

**PENGARUH PENATAAN *STREET FURNITURE*
TERHADAP KARAKTER RUANG
JL. MT. HARYONO,
PENGAL JALAN PERTIGAAN SOMPOK SAMPAI PERTIGAAN MRICAN
DI SEMARANG**



TESIS
disusun dalam rangka memenuhi persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2

MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR

tjoek suroso hadi
Nim : L4B099083

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2003 / 2004**

ABSTRAKSI

Perkembangan ekonomi yang begitu pesat di Kota Semarang, menyebabkan semakin tumbuh dan berkembangnya terutama pada aspek perekonomian. Pertumbuhan ini menimbulkan dampak positif pada aspek ekonomi, hal ini dapat terlihat aktivitas ekonomi di Kota Semarang sangat dominan, sehingga seluruh pelosok kota, nafas bisnis sangat menonjol.

Jl. Mt. Haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican, tidak luput dari kondisi diatas. Apalagi wilayah ini, adalah masuk didalam Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) pada Bagian Wilayah Kota I (BWK I), dimana wilayah ini diperuntukkan sebagai wilayah perdagangan dan jasa.

Dengan demikian semakin tinggi aktivitas perekonomian di wilayah ini, sehingga dapat dilihat aktivitas yang begitu besar, maka penggal jalan Mt. Haryono, menjadi padat lalu-lintasnya, kemudian suasana dan kondisi tata-ruangnya nampak semrawut, serta berkesan kumuh. Akhirnya dengan adanya seluruh rangkaian aktivitas itu menjadikan karakter ruang jl. Mt. Haryono menjadi semrawut dan kumuh. Permasalahan muncul pada saat penataan street furniture ternyata tidak dapat dimanfaatkan oleh masyarakat yaitu para pejalan kaki serta pelaku ekonomi, yaitu para pemilik pertokoan, dan pedagang kaki lima (PKL).

Kemudian dari kondisi tersebut, peneliti akan melakukan kajian tentang pengaruh Penataan street furniture terhadap karakter ruang Jl. Mt. Haryono khususnya penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican, Semarang.

Adapun tujuan yang akan diambil dari penelitian ini, adalah untuk mengetahui apakah penataan street furniture dapat mempengaruhi karakter ruang Jl. MT. Haryono, khususnya penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican.

Kemudian sasaran yang akan diraih dari penelitian ini, adalah untuk menemukannya elemen-elemen street furniture yang dapat mempengaruhi karakter ruang, mengidentifikasi karakter ruang, sebagai elemen yang dapat mempengaruhi citra kota, mengidentifikasi persepsi dari pengguna tentang penataan street furniture, serta menganalisis dari penataan itu sendiri.

Kemudian dalam penelitian ini, peneliti akan menggunakan pendekatan analisis deskriptif kualitatif, aspek ini akan mendapatkan gambaran tentang elemen street furniture yang dapat mempengaruhi karakter ruang. Setelah itu didapatkan suatu temuan studi yang menggambarkan secara eksisting kondisi penataan street furniture di Jl. Mt. Haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican, di Semarang.

Kemudian pada bab selanjutnya akan dibahas tentang kesimpulan yaitu rangkuman dari seluruh pembahasan dan rekomendasi, yang akan ditujukan kepada , Pemerintah Kota Semarang, Masyarakat , kepentingan Studi lanjut, dan kemudian untuk Ilmu pengetahuan.

Kata kunci : street furniture – penataan – karakter ruang.

ABSTRACT

The Economic growth is faster in Semarang city it is had caused progressive grow and expand especially at economics aspected . This growth generate positive impact at economic aspect, this matter can be look at the economic that dominant activity at Semarang city, so the all corner area city, has given very uppermost of the business breath.

Mt. Haryono street in dismember in the form of dismembering road street of sompok threeangel streets until mrican threeangel without get above that condition. And surely this region is intering in Rencana detail Tata Ruang Kota (RDTRK) at Semarang city at Bagian Wilayah Kota I

(BWK I) where this region destined by as region since visible of big activity so that Mt. Haryono streets become over traffic density, and than of atmosphere and condition of it's the character of space to become ugly and dirty. Afterward the problems of system of street furniture can not be use that economic actors, that is of owner shops, The Five leg business , and than they all pedestrian.

Afterward at that conditions, researcher will effort research activities tha is do for topic of Street furniture of settlement influence to dismember space character sompok threeangel streets until mrican threeangel streets , at semarang city.

As regard that directions can take from this research , that is for knows how of the system of street furniture can be influence of the character of space for Mt. Haryono streets.

And so the target of this research ,that is will effort how of the system of street furniture can be influence of the character of space, the identification of the character of space as the image of the city influences, perception of the all user identifications, and than will effort to analysis of that system himself.

As regard at this research , researcher will effort used the quality of descriptions analysis approach , this aspect can take the figure of street furniture elements how to influence of the space character .

And after that the all of analysis product will can be take studies discover how to exist the figure of settlement street furniture elements at Mt. haryono streets of sompok threeangel streets until mrican threeangel streets .in Semarang city.

And than for another aspects can take the discuss of resume of the all product ,and than recommended proposal for the Semarang Governments , the communities , for specially of the shop owner and the five leg business , for next studies ,and than for science.

Keywords : Street furniture - system - The space character

KATA PENGANTAR

Mengucapkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, bahwa dalam penyusunan laporan penelitian ini dapat berjalan dengan baik. Waktu yang lama dalam penelitian ini, semata-mata karena peneliti ingin menyelami sepenuhnya para responden yang sebagian besar adalah pelaku-pelaku langsung, baik sebagai pemilik pertokoan maupun para pedagang kaki lima. Kemudian peneliti selalu mengamati setiap hari perkembangan aktivitas di wilayah studi, baik pada saat siang hari maupun malam hari.

Sehingga dalam kesempatan yang sangat baik ini, peneliti berusaha mengangkat topik penelitian yang selalu melibatkan para responden. Adapun judul penelitian tersebut adalah :

PENGARUH PENATAAN *STREET FURNITURE* TERHADAP KARAKTER RUANG

JL. MT. HARYONO PENGGAL PERTIGAAN SOMPOK SAMPAI
PERTIGAAN MRICAN. SEMARANG.

Maksud dari topik ini adalah untuk mengetahui sampai sejauh mana pengaruh penataan *street furniture* terhadap karakter ruang pada jl. Mt. Haryono. Pengaruh itu dihasilkan atas dasar pendapat dan pandangan dari para responden, yaitu pemilik toko, PKL, serta para pejalan kaki. Hal ini perlu dilakukan karena aktivitas di wilayah studi selalu melibatkan pelaku ekonomi tadi.

Dengan segala keterbatasan pengetahuan peneliti, sehingga dalam laporan penelitian ini terdapat kekurangan, ataupun kekeliruan, baik etika penulisan maupun substansial, maka peneliti mohon kritik dan saran dari Bapak/Ibu/Sdr, sehingga laporan ini menjadi lebih sempurna.

Ucapan terimakasih, kami sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu terlaksananya penelitian ini, terutama kepada yang terhormat :

1. Bp. Ir. EDY DARMAWAN, M.Eng, selaku Mentor dalam penelitian ini, yang penuh kesabaran dalam membimbing peneliti.
2. Ibu Ir. NANY YULIASTUTI, MSP, selaku Co-Mentor dalam penelitian ini, yang penuh kesabaran dalam membimbing peneliti.
3. Bp. Ir. M. FARCHAN, dari Bapekot Semarang, yang telah membantu memberikan data-data yang dibutuhkan kepada peneliti.
4. Para pedagang dan para pemilik pertokoan di wilayah Jl. Mt. Haryono, yang telah membantu mengisi daftar kuisener.

Demikian mudah-mudahan laporan ini dapat dipergunakan sebagai bahan referensi bagi semua pihak yang membutuhkan.

Semarang, 24 Maret 2004

Peneliti

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	Halaman
LEMBAR PENGESAHAN	i
ABSTRAKSI.....	ii
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR FOTO.....	xii
DAFTAR PETA.....	xiii
BAB: PENDAHULUAN	1
I.1. : Latar Belakang.....	1
I.2. : Alasan pemilihan judul.....	3
I.3. : Rumusan masalah.....	4
I.4. : Tujuan dan sasaran.....	4
I.5. : Ruang Lingkup	5
I.5.1. Ruang Lingkup Materi	5
I.5.2. Ruang Lingkup Wilayah	5
I.6. : Kerangka pikir	6
I.7. : Sistematika pembahasan.....	7
BAB II : KAJIAN TENTANG <i>STREET FURNITURE</i> DAN KARAKTER RUANG	10
II.1. : Pengertian.....	10
II.1.1. : <i>Street Furniture</i>	10
II.1.2. : Karakter ruang.....	11
II.2. : Teori Perancangan Kota.....	13
II.2.1. The Finding Lost Space	13
II.2.2. The San Fransisco Urban Design Plan	15
II.2.3. The Urban Design Process.....	17
II.3. : Standar-standar.....	21
A. Standar kenyamanan.....	21
B. Standar dimensional.....	27
II.4. : Hipotesis.....	34
BAB III : METODE PENELITIAN TENTANG PENATAAN <i>STREET FURNITURE</i> DAN KARAKTER RUANG	35
III.1. Tahap pelaksanaan studi.....	35
III.1.1. Metode pengumpulan data.....	35
III.1.2. Kebutuhan data	35
III.1.3. Rancangan survey.....	37
III.1.4. Rancangan daftar kuisener.....	37

III.1.5. Jenis populasi dan sampel.....	37
III.2. Metode analisis.....	39
III.2.1. Metode analisis deskriptif	39
III.2.2. Metode analisis kualitatif.....	40
III.2.3. Metode analisis kuantitatif	42
III.3. Proses analisis	42
BAB IV : GAMBARAN UMUM LOKASI	
JL.MT. HARYONO PENGGAL PERTIGAAN SOMPOK SAMPAI	
PERTIGAAN MRICAN.....	
IV.1. : Tinjauan terhadap Rencana Detail Tata Ruang Kota.....	44
IV.1.1. Pengertian.....	44
IV.1.2. Kebijakan Umum Pengembangan	
Bagian Wilayah I (BWK I).....	45
IV.1.3. Aspek pengembangan Kota Semarang.....	45
IV.2. : Tinjauan Kawasan Studi	46
IV.2.1. : L o k a s i.....	46
IV.2.2. : Karakter ruang kawasan studi.....	49
A. Jalan Utama.....	49
B. Figure ground.....	50
C. Kondisi masa bangunan.....	52
D. Bentuk fasade bangunan.....	53
IV.2.3. : Street Furniture.....	55
A. T r o t o a r.....	55
B. Lighting/lampu penerangan.....	60
C. Rambu-rambu lalu-lintas.....	63
D. Telephone box.....	66
E. Pohon peneduh.....	66
F. Bak sampah.....	69
G. Bangku duduk.....	69
H. Halte bus.....	70
IV.2.4. : Tinjauan jenis aktivitas.....	70
A. : P a s a r.....	70
B : Pedagang kaki lima , pertokoan	
/perdagangan.....	73
C : Aktivitas publik.....	76
IV.3. : Tinjauan tentang persepsi masyarakat pengguna.....	83
IV.3.1. : Persepsi dari PKL.....	83
IV.3.2. : Persepsi dari pemilik pertokoan.....	90
IV.3.3. : Persepsi dari pejalan kaki.....	96
BAB V : ANALISIS MENGENAI PENGARUH PENATAAN	
STREET FURNITURE TERHADAP KARAKTER RUANG	
V.1. Analisis lokasi	103
V.2. Tinjauan tentang RDTRK Semarang.....	105
V.3. Tinjauan tentang RDTRK BWK I.....	106

V.3.1. Kebijakan dan strategi struktur ruang kota...	106
V.3.2. Kebijakan dan strategi tata guna lahan.....	107
V.4. Analisis penataan street furniture di Jl. Mt. haryono.....	109
V.4.1. T r o t o a r	109
V.4.2. Bentuk dan perletakan lampu penerangan.....	111
V.4.3. Bentuk dan perletakan pohon peneduh.....	112
V.4.4. Perletakan signed / rambu-rambu lalu-lintas.....	114
V.4.5. Perletakan telephone box.....	115
V.4.6. Perletakan bak sampah.....	115
V.4.7. Perletakan bangku duduk.....	116
V.4.8. Perletakan halte bus.....	116
V.5. Analisis karakter ruang Jl. Mt. Haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican,di semarang...	117
V.5.1. Figure ground	117
V.5.2. Bentuk masa bangunan	119
V.5.3. Bentuk fasade bangunan	120
V.6. Kesimpulan sementara	121
V.6.1. Kekuatan.....	121
V.6.2. Kelemahan.....	122
V.7 Temuan studi	126
BAB VI : PENUTUP.....	128
VI.1. : Kesimpulan.....	128
VI.2. : Rekomendasi.....	130
 DAFTAR KEPUSTAKAAN.....	 132

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 1 : DIAGRAM KERANGKA PIKIR.....	6
Gambar 2 : SOLID, VOID, LINKAGE DAN PLACE.....	14
Gambar 3 : PROSES RESPIRASI.....	22
Gambar 4 : POHON SEBAGAI BARIER.....	24
Gambar 5 : JENIS POHON.....	25
Gambar 6 : PERLETAKAN POHON YANG BERDEMPETAN.....	25
Gambar 7 : PENANAMAN POHON DENGAN MEDIA TANAH.....	26
Gambar 8 : PENATAAN POHON DENGAN BERJAJAR.....	26
Gambar 9 : PENATAAN POHON BERSELANG SELING.....	27
Gambar 10 : PENATAAN POHON DENGAN SERIAL VISION.....	27
Gambar 11 : POLA DIMENSI TROTOAR.....	28
Gambar 12 : LAMPU PENERANGAN KHUSUS.....	29
Gambar 13 : LAMPU PENERANGAN UNTUK PEJALAN KAKI.....	29
Gambar 14 : LAMPU PENERANGAN UNTUK UMUM.....	30
Gambar 15 : LAMPU PENERANGAN UNTUK PARKIR.....	30
Gambar 16 : LAMPU PENERANGAN TIANG TINGGI.....	30
Gambar 17 : BANGKU DUDUK.....	31
Gambar 18 : RAMBU-ERAMBU LALU-LINTAS.....	31
Gambar 19 : POHON PENEDUH.....	32
Gambar 20 : GARDU TELEPHONE.....	32
Gambar 21 : BAK SAMPAH.....	32
Gambar 22 : HALTE BUS.....	33
Gambar 23 : PETA LOKASI KAWASAN STUDI.....	48
Gambar 24 : SOLID DAN VOID, PADA PENGGAL JL. MT. HARYONO....	51
Gambar 25 : KONDISI FIGURE GROUN PD.PERTIGAAN SOMPOK.....	51
Gambar 26 : KONDISI FASADE BANGUNAN.....	54
Gambar 27 : KONDISI BAK SAMPAH.....	69
Gambar 28 : KPNDISI HALTE BUS.....	70
Gambar 29 : PETA PENYEBARAN AKTIVITAS.....	74
Gambar 30 : AKTIVITAS PERTOKOAN DAN PKL.....	75
Gambar 31 : ,PKL DI WILAYAH PERTIGAAN SOMPOK.....	77
Gambar 32 : KONSENTRASI PKL DI DEPAN PASAR PETERONGAN.....	77
Gambar 33 : KONSENTRASI PKL DI DEPAN JAVA MALL.....	77
Gambar 34 : KONSENTRASI PKL DI DEPAN JAVA MALL.....	78
Gambar 35 : KONDISI PKL DI PERTIGAAN MRICAN.....	78
Gambar 36 : AKSESIBILITAS JL. MT. HARYONO.....	104
Gambar 37 : DIMENSI TROTOAR, EKSISTING.....	109
Gambar 38 : TROTOAR SEMRAWUT, EKSISTING.....	110
Gambar 39 : TROTOAR UNTUK SHOW ROOM.....	110
Gambar 40 : KONDISI TROTOAR YANG PARAH.....	111
Gambar 41 : FIGURE GROUND.....	118
Gambar 42 : BANGUNAN DENGAN KETINGGIAN YANG TIDAK SAMA...	119
Gambar 43 : DIAGRAM BENTUK FASADE BANGUNAN.....	121

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1 : KEBUTUHAN DATA.....	31
Tabel 2 : UNSUR-UNSUR SWOT.....	43
Tabel 3 : JENIS DAN KONDISI TROTOAR.....	55
Tabel 4 : KONDISI LAMPU PENERANGAN.....	60
Tabel 5 : KONDISI RAMBU LALU-LINTAS.....	63
Tabel 6 : JENIS DAN KONDISI TANAMAN.....	66
Tabel 7 : JENIS DAN JUMLAH AKTIVITAS.....	73
Tabel 8 : POLA PENYEBARAN AKTIVITAS.....	75
Tabel 9 : JENIS DAGANGAN.....	84
Tabel 10 : LAMA BERJUALAN.....	85
Tabel 11 : ALASAN BERJUALAN.....	85
Tabel 12 : KONDISI TEMPAT BERJUALAN.....	86
Tabel 13 : ALASAN PEDAGANG MENGATAKAN 'YA'.....	86
Tabel 14 : ALASAN PEDAGANG MENGATAKAN 'TIDAK'.....	87
Tabel 15 : ALASAN PEDAGANG MENGATAKAN 'Ya'ada hubungan	88
Tabel 16 : ALASAN PEDAGANG MENGATAKAN 'Ya'.....	89
Tabel 17 : PEDAGANG YG TIDAK ADA HUB.....	89
Tabel 18 : JENIS DAGANGAN PERTOKOAN.....	90
Tabel 19 : WAKTU LAMANYA PEMILIK TOKO BERJUALAN.	91
Tabel 20 : JAJAK PENDAPAT ATAS MEREBAKNYA PKL.....	91
Tabel 21 : JAJAK PENDAPAT KONDISI PARKIR.....	92
Tabel 22 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS KONDISI TROTOAR...	93
Tabel 23 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS LAMPU PENERANGAN	93
Tabel 24 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS POHON PENEDUH.....	94
Tabel 25 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS RAMBU LALIN.....	95
Tabel 26 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS BAK SAMPAH.....	95
Tabel 27 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS BANGKU DUDUK.....	96
Tabel 28 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS PEKERJAAN PEJALAN KAKI	97
Tabel 29 : HASIL JAJAK PENDAPAT ATAS USIA PEJALAN KAKI.....	97
Tabel 30 : KEPENTINGAN PEJALAN KAKI.....	98
Tabel 31 : WAKTU PEJALAN KAKI BERJALAN-JALAN	99
Tabel 32 : SUASANA PEJALAN KAKI LEWAT	99
Tabel 33 : JAJAK PENDAPAT DARI PEJALAN KAKI ATAS TROTOAR..	100
Tabel 34 : JAJAK PEND.DARI PEJALAN KAKI ATAS LAMPU PENERANGAN	101
Tabel 35 : PENDAPAT PEJALAN KAKI ATAS RAMBU LALU-LINTAS..	101
Tabel 36 : PENDAPAT PEJALAN KAKI ATAS KONDISI TELEPHONE BOX	102
Tabel 37 : TEMUAN STUDI.....	104

DAFTAR FOTO

	Halaman
FOTO 1 : JL. MT. HARYONO SEBAGAI JALAN UTAMA.....	49
FOTO 2 : PEREMPATAN JALAN	50
FOTO 3 : JAVA MALL, DENGAN FASADE BANGUNANNYA....	54
FOTO 4 : KOLAM RENANG, ATLANTIS.....	54
FOTO 5 : AKTIVITAS PARKIR.....	71

DAFTAR PETA

Peta 1 : SITUASI JL. MT HARYONO.....	58
Peta 2 : JENIS DAN KONDISI TROTOAR.....	59
Peta 2 : JENIS DAN KONDISI LIGHTING.....	62
Peta 3 : JENIS DAN KONDISI RAMBU LALU-LINTAS.....	65
Peta 4 : JENIS DAN KONDISI POHON PENEDUH.....	68

TESIS

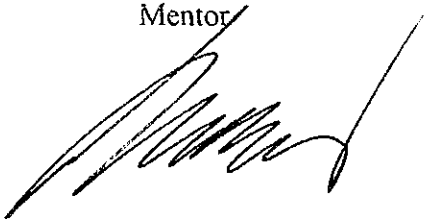
**PENGARUH PENATAA *STREET FURNITURE*
TERHADAP KARAKTER RUANG
JL. MT.HARYONO PENGGAL PERTIGAAN SOMPOK
SAMPAI PERTIGAAN MRICAN.
DI SEMARANG.**

disusun oleh
tjoek suroso hadi
L4B099083

Telah dipertahankan didepan Tim Penguji
Pada tanggal : 24 MARET 2004
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

Menyetujui ,
Komisi Pembimbing

Mentor

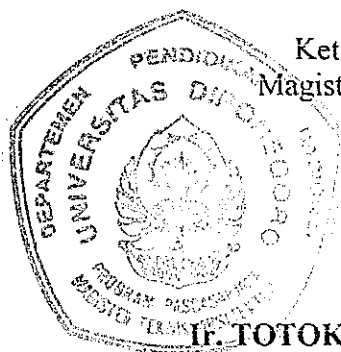


Ir.EDY DARMAWAN, M.Eng.

Co-Mentor



Ir. NANY YULIASTUTI, MSP.



Ketua Program Studi
Magister Teknik Arsitektur



Ir. TOTOK ROESMANTO, M.eng.

BAB I PENDAHULUAN

I.1. Latar belakang :

Perkembangan ekonomi di Kota Semarang yang sangat pesat, menimbulkan dampak yang begitu luas disemua aspek. Aspek yang timbul akibat perkembangan ini adalah adanya tempat-tempat perdagangan sebagai manifestasi dari kehidupan ekonomi yang berlangsung di masyarakat.

Ciri khas kehidupan ekonomi di masyarakat adalah adanya tempat jual-beli langsung atau tempat transaksi langsung antara penjual dan pembeli. Sehingga tempat ini menjadi lokasi yang terus menerus berkembang. Fasilitas tempat transaksi itu adalah pertokoan dan pasar tradisional .

Jl. MT Haryono penggal pertigaan Mrican sampai pertigaan Sompok, merupakan salah satu penggal jalan yang menjadi tempat transaksi perdagangan itu . Akibat dari aktivitas pertokoan dan pasar, ternyata menimbulkan karakter ruang di Jl. MT Haryono menjadi *semrawut* dan berkesan kumuh.

Jalan Mt Haryono merupakan sebuah jalur yang berakses ke berbagai fasilitas perkotaan, diantaranya adalah akses menuju pasar Johar, serta akses menuju simpang lima Semarang. Dalam teori *Linkage* dalam *Finding Lost Space* karya Roger Trancik, maka Jl. Mt.Haryono sangat vital dan menjadi satu-satunya sirkulasi jalan dari arah selatan yang akan menuju ke kedua fasilitas tadi. Sehingga dalam pelaksanaannya, maka jalan ini mempunyai beban yang besar dalam menampung segala jenis aktivitas, baik aktivitas yang mendukung pasar itu sendiri, maupun aktivitas lalu-lintas yang akan menuju simpang lima atau pasar johar.

Kondisi yang demikian itu akan menimbulkan gejala yang kurang baik bagi pertumbuhan lingkungan jl.Mt. Haryono itu sendiri . Pertumbuhan yang kurang baik diantaranya adalah kurang terawatnya ruang pada penggal jalan pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican. Seringnya aktivitas yang tidak dapat berhenti itu , Pemerintah kota tidak ada kesempatan untuk memperbaiki, menata ulang atau bahkan membongkar elemen-elemen pendukung jalan . Begitu juga pemilik pertokoan, walaupun mereka mempunyai andil didalam

penataan wajah bangunannya, pemilik ini ternyata tidak punya *sense of belonging* wilayah mereka sendiri. Sehingga wajah bangunan pertokoan itu didiamkan sedemikian rupa sehingga terlihat kumuh dan pemanfaatan bangunan itu sendiri sudah melebihi batas kewajaran dari fungsi sebuah bangunan, yaitu seringnya digunakan untuk gudang penyimpanan barang atau untuk menjemur pakaian (khususnya bangunan berlantai dua). Kemudian warna cat dari setiap bangunan, kondisinya sudah rusak, tanpa ada upaya untuk perbaikan. Sehingga, akan terlihat bahwa karakter ruang di Jl. Mt Haryono semakin tidak menentu, artinya suasana ruangnya tidak mengidentifikasi sebuah kawasan yang mempunyai ciri dan fungsi sebagai area perdagangan, pertokoan dan pasar yang modern.

Demikian juga aktivitas perdagangan yang ada, maka di kawasan ini diperparah dengan adanya pedagang kaki lima (PKL), dimana kedatangannya adalah sebagai implementasi dari kondisi ekonomi kerakyatan, dan mereka berdatangan atas dasar kondisi masing-masing pedagang. Para pedagang kaki lima, mempunyai ciri yang sangat sederhana, dimana dalam mereka berdagang, barang dagangannya tidak membutuhkan area yang luas dan permanen, namun mereka justru sering menyukai area yang sering digunakan untuk lalu-lalangnya para pejalan kaki. Kondisi ini memang menjadi filosofi mereka, bahwa didalam keramaian pejalan kaki, maka diharapkan orang-orang dapat dengan mudah untuk membeli dagangan mereka. Munculnya PKL ini memang sering tidak terpantau oleh aparat, satu demi satu mereka muncul untuk menjajakan dagangannya sesuai dengan selera masyarakat pejalan kaki.

PKL didalam penempatannya sering menggunakan bahu jalan atau jalur pedestrian, sehingga yang terakhir ini dapat mengakibatkan para pejalan kaki justru tidak mempunyai *space* untuk berjalan kaki.

Jalur pejalan kaki itu sendiri merupakan salah satu elemen perancangan kota yang penting untuk membentuk keterhubungan antar aktivitas pada suatu kawasan.

Jalur pejalan kaki bukan sekedar bagian dari program untuk memperindah suatu kawasan, namun juga untuk tujuan menciptakan kenyamanan dan

sebagai elemen pendukung bagi aktivitas perdagangan serta aktivitas ruang-ruang kota lainnya.

Jalur pejalan kaki atau disebut dengan trotoar merupakan elemen pendukung sistem perkotaan secara keseluruhan dan mampu mengintegrasikan aktivitas perkotaan lainnya, sebagai contoh adanya penempatan *Signed, Lighting, Trees*, dan elemen jalan atau disebut dengan *street furniture*. Dalam bukunya *The Urban Design Proses* karya Hamid Shirvani, maka elemen jalan atau *street furniture* berfungsi sebagai salah satu elemen perancangan kota yang ikut mendukung aktivitas kota itu sendiri.

Dalam kasus di Jl. Mt Haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican bahwa ,penempatan *street furniture* sering tidak mengindahkan aspek fungsi maupun aspek estetika. Pada aspek fungsi , *street furniture* dalam penempatannya tidak mengakomodasi kepentingan pemilik pertokoan, para pedagang maupun para pejalan kaki.

Kemudian pada aspek estetika , maka *street furniture* dalam penempatannya , sering tidak menggunakan aspek seni, baik perletakannya , *design* , maupun pola pewarnaannya.

I.2. Alasan Pemilihan Judul :

Jl.Mt. Haryono ,secara konstelasi kota, adalah salah satu jalan arteri utama yang digunakan untuk aktivitas masyarakat, baik aktivitas bertransportasi, perdagangan maupun perkantoran. Konsep ini secara jelas telah tertuang didalam program Pemerintah Kota , yaitu Rencana Detail Tata Ruang Kota, pada Batas Wilayah Kota I.

Menurut RDTRK Semarang, jalan MT. Haryono pada penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican, diperuntukkan sebagai pusat primer kota kedua, yaitu area perdagangan dan jasa kota Semarang (kota maupun regional).

Pesatnya perkembangan pada wilayah ini ditengarai oleh bergesernya fungsi dan aktivitas, dimana pada umumnya terjadi dari fungsi yang semula adalah perumahan, maka berubah fungsi menjadi non-perumahan (biasanya menjadi fungsi perdagangan), oleh karena itu jl. Mt. Haryono beban aktivitasnya sudah terlalu berat , hal ini terlihat aktivitas yang heterogen ,

yaitu dari transaksi jual beli , transportasi , parkir , berjalan-jalan , sampai dengan kondisi tata ruangnya yang semakin *semrawut*.

Kemudian diperparah dengan penataan *street furniture* , yang akan mempengaruhi kualitas lingkungannya

Maka dari itu, peneliti memandang perlu untuk mengkaji tentang pengaruh penataan *street furniture* terhadap karakter ruang jl. Mt. haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican, di semarang.

I.3. Rumusan masalah :

Dari uraian diatas serta melihat kondisi eksisting di lapangan, maka dapat ditarik permasalahan yaitu :

- a). Jl. MT. Haryono , terjadi peningkatan aktivitas , sebagai akibat dari fungsi perdagangan dan jasa , sehingga semakin bertambahnya PKL yang tumbuh dan berkembang di jalur pejalan kaki.
- b). Perletakan *Street Furniture* , pada kondisi sekarang tidak sesuai dengan perkembangan kota, sehingga justru tidak dapat dimanfaatkan oleh masyarakat.

I.4. Tujuan dan sasaran :

3.1. Tujuan :

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji, apakah penataan *street furniture* dapat mempengaruhi karakter ruang jl. Mt. Haryono khususnya pada penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican.

3.2. Sasaran :

Sasaran yang akan dicapai dari penelitian ini adalah :

- a). Menemukanali elemen-elemen *street furniture* yang dapat mempengaruhi karakter ruang.
- b). Mengidentifikasi karakter ruang, sebagai elemen yang dapat mempengaruhi citra kota.
- c). Mengidentifikasi persepsi dari pengguna tentang penataan *street furniture* di jl. Mt. Haryono.

- d). Menganalisis pengaruh penataan *street furniture* terhadap karakter ruang jl. Mt. Haryono, khususnya pada penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican.

I.5. Ruang lingkup :

1.5.1. Ruang lingkup materi :

Penelitian ini akan dibatasi pada telaah dan kajian pada aspek penataan *street furniture* yang berada pada jl. MT. Haryono ,penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican, di Semarang. Adapun bahasan tersebut meliputi :

- a. Bentuk dan dimensi trotoar.
- b. Bentuk dan perletakan lighting.
- c. Bentuk dan perletakan pohon peneduh.
- d. Bentuk dan perletakan signed.
- e. Bentuk dan perletakan telephone box.
- f. Bentuk dan perletakan bak sampah.
- g. Bentuk dan perletakan bangku duduk.
- h. Bentuk dan perletakan halte bus.

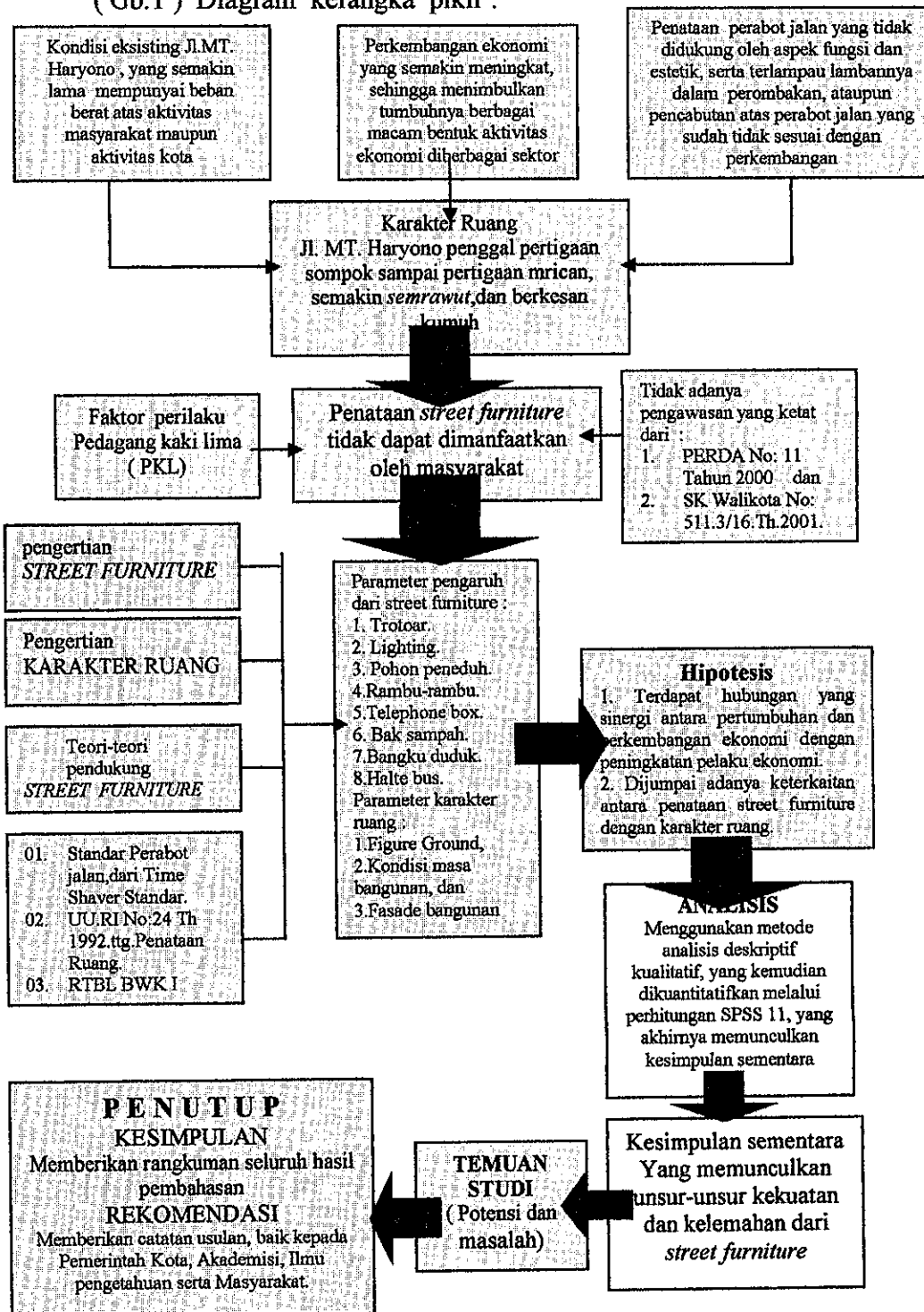
1.5.2. Ruang lingkup wilayah :

Wilayah yang akan dibahas adalah sepanjang jalan Mt. Haryono pada penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican, semarang. Adapun batas-batas wilayah studi adalah sebagai berikut :

- a. Batas wilayah timur : Kelurahan Peterongan dan Lamper Kidul
- b. Batas wilayah barat : Kelurahan Gajahmungkur dan Wonodri

I.6. Kerangka Pikir :

(Gb.1) Diagram kerangka pikir :



I.7. Sistematika Pembahasan :

BAB I : PENDAHULUAN :

Berisi tentang latar belakang , alasan pemilihan studi, kemudian perumusan masalah, setelah itu dilanjutkan dengan tujuan penelitian dan sasaran. Selanjutnya ruang lingkup materi dan wilayah , dan dilanjutkan dengan kerangka pikir , dan diakhiri dengan sistematika pembahasan .

BAB II : KAJIAN TEORI TENTANG *STREET FURNITURE* DAN KARAKTER RUANG.

Berisi tentang pengertian-pengertian tentang *street furniture* dan karakter ruang , landasan teori, baik teori teori tentang perilaku pedagang, maupun teori tentang perancangan kota . Standar-standar tentang yang berkaitan dengan *street furniture*, kemudian diakhiri hipotesis.

BAB III : METODE PENELITIAN PENGARUH *STREET FURNITURE* TERHADAP KARAKTER RUANG JL. MT. HARYONO .

Yang berisi tentang, tahapan pelaksanaan studi yang berisi ,tentang metode pengumpulan data, kebutuhan data, kemudian melakukan wawancara terstruktur kepada responden melalui suatu rancangan *survey* dan daftar kuisener. Setelah itu membahas masalah jenis populasi dan sampel , kemudian diakhiri dengan metode analisis.

Metode analisis yang dipakai adalah metode deskriptif kualitatif, yang kemudian dikorelasikan dengan hasil wawancara yang dikuantitatifkan dengan memakai uji frekuensi ,kemudian dari hasil analisis tersebut didapatkan aspek kekuatan dan aspek kelemahan dari elemen *street furniture*.

**BAB IV : GAMBARAN UMUM JL. MT. HARYONO
PENGAL PERTIGAAN SOMPOK SAMPAI
PERTIGAAN MRICAN .SEMARANG.**

Berisi tentang tinjauan kawasan studi, aktivitas secara umum kawasan studi, serta elemen-elemen yang ada di wilayah studi.

Kemudian dibahas pula tentang berbagai macam aktivitas yang berada di wilayah ini.

Jenis aktivitas yang akan ditekankan dalam konteks masalah ini , adalah aktivitas pemilik pertokoan, Pedagang Kaki Lima (PKL), serta pejalan kaki. Kemudian dibahas tentang hasil persepsi pelaku ekonomi, yaitu dengan jajak pendapat .

**BAB IV : ANALISIS MENGENAI PENGARUH
PENATAAN *STREET FURNITURE* TERHADAP
KARAKTER RUANG JL. MT. HARYONO
PENGAL PERTIGAAN SOMPOK SAMPAI
PERTIGAAN MRICAN ,SEMARANG.**

Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis deskriptif kualitatif, yaitu menelaah dan membahas kondisi eksisting yang dikaitkan dengan kajian teori, yaitu untuk mengetahui kondisi dari hasil pengamatan lapangan, yang kemudian di korelasikan dengan kajian teori, kemudian juga melakukan perhitungan statistik untuk hasil wawancara yang disajikan kedalam tabel frekuensi dari pedagang kaki lima (PKL), pemilik pertokoan, serta para pejalan kaki.

Kemudian dari hasil pembahasan diatas akan muncul kesimpulan sementara yang berisi tentang aspek kekuatan dan aspek kelemahan dari elemen *street furniture*.

BAB V : PENUTUP :

Berisi tentang kesimpulan yang didapatkan dari hasil serangkaian telaah pembahasan ,kemudian pada akhirnya membuat rekomendasi yang berisi tentang usulan untuk pemerintah kota semarang, akademisi ,serta masyarakat.

BAB II KAJIAN TENTANG *STREET FURNITURE* DAN KARAKTER RUANG

II.1. Pengertian :

II.1.1. *Street Furniture* :

Dalam kamus Lengkap Inggris – Indonesia, oleh : Prof Drs.S.Wojowasito, tahun 1980, bahwa kata-kata *Street*, berarti jalan, sedangkan *Furniture* berarti perabot.

Sehingga *Street Furniture* berarti perabot jalan.

Street Furniture, menjadi istilah yang digunakan oleh para kalangan praktisi untuk memberikan sebutan bagi perabot jalan atau aksesoris jalan, dimana perletakkannya selalu berada di sepanjang jalan raya atau jalan lingkungan yang fungsinya sebagai fasilitas pendukung aktivitas masyarakat di jalan raya.

Kemudian perabot jalan atau *street furniture* ini cara perletakkannya mempunyai kaidah-kaidah fungsi utama maupun seni.

- a. Fungsi utama *street furniture* adalah sebagai petunjuk dan berfungsi sebagai pelayanan terhadap masyarakat pengguna, sehingga diharapkan dengan adanya *street furniture*, masyarakat dapat nyaman didalam melaksanakan aktivitasnya, sebagai contoh : berjalan kaki, bersantai, menikmati keindahan tata lampu, serta sambil berbelanja serta dapat memanfaatkan fasilitas lain disepanjang jalan.
- b. Fungsi seni, yaitu perletakan *street furniture* di sepanjang jalan raya mengikuti kaidah-kaidah seni, baik cara perletakkan elemen-elemen itu sendiri maupun desain yang diharapkan mempunyai nilai seni tinggi ,sekaligus mempunyai kualitas bahan yang baik.

Maka dari kedua aspek fungsi ini manakala digabungkan menjadi satu akan menimbulkan gejolak emosi dari pengguna, yang pada gilirannya ,masyarakat akan merasa senang manakala berjalan-jalan dan dapat sepenuhnya memanfaatkan elemen *street furniture* tersebut untuk mendukung aktivitas mereka sehari-hari.

II.1.2. Karakter ruang :

Dalam kamus lengkap Inggris – Indonesia, karangan yang sama , maka karakter atau *Character* berarti watak. Sedangkan di dalam kamus lengkap Bahasa Indonesia, karya Ananda Santosa, penerbit Kartika Surabaya, maka kata-kata karakter dapat berarti, watak, atau tabiat, yang akan menjadi ciri khas dari suatu obyek tertentu.

Kemudian , menurut *Plato*, ruang atau *space* adalah suatu kerangka atau wadah dimana obyek tersebut mempunyai penutup.

Namun menurut *Kant*, bahwa ruang bukanlah sesuatu yang obyektif sebagai hasil pikiran dan perasaan manusia.

Sehingga karakter ruang, dapat diartikan sebagai bentuk dan watak dari suatu wadah pada suatu wilayah obyek tertentu, dalam hal ini adalah jl. MT. Haryono penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican.

Karakter ruang adalah perpaduan antara kondisi fisik bangunan yang ditengarai oleh penataan bangunan dan kondisi lingkungannya, yang menjadi bagian tak terpisahkan di dalam manajemen perkotaan. Pada pelaksanaannya, karakter ruang sudah barang tentu akan dipengaruhi oleh struktur ruang itu sendiri .

Kemudian pada Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) kota Semarang disusun dan diberlakukan untuk setiap bagian kota dengan prioritas penanganan pada daerah atau wilayah yang mengalami pertumbuhan yang sangat cepat dan memerlukan pengendalian yang tepat.

Khusus BWK I, yaitu sebagai pusat kota berdasarkan struktur tata ruang akan mempunyai skala pelayanan kota dan regional. Struktur tata ruang BWK I diwujudkan adanya jaringan jalan.

Di dalam UU RI, Nomor :24 Tahun 1992, tentang Penataan Ruang, pada :

Bab I, Ketentuan Umum,

- a. Pasal 1 ayat 1 : Ruang adalah wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup lainnya dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya.
- b. Pasal 1 ayat 2 : Tata Ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik direncanakan maupun tidak.
- c. Penataan ruang adalah proses perencanaan tata ruang ,pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang.
- d. Rencana tata ruang ,adalah hasil perencanaan tata ruang.

Bab II, Asas dan tujuan ,

- Pasal 2 : - Pemanfaatan ruang bagi semua kepentingan secara terpadu, berdaya guna dan berhasil guna, serasi ,selaras, seimbang, serta berkelanjutan.
- Keterbukaan, persamaan,keadilan dan perlindungan hukum

Pasal 3 : Penataan ruang bertujuan :

- Terselenggaranya pemanfaatan ruang berwawasan lingkungan yang berlandaskan Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional.
- Terselenggaranya pengaturan pemanfaatan ruang kawasan lindung dan kawasan budi daya.
- Tercapainya pemanfaatan ruang yang berkualitas.

Tata bangunan adalah meliputi bentuk dan masa bangunan, tingkat kepadatan bangunan (*Density*), serta *Building Coverage* (BC).

Kondisi lingkungan meliputi , kondisi suhu udara, keserasian, serta lansekap.

II.2. Teori Perancangan kota :

Teori-teori Perancangan Kota yang akan dikaji adalah perancangan kota yang berhubungan dengan kebutuhan akan kriteria maupun definisi keberadaan, fungsi dan nilai suatu elemen-elemen pembentuk kota, yang diantaranya *street furniture*.

II.2.1. Dalam bukunya *Finding Lost Space*, karya Roger Trancik, bahwa dalam kerangka Ruang Kota, maka terdapat elemen *Hard Space* dan *Soft Space*.

Hard Space ditengarai oleh adanya bangunan-bangunan fisik, dari bangunan Gedung, trotoar serta fasilitas lain yang berbentuk bangunan keras.

Soft Space ditengarai oleh kondisi lingkungan dan lansekapnya.

Adapun elemen tersebut meliputi :

a.1. *Figure Ground*, adalah suatu teori yang menggambarkan total suatu kawasan. *Figure Ground* dapat dilihat melalui bentuk masa bangunan (*building mass*) sebagai *solid* dan ruang terbuka (*open space*) sebagai *void*.

Oleh Markus Zahnd, bahwa Analisis *figure ground* adalah alat yang baik untuk :

- Mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*).
- Mengidentifikasi keteraturan massa / ruang perkotaan.

a.2. *Linkage Theory*, adalah suatu teori yang berupaya untuk menyatukan sirkulasi dalam suatu akses jalan yang mempunyai kemudahan dinamika, sebagai wujud dari tumbuhnya aktivitas bentuk kota. Jalur sirkulasi yang signifikan dan yang mampu menggerakkan lalu-lintas ini menjadi aspek pergerakan yang dimaksud dengan linkage tadi.

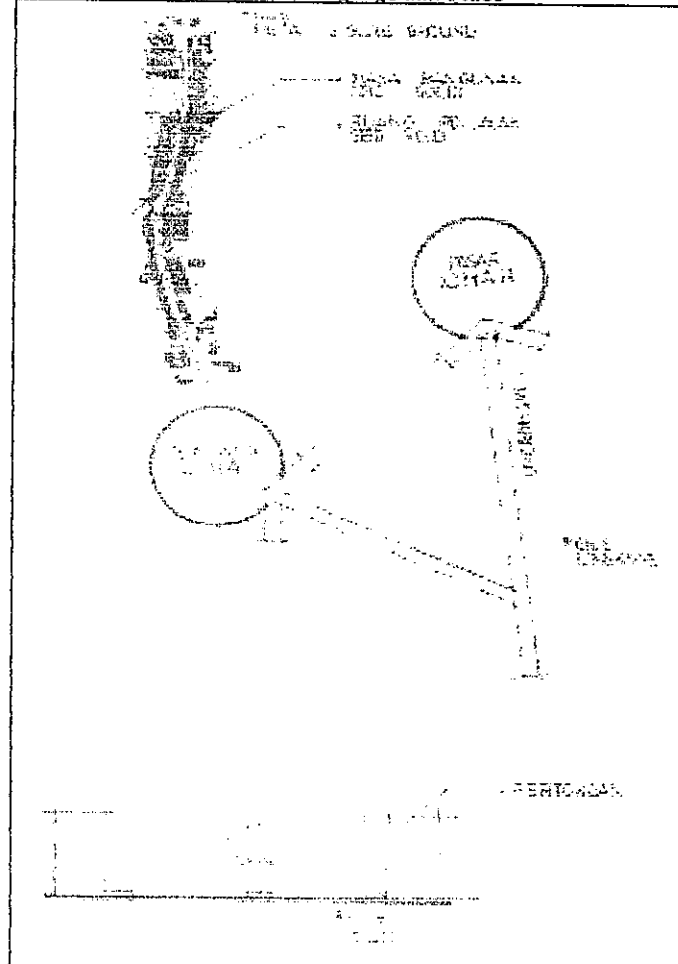
Sedangkan analisis *linkage* oleh *Zahnd*, adalah alat yang baik untuk :

- Memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*Urban Fabric*)
- a.3. *Place Theory*, merupakan pengetahuan tentang kawasan yang dipakai oleh publik (*public domain*), yang berfungsi sebagai tempat untuk melakukan sosialisasi antar masyarakat, sebagai produk budaya serta tidak meninggalkan pada aspek histori dari kawasan tersebut.

Kemudian analisis *Place* adalah alat yang baik untuk :

- Memberi pengertian mengenai ruang kota melalui tanda kehidupan perkotaannya.
- Memberi pengertian mengenai ruang kota secara kontekstual.

Gb. 2: Gambar *Solid, Void, Linkage dan Place*



II.2.2. Menurut konsep dasar dari *San Fransisco Urban Design Plan* (Kevin Lynch), ada 10 (sepuluh) kriteria desain yang tidak dapat diukur (*Non measurable criteria*), yaitu :

1. **Kenyamanan (*Amenity comfort*)**, aspek ini sangat mempertahankan lingkungan dengan konsep *pedestrian-ways*, yaitu :
Aksesoris jalan (*street furniture*).
 - a. Tanaman (*planting*)
 - b. Perancangan jalan (*roadway design*).
 - c. Perlindungan terhadap cuaca (*protection of the weather*).
 - d. Penghindaran terhadap silau (*avoidance of glare*).

2. **Visual yang menarik (*visual interest*)**, yaitu :
 - a. Kualitas estetika lingkungan.
 - b. Karakter arsitektur.
 - c. Visualisasi yang menyenangkan.

3. **Aktivitas (*activity*)**, yaitu :
 - a. Transportasi.
 - b. Pusat perangsang pertumbuhan.
 - c. Dimensi kehidupan jalan.
 - d. Pengasong (PKL).

4. **Kejelasan dan kenyamanan (*elarity and comfortable*)**.
 - a. Pedestrian tepi jalan.
 - b. Petunjuk-petunjuk jalan.
 - c. Fasilitas pedestrian.

5. **Karakter khusus** (*character distinctiveness*), yaitu :
 - Identitas struktur dan ruang-ruang kota.

6. **Ketajaman ruang** (*definition of space*), yaitu:
 - a. Ruang penghubung antara bangunan dan ruang terbuka.
 - b. Ada 3 (tiga) kriteria yang dapat diidentifikasi, yaitu :
 - * Perancangan pemandangan.
 - * Karakter khusus. dan
 - * Pencapaian.

7. **Prinsip desain pemandangan** (*the principle of views design*), yaitu memperhatikan :
 - a. Vista yang menyenangkan (*pleasing vistas*)
 - b. Perletakan jalan (*street lay-out*).
 - c. Penempatan bangunan (*building placement*).
 - d. Ruang-ruang terbuka diantara bangunan (*massing*).
 - e. Penentuan estetika.
 - f. Karakter.
 - g. Pencapaian .
 - h. Kontras.

8. **Model bangunan dan penataannya** (*building style and arrangement*), yaitu membuat *point of interest* dilingkungan, sehingga mudah dikenali.

9. **Harmoni/kecocokan** (*harmony and compatibility*), yaitu menitik beratkan pada aspek-aspek arsitektural dan estetika.

10. **Skala dan bentuk integrasi** (*scale and pattern integrates*).

II.2.3. Sedangkan elemen-elemen fisik kota dari pandangan Hamid Shirvani dalam bukunya : *The Urban Design Process* , adalah sebagai berikut :

A. *Sirculation and parking* (sirkulasi dan parkir) :

Suatu kendaraan bermotor sangat realistis bila membutuhkan jalur sirkulasi maupun tempat untuk parkir. Perimbangan ini adalah :

Pertama : Untuk meningkatkan efisiensi dan arus

Kendaraan

Kedua : Tidak tersedianya transportasi umum yang relatif banyak di negara berkembang, nampak ketidak senangan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum.

Adapun elemen-elemen parkir harus mempunyai dua efek langsung kepada kualitas lingkungan, yaitu :

- * Bertahannya aktivitas komersial kota (parkir sangat dibutuhkan).
- * Dampak visual yang kuat dalam bentuk fisik.

B. *Land use* (peruntukan tanah) :

Penggunaan lahan berfokus kepada perencanaan fisik tradisional secara baik dan pengembangan komunitas perencanaan itu sendiri. Hal itu sungguh jelas bahwa penggunaan lahan masih satu kunci dari unsur-unsur yang sudah ada, yaitu digunakan untuk aktivitas.

Sebuah keputusan untuk menggunakan lahan yang didirikan area sirkulasi dan parkir, serta aspek kepadatan dan aktivitas-aktivitas yang timbul. Namun dari semua itu kita perlu mengetahui aturan penggunaannya, yaitu :

- 1). Jenis kegunaan.
- 2). Fungsi hubungan kerja sama antar wilayah.

- 3). Jumlah wilayah yang ditempati.
- 4). Rencana pengembangan baru.
- 5). Jenis pembangunan yang tepat.

C. *Open Space* (ruang terbuka) :

Ruang terbuka mempunyai arti yang berbeda untuk seorang ahli yang berlainan. Disini, suatu ruang terbuka di-definisikan sebagai pertamanan pembentuk ruang keras (*hard-space*, yaitu : jalan raya, trotoar dan sebagainya), kemudian taman (*soft-space*), serta tempat rekreasi diareal perkotaan.

Suatu tanah kosong di perkotaan seperti lobang yang besar dari peremajaan tidak dinamakan sebagai ruang terbuka. Karena tidak ada tuntutan bahwa hal tersebut merupakan cara yang terbaik untuk mengelompokkan suatu ruang terbuka.

Adapun elemen-elemen ruang terbuka adalah sebagai berikut

- 1). Taman (*garden*).
- 2). Lapangan (*square*).
- 3). Ruang hijau perkotaan (*green-belt*).
- 4). Pohon-pohon (*trees*).
- 5). Bangku duduk (*sitting group*).
- 6). Pot ,air (*water*).
- 7). Pencahayaan (*lighting*).
- 8). Trotoar (*pedestrian-ways*).
- 9). Tempat sampah.
- 10). Keran air minum.
- 11). Patung (*sculpture*).
- 12). Jam (*watch*), dan sebagainya.

D. *Pedestrian-ways* (trotoar) :

Untuk waktu yang lama, suatu perencanaan untuk trotoar pada skala perkotaan justru seringkali diabaikan.

Ketika pembuatan Mall untuk pusat perbelanjaan dipinggir kota, maka benar-banar memperhatikan kesejahteraan para pejalan kaki dan angkutan umum.

Jalan untuk pejalan kaki ini sangat berperan di dalam perancangan perkotaan, dan tidak hanya merupakan bagian dari program keindahan saja, namun selain berfungsi untuk berjalan-jalan, maka *pedestrian ways* merupakan sistem yang dianggap nyaman sebagaimana dapat mendukung tumbuhnya para pejalan kaki (PKL) serta dapat digunakan untuk vitalitas ruang terbuka di perkotaan.

Oleh *Charlotte, California* Utara, dalam desain *Uptown Pedestrian*, maka terdapat 3 (tiga) masalah didalam desain tersebut, yaitu :

1. Fungsi dan kebutuhan.
2. Kenyamanan psikologis.
3. Kenyamanan fisik.

Sedangkan rencana fasilitas dari suatu trotoar yang di desain untuk fasilitas berjalan kaki, dapat dikelompokkan menjadi 4 (empat), yaitu :

- 1). Jalan yang khas.
- 2). Jalan pedestrian utama (trotoar utama).
- 3). Pedestrian pada *boulevard*.
- 4). Pedestrian pada Mall atau area bebas motor.

E. *Activity Support* (aktivitas pendukung) :

Dukungan aktivitas meliputi semua penggunaan dan kegiatan yang dapat membantu memperkuat tempat (ruang) umum perkotaan , oleh karena itu, aktivitas-aktivitas dan ruang fisik selalu menjadi pelengkap satu sama lainnya.

F. *Codes* (rambu-rambu) :

Tanda-tanda periklanan telah benar-benar menjadi elemen visual yang sangat penting di kota-kota di Amerika, terutama sejak perang Dunia III, serta peningkatannya bukan tanpa perdebatan. Dengan sistem jalan raya antar negara, disepanjang jalan terdapat restoran dan tanda-tanda lalu-lintas yang berbentuk kecil disamping papan reklame (*Billboard*),

Dari desain perkotaan, maka kualitas ukuran dan desain papan reklame pribadi harus diatur, sehingga membentuk kesesuaian atau kecocokan, yang dapat mengurangi kebingungan dari kompetisi tidak sehat. Biasanya papan reklame di-desain sebaik mungkin, agar dapat memberikan karakter pada bagian muka (*fasade*) dari suatu bangunan gedung, kemudian dapat pula menghidupkan pemandangan jalan (*street scape*), serta dapat menjadi ajang komunikasi, pertukaran informasi tentang barang-barang service atau layanan individu.

G. *Preservasi* (pemeliharaan) :

Pemeliharaan pada lingkungan yang dianggap vital secara ekonomis, akan memberikan keuntungan-keuntungan sebagai berikut :

- 1). Meningkatnya kepemilikan tanah.
- 2). Meningkatnya perdagangan eceran dan persewaan komersial.

II.3. Standar-standar :

Standar-standar digunakan untuk mengetahui dimensi ideal suatu elemen jalan yang akan digunakan oleh manusia , sehingga pengguna dapat menikmati elememen-elemen tersebut secara nyaman, aman serta mempunyai kaidah seni yang tinggi.

Adapun standar-standar yang akan dibutuhkan dalam konteks masalah ini meliputi :

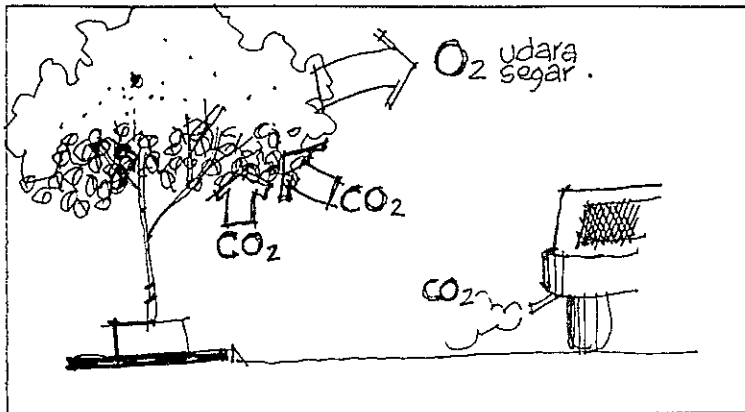
A. Standar kenyamanan :

Yaitu kenyamanan orang dalam berjalan kaki , yang banyak dipengaruhi oleh faktor cuaca (suhu udara maupun hujan), dan jenis kegiatannya. Di Indonesia, dimana wilayah ini muncul dua musim yaitu :

- Musim kemarau, yang ditengarai oleh naiknya suhu udara, bila di Semarang suhu tersebut rata-rata mencapai 32^0 (pada siang hari).
- Musim hujan, yang ditengarai oleh turunnya hujan, baik berskala kecil maupun besar.

Sedangkan kenyamanan yang diharapkan dapat menjadikan aktivitas manusia menjadi meningkat, serta menimbulkan suasana yang tidak terlalu panas, maka perlu adanya penutup atau benda yang digunakan untuk pembayangan, yaitu dengan memberikan tanaman atau *cantilever* pada suatu bangunan, agar sinar matahari tidak secara langsung mengenai obyek dibawahnya.

A.1. Pohon sebagai penyejuk lingkungan : Pohon sebagai penyejuk lingkungan, dapat dilihat dari proses respirasi sebuah pohon, bilamana siang hari ,maka sebuah pohon akan mengeluarkan zat O^2 , yang sangat berguna untuk pernafasan manusia ,serta pohon akan menyerap CO^2 ,sebagai hasil dari produk limbah kendaraan maupun pernafasan manusia itu sendiri.

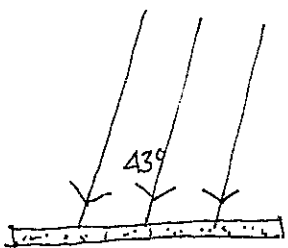
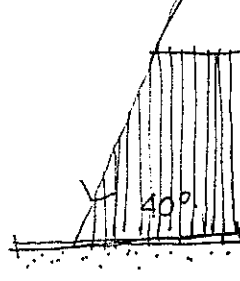
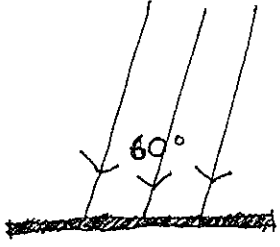
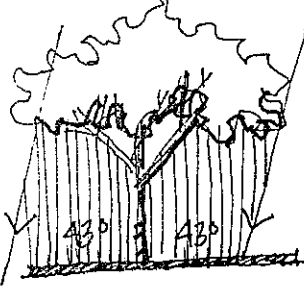
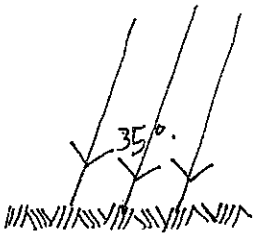
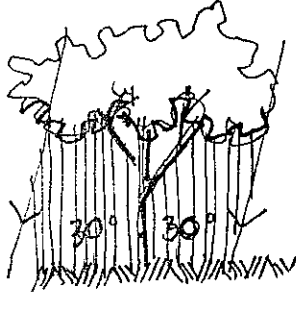


Gambar , 3 : Melukiskan suatu proses respirasi dari sebuah pohon, dimana pada saat siang hari pohon tersebut mengeluarkan O_2 sebagai bahan pernafasan manusia, serta akan menyerap CO_2 .

A.2. Pohon peneduh sebagai pelunak iklim sekitarnya :

Yang dimaksud sebagai pelunak iklim, adalah, sebuah pohon peneduh , dapat memberikan aspek kesejukan, dan kenyamanan. Maka dalam tabel bergambar dibawah ini akan menunjukkan sebuah pohon yang tumbuh, akan mempengaruhi iklim / suhu disekitarnya . (lihat tabel :1)

Tabel , 1
Pohon peneduh dan kondisi suhu lingkungannya

No	Bahan permukaan	Suhu	Dengan pembayangan	Suhu
01	Beton 	43 ^o C		40 ^o C
02	Aspal 	60 ^o C		43 ^o C
03	Rumput 	35 ^o C		30 ^o C

Sumber : Michael laurie, *Penganatar Kepada Arsitektur Pertamanan*

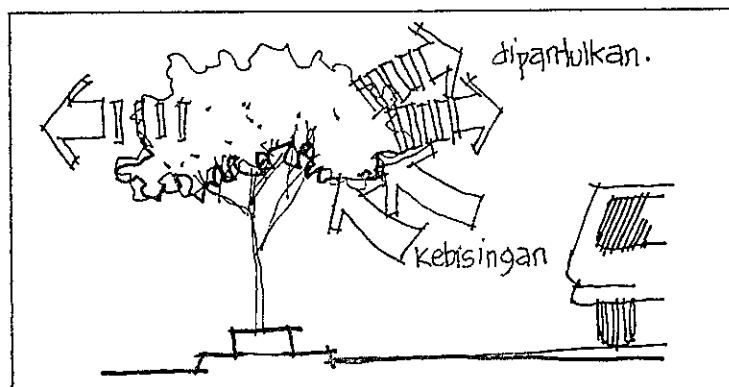
Keterangan :

01. Sinar matahari yang langsung mengenai permukaan dengan bahan beton bertulang, maka akan menimbulkan suhu disekitarnya berkisar antara : 43^o C.

02. Dari permukaan berbahan beton itu, apabila di atasnya diberi tanaman pohon atau cantilever bangunan, maka suhu tersebut berubah menjadi : 40°C .
03. Sinar matahari yang langsung mengenai permukaan dengan bahan aspal, maka akan menimbulkan suhu disekitarnya berkisar antara : 63°C .
04. Dari permukaan aspal itu, apabila di atasnya diberi tanaman pohon atau cantilever bangunan, maka suhu tersebut menjadi : 43°C .
05. Sinar matahari yang langsung mengenai hamparan rumput , maka akan menimbulkan suhu disekitarnya berkisar antara : 35°C .
06. Dari hamparan rumput itu ,apabila di atasnya ditanam pohon atau cantilever bangunan, maka suhu tersebut menjadi : 30°C .

A.3. Pohon peneduh sebagai barrier :

Sebuah pohon peneduh dapat memberikan kontribusi penyerapan suara dari kebisingan suara kendaraan bermotor, sehingga suara tersebut dapat dieliminir.



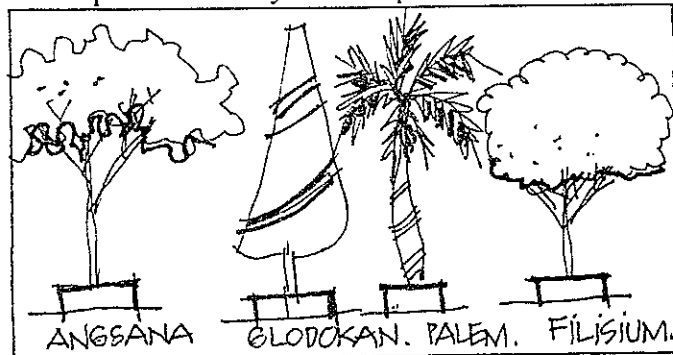
Gambar . 4 : Pohon peneduh sebagai barrier.

A.4. Pohon peneduh sebagai fungsi estetika :

Pohon peneduh disamping mempunyai fungsi seperti tersebut diatas, maka sebuah pohon dapat berfungsi sebagai estetika/penghias. Pohon sebagai fungsi estetika, dapat dicapai dengan pertimbangan :

a. Penentuan jenis pohon :

Jenis pohon yang ditanam, adalah sebuah pohon yang mempunyai daya tumbuh dan berkembang baik, cabang dari dahan-dahannya tumbuh teratur, serta mempunyai daun, baik bentuk maupun warnanya yang indah.. Kemudian disamping itu, pemilihan pohon perlu memperhatikan daya tahan pohon tersebut terhadap sinar

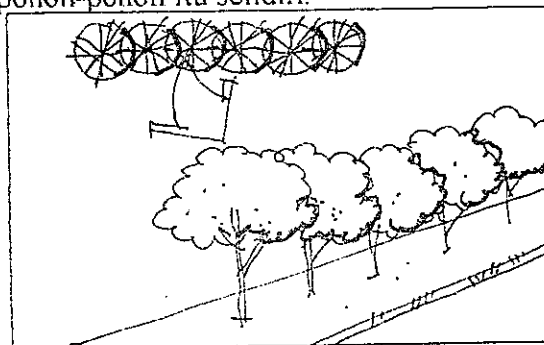


Gambar : 5
Jenis pohon:

b. Perletakan pohon :

Cara perletakan pohon, dapat mempengaruhi keindahan, yaitu :

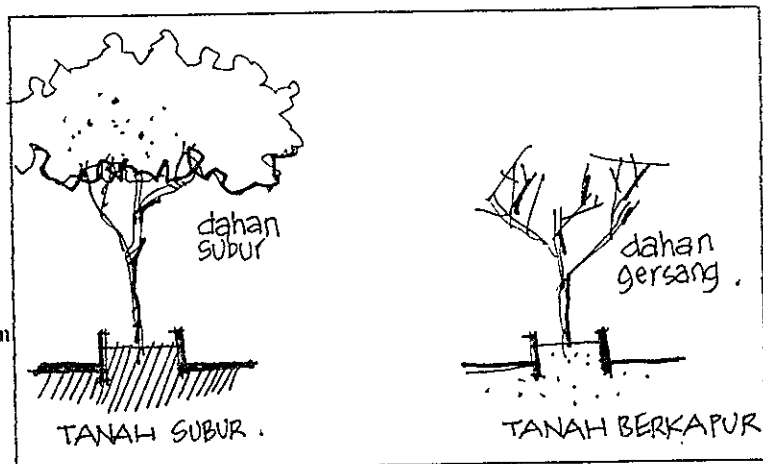
- Perletakan pohon jaraknya saling berdempet, sehingga dahan-dahan kedua pohon akan bertabrakan. Akibat dari situasi ini, maka tumbuh antar pohon tidak sempurna, kemudian juga, akan menimbulkan kematian diantara pohon-pohon itu sendiri.



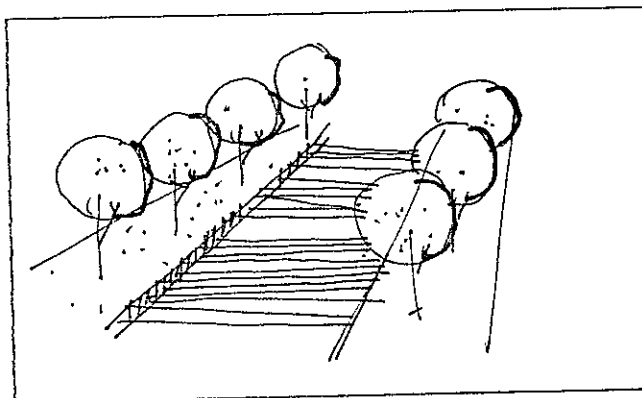
Gb.6 : Perletakan
pohon yang saling
berdempetan

- Perletakan pohon diatas tanah yang mengandung kapur atau tanah yang tidak produktif. Penanaman pohon yang demikian ini, akan menimbulkan kematian dari sebuah pohon, hal ini disebabkan karena, akar-akar dari pohon itu tidak dapat mencari bahan makanan dengan sempurna.(lihat Gb , 7).

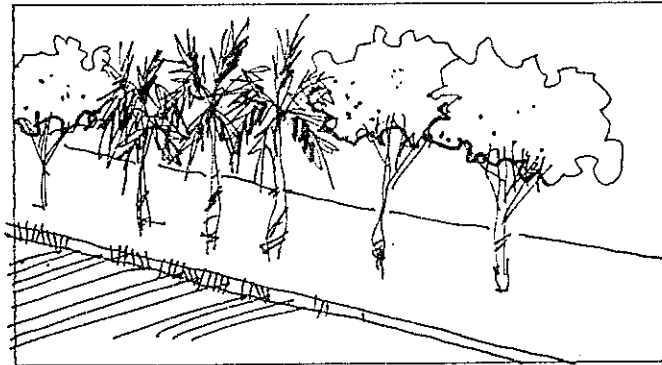
Gambar : 7.
Penanaman pohon dengan
Media tanah yang baik



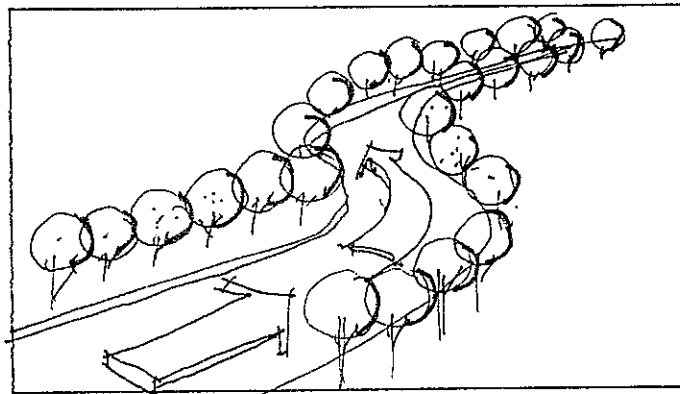
- Perletakan pohon diatur sedemikian rupa, sehingga dapat menimbulkan suasana lingkungan menjadi nyaman . Sedangkan perletakannya dapat berjajar dan sejenis, namun dapat pula berjajar tidak sejenis (berselang seling). Kemudian pohon ditanam menjadi suatu *serial vision* dari arah yang belum ada obyek , kemudian menuju kearah obyek yang utama.



Gb : 8 , penataan pohon dengan cara berjajar.



Gb : 9 , penataan pohon dengan cara berselang seling.



Gb : 10 , penataan pohon dengan tujuan serial vision.

B. Standar Dimensional :

Dari standar dimensional ini akan menimbulkan kenyamanan bagi para pejalan kaki. Adapun faktor kenyamanan dari dimensional ini terdiri dari :

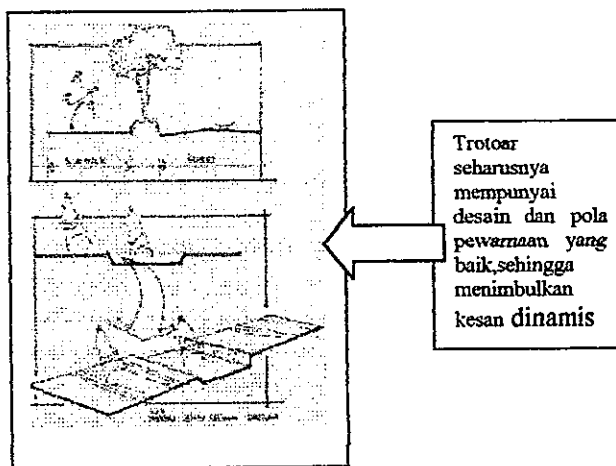
B.1. Kenyamanan secara fisik :

Kenyamanan secara fisik sangat diperlukan oleh para pejalan kaki, hal ini disebabkan karena dari nyaman secara fisik maka para pejalan kaki secara psikologis akan merasa aman juga. Dari aspek fisik, dapat dilihat beberapa hal, sebagai berikut :

a. Desain :

Desain sangat mempengaruhi bentuk maupun dimensi dari suatu elemen *street furniture*. Sebagai contoh, desain trotoar, dimana elemen ini sangat vital digunakan oleh pejalan kaki, yang selayaknya mengikuti kaidah ideal bagi kepentingan manusia secara umum.(Gb.11).

Maka menurut *Kevin Lynch*,ukuran minimum lebar jalur trotoar dipusat kota berkisar antara 2,5m-4m, ukuran ini memungkinkan para pejalan kaki dapat bebas bergerak.



Gb. 11 : Pola dimensi Trotoar

b. Berdasarkan elemen pendukung :

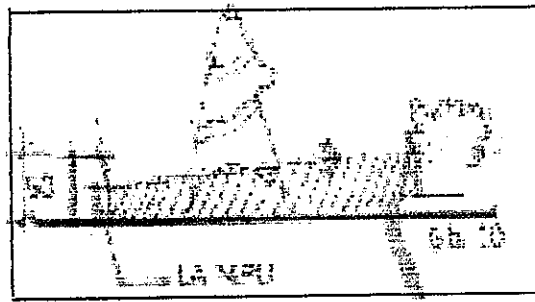
Trotoar biasanya diberi fasilitas lain sebagai elemen pendukung, maka dalam buku Standar Perencanaan Tapak (*De Chiara*), yaitu antara lain, adanya :

b.1. Lampu penerangan :

- Lampu dengan sorot rendah :

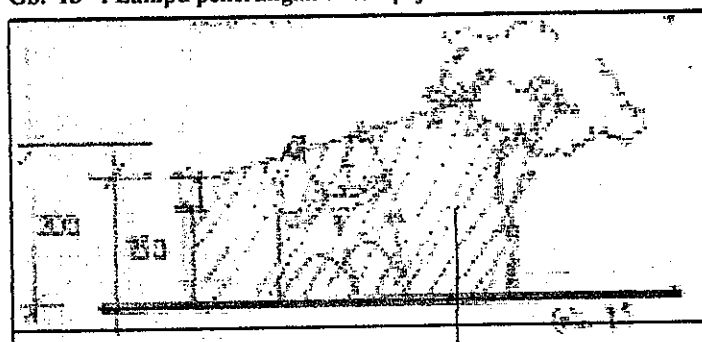
- * Ketinggian di bawah pandangan mata.
- * Sorot lampu yang mengarah untuk tujuan tertentu
- * Biasanya hanya untuk penerangan bagian bawah.

Gb. 12 : Lampu Penerangan khusus.



- Lampu untuk pejalan kaki :
 - * Ketinggian 1 meter – 1,5 meter.
 - * Dapat digunakan untuk berbagai kepentingan (Gb.13).

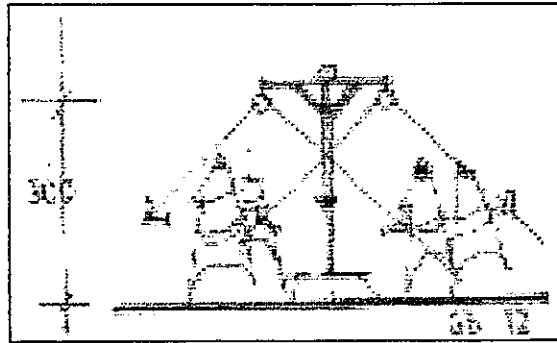
Gb. 13 : Lampu penerangan untuk pejalan kaki.



Lampu, ketika menyala pada malam hari akan menimbulkan kesan meruang, atas batas-batas yang ada

- Lampu penerangan untuk umum :
 - * Ketinggian rata-rata 2 meter – 3 meter.
 - * Digunakan untuk daerah rekreasi, kawasan komersial, perumahan dan area industri.

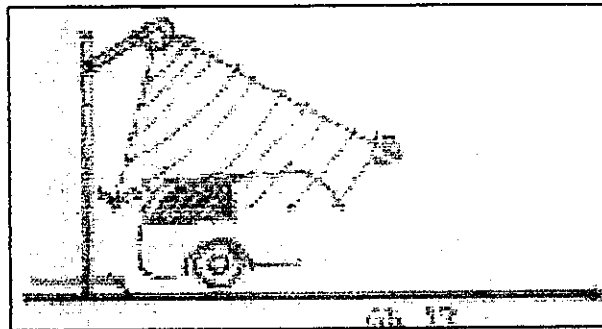
Gb. 14 : Lampu penerangan untuk umum.



- Lampu parkir :

* Ketinggian rata-rata 3 meter-5 meter.

(Gb. 15).



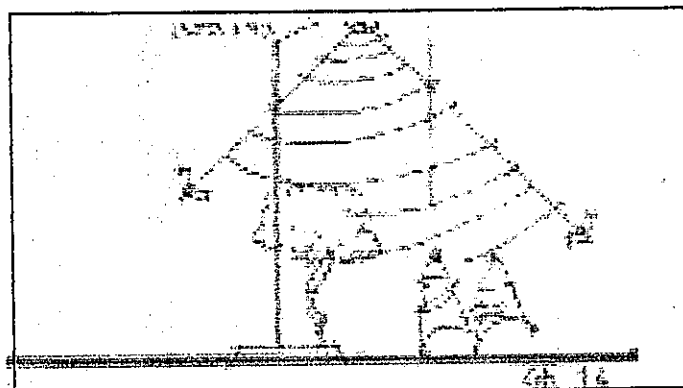
Gb. 15 : Lampu penerangan untuk Parkir.

- Lampu Tiang tinggi :

* Ketinggian rata-rata 6 meter- 10 meter.

* Sebagai penerangan dengan radius luas.

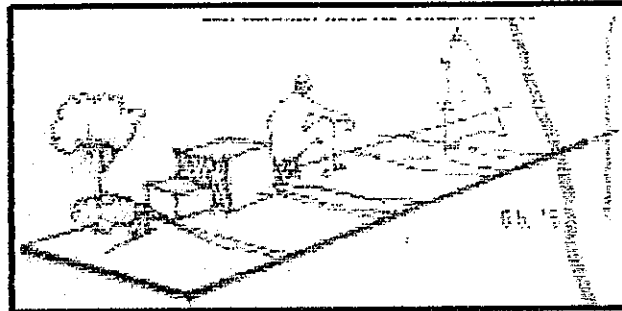
(Gb. 16).



Gb. 16 : Lampu dengan tiang tinggi.

b.2. Bangku duduk :

- * Berfungsi untuk tempat istirahat sementara bagi para pejalan kaki.
- * Desain , ukuran dan ketinggian menyesuaikan ciri dan karakter kota itu sendiri.(Gb.17)

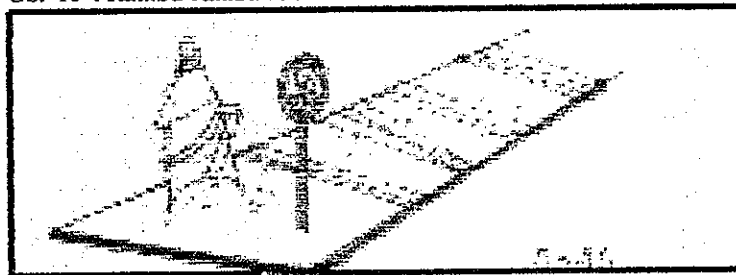


Gb. 17 : Bangku-bangku duduk.

b.3. Rambu-rambu (signed) :

- * Berfungsi untuk menunjukkan arah tujuan suatu jalur sirkulasi.
- * Sebagai alat untuk informasi.(Gb. 18)

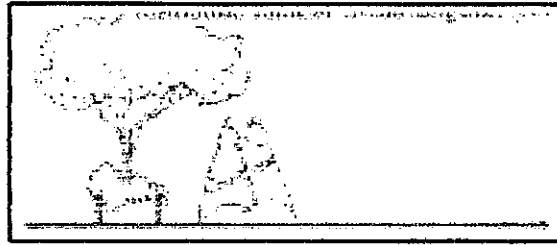
Gb. 18 : Rambu-rambu lalu-lintas



b.4. Tanaman peneduh :

- * Dapat berfungsi sebagai pelunak suhu sekitar.

- * Menambah karakter fasade bangunan.
(Gb, 19)

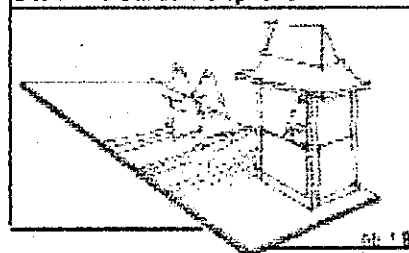


Gb. 19 : Pohon Peneduh.

b.5. Boks telepon :

- * Sebagai alat komunikasi bagi pejalan kaki.
- * Desain, ukuran dan dimensi mengikuti ciri khas wilyahnya.(Gb.20).

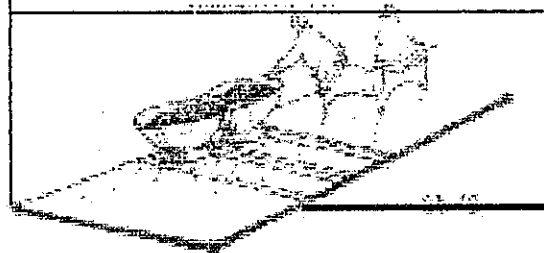
Gb. 20 : Gardu Telephone



b.6. Bak sampah :

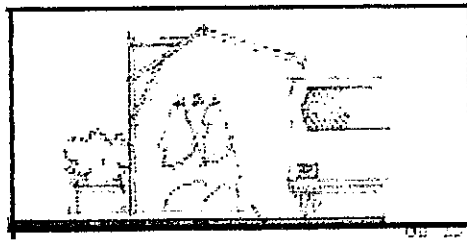
- * Berfungsi sebagai alat untuk membuang kotoran (Gb. 21).

Gb. 21 : Bak sampah



b.7. Halte bus :

- * Sebagai tempat untuk pemberhentian bus.
- * Menaikkan atau menurunkan penumpang.
(Gb. 22).



Gb. 22 : Halte Bus.

B.2. Kenyamanan dari aspek bahan/materal :

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan khususnya pada trotoar adalah sebagai berikut:

- * Permukaan suatu trotoar sangat berpengaruh terhadap kenyamanan para pejalan kaki.
- * Permukaan trotoar harus bersifat stabil, relatif rata, tidak terlampau licin.
- * Permukaan trotoar mempunyai pola pewarnaan yang indah ,serta tekstur yang baik.
- * Permukaan trotoar tidak boleh ada genangan air, harus mempunyai kemiringan ideal antara 5 %..

B.3. Kenyamanan secara psikologis :

Kenyamanan ini menyangkut perasaan seseorang atas segala bentuk kenikmatan yang mempengaruhi jiwa dari elemen-elemen pendukung di suatu ruang.

Perasaan tersebut akan timbul manakala keberadaan elemen-elemen itu mampu memenuhi kebutuhan pejalan kaki, diantaranya : *Public Space, Public Domain, Conector Chanel,* serta transit place. (Lynch, 1984).

II.4. Hipotesis :

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, baik secara langsung maupun melalui telaah teori, maka dapat ditarik kesimpulan sementara dalam penelitian ini, yaitu :

II.4.1. Adanya keterkaitan hubungan antara penataan *street furniture* dengan karakter ruang jl. Mt Haryono penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican. Keterkaitan hubungan yang dimaksud, adalah bahwa penataan yang telah ada ternyata tidak berfungsi secara maksimal oleh masyarakat. Kemudian cara penanganan, perawatan , maupun rehabilitasi elemen *street furniture* tidak dilaksanakan secara cepat, maka menimbulkan ruang jalan Mt. Haryono menjadi *semrawut* dan berkesan kumuh

II.4.2. *Street furniture* oleh masyarakat pengguna baik pemilik pertokoan ,pedagang kaki lima maupun para pejalan kaki tidak pernah dimanfaatkan secara maksimal.

BAB III

METODE PENELITIAN TENTANG PENGARUH PENATAAN STREET FURNITURE PENGAL PERTIGAAN SOMPOK SAMPAI PERTIGAAN MRICAN, DI SEMARANG

III.1. Tahap pelaksanaan studi :

III.1.1. Pengumpulan Data :

Data-data diperoleh melalui studi kepustakaan serta hasil survey lapangan, baik sebagai data primer maupun sebagai data sekunder, yang meliputi tahapan-tahapan sebagai berikut :

a. Survey Pendahuluan :

Yaitu melakukan studi kepustakaan dan pengamatan awal di obyek penelitian, yang disertai dengan pengambilan dokumentasi dan pemetaan untuk mengidentifikasi kawasan studi.

b. Survey Primer :

Yaitu melakukan pengamatan langsung kelokasi studi, dengan melakukan berbagai macam aktivitas, yaitu disamping pengambilan data eksisting ,kemudian juga mengajukan daftar pertanyaan kepada responden. Responden yang akan dituju adalah : Pedagang Kaki Lima (PKL), pemilik pertokoan, serta para pejalan kaki/masyarakat umum.

c. Survey Sekunder :

Yaitu melakukan studi literatur yang akan dibutuhkan guna mendukung penelitian , sebagai contoh literatur yang akan menjadi rujukan, yaitu : Rencana Detail Tata Ruang (RDTRK), Time Shaver Standar, PERDA, serta SK Walikota Kota Semarang.

III.1.2. Kebutuhan Data :

Dalam memenuhi kebutuhan data di dalam studi ini, maka survey sekunder dilakukan ke berbagai Instansi seperti : Bapekot, DPU, serta Perpustakaan MTA UNDIP.

Adapun kebutuhan data yang diperlukan dalam studi nantinya adalah sebagai berikut :

Tabel ,1
Kebutuhan Data

No:	INPUT DATA	JENIS DATA	SUMBER	ANALISA	OUT-PUT
01	<ul style="list-style-type: none"> Peta eksisting dan Rencana Pengembangan. Perkembangan jumlah PKL. 	SEKUNDER	Pemerintah KOTA SEMARANG	Kebutuhan Ruang	Daya tampung Ruang
02	<ul style="list-style-type: none"> * Lokasi Usaha. * Jenis barang dan jasa. 	PRIMER	Observasi	Karakter dan perilaku PKL	Pola penyebaran PKL.
03	<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas dikawasan STUDI 	PRIMER	Kuisener	Karakter pengguna masyarakat umum, PKL dan pemilik pertokoan	Identifikasi jenis dan penyebaran pejalan kaki dan PKL
04	<ul style="list-style-type: none"> Keperluan pengunjung. Frekuensi jumlah pengunjung/pejalan kaki. 	PRIMER	Kuisener	Karakter pejalan kaki	Pola penyebaran dan karakteristik pengunjung /pejalan kaki.
05	<ul style="list-style-type: none"> Dimensi dan bentuk <i>street furniture</i> 	PRIMER	Observasi	Estimasi penataan <i>street furniture</i>	Kebutuhan ideal suatu penataan <i>street furniture</i>
06	<ul style="list-style-type: none"> Trotoar. Lampu penerangan Jalan. Pohon pelindung. Papan penunjuk arah/baliho. Boks telephone. Bak Sampah Bangku Duduk. Halte Bus. 	PRIMER	Observasi	Kebutuhan akan dimensi dan desain.	Pola penyebaran dan karakter ruang

Sumber : Hasil analisis penyusun

III.1.3. Rancangan Survey :

Kegiatan survey yang dilakukan dalam studi ini dengan cara wawancara terstruktur, yaitu untuk mengetahui pendapat / persepsi masyarakat akan karakter, model dan jenis *street furniture*, serta kebutuhan ideal akan ruang bagi para pejalan kaki yang berkaitan dengan aktivitas di Jl. MT. Haryono, khususnya penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican. Adapun mengenai daftar pertanyaan yang akan disampaikan kepada para responden dalam bentuk kuisener. Daftar kuisener yang akan dibuat adalah merupakan serangkaian daftar pertanyaan tertutup, yang nantinya langsung akan diajukan kepada responden.

III.1.4. Rancangan daftar kuisener :

Rancangan kuisener yang akan dilakukan ke responden adalah menggunakan sistem tertutup (daftar kuisener ada dalam lampiran).

- Model kuisener tertutup adalah kuisener yang dibuat dalam daftar pertanyaan tidak memerlukan jawaban esai dari responden. Mereka telah disediakan berbagai macam pertanyaan dan tinggal memilih jawabannya.

Seluruh daftar pertanyaan substansinya sama, namun yang berbeda adalah data diri responden. Model kuisener ini, diharapkan akan mendapatkan data dari seluruh responden yang berupa :

Data kualitatif : yaitu aspek-aspek pendapat ataupun persepsi dari responden tentang kondisi elemen-elemen *street furniture*.

III.1.5. Jenis populasi dan sampel :

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari unit analisis yang ciri-cirinya dapat diduga (singarimbun, 1985). Dalam studi ini, populasi yang diambil yaitu pejalan kaki/masyarakat umum, pemilik toko, serta pedagang kaki lima.

Sampel adalah sebagian dari populasi yang diamati dalam penelitian, atau dengan kata lain sampel adalah individu yang diselidiki dalam penelitian.

Sampel diperlukan untuk meng-efisienkan waktu, tenaga dan biaya. Dalam studi ini, sampel dibutuhkan untuk penyebaran kuisisioner kepada responden .

Hasil penyebaran kuisisioner melalui sampel , dapat dinggap mewakili seluruh populasi di kawasan studi, sedangkan cara penyebaran kuisisioner ini dilakukan secara random atau secara acak.

Penghitungan populasi pengunjung kawasan Jl. MT. Haryono, pada penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican, dibandingkan dengan jumlah seluruh penduduk kota Semarang, maka rumus untuk hal tersebut yaitu :

$$N = \frac{\text{Jumlah penduduk Th.2002}}{(10\% \times 10\% \times \text{jumlah penduduk}) + 1}$$

Jumlah penduduk tahun 2004 : 1,4 juta (Bapekot, Semarang)

$$N = \frac{1.400.000}{0,1 \times 0,1 \times 1.400.000 + 1} = 99,99 = 100.$$

Maka sampel yang diambil minimal sejumlah 100 (seratus) responden, yang terdiri dari pejalan kaki / masyarakat umum, para Pedagang Kaki Lima (PKL), serta pemilik pertokoan. Namun pada pelaksanaannya peneliti memandang perlu untuk melakukan jajak pendapat kepada responden lebih dari seratus, hal ini karena gejala peningkatan pelaku ekonomi semakin meningkat, sehingga akan meningkatkan jumlah populasi, pada akhirnya diharapkan hasil dari jajak pendapat ini dapat maksimal.

Adapun komposisi dari sampel tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Pejalan kaki/masyarakat umum : 50 responden.
- b. Pedagang Kaki Lima : 50 responden.
- c. Pemilik pertokoan : 38 responden.

Teknik sampling demikian adalah cara untuk menentukan sampel yang jumlahnya sesuai dengan ukuran yang akan dijadikan sumber data sebenarnya, dengan memperhatikan sifat-sifat penyebaran populasinya agar diperoleh sampel yang representatif atau benar-benar mewakili populasi.

III.2. Metode analisis :

III.2.1. Metode analisis deskriptif :

Metode analisis deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur dalam pemecahan masalah yang akan diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subyek atau obyek penelitian (individu, lembaga, masyarakat dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang sebagaimana adanya .

Metode analisis deskriptif biasanya digunakan dalam suatu penelitian survey, hal ini karena hasil dari penelitian itu merupakan hasil laporan dan menentukan kondisi yang menyatakan keadaan sesuai dengan kenyataan .

Penelitian survey ini dapat juga digolongkan sebagai *self-report research* (penelitian melapor sendiri), hal ini karena menggunakan kusioner atau wawancara dalam pengumpulan datanya.

Penelitian deskriptif , aktivitasnya adalah mengumpulkan data, agar dapat menguji hipotesis yang diajukan atau menjawab pertanyaan mengenai keadaan atau status dari subyek yang sedang dipelajari.

Penelitian deskriptif hanya melaporkan keadaan yang sesungguhnya ada. Penelitian deskriptif yang tipikal adalah untuk mengetahui sikap, pendapat (opini), informasi demografi, keadaan dan prosedur.

Adapun data deskriptif biasanya dikumpulkan dengan survey kusioner, wawancara, observasi, atau kombinasi dari metode-metode tersebut. Kemudian tahap berikutnya dengan pemberian bobot yang lebih tinggi,

karena sulit untuk dibantah bahwa hasil penelitian yang sekedar mendeskriptifkan fakta-fakta yang ada.

Metode ini tidak terbatas pada pengumpulan dan menyusun data saja, melainkan juga menganalisis serta interpretasi tentang arti data tersebut. Oleh karena itu penelitian ini dapat diwujudkan juga sebagai usaha untuk memecahkan masalah dengan cara membandingkan persamaan dan perbedaan suatu gejala yang ditemukan, mengukur dimensi suatu gejala, mengadakan klasifikasi gejala, menilai suatu gejala, menetapkan standar, serta mampu menetapkan hubungan antara gejala-gejala yang ditemukan.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa, metode deskriptif merupakan langkah-langkah untuk melakukan representasi obyektif mengenai gejala-gejala yang terdapat dalam masalah yang akan diselidiki. Adapun kegiatan dalam metode ini, adalah sebagai berikut :

- 1). Mengadakan wawancara kepada responden, dengan populasi yang sudah ditentukan, yaitu : Pedagang Kaki Lima, Pemilik Pertokoan, serta para pejalan kaki.
- 2). Mengadakan pemotretan diseluruh sudut obyek, baik secara menyeluruh atau secara detail. Hasil gambar yang diperoleh, adalah menjadi bahan pembahasan pada saat analisis.
- 3). Mengambil gambar obyek secara gerak, yaitu menggunakan alat *handycam*, dan pengambilan sampel diseluruh obyek wilayah jl. Mt. Haryono, digunakan untuk bahan masukan sebagai bentuk aktivitas di wilayah itu secara *live*.

III.2.2. Metode analisis kualitatif:

Pada metode analisis kualitatif, mempunyai beberapa ciri tersendiri dibandingkan dengan metode yang lain. Adapun cirinya menurut *Bogdan dan Biklen (1992)* terdapat lima ciri atau *feature* dari sebuah penelitian, yaitu :

- 1). Perangkat alami adalah sumber langsung data, dan peneliti sendiri adalah instrumen kunci (pokok). Dalam hal ini peneliti pergi secara langsung ke tempat tertentu dan menghabiskan waktu dimana lokasi pengamatannya, untuk mendapatkan data.
- 2). Data-data yang dikumpulkan bukan berupa angka-angka, melainkan dalam bentuk kata atau gambar-gambar. Jenis data yang dikumpulkan termasuk *interview transcript*, catatan lapangan, fotografi, catatan audio, video tip, buku harian, memo-memo, catatan resmi dan sebagainya.
- 3). Berkaitan dengan proses dan hasil, yaitu : bagaimana hal tersebut dapat terjadi, bagaimana orang akan berinteraksi antara satu dengan yang lain, bagaimana suatu pertanyaan untuk dapat dijawab, dan sebagainya.
- 4). Cenderung menganalisis data secara induktif. Jadi peneliti lebih banyak menghabiskan waktu guna mencari data untuk kemudian membuat pertanyaan yang penting.
- 5). Penelitian sangat memperdulikan bagaimana suatu kegiatan / hidup mereka, yang menjadi sasaran penelitian itu, mempunyai bagi mereka. Misalnya : mengenai suatu pandangan hidupnya, apa yang menjadi pemikirannya, anggapan, motivasi, alasan, tujuan, dan lain-lain.

Dalam pelaksanaannya, pada saat menganalisis secara kualitatif, peneliti melakukan pencatatan-pencatatan, atas :

- Kondisi bentuk dan dimensi trotoar.
- Kondisi bentuk dan perletakan *Lighting* (lampu penerangan jalan).
- Kondisi bentuk dan perletakan pohon peneduh.
- Kondisi bentuk dan perletakan *signed* (rambu-rambu).
- Kondisi bentuk dan perletakan *telephone box*.
- Kondisi bentuk dan perletakan bak sampah.
- Kondisi bentuk dan perletakan bangku duduk.
- Kondisi bentuk dan perletakan halte bus.

III.2.3. Metode analisis kuantitatif :

Metode ini dilakukan hanya sebatas pada penghitungan hasil wawancara dengan responden , dengan menggunakan tabel frekuensi, yaitu memakai SPSS 11. Manfaat dari metode ini adalah untuk memberikan ketepatan dalam penghitungan dalam bentuk prosentase-prosentase. Sehingga setelah itu dibuatkan matrikulasi hasil wawancara dari responden tentang persepsi responden terhadap elemen *street furniture*.

III.3. Proses analisis :

Dari analisis deskriptif kualitatif, yang didahului dengan pencatatan kondisi eksisting, yang kemudian dihubungkan dengan kajian teori, sehingga akan menemukan elemen *street furniture* yang dapat mempengaruhi karakter ruang, kemudian setelah itu di korelasikan dengan hasil perhitungan atas jajak pendapat dari para responden, yaitu jajak pendapat para pemilik pertokoan, pedagang kaki lima (PKL), serta para pejalan kaki. Kemudian setelah itu untuk mendapatkan suatu temuan studi, maka terlebih dahulu diadakan pembahasan melalui pendekatan SWOT, namun yang diambil berupa aspek kekuatan (*strenght*) dan aspek kelemahannya (*weaknesses*) saja. Pada akhirnya setelah mengadakan serangkaian pembahasan, maka akan didapatkan kesimpulan dan sekaligus usulan pertimbangan sebagai bahan rekomendasi.

Tabel : 2.
Unsur-unsur analisis SWOT
Pada Jl. MT. Haryono penggal pertigaan somok sampai pertigaan mrican,
Di Semarang.

Kekuatan (Strengths)	Kelemahan (Weaknesses)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sesuai dengan RDTRK pada BWK I, yaitu sebagai area perdagangan dan jasa. 2. Jl. Mt. Haryono sebagai jalan kolektor sekunder, yaitu berfungsi sebagai jalan penghubung antar obyek potensial yang lain. 3. Sebagai salah satu penunjang aktivitas kota. <i>Street furniture</i> fungsi dan peranannya sangat penting. 4. Didukung dengan peraturan yang telah ada. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penataan <i>street furniture</i> yang kurang baik. 2. Tidak adanya koordinasi antar instansi dalam menata elemen <i>street furniture</i>. 3. Tidak adanya rehabilitasi secara langsung atas penataan <i>street furniture</i> yang sudah usang. 4. Tidak adanya pengawasan atas operasionalnya peraturan yang telah ada.
Peluang (Opportunities)	Ancaman (Threats)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sebagai jalan untuk jalur transportasi pribadi maupun umum (route transportasi). 2. Kondisi fisik jalan jl. MT. Haryono sangat baik. 3. Masyarakat mampu diajak dialog tentang pandangan mereka atas keberadaan elemen <i>street furniture</i>. 4. Penataan <i>street furniture</i> dapat menjadi bagian dari citra kota. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kondisi jalan MT. Haryono menjadi <i>semrawut</i>. 2. Lemahnya pengguna jalan raya, untuk mematuhi rambu-rambu lalu-lintas. 3. Terlampaui lamanya peninjauan kembali peraturan yang telah ada 4. Koordinasi antara instansi pemerintah kota, sering tidak kompak, sehingga penataan <i>street furniture</i>, menjadi tidak teratur.

Sumber : hasil analisis penyusun

BAB IV
GAMBARAN UMUM LOKASI
JI. MT. HARYONO, PENGGAL PERTIGAAN SOMPOK SAMPAI
PERTIGAAN MRICAN.

IV.1. Tinjauan terhadap Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Semarang :

IV.1.1. Pengertian :

Rencana Detail Tata Ruang Kota merupakan pendalaman dari Rencana Umum Tata Ruang Kota atau Rencana Induk Kota Semarang yang disusun dengan kriteria perencanaan, sebagai berikut :

- a. Rencana Detail Tata Ruang Kota mempunyai wilayah perencanaan mencakup sebagian atau seluruh wilayah administrasi kota yang dapat merupakan satu atau beberapa kawasan tertentu.
- b. Rencana detail Tata Ruang Kota memuat rumusan kebijaksanaan pemanfaatan ruang kota yang disusun dan ditetapkan untuk menyiapkan perwujudan ruang bagian-bagian wilayah kota dalam rangka pelaksanaan program dan pengendalian pembangunan kota yang baik yang dilakukan oleh Pemerintah maupun masyarakat dalam jangka panjang dan jangka menengah.
- c. Rencana Detail Tata Ruang Kota berisikan rumusan tentang kebijaksanaan pengembangan penduduk , fungsi dan peranan wilayah perencanaan, rencana daya tampung penduduk, rencana pengembangan kawasan potensial, jenis dan kebutuhan ruang, rencana penggunaan tanah Bagian Wilayah Kota, rencana struktur tingkat pelayanan Bagian Wilayah Kota, rencana kepadatan bangunan, rencana ketinggian bangunan, rencana garis sempadan, rencana penanganan bangunan dan utilitas, rencana indikasi unit pelayanan Bagian Wilayah Kota, serta rencana tahapan pelaksanaan pembangunan Bagian Wilayah Kota.

IV.1.2. Kebijakan umum Pengembangan Bagian Wilayah Kota (BWK)

Kebijakan pengembangan tata ruang pada tiap BWK merupakan penjabaran kebijakan pembangunan daerah maupun penjabaran dari rencana tata ruang di atasnya. Arah penataan ruang kota Semarang adalah :

- Mewujudkan keseimbangan pertumbuhan antara Kota Semarang dengan kawasan ekonomi yang dilayani, mengingat Kota Semarang selain sebagai pusat pengembangan WP I, juga merupakan pusat Pemerintahan Propinsi Jawa Tengah.
- Mendorong perwujudan pengembangan jaringan pertumbuhan baru untuk menunjang dan mengarahkan arus urbanisasi.
- Menciptakan iklim yang menggairahkan dalam kegiatan ekonomi.
- Meningkatkan fungsi Kota Semarang sebagai wadah tata kehidupan masyarakat dengan meningkatkan mutu dan jumlah fasilitas umum.

IV.1.3. Aspek pengembangan Kota Semarang :

Kota Semarang yang berada di bagian utara Propinsi Jawa Tengah mempunyai karakter tersendiri dalam kegiatan, maupun perkembangan fisik Kota. Kota Semarang yang dilintasi jalan arteri primer yang menghubungkan kota Jakarta dan kota Surabaya, serta ke arah selatan menghubungkan kota Surakarta dan kota Yogyakarta. Dengan didukung struktur jalan tersebut, serta oleh daerah belakang di propinsi Jawa Tengah, maka perkembangan di kota-kota besar di Propinsi lain akan mendorong pertumbuhan kota Semarang. Dari segi kedudukan lokasi kota Semarang mempunyai kesempatan untuk memanfaatkan keuntungan – keuntungan lokasi untuk pertumbuhan dan perkembangannya .

Masalah spesifik Tata Ruang dalam Kota Semarang dapat diidentifikasi antara lain sebagai berikut :

- a. Masalah pengendalian, pengarahan dan pembinaan perkembangan fisik kota dan daya dukung wilayah tidak seimbang, sehingga merugikan sumber daya atau penduduk itu sendiri.
- b. Perkembangan pembangunan fasilitas perumahan , fasilitas dan utilitas yang kurang seimbang, sehingga menjadikan pergerakan pada jaringan jalan melebihi daya dukung.
- c. Masalah-masalah yang berhubungan dengan lingkungan hidup, misalnya : sumber-sumber daya alam yang harus dilindungi, lahan yang subur dan prasarana pengairannya.
- d. Masalah / kendala fisik, tanah di bagian utara dan selatan kota semarang yang mempunyai karakteristik berbeda , sehingga perlu pertimbangan yang cermat dalam penentuan daerah terbangun efektif Kota.

IV.2. Tinjauan kawasan studi :

IV.2.1. Lokasi : (Gb. 23).

Jl. MT. Haryono, adalah merupakan jalan yang masuk pada Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang , Bagian Wilayah I (BWK I).

Bagian Wilayah I ,meliputi :Kecamatan semarang Timur, Kecamatan Semarang Tengah dan Kecamatan Semarang Selatan, Jl. MT. Haryono, yang membentang dari selatan kearah utara, kemudian dibatasi oleh :

- Sebelah timur : Kelurahan Lamper kidul dan Peterongan.
- Sebelah barat : Kelurahan Gajahmungkur dan Kelurahan Wonodri.

Di dalam RDTRK pada BWK I, bahwa Jl. MT.Haryono merupakan lokasi yang strategis, yaitu pada kawasan dengan dominasi aktivitas ekonomi, yaitu area perdagangan dan jasa.

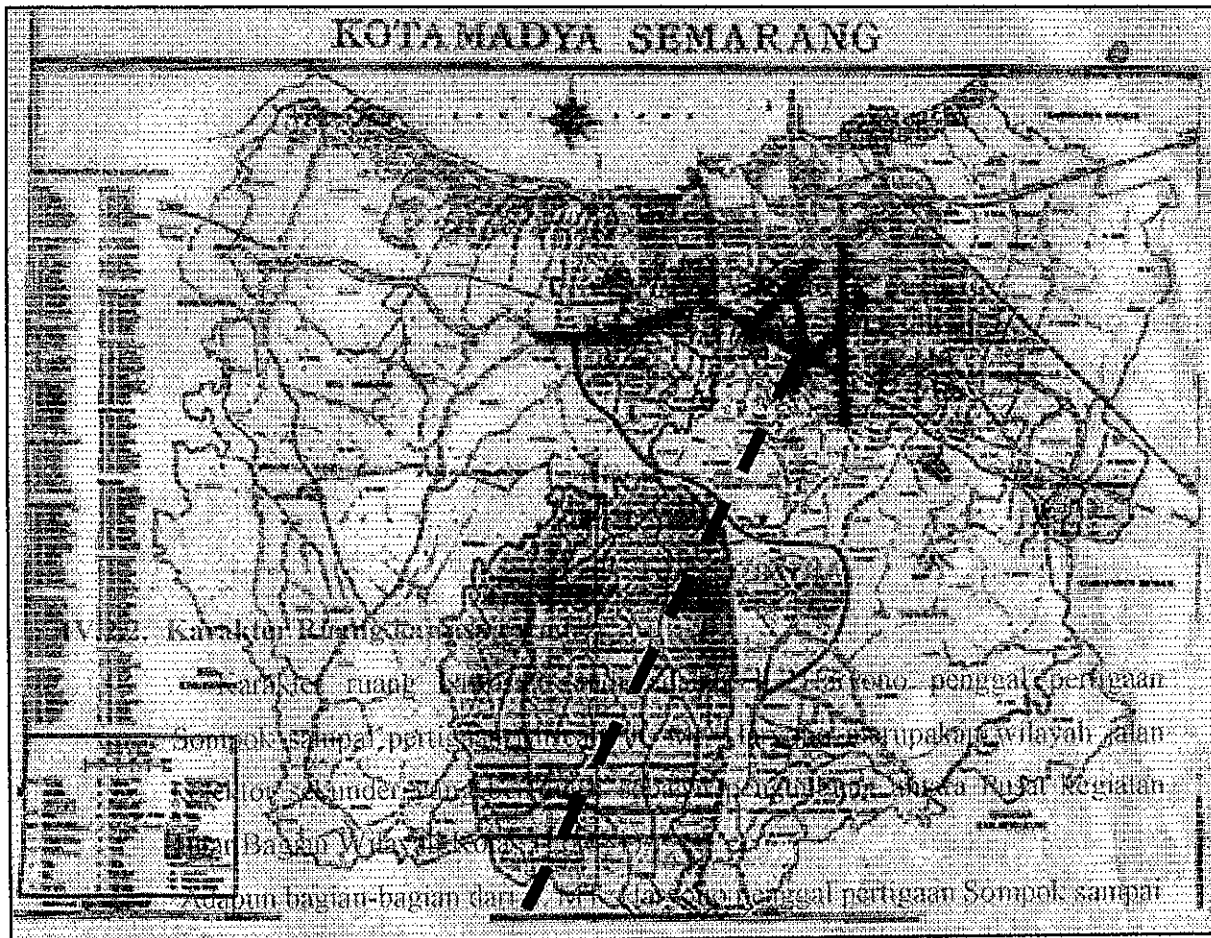
Kondisi topografi jl. MT. Haryono merupakan dataran landai yang bergradasi dari arah selatan selanjutnya merendah kearah utara,dengan kemiringan diperkirakan berkisar 0 – 2 derajat. Kemudian panjang jalan adalah berkisar 1,29 Km, yang terbagi menjadi :

- a. Ruas jalan Depan Sri Ratu-Peterongan : 600 m².
- b. Ruas jalan depan Java Mall-Kolam Renang : 600 m².
- c. Panjang perempatan jalan Sriwijaya : 9 m²

Akibat dari peruntukannya , yaitu sebagai area perdagangan dan jasa, maka banyak sekali aspek-aspek yang bergeser dari fungsi semula. Bangunan yang semula berfungsi sebagai rumah tinggal, maka pada akhirnya bergeser menjadi pertokoan. Perabot jalan, terutama pada elemen trotoar sudah bergeser fungsinya menjadi area non-pedestrian, sebagai contoh : Trotoar yang semula berfungsi sebagai jalur pejalan kaki, namun sekarang menjadi kawasan PKL.

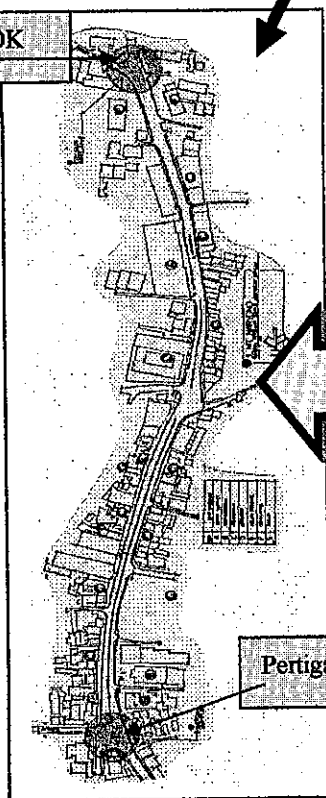
Hal tersebut merupakan manifestasi dan implementasi dari kebijakan RDTRK diatas, sehingga seluruh kawasan jl. MT. Haryono pada penggal pertigaan sompok sampai pertigaan Mrican, didominasi oleh pertokoan, disamping pasar peterongan itu sendiri.

Gb. 23 , Peta Lokasi Kawasan studi terhadap Kota Semarang.



Pertigaan SOMPOK

Sumber : RDTRK, KOTA SEMARANG, 2002



Jl. MT. HARYONO
PENGKAL
PERTIGAAN
SOMPOK SAMPAI
PERTIGAAN MRICAN

Pertigaan MRICAN

IV.2.2. Karakter ruang kawasan studi :

Karakter ruang kawasan studi adalah merupakan wilayah jalan kolektor sekunder yang berfungsi sebagai penghubung antara pusat kegiatan antar bagian wilayah kota . (lihat foto 1). Adapun elemen yang termasuk dalam karakter ruang adalah sebagai berikut :

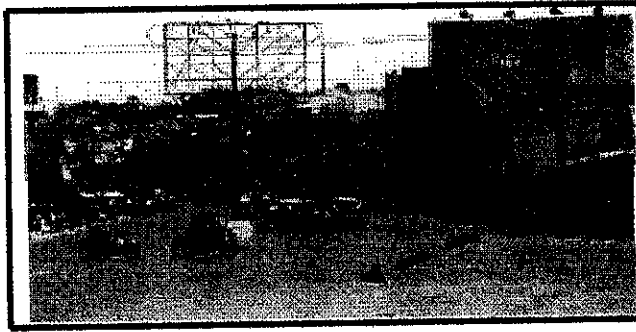
A. Jalan Utama :

- * Merupakan jalur jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan bermotor, baik kendaraan bermotor, mobil, becak, angkutan kota, minibus dan bahkan bus besar (antar kota).
- * Mempunyai lebar jalan sebesar 20 meter (dua jalur) yang dilengkapi dengan area parkir (memanjang) pada bahu jalan , baik pada kanan jalan maupun pada kiri jalan, sepanjang 1, 29 Km.



Foto 1 : Jl. Mt. Haryono sebagai jalan utama

- Pertigaan sompok, sebagai gerbang untuk menuju arah utara, yaitu suatu wilayah pusat kota.
- Lebar jalan adalah 20 meter, ditengahnya terdapat garis pemisah berupa gazon.



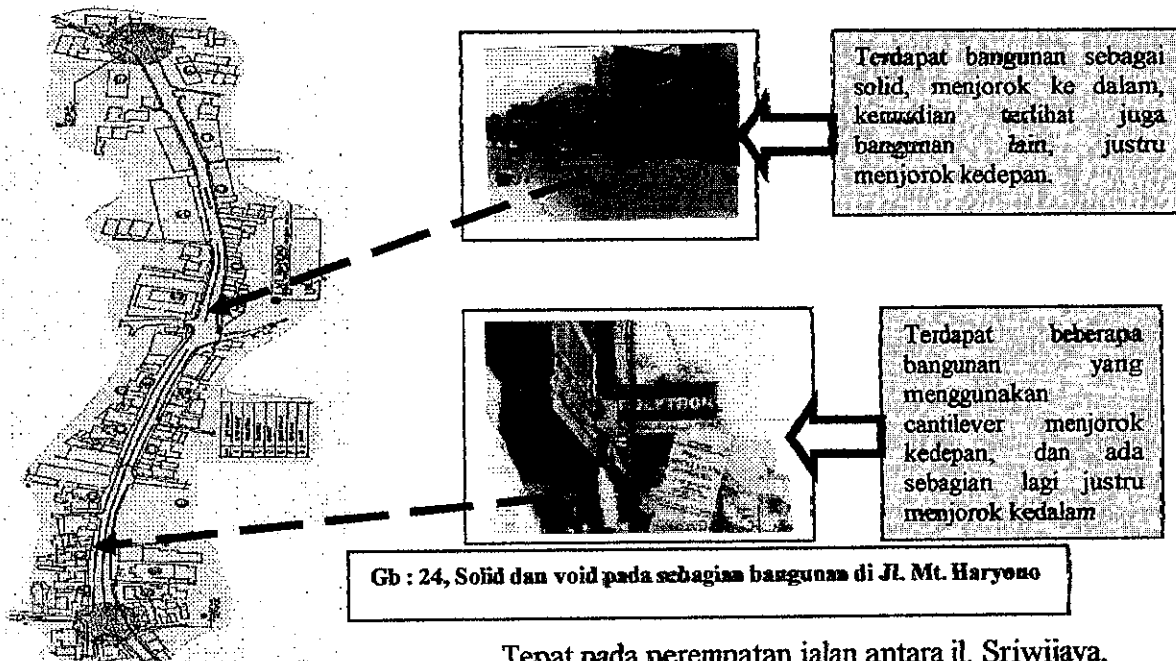
- Pada perempatan jalan antara Jl. Mt. Haryono dan Jl. Sriwijaya, adalah salah satu alternatif untuk menuju ke kawasan simpang lima.

Foto 2 :Perempatan jalan, yang menghubungkan antara jalan Sriwijaya,lampersari dan Mt. Haryono.

B. Figure ground :

Bentuk masa bangunan (sebagai *solid*), di jalan Mt. Haryono sangat tidak teratur, banyak bangunan pertokoan mempunyai batas sempadan jalan yang berlainan . Terdapat beberapa bangunan yang menjorok kedepan,namun ada yang justru menjorok kebelakang.

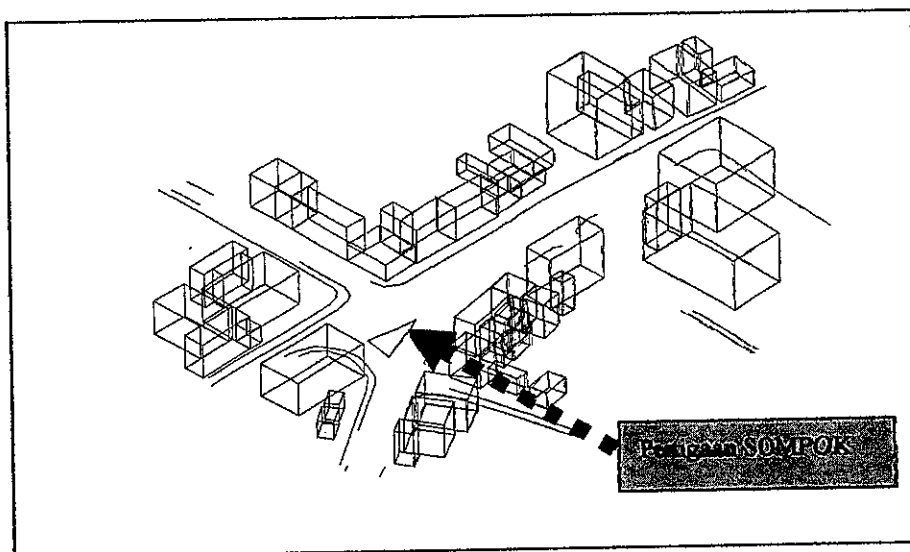
Kemudian *open space* (sebagai *void*), yang terjadi pemanfaatannya tidak teratur dengan baik. Sehingga antara solid dan void di jalan Mt. Haryono, terlihat tidak teratur, hal ini mengakibatkan penggunaan lahan bebas yang tidak terkendali, bahkan fungsinya tidak tertata dengan baik.



Tepat pada perempatan jalan antara jl. Sriwijaya, terdapat bangunan dengan kondisi batas bangunan menjorok kebelakang.

Batas bangunan yang menjorok kebelakang, dapat dijumpai juga di sekitar Sri Ratu penterangan.

Maka dari itu, *figure ground* yang terjadi disepanjang jalan Mt. Haryono, dengan kondisi demikian tidak menunjukkan kondisi yang ideal. Sebagai contoh, adalah jl. Mt. Haryono, pada pertigaan sompok, terlihat kondisi bangunan saling maju kedepan dan mundur kebelakang, sehingga menampilkan figur-ground yang tidak kompak.



Gb,25, memperlihatkan kondisi figur dround pada pertigaan sompok

C. Kondisi masa bangunan :

Bangunan-bangunan yang berada disepanjang Jl. MT. Haryono , sangat beragam bentuk dan fungsinya. Sebagian besar bangunan yang berada disamping kanan maupun samping kiri dari jalan , merupakan bentuk *fasade* bangunan yang baru (hanya tampaknya saja), hal ini disebabkan karena, bangunan-bangunan tersebut sudah bergeser fungsi dari fungsi semula, yaitu dari fungsi rumah tinggal menjadi fungsi perdagangan.

Sedangkan kondisi bangunan sebagian besar berlantai dua, namun karena tidak ada kesamaan dalam pembangunan (*Guidelines design*), maka mereka cenderung berlomba dalam membuat tampak depan bangunan saja.

Rata-rata, seluruh bangunan pertokoan di wilayah jl. Mt. Haryono , khusus lantai bawah digunakan sebagai pertokoan, kemudian yang lantai dua, digunakan untuk tempat tinggal.

Pada akhirnya, secara keseluruhan , penataan dan pengembangan desain bangunan di sekitar jl. Mt. Haryono, tidak tertata dengan baik, dan berkesan *semrawut* dan kotor.

- Kondisi *semrawut*, ditandai adanya : penggunaan bangunan yang melebihi fungsi (pertokoan dan tempat tinggal), kondisi *figure ground* yang cenderung tidak teratur, kemudian penempelan-penempelan pada setiap bangunan yang tidak teratur.
- Kondisi kotor , ditandai adanya : Cat warna pada setiap bangunan kondisinya sudah mengelupas, dan berjamur , banyaknya fungsi lantai dua pada setiap bangunan digunakan untuk menyimpan barang dagangan (gudang), serta untuk menjemur pakaian.

D. Bentuk fasade Bangunan :

Bentuk *fasade* bangunan ,secara keseluruhan adalah sudah baik, namun ada beberapa bangunan yang bentuknya sudah lama, kemudian ditambah dengan kondisinya tidak terawat, sehingga menimbulkan kesan *semrawut*.

Adapun bentuk fasade bangunan yang ada adalah :

1. Bangunan pertokoan mempunyai ciri berlantai dua , lantai bawah digunakan untuk berjualan, sedangkan lantai atas digunakan untuk menjemur pakaian atau sebagai gudang penyimpanan barang-barang dagangan.
2. Bangunan perkantoran, bentuk *fasade* sudah baik, hal ini disebabkan karena bangunan dengan bentuk demikian dibangun sesuai dengan kondisi desain yang sudah baik.
3. Bangunan Supermarket , secara umum baik, namun ada bangunan Mall, dengan gaya arsitektur *eklektism*, yaitu campuran beberapa gaya dalam arsitektur, maka pada kasus Java Mall , yaitu memadukan antara gaya mediterania (banyak menonjolkan unsur lengkung), dipadukan dengan munculnya kubah diatas atapnya, namun unsur grid yang mewakili pintu maupun jendela masih terlihat.

Pada gambar diagram dibawah ini, dapat terlihat bahwa, bentuk fasade bangunan di sepanjang jl. Mt. haryono sangat bervariasi, sehingga menimbulkan kesan tidak seragam, dan saling berlomba-lomba dalam desain. Maka untuk melihat secara total tentang fasade bangunan, dapat dilihat pada Gambar 18, dibawah ini.

V.2.3. Street Furniture :

Secara umum kondisi eksisting street furniture pada Jl. Mt. Haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican adalah sebagai berikut :

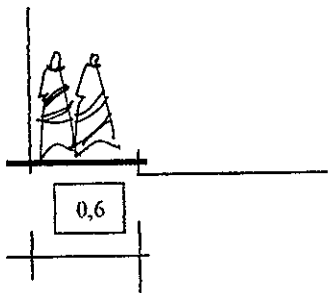
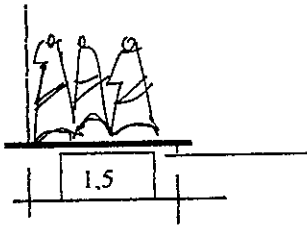
(lihat peta 1). Adapun elemen-elemen street furniture tersebut adalah :

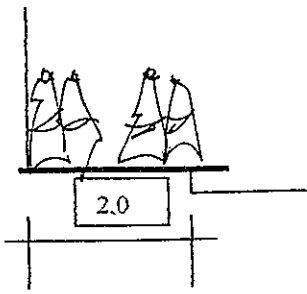
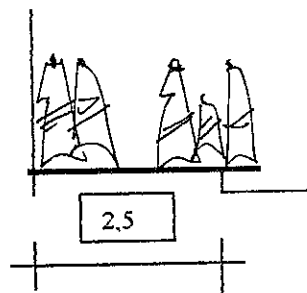
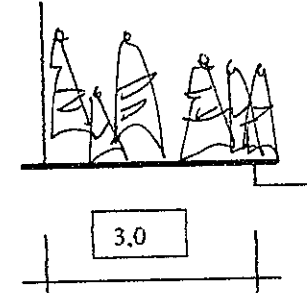
A. Trotoar :

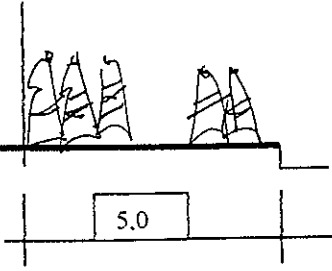
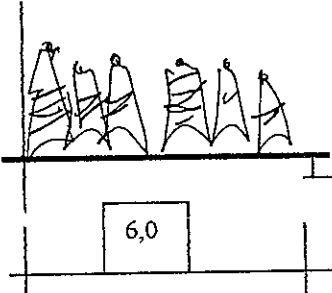
- Tempat para pejalan kaki, mempunyai tekstur permukaan dengan material dari paving blok , serta tanpa penutup atap.
- Mempunyai lebar berkisar antara 1,5 - 6 meter (survey lapangan), dan kondisi yang ada sekarang , sebagian ruas jalan trotoarnya dalam kondisi rusak.

Maka secara terinci , kondisi trotoar adalah sebagai berikut : (lihat tabel: 3)

Tabel : 3
Jenis dan Kondisi Trotoar.

No	TROTOAR DIMENSI LEBAR /m'	LOKASI	KONDISI
01.		Sebagian depan Java Mall.	<ul style="list-style-type: none"> - Sebagian masih dalam kondisi baik. - Warna paving sudah memudar.
02.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Depan SDN.Jomblang. 2. Depan perkantoran . 3. Pertokoan. 4. Pertokoan. 5. Perkantoran. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sebagian masih dalam kondisi baik. - Sebagian dalam kondisi rusak.(pertokoan).









03.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Pertokoan. 2. Pertokoan. 3. depan kolam renang. 4. Depan rumah. 5. perkantoran. 6. pertokoan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sebagian masih baik. - Ada yang sudah rusak (depan pertokoan).
04.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Pertokoan. 2. Pertokoan. 3. Pertokoan. 	<ul style="list-style-type: none"> -Kondisi sebagian trotoar masih baik, namun warna sudah memudar.
05.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Depan sri Ratu. 2. Sebagian pertokoan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi masih baik.

05.		Halte Bus Jomblang	-Kondisi sudah rusak parah.
07.		Depan Java Mall	Kondisinya masih baik, dan terawat.

Sumber : hasil survey primer.

Secara diagramatis dalam bentuk *visual* , maka kondisi trotoar dapat dilihat sebagai berikut : (lihat Peta : 2)

Keterangan gambar :

No	Kode gambar	NAMA ELEMEN STREET FURNITUYRE	JUMLAH
01		TROTOAR	1 = 2 m' 2 = 1,5 m' 3 = 2,5 m' 4 = 0,6 m' 5 = 3 m' 6 = 5 m' 7 = 6 m'
02.		LAMPU PENERANGAN JALAN	- Untuk Umum = 9 Bh - Untuk pejalan kaki = 9 Bh - Untuk pejalan kaki didepan Java Mall = 6 Bh.
03.		RAMBU-RAMBU LALU- LINTAS	- Boleh Parkir = 13 bh. - Dilatang Parkir = 1 bh. - Dilarang Memutar = 2 bh -Dilarang Berhenti = 2 bh. - Truk Dilarang Masuk=4 bh
04.		POHON PELINDUNG	- Di gazon = 40 Bh. - Di Trotoar = 21 Bh
05.		PALEM RAJA	- Depan BTN = 4 Bh. - Depan Kolam Renang= 3 Bh.
06.		BAK SAMPAH	- Sebelah Timur = 14 bh. - Sebelah barat = 11 Bh.
07.		TELEPHONE BOX	- Depan kantor polisi = 1 Bh
08.		HALTE BUS	- Sebelah timur,dekat Java Mall = 1 Bh. - Sebelah barat = 2 Bh.
08.		BANGKU DUDUK	Nihil



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO

PENELITIAN
PENGARUH PENATAAN STREET
FURNITURE TERHADAP TATA
RUANG JL.MT. HARYONO
PENGAL PERTIGAAN SOMPOK
SAMPAL PERTIGAAN MRICAN
DI SEMARANG

KETERANGAN

Sumber :
Survey primer

Skala :

dikerjakan
Joek suroso hadi
NIM : L4B099083

Peta : 2
Jenis dan kondisi TROTOAR

Trotoar dengan lebar : 2,50 m'



Trotoar dengan lebar : 2 m



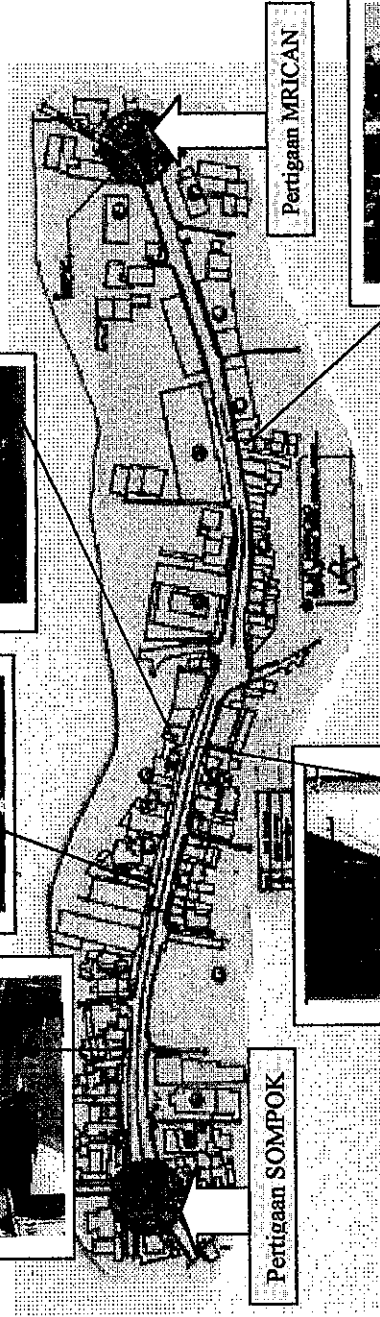
Trotoar dengan lebar : 2,50 m'



Trotoar lebar :
1,50 m



Trotoar dengan lebar : 2,0 m'

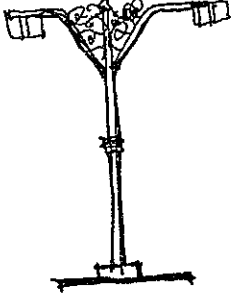
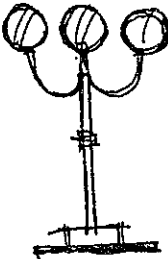


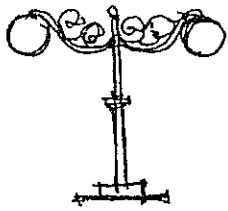
B. Lighting / Lampu Penerangan :

- Sebagian besar lampu penerangan jalan masih baik, namun pada tempat-tempat tertentu lampu tersebut tidak menyala pada malam hari.
- Lampu penerangan pejalan kaki, dengan tiang yang diukir, juga mengalami keausan, karena tidak dirawat.

Secara garis besar lighting / lampu penerangan jalan, kondisinya sebagai berikut : (lihat tabel : 4).

Tabel : 4
Kondisi Lampu penerangan

No :	BENTUK DESAIN LIGHTING	LOKASI	KONDISI	JUMLAH
01	 <p>Untuk penerangan umum, dengan ketinggian : 5 meter.</p>	Gazon, pada jalan di Sequel Sri Ratu.	Masih baik, namun sebagian lampu penerangan ada yang tidak menyala.	9 Buah.
02.	 <p>Untuk penerangan pejalan kaki, dengan ketinggian : 3 meter.</p>	Trotoar	Sebagian besar rusak parah, banyak dijumpai lampu penerangan dalam kondisi pecah.	9 buah.

03.	 <p data-bbox="387 539 671 595">Lampu penerangan untuk pejalan kaki</p>	Java Mall	Sebagian besar masih baik	6 Buah.
-----	--	-----------	------------------------------	---------

Sumber : hasil survey primer .

Secara diagramatis di dalam peta , maka kondisi lampu dapat dilihat dalam Peta 3,
dibawah ini :



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO

PENELITIAN
PENGARUH PENATAAN STREET
FURNITURE TERHADAP TATA
RUANG JL. MT. HARYONO
PENGAL PERTIGAAN SOMPOK
DI SEMARANG

KETERANGAN

Sumber :
Survey primer

Skala :

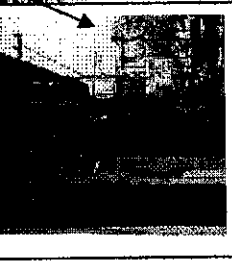
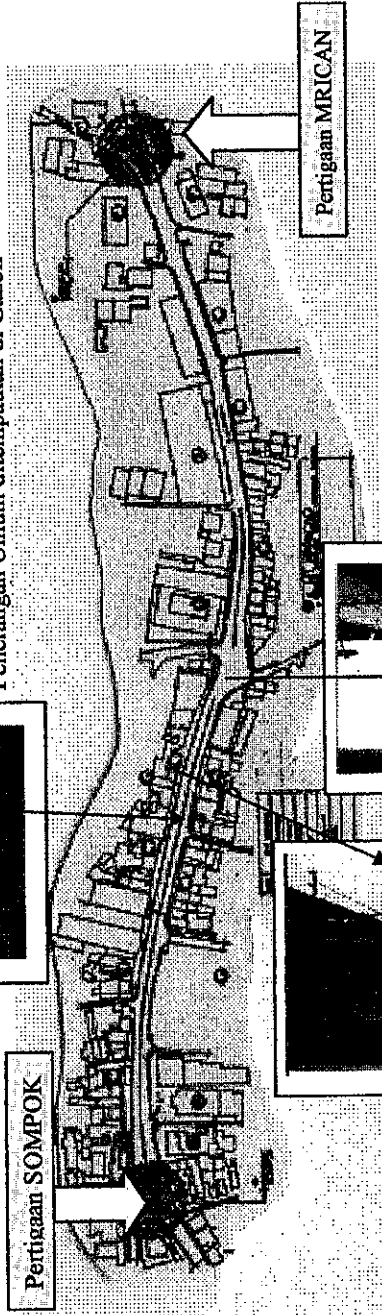
dikerjakan
tjoeck suroso hadi
NIM : L4B099083

Peta : 3
Jenis dan kondisi LIGHTING

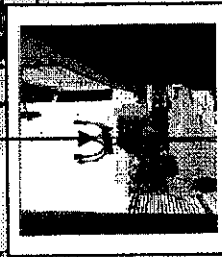


Penerangan Umum ditempatkan di Gazon

Pertigaan SOMPOK



Lampu penerangan
Untuk pejalan kaki, namun kondisinya rusak.



Pertigaan MRICAN

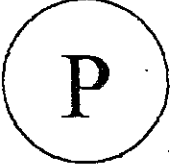
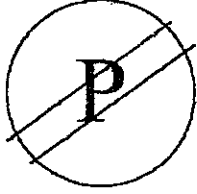
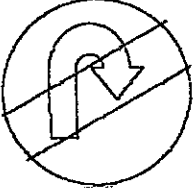
C. Rambu-rambu Lalu-lintas :

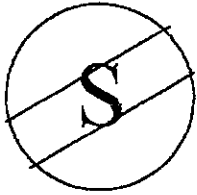
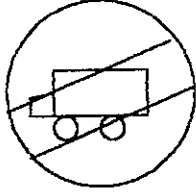
- Rambu-rambu lalu-lintas di sepanjang wilayah studi sebagian besar adalah perintah untuk parkir, namun ada juga perintah larangan untuk berhenti.
- Terdapat sebagian rambu-rambu lalu-lintas tertutupi oleh obyek yang lain, sehingga tidak dapat dilihat oleh pengguna.

Secara garis besar, kondisi rambu lalu-lintas, adalah sebagai berikut

(lihat tabel : 5)

Tabel : 5
kondisi rambu lalu-lintas .

No	JENIS RAMBU	LOKASI	KONDISI	JUMLAH
01.	Boleh PARKIR 	Disepanjang jalan Mt. Haryono	Terdapat sebagian rambu, yang tertutup oleh elemen yang lain	13 Buah
02.	Dilarang PARKIR 	Hanya di perempatan Sriwijaya	Kondisi baik.	1 Buah
03.	Dilarang MEMUTAR 	Terdapat di ujung perempatan jalan	Kondisi baik	2 Buah.

04.	Dilarang BERHENTI 	Java Mall, dan perempatan Sriwijaya. Jl.	Kondisi baik	2 Buah.
05.	Truck DILARANG MASUK. 	Terdapat diujung jalan	Kondisi tertutup oleh elemen lain.	4 Buah.

Sumber : hasil survey primer.




Secara diagramatis, kondisi rambu-rambu Lalu-lintas dapat dilihat didalam Peta 4, dibawah ini :



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO

PENELITIAN
PENGARUH PENATAAN STREET
FURNITURE TERHADAP TATA
RUANG JL. MT. HARYONO
PENGGAJ. PERTIGAAN SOMPOK
DI SEMARANG

KETERANGAN

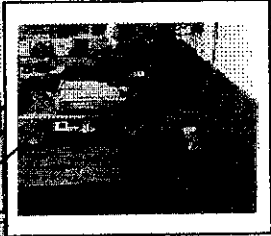
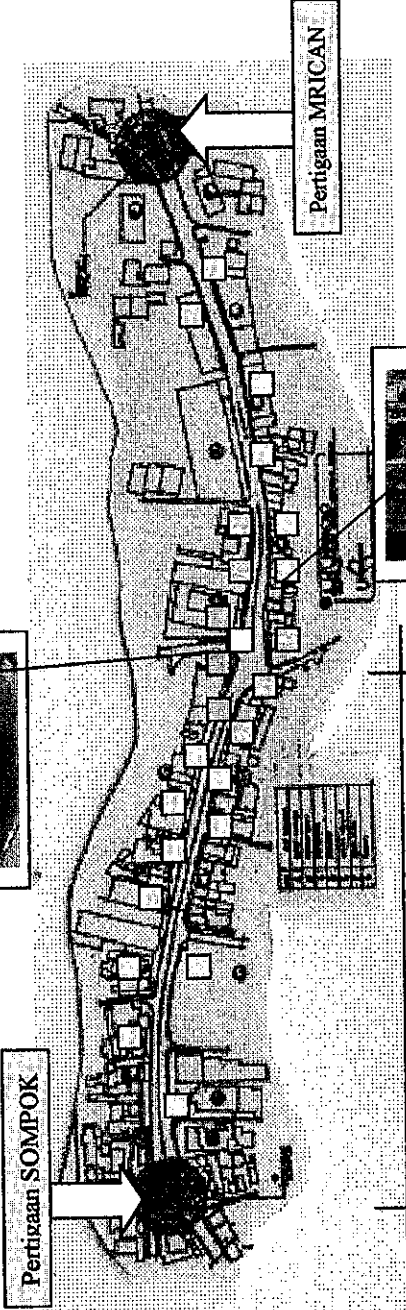
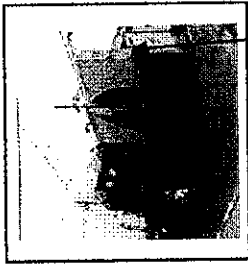
-  : Tempat PARKIR
-  : Trak Dilarang Masuk
-  : Dilarang BERHENTI

Sumber :
Survey primer

Skala :

dikerjakan
joek suroso hadi
NIM : L4B099083

Peta : 4
Jenis dan kondisi RAMBU-RAMBU



SEQUEL
RUAS JALAN SRI-RATU

D. Telephone Box / Boks telepon :

- Kondisi boks telepon yang ada , namun alat komunikasinya sudah hilang.
- Desain boks telepon masih ada, karena alat komunikasinya sudah hilang, maka boks telepon ini digunakan untuk menyimpan barang dagangan.
- Disepanjang Jl. Mt. Haryono , terdapat hanya 1 (satu) buah ,yaitu di dekat halte bus Java Mall.

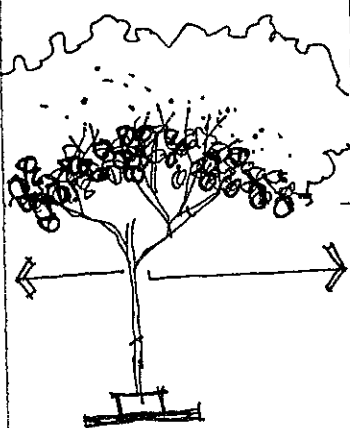
E. Pohon peneduh :


- Pohon peneduh yang ada, sebagian besar berada di *sequel* Sri Ratu, dan terletak di *Gazon*.
- Sebagian besar jenis tanaman , menggunakan Angsana, serta terdapat sebagian tanaman tidak dapat tumbuh subur.

Secara garis besar, jenis dan kondisi tanaman adalah sebagai berikut :

(lihat tabel : 6)

Tabel : 6
Jenis dan kondisi tanaman.

No	JENIS TANAMAN	LOKASI	KONDISI	JUMLAH
01	ANGSANA 	<ul style="list-style-type: none"> - Sepanjang gazon di sequel Sri Ratu. - Sebagian jalan di sequel Java Mall. 	Sebagian besar tumbuh subur, namun ada sebagian pohon tidak dapat tumbuh subur.	40 Buah
		Trotoar	Sebagian besar tumbuh subur , namun terdapat sebagian yang rusak.	21 Buah.

02	PALEM RAJA 	Terdapat didepan Kantor per- Bankan dan Gedung Koiam renang.	Sebagian besar masih baik.	7 Buah
----	---	--	-------------------------------	--------

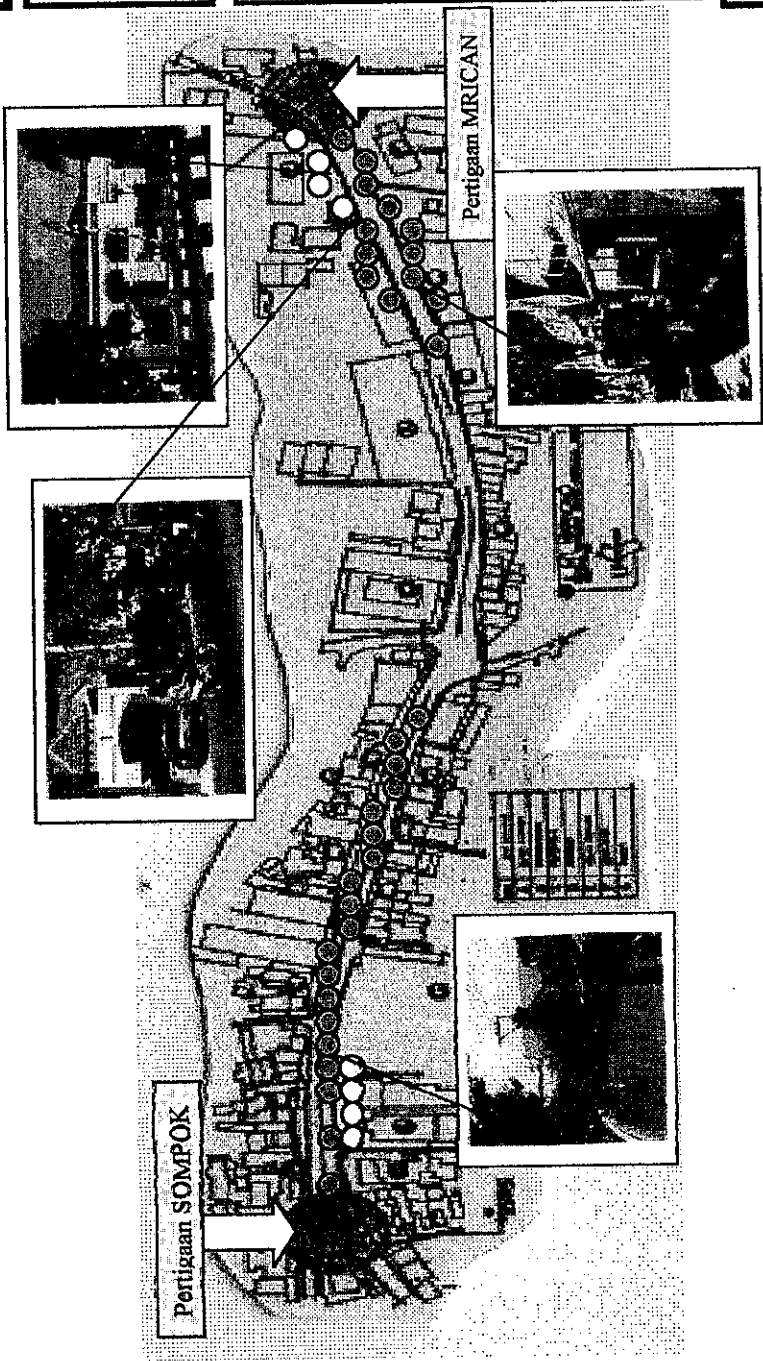
Sumber : hasil survey primer .

Secara diagramatis , maka jenis dan kondisi Pohon peneduh , dapat dilihat pada Peta ;

(lihat Peta : 5)



Peta : 5
Jenis dan kondisi POHON PENEDEHUH



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR

PENELITIAN PENGARUH PENATAAN STREET FURNITURE TERHADAP TATA RUANG JL. MT. HARYONO PINGGAL PERTIGAAN MIRICAN DI SEMARANG

- KETERANGAN**
- ⊙ : Pohon Angsana ,
 - Ditengah Gazon : 40 buah
 - Didepan Kolam renang : 8 buah
 - Di dekat SDN. Jomblang.13 buah
 - : Palem Raja :
 - Didepan BITPN : 4 buah
 - Didepan Kolam renang : 5 buah.

Sumber : Survey primer

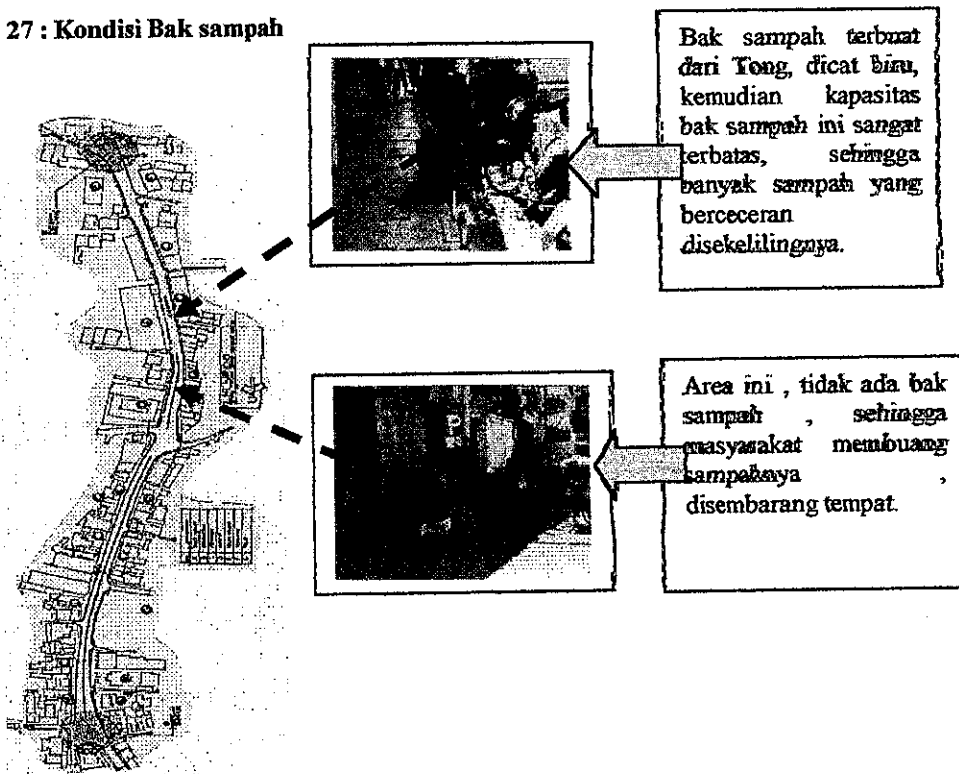
Skala :

**Dikerjakan : tjoek suroso hadi
NIM : L4B099083**

F. Bak sampah :

- Bak sampah , terdapat disepanjang jalan, namun jumlahnya terlampau sedikit.
- Terdapat beberapa bak sampah, dimana kotoran-kotoran sampahnya tidak pernah diambil oleh petugas, sehingga nampak penuh.
- Terdapat 14 buah bak sampah disepanjang jalan pada sisi sebelah timur jalan Mt. Haryono. Serta terdapat 11 buah bak sampah disepanjang jalan pada sisi sebelah barat Jl. Mt. Haryono.

Gb , 27 : Kondisi Bak sampah



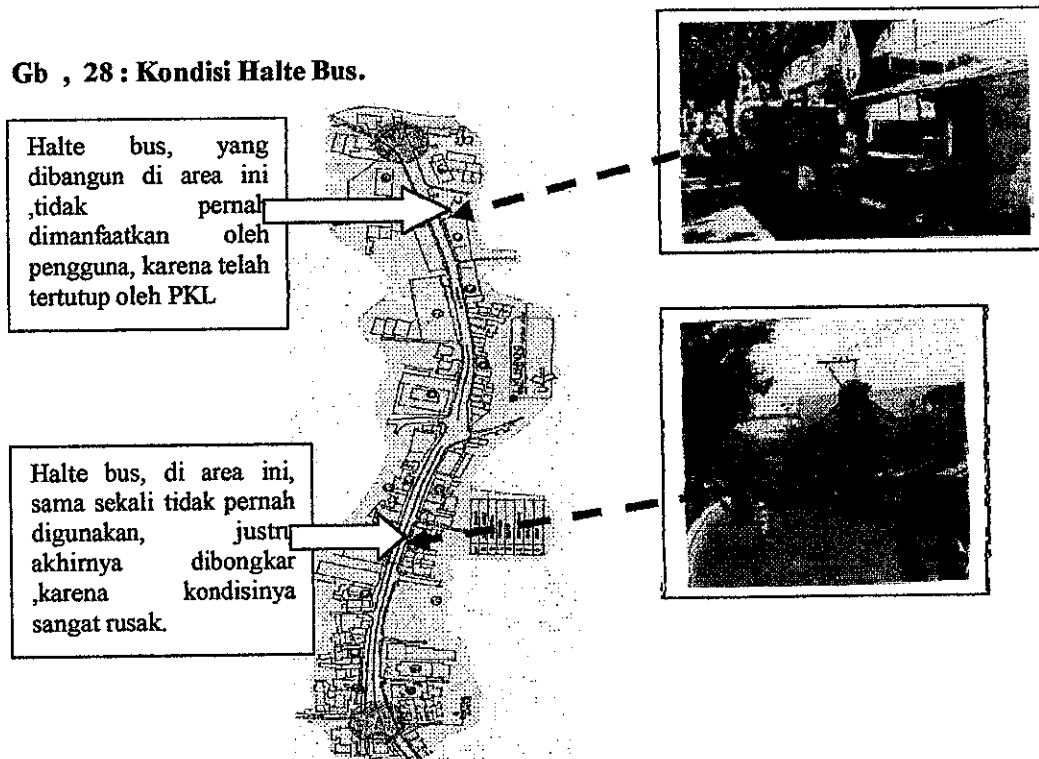
G. Bangku duduk :

Secara spesifik bangku duduk disepanjang jalan Mt. Haryono, tidak ada sama sekali, hanya saja trap untuk menuju Java Mall, sering digunakan untuk duduk-duduk para pengunjung.

H. Halte bus :

Terdapat 3 (tiga) buah halte bus atau tempat pemberhentian bus, yaitu : dididepan Kolam renang, pada ruas jalan sebelah timur, kemudian 2 buah terdapat di ruas jalan sebelah barat, yaitu didekat SDN Jomblang dan dekat BTN , hanya saja kedua halte ini sudah tidak berfungsi.

Gb , 28 : Kondisi Halte Bus.



IV.2.4 Tinjauan jenis aktivitas :

A. Pasar :

Pasar yang ada adalah Pasar tradisional Peterongan. Pasar ini sangat vital bagi kebutuhan barang-barang yang dibutuhkan oleh masyarakat, baik masyarakat kota Semarang maupun kota sekitarnya.

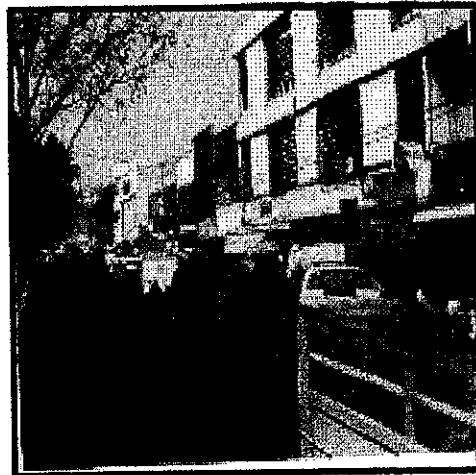
Jenis barang yang di jual, berupa kebutuhan pokok (sembako), maupun barang-barang kelontong. Kehidupan pasar Peterongan adalah 24 jam, yang terdiri dari :

- Jam 07.00- 18.00 : Pasar peterongan berakses di jalan Jl.Peterongan
Yang dijual : Sembako, barang kelontong, dsb.
- Jam 18.00- 06.00 : Pasar peterongan berpindah kearah luar, yaitu meluber ke trotoar. Jenis dagangan adalah :
 - * Jam : 00.00 – 05.00 : Pasar Sendiko.
Barang dagangan : sayur mayur, daging, dsb.
 - * Jam : 02.00 – 06.00: Pasar krempyeng:
Barang dagangan : sayur mayur.

Barang dagangan tersebut sering dipasok dari Salatiga maupun Bandungan (untuk sayur mayur), sedangkan daging sering dipasok dari Penggaron, kemudian ayam dipasok dari individu-individu.

Sehingga dapat terlihat, mobil besar maupun kecil sering menaikkan dan menurunkan barang-barang untuk di-supplay ke pasar.

Pada akhirnya beban lalu-lintas disepanjang jalan semakin besar, kemudian tempat parkir yang ada selalu penuh, yang diperparah oleh aktivitas parkir mobil disebagian ruas jalan , dan membutuhkan waktu yang lama (diatas satu jam), sehingga menambah *semrawutnya* kondisi lalu-lintas tersebut.



Aktivitas parkir yang begitu besar, sehingga beban jalan untuk menampung aktivitas lalu-lintas sangat berat.

Foto 5 : Aktivitas parkir.

B. Pedagang kaki lima (PKL) ,pertokoan / perdagangan :

Pengasong atau pedagang kaki lima, sering memanfaatkan area trotoar disepanjang jl. MT. Haryono. Semakin banyaknya PKL yang berada disepanjang jalan ini, menjadikan trotoar semakin sesak, ditambah lagi pemilik toko menggunakan trotoar untuk show-room. Adapun jenis perdagangan dan pertokoan dapat terbagi menjadi :

3.1. Pertokoan :

Pertokoan yang ada pada wilayah studi merupakan pertokoan dengan skala menengah keatas (mampu melayani wilayah kota dan regional) dengan durasi masa kerja antara jam 09.00 WIB sampai jam 21.00 WIB (berkisar 13 jam). Adapun jenis pertokoan yang melayani masyarakat umum, meliputi :

1. Toko Elektronik.
2. Toko Sepeda.
3. Toko Jam tangan.
4. Toko Aksesoris.
5. Toko barang kelontong.
6. Toko Bahan bangunan.
7. Toko Kaca.
8. Toko Buku / koran.
9. Toko Fuji Film.
10. Toko Emas.
11. Pertokoan/supermarket Java Mall.
12. Pertokoan/supermarket Sri Ratu.

2.2. PKL (Pedagang Kaki Lima) (lihat tabel 7):

Kegiatan dan keberadaan mereka tersebar disepanjang jl. MT. Haryono pada penggal pertigaan .Sompok sampai pertigaan Mrican. Adapun aktivitas PKL yang ada di kawasan studi, meliputi secara visual dapat dilihat pada Gb : 19 dan 20)

1. Berdagang sayur-mayur dan buah-buahan.
2. Berdagang pakaian dan sepatu.
3. Berdagang makanan dan minuman.
4. Berdagang mainan.
5. Berdagang bensin.
6. Berdagang koran.
7. Tambal Ban.
8. Berdagang lain-lain.

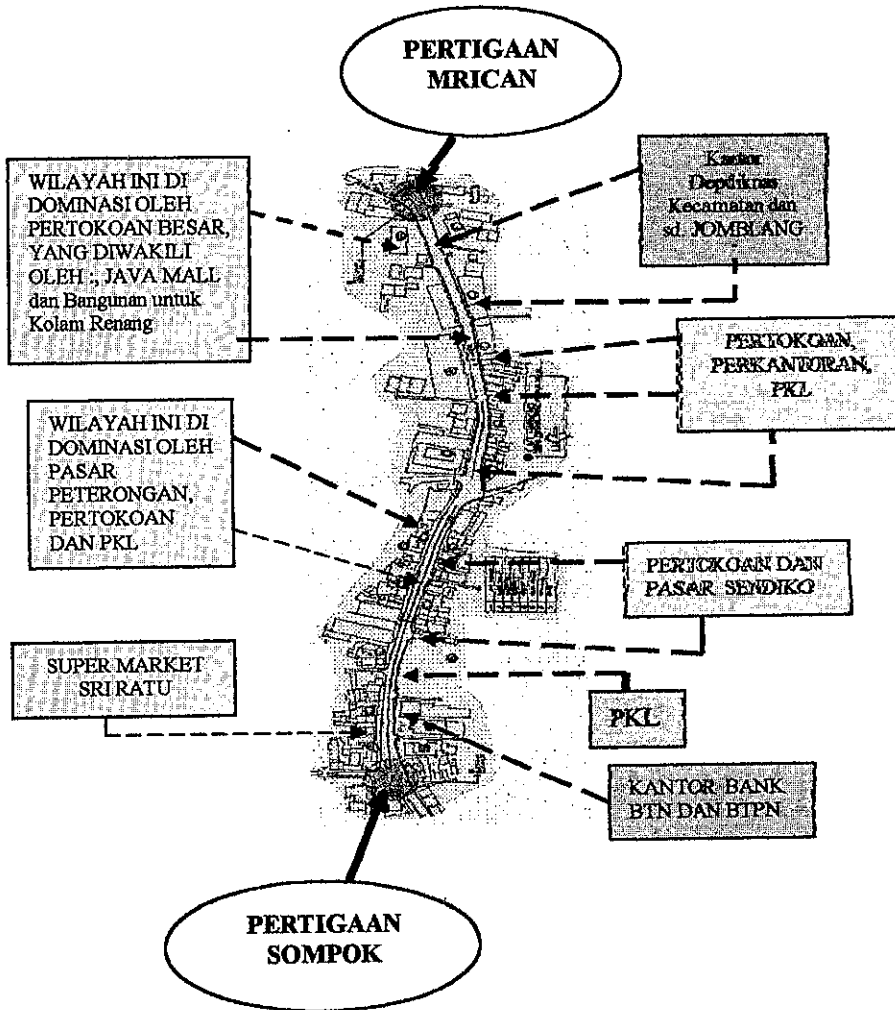
Tabel : 7

Jenis dan jumlah Aktivitas Pertokoan, perkantoran dan PKL.

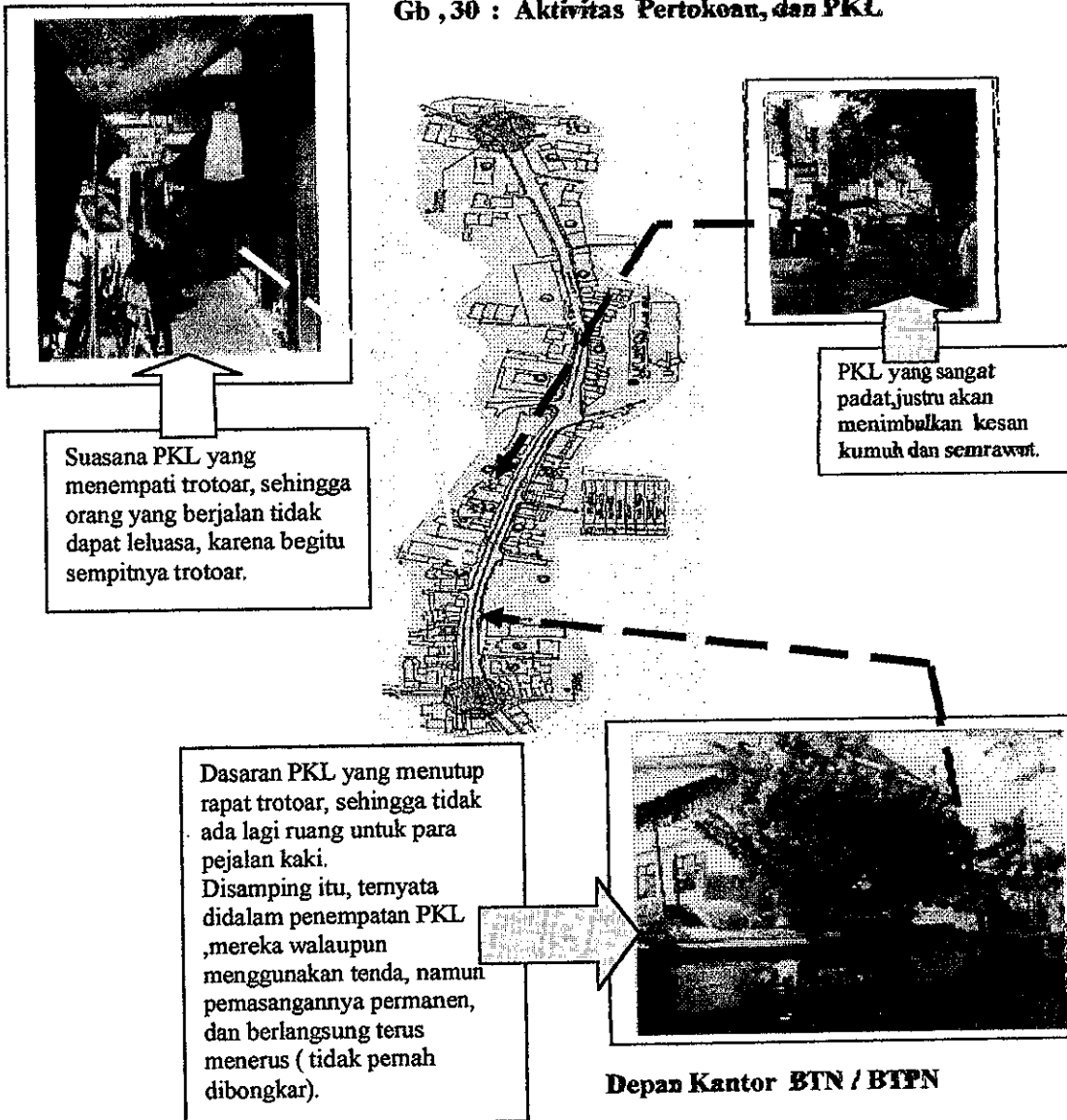
No	Jenis aktivitas	Pagi	Siang	Malam	Keterangan
01.	PERTOKOAN	122	122	-	- Pertokoan menyebar di seluruh Jl. MT. Haryono, baik pada sisi sebelah kiri jalan maupun sebelah kanan jalan. - Pada malam hari, sebagian besar pertokoan tutup.
02.	PKL	159	159	50	- PKL tersebar diseluruh ruas jalan MT. Haryono, baik pada sebelah kiri jalan, maupun sebelah kanan jalan. - Pada malam hari, terdapat sebagian PKL yang buka sampai jam. 05.00.
03.	PERKANTORAN	19	19	-	- Perkantoran yang terbesar adalah : BTN, BTPN, BRI, Dealer Mobil, dan Kolam renang.

Sumber : Survey Lapangan : jam: 12.00-15.30

Gb. 29 : Peta penyebaran aktivitas Perdagangan dan PKL:



Gb ,30 : Aktivitas Pertokoan, dan PKL



C. Aktivitas Publik :

Yang dimaksud dengan aktivitas publik, adalah suatu aktivitas dimana seluruh komponen masyarakat mengadakan aktivitas yang menggunakan ruang jl. MT. Haryono, terutama pada penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican. Jenis aktivitas publik disamping para pedagang atau PKL, pemilik pertokoan maupun perparkiran, maka yang ditekankan disini adalah aktivitas orang lain yang akan mengadakan transaksi pembelian, mengadakan pesiar jalan-jalan (hanya melihat-lihat), atau hanya lewat saja. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, maka data aktivitas publik pada wilayah studi adalah sebagai berikut :

Pola penyebaran :

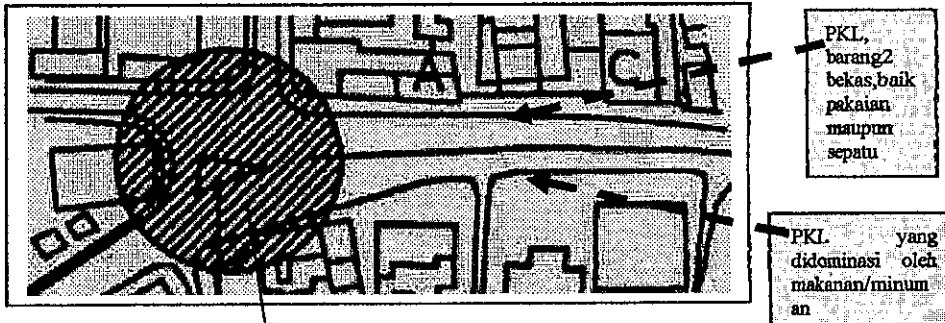
Pola penyebaran yang dimaksud disini ,adalah konsentrasi aktivitas ,baik aktivitas jual-beli, penjualan, berjalan-jalan serta perparkiran.

Aktivitas yang terjadi di sepanjang jl.MT. Haryono penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican hampir merata. Seluruh jalur jalan ini penuh dengan berbagai macam aktivitas, dan tidak terlihat adanya penggal jalan yang kosong. Hal ini menunjukkan bahwa Jl.Mt Haryono sangat berpotensi untuk area transaksi perdagangan, maupun perkantoran.

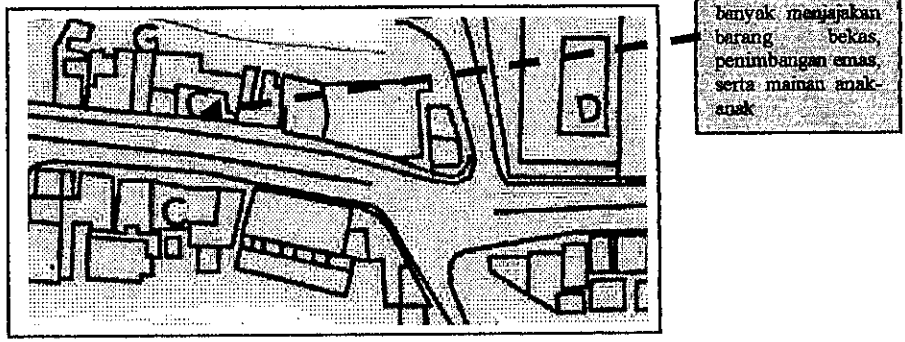
Maka dapat di ketahui, pola penyebaran aktivitas tersebut, sebagai berikut, lihat (Gb, 31,32,33,34, dan 35)

a. PKL. :

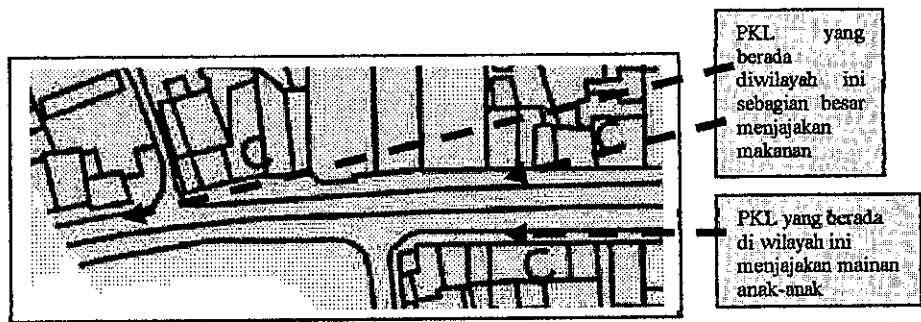
Pedagang Kaki Lima, menyebar dan merata lurus dari ujung pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican. Adapun bentuk barang yang dijual bervariasi, dari makanan,minuman, barang kelontong, mainan anak-anak, buah-buahan, tambal ban, dan sebagainya.



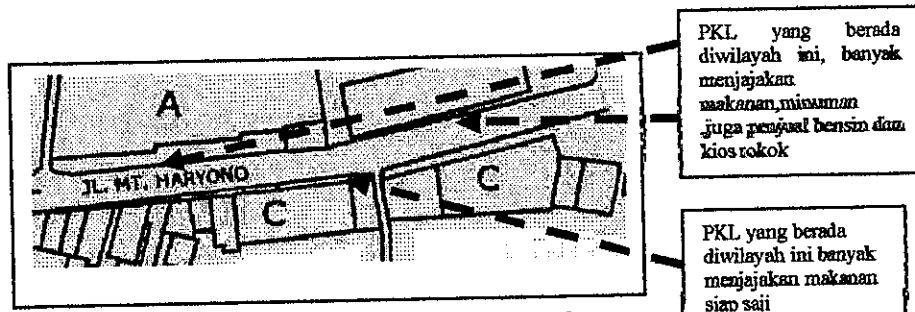
Gb, 31 : PKL yang berada di wilayah ini, yaitu tepatnya disekitar pertigaan sompok, didominasi oleh penjual jasa makanan dan barang bekas.



Gb , 32 : Konsentrasi PKL pada penggal jalan ini, pada posisi sebelah timur, atau tepatnya didepan pasar Peterongan, serta persis disamping pasar.



Gb , 33 : Konsentrasi PKL pada penggal jalan diatas, sangat berimbang baik pada posisikanan jalan m,aupun kiri jalan. Sedangkan khusus di depan Java Mall PKL banyak berdiri di malam hari, yaitu banyak menjajakan makanan

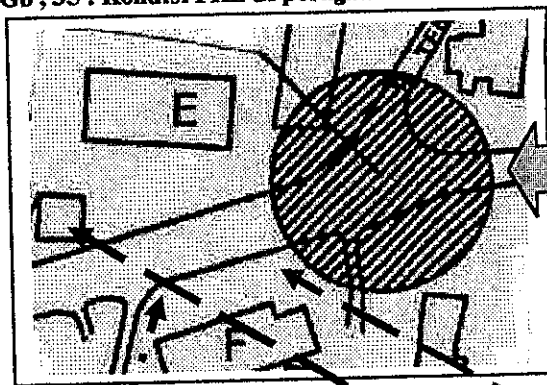


PKL yang berada diwilayah ini, banyak menjajakan makanan, minuman juga penjual bensin dan kios rokok

PKL yang berada diwilayah ini banyak menjajakan makanan siap saji

Gb , 34 : PKL pada penggal jalan ini, jumlahnya sangat besar serta jenis yang diperdagangkan bervariasi.

Gb , 35 : Kondisi PKL di pertigaan Mrican



PKL YANG BERDIRI DIWILAYAH INI, TEPATNYA DISEKITAR PERTIGAAN MRICAN, JENIS DAGANGAN SANGAT BERVARIASDARI PENJUAL MAKANAN, MINUMAN, TAMBAL BAN, SERTA MAINAN ANAK-ANAK.



PKL, dim gerobak



Tambal Ban.



Penjual Bensin yang menetap


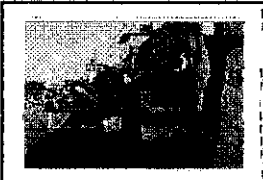



b. Parkir :



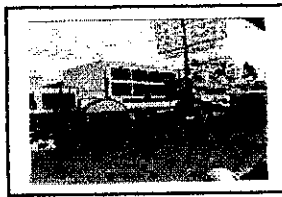
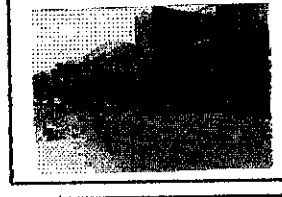

Aktivitas parkir, seperti halnya penyebaran PKL.




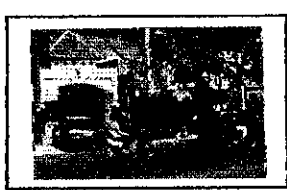

Parkir yang terjadi oleh karena mengikuti aktivitas perdagangan yang ada. Sehingga terlihat sepanjang jalan ini digunakan sebagai tempat parkir, baik yang berupa kendaraan bermotor, maupun mobil (dapat mobil pribadi , boks, maupun truk).

Adapun penggambaran pola penyebaran aktivitas, baik aktivitas masyarakat umum, Pedagang Kaki Lima (PKL) maupun Pertokoan dapat dilihat tabel di bawah ini : (lihat Tabel 8).

Tabel 8
Pola penyebaran Aktivitas

No	JENIS AKTIVITAS	EKSISTING	POLA PENYEBARAN	WAKTU AKTIVITAS	JUMLAH
01	Pedagang Kaki Lima (PKL)	    	<p>-Pedagang Kaki Lima pola penyebarannya hampir sepanjang jalan MT. Haryono penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mirican.</p> <p>-Jenis dagangan yang dijual sangat bervariasi, meliputi</p> <p>a. Makanan.</p> <p>b. Minuman.</p> <p>c. Pakaian bekas.</p> <p>d. Sepatu baru / bekas.</p> <p>e. Penjual bensin.</p> <p>f. Penjual stiker.</p> <p>g. Buah-buahan.</p> <p>h. Kios Rokok.</p> <p>i. Kios Koran.</p> <p>j. Tambal Ban.</p> <p>k. Afdruk foto.</p> <p>l. Penjual Helm.</p> <p>m. Penjual kaset.</p> <p>- PKL, tidak punya keinginan untuk berubah tempat, karena disamping sudah mapan, juga untuk mencari pelanggan baru sangat sulit (aspek penyesuaian).</p> <p>- PKL saling pengertian antara sesama pedagang yang lain, termasuk pemilik pertokoan, sehingga terdapat hubungan yang baik dan harmonis.</p>	<p>- PKL yang menjajakan makanan, biasanya berjualan sehari penuh.</p> <p>- PKL untuk penjual Martabak, biasanya pada malam hari.</p> <p>- Maka waktu berjualan secara garis besar, adalah sebagai berikut :</p> <p>PAGI; 09.00-11.00.</p> <p>SIANG: 11.30-14.00.</p> <p>SORE: 14.30-18.00</p> <p>MALAM 18.30-21.00.</p> <p>DINI: 21.00-23.00.</p>	<p>159</p> <p>159</p> <p>50</p> <p>50</p> <p>45</p> <p>Keterangan: Semakin malam PKL semakin berkurang jumlahnya.</p>

02.	Pertokoan	    	<p>- Pertokoan yang ada, adalah kondisi toko yang sudah berdiri 20 tahun yang lalu.</p> <p>- Banyak sekali pertokoan disepanjang Jl.MT.Haryono mempunyai jenis dagangan bervariasi, yaitu diantaranya :</p> <p>a. Penjual Bahan Bangunan.</p> <p>b. Penjual Barang Kelontong.</p> <p>c. Penjual E m a s.</p> <p>d. Penjual Alat-alat elektronik.</p> <p>e. Penjual Mainan anak-anak.</p> <p>f. Penjual Sepatu BATA.</p> <p>g. Penjual Alat-alat rumah tangga.</p> <p>h. Pejual jasa Cetak film (Fuji Film).</p> <p>i. Penjual makanan/minuman (restoran).</p>	<p>PAGI 09.00-11.00</p> <p>SIANG 11.30-14.00</p> <p>SORE 14.30- 18.00</p> <p>MALAM 18.30-21.00</p>	<p>122</p> <p>122</p> <p>122</p> <p>-</p>
-----	------------------	--	---	--	---

03	Perkantoran	    	<p>- Perkantoran yang berada di sepanjang jalan, letaknya saling berjauhan dan prosentase jumlahnya sangat sedikit dibandingkan dengan pertokoannya.</p> <p>- Jenis perkantoran yang ada adalah sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> Kantor Bank BTN dan BTPN. Kantor Bank BRI. Kantor Notaris. Dokter UMUM. Kolam Renang. Perwakilan Dealer Mobil. SD Jombang Sari. Kantor Dinas Pendidikan Nasional. Kantor Polisi. 	<p>PAGI 09.00-11.00.</p> <p>SIANG 11.30-14.30.</p> <p>SORE 13.00-18.00.</p> <p>MALAM 18.30-21.00.</p>	<p>19</p> <p>19</p> <p>19</p> <p>-</p>
----	--------------------	--	--	---	--

Sumber : survey primer

IV.3. Tinjauan tentang persepsi masyarakat pengguna :

Tinjauan persepsi dari pengguna adalah hasil jajak pendapat dari berbagai responden yang telah dipilih oleh peneliti.

Secara garis besar responden tersebut adalah sebagai berikut :

1. Responden dari Pedagang Kaki Lima (PKL), berhasil mengumpulkan 50 (lima puluh) orang pedagang.
2. Responden dari pemilik pertokoan, berhasil mengumpulkan 38 (tiga puluh delapan) orang pemilik toko.
3. Responden dari para pejalan kaki, telah berhasil diwawancarai sejumlah 50 (lima puluh) orang.

Kemudian hasil jajak pendapat yang akan dibahas adalah terbatas pada pandangan atau persepsi dari masyarakat pengguna, baik pedagang kaki lima, pemilik pertokoan maupun para pejalan kaki, yaitu berkisar tentang elemen-elemen *street furniture* saja , sedangkan hasil jajak pendapat yang lainnya sebagai bahan pertimbangan.

Sehingga secara berturut-turut hasil jajak pendapat tersebut, adalah sebagai berikut

IV.3.1. Hasil jajak pendapat dari Pedagang Kaki Lima (PKL) :

1. Jenis Dagangan yang dijual :

Dari jajak pendapat yang didapatkan dari responden, yaitu dengan cara random (acak), dan berhasil mewawancarai 50 (lima puluh) pedagang yang berjualan diwilayah ini. Jajak pendapat dari pedagang kaki lima ini bermanfaat untuk bahan masukan dari aspek jenis dagangan serta pandangan mereka tentang suasana dan lingkungan yang mereka tempati.

Dari Jajak pendapat mengenai jenis dagangan yang dijual, maka dari 50 responden, dagangan yang dijual secara berturut-turut adalah sebagai berikut :

Tabel : 9
Jenis Dagangan

	Frequency	Percent
Valid Makanan	22	44,0
Bensin	1	2,0
Tambal Ban	1	2,0
Sembako	1	2,0
Pakaian/Kain	7	14,0
Sepatu/sandal	3	6,0
Rokok	10	20,0
Lainnya	1	2,0
Jam & kaca- mata		
Stiker	1	2,0
Material	2	4,0
TOTAL	1	2,0
	50	100,0

Frequency Table

2. Lama berjualan :

Waktu yang telah dijalani para pedagang dalam berjualan diwilayah ini, akan memunculkan suatu tingkat kemapanan . Tingkat kemapanan dari para pedagang akan menimbulkan dugaan, sementara bahwa ketergantungan antara penjual dan pembeli terjadi ikatan yang lama.

Dari jajak pendapat tentang lamanya para pedagang berjualan, maka dari 50 responden, rata-rata mereka berjualan berkisar antara :

Tabel : 10
Lama berjualan

	Frequency	Percent
VALID 1-5 tahun	25	50,0
6-10 tahun	12	24,0
11-20 tahun	11	22,0
21 tahun keatas	2	4,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

3. Alasan para Pedagang Kaki Lima berjualan :

Hasil pengamatan ini, akan memunculkan latar belakang mereka berjualan sebagai PKL dan pengaruh berjualannya, yaitu :

Dari hasil jajak pendapat diatas maka dapat diambil kesimpulan sementara, bahwa rata – rata pedagang kaki lima mempunyai alasan untuk berjualan diwilayah ini adalah sebagai berikut :

Tabel : 11
Alasan berjualan

	Frequency	Percent
VALID Faktor ekonomi	1	2,0
Diajak teman	34	68,0
Tidak ada pajak	3	6,0
Mencontoh orang lain	4	8,0
Profesi	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

4. Pendapat para Pedagang kaki Lima, untuk kondisi tempat berjualan sekarang ini:

Para pedagang kaki lima, dalam bentuk apapun perlu dimintai tanggapan atas kondisi yang ada sekarang ini, sehingga nantinya akan menjadi rujukan dikemudian hari ketika akan merencanakan area PKL. :

Dari 50 responden, maka terdapat jawaban (lihat tabel 12) :

Tabel : 12
Kondisi tempat berjualan

	Frequency	Percent
VALID jawab 'Ya'	29	52,0
Jawab 'Tidak'	20	40,0
Missing system	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- Jawaban 'Ya' , yaitu menyukai kondisi dasaran yang selama ini mereka tempati .
- Jawaban 'tidak' , yaitu tidak menyukai dasaran yang selama ini mereka tempati.

Maka untuk mengetahui alasan mereka , baik yang mengatakan 'Ya' maupun yang mengatakan 'tidak' , dapat dilihat pada tabel berikut ini :

- a. Alasan para Pedagang Kaki Lima, dengan mengatakan 'Ya', adalah sebagai berikut :

Tabel : 13
Alasan pedagang mengatakan 'Ya' ;

	Frequency	Percent
VALID Karena tahu dagangannya dapat laku .	20	40,0
Pembeli dapat tertarik dengan dagangannya .	7	14,0

Tidak tahu	4	8,0
lainnya	3	6,0
Missing system	16	32,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

Dari jajak pendapat diatas, maka dapat ditarik kesimpulan, bahwa :

- 20 Pedagang mengatakan 'Ya', disebabkan karena, mereka mengharapkan , masyarakat dapat berjalan-jalan sambil melihat hasil dagangannya, sebesar : 40 %.
 - 7 orang mengatakan 'Ya', disebabkan karena, menyukai cara perjalanan pengunjung yang dianggap lambat (berdesak-desakan), hal ini dapat memberi peluang untuk melihat barang dagangan mereka. = 14 %.
- b. Alasan para Pedagang Kaki Lima dengan mengatakan 'Tidak', adalah sebagai berikut : (lihat tabel 14)

Tabel 14
Alasan pedagang mengatakan 'Tidak':

	Frequency	Percent
VALID Ingin lokasi yang lapang.	9	18,0
Tidak ingin terganggu dengan aktivitas yang lain .	9	18,0
Tidak tahu	3	6,0
Lainnya	3	6,0
Kurang pas	1	2,0
Missing system	25	50,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

Dari jajak pendapat diatas, dapat ditarik kesimpulan, bahwa :

- 9 orang mengatakan '**tidak**', karena menginginkan lokasi yang lebih lapang atau strategis. = 18 %.
- 9 orang mengatakan '**tidak**', karena tempat berjualan mereka tidak ingin diganggu oleh aktivitas lainnya. = 18 %.

5. Hubungan antara Pedagang Kaki Lima (PKL) dengan pemilik pertokoan :

Jajak pendapat yang akan dihasilkan sangat berguna, bagi kelangsungan keharmonisan kedua pedagang. Jajak pendapat ini, akan meminta kepada para pedagang kaki lima atas pandangannya terhadap pemilik pertokoan Responden yang berjumlah 50 pedagang, maka alasan mereka mengatakan

a. Alasan pedagang mengatakan 'Ya', karena memang ada hubungan

Tabel 15
Alasan pedagang mengatakan 'Ya', ada hubungan

	Frequency	Percent
VALID Ya	36	72,0
Tidak	13	26,0
Missing system	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- 36 pedagang mengatakan 'Ya', yaitu ada hubungan baik dengan pemilik pertokoan didekatnya.. = 72 %.
- 13 pedagang mengatakan 'tidak', yaitu untuk tidak ada hubungan baik dengan pemilik pertokoan didekatnya. = 26 %.

Dari hasil jajak pendapat diatas, masih dilihat lagi, bahwa pedagang mengatakan 'Ya', oleh karena alasan tertentu. Maka alasan-alasan tersebut dapat dilihat pada tabel dibawah ini : (lihat tabel 16)

Tabel 16
pedagang mengatakan 'Ya', dengan alasan :

	Frequency	Percent
VALID Ada perbedaan jenis dagangan.	4	8,0
Saling pengertian /sama-sama mencari rejeki.	15	30,0
Saling menjaga diantara keduanya	13	26,0
Tidak tahu	7	14,0
Missing system	11	22,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

Dari jajak pendapat diatas ,maka dapat diambil kesimpulan sementara, yaitu:

- 4 pedagang mengatakan 'Ya', ada hubungan, alasannya, ada perbedaan jenis dagangan dengan pertokoan = 8 %
- 15 pedagang mengatakan 'Ya', ada hubungan, alasannya, saling pengertian, karena sama-sama untuk mengais rejeki = 30 %
- 13 pedagang mengatakan 'Ya', karena saling menjaga diantara keduanya = 26 %.

b. Pedagang yang mengatakan 'Tidak' ada hubungan :

Tabel 17
Pedagang yang tidak ada hubungan dengan pertokoan

	Frequency	Percent
VALID Dianggap menyaingi dagangan.	2	4,0
Tidak ambil pusing.	8	16,0
Tidak tahu	5	10,0
Missing system	35	70,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

Dari jajak pendapat diatas, maka yang mengatakan 'tidak' ada hubungan dengan pemilik pertokoan, dikarenakan alasan :

- Dianggap menyaingi jenis dagangan yang ada di pertokoan diwakili oleh : 2 pedagang. = 4 %
- Tidak ambil pusing dengan pemilik pertokoan, diwakili oleh 8 pedagang. = 16 %.

IV.3.2. Persepsi dari pemilik Pertokoan :

Responden yang diambil berjumlah 38 orang , dan seluruh hasil pooling telah berhasil dikembalikan . Hasil jajak pendapat dari pemilik pertokoan ini akan memberikan masukan pada aspek elemen street furniture.

Secara berturut hasilnya sebagai berikut :

1. Jenis dagangan yang dijual ;

Tabel 18
Jenis dagangan pertokoan

	Frequency	Percent
VALID Barang kelontong .	3	7,9
Binatu.	5	13,2
Makanan dan minuman.	2	5,3
Pakaian/kain .	2	5,3
Barang eletronik.	8	21,1
Bahan bangunan.	8	21,1
Sandal .	2	5,3
Salon.	3	7,9
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

Dari hasil jajak pendapat diatas yang diambil hanya 38 responden, maka dapat diambil kesimpulan,bahwa :

- 8 Pemilik pertokoan adalah menjual elektronik = 21,1 %
- 8 Pemilik pertokoan adalah menjual bahan bangunan = 21,1 %
- 5 Pemilik pertokoan adalah sebagai binatu = 13,2 %
- 3 Pemilik pertokoan menjual eletronik = 7,9 %
- 3 Pemilik pertokoan sebagai jasa salon = 7,9 %

2. Waktu pemilik pertokoan berjalan diwilayah ini :

Tabel 19
Waktu lamanya pemilik pertokoan berjalan

	Frequency	Percent
VALID 1 – 5 tahun	20	52,6
6-10 tahun	13	34,2
11-20tahun	3	7,9
20 keatas	1	2,6
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

Dari hasil jajak pendapat diatas , maka dapat diketahui, bahwa :

- 20 Pemilik pertokoan sudah menjalankan penjualan selama 1-5 tahun. = 52,6 %
- 13 Pemilik pertokoan sudah menjalankan penjualan selama 6-10 tahun. = 34,2 %
- 3 Pemilik pertokoan sudah menjalankan penjualan selama 11- 20 tahun = 7,9 %.
- 1 Pemilik pertokoan sudah menjalankan penjualan selama 20 tahun keatas = 2,6 %

3. Jajak pendapat pemilik pertokoan atas merebaknya PKL :

Tabel ,20
Hasil jajak pendapat atas merebaknya PKL

	Frequency	Percent
VALID Senang meramaikan lingkungan	19	50,0
Tidak senang ,km pendapatan merosot	10	26,3
Tidak tahu	3	7,9
Lainnya	1	2,6
Mengganggu parkir	1	2,6
Biasa,bisa diatur	3	7,9
Missing system	1	2,6
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

Dari hasil jajak pendapat diatas, dapat diketahui, bahwa :

- 19 Pemilik pertokoan mengatakan senang, karena dapat meramaikan suasana lingkungan.
- 10 Pemilik pertokoan mengatakan tidak senang, karena PKL dianggap memerosotkan penghasilan.
- 3 Pemilik pertokoan mengatakan tidak tahu.
- 1 Pemilik pertokoan mengatakan bahwa, PKL, mengganggu lingkungan serta membuat *semrawut*

5. Jajak pendapat dari pemilik pertokoan tentang kondisi parkir :

Tabel ,21
Hasil jajak pendapat atas kondisi parkir

	Frequency	Percent
VALID Senang dekat dengan pembeli	24	63,2
Tidak senang krn <i>semrawut</i>	11	28,9
Baik	1	2,6
Menutupi toko	1	2,6
Missing system	1	2,6
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

Dari hasil jajak pendapat tersebut, akan dapat dilihat, bahwa :

- 24 Pemilik pertokoan mengatakan senang, bila parkir berada di lokasi yang berdekatan dengan toko.
- 11 Pemilik pertokoan mengatakan tidak senang, karena parkir akan menambah *kesemrawutan* lingkungan.

6. Jajak pendapat dari pemilik pertokoan tentang kondisi Trotoar:

Tabel ,22
Hasil jajak pendapat atas kondisi Trotoar

	Frequency	Percent
VALID Sangat baik dapat membantu pemasaran	3	7,9
Tidak ideal terlalu sempit	29	76,3
Desain kurang menarik	3	7,9
Tidak tahu	1	2,6
Kumuh	1	2,6
Missing system	1	2,6
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

Dari jajak pendapat tersebut, dapat dilihat, bahwa :

- 3 Pemilik pertokoan mengatakan senang dengan kondisi Trotoar selama ini, karena dapat menjadi dasaran dagangan.
- 29 Pemilik pertokoan mengatakan trotoar tidak ideal, karena justru dapat mengotori pemandangan.

7. Jajak pendapat pemilik pertokoan tentang lampu penerangan jalan :

Tabel ,23
Hasil jajak pendapat atas lampu penerangan jalan

	Frequency	Percent
VALID Tidak sesuai dengan fungsi utama	14	36,8
Banyak yang rusak dan mengotori pemandangan	9	23,7
Desainnya tidak ideal.	5	13,2
Perletakkannya kurang pas.	6	15,8
Cukup	1	2,6
Baik	2	5,3
Missing system	1	2,6
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

- Dari hasil jajak pendapat diatas, 14 pemilik toko mengatakan, bahwa lampu penerangan jalan tidak sesuai dengan fungsinya. = 36,8 %

- Dari hasil jajak pendapat diatas, 9 pemilik pertokoan mengatakan ,bahwa lampu penerangan jalan banyak yang rusak, sehingga mengotori pemandangan = 23,7 %
- Terdapat 6 pemilik pertokoan, mengatakan ,bahwa perletakan lampu penerangan jalan kurang pas = 15,8 %

8. Jajak pendapat ,pemilik pertokoan tentang kondisi pohon peneduh:

Tabel ,24
Hasil jajak pendapat atas kondisi pohon peneduh

		Frequency	Percent
VALID	Sangat berguna menghambat langsung sinar matahari.	15	39,5
	Tidak bermanfaat krn, banyak yang mati.	11	28,9
	Bentuk pohon yang kurang baik.	4	10,5
	Perletakannya kurang sesuai.	7	18,4
	Missing system	1	2,6
	TOTAL	38	100,0

Frequency Table

- 15 Pemilik pertokoan ,mengatakan bahwa,pohon peneduh sangat berguna, karena dapat menghambat sinar matahari langsung.
- 11 Pemilik pertokoan, mengatakan bahwa, pohon peneduh tidak bermanfaat, karena banyak yang rusak.
- 7 Pemilik pertokoan mengatakan, bahwa pohon peneduh dalam perletakannya kurang sesuai.

9. Jajak pendapat pemilik pertokoan tentang, rambu-rambu lalu-lintas :

Tabel ,25
Hasil jajak pendapat atas rambu-rambu lalu-lintas

	Frequency	Percent
VALID Berguna sebagai pengatur dan petunjuk	19	50,0
Tidak berguna karena tidak terlihat .	6	15,8
Perletakkannya saling tumpang tindih.	3	7,9
Desainnya kurang menarik.	5	13,2
Tidak tahu.	1	2,6
Kurang.	3	7,9
Missing system.	1	2,6
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

- 19 pemilik pertokoan mengatakan, bahwa rambu-rambu lalu-lintas, berguna, karena dapat sebagai petunjuk arah.
- 6 Pemilik pertokoan mengatakan, bahwa rambu-rambu lalu-lintas, tidak berguna karena tidak dapat dilihat.
- 5 pemilik pertokoan mengatakan, bahwa desain rambu-rambu lalu-lintas kurang ideal.

10. Jajak pendapat pemilik pertokoan tentang kondisi bak sampah :

Tabel ,26
Hasil jajak pendapat atas kondisi bak sampah

	Frequency	Percent
VALID Berguna dapat membantu kebersihan.	18	47,4
Tidak berguna, kapasitas kurang memadai.	16	42,1
Desain kurang menarik.	2	5,3
Tidak ada bak sampah.	1	2,6
Missing system.	1	2,6
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

- 18 pemilik pertokoan mengatakan, bahwa bak sampah berguna, karena untuk membantu kebersihan = 47,4 %

- 16 pemilik pertokoan mengatakan, bahwa bak sampah tidak berguna, karena kapasitasnya kurang memadai = 42,1 %
- 2 pemilik pertokoan mengatakan, bahwa desain bak sampah kurang menarik = 2,1 %

11. Jajak pendapat pemilik pertokoan tentang kondisi bangku duduk :

Tabel ,27
Hasil jajak pendapat atas kondisi bangku duduk

	Frequency	Percent
VALID Berguna dapat memberi pelayanan kpd masy.	12	31,6
Tidak berguna dapat menimbulkan kemacetan.	20	52,6
Desain kurang menarik.	3	7,9
Tidak ada	2	5,3
Missing system.	1	2,6
TOTAL	38	100,0

Frequency Table

- 12 pemilik pertokoan mengatakan, bahwa bangku duduk berguna untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat.
- 20 pemilik pertokoan mengatakan, bahwa bangku duduk tidak berguna, karena dapat menimbulkan kemacetan.

IV.3.3. Persepsi dari para pejalan kaki :

Para pejalan kaki, sesuai dengan kedudukannya, mereka perlu sekali untuk diajak memberikan pandangan, tentang situasi , kondisi *street furniture* dan tata ruang di wilayah jalan Mt. Haryono ini. Hal ini disebabkan karena, para pejalan kaki , sebagai pelaku yang membutuhkan kenyamanan pada saat mereka berjalan-jalan.

Adapun responden yang diambil adalah sejumlah 50 orang , sehingga secara terinci jajak pendapat dari para pejalan kaki adalah sebagai berikut :

1. Jajak pendapat mengenai pekerjaan para pejalan kaki :

Tabel ,28
Hasil jajak pendapat atas pekerjaan para pejalan kaki

	Frequency	Percent
VALID Pengusaha	2	4,0
Buruh Industri	8	16,0
Pedagang	4	8,0
Pengangkutan	1	2,0
PNS / ABRI	1	2,0
Lainnya	2	4,0
Mahasiswa	9	18,0
Tk. Becak	1	2,0
Wiraswasta	3	6,0
Parkir	3	6,0
Pelajar	6	12,0
Pelayan toko	1	2,0
Dokter	1	2,0
Karyawan	6	12,0
Guru	1	2,0
Ibu Rm Tangga	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- Pejalan kaki yang sering melintas di wilayah ini adalah, Mahasiswa dengan jumlah 9 orang = 18,0 %.
- Pejalan kaki yang sering melintas di wilayah ini adalah buruh bangunan, dengan jumlah 8 orang = 16,0 %.
- Pejalan kaki yang sering melintas di wilayah ini adalah, pelajar, dengan jumlah 6 orang = 12,0 %.

2. Jajak pendapat mengenai usia para pejalan kaki :

Tabel ,29
Hasil jajak pendapat atas usia para pejalan kaki :

	Frequency	Percent
VALID 15-30 tahun	40	80,0
31-45 tahun	9	18,0
46-60 tahun	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- Usia terbesar yang sering melintas di wilayah ini, adalah berkisar antara : 15 – 30 tahun , sejumlah 40 orang = 80 %.
- Kemudian disusul orang yang berusia berkisar antara, 31 – 45 tahun, sejumlah 9 orang = 18 %.

3. Jajak pendapat mengenai kepentingan para pejalan kaki untuk melalui wilayah ini :

Tabel ,30
Hasil jajak pendapat atas kepentingan para pejalan kaki

	Frequency	Percent
VALID Berbelanja.	11	22,0
Mengadakan transaksi jual-beli .	5	10,0
Jalan-jalan	16	32,0
Numpang lewat.	4	8,0
Bekerja.	13	26,0
Menunggu penumpang.	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- Kepentingan para pejalan kaki untuk melewati wilayah ini , adalah untuk jalan-jalan , sejumlah 16 orang = 32,0 %.
- Kepentingan para pejalan kaki untuk bekerja, sejumlah 13 orang = 26%
- Kepentingan para pejalan kaki untuk berbelanja, sejumlah 11 orang = 22,0 %.

4. Jajak pendapat mengenai waktu pada saat pejalan kaki lewat wilayah ini

:

Tabel ,31
 Hasil jajak pendapat atas waktu pada saat pejalan kaki lewat

	Frequency	Percent
VALID 09.00-11.00	4	8,0
12.00-14.00	3	6,0
15.00-15.00	6	12,0
15.00-21.00	27	54,0
Lainnya	1	2,0
Sewaktu-waktu	1	2,0
04.00-06.00	1	2,0
pagi-sore	2	4,0
Missing system	5	10,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- Waktu yang digunakan para pejalan kaki, adalah pukul : 15.00-21.00,sejumlah 27 orang = 54 %.
- Waktu yang digunakan para pejalan kaki, adalah pukul : 15.00-15.00,sejumlah 6 orang = 12,0 %.
- Waktu yang digunakan para pejalan kaki, adalah pukul : 09.00-11.00, sejumlah 4 orang = 8 %.

5. Jajak pendapat dari para pejalan kaki mengenai suasana wilayah ini :

Tabel ,32
 Hasil jajak pendapat atas suasana para pejalan kaki lewat

	Frequency	Percent
VALID Kondisi udara panas.	26	52,0
Kondisi lingk.semrawut.	16	32,0
Tidak nyaman dalam berjalan.	5	10,0
Nyaman memang kondisi itu yang disukai.	1	2,0
Sepi .	1	2,0
Missing system.	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- 26 orang mengatakan ,bahwa kondisi wilayah ini, sangat panas = 52,0%.

- Kemudian 16 orang mengatakan, bahwa kondisi lingkungan *semrawut*, = 32,0 %.
- 5 orang mengatakan ,berjalan di wilayah ini tidak nyaman = 10,0 %.

6. Jajak pendapat dari para pejalan kaki mengenai kondisi trotoar :

Tabel ,33
Hasil jajak pendapat dari pejalan kaki atas kondisi trotoar

	Frequency	Percent
VALID Ideal, karena sambil berjalan kita dapat melihat-lihat pertokoan.	7	14,0
Tidak ideal, karena terlampu sempit, sehingga saling berdesakan.	28	56,0
Banyak yang rusak, sehingga tidak nyaman untuk dilalui.	8	16,0
Desainnya tidak menarik.	2	4,0
Tidak tahu.	2	4,0
Tidak layak.	1	2,0
Hanya sekedar menggunakan	1	2,0
Kurang berfungsi.	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- 28 orang mengatakan, bahwa trotoar tidak ideal, karena terlampau sempit, sehingga bila berjalan saling berdesakan = 56,0 %
- 8 orang mengatakan, bahwa trotoar kondisinya banyak yang rusak, sehingga kurang nyaman manakala digunakan untuk berjalan kaki = 16,0 %.
- 7 orang mengatakan trotoar adalah ideal, karena sambil berjalan-jalan, sambil melihat-lihat pertokoan = 14,0 %.

UPT-PUSTAK-UNDIP

7. Jajak pendapat dari pejalan kaki mengenai kondisi lampu penerangan

Tabel ,34

Hasil jajak pendapat dari pejalan kaki atas kondisi lampu penerangan

	Frequency	Percent
VALID Berguna, karena dapat memb. menerangi lingkungan.	31	62,0
Tidak berguna, karena jaraknya terlampau jauh.	9	18,0
Desainnya tidak menarik.	8	16,0
Tidak maksimal.	1	2,0
Banyak yang rusak.	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- 31 orang mengatakan, bahwa lampu penerangan jalan adalah berguna, karena dapat menerangi lingkungan = 62,0 %.
- 9 orang mengatakan, bahwa lampu penerangan jalan tidak berguna, karena jaraknya terlampau jauh = 18,0 %.
- 8 orang mengatakan, bahwa lampu penerangan jalan desainnya kurang menarik = 16,0 %.

8. Jajak pendapat dari pejalan kaki mengenai rambu-rambu lalu-lintas :

Tabel ,35

Hasil jajak pendapat dari pejalan kaki atas rambu-rambu lalu-lintas

	Frequency	Percent
VALID Berguna, karena dapat bermanfaat untuk pengendara.	27	54,0
Tidak berguna, karena cara penataannya saling tumpang tindih.	16	32,0
Desainnya kurang menarik.	1	2,0
Tidak tahu.	1	2,0
Masih banyak pelanggaran.	1	2,0
Kurang tertata.	1	2,0
Kurang tepat guna	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- 27 orang mengatakan, bahwa rambu-rambu lalu-lintas sangat berguna, karena dapat digunakan pengendara sebagai petunjuk arah. = 54,0 %.
- 16 orang mengatakan, bahwa rambu-rambu lalu-lintas tidak berguna, karena cara penataannya saling tumpang tindih. = 32,0 %.

9. Jajak pendapat dari pejalan kaki mengenai kondisi *telephone box* :

Tabel 36
Hasil jajak pendapat, dari pejalan kaki mengenai kondisi *telephone-box*

	Frequency	Percent
VALID Berguna ,karena dapat membantu komunikasi.	24	48,0
Tidak berguna,karena banyak telp.box yang rusak.	18	36,0
Tidak tahu.	5	10,0
Tidak ada.	1	2,0
Kurang perawatan.	1	2,0
Missing system.	1	2,0
TOTAL	50	100,0

Frequency Table

- 24 orang mengatakan, bahwa telephon box, sangat berguna, karena dapat membantu masyarakat dalam berkomunikasi = 48,0 %.
- 18 orang mengatakan, bahwa telephone box, tidak berguna, karena kondisinya banyak yang rusak = 36,0 %.

BAB V

ANALISIS MENGENAI PENGARUH PENATAAN STREET FURNITURE TERHADAP KARAKTER RUANG

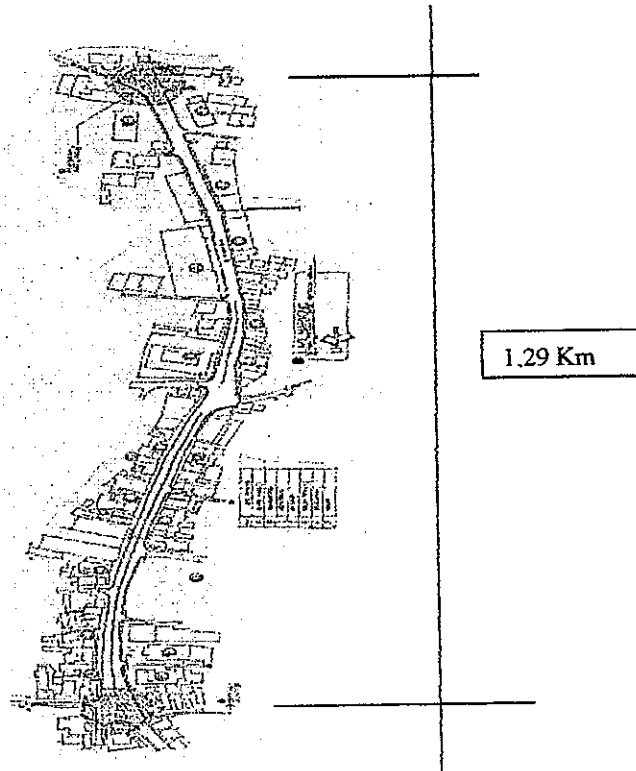
V.1. Analisis Lokasi :

Jl. Mt. Haryono merupakan jalan arteri sekunder , sesuai dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota ,Bagian Wilayah Kota I (BWK I) , bahwa jalan ini berfungsi sebagai penghubung untuk menuju berbagai macam potensi aktivitas.

Potensi aktivitas yang ada ,adalah :

- a. Ke-arrah utara, adalah transportasi untuk menuju Simpang lima, Pasar Johar, Stasiun Tawang, Bandara A.Yani , serta Pelabuhan Tanjung Mas.
- b. Arah selatan, adalah transportasi untuk menuju Banyumanik dan langsung menuju arah kota Ungaran .

Jl. Mt. Haryono adalah membentang dari selatan kearah utara dan sebaliknya dengan panjang bentang adalah : 1,29 Km, serta lebar jalan adalah 20 m , yang dibatasi oleh trotoar dengan lebar yang bervariasi . (lihat Peta 2)



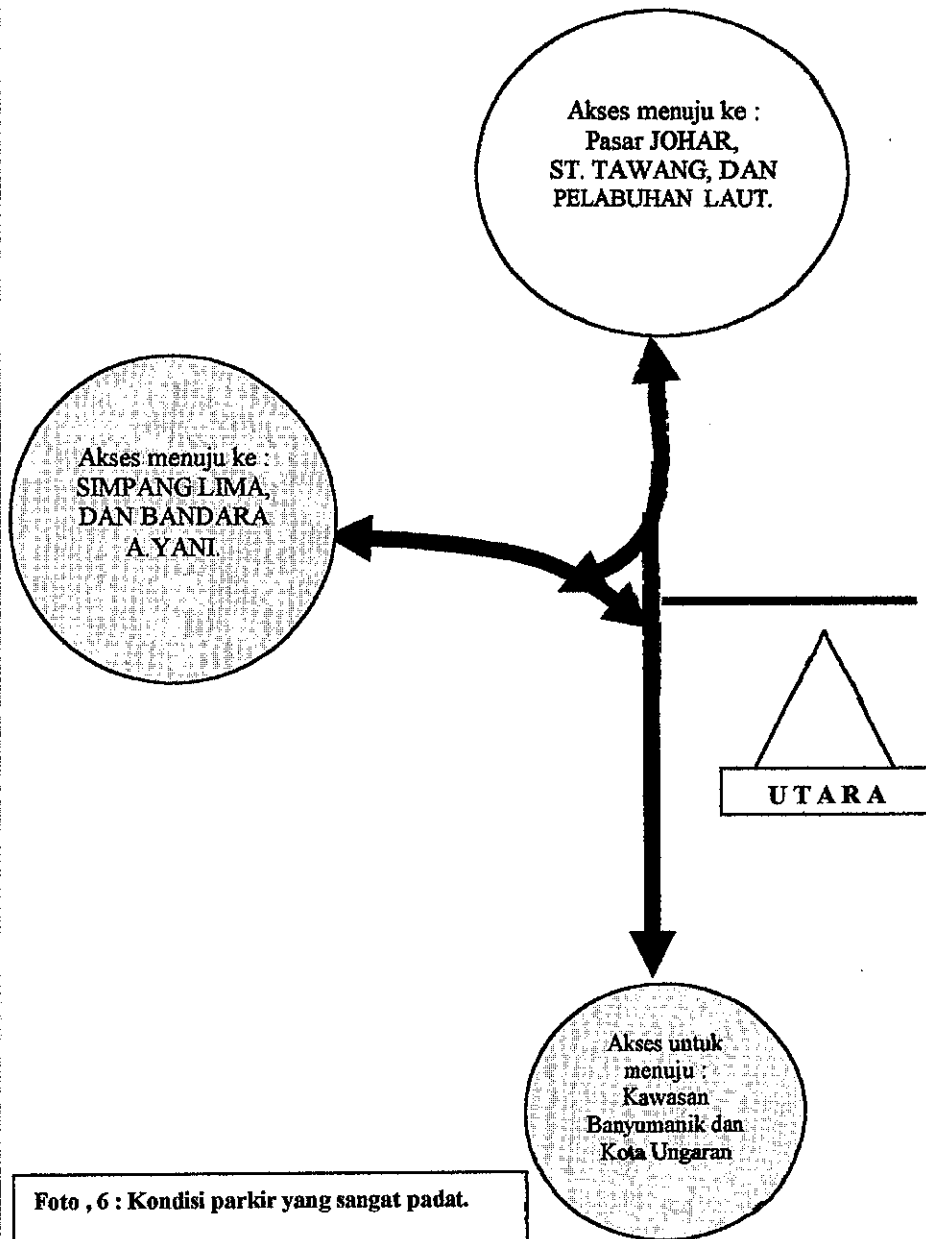


Foto , 6 : Kondisi parkir yang sangat padat.



Gb : 36 , Aksesibilitas jl. Mt. Haryono untuk menuju berbagai macam potensi aktivitas yang lain.

Kondisi diatas menjadikan Jl. Mt. Haryono semakin padat , hal ini karena :

- a. Banyak sekali kendaraan bermotor maupun mobil, mobil pribadi maupun mobil untuk umum, sering menggunakan jalur ini untuk aktivitas.
- b. Untuk masyarakat yang mempunyai kepentingan di wilayah ini

(berdagang, bekerja, dan berbelanja), maka mereka cenderung menempatkan kendaraannya di bahu-jalan. (Foto : 6)

V.2. Tinjauan tentang RDTRK Semarang :

Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Semarang, adalah untuk menjadi landasan atau dasar yang lebih jelas, yang akan dijabarkan dalam perencanaan , pemanfaatan serta pengendalian tata-ruang kota. Adapun penjabaran Rencana Detail Tata Ruang Kota, harus mampu :

- a. Menggambarkan rencana tata ruang kota sesuai dengan fungsi kota secara keseluruhan dan fungsi tiap-tiap bagian wilayah kota.
- b. Memberikan kejelasan sebaran pemanfaatan ruang atau rencana penggunaan tanah yang optimal dengan kedalaman tata guna tanah pada bagian-bagian wilayah kota.
- c. Menggariskan pemanfaatan pola ruang / tata guna dengan peruntukan penggunaan tanah secara fleksibel untuk memungkinkan program pembangunan kota dengan perkembangan yang terjadi dikemudian hari sesuai dengan dinamika masyarakat.
- d. Mengarahkan penentuan kawasan untuk pusat fasilitas perkotaan dalam lingkup bagian wilayah kota.
- e. Mengarahkan daya tampung atau daya dukung penduduk, baik dalam lingkup kota secara keseluruhan maupun bagian wilayah kota.
- f. Memberikan usaha pemecahan sistem perangkutan yang tepat guna dan berhasil guna sesuai dengan kecenderungan asal dan fungsi penyebaran penduduk, penyebaran kegiatan fungsional kota dan bagian wilayah kota serta fungsi latar belakang sosial dan ekonomi penduduk.
- g. Menentukan daerah-daerah yang tidak dikembangkan untuk kegiatan perkotaan dengan alasan pelestarian alam, daerah gangguan alam , perlindungan tanah produktif ,dimana masyarakat sekitar tergantung pada tanah tersebut.

- h. Memberikan pengarahan dalam rangka usaha peningkatan kemampuan ekonomi dan sosial dalam setiap sektor kegiatan perkotaan yang akan dikembangkan.
- i. Mengarahkan lokasi bagi pengembangan bagi daerah perumahan sesuai dengan pendapatan masyarakat , baik dalam pengembangan perumahan baru , maupun peningkatan dan perbaikan lingkungan perumahan yang ada.
- j. Mempertimbangkan mengenai penentuan lokasi fungsional yang tidak akan menimbulkan gangguan atau pencemaran pada lokasi hunian atau tidak mengganggu kegiatan lain.
- k. Menjadi pedoman pengarahan tata bangunan.
- l. Mempertimbangkan aspek-aspek pengelolaan pembangunan kota , seperti ; aspek administrasi , hukum, sumber dana , indikasi program dan tahapan prioritas.

V.3. Tinjauan tentang RDTRK BWK I :

V.3.1. Kebijakan dan strategi struktur ruang kota :

BWK I, sebagai pusat Kota berdasarkan struktur tata ruang, akan mempunyai skala pelayanan kota dan regional. Struktur tata ruang dalam BWK I diwujudkan dengan adanya jaringan jalan .

Struktur utama BWK I, terbentuk adanya fungsi tanah yang mendominasi, yaitu :

- a. Kawasan perdagangan dan jasa termasuk oleh 3 (tiga) pusat perdagangan untuk skala kota semarang, yaitu Pasar Johar , Pasar Peterongan , dan Pasar Bulu dengan kawasan yang menghubungkan yaitu terutama Jl. Mt. Haryono – Jl. Pandanaran – dan Jl. Pemuda.
- b. Jalur yang menghubungkan ke pusat-pusat pengembangan lainnya.
- c. Jalur jalan antara Blok di BWK I.
- d. Fungsi pelayanan umum, yaitu merupakan fungsi pelayanan skala kota dan regional (fasilitas pendidikan dan kesehatan).
- e. Fungsi perkantoran.

f. Fungsi perdagangan dan jasa komersial.

Kebijaksanaan pengembangan dan peningkatan fungsi kawasan perdagangan dengan pelengkapan fasilitas , sarana dan prasarana perdagangan baik dalam tingkat pelayanan lingkup lokal maupun regional . Pengaturan kawasan perdagangan informal dan campuran serta jasa komersial pada kawasan perencanaan.

g. Fungsi permukiman .

Kebijaksanaan pengembangan permukiman diarahkan untuk menciptakan rumah susun sebagai antisipasi terhadap harga tanah yang tinggi, mengurangi kemungkinan munculnya lingkungan permukiman kumuh di wilayah dengan kepadatan penduduk sangat tinggi.

V.3.2. Kebijakan dan strategi tata guna tanah :

- a. Fungsi BWK I sesuai dengan RTRW , Kota Semarang tahun 1995 – 2005 , adalah sebagai pusat perdagangan dan jasa , perkantoran , fasilitas umum , dan permukiman kepadatan tinggi serta kawasan khusus konservasi untuk kota lama.
- b. Strategi tata guna tanah pada BWK I, adalah dengan memanfaatkan nilai ekonomi yang tinggi (perdagangan dan jasa), namun tidak menghilangkan adanya permukiman lama. Untuk mengantisipasi adanya fungsi campuran ,yaitu sebagai perdagangan , jasa dan permukiman.
- c. BWK I merupakan wilayah terbangun, maka arah kebijaksanaan yang akan diterapkan adalah tidak bersifat mutlak, yaitu harus langsung berubah . Hal ini terutama pada bangunan yang sudah ada (sepanjang kegiatan di bangunan tersebut merupakan fungsi penunjang dari fungsi yang direncanakan nantinya). Sebagai contoh ; ada perumahan dalam kawasan perdagangan dan jasa , perumahan di kawasan industri. Terhadap rencana perijinan bangunan baru, sudah harus sesuai dengan rencana pertuntukan yang telah ditentukan.

Dan bahwa kondisi eksisting yang belum sesuai dengan rencana tata guna tanah , masih diperkenankan. Untuk kawasan perdagangan (grosir dan pergudangan) dan industri yang masih berada di pusat kota tidak diperkenankan memperpanjang ijin usaha di lokasi tersebut dan diarahkan untuk pindah ke lokasi zona industri / genuk .

Adapun kebijaksanaan pengembangan kegiatan utama dan penggunaan lahan khusus meliputi kebijaksanaan penggunaan lahan sebagai berikut :

1. Perumahan :

- Menata pengembangan kawasan perumahan baru sebagai lingkungan perumahan yang nyaman dan teratur dengan tidak mengesampingkan pengembangan pemukiman lama.
- Mendorong pemerintah untuk memberikan arahan program penyediaan sarana dan prasarana penunjang serta utilitas umum di kawasan permukiman.
- Mendorong partisipasi masyarakat dan swasta dalam penyediaan rumah susun sesuai dengan arahan penataan ruang.

2. Perdagangan dan jasa :

- Menata kegiatan perdagangan informal dan temporer.
- Mengembangkan kegiatan perdagangan regional sesuai dengan fungsi BWK I, diluar perdagangan yang bersifat grosir.
- Pengembangan dan peningkatan kegiatan perdagangan untuk skala lokal serta pengembangan di pusat-pusat perdagangan pada lingkungan perumahan termasuk didalamnya perdagangan informal.
- Pengaturan dan penataan lahan pertuntukan jasa komersial dan perkantoran swasta.

3. Pengembangan ruang terbuka dan jalur hijau :

- Mengembangkan ruang terbuka di sepanjang sungai yang diwujudkan sebagai jalan inspeksi saluran.
- Mengembangkan runag terbuka hijau lingkungan perumahan, sehingga dapat menjadi paru-paru kota.

- Menggunakan ruang terbuka hijau untuk sarana rekreasi oleh raga dan taman rekreasi.
- Penanaman pohon disepanjang jalan , selain sebagai peneduh juga sebagai estetik (keindahan).

V.4. Analisis penataan *street furniture* di JL Mt. Haryono :

Penataan *street furniture* yang ada selama ini adalah merupakan manifestasi dari penataan dengan pola perencanaan lama. Kemudian dalam perjalanannya dari penataan ini, akhirnya tidak sesuai dengan perkembangan pada aspek ekonomi maupun aktivitas manusianya. Adapun penataan tersebut meliputi :

V.4.1. Dimensi trotoar :

Menurut standar fungsi yang ada adalah, bahwa trotoar berfungsi sebagai tempat untuk para pejalan kaki, serta sebagai tempat untuk menempatkan prasarana jalan raya, yang ditempatkan pada posisi yang aman yang dianggap tidak mengganggu para pejalan kaki .

Sedangkan menurut standar dimensi dari Perda No: 11, tahun 2000 , maka dimensi minimal dari suatu trotoar mempunyai lebar 120 cm, hal ini diasumsikan bahwa jalan dengan lebar demikian itu dapat dilalui oleh minimal dua orang, baik bersama-sama maupun berpas-pasan.



Lebar trotoar, yang dipakai memakai standar minimal, yaitu berkisar antara 120 cm, kemudian pada perkembangan selanjutnya, dengan beban yang semakin berat, maka trotoar ini menjadi sempit.

Gb , 37 : dimensi trotoar, eksisting.

Kemudian trotoar pada kondisi saat ini, diketahui tidak dapat menampung seluruh pengguna (pejalan kaki), hal ini disebabkan karena :

- a. Trotoar yang ditempatkan disepanjang jl.Mt.Haryono, mempunyai aktivitas yang begitu besar, terutama pada aspek

- b. perdagangan, sehingga antara beban trotoar dengan aktivitas perdagangan itu akan tidak seimbang.



Dalam kondisi seperti gambar disamping, maka trotoar dibebani oleh aktivitas yang begitu besar, sehingga wilayah ini berkesan *semrawut*, dan kumuh.

Gb, 38 : Trotoar yang *semrawut*, eksisting

- c. Trotoar, telah digunakan sebagai tempat untuk pendukung perdagangan, yaitu antara lain :

1. Dasaran PKL.
2. *Show room*, pertokoan.
3. Parkir mobil maupun motor.



Trotoar sering digunakan untuk *show-room* dari suatu pertokoan, namun juga seringaya trotoar ini digunakan untuk area parkir. Sehingga para pejalan kaki, tidak dapat dapat menggunakan trotoar secara optimal.

Gb, 39 : Trotoar untuk *show room* Eksisting.

c. Trotoar kondisinya sudah parah, dan tidak terawat, baik secara fisik maupun secara non fisik . Secara fisik, bahan atau meterial trotoar banyak yang mengelupas, dengan tekstur yang tidak beraturan, sedangkan kondisi non-fisik adalah banyak trotoar mempunyai bau yang tidak sedap.



Gb , 40 : Kondisi trotoar yang parah,eksisting.

V.4.2. Bentuk dan perletakan *Lighting* :

Lighting atau lampu penerangan jalan, adalah digunakan untuk menerangi seluruh area, yang sesuai dengan wilayah yang di terangi. Tinggi dan rendahnya lampu penerangan jalan ini sangat disesuaikan dengan fungsinya. Ada dua macam lampu penerangan jalan ,yaitu :

a. Penerangan jalan khusus untuk para pejalan kaki :

Yaitu suatu penerangan jalan yang hanya digunakan untuk menerangi para pejalan kaki saja, manakala mereka sedang berjalan-jalan. Adapun ukuran ideal dari lampu penerangan jalan untuk para pejalan kaki ada dua jenis :

Pertama : Perletakan lampu benar-benar untuk menerangi jalan itu sendiri. Lampu di desain khusus, menyatu dengan sebuah bidang yang lebih rendah dari ukuran manusia.

Kedua : Perletakan lampu sejajar dengan kepala para pejalan kaki, tujuannya adalah, untuk menerangi area atau wilayah yang digunakan untuk ruang gerak pejalan kaki.

b. penerangan Umum :

Penerangan umum adalah suatu penerangan yang digunakan untuk umum, dan mempunyai daya jangkau lebih luas. Tiang penyangga dari lampu penerangan umum ini, biasanya mencapai 5 meter, sedangkan jarak antar tiang lampu berkisar antara 10 meter. Lampu yang digunakan untuk menerangi adalah berjenis lampu kabut mercury .

c. Perletakan tiang lampu :

Perletakan tiang lampu yang ideal, adalah tidak menggangu aktivitas para pejalan kaki, serta tidak menutup fasade bangunan. Hal ini seringkali dalam perletakan tiang lampu , pemerintah kota tidak memperhatikan perkembangan kedepan suatu daerah atau wilayah, sehingga pada saat perletakan tiang lampu pertama kali ditempatkan, maka pada kondisi sekarang (setelah adanya perkembangan / pelebaran jalan), maka tiang-tiang lampu tersebut , letaknya menjadi ditengah, atau persis dipinggir bahu jalan. Sehingga hal demikian ini akan menimbulkan kesan yang kurang terencana, dan secara fungsi, akan mengganggu para pejalan kaki.

V.4.3. Bentuk dan perletakan pohon peneduh :

Pohon peneduh, sesuai dengan fungsinya adalah, sebagai :

a. Pelunak suhu lingkungan :

Dengan fungsi ekologisnya, bahwa pohon peneduh dapat menghasilkan gas O^2 , yaitu jenis gas yang dibutuhkan oleh manusia. Sehingga apabila pohon peneduh ditanam disuatu tempat yang banyak menghasilkan gas CO^2 , maka lingkungan ini akan

menjadi segar kembali, oleh karena, suatu tanaman / pepohonan justru akan menyerap gas CO^2 , kemudian akan menghasilkan gas O^2 .

Jl. Mt. Haryono, yang ditengarai oleh adanya aktivitas manusia dan lalu-lalangnya kendaraan bermotor, maka sudah barang tentu banyak sekali udara di lingkungan itu telah tercemar dengan gas CO^2 , yang ciri dari banyaknya gas tersebut, kondisi lingkungan akan menjadi panas. Maka dari itu, dalam kondisi eksisting, maka diperkirakan dengan penanaman pohon yang hanya pada sequel-sequel tertentu, maka harapan untuk mencapai kondisi yang nyaman dan sejuk hanya dapat dicapai pada penggal jalan tertentu pula. Sehingga secara berturut-turut kondisi yang di harapkan dapat nyaman adalah :

1. Pada ruas jalan depan Sri Ratu sampai Pasar Peterongan, akan menjadi nyaman karena di area ini, penanaman pohon peneduh sudah ada, yaitu ditanam tepat ditengah-tengah jalan. Maka diperkirakan apabila pada permukaan aspal yang sama sekali tidak ditanami pohon peneduh, suhu akan mencapai 43^0 C, maka pada ruas jalan depan Sri Ratu sampai pasar Peterongan, diperkirakan menjadi 40^0 C. (sesuai standar dari Michael Laurie).
2. Pada ruas depan Java Mall, sama sekali tidak ada tanaman pohon peneduh sama sekali, sehingga kondisi ini akan memunculkan suhu yang sangat panas, sehingga orang yang akan berjalan-jalan disiang hari, khususnya di ruas jalan ini, maka tidak akan nyaman.
3. Pada ruas jalan depan Kolam Renang Atlantis, kondisinya sangat baik, oleh karena tanaman pohon peneduh, frekuensinya sangat banyak, sehingga kondisi di wilayah ini sangat nyaman.

b. Sebagai barrier :

Fungsi sebagai barrier adalah sebagai peredam suara kebisingan terutama dari kendaraan bermotor atau mobil. Pohon peneduh disamping meredam suara dari kendaraan bermotor, juga dapat

membiasakan suara itu ke arah lain.

Sehingga dalam kondisi eksisting di jl. Mt. Haryono, hanya pada ruas jalan yang ditanami pohon peneduh saja yang kemungkinan suara- suara dari kendaraan bermotor dapat diredam.

d. Sebagai fungsi estetika :

Pohon peneduh apabila ditata sedemikian rupa, yaitu mempunyai pola linier yang jelas, mempunyai ritme dalam penataannya, kemudian juga jenis pohon yang mempunyai pertumbuhan dan dahan yang indah, maka kondisi ini akan mengesankan suatu keindahan tersendiri . Adapun pohon peneduh yang dapat mempunyai nilai keindahan diantaranya sebagai berikut :

1. Filisium .(bentuknya bulat dan dapat melebar).
2. Glodokan. (bentuknya mengerucut)
3. Angsana. (sering dirawat pertumbuhannya).

V.4.4. Perletakan *signed* / rambu-rambu :

Perletakan rambu-rambu, tujuan utamanya adalah untuk penunjuk arah bagi pengendara mobil atau motor, sehingga perletakannya sudah barang tentu pada posisi yang dapat dilihat oleh pengendara. Namun pada saat perkembangannya, maka rambu-rambu ini justru perletakannya menjadi ketengah atau persis di bahu jalan, sehingga akan mengganggu aktivitas yang lain. Disamping itu ketinggian rambu-rambu harus sejajar dengan pengendara, terutama mobil besar. Kemudian juga , sebuah rambu lalu-lintas, perletakannya harus bebas dari unsur-unsur yang lainnya. Hal ini sering terjadi, sebuah rambu lalu-lintas setelah dipasang , ternyata ditutup oleh obyek yang lain, maka rambu ini tidak berfungsi lagi, karena sudah tidak dapat dibaca oleh pengendara.

Rambu penyeberangan jalan digunakan untuk para pejalan kaki apabila akan menyeberang jalan. Di penggal jalan ini, terdapat hanya satu buah rambu penyeberangan jalan, yaitu di depan

Sekolah Dasar Negeri Jomblang, namun pada kenyataan di lapangan, rambu ini tidak berfungsi maksimal. Hal ini disebabkan karena, disamping arus lalu-lintas yang mempunyai kecepatan tinggi, lokasi SD ini, persis ditanjakan jalan.

V.4.5. Perletakan *telephone box* :

Telephone box, adalah sarana penting sebagai salah satu fasilitas pendukung bagi masyarakat, yaitu sebagai alat komunikasi. Bagi para pejalan kaki, fungsi komunikasi teramat penting, manakala mereka ingin segera menghubungi relasi atau keluarga, baik berupa pemberitaan atau bahkan untuk emergency. Alat komunikasi dalam bentuk telephone dan diletakkan dalam suatu gardu, ini disamping berfungsi sebagai alat komunikasi, maka gardu tempat telephone ini dapat didesain yang baik, sehingga dapat memunculkan karya seni yang tinggi.

V.4.6. Perletakan Bak sampah :

Bak sampah, disegala aspek teramat penting, apalagi di sepanjang jalan Mt.Haryono, dimana wilayah ini berfungsi sebagai area perdagangan, maka dari itu, bak sampah menjadi sarana pendukung utama. Perletakan bak sampah di sepanjang jalan Mt.Haryono diharapkan mampu menampung sampah, baik dari pertokoan, PKL maupun pejalan kaki.

Daya tampung bak sampah ini perlu diperhatikan, hal ini disebabkan karena bak sampah yang telah ada, sekarang ini ternyata tidak dapat menampung seluruh sampah. Kemudian juga desain bak sampah itupun perlu diberi sentuhan seni, agar didalam fungsi sebagai pembuangan sampah, masih tetap terjaga dengan baik.

V.4.7. Perletakan Bangku duduk :

Bangku duduk, adalah sarana yang penting, untuk para pejalan kaki. Sebagaimana diketahui bahwa, pada wilayah perdagangan , dalam bukunya *The Urban Design Process*, karya Hamid Shirvani, yang didalamnya membahas tentang perlunya *open space*, untuk suatu wilayah. Maka elemen yang harus disediakan didalan *open space* , salah satu diantaranya adalah disediakannya bangku duduk (*Sitting group*). Bangku duduk yang akan diletakkan pada wilayah sepanjang jalan Mt. Haryono, menjadi tempat untuk istirahat sejenak, dan dapat pula digunakan untuk tempat *rendezvous* bagi para remaja.

V.4.8. Perletakan halte bus :

Perletakan halte bus, sangat dipengaruhi oleh kondisi arus lalu-lintas disepanjang jalan Mt. Haryono. Perletakan yang sekarang ini , sangat jauh dari obyek Pasar atau Mall, hal ini karena untuk menghindari kemacetan lalu-lintas. Namun pada akhirnya justru tidak berfungsi, karena masyarakat berkeinginan melaksanakan aktivitas yang sangat mudah. Mudahnya aktivitas ini ditengarai munculnya halte-halte di jalanan, karena masyarakat lebih senang setelah berbelanja langsung mendapatkan angkutan. Maka dari itu, halte bus yang ada sekarang ini tidak berfungsi ,oleh karena :

1. Halte bus sering digunakan untuk tempat berjualan.
2. Seringnya masyarakat ,menghentikan kendaraan disembarang tempat.
3. Halte bus, lokasinya kurang strategis, dan perletakannya sangat jauh dari obyek yang dituju oleh masyarakat, contoh pasar Peterongan atau Java Mall.

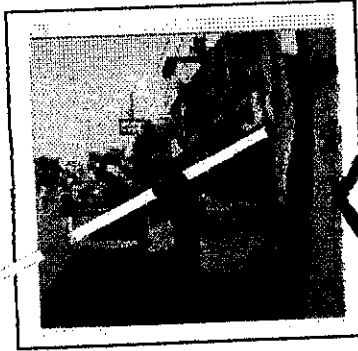
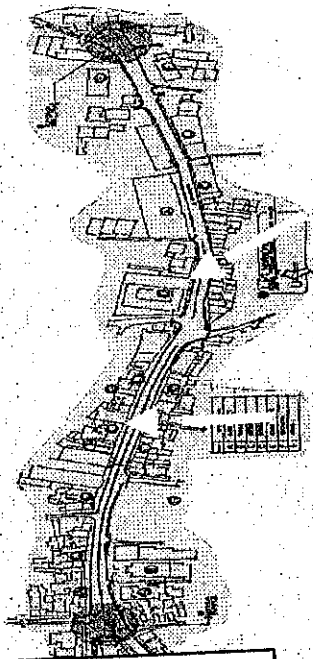
V.5. Analisis karakter ruang Jl. Mt. Haryono :

Tata ruang jl. Mt Haryono, sebagaimana fungsinya sebagai area perdagangan dan jasa, kondisinya sangat memprihatinkan. Hal ini dapat dilihat pada elemen-elemen pendukung tata ruang, yaitu antara lain :

V.5.1. *Figure Ground* :

Bentuk masa bangunan (sebagai *solid*), di jalan Mt. Haryono sangat tidak teratur, banyak bangunan pertokoan mempunyai batas sempadan jalan yang berlainan . Terdapat beberapa bangunan yang menjorok kedepan,namun ada yang justru menjorok kebelakang. Kemudian *open space* (sebagai *void*), yang terjadi pemanfaatannya tidak teratur dengan baik. Sehingga antara solid dan void di jalan Mt. Haryono, terlihat tidak teratur, hal ini mengakibatkan penggunaan lahan bebas yang tidak terkendali, bahkan fungsinya tidak tertata dengan baik.

Tepat pada perempatan jalan antara jl. Sriwijaya, terdapat bangunan dengan kondisi batas bangunan menjorok kebelakang.



Terdapat beberapa pertokoan yang mempunyai cantilever sehingga akan mengaburkan fungsi solid maupun voidnya.



Terdapat beberapa bangunan yang menggunakan cantilever menjorok kedepan, dan ada sebagian lagi justru menjorok kedalam

Gb : 41, kondisi Figur ground.

Batas bangunan yang menjorok kebelakng dapat dijumpai juga di sekitar Sri Ratu peterongan.

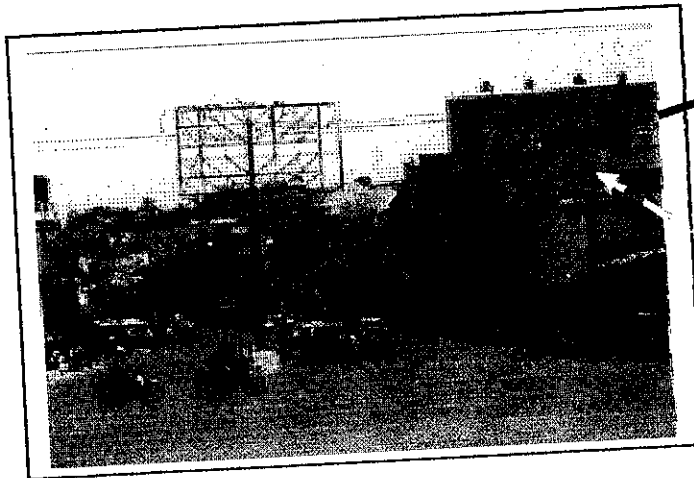
Maka dari itu, *figure ground* yang terjadi disepanjang jalan Mt. Haryono, dengan kondisi demikian tidak menunjukkan kondisi yang ideal. Sebagai contoh, adalah jl. Mt. Haryono, pada pertigaan sompok, terlihat kondisi bangunan saling maju kedepan dan mundur kebelakang, sehingga menampilkan *figur-ground* yang tidak kompak.

V.5.2. Bentuk masa bangunan :

Masa bangunan sepanjang jalan Mt. Haryono, sangat bervariasi, yaitu :

- Bentuk masa dengan atap limasan, masih terdapat disebagian jalan yang berfungsi sebagai bangunan perkantoran.
- Bentuk masa dengan atap datar, yaitu bangunan pertokoan.
- Bentuk masa dengan *post modern*, yaitu menyatukan unsur modern dengan kombinasi atap limasan. Bangunan ini biasanya mempunyai 3 sampai 5 lantai .

Tinggi dan rendahnya bangunan, menimbulkan kesan yang tidak seragam, sehingga tampilan secara keseluruhan ,bahwa deretan bangunan yang muncul menjadi tidak rapih. Kemudian elemen-elemen pendukung bangunan (jaringan listrik maupun jaringan telephone) saling tumpang tindih , sehingga menambah kesan kumuh. Serta diatas bangunan sering digunakan untuk menempatkan barang-barang atau baliho, sehingga antara bangunan yang satu dengan yang lain akan saling menutupi. (lihat Gb ,42).



Bangunan dengan ketinggian yang tidak sama, menimbulkan kesan tidak kompak.

Bangunan diatas atpnya digunakan untuk menempatkan baliho, sehingga fasade bangunan akan tertutupi.

Gb , 42 : Bangunan dengan ketinggian atapnya tidak sama

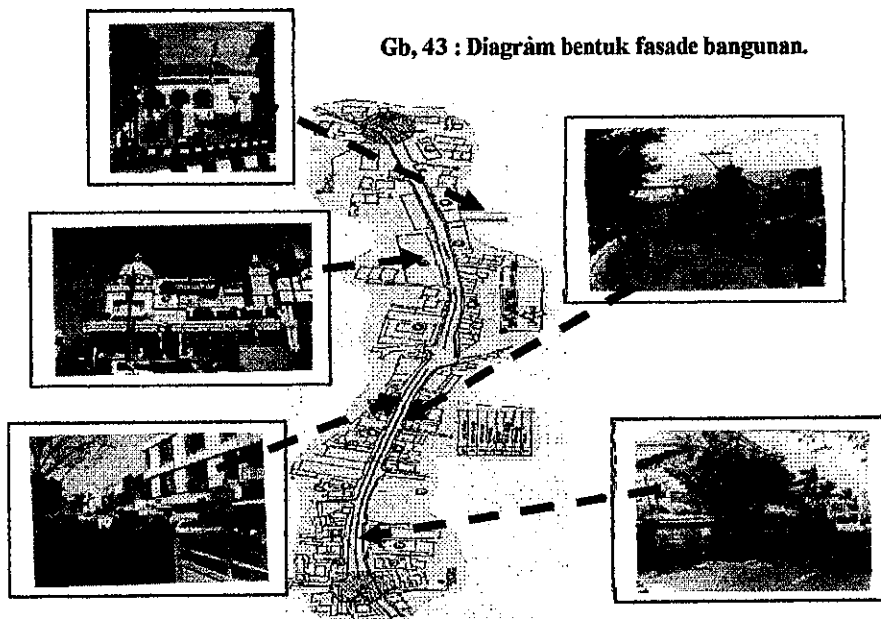
V.5.3. Bentuk *fasade* bangunan :

Bentuk *fasade* bangunan ,secara keseluruhan adalah sudah baik, namun ada beberapa bangunan yang bentuknya sudah lama, kemudian ditambah dengan kondisinya tidak terawat, sehingga menimbulkan kesan semrawut.

Adapun bentuk *fasade* bangunan yang ada adalah :

- a. Bangunan pertokoan mempunyai ciri berlantai dua , lantai bawah digunakan untuk berjualan, sedangkan lantai atas digunakan untuk menjemur pakaian atau sebagai gudang penyimpanan barang-barang dagangan.
- b. Bangunan perkantoran, bentuk *fasade* sudah baik, hal ini disebabkan karena bangunan dengan bentuk demikian dibangun sesuai dengan kondisi desain yang sudah baik.
- c. Bangunan Supermarket , secara umum baik, namun ada bangunan Mall, dengan gaya arsitektur *eklektism*, yaitu campuran beberapa gaya dalam arsitektur, maka pada kasus Java Mall , yaitu memadukan antara gaya mediterania (banyak menonjolkan unsur lengkung), dipadukan dengan munculnya kubah diatas atapnya, namun unsur grid yang mewakili pintu maupun jendela masih terlihat.

Secara diagramatis, bentuk *fasade* bangunan disepanjang jalan Mt. Haryono dapat dilihat pada gambar 43, dibawah ini :



Pada gambar diagram diatas, dapat terlihat bahwa, bentuk fasade bangunan di sepanjang jl. Mt. haryono sangat bervariasi, sehingga menimbulkan kesan tidak seragam, dan saling berlomba-lomba dalam desain.

V.6. Kesimpulan sementara :

Kesimpulan sementara yang dimaksudkan disini adalah upaya untuk merangkum seluruh hasil telaah kondisi eksisting wilayah studi, kemudian kajian teori, serta pembuktian dari hasil wawancara dari responden yang dihitung secara statistik . Adapun kesimpulan sementara ini merefleksikan kondisi eksisting di Jl. Mt. Haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican di semarang. Kondisi eksisting yang akan dibahas adalah kondisi internal yang menyangkut faktor kekuatan dan faktor kelemahan, dimana dari kedua faktor ini akan memberikan arahan yang jelas tentang pengaruh penataan *street furniture* pada wilayah studi Adapun kondisi internal yang dimaksud adalah sebagai berikut :

V.6.1. *Strenghts* (kekuatan) :

- A. Wilayah Jl. Mt. Haryono sebagai fungsi perdagangan dan jasa sesuai dengan Rencana Detail Tata ruang Kota (RDTRK) BWK I Kota Semarang.

- B. Wilayah Jl.Mt. Haryono , merupakan jalan kolektor sekunder, yaitu berfungsi sebagai jalan penghubung antar obyek kegiatan yang lain.
- C. Penataan *street furniture* sebagai salah satu penunjang aktivitas kota, terutama pada wilayah dengan fungsi perdagangan dan jasa, peranannya sangat penting sekali .
- D. Dukungan peraturan-peraturan yang telah ada, yaitu antara lain:
 - UU RI,Nomor 24 Tahun 1992, tentang Penataan ruang.
 - Perda No 11, Tahun 2000, tentang penataan *street furniture*.
 - SK Walikota No : 511.3/16.Tahun 2001, tentang larangan Pedagang kaki lima menetap di jalan raya.

V.6.2. *Weaknesses* (kelemahan) :

- A. Penataan *street furniture*, yang kurang baik, sehingga tidak dapat dimanfaatkan oleh masyarakat. Hal ini dapat dilihat pada berbagai aktivitas masyarakat ,sebagai berikut :

1. Trotoar :

- Dimensi trotoar sangat bervariasi , sehingga menimbulkan ke-tidak-nyamanan para pejalan kaki untuk berjalan-jalan.
(tabel : 8)
- Terdapat sebagian trotoar dalam kondisi rusak, yaitu didepan pertokoan pada sequel depan Java Mall- Kolam renang.
- 76,3 % dari hasil wawancara kepada pemilik pertokoan mengatakan bahwa, kondisi trotoar tidak ideal karena terlalu sempit. (tabel : 22).
- 56,0 %, hasil wawancara para pejalan kaki mengatakan bahwa, trotoar tidak ideal, karena terlalu sempit sehingga apabila berjalan saling berdesakan.
(tabel : 33).

- 16,0 % , pejalan kaki mengatakan bahwa, kondisi trotoar banyak yang rusak, sehingga tidak nyaman untuk dilalui. (tabel : 33).

2.. *Lighting* (Lampu penerangan jalan) :

- Pada sequel jalan Sri Ratu-pasar Peterongan, kondisi lampu penerangan jalan masih berdiri kokoh, baik lampu penerangan untuk umum atau untuk pejalan kaki, namun, kondisi lampunya sudah rusak tidak dapat menyala. (tabel:4)
- Pada sequel jalan Java Mall - Kolam Renang, tidak ada lampu penerangan, baik untuk umum maupun untuk pejalan kaki, hanya saja terdapat beberapa (4 buah) terdapat di depan Java Mall. (tabel : 4).
- 36,8 % , dari pemilik pertokoan mengatakan bahwa, lampu penerangan tidak sesuai dengan fungsi utama. (tabel : 23).
- 23,7 % , dari pemilik pertokoan mengatakan bahwa , kondisi lampu penerangan banyak yang rusak, sehingga justru mengotori pemandangan. (tabel : 23).
- 18,0 % , dari pendapat para pejalan kaki mengatakan bahwa, lampu penerangan jalan tidak berguna, karena jaraknya terlalu jauh. (tabel : 34).

3. *Pohon peneduh* :

- Pada sequel jalan Sri ratu – Pasar Peterongan, pohon peneduh masih berdiri dan tumbuh subur, dengan jenis tanaman adalah angsana. Penempatan yang terbesar adalah di gazon, ditengah-tengah jalan. (tabel : 6).
- Pada sequel jalan Java Mall -Kolam Renang, kondisi pohon peneduh terkonsentrasi pada ruas jalan sebelah selatan, kemudian didepan Java Mall sendiri, tidak terdapat pohon peneduh sama sekali. (peta : 5).

- 28,9 %, para pemilik pertokoan mengatakan bahwa, pohon peneduh tidak bermanfaat karena banyak yang mati. (tabel : 24).

4. **Signed (rambu-rambu) :**

- Rambu-rambu yang ada disepanjang jalan Mt. Haryono masih baik, sebagian besar dari rambu adalah perintah diperbolehkannya parkir, namun terdapat sebagian rambu-rambu sudah ditutup oleh elemen jalan yang lainnya, sehingga tidak terlihat. (tabel : 5).
- 15,8 %, para pemilik pertokoan mengatakan bahwa, rambu-rambu lalu-lintas tidak berguna, karena tidak terlihat. (tabel : 25).
- 7,9 % , para pemilik pertokoan mengatakan bahwa, rambu lalu-lintas perletakannya saling tumpang-tindih. (tabel : 25).
- 32,0 %, para pejalan kaki mengatakan bahwa rambu lalu-lintas tidak berguna, karena cara penataannya saling tumpang tindih. (tabel : 35).

5. **Telephone box :**

Disepanjang jalan Mt. haryono terdapat hanya 1 (satu) didekat halte bus, naum pesawat telephone sudah tidak ada.

6. **Bak sampah :**

- Bak sampah disepanjang jalan Mt. Haryono sebagian masih ada, namun kondisinya sudah rusak, atau bahkan kapasitasnya terlalu sedikit. (Gb. 27).
- 42,1 %, pemilik pertokoan mengatakan bahwa bak sampah tidak berguna, karena kapasitasnya kurang memadai. (Tabel , 26).

7. Bangku duduk :

Disepanjang jalan Mt. Haryono tidak ada bangku duduk sama sekali, hanya saja pengunjung memanfaatkan trap Java Mall untuk duduk santai.

8. Halte bus :

Disepanjang jalan Mt. Haryono halte bus terdapat 3 buah yaitu : 2 (dua) buah terdapat di sequel Java Mall, kemudian 1 (satu) halte terdapat di sequel jalan depan sri ratu. Kondisi halte yang masih aktif adalah didekat Java Mall.

- B. Tidak adanya upaya rehabilitasi secara langsung dan cepat atas penataan elemen *street furniture* yang sudah usang. Kondisi eksisting atas penataan *street furniture* ,sudah tidak sesuai dengan perkembangan tata ruang kota, sehingga menimbulkan kondisi yang tidak baik.
- C. Tidak adanya pengawasan dari seluruh aparat yang berkompeten atas perkembangan yang telah terjadi. Aparat yang seharusnya terus menerus melakukan pengawasan adalah Dinas Pasar untuk memantau dan mengawasi perkembangan jumlah PKL yang selalu muncul .

V.7. Temuan studi :

Temuan studi dari analisis indikator-indikator *street furniture* dan ruang Jl. MT. Haryono penggal pertigaan sompok sampai pertigaan mrican terangkum kedalam analisis kualitatif dan analisis SWOT. Adapun secara terinci temuan studi tersebut adalah sebagai berikut :

(tabel : 37)

Tabel , 37
Temuan studi

No	KOMPONEN	TEMUAN STUDI
	<p>EKSISTING</p> <p><u>I. Street Furniture :</u></p> <p>1. Trotoar :</p> <p>2. Lighting :</p> <p>3. Pohon peneduh</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat dimensi trotoar yang tidak seragam, dan bervariasi antara 1,5 – 6 meter. -Warna dari sebagian besar trotoar sudah kusam. - Terdapat sebagian trotoar kondisi fisiknya sudah rusak. - Sebagian besar trotoar di Jl. Mt. haryono digunakan untuk PKL. - Terdapat lampu penerangan jalan Umum,khususnya pada sequel depan Sri ratu, kondisi lampu penerangan jalan masih baik, namun ada sebagian lampunya mati. Kemudian lampu perangan untuk pejalan kaki, kondisi sebagian besar adalah rusak. - Untuk sequel jalan di Java Mall, lampu penerangan jalan tidak ada sama sekali, hanya didepan Java Mall, itupun merupaka fasilitas dari supermarket itu sendiri. - Pada sequel jalan Depan Sri ratu, kondisi pohon peneduh tumbuh dengan baik, terutama yang ditanaman di tengah-tengah jalan (gazon) jenis tanamannya adalah Angsana.. - Pada sequel jalan Java Mall, pohon peneduh terkonsentrasi di sekitar SDN, Jomblang, dan ditanam di trotoar. (tanaman Angsana). - Didepan kantor BTN maupun kolam renang, terdapat beberapa pohon hias berupa palem

	<p>4. Signed :</p> <p>4. Telephone box :</p> <p>6. Bak sampah :</p> <p>7. Bangku duduk</p> <p>8. Halte bus :</p> <p>II. Karakter ruang :</p> <p>1. Figure ground</p> <p>2. Bentuk masa bangunan</p> <p>3. Fasade bangunan :</p>	<p>- Disepanjang jalan MT. Haryono ,rambu-rambu lalu-lintas masih ada, hanya terdapat sebagian rambu tidak dapat dibaca karena tertutup oleh elemen jalan yang lain.</p> <p>- Khusus rambu untuk perintah dilarang berhenti, namun kenyataan dilapangan, banyak sekali para pengendara kendaraan masih memarkirkan mobil/motor mereka diwilayah tersebut.</p> <p>- Disepanjang jalan MT. Haryono hanya terdapat 1 (satu) telephone box, itupun dalam kondisi rusak dan pesawat telephonenya sudah hilang.</p> <p>- Bak sampah di sepanjang jalan MT. Haryono terdapat sebagian, kemudian kapasitas baknnya sendiri kurang memenuhi kriteria.</p> <p>- Bangku duduk disepanjang jalan Mt. haryono tidak tersedia sama sekali.</p> <p>- Disepanjang jalan Mt. haryono terdapat 3 (tiga) hal te, namun yang masih aktif adalah helte yang letaknya didekat Java Mall.</p> <p>- Figure ground yang terjadi terjadi di wilayah studi memperlihatkan kondisi yang saling menjorok kedepan dan menjorok kebelakang.</p> <p>- Bentuk masa bangunan disepanjang jalan Mt. Haryono sangat bervariasi, terdapat bentuk bangunan dengan memakai atap limasan, datar kemudian model <i>mediterania</i>.</p> <p>-<i>Fasade</i> bangunan disepanjang jalan Mt. Haryono bervariasi, namun kondisinya sebagian besar menampilkan kesan kumuh, dengan cat bangunan yang mulai kusam.</p>
--	--	---

Sumber : hasil analisis penyusun.

BAB VI P E N U T U P

VI.1. Kesimpulan :

Kesimpulan yang dihasilkan atas telaah ,serta pembahasan diatas ,adalah sebagai berikut :

- A. Penataan *street furniture*, mempengaruhi kualitas karakter ruang jalan Mt. Haryono penggal pertigaan Sompok sampai pertigaan Mrican.
- B. Pengaruh yang paling menonjol dalam penataan itu adalah kualitas ruang menjadi tidak ideal, hal ini disebabkan karena :

1. Aspek fisik :

- a. Cara penempatan dan desain dari *street furniture* tidak sesuai dengan perkembangan atau prediksi kedepan, pada wilayah yang khas, yaitu sebagai area perdagangan dan jasa.
- b. Kurangnya perhitungan yang matang ,tentang penempatan elemen *street furniture*, terutama pada aspek pelayanan transportasi, yaitu tersedianya halte bus, dan area parkir.
- c. Khusus pada trotoar, justru masih diperkenankan untuk tumbuh dan berkembangnya para pengecer / pengasong, dalam hal ini para pedagang kaki lima . Hanya saja pengaturan dimensi trotoar perlu diperhitungkan, agar penempatan PKL dan para pejalan kaki dapat bersama-sama memanfaatkan trotoar tadi.
- d. Kenyamanan psikologis dan kenyamanan fisik dari para pejalan kaki kurang dipenuhi, hal ini disebabkan karena seluruh elemen *street furniture* baik penataannya maupun dimensinya tidak memenuhi kriteria yang ada, sehingga tidak dapat berfungsi secara maksimal oleh masyarakat pengguna, baik para pemilik pertokoan, pedagang kaki lima (PKL), pejalan kaki, maupun para pengendara kendaraan bermotor / mobil.

2. Aspek pengguna :

- a. Para pengguna terutama para pemilik pertokoan dan pedagang kaki lima (PKL), kurang mengetahui adanya peraturan yang telah ada.
- b. Khusus pedagang kaki lima (PKL), penambahan pedagang tidak sepengetahuan pemerintah cq Dinas Pasar, sehingga keberadaannya sering tidak dapat dipantau oleh pemerintah.

3. Aspek kebijakan :

- a. Perencanaan dan penempatan *street furniture*, masih dilakukan oleh beberapa instansi pemerintah kota Semarang, sehingga koordinasi kurang matang.
- b. Evaluasi RDTRK terlampau lama, hal ini karena kebijakan pemerintah dalam bentuk Perda , kurang fleksibel dan masih mengandalkan birokrasi yang lama, sehingga untuk mengatasi elemen *street furniture* yang tidak sesuai dengan perkembangan kemajuan jaman , menjadi berjalan lamban .
- c. Pengaturan arah dan arus transportasi, tidak ditangani secara matang, sehingga kondisi lalu-lintas disepanjang jalan Mt. Haryono berkesan *semrawut*.

VI.2. Rekomendasi :

Rekomendasi yang akan peneliti usulkan, adalah diharapkan dapat menjadi pertimbangan , baik untuk para penelitian lanjutan , masyarakat , Pemerintah Kota Semarang , maupun untuk Ilmu Pengetahuan . Adapun rekomendasi tersebut antara lain sebagai berikut :

VI.2.1. Pemerintah Kota Semarang :

1. Tingkatkan koordinasi antar instansi yang berwenang mengelola wilayah studi, yang berkaitan dengan fungsi Jl. Mt. Haryono sebagai jalan kolektor sekunder .
2. Evaluasi RDTRK secepatnya dilakukan, sehingga percepatan dan penanganan aktivitas ekonomi di wilayah studi segera dapat diatasi.
3. Pengawasan dari instansi terkait seharusnya dilakukan terus menerus, bila perlu diadakan evaluasi perkembangan setiap waktu.
4. Mengadakan dialog (sosialisasi) kepada para pelaku ekonomi, agar mereka selalu sadar dan mengetahui akan segala bentuk peraturan yang ada.

VI.2.2. Masyarakat :

Khususnya para pemilik pertokoan, pedagang kaki lima (PKL) :

1. Selalu menjadi mitra pemerintah Kota dalam ikut serta menjaga lingkungan yang bersih dan indah.
2. Dibentuk paguyuban, yang gunanya untuk wahana dialog dengan pemerintah, mengenai perkembangan kota ataupun sosialisasi kebijakan pemerintah.

VI.2.3. Studi lanjut :

1. Elemen *street furniture* sebagai elemen penting dalam membentuk karakter ruang, sebagaimana elemen ini menjadi salah satu pembentuk citra kota. Sehingga perlu dikaji kembali baik secara dimensional maupun secara estetik.

2. Perlu diadakan penelitian lanjutan tentang perilaku Pemilik pertokoan, pedagang kaki lima maupun para pejalan kaki.

VI.2.4. Ilmu Pengetahuan :

1. Perlu adanya ilmu yang mempelajari tentang dimensi street furniture, serta penataannya di wilayah-wilayah yang mempunyai ciri khas.
2. Perkembangan ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang perilaku pedagang kaki lima, yang sering menimbulkan permasalahan-permasalahan di suatu wilayah perdagangan dan jasa.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

BUKU

- Cliff Moughtin , 1992, Urban Design Street and Square , Department Of Arcitecture and Planning , University Of Nottingham.
- Freddy Rangkuti, 2002, Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis, reorientasi konsep perencanaan strategis untuk menyongsong abad 21, PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Garret ECHO , 1964 ,Urban Landscape Design , Mc Graw Hill Book Company.
- Haryadi dan Setiawan , 1995 , Arsitektur Lingkungan dan Perilaku , suatu pengantar ke teori , metodologi dan aplikasi. Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Harvey M. Rubinstein, 1992 , Pedestrian Malls, Street and Urban Space , John Wiley & Sons.Inc.
- Hamid Shirvani , The Urban Design Process , Van Nostrand Reinhold Company , NewYork.
- Joseph de chiara & John Callender , 1990 , Time Shaver Standards , McGraw Hill International Edition .
- Kirk R Bishop , 1989 , Designing Urban Corridors , APA – American Planning Association .
- Kevin Lynch , 1974 , The Image Of The City , The MIT. Press , Massachusetts .
- Michael Laurie , 1984 , Pengantar Kepada Arsitektur Pertamanan , alih bahasa : Ir. Aris K. Onggodipuro , Intermedia, Bandung.
- Noeng Muhadjir, H. Dr. Prof, 2000 , Metodologi Penelitian Kualitatif , Rake Sarasih.
- Parsudi Suparlan , 1996 , Antropologi Perkotaan , jurusan antropologi , Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik. Universitas Indonesia .

- Roger Trancik , 1986 , Finding Lost Space , Theories Of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company , New York .
- Sarlito Wirawan Sarwono Dr, 2000 , Teori-teori Psikologi Sosial , PT. Raja Grafinda Persada Jakarta .
- Singarimbun Effendi ,1989 , Metode Penelitian Survey , Jakarta , LP3ES.

PERATURAN / PERUNDANGAN ;

- UURU , Nomor 24 , Tahun 1992 , tentang Penataan Ruang .
- Perda Nomor : 11 , tahun 2000, tentang Penataan Pedagang Kaki Lima.
- SK Walikota Nomor : 511.3 /16, tahun 2001, Peraturan dasaran PKL.
- Rencana detail Tata Ruang Kota, Bagian Wilayah Kota I (BWK I), Tahun 1995 – 2005 , meliputi Kecamatan Semarang Tengah, Semarang Timur , dan Kecamatan Semarang Selatan.
- Rancangan Perda, tahun : 1993, tentang Standar Trotoar , Pedoman Teknik
- Penataan Ruang Jalan, Propinsi Jawa Tengah.