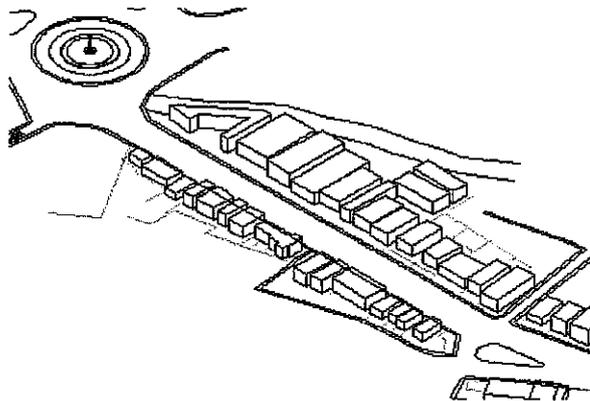
Sedangkan dari ketinggian bangunan yang akan membentuk skyline pada penggal ini relatif datar terutama pada sisi kiri.



**Gambar 5.18. Analisis skyline penggal 3 sisi kiri**

### ▪ Sisi Kiri

Dengan ukuran kapling relatif sempit, banyak digunakan untuk bangunan berlantai 1 - 3 dengan fungsi pertokoan. Sky line yang terjadi relatif datar. Kesan bangunan menyatu dengan lainnya dan kesan seperti bangunan deret.



**Gambar 5.19. Analisis skyline penggal 1 sisi kanan**

### ▪ Sisi Kanan

Dengan dimensi/luas kapling yang relatif luas, memungkinkan dibangun suatu bangunan dengan jumlah lantai banyak. Di sini bentuk skyline terjadi pada deretan sebelah timur dan memuncak pada bangunan Bank Lippo yang tingginya dominan, demikian juga pada sisi sebelah barat.

Menurut kriteria linkage visual berdasarkan hasil telaah literatur dan pengamatan lapangan yang telah dilakukan, karakter Jalan Pandanaran sebagai elemen linkage yang menghubungkan Kawasan Simpang Lima dan Kawasan Tugu Muda yang berbentuk koridor dan sisi bentuk Bentuk koridor ialah adanya deretan masa baik bangunan, maupun pohon yang membentuk sebuah ruang (koridor). Sedangkan bentuk sisi menghubungkan Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda dengan faktor pembentuk deretan bangunan dan pola figure.



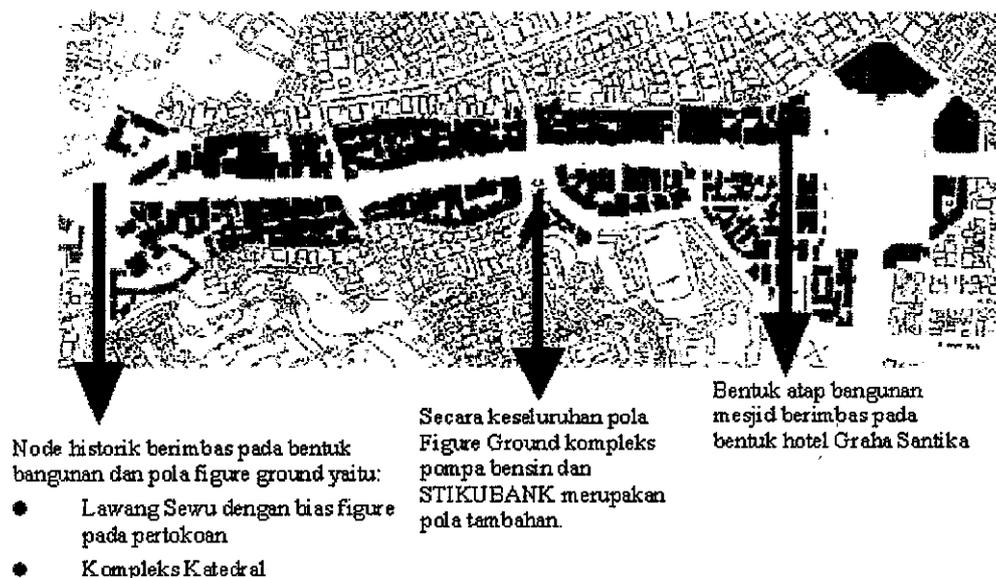
**Gambar 5.20. Analisis Elemen Pendukung**

Keberadaan jalur trotoar yang ada di sepanjang Jalan Pandanaran berperan di dalam menegaskan bentuk koridor dan bentuk sisi berdasarkan linkage visual. Sebagai penegas bentuk koridor jalur pedestrian menghubungkan deretan masa baik bangunan maupun pohon yang dapat menjamin kesinambungan pergerakan dari Kawasan Tugu Muda ke Kawasan Simpang Lima. Kesinambungan pergerakan tersebut dalam hal ini ialah kesinambungan pergerakan pejalan kaki sebagai pengguna jalur pedestrian yang menghubungkan Kawasan Tugu Muda dan Kawasan Simpang Lima. Sebagai penegas bentuk sisi memang nampak sekilas bahwa antara Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda seolah-olah hanya terjadi variasi masa, dan tidak terjadi variasi ruang.

### 5.1.2. Analisis Linkage Struktural

Elemen linkage struktural terdiri dari tambahan, sambungan, dan tembusan. Berdasarkan pengamatan di lapangan dapat dijelaskan bahwa kondisi Jalan Pandanaran sekarang telah padat sehingga tidak menyisakan lahan kosong yang dapat digunakan sebagai area untuk menambah bangunan. Sehingga dapat dikatakan bahwa wujud fisik bangunan yang ada di Kawasan Jalan Pandanaran merupakan hasil dari proses perubahan penggunaan lahan yang berlangsung pada waktu sebelumnya. Perubahan yang dimaksud adalah lahan permukiman kemudian berkembang seiring waktu hingga sekarang telah menjadi kawasan yang didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa.

Hal tersebut berdampak terhadap penambahan bangunan yang ada di kawasan ini secara vertikal. Penambahan tersebut jelas akan berpengaruh terhadap variasi masa bangunan dan pola pergerakan yang ada di Jalan Pandanaran yang pada gilirannya akan menimbulkan frekuensi peningkatan arus pergerakan para pengguna Koridor Pandanaran.



Gambar 5.21. Analisis Linkage Struktural

Kedalaman sebagai Linkage Struktural pada koridor jalan Pandanaran kurang begitu kuat. Hanya sebagai penghubung 2 node antara Tugu Muda dan Simpang Lima dengan pola netral.

### 5.1.3. Analisis Linkage Kolektif

Linkage kolektif bertujuan untuk mengelompokkan bangunan yang memiliki karakteristik yang sama, misalnya bangunan perumahan, perdagangan dan jasa, dan sebagainya. Untuk itu linkage kolektif tidak dapat berdiri sendiri, dan harus dipadukan dengan kedua linkage yang telah disebutkan terdahulu, yaitu linkage visual dan linkage struktural.

Di sisi bentuk kawasan dan secara perwilayahan kota, koridor Pandanaran merupakan satu kawasan yang menyatu dan tidak berdiri sendiri-sendiri.

Untuk analisis linkage bentuk kolektif ini tidak sesuai diterapkan pada Koridor Pandanaran, dengan alasan :

- Pola massa bangunan tidak membentuk komposisi antara massa bangunan dan ruang terbuka yang dinamis dan ritmis.
- Tidak adanya pola *open ended* (pola pengembangan yang menerus) karen batasan lahan yang sudah baku peruntukannya.
- Tidak adanya kesamaan bentuk bangunan (akumulasi bentuk struktur) pada kawasan ini secara kolektif.

Sedangkan pola koridor berbentuk linier lurus, jika dikategorikan dalam linkage kolektif, maka pola yang mendekati adalah bentuk massa (Megaform).

Dari analisis di atas maka di buat tabel hasil analisis Linkage sebagai berikut:

| LINKAGE    |           | HASIL ANALISIS   |                      |                                       |
|------------|-----------|--|----------------------|---------------------------------------|
|            |           | PENGGAL I  | PENGGAL II           | PENGGAL III                           |
| VISUAL     | Garis     | Kurang kuat  | Kriteria kurang kuat | Kriteria kurang kuat                  |
|            | Koridor   | Kurang kuat  | Kurang kuat          | Adanya bangunan, pedestrian, vegetasi |
|            | Sisi      | Kurang kuat  | Kurang kuat          | Terjadi persebaran                    |
|            | Sumbu     | Sebagai penghubung   | Sebagai penghubung   | Sebagai penghubung                    |
|            | Irama     | Kriteria kurang kuat                                       | Kriteria kurang kuat | Kriteria kurang kuat                  |
| STRUKTURAL | Tambahan  | Sebagai penghubung 2 Node antar Tugu Muda dan Simpang Lima |                      |                                       |
|            | Sambungan |  |                      |                                       |
|            | Tembusan  |  |                      |                                       |
| KOLEKTIF   | Komposisi | Bentuk koridor jl Pandanaran mendekati bentuk Mega         |                      |                                       |
|            | Mega      |  |                      |                                       |
|            | Group     |  |                      |                                       |

Tabel V.2 Tabel hasil analisis Linkage pada koridor jl Pandanaran.

## 5.2. Analisis Kesan Ruang pada Koridor

Menurut Schultz (dalam Zahn) sebuah *place* adalah *space* yang memiliki suatu ciri khas tersendiri. Sedang menurut Trancik (dalam Zahn) sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebuah *void*, dan sebuah *space* akan menjadi *place* kalau mempunyai arti dari lingkungannya.

Koridor adalah sebuah *space*, akan menjadi *linkage (place)* jika ada/muncul kesan visual yang berarti.

### 5.2.1. Analisis Serial Vision

Salah satu ciri khas sebuah koridor yang menarik untuk dikunjungi dan juga untuk mempertegas arah bagi pengguna/ pengunjung adalah suatu penikmatan/ pemandangan dalam suatu proses pengamatan pada suatu gerakan yang teratur,

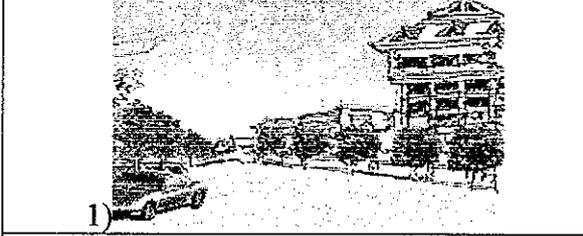
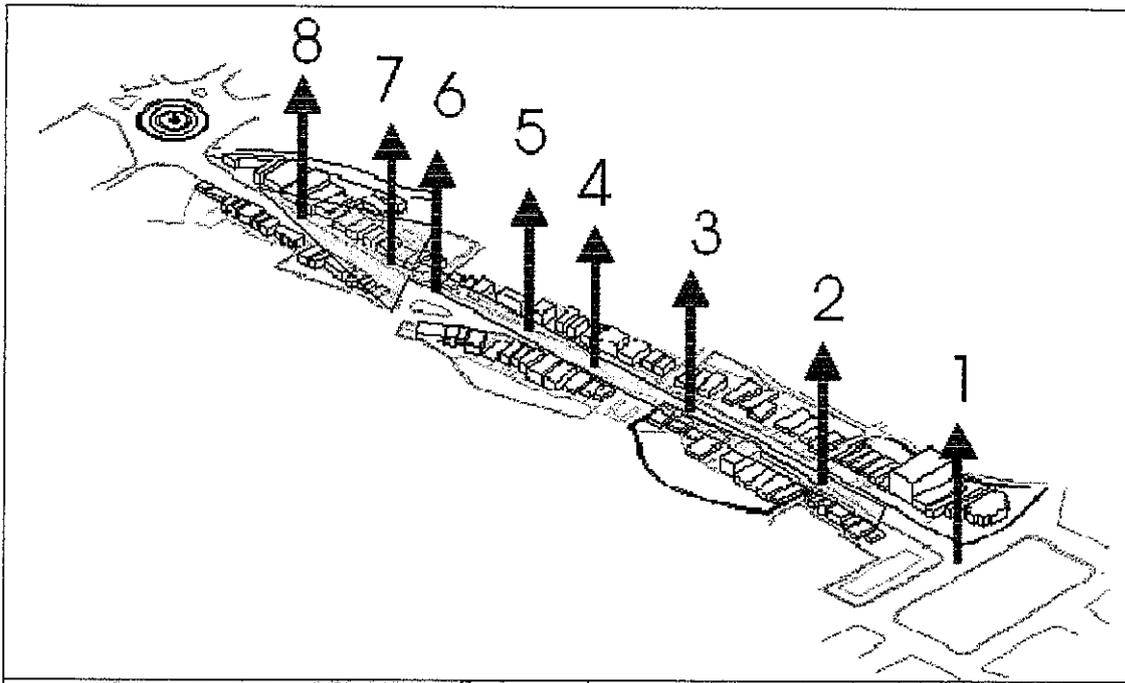
yang disebut sequence. Gordon Cullen menggunakan istilah optic untuk proses tersebut yang dibagi menjadi 2 kelompok, yaitu :

- Fokus pada suatu lingkungan
- Fokus pada kaitan antar lingkungan dalam suatu kawasan

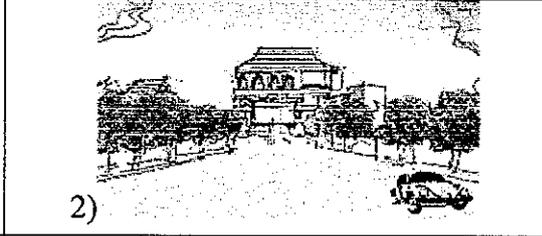
Pada koridor Pandanaran, posisi pergerakan akan terjadi suatu pemandangan kontras dan monoton secara bergantian, akibat pengaruh dari variasi dalam suatu pergerakan. Analisis serial vision pada Koridor Jalan Pandanaran dilakukan untuk mengetahui apakah koridor Jalan Pandanaran memiliki elemen pengarah pada suatu tujuan baik dari arah Simpang Lima maupun sebaliknya. Pengamatan koridor ini meliputi :

- Kondisi dan ketinggian bangunan beserta aspek keruangan yang ditimbulkan
- Bangunan sebagai pengarah tujuan
- Vegetasi (pohon peneduh)
- Signage yang berupa papan reklame
- Pengamatan dimulai dari penggal I (Simpang Lima) ke arah penggal III (Tugu Muda) dan sebaliknya.

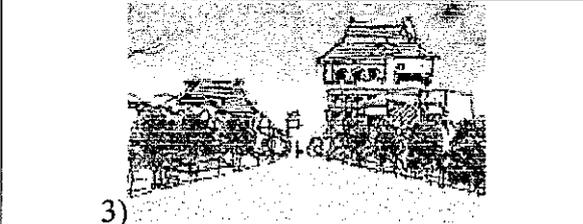
Untuk mengetahui dan memahami hasil kajian pola elemen berdasarkan sequence/serial vision dapat dilihat pada gambar pada halaman berikut.



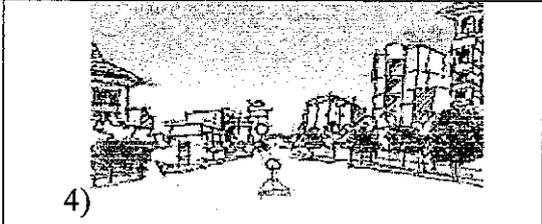
1) Dengan barrier berbentuk pohon peneduh di kiri dan kanan arah pemandangan yang menonjol adalah Hotel Graha Santika sebagai latar depan sedangkan pada latar belakang nampak hotel pandanaran



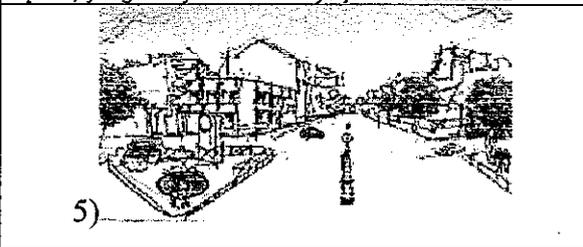
2) Pada sisi ini titik tangkap pandangan tertuju pada bangunan Hotel Pandanaran dan keberadaan bangunan Hotel Pandanaran semakin dominan atau jelas.



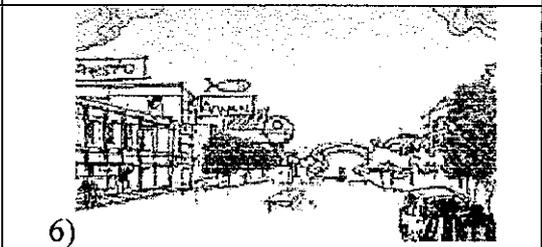
3) Posisi di depan Hotel Pandanaran pada posisi sebelah kanan ada bangunan Isuzu Motor dan Daihatsu. Dari sisi ini pula terlihat latar belakang Toko Bandeng Presto Pandanaran dan di depannya ada ruang terbuka (open space) yang menyatakan adanya jalur ke arah lain.



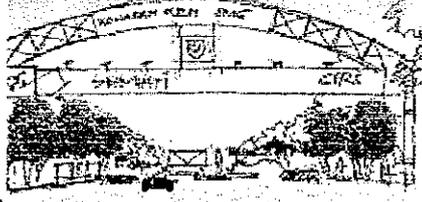
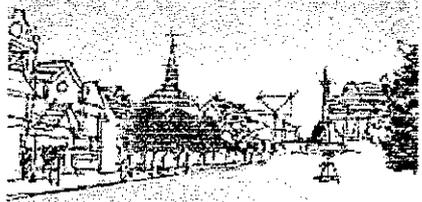
4) Posisi di perempatan kyai saleh pandanaran - bangunan toko bandeng presto sangat jelas pada sisi kiri, dilanjutkan dengan adanya reklame bandeng presto lain



5)



6)

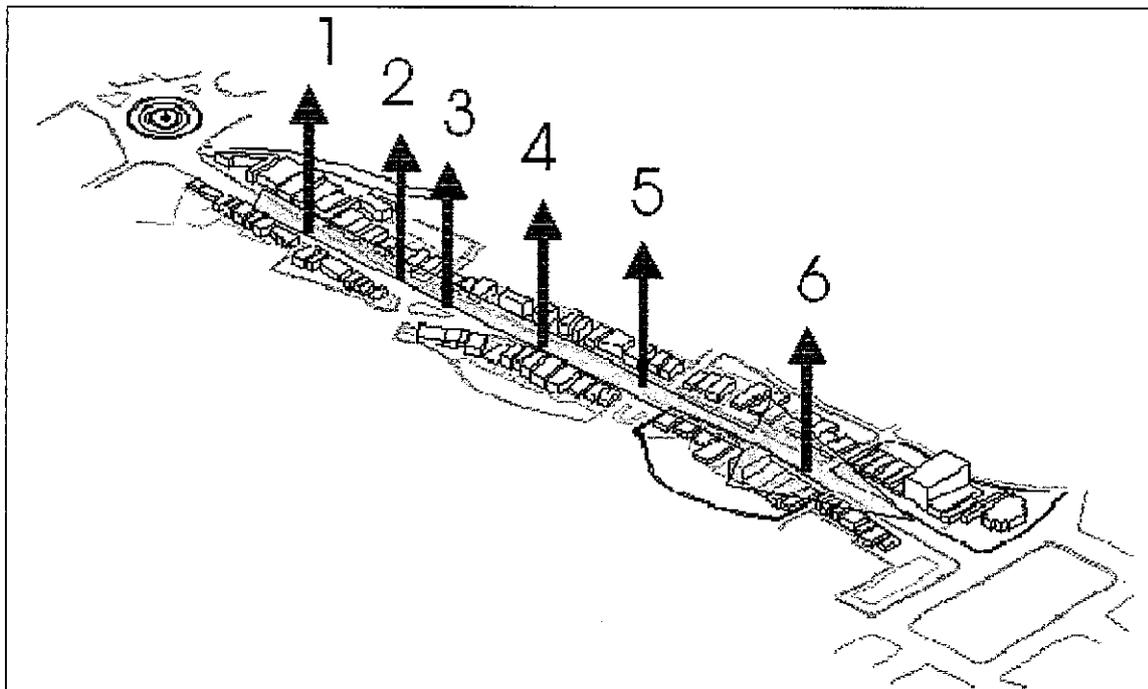
|  |   |
|--|---|
| <p>Pada sisi ini akan nampak focal point yaitu Tugu Muda</p>   | <p>Pada sisi ini dapat dirasakan keakraban yang muncul akibat adanya pedestrian yang menyatu dengan GSB pada sisi kiri</p>  |
|  <p>7)</p>  |  <p>8)</p>  |
| <p>Dengan dipandu oleh elemen papan reklame pada sisi kiri dan pohon peneduh pada sisi kanan akan membawa kita ke arah suatu gerbang, tetenger untuk suatu kawasan</p> | <p>Point nomor 7 memperkuat kesan menerus dan mengarahkan ke suatu jalur tertentu. Pada sisi kanan unsur vegetasi sangat kuat untuk mengarahkan suatu arah (inside)</p> |

Gambar 5.22 Sequence Dari Arah Simpang Lima Menuju Tugu Muda

Kesimpulan :

Berdasarkan analisis serial vision, maka kesan serial vision yang paling kuat terdapat pada pandangan dari perempatan Jalan Kiai Saleh sampai dengan Tugu Muda (Gambar 5,6,7 dan 8, karena :

- Bentuk façade bangunan pada sisi selatan yang menerus
- Adanya signage
- Adanya focal point (Tugu Muda)



|   |   |
|---|---|
| <p>1)</p>   | <p>2)</p>   |
| <p>Dari titik ini pada sisi kiri didominasi oleh bangunan jasa perbankan dengan jumlah lantai lebih dari 2. Tingkat kepejalan bangunan sangat tinggi, tetapi dieliminir oleh adanya GSB yang cukup. Pada sisi kanan didominasi bangunan pertokoan dengan GSB = 0 memberi kesan akrab. Dengan adanya gerbang portal yang melengkung memberi pengaruh dari 2 sisi koridor sehingga memberi kesan meruang pada kawasan ini. Kesan lain seakan kawasan ini membawa pengguna atau mengarahkan pengguna ke suatu lokasi tertentu.</p> | <p>Pada posisi ini ada satu titik pandang yang dominan, yaitu bangunan Kantor Kesehatan. Arsitektur bangunan tropis dengan atap bangunan yang cukup tinggi memberikan kesan lain dibandingkan dengan deretan bangunan yang ada di sisi kanan sehingga bisa berfungsi sebagai tanda pengarah (here dan there).</p>   |
| <p>3)</p>   | <p>4)</p>   |
| <p>Adanya bangunan berlantai 3 ke atas ini akan membentuk atau memperkuat kesan mengarah pada arah tertentu (pada sisi kiri). Pada latar belakang sedikit terlihat bangunan Hotel Graha Santika tetapi tertutup oleh besarnya papan reklame yang penempatannya tepat di tengah jalan. Pada sisi kanan, pohon-pohon peneduh cukup untuk dijadikan elemen pengarah.</p>   | <p>Pada posisi ini posisi papan reklame sangat dominan sehingga menutupi kesan menerus dari Koridor Jalan Pandanaran. Tetapi pada latar belakang muncul gambaran dari bangunan Hotel Graha Santika dan bangunan Kantor Bank Permata yang mempunyai ciri arsitektur kontemporer sehingga menimbulkan kesan keingintahuan bagi pengguna jalan (here dan there).</p> |
| <p>5)</p>   | <p>6)</p>   |
| <p>Pada titik ini akan terasa kesan yang berbeda dengan titik lokasi sebelumnya. Kesan lapang akan terasa karena adanya jarak antar bangunan di sisi kiri dan kanan. Namun kesan meruang tetap ada karena adanya 2 bangunan yang cukup tinggi, yaitu Hotel Graha Santika dan Permata Bank.</p>  | <p>Titik ini merupakan lokasi dimana seakan-akan kita diarahkan ke suasana lain (Kawasan Simpang Lima) karena adanya jajaran bangunan-bangunan yang menonjol (Hotel Ciputra dan Matahari Dept. Store) - sehingga ada kesan here dan there.</p>  |

Gambar 5.23. Sequence dari arah Tugu Muda menuju Simpang Lima

Kesimpulan :

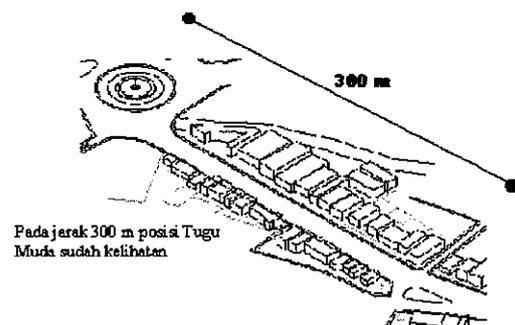
Kesan serial vision yang paling kuat pada perempatan Jalan Thamrin sampai dengan Simpang Lima, karena :

- Ada bangunan Permata Bank yang merupakan faktor incident pada deretan bangunan yang lain.
- Tampilan bangunan Hotel Graha Santika yang sudah kelihatan mulai dari Penggal II sampai dengan Pom Bensin.
- Bangunan Hotel Graha Santika dengan garis-garis vertikal yang menjulang ke atap diperkuat oleh bentuk struktur atap yang menonjolkan kekuatan struktur semakin memperkuat massa bangunan untuk menciptakan efek menjulang menembus cakrawala dan angkasa (Edy Darmawan, Ir.,M.Eng, Teori dan Implementasi Perancangan Kota, hal 45).

## 5.2.2. Analisis Posisi Bangunan di dalam Koridor

### A. Focal Point

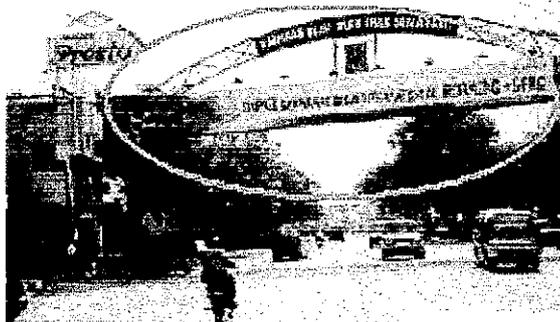
Pada koridor Jalan Pandanaran terdapat beberapa objek yang dapat dijadikan Focal Point, tergantung kepada jarak pandang dan arah pergerakan yang dilakukan. Tugu Muda menjadi focal point jika posisi pandangan dari depan Toko Bandeng Juwono ke arah Barat. Hotel Pandanaran menjadi focal point jika dipandang dari depan Toko Merbabu ke arah barat.



Gambar 5.24. Aspek Focal point

## B. Thisness

Aspek thisness terjadi pada koridor Pandanaran hanya pada penggal/ segmen III, yaitu antara perempatan Kyai Saleh dengan Tugu Muda sebagai kawasan pusat penjualan makanan khas Kota Semarang. Hal ini diperkuat pula dengan pemasangan semacam gapura melengkung yang melintang Jalan Pandanaran.



Gapura melengkung pada penggal III memperkuat aspek Thisness pada daerah tersebut.

Gambar 5.25. Aspek thisness

## C. Possission in Movement

Possission in Movement menegaskan suatu tempat berfungsi jelas antara pergerakan untuk pejalan kaki, jalan aspal untuk kendaraan bermotor maupun tidak. Ini terjadi pada segmen I pada sisi kiri (utara) dan kanan (selatan), pada segmen II sisi kiri (utara) dan kanan (selatan) dan segmen III sebelah utara.



Adanya perbedaan ketinggian dan penggunaan matrial menegaskan aspek *Possission in Movement* pada koridor jl Pandanaran.

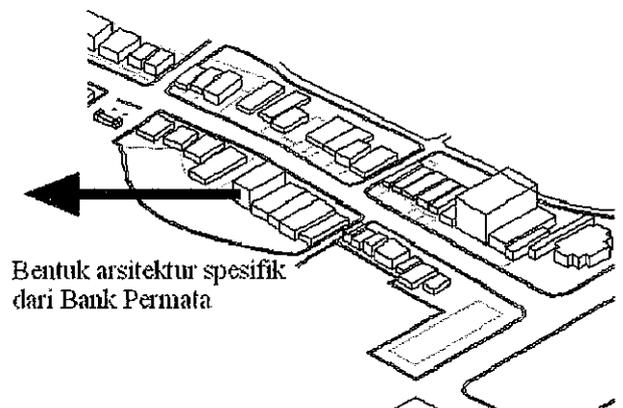
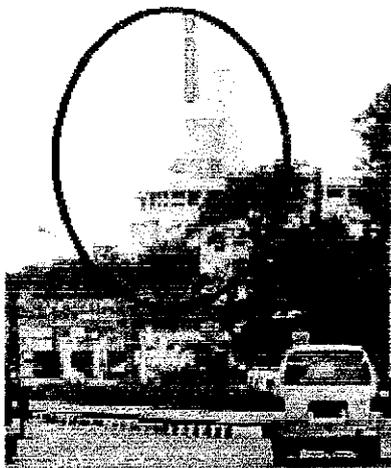
Gambar 5.26. Aspek Possission in Movement

### 5.2.3. Analisis Isi (Content)

Isi membahas tentang perasaan mengenai suatu tempat yang juga dipengaruhi oleh apa yang ada. Seseorang dalam suatu tempat akan dapat membedakan dan menghubungkan bahan-bahan melalui rupa/ bentuk, warna, pola, sifat, skala, dan lain-lain.

#### A. Incident

Terdapat pada penggal I sebelah selatan dimana terdapat bangunan yang menonjol dari segi arsitektur yaitu pada bangunan Bank Permata. Arsitektur tersebut cukup mengagetkan (lain) dibandingkan dengan arsitektur bangunan di sepanjang sisi jalan tersebut.



Gambar 5.27. Aspek Incident

#### B. Occupied Territory dan Pedestrian Ways

Mendekati ideal terdapat pada penggal I dimana pada penggal ini elemen street furniture penempatannya dapat memberi kesan keakraban bagi pengguna dan cukup lengkap. Seperti halte bus, telepon box, tempat duduk pada sisi selatan (yang berbatasan dengan saluran). Diantara pada 3 penggal pada Jalan Pandanaran arahan yang paling hidup sampai malam hanya pada penggal I ini.

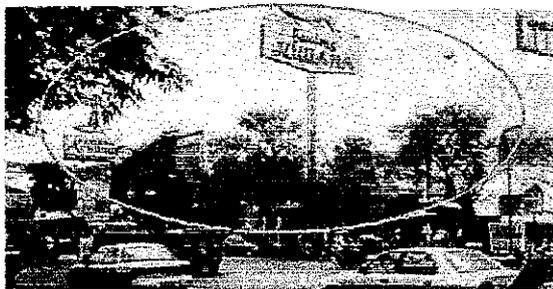


Penempatan Street Furniture memberikan kesan akrab pada penggal I.

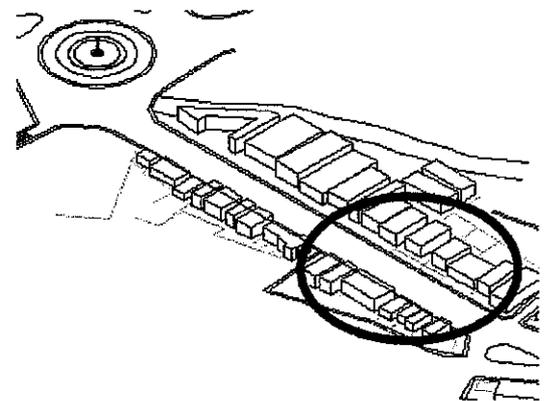
**Gambar 5.28. Penempatan Street Furniture (Halte Bis) sebagai tempat menunggu.**

### C. Seeing in Detail

Hal ini belum diperhatikan secara serius, karena kompleksitas dari penggunaan yang ada pada Koridor Pandanaran, sebenarnya jika diolah lebih lanjut terutama pada penggal III dimana penggal tersebut merupakan suatu kawasan yang spesifik, yaitu merupakan pusat jajan/ penjualan makanan khas akan lebih memperkuat jati diri dari kawasan tersebut. Sebagian besar penggunaan/ pemasangan papan reklame, pada penggal III menggunakan logo ikan bandeng.



Penggunaan logo dengan gambar maupun bentuk ikan Bandeng memperkuat jati diri kawasan tersebut.



**Gambar 5.29. Kekhasan suatu kawasan**

### 5.2.4 Analisis Sistem Pedestrian

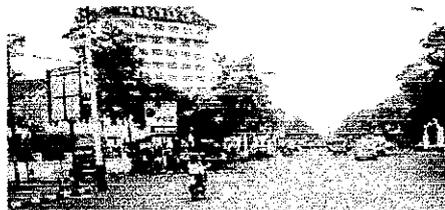
Jalur pedestrian yang ada di Koridor Jalan Pandanaran berada pada sisi utara dan sisi selatan jalur kendaraan bermotor Jalan Pandanaran. Pedestrian tersebut, baik

yang berada pada sisi utara maupun sisi selatan jalur jalan kendaraan bermotor memiliki lebar kurang lebih 1,5 - 2 meter dan tinggi sekitar 15 - 20 centimeter. Unsur pembentuk pedestrian terdiri dari paving yang disusun membentuk sudut 45° dan berimpit antar masing-masing paving. Satu paving memiliki panjang dan lebar masing-masing kurang lebih 10 cm x 20 cm. Paving area tersebut disusun memanjang di sisi utara dan sisi selatan mengikuti jalan aspal untuk kendaraan bermotor dan angkutan. Sisi yang tepat berbatasan dengan jalan aspal, baik sisi selatan maupun utara, dibatasi oleh batu bersemen sebagai pengikat dan pembatas.



**Gambar 5.30. Aspek pedestrian**

Sedangkan sisi yang lain (sisi bagian dalam) dibatasi oleh perkerasan yang disusun menyerupai tembok dengan ketinggian sekitar 50 cm atau dibatasi oleh tembok pembatas persil bangunan yang tepat berbatasan dengan jalur pedestrian.



**Penampang penggal 1**



**Penampang penggal 2**



**Penampang penggal 3**

**Gambar 5.31. Bentuk Fisik dan Dimensi**

Bentuk fisik pedestrian yang ada di koridor Jalan Pandanaran berupa trotoar dan jembatan penyeberangan. Trotoar yang ada sebagai jalur pedestrian memiliki karakteristik menerus atau tidak terputus sepanjang, sejalur dengan jalan aspal, seragam dalam dimensi lebar dan tingginya, kecuali pada lokasi trotoar yang berfungsi sebagai penghubung (pintu masuk) dengan bangunan yang ada di sebelahnya.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, terdapat beberapa hal yang dapat dianalisa sehubungan dengan jalur pedestrian yang ada di Koridor Jalan Pandanaran yang dapat diuraikan sebagai berikut :

- Berdasarkan panjang jalur pedestrian  
Jalur pedestrian yang ada di koridor Jalan Pandanaran adalah jalur menerus dari ujung Simpang Lima di sebelah timur sampai ujung Tugu Muda di sebelah barat. Panjang antar ujung tersebut sekitar 1,3 kilometer. Berdasarkan kondisi

tersebut dapat dikatakan bahwa jarak tersebut lebih panjang dari jarak ideal jalur pedestrian, yaitu sekitar 400 meter.

- Berdasarkan lebar jalur pedestrian

Lebar jalur pedestrian di Koridor Jalan Pandanaran adalah sekitar 1,5 sampai 2 meter sehingga paling banyak akan dapat dilalui oleh 2 orang secara berjajar satu jalur. Lebar jalur pedestrian tersebut apabila dihubungkan dengan kenampakan fisik jalur pedestrian, yaitu terdapat di sisi utara dan sisi selatan, akan mengesankan seolah-olah masing-masing sisi tersebut mewakili satu jalur, misalnya sisi utara untuk arah Tugu Muda menuju Simpang Lima (karena berada di sebelah kiri-sesuai aturan sisi berjalan yang berlaku di Indonesia) dan sisi selatan untuk arah Simpang Lima menuju Tugu Muda.

Berdasarkan fungsi dasarnya, kawasan pedestrian disusun dengan tujuan untuk memwadahi aktifitas pejalan kaki. Demikian pula pedestrian yang ada di Koridor Jalan Pandanaran. Fungsi sebagai tempat pejalan kaki telah dapat diperankan oleh pedestrian di Koridor Jalan Pandanaran. Namun demikian ternyata ada fungsi lain yang telah berkembang. Fungsi lain yang telah berkembang tersebut diantaranya ialah sebagai jalan untuk ditinggali, berbelanja, bekerja, bersantai, menunggu kendaraan umum, atau kombinasi diantara fungsi-fungsi tersebut, misalnya tinggal dan bekerja, bahkan sebagai tempat parkir.

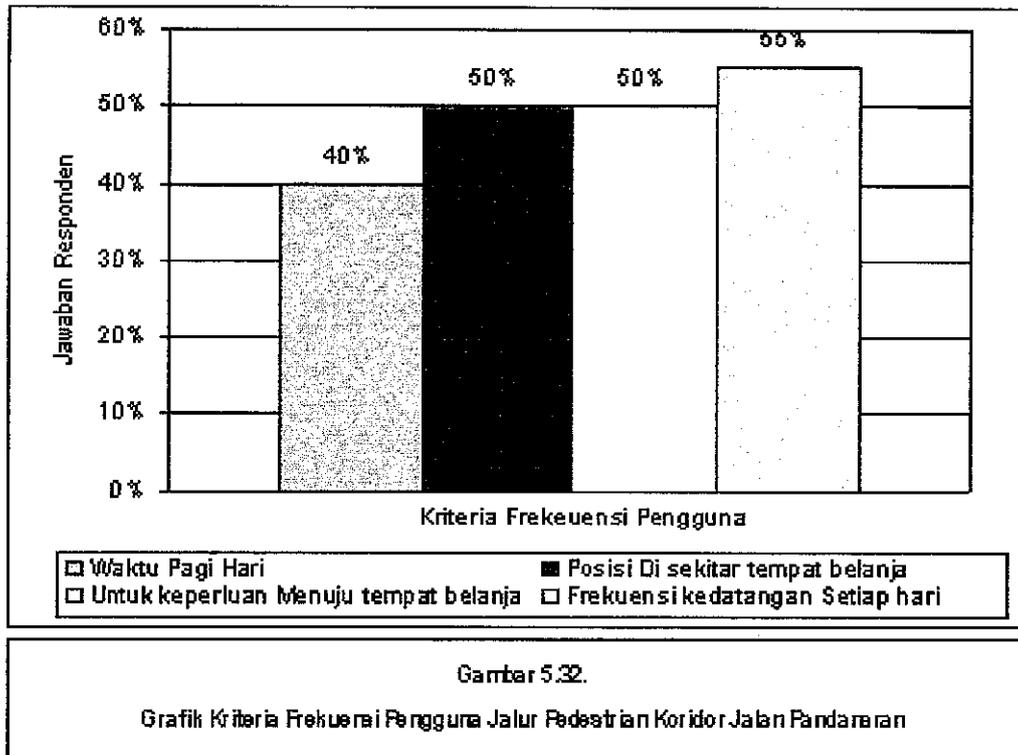
### **5.3. Analisis Persepsi Pengguna**

Untuk mengetahui sejauh mana fungsi jalur pedestrian di Koridor Jalan Pandanaran, berikut ini akan diuraikan penggunaan jalur pedestrian tersebut berdasarkan hasil penyebaran kuisioner yang telah dilakukan. Disamping itu

untuk juga berdasarkan hasil wawancara dengan para pakar mengenai Koridor Jalan Pandanaran sebagai Linkage Kota di Semarang. Hasil analisa dari kedua sumber tersebut dapat dilihat pada tabel dan grafik sebagai berikut :

|  | <b>Elemen</b>         | <b>Kondisi Lapangan</b>                      | <b>Analisa</b>   |
|--|-----------------------|--|--|
|  | <b>Bangunan</b>       |  |  |
|  | ▪ Pola Massa Bangunan | Terkonsentrasi                               | Pola massa bangunan membentuk semacam dinding pembatas terhadap suatu space (jalan)                    |
|  | ▪ Tampilan Bangunan   | Bervariasi                                   | Merupakan cerminan dari fungsi penggunaan lahan yang sifatnya variatif                                 |
|  | ▪ Façade              | Beragam tapi ada kesatuan                    | Beragamnya façade disatukan oleh fungsi lahan yang sama (pada penggal III)                             |
|  | ▪ Ketinggian Bangunan | Tidak teratur tapi berirama                  | Ketinggian bangunan membentuk skyline yang dinamis pada penggal tertentu, dan statis pada penggal lain |
|  | <b>Vegetasi</b>       |  |  |
|  | ▪ Jenis tanaman       | Seragam                                      | Memberi kesan satu kesatuan space  |
|  | ▪ Dimensi             | Tidak teratur                                | Mewadahi terhadap dimensi trotoar  |
|  | ▪ Tata letak          | Teratur                                      | Tata letak membentuk suatu garis (line)  |
|  | <b>Kesan</b>          |  |  |
|  | ▪ Serial Vision       | Terjadi aspek pengarah ke suatu tempat       | Sesuai dengan fungsi linkage sebagai pengarah pergerakan   |
|  | ▪ Isi                 | Tidak ada hubungan dan tidak berdiri sendiri | Tercipta suatu kesan incident dan terbentuk suatu kontras  |

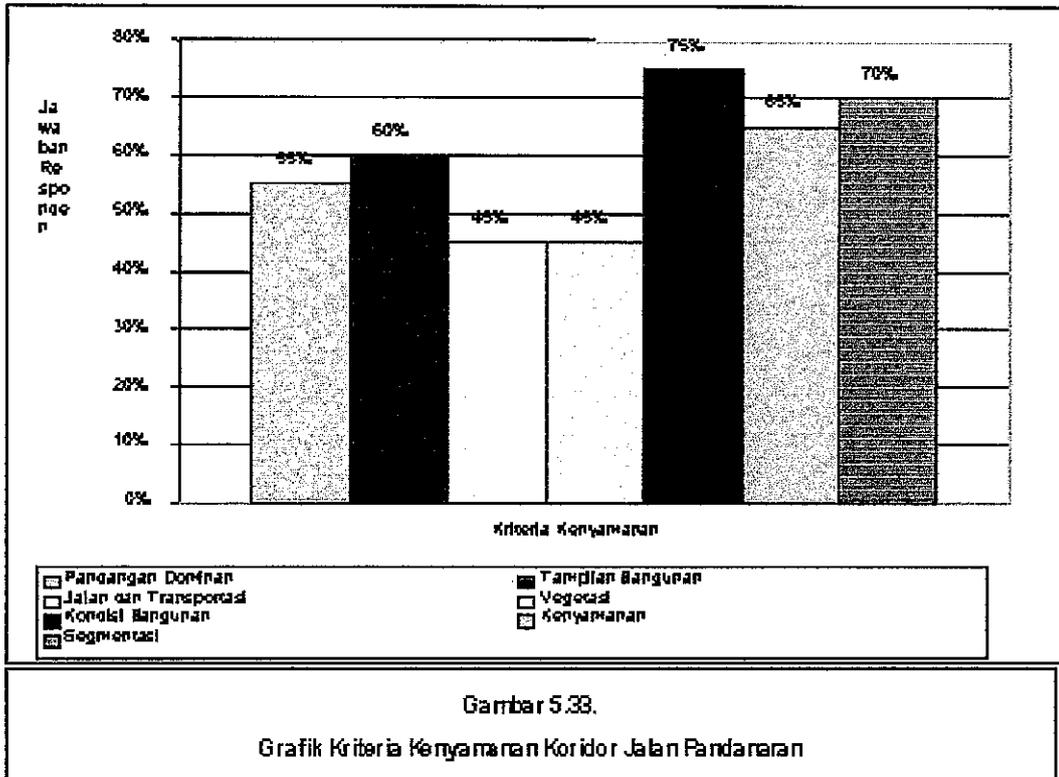
**Tabel V.3 Tabel Persepsi Pengguna**



Dari hasil rangkuman questioner yang dibagikan kepada pengguna (terlampir) maka dapat dirangkum beberapa hal sebagai berikut :

#### Kriteria Frekwensi Penggunaan

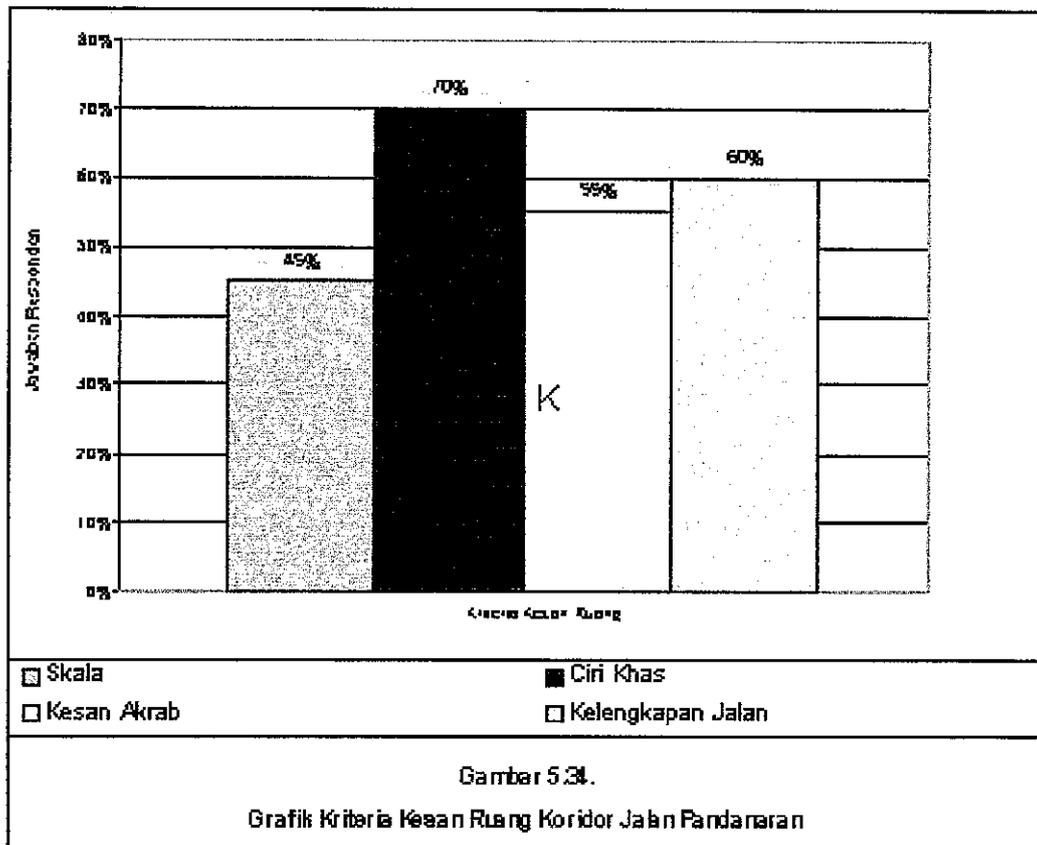
- Pengguna sebagian besar beraktifitas pada koridor Pandanaran pada pagi hari dengan lokasi pergerakan pada atau di sekitar tempat bekerja.
- Sebagian besar mengadakan aktifitas pergerakan dengan tujuan ke tempat belanja.
- Sedang frekwensi penggunaan paling besar pada setiap hari.



Dari Kriteria Kenyamanan

Pada Koridor Pandanaran ini berdasarkan hasil rangkuman questioner :

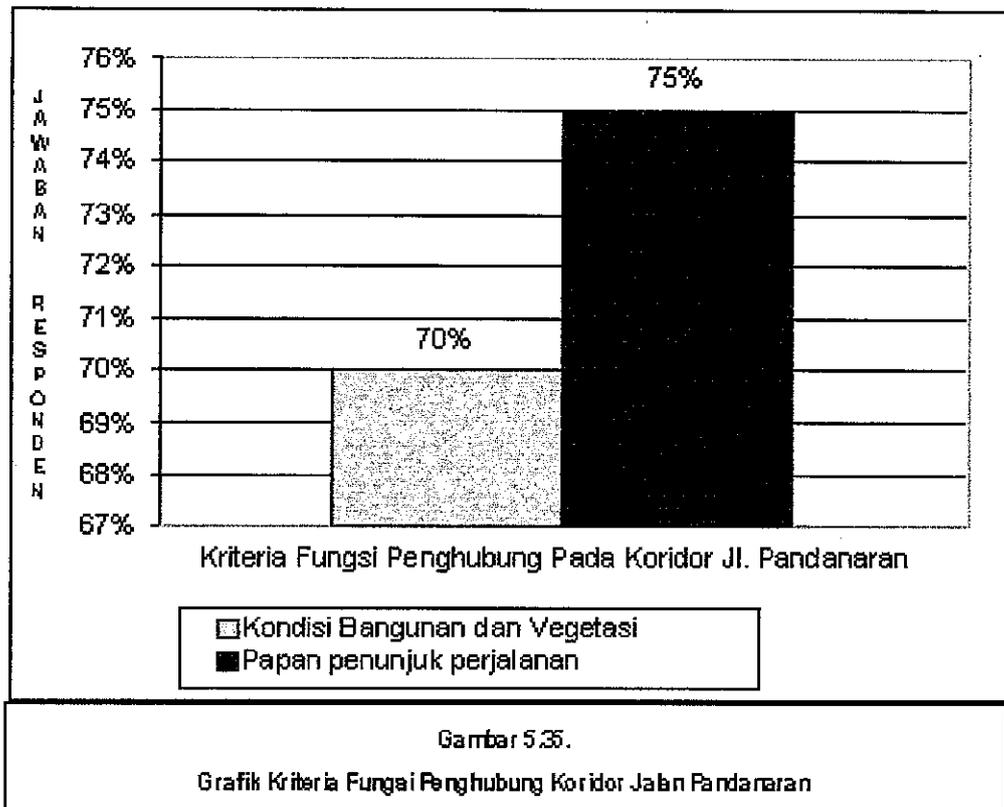
- Mempunyai beberapa bangunan yang cukup dominan dari sisi bentuk dan ketinggian.
- Tampilan cukup bervariasi.
- Tingkat kenyamanan pada koridor cukup tinggi.
- Kondisi bangunan rata-rata baik.



### Kriteria Kesan Ruang

Pada hasil rangkuman questioner :

- Koridor Pandanaran mempunyai suatu ciri khas, terutama pada penggal Jalan Kyai Saleh – Tugu Muda, dengan kelengkapan prasarana jalan cukup lengkap.
- Kesan me”ruang” pada koridor juga terjadi pada penggal Jalan Kyai Saleh – Tugu Muda dengan skala yang cukup ideal dan kesan akrab.



### Kriteria Fungsi Penghubung

- Kondisi bangunan cukup variatif dengan tampilan bangunan yang sangat beragam.
- Vegetasi menunjukkan pola yang sama untuk jenis tanaman, tetapi dari aspek dimensi tidak ada keseragaman.

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan mengenai kadar / tingkat kedalaman *linkage* dan berdasarkan parameter. *Linkage* yang ada pada Koridor Jalan Pandanaran maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut.

#### **6.1. Kesimpulan**

##### ***Linkage* visual**

*Linkage* yang ada pada Koridor Jalan Pandanaran merupakan *linkage* visual dengan pola koridor dari sisi dan diantara penggal yang ada. *Linkage* yang paling kuat terjadi pada Penggal III (antara Jalan Kiai Saleh - Tugu Muda).

Karakteristik memfokuskan ke *Node* Simpang Lima

##### ***Linkage* Struktural**

Ditinjau dari *Linkage* Struktural, fungsi koridor Pandanaran merupakan penggabungan dari 2 *Node* yaitu *node* Simpang Lima dan *node* Tugu Muda dengan pola Netral. Pada *node* Simpang Lima, bentuk fisik bangunan Masjid Baiturrahman merupakan koordinator bagi kawasannya. Hal ini terikat dengan di adopsinya bentuk atap bangunan masjid untuk Hotel Graha Santika.

##### ***Linkage* Kolektif**

Koridor Jalan Pandanaran yang merupakan bagian dari suatu kawasan kota yang tidak begitu jelas dari bentuk maupun ciri khasnya. Dari segi bentuk, maka koridor Pandanaran termasuk bentuk Megaform.

## Kondisi Koridor Jalan Pandanaran

Serial vision yang paling kuat terjadi pada Penggal III dengan arah dari perempatan Jalan Kiai Saleh menuju Tugu Muda.

## 6.2. Rekomendasi

Dari proses Analisis yang telah dilakukan terhadap kedalaman Linkage yang ada pada Koridor Jalan Pandanaran dan juga telah disimpulkan pada bagian sebelumnya, maka dapat dibuat beberapa rekomendasi sebagai berikut :

Karakter Linkage Visual adalah linkage yang paling kuat pada Koridor Pandanaran. Diantara atau di sepanjang Koridor Pandanaran, linkage visual yang paling kuat terjadi pada Penggal III atau antara perempatan Jalan Kyai Saleh sampai dengan Tugu Muda. Lokasi tersebut merupakan pusat penjualan makanan khas Kota Semarang, dan ditunjang dengan kondisi bangunan yang ada di sekitarnya sangat memungkinkan untuk dikembangkan lebih lanjut oleh Pemerintah Kota Semarang menjadi suatu kawasan khusus melalui pengaturan dan peraturan.

Simpang Lima sebagai pusat perdagangan di Kota Semarang, akan memberi dampak pada kawasan sekitarnya berupa munculnya fungsi bangunan pelayanan jasa yang ada hubungannya dengan kegiatan perdagangan seperti jasa perbankan, pertokoan, hotel dan jasa boga.

Pada Koridor Pandanaran ada suatu fenomena yang menarik, dimana ada kompleks perbankan yang justru mendekati *Node Historic*, dan relatif jauh dari Simpang Lima. Fenomena tersebut patut untuk dijadikan penelitian lebih lanjut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ashihara, Yoshinoby, 1983, *The Aesthetic Townscape Massachusetts*, Institute of Technology.
- Bacoa, Edmund N, 1978, *Design of Cities*, Penguin Books-New York.
- Canter, David, 1977, *Psychology of Place*, Mc Graw – Hill, New York USA.
- Cullen, Gordon, 1996, *The Concise Townscape*, Butterworth – Heinemann, Oxford.
- Edy Darmawan, Ir., M.Eng., 2002, *Toeri dan Implementasi Perancangan Kota*, Magister Teknik Arsitektur, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Eko Budiharjo, 1997, *Arsitektur, Pembangunan dan Konservasi*, Djambatan, Jakarta.
- Krier Rob, 1979, *Urban Space*, Academic Edition 42 Leinster Gardens, London.
- Lynch, Kevin, 1962, *The Image of The City*, The MIT Press Massachusette.
- Rapoport Amos, 1969, *House Form and Culture*, Prentice Hall, Inc. Englewood Cliffs.N.S.
- Robinete, O. Gary, 1985, *Barrier, Free Exterior Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Shirvani, Hamid, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Wirawan, Sarlito, 1992, *Psikologi Lingkungan*, PT. Gramedia Jakarta.
- Zand, Marcus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Soegija Pranata University Press.

UPT-PUSTAK-UNDIP