

PENGARUH RUAS JALAN ARTERI SOEKARNO - HATTA TERHADAP FISIK KAWASAN DI SEKITARNYA



ABSTRAKSI TESIS

Disusun Dalam rangka memenuhi persyaratan
Program Studi Magister Teknik Arsitektur

OLEH :

YANUAR BINTORO ADJI
NIM : L4B003129

PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008

HALAMAN PENGESAHAN

**PENGARUH RUAS JALAN ARTERI SOEKARNO-HATTA TERHADAP FISIK
KAWASAN DI SEKITARNYA**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Arsitektur
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

OLEH :
YANUAR BINTORO ADJI
NIM : L4B003129

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 19 Juni 2008

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh gelar Magister Teknik

Semarang, Juli 2008

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Ir. Bambang Setioko, M.Eng

Ir. Agung Budi Sarjono, MT

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Arsitektur
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Ir. Bambang Setioko, M.Eng

KATA PENGANTAR

Penulisan tesis ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan studi pada Program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

Atas ijin dan rahmat Tuhan Yang Maha Kuasa, dengan segala keterbatasan yang ada tesis ini dapat terwujud, sehingga tujuan penulisan tesis ini dapat mencapai sasaran yang diharapkan.

Seiring dengan perkembangan kota yang semakin pesat, terbatasnya lahan, semakin tingginya kebutuhan sarana dan prasarana jalan yang saling membentuk hubungan dan berpengaruh satu dengan yang lainnya, maka dalam penulisan tesis diambil topik bahasan mengenai “ Pengaruh ruas jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap fisik kawasan di sekitarnya “, karena saling berpengaruh dengan aspek dan faktor lainnya dan menimbulkan akibat yang saling berkaitan.

Pada kesempatan ini tidak lupa kami ucapkan terima kasih kepada :

- Ir. Bambang Setioko, M.Eng, selaku ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang dan mentor (pembimbing utama).
- Ir. Agung Budi Sardjono, MT selaku comentor (pembimbing pendamping).

- Ir. Titien Woro Murtini, MSA selaku penguji.
- Sebagian warga di sekitar Jalan Arteri Soekarno-Hatta, kecamatan Pedurungan.

Ucapan Terima Kasih juga kepada :

- Bapakku dan Ibuku dr. Eddy Harmani Sp .THT, atas dukungan penuh doa, moral, material dan semuanya.
- Istri dan anakku Rosmartina Suri Hapsari SE. MM dan Azzura Shelomita yang tercinta atas dukungan moral dan materialnya.
- Rekan-rekan karyawan PT.Pola Dwipa semua yang juga mendukung atas moral dan semangatnya.
- Mbak Tuti, Mbak Ety dan Mas Moko dari program Pascasarjana Magister Teknik

Akhirnya dengan segala kekurangan yang ada kami mohon maaf dan koreksi untuk penyempurnaan. Semoga Tesis ini bermanfaat dan memperkaya khasanah pustaka Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

Semarang, Juli 2008

Penyusun,

Yanuar Bintoro Adji

L4B003129

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii

BAB I PENDAHULUAN

1.1	Latar Belakang.....	1
1.2	Perumusan Masalah	6
1.3	Tujuan dan Sasaran Penelitian	7
	1.3.1 Tujuan Penelitian	7
	1.3.2 Sasaran Penelitian.....	8
1.4	Ruang lingkup	8
	1.4.1 Lingkup Spatial	8
	1.4.2 Lingkup Substansial.....	9
1.5	Kerangka pemikiran	9
1.6	Sistematika pembahasan.....	12

BAB II TINJAUAN DAN KAJIAN PUSTAKA

2.1	Permukiman	
	2.1.1 Teori Spatial kota	14
	2.1.2 Teori Figure Ground.....	19

2.1.3	Teori Pola permukiman	20
2.1.4	Pendekatan Pola Tata Ruang	25
2.1.5	Ruang Interaksi Sosial	28
2.2	Perkembangan kota.....	29
2.3	Pengaruh Perkembangan Jalan terhadap Perkembangan kota.....	33
2.4	Pola penggunaan lahan	36
2.5	Proses Perubahan penggunaan lahan.....	41
2.6	Kajian Pustaka.....	43
2.6.1	Landasan Teori.....	43
2.6.2	Parameter	45

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1.	Metodologi Penelitian.....	46
3.1.1.	Menentukan Variable Penelitian	47
3.1.2.	Langkah- langkah penelitian	48
3.1.3.	Teknik Pengumpulan Data.....	49
3.1.4.	Teknik Penyusunan Data	53
3.2	Teknik Analisis Data	53

BAB IV DESKRIPSI DAERAH PENELITIAN

4.1.	Sejarah Singkat Perkembangan Kota Semarang.....	56
4.2.	Tinjauan fisik dasar Kota Semarang	57
4.2.1.	Letak Geografi dan Wilayah Administrasi.....	58
4.2.2.	Topografi dan Kemiringan Lereng Kota Semarang	59
4.2.3.	Penggunaan Tanah.....	60
4.2.4.	Kondisi Geologi	63
4.2.5.	Kondisi Klimatologi	63

4.2.6.	Kondisi Hidrologi	64
4.3.	Kependudukan.....	66
4.3.1.	Jumlah Penduduk	66
4.3.2.	Kepadatan Penduduk	67
4.4.	Perekonomian.....	69
4.4.1.	Struktur Perekonomian	70
4.4.2.	Pertumbuhan Ekonomi	70
4.4.3.	Pendapatan Perkapita	71
4.4.4.	Kegiatan Perekonomian	71
4.5.	Kebijakan Tata Ruang Kota Semarang	72
4.6.	Gambaran Umum Kawasan Pedurungan.....	77
4.6.1.	Pola Jaringan Jalan	80
4.6.2.	Pola tata guna lahan pada Kawasan Pedurungan dengan obyek penelitian sekitar Jalan Arteri Soekarno-Hatta	83

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN .

5.1.	Uji validitas.....	87
5.1.1.	Deskripsi variable pengaruh (ruas jalan arteri Soekarno-Hatta.....	88
5.1.2.	Analisis Variable terpengaruh	90
5.2.	Uji Regresi	94
5.2.1.	Analisis Regresi dan pengujian	94
5.2.1.1	Uji Regresi pada Kelompok A.....	94
5.2.1.2	Uji Regresi pada Kelompok B.....	101
5.2.1.3	Uji Regresi pada Kelompok C.....	107
5.3.	Analisis pengaruh Jalan Arteri Soekarno-Hatta terhadap kawasan permukiman di sekitarnya.....	113
5.3.1.	Pola Jaringan Jalan	113
5.3.2.	Simpul Jaring-jaring jalan.....	114

5.3.3.	Simpul jaringan jalan mobil dan setapak.....	115
5.3.4.	Pola tata guna lahan.....	116
5.3.5.	Pola tata ruang kawasan	118
5.3.5.1.	Pola struktur konfigurasi massa bangunan	118
5.3.5.2.	Pola tata ruang lingkungan permukiman	120
5.3.6	Orientasi dan Fasade bangunan	122
5.4.	Hasil Temuan	123

BAB VI PENUTUP .

6.1.	Kesimpulan	133
6.2.	Rekomendasi	135

DAFTAR PUSTAKA	136
LAMPIRAN	139

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1	PETA KAWASAN PEDURUNGAN	5
GAMBAR 2	KERANGKA PEMIKIRAN	11
GAMBAR 3	BENTUK-BENTUK KOTA GEOMETRI DAN ORGANIK.....	15
GAMBAR 4	MODEL BENTUK KOTA.....	16
GAMBAR 5	PERKEMBANGAN BENTUK BERDASARKAN PEMBAGIAN LAHAN	17
GAMBAR 6	POLA PERKEMBANGAN KOTA	17
GAMBAR 7	DIAGRAM DARI TEORI URBAN DESIGN	18
GAMBAR 8	6 TIPE SOLID VOID	18
GAMBAR 9	3 TIPE SPATIAL LINKAGE MENURUT FUMIHIKO MAKI.....	22
GAMBAR 10	POLA-POLA KAWASAN SECARA TEKSTURAL	23
GAMBAR 11	POLA POLA PERMUKIMAN MENURUT M ROGERS	25
GAMBAR 12	PENENTUAN AREA SAMPLING.....	52
GAMBAR 13	PETA LOKASI KAWASAN PEDURUNGAN	80
GAMBAR 13	POLA JARINGAN JALAN PERMUKIMAN DI SEKITAR KORIDOR JALAN ARTERI SOEKARNO-HATTA	58
GAMBAR 14	POLA JARINGAN JALAN PERMUKIMAN DI KORIDOR ARTERI SOEKARNO-HATTA	81
GAMBAR 15	POLA JARINGAN JALAN DI SALAH SATU PEREMPATAN.....	83

GAMBAR 16	POLA TATA GUNA LAHAN PEREMPATAN TELOGOSARI-SUPRIADI TAHUN 1985.....	84
GAMBAR 17	PETA UDARA SEBELUM KORIDOR ARTERI SOEKARNO-HATTA TAHUN1993.....	85
GAMBAR 18	POLA PERMUKIMAN DI SEKITAR KORIDOR ARTERI SOEKARNO-HATTA TAHUN 2002.....	86
GAMBAR 20	GAMBAR JALAN PERMUKIMAN YANG TERKENA INTERVENSI PEREKONOMIAN.....	115
GAMBAR 21	GAMBAR PERALIHAN JALAN AKTIFITAS MOBIL DENGAN JALAN SETAPAK.....	116
GAMBAR 22	GAMBAR PERMUKIMAN YANG MEMPUNYAI FUNGSI KOMERSIL	117
GAMBAR 23	GAMBAR PERMUKIMAN BERUBAH MENJADI FUNGSI KOMERSIL.....	118
GAMBAR 24	POLA STRUKTUR RUANG KAWASAN DI SEKITAR KORIDOR ARTERI SOEKARNO-HATTA.....	121
GAMBAR 25	DERET PERMUKIMAN YANG BERADA DI SEPANJANG ARTERI SOEKARNO-HATTA	121
GAMBAR 26	ORIENTASI BANGUNAN	122
GAMBAR 27	FASADE BANGUNAN	123

DAFTAR TABEL

TABEL 2.1	VARIABLE PENELITIAN	45
TABEL 4.1	PEMBAGIAN LUAS LAHAN DAN PENGGUNAAN TANAH DI KOTA SEMARANG.....	60
TABEL 4.2	PENGGUNAAN LAHAN KOTA SEMARANG TAHUN 1998	62
TABEL 4.3	JUMLAH PENDUDUK KOTA SEMARANG MENURUT KECAMATAN TAHUN 2001	68
TABEL 4.4	KEPADATAN PENDUDUK KOTA SEMARANG TAHUN 2001	69
TABEL 4.5	KELURAHAN WILYAH BWK V	78
TABEL 4.6	LUAS WILAYAH DAN JUMLAH PENDUDUK PADA KAWASAN PEDURUNGAN	79
TABEL 5.1	KOMPONEN MATRIX.....	88
TABEL 5.2	TANGGAPAN RESPONDEN THD JALAN ARTERI	88
TABEL 5.3	TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP FUNGSI BANGUNAN.....	90
TABEL 5.4	TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP ORIENTASI BANGUNAN.....	91
TABEL 5.5	TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP FASADE BANGUNAN.....	92
TABEL 5.6	TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP	

	AKSESIBILITAS	93
TABEL 5.7	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN ARSITEK TENTANG PENGARUH ARTERI THD FUNGSI BANGUNAN	95
TABEL 5.8	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN ARSITEK TENTANG PENGARUH ARTERI THD ORIENTASI BANGUNAN	96
TABEL 5.9	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN ARSITEK TENTANG PENGARUH ARTERI THD FASADE BANGUNAN	98
TABEL 5.10	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN ARSITEK TENTANG PENGARUH ARTERI THD AKSESIBILITAS.....	99
TABEL 5.11	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN UMUM TENTANG PENGARUH ARTERI THD FUNGSI BANGUNAN.....	101
TABEL 5.12	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN UMUM TENTANG PENGARUH ARTERI THD ORIENTASI BANGUNAN	102
TABEL 5.13	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN UMUM TENTANG PENGARUH ARTERI THD FASADE BANGUNAN	104
TABEL 5.14	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN UMUM TENTANG PENGARUH ARTERI THD AKSESIBILITAS.....	106
TABEL 5.15	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN PENGHUNI TENTANG PENGARUH ARTERI THD FUNGSI BANGUNAN.....	107
TABEL 5.16	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN PENGHUNI TENTANG PENGARUH ARTERI THD ORIENTASI BANGUNAN	109
TABEL 5.17	KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN PENGHUNI TENTANG PENGARUH ARTERI THD FASADE BANGUNAN	110

TABEL 5.18 KORELASI TANGGAPAN RESPONDEN PENGHUNI TENTANG PENGARUH ARTERI THD AKSESIBILITAS.....	112
--	-----

BAB I

Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Pembangunan jalan yang semakin kompleks baik didalam maupun di luar kota akan menimbulkan pusat-pusat kegiatan dan fungsi-fungsi perkotaan baru yang menempati tempat sepanjang jalur jalan yang ada sehingga perluasan permukiman paling banyak terjadi kiri kanan jalur transportasi. Hal ini mengakibatkan kecenderungan terjadinya alih fungsi lahan pertanian menjadi kawasan permukiman, perdagangan maupun industri di sekitar jalur transportasi.

Semakin jauh perkembangan kota dan semakin banyaknya pertumbuhan pusat-pusat baru akan sangat diperlukan adanya jalan-jalan lingkar kota (ring road). Jalan –jalan lingkar ini digunakan untuk memperbaiki aksesibilitas daerah-daerah terpencil, memperlancar mobilitas penduduk barang, jasa dan informasi serta mengurangi beban kota utama akan lalu lintas kota. Dengan semakin tingginya aksesibilitas maka akan makin banyak pusat-pusat kegiatan baru serta Leap-frog development akan berkembang dengan pesat (*Yunus, 2000*).

Dari hasil penelitian **Iqbal (1999)**, menunjukkan bahwa perkembangan jalan arteri / jalan lingkar pada sebuah kota besar sangat berpengaruh terhadap perkembangan struktur ruang kota. Pengaruh ini terutama terjadi dalam bentuk meluasnya pertumbuhan daerah terbangun . Pembangunan Jalan tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan fasilitas kegiatan kota seperti kegiatan pendidikan, industri, perdagangan, kesehatan dan permukiman sebagai pusat bangkitan baru serta terjadi orientasi pelayanan kota dari sebelumnya bersifat internal ke peran eksternal atau pelayanan regional.

Pengaruh Perkembangan Jalan terhadap Perkembangan Kota.

Babcock (1932), dengan *Teori Poros* menekankan peran transportasi dalam mempengaruhi perkembangan dan struktur ruang kota. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan pusat kota (CBD) dengan daerah bagian luarnya. Daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah diantara jalur-jalur transportasi. Perkembangan zone-zone yang ada pada daerah sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibandingkan dengan daerah yang terletak diantaranya.

Yunus (2000), menyatakan bahwa berdasarkan studi Herbert (1976) di beberapa kota di Amerika membuktikan bahwa perkembangan prasarana transportasi termasuk pembangunan jalan akan sangat mempengaruhi perkembangan dan morfologi kota.

Banyak kota terutama kota-kota besar menghadapi permasalahan yang berkaitan dengan pertumbuhan penduduk yang pesat yang tercermin pada perkembangan dan pertumbuhan daerah terbangunnya. Kedua hal inilah sebenarnya yang menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan lahan sebagai ruang untuk manusia hidup dan menyelenggarakan berbagai kegiatan usahanya (*Sujarto, 1992: 32*). Meskipun demikian perkotaan akan selalu menarik untuk dijadikan pusat kegiatan intelektual, kebudayaan, dan perdagangan sebab lengkapnya fasilitas infrastuktur khususnya sarana jalan di kawasan perkotaan dibandingkan dengan pedesaan dan tidak mengherankan jika kota akan mengalami pertumbuhan perekonomian yang pesat dan mempengaruhi percepatan perkembangan fisik kawasan.

Dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan perekonomian dan pertumbuhan penduduk yang pesat akan mempengaruhi percepatan perkembangan fisik kawasan yang didukung faktor transportasi seperti pembangunan jalan juga sangat mempengaruhi, maka penulis mencoba meneliti pengaruh dari sarana transportasi khususnya jalan arteri kota Semarang dengan pertimbangan bahwa pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi serta penggunaan lahan atau pertumbuhan baru yang cukup tinggi.

Jalan Arteri Soekarno – Hatta

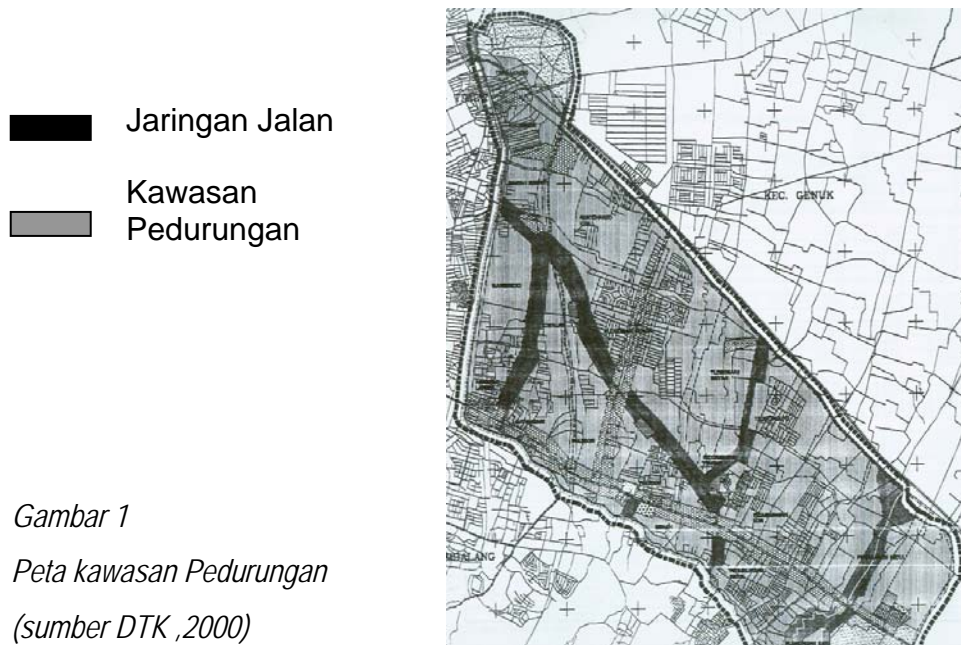
Konsep dasar untuk jalan arteri Soekarno-Hatta selain membuka akses bagi pengembangan kota di wilayah Timur , juga merupakan jalur cepat dalam

mengatasi kepadatan lalu lintas karena dapat menghemat waktu tempuh untuk arus lalu lintas dari arah Citarum menuju Pedurungan atau sebaliknya.

Jalan arteri Soekarno Hatta termasuk jalan arteri sekunder yaitu melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dengan kecepatan paling rendah 30 km/jam, lebar badan jalan tidak kurang dari 8m, lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat, akses langsung dibatasi tidak boleh lebih pendek dari 250m dan jumlah jalan masuk dibatasi seefisien mungkin, dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota. (*wikipedia Indonesia*)

Implikasi dari pembangunan jalan arteri Soekarno-Hatta mempengaruhi pola permukiman disekitarnya dan penggunaan lahan dari pertanian menjadi lahan non pertanian. Pada ruas jalan arteri Soekarno-Hatta terjadi perluasan permukiman dan terdapat beberapa fasilitas pelayanan di sepanjang kiri dan kanan ruas jalan tersebut. Dari sebaran areal terbangun (built up area) di sepanjang jalur arteri Soekarno-hatta memperlihatkan bahwa sebagian besar merupakan permukiman, fasilitas pelayanan ekonomi dan pendidikan.

Secara makro jalan ini menghubungkan kawasan Semarang bagian utara Rejomulyo – Bubakan dengan kawasan Semarang bagian timur Gayamsari- Pedurungan dengan jarak tempuh titik awal sampai akhir \pm 5,6 km. Termasuk sebagai arteri sekunder, menghubungkan pusat primer (BWK pusat kota) dengan pusat sekunder I Arteri Pedurungan – Citarum, menurut arahan Struktur tata ruang BWK V sebagai salah satu fungsi lahan dominan kawasan dengan peruntukan permukiman, perdagangan dan jasa.



Gambar 1
 Peta kawasan Pedurungan
 (sumber DTK ,2000)

Berdasar uraian tersebut di atas, kiranya menarik untuk dilakukan studi tentang *pengaruh dari ruas jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap fisik kawasan di sekitarnya* yang diharapkan dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pelaksanaan penataan ruang kota.

1.2 Perumusan Masalah

Seperti telah dijelaskan diatas bahwa faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah *poros transportasi* yang menghubungkan pusat kota (CBD) dengan daerah bagian luarnya. Daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah diantara jalur-jalur transportasi. Perkembangan kawasan terbangun yang ada pada daerah

sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibandingkan dengan area yang terletak diantaranya.

Perkembangan fisik kawasan yang berkembang di daerah jalur transportasi nantinya memberi dampak yang positif dan negatif. Dampak negatif dalam kawasan penelitian ini adalah permasalahan yang muncul ketika ada Jalan arteri Soekarno-Hatta.

Permasalahan yang terjadi pada saat ini adalah pertumbuhan yang tidak terkontrol yang terjadi ke arah sesuai jaringan transportasi yang berpola poros yang mengakibatkan perubahan penggunaan lahan. Konversi penggunaan lahan yang terjadi mengakibatkan lahan di sekitar arteri Soekarno-Hatta mengalami pergeseran fungsi sehingga konsep tata ruang yang telah direncanakan berjalan tidak semestinya.

Tumbuhnya permukiman yang tinggi dibelakang atau disekitar jalan arteri memaksa aksesibilitas ke kawasan tersebut menjadi lebih banyak sehingga secara tidak langsung meningginya angka kecelakaan disebabkan arteri mempunyai mobilitas yang cukup tinggi.

Fenomena-fenomena masalah tersebut oleh peneliti dirumuskan sebagai pedoman untuk mencari jawaban dari tujuan dari penelitian.

Bertitik tolak dari permasalahan tersebut di atas, yang menjadi pernyataan penelitian (*research question*) yang dapat dikemukakan adalah *bagaimana pengaruh jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap fisik kawasan disekitarnya?*

1.3 Tujuan dan Sasaran penelitian

1.3.1 Tujuan Studi

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

- Mengkaji pengaruh sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap fisik kawasan di sekitarnya.

Terdiri dari : pola perkembangan jaringan jalan / aksesibilitas, tata guna lahan/ fungsi lahan, pola orientasi bangunan di kawasan arteri Soekarno-Hatta.

Sedangkan manfaat dari penelitian ini adalah memberikan suatu saran dan rekomendasi dalam pengambilan keputusan terhadap suatu kebijakan pengaturan atau penataan tata ruang secara fisik dalam suatu kawasan di sekitar Jalan arteri Soekarno- Hatta.

1.3.2 Sasaran Penelitian

Untuk mencapai tujuan studi maka sasaran studi adalah :

- a. Identifikasi dan Analisis perkembangan fisik sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta yaitu : penggunaan lahan, pola perkembangan jalan , pola tata ruang sepanjang koridor jalan arteri orientasi bangunan
- b. Identifikasi fasilitas dan sarana prasarana
- c. Kesimpulan dan rekomendasi

1.4 Ruang Lingkup penelitian

1.4.1 Lingkup Spasial

Lingkup studi pada penelitian ini mempunyai batasan sebagai berikut :

- Penelitian ini berfokus pada pola-pola permukiman dari suatu kawasan yang dipengaruhi suatu jalan arteri kota dalam hal ini ruas Jalan arteri Soekarno – Hatta. Lingkup objek penelitian mulai dari sepanjang koridor jalan arteri Soekarno Hatta.

1.4.2 Lingkup Substansial

Lingkup substansial dalam penulisan ini meliputi :

- Kajian dan Analisis pengaruh perkembangan penggunaan lahan
Membahas pola- pola spatial ruang fisik secara geografik berupa pola jaringan jalan, tata guna lahan, tata ruang yang terbentuk dari bangunan yang ada serta pola-pola struktur ruang permukiman

1.5 Kerangka Pemikiran

Pola penggunaan lahan/ruang yang terjadi dalam suatu kota terbentuk oleh tiga aspek, yaitu; (1) Sistem kegiatan manusia (*activity system*), aspek ini berkaitan dengan aktivitas yang dilakukan oleh manusia yang memanfaatkan ruang untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. (2) Proses merubah ruang/lahan (*land development system*), aspek ini berkaitan dengan pembangunan-pembangunan yang dilakukan oleh masyarakat yang pada akhirnya mengubah fungsi dari lahan . (3) Sistem lingkungan (*environmental*

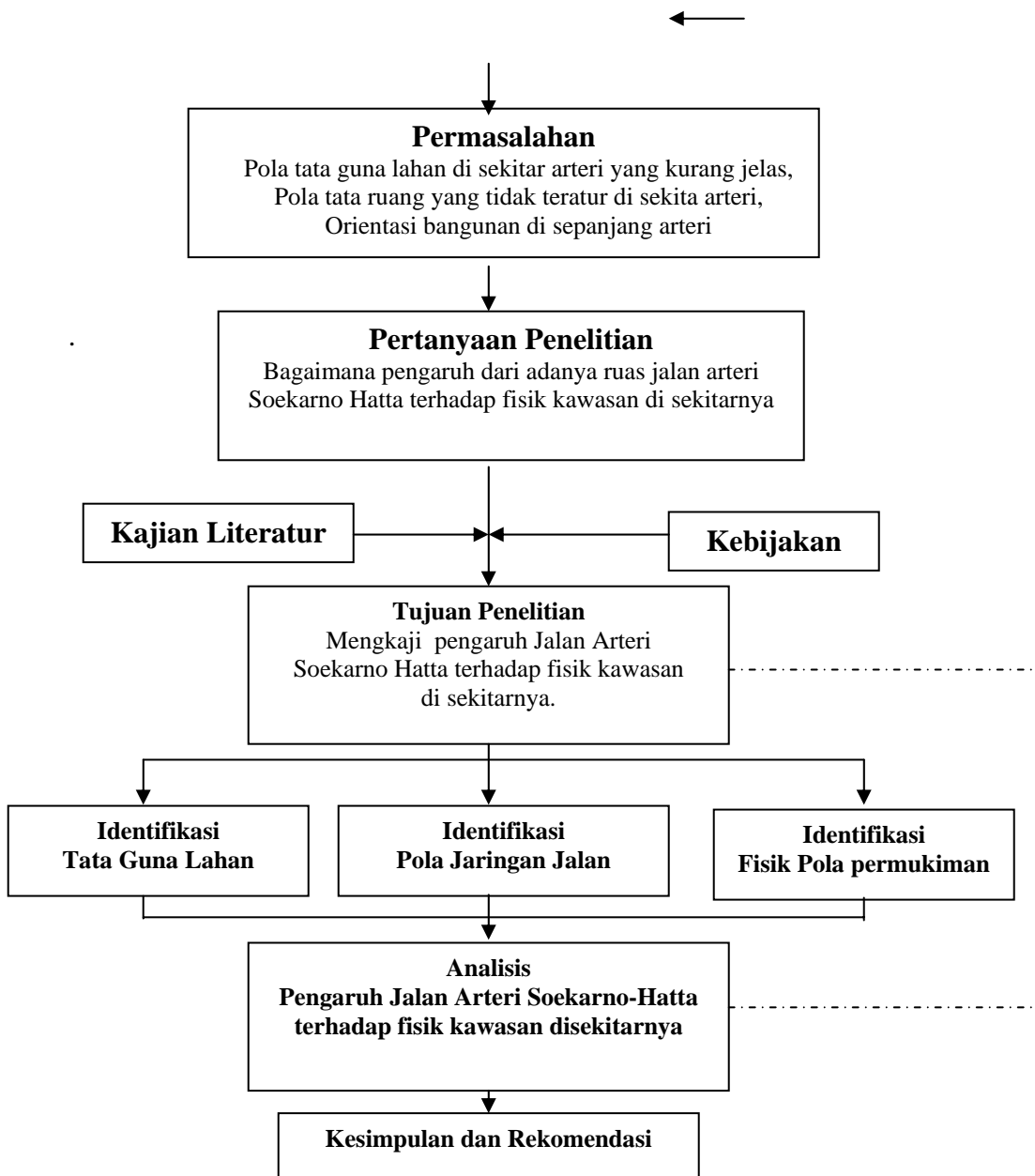
system), aspek ini berkaitan dengan fisik dasar/ bentuk lahan yang akan dijadikan wadah bagi segala aktivitas manusia, dalam konteks ini apakah ruang itu mampu/bisa dijadikan wadah bagi aktivitas atau sebaliknya, karena kondisi dari bentuk lahan tersebut.

Penggunaan lahan di sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta, secara fisik ditandai dengan fungsi lahan yang bersifat rural ke arah penggunaan lahan yang bersifat urban dengan pengertian lain bahwa perkembangan penggunaan lahan cenderung mengarah kepada penggunaan lahan untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat terbangun seperti ; lahan permukiman, lahan perdagangan, lahan industri, serta fasilitas-fasilitas perkotaan . Sedangkan secara nilai (*land value*), perkembangan penggunaan lahan yang bersifat profit oriented(*keuntungan ekonomi*), sehingga pada umumnya dimanfaatkan secara optimal untuk pencapaian profit, dan agak mengabaikan pelayanan public (*public service*).

ALUR PIKIR

**Perkembangan
Jalan arteri Soekarno-
Hatta**

Eksternal
Penduduk, Ekonomi,Transportasi,
Fasilitas Pelayanan Kotadan kebijakan



Gambar 2. Alur Pikir

1.6 Sistematika Pembahasan

Secara garis besar , sistematika pembahasan pada penelitian ini dibagi menjadi 6 bab yang masing-masing bab berisikan antara lain :

Bab 1 merupakan pendahuluan yang menjelaskan tentang latar belakang studi, perumusan masalah , tujuan dan sasaran penelitian, lingkup studi dan sistematika pembahasan serta didalamnya juga pola pikir dari penelitian ini.

Bab 2 berisi kajian teoritik tata ruang kawasan permukiman, perkembangan kota, membahas teori-teori konseptual yang berkaitan dengan pola keruangan secara fisik yang digunakan untuk menganalisa permasalahan dari obyek studi.

Bab 3 berisi metodologi penelitian merupakan kerangka operasional penelitian yang berisi pendekatan dan konsep dasar teoritis yang berisi metode penelitian, langka-langkah pengambilan data yang akan digunakan untuk meneliti obyek studi.

Bab 4 berisi deskripsi daerah penelitian kawasan permukiman Pedurungan di sepanjang Jalan arteri Soekarno-Hatta yang membahas tentang gambaran umum kondisi permukiman baik dari segi fisik dari kawasan permukiman Pedurungan.

Bab 5 berisi pembahasan dan hasil penelitian pola-pola permukiman, jaringan jalan, pola tata guna lahan berdasarkan kajian-kajian teori-teori yang digunakan dan data-data pengamatan di lapangan.

Bab 6 berisi mengenai penutup berisi kesimpulan dari data dan analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, saran dan rekomendasi yang diberikan peneliti baik untuk pemerintah maupun masyarakat di kawasan permukiman di sepanjang Jalan arteri Soekarno-Hatta.

BAB II

Tinjauan dan Kajian Pustaka

2.1 Permukiman

Menurut Kamus Bahasa Indonesia (Departemen P dan K 1990, hal 601) permukiman adalah daerah tempat tinggal penduduk. Sedangkan menurut UU No. 24/1992 tentang Penataan Ruang adalah bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik yang berupa kawasan perkotaan maupun pedesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan.

Di dalam pola permukiman perkotaan secara tradisional di Indonesia, permukiman tersebut mempunyai kecenderungan yang bercorak heterogen dengan penggolongan pada struktur sosial ekonomi masyarakat (**Suparlan, 1996**)

2.1.1 Teori Spatial (Ruang) Kota

Kota adalah leburan dari bangunan dan penduduk. Sedangkan bentuk kota pada awalnya adalah netral kemudian berubah sampai hal ini dipengaruhi dengan budaya tertentu (**Koztof, 1991 : 9 – 52**)



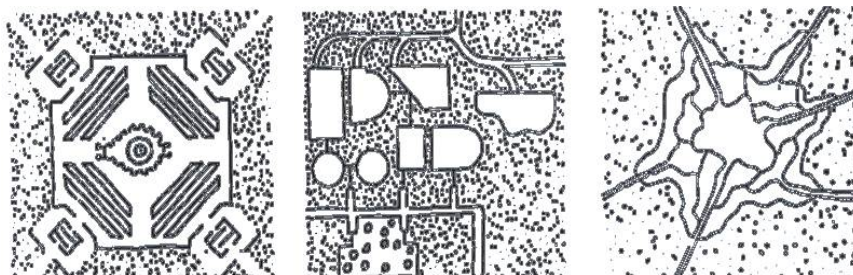
*Gambar 3 Bentuk – bentuk kota Geometri dan organik
(sumber : Kostof, S 1991)*

Menurutnya bentuk kota ada 2 yaitu :

- a. Bentuk geometri, yaitu bentuk kota yang direncanakan.
- b. Bentuk organik, yaitu bentuk kota yang terbentuk secara spontan atau tidak direncanakan

Menurut **Spiro Koztof, 1991**, kota dari suatu lingkungan permukiman yang organik, terbentuk secara spontan, tidak terencana, pola tidak teratur atau non geometrik. Sedangkan model bentuk kota menurut **Kevin Lynch ,1981** dalam bukunya *Good city Form*, bahwa dalam penggabungan pemikiran sejarah dan bentuk kota dan teori urban desain ada 3 model yaitu :

1. Cosmic model, karakteristik model ini *axis monumental, enclosure and its protective gates, dominan landmark, the reliennce on the regular grid, and the saptial organization by hierarchy*
2. Practical model, *or the city as amachine, is factual, functional, cool, not in the least magical*
3. Organic model, yaitu kota dilihat sebagai tempat tinggal bukan dilihat sebagai mesin, mempunyai batas yang jelas, ukuran yang optimum, mempunyai daya tarik dan sebagainya



Gambar 4
Model bentuk kota (cosmic, Practical ang organic)
(sumber : Lynch, K, 1981)

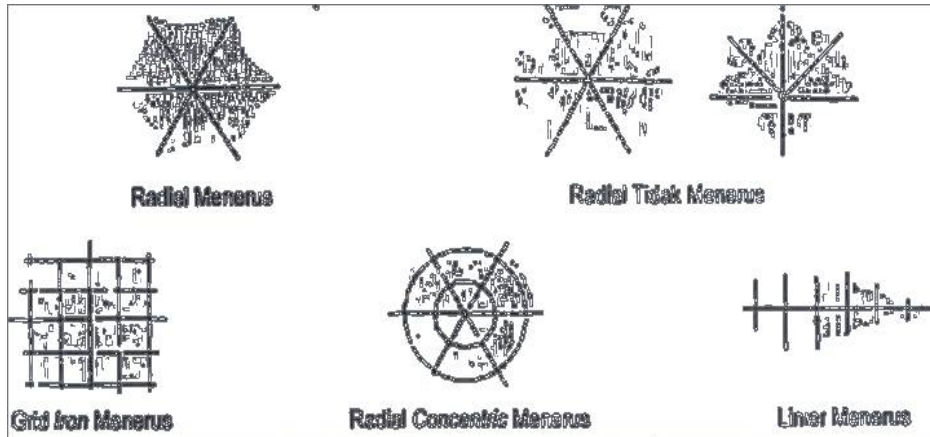
Koztof juga menjelaskan bahwa model organik diumpamakan bahwa bentuk kota adalah sebagai organ tubuh, lapangan terbuka, taman sebagai paru-paru, pusat kota sebagai jantung dan pembuluh nadi sebagai jalan, darah sebagai traffic. Pada abad kapitalis, seluruh pertumbuhan kota tumbuh pada proses akumulasi kapital. Dalam bentuk material, kapital akumulasi dibawa pada perubahan kota.

Pada kota Organik terdapat *saling ketergantungan antar lingkungan pembangunan, fisik dan kesehatan sosial penduduk*. Penyebab pemunduran patologi pabrik kota adalah revolusi industri dan mengakibatkan tumbuhnya kekumuhan atau slum. Dalam kota organik pertumbuhan kota berdasarkan faktor-faktor antara lain (**Spiro, 1991 : 52-54**) antara lain :

- a. Perkembangan bentuk kota yang berdasar organik
- b. Perkembangan kota yang berdasar aturan topografi, yaitu kota tumbuh dari darah datar kemudian berkembang terus mengikuti arah topografi yang ada.
- c. Perkembangan lahan, perkembangan bentuk kota berdasarkan pembagian lahan yang dipunyai. Jadi tidak banyak mengacu korelasi dengan lahan lain.

d. Perkembangan bentuk kota berdasarkan pada aturan hukum yang berlaku disitu, atau aturan sosial yang terbentuk pada lingkungan tersebut.

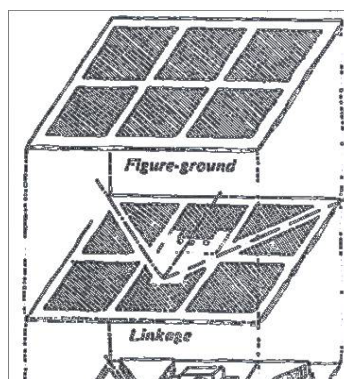
Menurut *Melville C Branch* dalam **Marsudi (1998 : 22)** bahwa pola perkembangan kota terbagi dalam bentuk sebagai berikut :



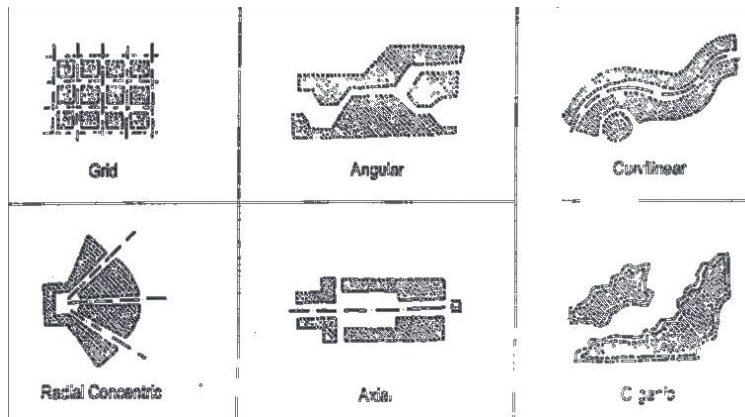
Gambar 6
Pola Perkembangan Kota
(sumber : *Melville C Branch* dalam *Marsudi (1998 : 22)*)

Bentuk kota tidak lepas dari linkage system yang disebutkan bahwa teori linkage merupakan salah satu pendekatan yang dinamis dari sistem sirkulasi dan menjadi motor penggerak dari suatu bentukan kota. Demikian juga pada suatu lingkungan permukiman ada rangkaian antara teori-teori (**Trancik, 1986 : 97**) yaitu :

1. Teori *Figure ground*
2. Teori *Linkage* dan
3. Teori *Place*



Gambar 7
Diagram dari Teori Urban design
(sumber : Trancik , R, 1986)



Gambar 8
6 Tipe Pola Solid Void
(sumber : Trancik , R, 1986)

2.1.2. Figure Ground Theory

Menekankan adanya public civics space atau open space kota tradisional sebagai figure dalam linkage theory sirkulasi adalah merupakan penekanan pada hubungan dan pergerakan yang merupakan konstribusi yang tepat . Sehingga (**Maki, 1964**) menyebutkan pertalian linkage secara sederhana merupakan perekat yaitu suatu kegiatan yang menyatukan seluruh lapisan aktifitas dan menghasilkan

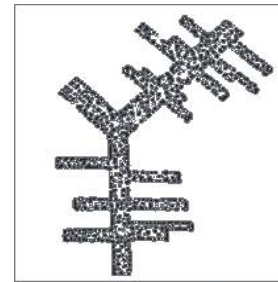
bentuk fisik dalam kota. Teori ini menyangkut group form yang merupakan ciri khas bentuk spatial kota yang mempunyai kaitan dengan sejarah.



Compositional Form



Group Form



Mega Form

Gambar 9
3 Tipe Spatial Linkage menurut Fumihiko Maki
(sumber : Trancik,R, 1986)

Linkage ini tidak dibentuk secara langsung tetapi selalu dihubungkan dengan karakteristik fisik skala manusia, rentetan ruang yang dipertegas oleh bangunan, dinding, jalan yang membentuk fasade suatu lingkungan perkampungan.

Linkage theory ini dapat digunakan sebagai alat dalam penataan suatu kawasan atau lingkungan. Linkage theory ini menunjukkan hubungan dengan pergerakan yang terjadi dengan atau tanpa aspek keragaman fungsi yang berkaitan dengan aspek fisik, historis, ekonomi, sosial, budaya dan politik.

Menurut **Lynch (1992 : 254)** tiap kota memiliki berbagai fungsi ragam faktor pertumbuhan. Pertumbuhan ini tergantung dari lokasi, kepadatan kota setempat serta berkaitan dengan masa lalu dan masa yang akan datang.

Kota dilihat dari struktur terdiri dari atas pusat kota dan bagian-bagian kota lainnya. Untuk itu pusat kota memiliki berbagai tipe perkembangan yang oleh

Aree (1978 : 237 – 266) dibedakan atas :

- Pertumbuhan kawasan secara perluasan,
- Pertumbuhan kawasan dengan cara penggantian,
- Pertumbuhan dengan cara penambahan.

2.1.3 Teori pola permukiman

Bentuk kota/ permukiman akan dipengaruhi oleh elemen-elemen yang ada di dalamnya, elemen tersebut akan berkaitan dengan alam dan kondisi di sekitarnya, sehingga menjadikan kota yang terbentuk nyaman secara visual maupun ramah lingkungan terhadap pengguna kawasan. Dalam bentuk kota dan bentuk bangunan akan didasarkan pada skyline bangunan dalam suatu kota, kondisi topografi kota, kepejalan bangunan dan luas lantai bangunan

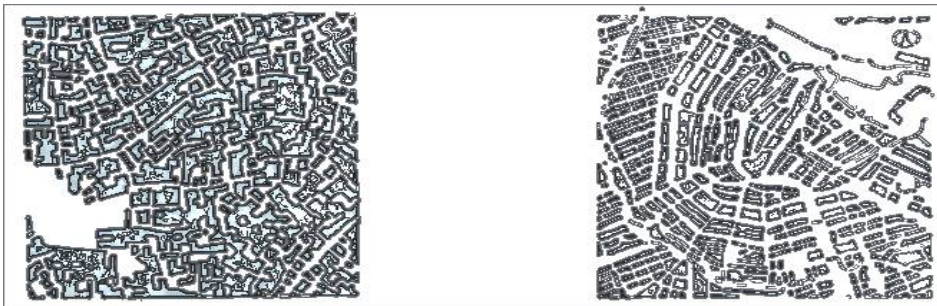
(**Hedman & Jaszewski, 1984 : 105**). Sedangkan menurut **Shirvani (1985. 6-45)**, elemen perancangan kota dalam Urban design process terbagi menjadi :

- Tata guna lahan
- Bentuk dan massa bangunan
- Sirkulasi dan Parkir
- Ruang Terbuka
- Pedestrian
- Pendukung kawasan
- Tanda dan Preservasi

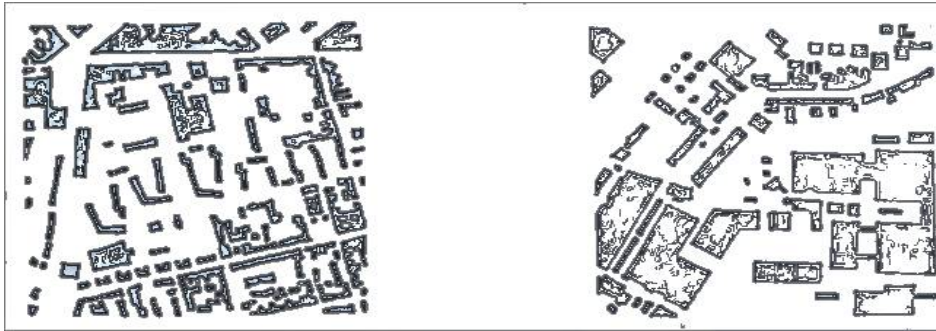
Kota dengan bentuk yang terjadi akan terkait dengan pola-pola kota, pola-pola kota ini akan terkait juga dengan makna sebuah tempat, sehingga menurut **Zahnd (1999,79-80)** pola-pola kota akan digunakan untuk membantu menangani masalah mengenai ketepatan desain perubahan dalam perancangan kota serta membantu menentukan pedoman dasar sebuah perancangan lingkungan kota yang sesuai.

Dalam kota pola-pola kawasan secara tekstural mengekspresikan rupa kehidupan dan kegiatan perkotaan secara arsitektural dapat diklarifikasikan dalam 3 kelompok, yaitu :

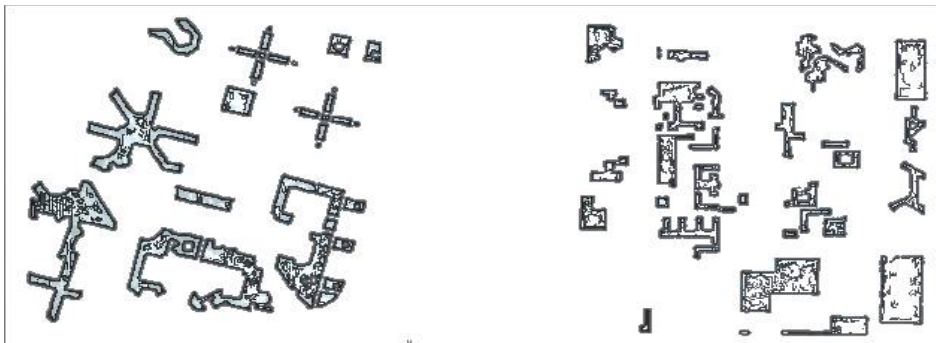
- Susunan kawasan yang bersifat *homogen* yang jelas, dimana hanya ada satu pola penataan.
- Susunan kawasan bersifat *heterogen*, dimana dua atau lebih pola berbenturan.
- Susunan kawasan yang bersifat menyebar dengan kecenderungan kacau.



Kota Algier Maroko dan Amsterdam Belanda. Kedua kota ini memiliki pola kawasan bersifat homogen



Dua kawasan Kota Aachen, Jerman . Kedua kawasan ini memiliki pola kawasan bersifat heterogen



Kota Bonn dan Hamburg ,Jerman . Kedua kawasan ini memiliki pola kawasan bersifat agak kacau

Gambar 10
Pola pola kawasan secara tekstural
(sumber : Zahnd, M, 1999 : 81)

Pola-pola suatu pemukiman akan ditentukan oleh suatu karakteristik tertentu seperti:

1. Faktor geografik (lembah, bukit, di pinggir sungai, di padang rumput dan lain sebagainya.)
2. Faktor Sosial (sistem pertanian, kekeluargaan dll) contoh suatu pola permukiman yang didasarkan pada karakter geografiknya, pada daerah

perbukitan cenderung tidak teratur dan menyebar , sedangkan pola permukiman di daerah datar berbentuk memanjang.

Menurut **Yudohusodo (1991 : 57)**, bentuk pola permukiman yang berada di Jawa yang didasarkan pada pemusatan masyarakat dapat dibedakan menjadi 3 pola , yaitu :

1. Pola permukiman yang masyarakatnya hidup dan tinggal secara menggerombol membentuk suatu kelompok.
2. Pola permukiman yang penduduknya tinggal mengelompok di sepanjang jalur sungai/ jalur lalu lintas yang membentuk suatu deret permukiman.
3. Pola permukiman yang penduduknya tinggal menyebar di suatu daerah pertanian.

Menurut **Everect M Rogers dan Rabel J. Burdge**, ada 3 pola permukiman (**Leibo. 1990 :9**), yaitu :

1. The Scatered Form Stead Community

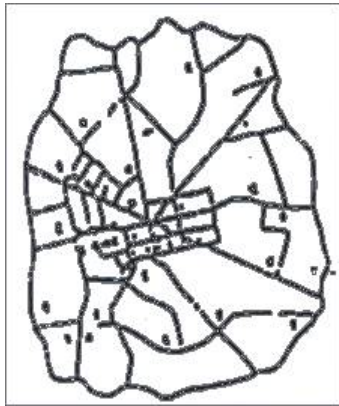
Dimana sebagian orang berdiam pada pusat pelayanan yang ada, sedangkan yang lainnya terpencah bersama sawah ladang mereka.

2. The Cluster Village Community

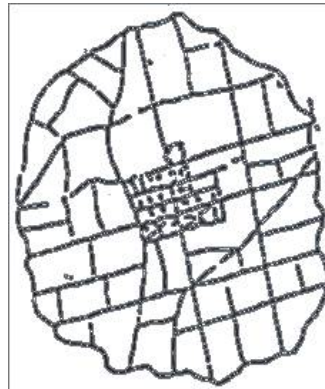
Dimana penduduk berdiam terpusat pada suatu tempat dan selebihnya adalah sawah ladang mereka.

3. The Line Village Community

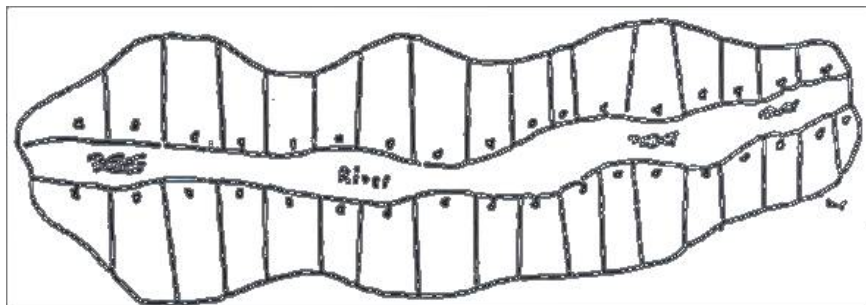
Dimana rumah-rumahnya di tata dibangun berbaris lurus mengikuti satu garis tertentu menyilang dan menggosur pinggiran sungai kanal/ pantai. Sedangkan sawah ladang mereka umumnya terletak dibelakang lokasi permukiman



The Scattered Form Stead Community



The Cluster village Community



The Line village Community

Gambar 11
Pola pola permukiman menurut M Rogers dan Rabel J. Burdge
(sumber : Leibo ,1990 : 9)

2.1.4. Pendekatan pola Tata ruang

Tata ruang merupakan wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang baik yang direncanakan ataupun tidak. Wujud struktural pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentuk rona lingkungan alam, lingkungan sosial, dan lingkungan buatan yang secara hirarkis dan struktural berhubungan satu dengan yang lainnya membentuk tata ruang (Muta'ali 2002). Ruang wilayah sebagai sumberdaya alam terdiri dari berbagai ruang wilayah sebagai suatu subsistem. Subsistem tersebut meliputi berbagai sumberdaya manusia dengan berbagai macam kegiatan pemanfaatan sumberdaya alam, sumberdaya buatan, dan pemanfaatan ruang yang berbeda-beda.

Proses pemanfaatan ruang ini menjadi penentu bertambah luasnya areal permukiman dan makin padatnya bangunan di wilayah tersebut. Menurut **Lee, 1979 dalam Yunus, 2005** terdapat enam faktor yang mempunyai pengaruh kuat terhadap proses perkembangan ruang dan sekaligus mencerminkan variasi intensitas perkembangan ruang. Keenam faktor tersebut adalah faktor aksesibilitas (*accessibility*), faktor pelayanan umum (*public service*), karakteristik lahan (*land characteristic*), karakteristik pemilik lahan (*land owners characteristics*), keberadaan peraturan yang mengatur tata guna lahan (*regulatory measures*), dan prakarsa pengembang (*developers initiative*).

Pola tata ruang dan dasar-dasar nilai ruang telah dirumuskan sebagai berikut (**Bobic 1990 : 15-16**):

- Ruang adalah sumber alami dari keberadaan manusia, terdiri dari barang-barang dan sumber-sumber yang meyakinkan keberadaan manusia baik diatas maupun dibawah tanah.
- Ruang adalah sosial dan komunitas dan komoditas nasional yang memungkinkan kebutuhan dan tujuan pembangunan sosial menjadi kenyataan.
- Ruang adalah tujuan klas di dalam mendominasi perbatasan dan masing-masing bagian.
- Ruang adalah kerangka fungsional dari keberadaan yang berisi pembagian penyebaran penduduk, aktifitas dan organisasi kehidupan lingkungan.
- Ruang adalah nilai yang mewujudkan nilai sewa tanah
- Ruang adalah normatif dan faktor legal didalam kehidupan masyarakatnya
- Ruang adalah perantaraan budaya dari faktor-faktor kesejarahan
- Ruang adalah perantara sosial antara kelompok sosial dan yang lainnya.

Pemahaman makna ruang bagi komunitas yang satu akan berbeda dengan komunitas yang lain. Sedangkan pola tata ruang mengandung 3 (tiga) elemen, yaitu :

- Ruang dengan elemen penyusunnya (bangunan dan ruang disekitarnya)
- Tata letak /formation mempunyai makna komposisi serta patern atau model dari suatu komposisi dengan demikian pembahasan pola tata

ruang akan mencakup karakteristik ruang (jenis dan unsur pembentuknya)

- Dimensi ruang, orientasi dan hubungannya antara ruang : model tata ruang permukiman

Nilai ruang yang disebabkan hirarki ruang karena adanya derajat kepentingan baik secara fungsional, formal maupun simbolik. Sistem tata nilai ruang bisa tercipta dengan adanya besaran atau ukuran yang berbeda, bentuk yang unik dan lokasi (**Ching ,1979**)

2.1.5. Ruang interaksi sosial

Organisasi ruang permukiman merupakan wadah proses interaksi sosial komunitas yang terjadi pada level permukiman dalam hal ini **Rapoport (1977)** menyatakan bahwa organisasi tata ruang permukiman, lingkungan binaan dan tempat tinggal harus berhubungan dengan organisasi sosial kontrol dari komunikasi dan interaksi.

Menurut **Buttimer** menyatakan bahwa personal space sifatnya sangat relatif, artinya tergantung dimana tempat dilakukan hubungan sosial. Semakin banyak kelompok orang berinteraksi dalam suatu ruang maka jarak ruang personal menjadi sempit. Ada 3 (tiga) tipe ruang sosial menurut **Buttimer**, yaitu :

- a. Lingkungan pengenalan sosial ; termasuk jalan kecil di sekeliling rumah
- b. Lingkungan yang mempunyai kesamaan : termasuk kelompok hunian beserta tatanan ruangnya.

- c. Lingkungan perumahan : termasuk daerah permukiman dengan kelengkapan fasilitas lingkungannya antara lain toko, mushola, sekolah dan sebagainya.

Sedangkan untuk melihat karakteristik tata guna tanah antara lain dapat melihat melalui : tipe kegiatannya, hasil kegiatan dan fasilitas dari kegiatan (**Northam R.M, 1975 : 173**).

2.2 Perkembangan Kota

Perkembangan kota merupakan proses perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan lain dalam waktu yang berbeda. Pengertian ini menyangkut proses perubahan yang berjalan secara artifisial, dalam arti campur tangan manusia ikut menentukan perubahan keadaan tersebut. Kota akan selalu mengalami perkembangan dari masa ke masa. Hal ini menyangkut aspek-aspek politik, sosial, budaya, teknologi, ekonomi dan fisik yang akan terlihat langsung pada perkembangan fisik yang berkaitan dengan penggunaan lahan perkotaan, khususnya perubahan areal.

Zahnd 1999, mengemukakan 3 istilah teknis cara perkembangan dasar di dalam kota, yaitu perkembangan horizontal, perkembangan vertikal dan perkembangan kota ke luar, artinya daerah bertambah sedangkan ketinggian dan kualitas lahan terbangun tetap sama. Perkembangan horizontal sering terjadi di pinggir kota dimana lahan masih lebih murah dan dekat dengan jalan raya yang mengarah kota. Perkembangan vertikal yaitu perkembangan kota yang mengarah ke atas, artinya daerah pembangunan dan kuantitas lahan

tetap sama sedangkan ketinggian bertambah. Perkembangan vertikal sering terjadi di pusat kota dimana harga tanah mahal yang memiliki potensi ekonomi. Sedangkan perkembangan interstisial yaitu perkembangan ke dalam, artinya daerah dan ketinggian bangunan rata-rata tetap sama sedangkan kuantitas lahan terbangun bertambah.

Didalam teori Sektor yang diperkenalkan oleh **Homen Hoyt**, dikemukakan bahwa pola perkembangan sebuah kota atau ekspansi kota ke daerah pinggiran dapat terjadi dalam 3 bentuk yaitu :

1. Perluasan mengikuti perkembangan sumbu atau dengan kata lain perluasannya akan mengikuti jalur jalan transportasi ke daerah pinggiran kota.
2. Daerah-daerah hinterland di luar kota semakin lama semakin berkembang dan akhirnya menggabung pada kota yang lebih besar.
3. Menggabungkan kota inti dengan daerah-daerah di pinggiran yang disebut konurbasi.

Harvey dan Clark dalam **Cadwallader (1987)**, menyatakan bahwa terdapat 3 (tiga) bentuk perkembangan kota, yaitu :

1. Perkembangan merata mengelilingi semua bagian luar kota (*continous development sprawl pattern*)
2. Perkembangan memanjang mengikuti garis tertentu (*ribbon development sprawl pattern*)

3. Perkembangan melompat (*leap-frog/checker board pattern*), yang terjadi berpencaran secara sporadis dan tumbuh di tengah-tengah lahan pertanian.

Di dalam proses perkembangan kota di daerah pinggiran akan menimbulkan berbagai persoalan, antara lain berkurangnya lahan pertanian produktif, permasalahan pengelolaan fisik menyangkut lemahnya pengendalian dan penyediaan sarana dan prasarana transportasi. Menurut **Nurmadi (1999)**, lemahnya pengelolaan di dalam manajemen perkotaan di Indonesia mengakibatkan terjadinya perkembangan fisik kota yang tidak teratur dalam hal penempatan wilayah (zonasi), semrawutnya pola permukiman yang terbentuk mahal biaya pembangunan infrastruktur. Untuk itu perlu dilakukan pengelolaan dan pengendalian perkembangan kota secara baik. Menurut **Djunaedi (2000)**, secara tradisional ada 3 macam cara pengelolaan perkembangan dan pemekaran kota, yaitu : 1). Pemintakan (zoning), 2). Peraturan pengkaplingan (*subdivision regulation*), dan 3). Program pembangunan prasarana dan fasilitas umum (*capital improvement programs*).

Beberapa inovasi baru cara pengendalian perkembangan fisik kota dirancang dan dipraktikkan di Amerika Serikat, meliputi :

1. Persyaratan fasilitas umum yang memadai (*adequate public facilities requirement*), yaitu usulan pembangunan fisik tidak akan disetujui bila fasilitas umum yang terkait tidak atau belum tersedia secara memadai di lokasi tersebut. Cara ini dapat mengelola pertumbuhan fisik kota dengan cara menghindari pembangunan tanpa tersedianya fasilitas umum yang

memadai dan mendorong agar pembangunan fisik terjadi di dekat fasilitas umum yang telah tersedia.

2. Program Pertumbuhan Bertahap (*Growth phasing Programs*)

Cara ini mengatur baik lokasi maupun waktu yang tepat bagi pembangunan fisik baru berdasarkan fasilitas umum yang tersedia atau akan disediakan.

Cara ini berbeda dengan cara pertama, karena cara ini melindungi tingkat pelayanan dengan menyediakan layanan yang memadai berdasarkan rencana implementasi yang bertahap dan dapat mengendalikan tingkat pertumbuhan tertentu.

3. Batas wilayah pertumbuhan perkotaan (*Urban Growth Boundaries*), yaitu adanya suatu garis batas yang dibuat mengelilingi kota sebagai batas pertumbuhan fisik kota dan untuk menghindari meluasnya kota secara tidak terkendali (*urban sprawl*).

4. Program Tingkat pertumbuhan (*Rate – of growth programs*)

Mencerminkan tingkat perkembangan fisik yang diperoleh dalam satu tahun dengan ukuran fasilitas umum yang tersedia.

5. Eksaksi (*Exaction*)

Cara ini mengharuskan pengembang membayar untuk peningkatan prasarana yang diperlukan oleh pembangunan fisik baru. Cara ini dapat lebih jauh lagi, seperti pengembang harus meningkatkan jalan raya yang menuju ke lokasi yang dibangun, memasang lampu pengatur lalu lintas, dan membangun drainase dari lokasi ke jaringan terdekat yang sudah ada.

6. Kapasitas atau Daya Dukung (*Carrying capacity*)

Cara ini menunjukkan batas atau jumlah penduduk yang dapat mendiami suatu area.

2.3 Pengaruh Jaringan Transportasi terhadap Perkembangan Kota.

Transportasi memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung fungsi suatu wilayah. Untuk itu, transportasi sebagai media pergerakan barang dan jasa harus mampu mencerminkan tingkat efisiensi dan efektifitas wilayah dalam hal mobilitas dan aksesibilitas baik secara internal maupun eksternal. Pembangunan transportasi diarahkan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas antar wilayah. Aksesibilitas dan mobilitas akan terasa efektif jika tersedia jaringan transportasi yang memadai. Jaringan transportasi meliputi:

1. Jaringan transportasi darat meliputi jalan bebas hambatan atau jalan tol, jalan arteri primer dan jalan kolektor.
2. Jaringan jalan kereta api.
3. Jaringan transportasi penyeberangan meliputi jembatan antar pulau.
4. Jaringan transportasi laut meliputi:
 - pelabuhan laut utama meliputi pelabuhan laut utama primer, pelabuhan laut utama sekunder, pelabuhan laut utama tersier, pelabuhan pengumpan regional dan pelabuhan pengumpan local.
 - alur pelayaran laut.

5. Jaringan transportasi udara meliputi :

- bandar udara pusat penyebaran primer
- bandar udara pusat penyebaran sekunder
- bandar udara pusat penyebaran tersier
- bandar udara bukan pusat penyebaran.

Jaringan transportasi darat terutama jalan sangat berperan dalam membentuk ekspresi keruangan perkembangan wilayah. Bentuk ekspresi tersebut antara lain :

- Bentuk konsentris (*concentric development*)
- Bentuk pita (*ribbon development/linear development*)
- Bentuk melompat (*leap frog development*)

Babcock (1932), dengan *Teori Poros* menekankan peran transportasi dalam mempengaruhi perkembangan dan struktur ruang kota. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan pusat kota (CBD) dengan daerah bagian luarnya. Daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah diantara jalur-jalur transportasi. Perkembangan zone-zone yang ada pada daerah sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibandingkan dengan daerah yang terletak diantaranya.

Yunus (2000), menyatakan bahwa berdasarkan studi Herbert (1976) di beberapa kota di Amerika membuktikan bahwa perkembangan prasarana transportasi termasuk pembangunan jalan akan sangat mempengaruhi perkembangan dan morfologi kota. Kota-kota di Amerika adalah kota-kota yang terkondisikan oleh kemajuan teknologi di bidang transportasi darat mulai dari terbentuknya sampai dengan perkembangannya.

2.4 Pola penggunaan Lahan

Pola penggunaan lahan adalah rumusan distribusi spasial dengan kegiatan perkotaan dan penduduknya. Penggunaan lahan di perkotaan sangat dipengaruhi oleh aktivitas yang terjadi di dalam kota tersebut. Kebutuhan Lahan untuk pembangunan struktur strategis yang berorientasi ke pusat pemasaran / kota, seringkali harus bersaing dengan kebutuhan lahan untuk keseimbangan lingkungan ekonomi. Oleh karena itu dalam pembangunan lahan di suatu perkotaan diperlukan suatu penataan ruang dengan Pola penggunaan lahan agar lebih efektif dan efisien (**Dirjen Cipta Karya, 1989**).

Menurut **Sandy (1982)**, pola penggunaan lahan mencerminkan kegiatan manusia dari wilayah yang mendukungnya. Semakin tinggi kegiatan masyarakat akan semakin cepat pola penggunaan lahan di wilayah yang mendukungnya. Semakin tinggi kegiatan masyarakat akan semakin cepat pola penggunaan lahan di wilayahnya, semakin cepat perubahan dampaknya di muka bumi ini, yaitu perubahan – perubahan dalam penggunaan lahan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pola penggunaan lahan cukup bervariasi, karena bentuk penggunaan lahan merupakan cerminan suatu hasil dari saling tindak dari aspek ekonomi dan keteknikan yang saling mempengaruhi sesuai dengan tempat dan waktu (**Sutarto,1979**).

Penggunaan lahan di perkotaan harus sesuai dengan kebutuhan sosial ekonomi serta selaras dengan kepentingan umum, sehingga selain perumahan yang harus tersedia juga prasarana sosial yang cukup seperti prasarana yang diperlukan dalam mencari nafkah, keindahan dan keamanan (**Jayadinata,1992**).

Pola penggunaan lahan melalui melalui tata guna lahan dapat berfungsi untuk mengarahkan pembangunan kota yang bertujuan menumbuhkembangkan manfaat tanah. Arah perkembangan kota dapat ditandai dengan terjadinya pergeseran tata guna lahan, misalnya lahan pertanian menjadi lahan non pertanian atau lahan pedesaan menjadi lahan perkotaan yang terjadi selaras dengan jalan-jalan besar sebagai prasarana dan aksesibilitas kota.

Pola Penggunaan lahan diperkotaan secara umum dapat dibedakan menjadi 3 model, yaitu :

1. Model Konsentris, yang dikembangkan oleh **E.W.Burgess**

Model konsentris mengemukakan bahwa pola penggunaan tanah kota adalah sebagai berikut :

- a. Pusat kota terletak pada bagian dalam (CBD) yang terdiri atas : bangunan-bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar dan toko pusat perbelanjaan.
- b. Lingkaran tengah pertama terdapat jalur alih : rumah-rumah sewaan, kawasan industri, perumahan buruh.
- c. Lingkaran tengah kedua terletak jalur wisma buruh, yaitu kawasan perumahan untuk tenaga kerja pabrik.
- d. Lingkaran luar terdapat jalur madyawisma, yaitu kawasan perumahan yang luas untuk tenaga kerja halus dan kaum madya (middle class)

2. Model sektoral, yang dikembangkan oleh **Humer Hoyt**

Model sektoral ini mengemukakan bahwa kota tersusun sebagai berikut :

- a. Pusat kota terdapat dalam lingkaran pusat (CBD)
- b. Kawasan Industri ringan dan kawasan perdagangan terdapat pada sector tertentu.
- c. Dekat dengan pusat kota dan dekat dengan industri dan sector perdagangan, pada bagian sebelah terdapat sector murbawisma, yaitu kawasan tempat tinggal kaum murba atau kaum buruh.
- d. Semakin menjauh dari pusat dan sector industri serta perdagangan , terletak sector madyawisma.
- e. Lebih jauh lagi terdapat sector adiwisma, kawasan tempat tinggal golongan atas.

3. Model Multiple Nuclei yang dikembangkan **Harris dan Ullman** menyatakan bahwa suatu kota terdiri dari : pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian dan pusat lainnya. Pola penggunaan tanahnya yaitu :
- a. Pusat kota
 - b. Kawasan Niaga dan industri ringan
 - c. Kawasan murbawisma, tempat tinggal I kualitas rendah
 - d. Kawasan Madyawisma, tempat tinggal berkualitas menengah
 - e. Kawasan Adiwisma, tempat tinggal berkualitas tinggi
 - f. Pusat Industri berat
 - g. Pusat niaga/ perbelanjaan lain di pinggiran
 - h. Sub urb kawasan madyawisma dan adiwisma
 - i. Sub Urb kawasan industri

Penggunaan lahan/tanah di wilayah perkotaan sebagian besar diperuntukkan untuk kegiatan non pertanian yaitu perekonomian seperti perdagangan , jasa dan industri.

Sandy M (1982), mengelompokkan penggunaan lahan perkotaan sebagai berikut :

1. Lahan permukiman, meliputi perumahan termasuk pekarangan dan lapangan dan olahraga
2. Lahan Jasa, meliputi perkantoran pemerintah, swasta sekolah, puskesmas, dan tempat ibadah.
3. Lahan perusahaan, meliputi pasar, toko, kios dan tempat hiburan.

4. Lahan Industri meliputi pabrik dan percetakan.

Chapin (1975), juga menyatakan bahwa perubahan lahan perkotaan pada dasarnya dipromotori oleh individu, swasta dan pemerintah yang berkaitan dengan system aktivitas masing-masing yang berbeda dalam kepentingan sehingga mengakibatkan terciptanya pola-pola keruangan di dalam kota :

1. Pemanfaatan lahan secara individu / masyarakat didasarkan pada pemenuhan kebutuhan pribadi, misalnya pembangunan rumah, interaksi dan rekreasi.
2. Pemanfaatan lahan oleh swasta cenderung untuk mencari keuntungan/ laba dari kegiatan dalam pemanfaatan lahan, misalnya untuk pembangunan perumahan, perdagangan, industri dan jasa.
3. Untuk pemerintah, penguasaan dan pemanfaatan lahan ditujukan untuk pelayanan publik, yang lebih banyak menekankan pada peningkatan kesejahteraan manusia, misalnya pembangunan terminal, pasar dan lain-lain.

2.5 Proses Perubahan Penggunaan Lahan

Tingginya laju pertumbuhan penduduk dan disertai kemajuan teknologi menyebabkan semakin banyaknya kegiatan manusia yang menggunakan lahan (ruang) sebagai wadah untuk melakukan berbagai kegiatan sehingga memberikan dampak pada pola tata guna lahan.

Diwilayah perkotaan menurut **Karyoedi (1993)**, laju pertumbuhan penduduk berlangsung cepat dan tentunya menuntut penyediaan berbagai fasilitas bagi kehidupan atau penghidupannya. Tuntutan penyediaan berbagai fasilitas tersebut bermuara pada meningkatnya permintaan lahan sedangkan dilain pihak ketersediaan lahan di perkotaan (terutama lahan kosong) sulit diperoleh, sehingga peralihan fungsi lahan pertanian di seputar kota besar menjadi kawasan permukiman terjadi dengan pesatnya.

Menurut **Barlow dan Newton** dalam *Yunus (1994)*, perubahan pola penggunaan lahan baik di daerah perkotaan maupun didaerah pinggiran kota disebabkan oleh kekuatan dinamika yang berasal dari daerah perkotaan itu sendiri atau yang disebut dengan kekuatan sentrifugal (*centrifugal force*) dan yang berasal dari luar daerah perkotaan tersebut atau yang disebut kekuatan sentripetal (*centripetal force*). Kekuatan sentrifugal akan menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan dari bagian dalam suatu kota menuju ke bagian luar, sedangkan kekuatan sentripetal akan menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan dari bagian luar menuju ke bagian dalam perkotaan.

Dengan berkembangnya daerah perkotaan ke daerah pinggiran yang mengikuti jalur jalan, berarti akan termanfaatkannya lahan-lahan yang tersedia dan belum dibangun untuk dikembangkan pada daerah pinggiran kota. Hal ini berarti bahwa keberadaan jalur transportasi berupa jaringan jalan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan.

Perubahan penggunaan lahan yang sangat cepat di daerah perkotaan perlu dikelola melalui manajemen tanah perkotaan. Batasan manajemen tanah perkotaan (urban land management) adalah pengelolaan tanah yang dilakukakn oleh pemerintah dalam perencanaan, jaringan infrastruktur dan fungsi untuk perluasan kota dengan tujuan terciptanya kerangka fisik dan hukum bagi proyek pembangunan dan pembebasan tanah yang dilakukan oleh pihak swasta atau pemilik tanah melalui mekanisme pasar (**Nurmandi, 1999**)

2.6. Kajian Pustaka

2.6.1 Landasan Teori

Berdasarkan tinjauan teori-teori tersebut diatas maka Landasan teori yang bersinggungan dengan tujuan penelitian "*Pengaruh ruas jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap pola tata ruang permukiman disekitarnya* dapat diasumsikan sebagai berikut :

1. Dalam teori Spatial kota Linkage yang menjelaskan bahwa suatu bentuk kota tidak lepas dari linkage system yang disebutkan bahwa teori linkage merupakan salah satu pendekatan yang dinamis dari sistem sirkulasi dan menjadi motor penggerak dari suatu kota. Linkage ini tidak dibentuk secara langsung tetapi selalu dihubungkan dengan karakteristik fisik skala manusia, rentetan ruang yang dipertegas oleh bangunan, dinding, jalan yang membentuk fasade suatu lingkungan perkampungan.

Linkage sistem menjelaskan ruas jalan arteri yang membentuk suatu *Fasade* lingkungan dan mempunyai pergerakan dan keragaman fungsi salah satunya aspek ekonomi.

2. Menurut **Lee,1979 dalam Yunus, 2005** terdapat enam faktor yang mempunyai pengaruh kuat terhadap proses perkembangan pola tata ruang dan sekaligus mencerminkan variasi intensitas perkembangan tata ruang . 6 faktor tersebut adalah aksesibilitas (*accessibility*), faktor pelayanan umum (*public service*), karakteristik lahan (*land characteristic*), karakteristik pemilik lahan (*land owners characteristics*), keberadaan peraturan yang mengatur tata guna lahan (*regulatory measures*), dan prakarsa pengembang (*developers initiative*).

Menurut *Yudohusodo* mengenai pemusatan masyarakat dibedakan salah satunya : Pola permukiman yang penduduknya tinggal mengelompok di sepanjang jalur sungai/ jalur lalu lintas yang membentuk suatu deret permukiman.

3. Dalam pola tata ruang mengandung 3 (tiga) elemen, yaitu :
 - Ruang dengan elemen penyusunnya (bangunan dan ruang disekitarnya)
 - Tata letak /formation mempunyai makna komposisi serta paten atau model dari suatu komposisi dengan demikian pembahasan pola tata ruang akan mencakup karakteristik ruang (jenis dan unsur pembentuknya)

- Dimensi ruang, orientasi dan hubungannya antara ruang : model tata ruang permukiman.

Dalam kawasan penelitian dengan teori pola tata ruang dapat terlihat pola-pola tata ruang kawasannya seperti *model tata ruang dan orientasinya, tatanan/formasi pattern* pola permukiman di sekitar jalan arteri.

2.6.2. Parameter

Dari landasan teori diatas, maka dalam penelitian ini ada beberapa hal yang diperhatikan berkaitan dengan permasalahan penelitian, yaitu koridor jalan arteri soekarno-hatta dan kawasan di sekitarnya.

Berikut variable penelitian dan parameter yang digunakan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.1 Variabel Penelitian

Variable Penelitian	
Pengaruh (independent Variable)	Terpengaruh (dependent Variable)
<ul style="list-style-type: none"> • Ruas Jalan arteri Soekarno-Hatta 	<ul style="list-style-type: none"> • Aksesibilitas • Tata guna lahan (fungsi lahan) • Karakteristik lahan (bentuk/kondisi lahan) • Fasade lingkungan

--	--

BAB III

Metodologi Penelitian

3.1 Metodologi Penelitian

Pendekatan di dalam analisis penelitian ini menggunakan metode yang berdasarkan pada tujuan penelitian yang menitikberatkan pada pengaruh ruas

jalan arteri terhadap fisik kawasan di sekitarnya yang kemudian dimaknakan. Kemudian dalam menganalisis pengaruh arteri ini terhadap pola permukiman disekitarnya menggunakan metode rasionalistik, yaitu suatu metode penelitian yang berlandaskan rasionalisme. Menurut rasionalisme, semua ilmu itu berasal dari intelektual yang dibangun atas kemampuan argumentasi secara logic ; sedangkan untuk variable-variablenya didapat dengan cara kuantitatif untuk mendapatkan signifikansi dalam mengkaji penelitian. Berdasarkan uraian diatas maka penggunaan metode penelitian adalah sebagai berikut:

Metode kuantitatif rasionalistik, untuk mendapatkan fakta pengaruh ruas jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap pola permukiman di sekitarnya secara mendalam.

Pokok dari metodologi penelitian dengan menggunakan pendekatan rasionalistik adalah pertama, rasionalistik mendudukan obyek spesifik dalam totalitas holistic; kedua, rasionalistik dapat menggunakan alternative penalaran; Ketiga , rasionalistik tidak membatasi hasil penelitian sampai pembuatan kesimpulan namun dilanjutkan dengan pemaknaan .

3.1.1 Menentukan Variable Penelitian

Variable penelitian diperoleh dari hasil kajian pustaka dan kondisi factual di lapangan yang berpengaruh terhadap obyek penelitian sebagai-berikut :

1. Dalam menganalisis pengaruh jalan arteri ini terhadap pola permukiman disekitarnya. Ditentukan koridor Jalan arteri Soekarno-Hatta sebagai

variable pengaruh (independent variable) dan kawasan sekitar jalan arteri soekarno-hatta sebagai variable terpengaruh (dependent variable).

2. Dari variable-variable tersebut muncul kedalam indikator-indikator variable yaitu sebagai berikut :

a. Parameter/indikator variable pengaruh (independent variable), yaitu: Jalan arteri Soekarno Hatta sebagai variable pengaruh mengenai akses dan kepadatan traffiknya.

b. Parameter / indikator variable terpengaruh (dependent variable) yaitu :

- Pola tata ruang kawasan (foto udara, pola jaringan jalan, pola massa bangunan) di sekitar ruas jalan arteri Soekarno-Hatta.
- Pola tata guna lahan disekitar koridor arteri dengan adanya pengaruh jalan arteri tersebut (Fungsi bangunan).
- Fasade dan orientasi bangunan.
- Pola jaringan jalan di sekitar ruas jalan arteri.

Melalui wawancara dapat mengkaji pola permukiman yang terpengaruh langsung dan dapat diteliti penggunaan lahan saat ini serta aksesibilitas.

3.1.2. Langkah-langkah penelitian

Penelitian secara garis besar dibagi menjadi beberapa tahapan, yaitu sebagai berikut

1. Identifikasi perkembangan fisik sekarang pengaruh jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap pola permukiman di sekitarnya yaitu : penggunaan lahan, pola jalan dan pola tata ruang sepanjang koridor jalan arteri.
2. Identifikasi pola jaringan jalan di sekitar arteri akibat pengaruh dari arteri tersebut.
3. Menganalisis pengaruh ruas arteri Soekarno-Hatta pada bangunan dan fasilitas sarana dan prasarana kota.

3.1.3. Teknik pengumpulan data

Data dikumpulkan yang dilakukan terdiri atas dua bentuk :

- a. pengumpulan secara langsung (data primer)
- b. pengumpulan data secara tidak langsung (data sekunder)

Data secara primer mengenai pengaruh ruas arteri Soekarno-hatta terhadap pola permukiman di sekitarnya diperoleh dari hasil interpretasi peta tata guna lahan dan foto udara/ citra satelit tahun 2006 dan pengamatan lapangan seperti bentuk spatial, tata guna lahan , pola jaringan jalan (fisik), pola jaringan jalan , sedangkan data sekunder diperoleh dari fungsi bangunan secara fisik, peta administrative, buku bacaan , penelitian atau kajian literature. Data tersebut dapat diperoleh dari instansi terkait kemudian cross cek di lapangan.

Dalam pengambilan responden , tidak semua pemakai jalan dijadikan responden hanya sebagian dari populasi yang diharapkan dapat

mewakili gambaran sifat populasi yang jumlahnya cukup banyak dan merupakan bagian dari keseluruhan populasi yang memenuhi ketentuan sesuai dengan S'Teken dalam Singarimbun (1989) sebagai berikut :

- a. Sample yang diambil dapat menghasilkan gambaran yang dapat dipercaya dari seluruh populasi yang diteliti
- b. Dapat menentukan presisi dari hasil penelitian dengan menentukan penyimpangan baku (standar) dari taksiran yang diperoleh ;
- c. Sederhana, hingga mudah dilaksanakan.
- d. Dari sample tersebut dapat memberikan keterangan sebanyak mungkin dengan biaya serendah-rendahnya.

Dalam menentukan sample penelitian digunakan 2 teknik sampling, yaitu stratified random sampling dan area sampling.

- a. *Stratified random sampling*, adalah cara memilih sample dari kelompok-kelompok unit-unit cluster. Pemakaian teknik ini dimaksudkan untuk mendapatkan penilaian yang *obyektif* dari responden.

Oleh sebab itu responden dibagi menjadi 3 kelompok yaitu :

(1) responden dengan latar belakang pendidikan arsitektur, (2) masyarakat umum, (3) penghuni , yaitu responden yang tiap hari berada di Jalan arteri Soekarno - Hatta. Selanjutnya dari masing-masing strata ditentukan kemudian diambil sample secara proporsional. Adapun jumlah sample

penelitian yang akan diambil dihitung berdasarkan rumus sebagai berikut (Pasaribu, 1983)

$$n = \frac{Nz^2p(1-p)}{Nd^2 + z^2 p(1-p)}$$

Keterangan :

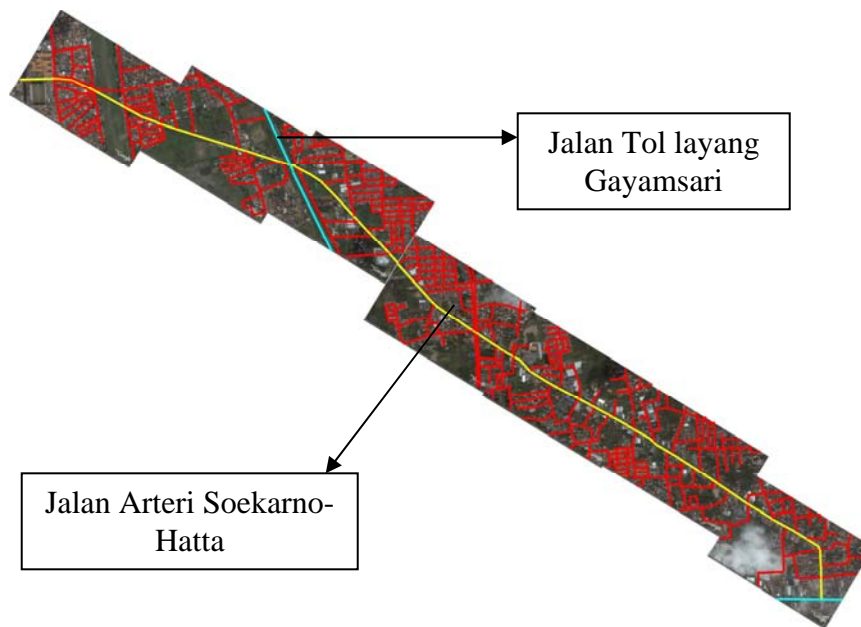
- N = Jumlah populasi
- n = sample
- z = derajat kecermatan 1,645
- d = maksimal error 10%
- p = rasio populasi 30%

Dengan memasukkan jumlah populasi pengguna kawasan yang merupakan warga semarang sebanyak 1.399.133 jiwa (BPS kota Semarang, 2004) maka diperoleh besarnya sample minimal yang harus diambil sebanyak 57 responden. Menurut Singarimbun (1987), pengambilan sample dalam metode ini harus diketahui jumlah populasi dari masing-masing kelompok (strata), namun besaran data tersebut sulit diperoleh secara akurat oleh karena itu berpedoman jumlah sample minimal sejumlah 25 responden, selanjutnya dari setiap strata diambil 25 responden dengan perincian sebagai berikut:

Strata	Spesifikasi	Jumlah Responden
A	Responden dengan latar belakang pendidikan	25

	arsitektur	
B	Masyarakat umum	25
C	Penghuni (orang yang tiap hari berada di daerah tersebut)	25

- b. Area sampling digunakan dalam penentuan pengambilan posisi pada lokasi yaitu pola permukiman di sekitar arteri Soekarno-Hatta.



Gambar 12. Penentuan area sampling ruas jalan arteri Soekarno Hatta

3.1.4. Teknik Penyusunan Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian, baik yang berasal dari populasi maupun sample akan diatur dan disusun sesuai dengan kebutuhan analisis yang ditetapkan. Kompilasi data ini disusun sebagai berikut :

1. Tampilan table dan diagram batang berkaitan dengan penyajian data kawasan studi yang bersifat kuantitatif, meliputi data primer maupun sekunder.
2. Secara deskriptif, terutama menyusun data-data kualitatif yang berkaitan dengan pengaruh arteri terhadap pola permukiman di sekitarnya.
3. Menampilkan foto-foto lingkungan , fasade, sketsa-sketsa gambar pola permukiman kawasan penelitian sesuai dengan keperluan analisis kalitatif dari segi visual berdasarkan teori pendukungnya.

3.2. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan (**Singarimbun, 1989**). Teknik analisis yang digunakan dalam metode ini adalah analisis kualitatif dengan metode deskriptif.

Menurut Whitney Natzir (1985) metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Metode ini memiliki ciri-ciri :

1. Memusatkan diri pada masalah-masalah yang ada pada masa sekarang yaitu pada masalah-masalah yang actual.
2. Data yang dikumpulkan mula-mula disusun, dijelaskan dan selanjutnya dianalisa.

Analisis data dengan menggunakan kajian verbal dan visual untuk mencari esensi.

Tahapan analisis pada penelitian diawali dengan mengumpulkan data penilaian responden di lapangan tentang pengaruh jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap pola permukiman di sekitarnya.

Langkah pertama yang dilakukan adalah mengetahui validitas data dilakukan dengan uji validitas indicator "r" (produk moment Pearson), menggunakan SPSS dengan teknik korelasi. Kemudian untuk mengetahui pengaruhnya dengan uji regresi. Dari hasil analisis tersebut nerupa data yang diperoleh kemudian data direduksi dan dikelompokkan dengan membuat table-tabel sesuai dengan strata yang telah ditentukan.

Kemudian dari hasil penilaian pada masing-masing kelompok responden dibuat diagram sehingga perbandingan penilaian dari masing-masing kelompok menjadi jelas. Dari hasil pengelompokan data tersebut selanjutnya akan menghasilkan suatu simpulan dan rekomendasi mengenai pengaruh jalan arteri terhadap pola permukiman di sekitarnya sudah baik / berpengaruh secara baik atau belum.

Dari hasil analisa tersebut diperkaya dengan cara kualitatif yaitu menganalisa data foto udara saat ini dalam kategori penggunaan lahan permukiman, langkah selanjutnya yaitu survey lapangan dengan menggunakan kemudian peta / data yang sudah disesuaikan dengan hasil lapangan.

BAB IV

Deskripsi Daerah Penelitian

4.1 Sejarah singkat perkembangan Kota Semarang

Pada akhir abad 17 , kota Semarang menjadi kota kecil yang memiliki fungsi, kota Benteng Belanda, kampung Cina dan permukiman penduduk asli . Pada abad inilah dimulainya pertumbuhan urban morfologis dari kota Semarang dengan ketiga elemen urbannya. Tahun 1708 – 1824, bentuk kota Semarang sudah ada pada fase ini dan bersamaan dengan perkembangan benteng de Europesche Buurt, kelompok-kelompok permukiman yang ada di sekeliling kota benteng juga semakin berkembang.

Sampai dengan abad 18, perkembangan Semarang semakin pesat, keadaan di dalam benteng juga semakin berkembang dengan tumbuhnya perkantoran dan jumlah penduduk yang semakin bertambah, lalu kampung-kampung Cina tampak hidup sebab berdekatan dengan lokasi pusat perdagangan, maka mulai diaakan perluasan kota dengan mengembangkan daerah di luar kota benteng de Europeesche Buurt. Kawasan permukiman baru mulai berkembang dan akan mendorong pertumbuhan kota Semarang.

Tahun 1824, benteng yang mengelilingi pusat kota lama dibongkar sehingga wilayah permukiman tidak terbagi lagi dalam struktur benteng.

Perkembangan wilayah kota Semarang bisa ditentukan oleh 2 faktor : permukiman kaum Belanda serta camp kaum Cina yang dikelilingi oleh permukiman pribumi yang kurang tertata sekitar abad 19.

Dengan bertambahnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan rumah sebagai tempat tinggal semakin banyak. Pada tahun 1892 luas lahan yang digunakan untuk persawahan Semarang bagian Barat dan bagian timur semakin sedikit, hal ini dapat dilihat daerah lampersari, mlaten dan krobokan yang dulu masih berupa persawahan

Pada Semarang bagian utara, semakin banyak digunakan untuk permukiman yang sebelumnya dulu merupakan daerah rawa-rawa . Pada Semarang bagian Selatan seperti daerah tanah putih, bangunan permukiman semakin banyak tumbuh dan berkembang. Pada tahun 1916-2006 pembangunan perumahan dilaksanakan semakin banyak. Perkembangan kota Semarang bagian bawah semakin pesat dan terus berlangsung dengan pendirian kawasan-kawasan permukiman di sekitar jalan baru, demikian pula halnya dengan kawasan pedurungan ini yang mempunyai kepadatan permukiman sedang – tinggi, terutama pada sekitar fisik kawasan daerah Pedurungan.

4.2. Tinjauan fisik dasar kota Semarang

Tinjauan fisik dasar Kota Semarang meliputi tinjauan wilayah administrasi Kota Semarang, kondisi geografi, topografi, geologi, klimatologi, dan hidrologi wilayah Kota Semarang. Tinjauan fisik dasar dimaksudkan untuk untuk memberikan gambaran Kota Semarang secara umum tentang potensi dan

kendala yang dimiliki Kota Semarang yang pada akhirnya dapat digunakan untuk keperluan analisis.

4.2.1. Letak Geografi dan Wilayah Administrasi.

Kota Semarang yang berada di daerah pantai utara Jawa Tengah memiliki kedudukan geografis dengan posisi lintang $6^{\circ}5'$ - $7^{\circ}10'$ LS dan posisi garis bujur $109^{\circ}35'$ - $110^{\circ}50'$ B. Posisi geografis kota Semarang terletak dalam koridor pembangunan Jawa Tengah dan merupakan simpul-simpul koridor yaitu koridor Pantura dan koridor selatan ke arah kota yang dinamis seperti Magelang dan Surakarta yang dikenal dengan koridor Merapi - Merbabu, oleh karena itu Kota Semarang sangat berperan dalam perkembangan wilayah Jawa Tengah dan transit regional Jawa.

Batas administrasi Kota Semarang adalah sebagai berikut :

- Utara : Laut Jawa
- Selatan : Kabupaten Semarang
- Timur : Kabupaten Demak
- Barat : Kabupaten Kendal

4.2.2. Topografi dan Kemiringan Lereng Kota Semarang.

Kota Semarang memiliki karakteristik topografi yang unit, yaitu berupa daerah pantai yang terletak di bagian utara dengan topografi cenderung datar dan bersungai sedangkan pada bagian selatan memiliki topografi berbukit-bukit.

Elevasi topografi berada pada ketinggian antara 0,75 m sampai 350 m di atas permukaan laut.

Secara umum, tingkat kemiringan lereng Kota Semarang adalah sebagai berikut:

1. Kelas Lereng 1, kemiringan 0 - 2 %. Arealnya meliputi 78,11 % dari luas Kota Semarang atau seluas 29.190,52 Ha.
2. Kelas lereng 2, kemiringan 2 - 15 %. Arealnya meliputi 16,7 % luas Kota Semarang yaitu sebesar 6.080,18 Ha.
3. Kelas lereng 3, kemiringan 15 - 40 %. Arealnya meliputi 3,05 % luas Kota Semarang atau seluas 1.138,80 Ha.
4. Kelas lereng 4, kemiringan diatas 40 %. Arealnya meliputi 2,6\57 % luas Kota Semarang atau seluas 960,5 Ha.

Lahan dengan kelerengan 15% sampai lebih dari 40% terdapat mulai perbatasan Kota Semarang bagian atas hingga ke selatan.

Dilihat dari pembagian kelerengan diatas, dapat disimpulkan bahwa secara umum Kota Semarang memiliki tingkat kelerengan yang datar dan landai yang meliputi 78,11 % luas wilayah.

4.2.3. Penggunaan Tanah

Luas wilayah kota Semarang adalah 373,70 km² yang dibagi menjadi 10 BWK, 16 kecamatan dan 177 kelurahan dengan pembagian luas tanah dapat

dilihat pada tabel 1.1, sedangkan penggunaan lahan Kota Semarang secara garis besar dibagi menjadi 2 yaitu lahan sawah dan bukan sawah.

Guna lahan suatu daerah dipengaruhi oleh aspek lokasional baik kondisi topografi, jarak dari pusat kegiatan kota dan faktor kondisi prasarana dasar kota. Pemanfaatan lahan di kota juga cenderung akan semakin berkurang tingkat kepadatannya dengan semakin keluar dari pusat Kota Semarang. Jenis penggunaan di pusat kota akan didominasi oleh penggunaan lahan untuk kegiatan perkotaan (perdagangan, perkantoran, industri dll) sedangkan di wilayah pinggiran didominasi oleh penggunaan lahan pertanian.

TABEL 4.1.

PEMBAGIAN LUAS LAHAN DAN PENGGUNAAN TANAH DI KOTA SEMARANG

	Kecamatan	Jumlah Kelurahan	Luas Lahan (Km2)	Lahan Sawah	Lahan bukan sawah
1	Mijen	14	62,15	12,02	50,13
2	Gunungpati	16	53,99	18,16	35,83
3	Banyumanik	11	25,13	2,39	22,74
4	Gajahmungkur	8	7,65	0	7,65
5	Semarang Selatan	10	8,48	0	8,48
6	Candisari	7	5,55	0	5,56
7	Tembalang	12	44,20	5,37	33,70
8	Pedurungan	12	20,72	1,86	20,01

9	Genuk	13	27,38	1,57	26,37
10	Gayamsari	7	5,49	0,32	5,18
11	Semarang Timur	10	7,7	0	7,70
12	Semarang Utara	9	11,33	0	11,33
13	Semarang Tengah	15	6,05	0	6,05
14	Semarang Barat	16	23,87	0,30	23,72
15	Tugu	7	31,29	4,60	26,69
16	Ngaliyan	10	32,7	1,42	31,33
	Jumlah	177	373,7	48,01	322,47

Sumber : Semarang Dalam Angka 2002

Penggunaan lahan di wilayah Kota Semarang berdasarkan pada neraca penggunaan lahan tahun 1998 didominasi oleh penggunaan lahan pertanian yaitu sebesar 50,44 % (18.849,14 Ha) termasuk untuk lahan perikanan dan peternakan. Namun demikian, kondisi penggunaan lahan Kota Semarang menunjukkan bahwa penggunaan lahan pertanian tidak begitu besar karena jenis dari lahan pertanian didominasi oleh lahan kering (tegalan) yang kurang produktif untuk pertanian. Penggunaan lahan lainnya yang cukup besar prosentase luasannya adalah lahan permukiman yaitu sebesar 29,07 % (10.862,5 Ha). Penggunaan lahan untuk permukiman ini akan terus meningkat seiring dengan semakin besarnya jumlah penduduk kota yang membutuhkan lahan permukiman dengan mengkonversi lahan-lahan non permukiman dan pertanian. Penggunaan lahan di Kota Semarang dapat dilihat pada tabel 1.2.

TABEL 4.2.
PENGUNAAN LAHAN KOTA SEMARANG
TAHUN 2006

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan	21.262,00	35,07
2	Perdagangan	1228,47	4,48
3	Industri	864,30	3,78
4	Jasa Pelayanan	829,06	2,22
5	Pertanian	15.849,14	45,44
6	Hutan	987,00	2,48
7	Tanah Kosong	800,69	1,2
8	Ruang Terbuka (Taman)	13,52	0,04
9	Lain-lain	2.545,63	6,81
	Jumlah	37,370	100

Pertanahan Sumber : Neraca Penggunaan Tanah Kota Semarang 2006

Lahan di Kota Semarang juga dikelompokkan menurut statusnya. Status penggunaan lahan di Kota Semarang dibagi menjadi tiga kategori yaitu :

1. Tanah milik sebesar 52,98 % (19.796,49 Ha)
2. Tanah Negara sebesar 20,27 % (7.575,54 Ha)
3. Tanah negara yang dibebani Hak sebesar 26,75 % (9.997,98 Ha)

4.2.4. Kondisi Geologi.

Kota Semarang terdiri dari dataran rendah di bagian utara dan daerah perbukitan di bagian selatan. Pada dataran rendah struktur geologi berupa batuan endapan (alluvial) yang berasal dari endapan sungai yang mengandung

pasir dan lempung, sedangkan daerah perbukitan sebagian besar memiliki struktur geologi batuan berupa batuan beku.

Menurut jenis tanahnya luas Kota Semarang terbagi atas :

- 25 % berjenis tanah mediteranian coklat tua
- 30 % berjenis tanah latosol coklat tua
- 22 % berjenis tanah asosiasi kelabu dan alluvial coklat kelabu
- Sisanya berjenis tanah alluvial hidromorf dan glumosol kelabu tua.

4.2.5. Kondisi Klimatologi.

Kota Semarang beriklim tropis dua jenis kemarau dan penghujan yang memiliki siklus pergantian kurang lebih 6 bulan.

- Hujan sepanjang tahun dengan curah hujan tahunan yang bervariasi antara 2215 mm - 2183 mm dengan hujan maksimum terjadi pada bulan Desember sampai dengan Januari.
- Temperatur udara berkisar antara 25,8 °C - 29,3 °C
- Kelembaban udara rata-rata bervariasi dari 62 % - 84 %
- Arah angin sebagian besar bergerak dari arah tenggara menuju barat laut dengan kecepatan rata-rata 5,7 km/jam.

4.2.6. Kondisi Hidrologi.

Kondisi hidrologi Kota Semarang dapat dibedakan atas :

- Air Permukaan

Pola aliran secara keseluruhan hampir parallel mengalir ke arah laut Jawa dengan pola aliran sungai-sungai berbentuk tulang daun (dendritic) dan umumnya mengalir secara musiman (intermittent) yang mengalir ke arah utara sesuai dengan kemiringan atau arah kelerengannya.

- Air Tanah.

Di Kota Semarang ketersediaan air tanah dapat dibedakan :

- Air tanah dangkal memiliki muka air tanah antara 0,2 - 3 meter dari muka air laut.
- Air tanah dalam memiliki muka air tanah antara 60 - 90 meter dari muka air laut.

Sedangkan berdasarkan potensi air tanah dikelompokkan menjadi 3 (tiga) wilayah yaitu :

- Wilayah potensi air tanah tinggi.
Meliputi sepanjang daerah pantai memanjang dari barat ke timur yaitu mulai dari Kaliwungu disebelah barat melalui daerah Mangkang, Kalibanteng, Bulu, Sayung, Randusari, pedurungan di bagian tengah dan utara sampai dengan Mranggen (Kab. Demak) serta di daerah Gunung Pati dan Boja.
- Wilayah Potensi air tanah sedang.
Meliputi daerah sepanjang perbukitan Candi bagian utara memanjang dari barat ke timur melalui daerah Randugarut, Beji,

Jrakah, Ngaliyan, Manyaran, Simongan, Candibaru, Wonodri, Jomblang, Kedungmundu, Ketileng di bagian tengah dan berlanjut ke timur sampai ke daerah Sambak serta sepanjang daerah perbukitan Candi bagian selatan hingga ke Banyumanik - Pudukpayung.

- Wilayah potensi air tanah rendah.

Meliputi daerah cukup luas membentang dari barat daya sampai ke tenggara serta bagian tengah perbukitan Candi yaitu meliputi daerah sekitar Mijen dan Jatingaleh.

- Mata Air.

Terdapat cukup banyak mata air di Kota Semarang untuk penggunaan sehari-hari air diambil dari sungai-sungai, mata air aktif di lereng Gunung Ungarabn serta sumber air lainnya.

Selain kondisi hidrologi seperti tersebut diatas, secara hidrologis Kota Semarang merupakan daerah banjir terutama sebagian besar daerah Semarang Bawah dengan genangan-genangan lokal meliputi bagian wilayah Kecamatan Semarang Tengah, Semarang Timur, Semarang Barat, Genuk, Semarang Utara, Sebagian Kecamatan Tugu dan Sebagian Kecamatan Semarang Selatan.

4.3. Kependudukan.

Aspek kependudukan yang dikemukakan menyangkut jumlah penduduk dan kepadatan penduduk.

4.3.1. Jumlah Penduduk.

Jumlah penduduk dalam kajian transportasi sangat penting karena menyangkut besarnya permintaan pelayanan akan sarana dan prasarana transportasi di suatu wilayah dan menyangkut pula dengan besarnya bangkitan yang ditimbulkan dari suatu tempat.

Jumlah penduduk Kota Semarang sampai akhir tahun 2001 sebanyak 1.317.332 jiwa yang tersebar di 16 kecamatan dan 177 kelurahan dengan jumlah penduduk terbanyak terdapat di kecamatan Semarang Barat sebesar 149.651 jiwa, sedangkan jumlah penduduk paling sedikit ada di Kecamatan Tugu dengan jumlah penduduk 19.157 jiwa. Tahun 2006 mengalami kenaikan sebanyak 1.466.983 jiwa.

Dalam tabel 1.3. diuraikan mengenai struktur penduduk Kota Semarang menurut jenis kelamin dan rata-rata jumlah anggota keluarga menurut kecamatan.

Menurut jenis kelamin, jumlah penduduk kota Semarang adalah 694.798 jiwa untuk laki-laki dan 980.180 jiwa untuk perempuan (BPS, 2006). Dari data tersebut dapat diketahui bahwa jumlah penduduk perempuan lebih banyak daripada penduduk laki-laki.

4.3.2. Kepadatan Penduduk.

Konsentrasi penduduk dapat diketahui dari jumlah kepadatan penduduknya. Dengan mengetahui kepadatan penduduk dapat diketahui jumlah permintaan sarana dan prasarana transportasi suatu daerah.

Daerah dengan jumlah penduduk terpadat di kota Semarang ada di Kecamatan Candisari dengan kepadatan penduduk mencapai 14.003 jiwa/Km², sedangkan daerah dengan kepadatan penduduk terendah berada di Kecamatan Mijen dengan kepadatan 610 jiwa / Km².

TABEL 4.3.
JUMLAH PENDUDUKAN KOTA SEMARANG
MENURUT KECAMATAN TAHUN 2006

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk			Jumlah KK
		Laki-laki	Wanita	Jumlah	
1	Mijen	20.129	18.798	37.927	8.927
2	Gunungpati	29.690	28.795	57.485	15.335
3	Banyumanik	54.865	51.713	104.578	24.687
4	Gajahmungkur	29.788	28.762	57.550	12.399
5	Semarang Selatan	31.082	38.954	78.036	17.164
6	Candisari	38.831	38.888	77.719	16.609
7	Tembalang	52.052	59.291	103.343	25.415
8	Pedurungan	70.368	69.416	138.784	32.325
9	Genuk	31.466	31.530	62.996	14.142
10	Gayamsari	31.181	34.961	63.142	13.700
11	Semarang Timur	45.073	41.743	84.816	19.417
12	Semarang Utara	59.360	63.376	122.736	27.633
13	Semarang Tengah	37.470	297.386	78.210	18.464
14	Semarang Barat	77.251	73.400	146.652	31.358

15	Tugu	10.133	9.524	19.157	5.271
16	Ngaliyan	44.559	44.643	89.202	20793
	Jumlah	654.798	920.180	1.466.983	303.639

Sumber : Registrasi Penduduk Kota Semarang, BPS, 2006

TABEL 4.4.
KEPADATAN PENDUDUK KOTA SEMARANG
TAHUN 2006

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km2)	Jumlah Penduduk (jiwa) Jumlah	Kepadatan Penduduk (jiwa/km2)
1	Mijen	62,15	39.927	610
2	Gunungpati	53,99	58.485	1.065
3	Banyumanik	25,13	111.578	4.161
4	Gajahmungkur	7,65	57.550	7.523
5	Semarang Selatan	8,48	78.036	9.202
6	Candisari	5,55	77.719	14.003
7	Tembalang	44,20	103.343	2.383
8	Pedurungan	20,72	137.784	6.650
9	Genuk	27,38	62.996	2.301
10	Gayamsari	5,49	63.142	11.501
11	Semarang Timur	7,7	81.816	10.625
12	Semarang Utara	11,33	122.736	10.833
13	Semarang Tengah	6,04	77.210	12.783
14	Semarang Barat	23,87	146.651	6.144
15	Tugu	31,29	19.157	612
16	Ngaliyan	32,7	89.202	2.728

	Jumlah	373,7	1.466.983	3.525
--	--------	-------	-----------	-------

Sumber : Registrasi Penduduk Kota Semarang, BPS, 2006

4.4. Perekonomian.

PDRB merupakan indikator perekonomian suatu daerah, sehingga maju tidaknya suatu daerah dapat diketahui dengan melihat fluktuasi PDRB per tahunnya.

4.4.1. Struktur Perekonomian.

Selama kurun waktu tahun 1995 - 2000 terjadi perubahan di banyak bidang yang relatif memberikan dampak bagi perekonomian kota Semarang. Hal ini dapat dilihat ada pergeseran kontribusi pada tiap lapangan usaha yang dapat dilihat pada tabel 2.5. dari total nilai PDRB (berdasar harga konstan 1993) dapat diketahui bahwa sembilan sektor yang ada, sektor yang mampu memberikan kontribusi yang cukup besar pada tahun 2005 adalah :

- Sektor dominan pertama adalah Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran dengan kontribusi sebesar 67,23 %.
- Sedangkan sektor Industri Pengolahan merupakan sektor dominan kedua dengan kontribusi sebesar 38,66 %.

4.4.2. Pertumbuhan Ekonomi.

Kota Semarang sebagai pusat perekonomian Jawa Tengah mempunyai sumbangan terbesar terhadap perekonomian Jawa Tengah yang ditunjukkan oleh nilai nominal PDRB tahun 1993 atas dasar harga berlaku mencapai 3,79 triliun rupiah yang kemudian meningkat, sehingga pada tahun 2007 mencapai 12,89 triliun rupiah. Pertumbuhan PDRB Kota Semarang menurut lapangan usaha dapat dilihat pada tabel 2.5.

Pertumbuhan ekonomi Kota Semarang secara agregat tahun 2000 atas dasar harga berlaku sebesar 15,16 % dan atas dasar harga konstan sebesar 4,97 %. Dalam kurun waktu tahun 1993 - 2004, Kota Semarang mengalami pertumbuhan ekonomi atas dasar harga konstan 2004 sekitar 4,44 % pertahun.

4.4.3. Pendapatan Perkapita.

Ditinjau dari sisi pendapatan regional perkapita atas dasar harga berlaku selama tahun 1997 - 2004 Kota Semarang mengalami peningkatan relatif besar yaitu 16,43 % rata-rata pertahunnya. Pada tahun 1994, pendapatan perkapita penduduk Kota Semarang sebesar 3,18 juta rupiah, sedangkan pada tahun 2005 pendapatan kota Semaang sebesar 8,08 juta rupiah atau tumbuh sebesar 12,99 %.

Apabila ditinjau dari pendapatan perkapita atas dasar harga konstan 1993, pendapartan perkapita penduduk kota Semarang rata-rata sebesar 1,9 % pertahunnya selama periode tahun 1998 – 2005.

4.4.4. Kegiatan Perekonomian.

Ada beragam kegiatan perekonomian penduduk Kota Semarang baik dari sektor industri, perdagangan maupun jasa namun sebagian besar penduduk dari jumlah usia angkatan kerja memperlihatkan bahwa persentase terbesar adalah penduduk dengan mata pencaharian di bidang jasa (lain-lain).

4.5. Kebijakan tata Ruang Kota Semarang

Bagian Wilayah Kota

Sesuai dengan pola pengembangan wilayah di dalam kota Semarang maka kota Semarang terbagi menjadi 10 (sepuluh) Bagian Wilayah Kota, yaitu :

a. Bagian Wilayah Kota (BWK) I.

- Merupakan wilayah pusat kota, sehingga memiliki tingkat konektivitas yang tinggi terhadap wilayah sekitarnya
- Kondisi lahan yang baik untuk digunakan sebagai daerah terbangun
- Sebagai pusat pelayanan kegiatan kota.
- Terdapat kawasan kota lama sebagai kawasan bangunan konservasi yang memiliki nilai arsitektur tinggi.

b. Bagian Wilayah Kota (BWK) II.

- Lokasi cukup strategis dalam menghubungkan wilayah pusat kota dengan daerah pinggiran.

- Mermiliki beberapa fasilitas yang mempunyai skala pelayanan regional, yaitu sebagai pusat pendidikan tinggi, kawasan militer dan kawasan olahraga dan rekreasi.

c. Bagian Wilayah Kota (BWK) III

- Sebagai pusat kegiatan transportasi, ketiga transportasi yang ada adalah Bandar udara A.Yani di kelurahan Tambakharjo, Pelabuhan Tanjung Emas di kelurahan Tanjung Mas dan Stasiun kereta api Tawang serta Poncol di kelurahan Dadapsari dan kelurahan Purwosari.
- Sebagai kawasan rekreasi skala regional, terdiri dari kawasan PRPP, Museum Ronggowarsito, pantai Marina serta kuil suci untuk perayaan tahun baru China.

d. Bagian Wilayah (BWK) IV.

- Memiliki kelerangan yang relative landai, sehingga sesuai untuk pengembangan pemukiman dan kegiatan perkotaan yang lain.
- Sesuai untuk pengembangan daerah Industri karena letaknya yang berdekatan dengan sarana transportasi, seperti pelabuhan Tanjung Emas dan Terminal Induk.
- Perkembangan industri yang sudah ada dapat merangsang pertumbuhan wilayah.

- Terdapat lahan tambak di bagian Utara, sehingga dapat dikembangkan sebagai wilayah pengembangan perikanan darat.

e. Bagian Wilayah Kota (BWK) V.

- Dengan wilayah yang relative landai, wilayah ini mempunyai potensi keruangan yang efektif untuk dikembangkan sebagai daerah pemukiman dan kegiatan perkotaan lainnya seperti, pendidikan, kesehatan, perdagangan dan jasa.
- Mempunyai aksesibilitas tinggi, karena berdekatan dengan dengan kabupaten Demak, sehingga berpotensi untuk dikembangkan sebagai daerah perdagangan dan jasa.
- Berpotensi untuk dikembangkan terminal baru untuk mendukung transportasi ke arah kota purwodadi.

f. Bagian Wilayah Kota (BWK) VI.

- Sebagai pusat kegiatan pendidikan, dengan adanya UNDIP di kelurahan Tembalang.
- Sangat potensial untuk kegiatan pemukiman, dengan kondisi tanah yang berbukit.
- Dilewati jalan arteri primer dan arteri skunder menjadikan wilayah ini potensial untuk berkembang.

g. Bagian Wilayah Kota (BWK) VII.

- Sebagai pintu gerbang kota Semarang disisi Selatan.
- Dilewati arteri primer dan arteri skunder sehingga wilayah ono mempunyai potensi untuk berkembang
- Ddengan adanya wilayah pendidikan skala regional, menyebabkan wilayah sekitarnya akan berkemungkinan untuk berkembang.
- Dengan adanya sub terminal Banyumanik memungkinkan wilayah ini potensial untuk berkembang.
- Potensial sebagai daerah rekreasi dengan adanya taman Tabanas.
- Dengan kedudukannya wilayah ini amat potensial sebagai penegmbangan pemukiman.

h. Bagian Wilayah Kota (BWK) VIII.

- Merupakan wilayah pinggiran kota Semarang yang berpotensi sebagai wilayah penyangga dalam kaitan sebagai daerah perlindungan lingkungan.
- Merupakan wilayah pedesaan dengan potensi pertanian, sehingga merupakan daerah bahan pangan dan dapat dikembangkan sebagai pertanian perlotaan dan agro pertanian.

- Terdapatnya kawasan pendidikan dan pondok pesantren dengan skala regional, menyebabkan wilayah ini potensial untuk berkembang.
- Melihat kondisi alamnya kawasan ini merupakan kawasan pengisi untuk cadangan air kota Semarang.
- Sumber daya local berupa pertanian dan peternakan, merupakan sector basis yang potensial untuk mendorong pertumbuhan ekonomi perkotaan.
- Potensi alamnya dapat dikembangkan sebagai wilayah pariwisata dan rekreasi.

i. Bagian Wilayah Kota (BWK) IX

- Wilayah Mijen merupakan daerah perbatasan dengan daerah sekitar sehingga potensial untuk daerah tangkapan dan simpul distribusi hasil-hasil pertanian.
- Ketersediaan lahan yang masih luas dengan kondisi tanah yang cukup baik menyebabkan wilayah ini potensial sebagai wilayah cadangan pengembangan kota Semarang.
- Sumber daya local berupa pertanian dan peternakan, merupakan sector basis yang potensial untuk mendorong pertumbuhan ekonomi perkotaan.
- Potensi alamnya dapat dikembangkan sebagai wilayah pariwisata dan rekreasi.

j. Bagian Wilayah Kota (BWK) X

- Sebagai pintu gerbang disisi Barat terhadap transportasi dari Jakarta.
- Kegiatan industri yang telah ada mendorong perkembangan wilayah ini.
- Terdapatnya jalur transportasi Semarang – Boja akan mendorong laju pertumbuhan wilayah sekitarnya.

4.6 Gambaran umum Kawasan Pedurungan

Kawasan permukiman Pedurungan termasuk BWK V (Kecamatan Pedurungan) dan digolongkan sebagai Semarang bawah yang akan dikembangkan menjadi daerah pengembangan kawasan permukiman untuk mengantisipasi pergeseran penduduk pusat kota kearah pinggiran kota.

Secara Administratif luas wilayah perencanaan BWK V meliputi 2.621,510 Ha/ 20,72 km2, terdiri atas 19 Kelurahan :

TABEL 4.5.
Kelurahan BWK V

1. Kelurahan Tambakrejo	12. Kelurahan Gemah	Na mun yang menjadi obyek studi adalah sepanjang koridor kawasan Jalan arteri Soekarno- Hatta pada
2. Kelurahan Kaligawe	13. Kelurahan Tlogosari Wetan	
3. Kelurahan Sawah besar	14. Kelurahan Tlogomulyo	
4. Kelurahan Sambirejo	15. Kelurahan Pedurungan Tengah	
5. Kelurahan Siwalan	16. Kelurahan Pedurungan Lor	
6. Kelurahan Pandean Lamper	17. Kelurahan Pedurungan Kidul	
7. Kelurahan Gayamsari	18. Kelurahan Plamongansari	
8. Kelurahan Muktiharjo Kidul	19. Kelurahan Penggaron Kidul	
9. Kelurahan Tlogosari Kulon		
10. Kelurahan Kalicari		
11. Kelurahan Palebon		

wilayah administrative Kecamatan Pedurungan yang dilalui seperti wilayah Kelurahan Tlogosari Kulon, Kalicari, Palebon .

Kawasan yang dilalui koridor Jalan arteri Soekarno-Hatta mempunyai aktifitas ekonomi perdagangan dan jasa yang cukup dominan, terdapatnya system pemerintahan, fasilitas pendidikan dan religi .

TABEL 4.6.

LUAS WILAYAH DAN JUMLAH PENDUDUK PADA KAWASAN PERMUKIMAN PEDURUNGAN

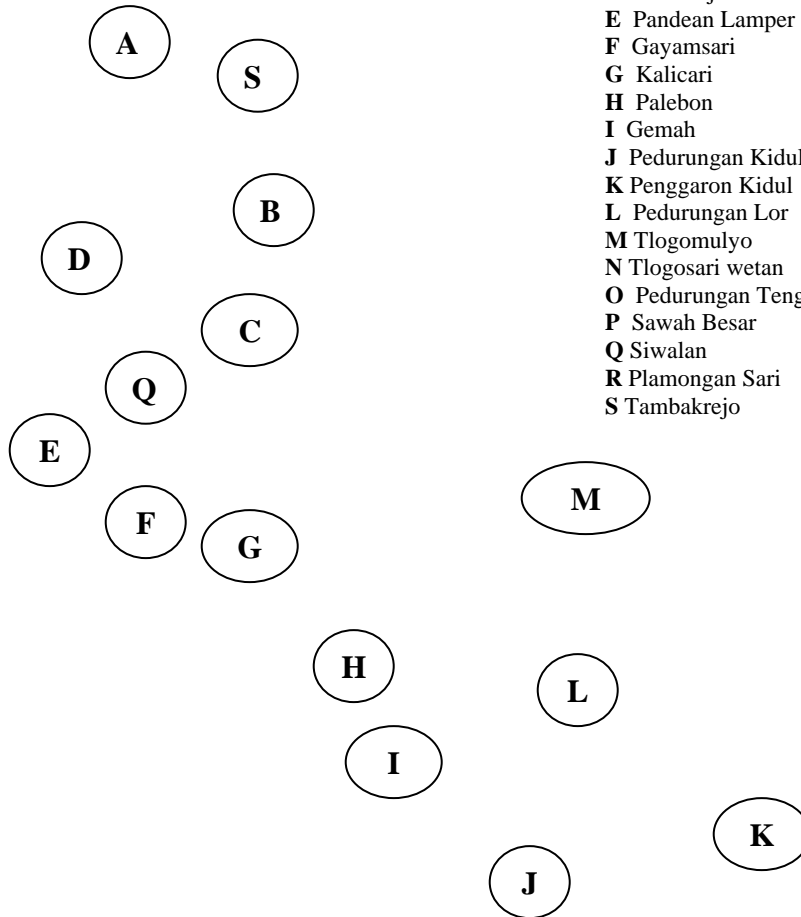
NO	KELURAHAN	JUMLAH PENDUDUK (ORG)	LUAS WILAYAH (Ha)
1	Tambakrejo	9.488	203,76
2	Kaligawe	8.168	108,87
3	Sawah besar	9.805	42,70
4	Sambirejo	5.192	81,33
5	Siwalan	7.173	32,43
6	Pandean lamper	15.780	130,32
7	Gayamsari	14.290	37,15
8	Muktiharjo Kidul	24.099	143,14
9	Tlogosari kulon	27.601	378,46
10	Kalicari	7.164	80,37
11	Palebon	10.869	68,89
12	Gemah	11.973	100,9
13	Tlogosari wetan	4.629	127,93
14	Tlogomulyo	6.851	203,31
15	Pedurungan Tengah	8.547	99,15
16	Pedurungan Lor	6.092	88,72
17	Plamongansari	12.409	265,93
18	Penggaron Kidul	4.516	240,99
19	Pedurungan Kidul	7.454	1878,7

(sumber : Dinas Tata Kota dan Permukiman Kodia Semarang ,2005)



KETERANGAN:

- A Kaligawe
- B Muktiharjo Kidul
- C Tlogosari Kulon
- D Sambirejo
- E Pandean Lamper
- F Gayamsari
- G Kalicari
- H Palebon
- I Gemah
- J Pedurungan Kidul
- K Penggaron Kidul
- L Pedurungan Lor
- M Tlogomulyo
- N Tlogosari wetan
- O Pedurungan Tengah
- P Sawah Besar
- Q Siwalan
- R Plamongan Sari
- S Tambakrejo

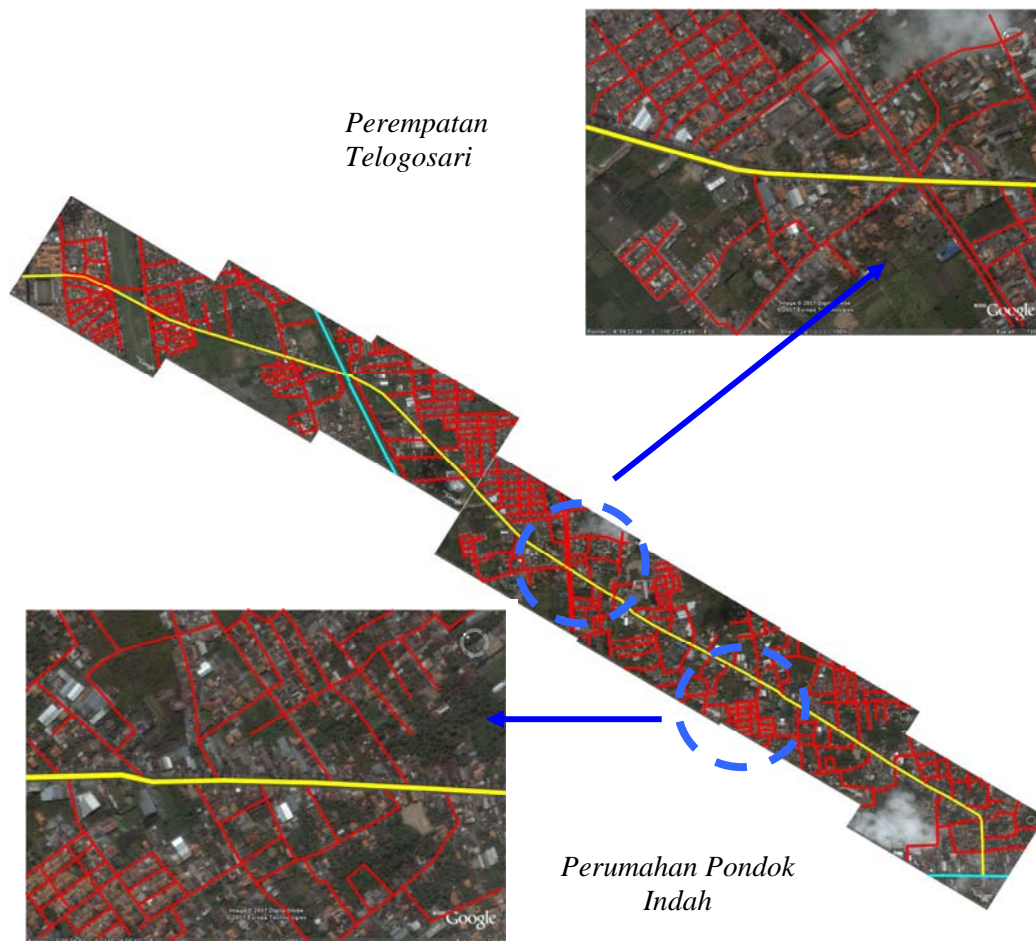


Gambar 13
Peta Lokasi Kawasan Pedurungan Semarang (BWK V)
(sumber : DTK,2005)

4.6.1 POLA JARINGAN JALAN

Pola jaringan jalan pada obyek studi permukiman di sepanjang koridor arteri Soekarno-Hatta terbentuk sesuai dengan kondisi topografi dan lahan yang ada dan menjadi kekuatan dari struktur ruang tersebut dibedakan sesuai

dengan fungsinya yaitu : jaringan jalan utama (Rute Mayor), jaringan jalan pendukung (Rute minor) dan jalan lingkungan yang dapat dibedakan juga melalui tingkat kelebaran jalan tersebut.



Gambar 14

*Pola Jaringan Jalan Permukiman di sekitar
koridor Jalan arteri Soekarno-Hatta
Sumber : Google earth tahun 2007*

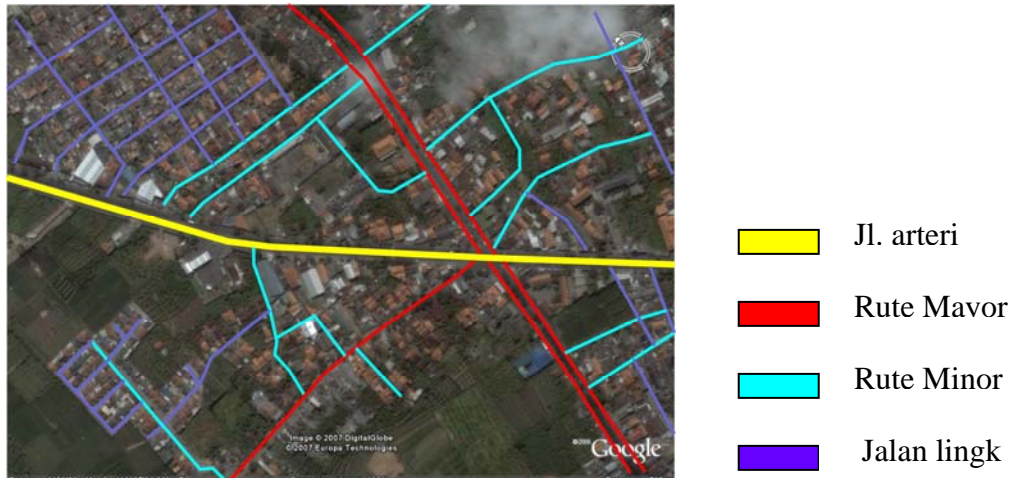
1. Rute Mayor (jaringan utama)

Yaitu jaringan jalan yang membelah di antara permukiman yang fungsinya merupakan rute pencapaian dari luar kawasan permukiman Tlogosari sebagai contoh salah satu permukiman . Rute mayor yaitu jalan utama menuju Perumnas Tlogosari (jalan Tlogosari Raya). Rute mayor ini jalur jalan Tlogosari yang merupakan jalur perempatan dari jalan arteri Soekano-Hatta. Mempunyai aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi, dilalui kendaraan roda dua dan empat, pribadi maupun angkutan umum. Mempunyai lebar jalan efektif 12 meter dengan trotoar untuk pejalan kaki dengan lebar 1,5 meter

2. Rute Minor (jaringan jalan pendukung)

- a. Rute Minor, yaitu jaringan jalan yang menghubungkan antara Rute mayor dengan interior jalan lingkungan kawasan dengan skala lebih kecil terdiri dari : Jl.Tlogotimun I, Tlogotimun II, Tlogomukti. Jaringan jalan ini mempunyai lebar 5-7meter, dapat dilalui dengan kendaraan roda empat dengan material paving blok. Contoh jalur utama Perumnas Tlogosari ini mempunyai aksesibilitas yang tinggi karena pada kelurahan ini jumlah penduduknya lebih banyak dan sebagian besar permukiman sehingga dengan penetrasi “jalan antara” (semi private. Juga sebagai penghubung antar lingkungan permukiman kecil lainnya.
- b. Jalan lingkungan, yaitu jaringan jalan yang menghubungkan antara interior kawasan kampung dengan jaringan jalan Minor. Mempunyai lebar jalan 2.5 meter dengan material tanah maupun perkerasan beton.

Jalan lingkungan ini mempunyai aksesibilitas yang tinggi untuk pejalan kaki dan sekaligus sebagai communal space lingkungan



Gambar 15

*Pola Jaringan jalan di salah satu perempatan Telogosari-Supriadi
di koridor arteri Soekarno-Hatta*

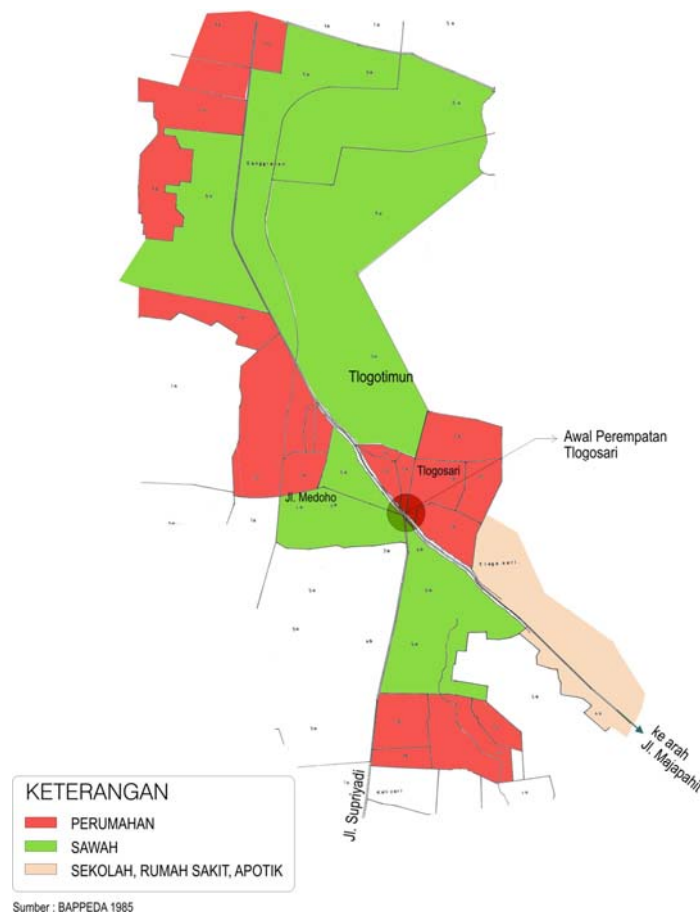
Sumber ; Google earth tahun 2007

4.6.2. POLA TATA GUNA LAHAN PADA KAWASAN PEDURUNGAN DENGAN OBYEK PENELITIAN SEKITAR JALAN ARTERI SOEKARNO-HATTA.

Menurut Rencana Detail Tata ruang Kota (RDTRK) Bagian wilayah kota (BWK V), peruntukan lahan pada kelurahan ini adalah sebagai permukiman kepadatan tinggi, perdagangan dan jasa.

Pada mulanya fungsi guna lahan pada area penelitian adalah area permukiman dan menurut rencana tata guna lahan tahun 1985 dari BAPPEDA merupakan

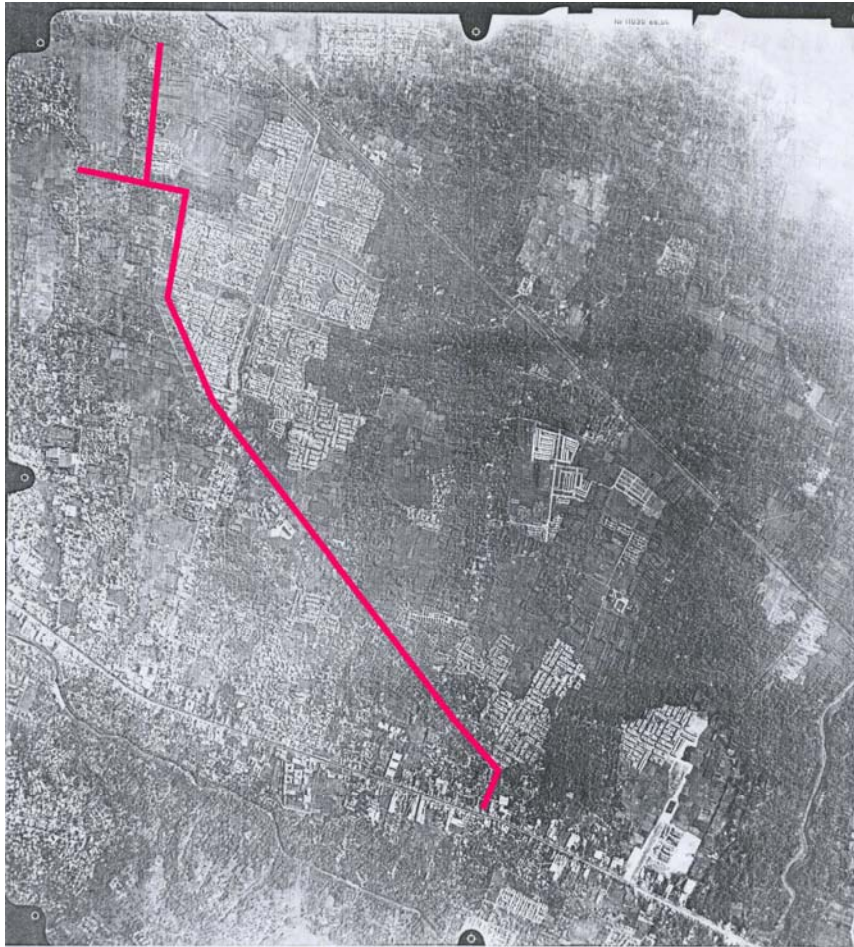
daerah awal tumbuhnya hanya sebuah permukiman , sarana prasarana dan sekitarnya sawah.



Gambar 16

*Pola Tata Guna Lahan di perempatan Telogosari-Supriadi
Sebelum ada koridor arteri Soekarno-Hatta th 1985*

Perkembangan baru munculnya permukiman Telogosari pada tahun 1990 menunjukkan pola ruang dan rencana pola tata guna lahan di sepanjang koridor arteri Soekarno-Hatta. Sebelum koridor arteri direncanakan masih dominan permukiman dan sawah walaupun belum dipetakan dalam monografi/ peta tahun 1990 sumber BAPPEDA.



Gambar 17

Peta Udara

Gambar 17. Peta udara

Sebelum ada koridor arteri Soekarno-Hatta th 1993

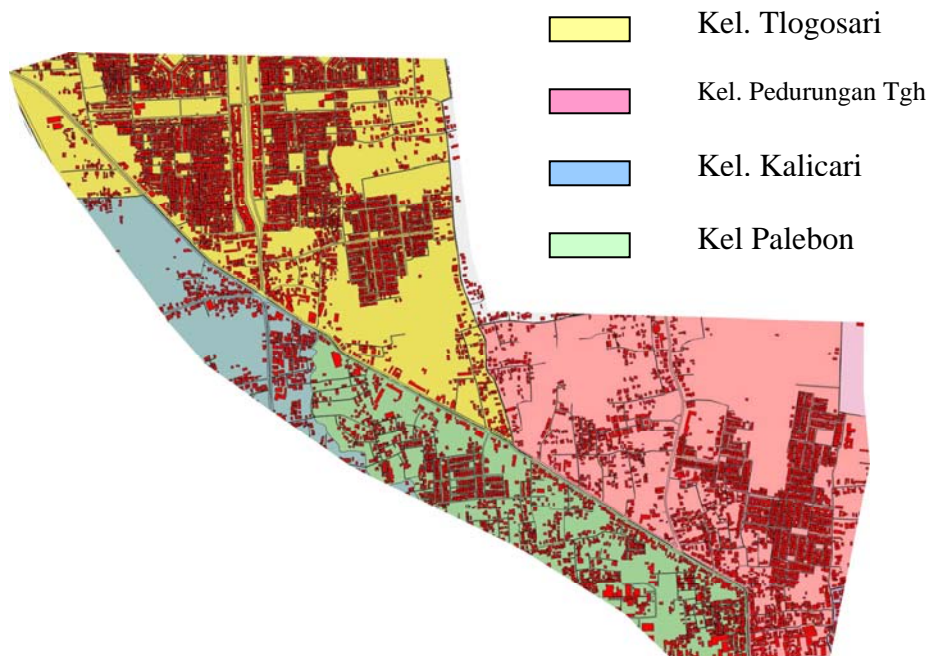
Sumber : Bappeda tahun 1993

Pada data sumber tahun 1993 yang diperoleh peneliti di sekitar rencana koridor arteri Soekarno-Hatta masih juga berupa permukiman dan lahan kosong/sawah .

Sejalan dengan pertumbuhan dan perkembangan kawasan yang cukup pesat serta ekonomi kawasan yang cukup tinggi menjadikan perkembangan lahan

yang mengarah pada fungsi campuran (sesuai perencanaan RDTRK tahun 2000).

Perkembangan nilai ekonomi lahan menjadikan perubahan kearah ekonomi. Pertumbuhan fasilitas-fasilitas ekonomi yang mempunyai skala kota menjadi activity support terhadap lingkungan misal : pertokoan , perkantoran dan perbankan dan sebagainya.



Gambar 18

Fisik kawasan di sekitar koridor Jalan arteri Soekarno-Hatta

Sumber: DTK tahun 2002

BAB V

Analisis dan Pembahasan

Tahapan penelitian selanjutnya adalah menganalisis dan membahas wilayah studi sesuai dengan pendekatan yang telah dirumuskan sebelumnya. Pada dasarnya analisis ini merupakan proses pengujian hipotesis penelitian yang telah dirumuskan sebelumnya. Dalam pembahasan ini akan dilakukan beberapa analisis yang terkait dalam penelitian pengaruh ruas jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap pola permukiman disekitarnya dengan studi kasus Jalan arteri Soekarno-Hatta.

5.1 Uji Validitas

Dari variable yang dipelajari muncul beberapa variable terpengaruh sebagai dasar penyusunan pertanyaan (kuesioner). Dari hasil survey yang diperoleh kemudian dikuantitatifkan untuk selanjutnya diuji kevaliditasannya.

Uji validitas digunakan untuk menguji sejauh mana ketepatan alat ukur dapat mengungkapkan konsep gejala/kejadian yang diukur. Pengujian validitas dilakukan dengan menggunakan KMO. Pengujian validitas selengkapnya dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel 5.1 Komponen matrix

Component Matrix^a

	Compone
	1
Arteri	,915
Fungsi	,774
Orientasi	,684
Fasade	,798
Akses	,691

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 2 components extracted.

Dari tabel 1 dapat diperoleh bahwa semua indikator yang digunakan untuk mengukur semua variabel mempunyai koefisien KMO yang lebih besar dari 0,4. Sehingga semua indikator dari variabel-variabel tersebut adalah valid

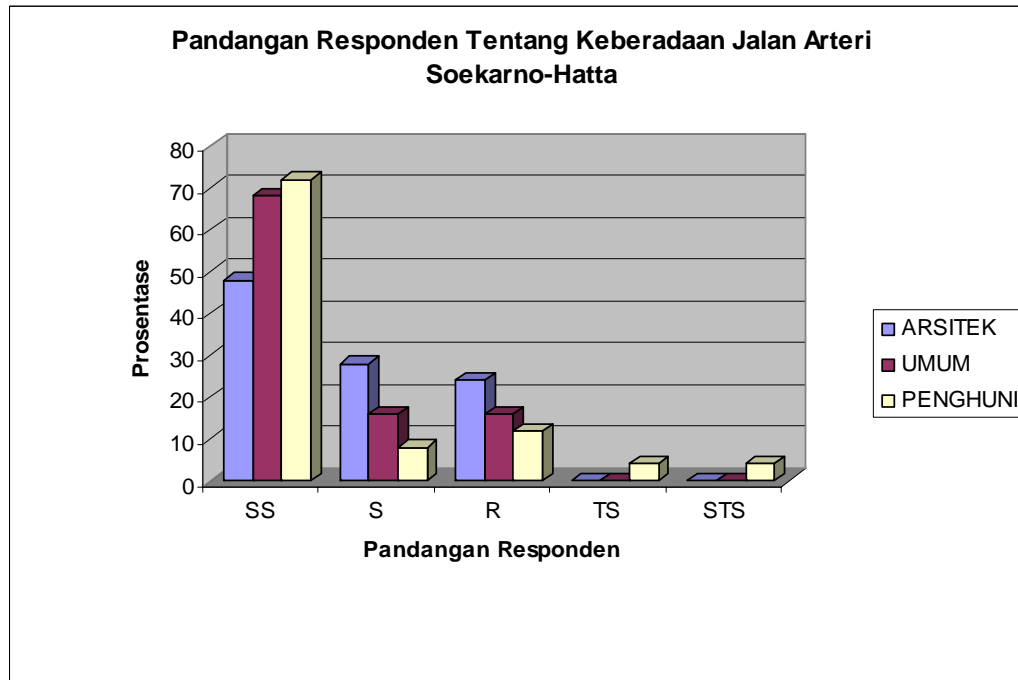
5.1.1 Deskripsi Variable pengaruh (ruas jalan arteri Soekarno-Hatta)

Tanggapan masyarakat terhadap variable *jalan arteri* secara kualitatif dibagi dengan jawaban dari pertanyaan dari questioner yang di berikan seperti jawaban sangat setuju (SS), setuju (S), ragu-ragu (R), tidak setuju (TS), sangat tidak setuju (STS) diberikan skor nilai yang ditentukan seperti bentuk tabel berikut :

Tabel 5.2 Tanggapan responden terhadap ruas Jalan arteri Soekarno-hatta

KETERANGAN		ARSITEK		UMUM		PENGHUNI	
PENILAIAN	SKOR	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE
SS	50	12	48	17	68	18	72
S	40	7	28	4	16	2	8
R	30	6	24	4	16	3	12
TS	20	0	0	0	0	1	4
STS	10	0	0	0	0	1	4
JUMLAH		25	100	25	100	25	100

Diagram 5.1 Pandangan Responden Tentang Keberadaan Jalan Arteri Soekarno-Hatta



Pada hasil perhitungan responden pada diagram , maka dapat dinyatakan bahwa rata-rata keseluruhan responden menyatakan sangat setuju terhadap ruas jalan arteri Soekarno-Hatta (responden penghuni 72%, responden arsitek 48%, responden masyarakat umum 68%). Jika dilihat dari hasil perhitungan responden dengan diagram batang diatas terlihat tidak ada perbedaan yang cukup jauh antara responden arsitek, penghuni dan masyarakat umum.

Keberadaan jalan arteri Soekarno-Hatta dari sini bisa dikatakan baik / ada respon positif karena berdasarkan penilaian responden mereka menyatakan sangat setuju terhadap keberadaan ruas jalan arteri Soekarno-Hatta.

5.1.2 Analisis Variable terpengaruh

1. Fungsi bangunan

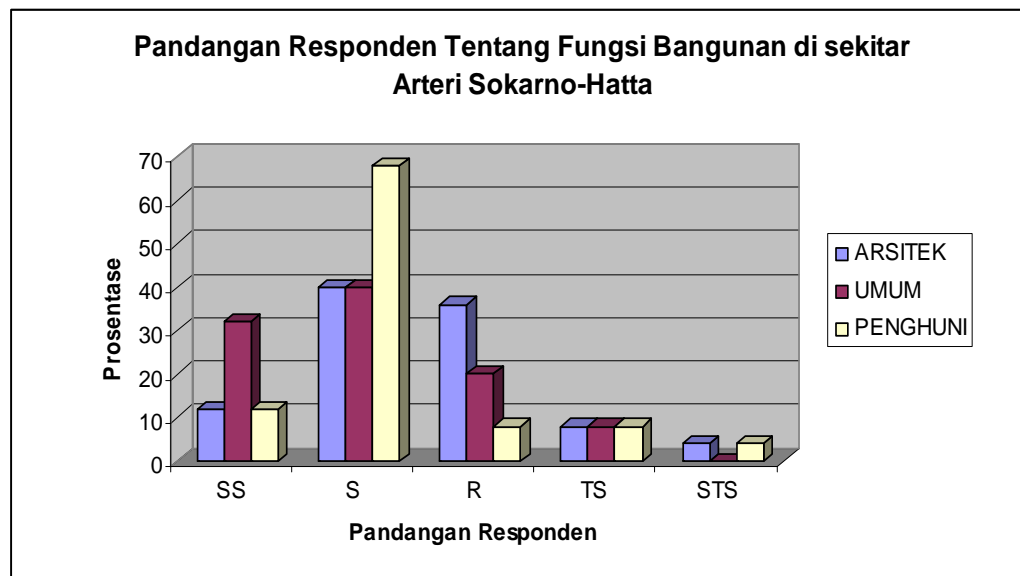
Tanggapan masyarakat terhadap variable terpengaruh terhadap *fungsi bangunan* di sekitar arteri secara kuantitatif akibat pengaruh dari adanya jalan arteri.

Tabel 5.3 Tanggapan responden terhadap fungsi bangunan

KETERANGAN		ARSITEK		UMUM		PENGHUNI	
PENILAIAN	SKOR	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE
SS	50	3	12	8	32	3	12
S	40	10	40	10	40	17	68
R	30	9	36	5	20	2	8
TS	20	2	8	2	8	2	8
STS	10	1	4	0	0	1	4
JUMLAH		25	100	25	100	25	100

Diag
ram
5.2
Pan
dan

gan Responden terhadap fungsi bangunan



Pada hasil perhitungan responden pada diagram, maka dapat dinyatakan bahwa rata-rata keseluruhan responden menyatakan setuju jika fungsi bangunan di sekitar jalan arteri Soekarno-Hatta terpengaruh (responden penghuni 68%, responden arsitek 40%, responden masyarakat umum 40%). Jika dilihat dari hasil perhitungan responden dengan diagram batang diatas

terlihat tidak ada perbedaan yang cukup jauh antara responden arsitek, penghuni dan masyarakat umum.

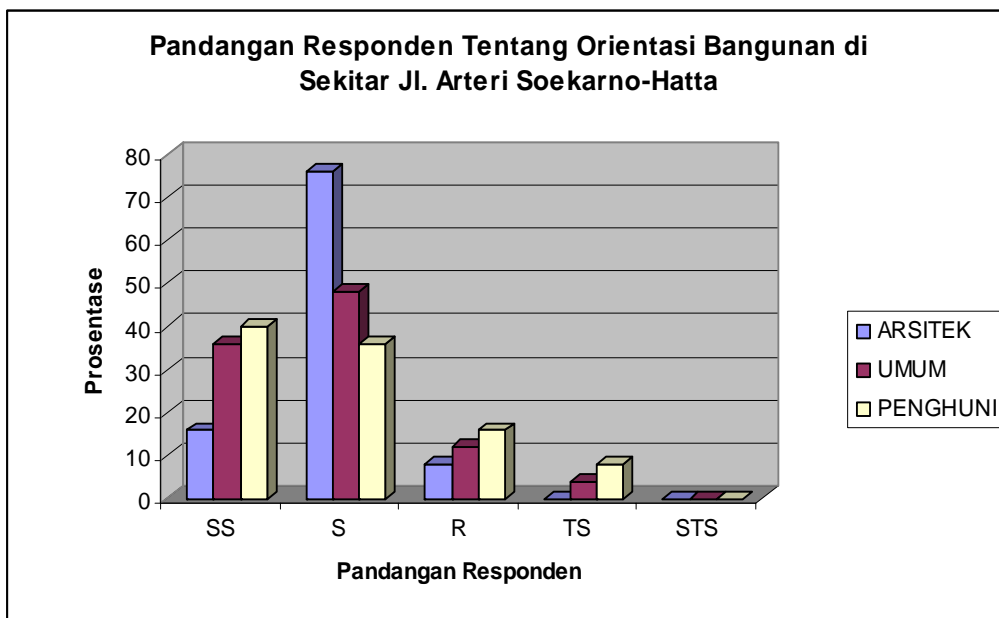
2. Orientasi bangunan

Tabel 5.4 Tanggapan responden terhadap orientasi bangunan

KETERANGAN		ARSITEK		UMUM		PENGHUNI	
PENILAIAN	SKOR	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE
SS	50	4	16	9	36	10	40
S	40	19	76	12	48	9	36
R	30	2	8	3	12	4	16
TS	20	0	0	1	4	2	8
STS	10	0	0	0	0	0	0
JUMLAH		25	100	25	100	25	100

Diagra
m 5.3
Panda
ngan
Respo

nden terhadap fungsi bangunan



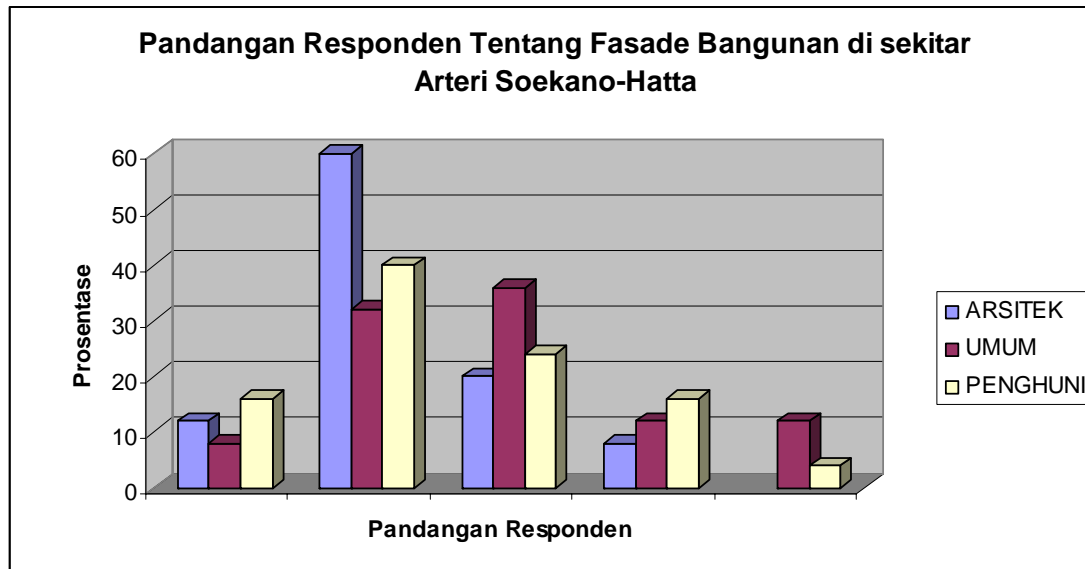
Berdasarkan diagram diatas , maka dapat disimpulkan bahwa tanggapan responden paling banyak memandang setuju terutama golongan arsitek 76%.

3. Fasade bangunan

Tabel 5.5 Tanggapan responden terhadap fasade bangunan

KETERANGAN		ARSITEK		UMUM		PENGHUNI	
PENILAIAN	SKOR	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE
SS	50	3	12	2	8	4	16
S	40	15	60	8	32	10	40
R	30	5	20	9	36	6	24
TS	20	2	8	3	12	4	16
STS	10	0	0	3	12	1	4
JUMLAH		25	100	25	100	25	100

Diagram 5.4 Pandangan Responden terhadap fungsi bangunan



Pada hasil perhitungan responden pada diagram, maka dapat dinyatakan bahwa rata-rata keseluruhan responden menyatakan setuju jika fungsi bangunan di sekitar jalan arteri Soekarno-Hatta terpengaruh (responden penghuni 40%, responden arsitek 60%, responden masyarakat umum 32%). Jika dilihat dari hasil perhitungan responden dengan diagram batang diatas

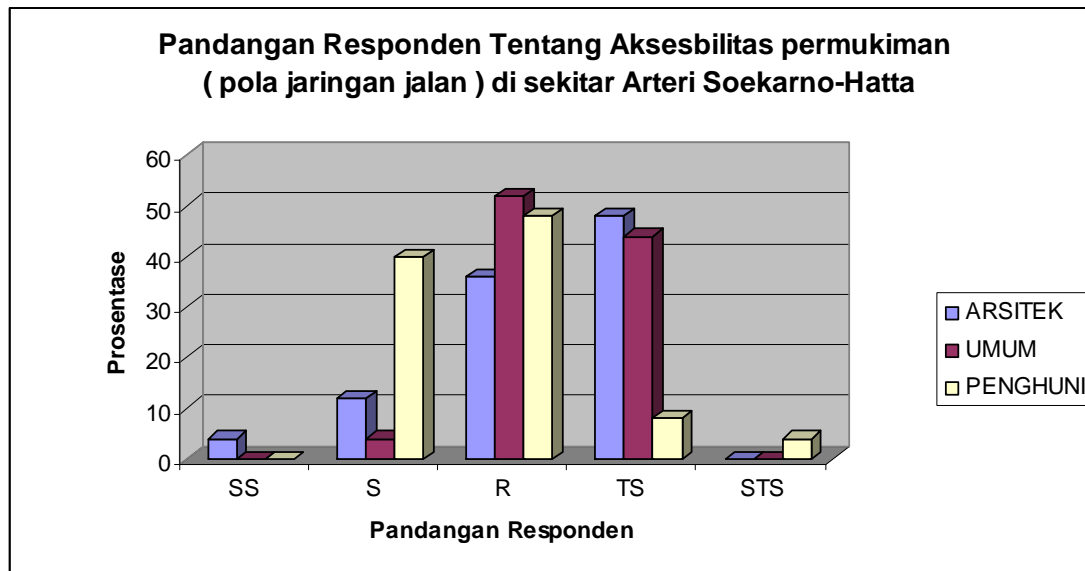
terlihat ada perbedaan yang cukup jauh antara responden arsitek, penghuni dan masyarakat umum.

4. Aksesibilitas permukiman (pola jaringan jalan)

Tabel 5.6 Tanggapan responden terhadap aksesibilitas bangunan

KETERANGAN		ARSITEK		UMUM		PENGHUNI	
PENILAIAN	SKOR	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE	JML	PROSENTASE
SS	50	1	4	0	0	0	0
S	40	3	12	1	4	10	40
R	30	9	36	13	52	12	48
TS	20	12	48	11	44	2	8
STS	10	0	0	0	0	1	4
JUMLAH		25	100	25	100	25	100

Diagram 5.5 Pandangan Responden terhadap aksesibilitas bangunan



Berdasarkan diagram diatas , maka dapat disimpulkan bahwa tanggapan responden paling banyak memandang ragu-ragu dan tidak setuju terutama

golongan masyarakat umum memandang ragu-ragu dan tidak setuju dari pandangan arsitek.

5.2. Uji Regresi

5.2.1 Analisis Regresi dan pengujian

Analisis regresi linier digunakan dalam penelitian ini dengan tujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel bebas yaitu: ruas jalan arteri Soekarno Hatta terhadap fungsi bangunan, orientasi bangunan, fasade bangunan dan aksesibilitas.

Perhitungan statistik dalam analisis regresi linier yang digunakan dalam penelitian menggunakan bantuan program komputer *SPSS for Windows 12.0.* Adapun ringkasan hasil pengolahan data dengan menggunakan program SPSS tersebut adalah sebagai berikut :

5.2.1.1. Kelompok A (Arsitek)

1.a Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Fungsi Bangunan

Tabel 5.7 Korelasi Tanggapan responden arsitek terhadap pengaruh arteri terhadap fungsi bangunan

Coefficients

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	2,169	1,005		2,157	,042			
	Arteri.A	,309	,233	,267	2,328	,020	,767	,767	,767

a. Dependent Variable: Fungsi.A

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Fungsi Bangunan} = 2,169 + 0,309 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 2,328 dengan signifikansi 0,020. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (2,328) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap fungsi bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,667 ^a	,471	,431	,94770	,471	2,763	1	23	,020

a. Predictors: (Constant), Arteri.A

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 2,763 dengan signifikansi 0,020. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk

mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,471. Hal ini mengindikasikan bahwa 47,1% fungsi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 52,9% fungsi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

1.b Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Orientasi Bangunan

Tabel 5.8 Korelasi Tanggapan responden arsitek terhadap pengaruh arteri terhadap orientasi bangunan

		Coefficients							
Mode		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	4,715	,517		9,114	,000			
	Arteri.A	,150	,120	,252	2,250	,022	,625	,625	,625

a. Dependent Variable: Orientasi.A

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Orientasi Bangunan} = 4,715 + 0,150 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 2,250 dengan signifikansi 0,022. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (2,250) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap orientasi bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					Change	Change	df1	df2	sig. F Change
1	,652 ^a	,464	,423	,48761	,464	2,562	1	23	,022

^a.Predictors: (Constant), Arteri.A

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 2,562 dengan signifikansi 0,022. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,464. Hal ini mengindikasikan bahwa 46,4% orientasi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 53,6% orientasi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

1.c Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Fasade Bangunan.

Tabel 5.9 Korelasi Tanggapan responden arsitek terhadap pengaruh arteri terhadap fasade bangunan

Coefficients

Mode		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	1,343	,670		2,004	,057			
	Arteri.A	,570	,155	,608	3,672	,001	,608	,608	,608

a. Dependent Variable: Fasade.A

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Fasade Bangunan} = 1,343 + 0,570 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 3,672 dengan signifikansi 0,001. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (3,672) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap fasade bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Mode	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,608 ^a	,370	,342	,63172	,370	13,484	1	23	,001

a. Predictors: (Constant), Arteri.A

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 13,484 dengan signifikansi 0,001. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk

mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 .

Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,370. Hal ini mengindikasikan bahwa 37% fasade bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 63% fasade bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

1.d Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Aksesibilitas.

Tabel 5.10 Korelasi Tanggapan responden arsitek terhadap pengaruh arteri terhadap aksesibilitas kawasan

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	6,643	,375		17,733	,000			
	Arteri.A	,925	,087	,912	10,663	,000	,912	,912	,912

a. Dependent Variable: Akses.A

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Aksesibilitas} = 6,643 + 0,925 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 10,663 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (10,663) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap aksesibilitas.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,912 ^a	,832	,824	,35307	,832	113,693	1	23	,000

a. Predictors: (Constant), Arteri.A

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 113,693 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,832. Hal ini mengindikasikan bahwa 83,2% aksesibilitas dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 16,8% aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

5.2.1.2. Kelompok B (Umum)

2.a Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Fungsi Bangunan.

Tabel 5.11 Korelasi Tanggapan responden umum terhadap pengaruh arteri terhadap fungsi bangunan

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			
	B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	
1	(Constant)	,032	,624		,052	,959			
	Arteri.B	,860	,133	,748	6,479	,000	,748	,748	,748

a. Dependent Variable: Fungsi.B

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Fungsi Bangunan} = 0,032 + 0,860 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 6,479 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (6,479) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap fungsi bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,748 ^a	,560	,547	,52887	,560	41,977	1	33	,000

a. Predictors: (Constant), Arteri.B

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 41,977 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,560. Hal ini mengindikasikan bahwa 56% fungsi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 46% fungsi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

2.b Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Orientasi Bangunan

Tabel 5.12 Korelasi Tanggapan responden umum terhadap pengaruh arteri terhadap orientasi bangunan

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	1,953	,716		2,730	,010			
	Arteri.B	,464	,152	,469	3,051	,004	,469	,469	,469

a. Dependent Variable: Orientasi.B

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Orientasi Bangunan} = 1,953 + 0,464 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 3,051 dengan signifikansi 0,004. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari

0,05 dan nilai t-hitung (3,051) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap orientasi bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,469 ^a	,220	,196	,60609	,220	9,312	1	33	,004

a. Predictors: (Constant), Arteri.B

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 9,312 dengan signifikansi 0,004. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,220. Hal ini mengindikasikan bahwa 22% orientasi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 78% orientasi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

2.c Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Fasade Bangunan.

Tabel 5.13 Korelasi Tanggapan responden umum terhadap pengaruh arteri terhadap fasade bangunan

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	-2,626	,644		-4,076	,000			
	Arteri.B	1,288	,137	,853	9,405	,000	,853	,853	,853

a. Dependent Variable: Fasade.B

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Fasade Bangunan} = -2,626 + 1,288 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 9,405 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (9,405) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap fasade bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,853 ^a	,728	,720	,54571	,728	88,463	1	33	,000

a. Predictors: (Constant), Arteri.B

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 88,463 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai

besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,728. Hal ini mengindikasikan bahwa 72,8% fasade bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 27,2% fasade bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

2.d Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Aksesibilitas.

Tabel 5.14 Korelasi Tanggapan responden umum terhadap pengaruh arteri terhadap aksesibilitas

Model		Coefficient ^a				Correlations		
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Zero-order	Part
		B	Std. Error	Beta				
1	(Constant)	5,025	,488		10,302	,000		
	Arteri.B	,558	,104	,683	5,379	,000	,683	,683

a. Dependent Variable: Akses.B

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Aksesibilitas} = 5,025 + 0,558 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 5,379 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (5,379) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap aksesibilitas.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,683 ^a	,467	,451	,41316	,467	28,930	1	33	,000

a. Predictors: (Constant), Arteri.B

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 28,930 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,467. Hal ini mengindikasikan bahwa 46,7% aksesibilitas dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 53,3% aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

5.2.1.3. Kelompok C (Penghuni)

3.a Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Fungsi Bangunan.

Tabel 5.15 Korelasi Tanggapan responden penghuni terhadap pengaruh arteri terhadap fungsi bangunan

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
	B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1 (Constant)	,768	,446		1,720	,099			
Arteri.C	,680	,098	,821	6,907	,000	,821	,821	,821

a. Dependent Variable: Fungsi.C

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Fungsi Bangunan} = 0,768 + 0,680 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 6,907 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (6,907) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap fungsi bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,821 ^a	,675	,661	,53924	,675	47,706	1	23	,000

a. Predictors: (Constant), Arteri.C

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 47,706 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk

mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,675. Hal ini mengindikasikan bahwa 67,5% fungsi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 32,5% fungsi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

3.b Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Orientasi Bangunan.

Tabel 5.16 Korelasi Tanggapan responden penghuni terhadap pengaruh arteri terhadap orientasi bangunan

		Coefficients ^a							
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	,971	,452		2,147	,043			
	Arteri.C	,707	,100	,828	7,088	,000	,828	,828	,828

a. Dependent Variable: Orientasi.C

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Orientasi Bangunan} = 0,971 + 0,707 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 7,088 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (7,088) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap orientasi bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,828 ^a	,686	,672	,54608	,686	50,239	1	23	,000

a. Predictors: (Constant), Arteri.C

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 50,239 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,686. Hal ini mengindikasikan bahwa 68,6% orientasi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 31,4% orientasi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

3.c Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Fasade Bangunan.

Tabel 5.17 Korelasi Tanggapan responden penghuni terhadap pengaruh arteri terhadap fasade bangunan

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	-,069	,510		-,136	,893			
	Arteri.C	,807	,112	,831	7,176	,000	,831	,831	,831

a. Dependent Variable: Fasade.C

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Fasade Bangunan} = -0,069 + 0,807 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 7,176 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (7,176) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap fasade bangunan.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,831 ^a	,691	,678	,61569	,691	51,498	1	23	,000

a. Predictors: (Constant), Arteri.C

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 51,498 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai

koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,691. Hal ini mengindikasikan bahwa 69,1% fasade bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 30,9% fasade bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

3.d Pengaruh Arteri Ruas Jalan Soekarno Hatta Terhadap Aksesibilitas.

Tabel 5.18 Korelasi Tanggapan responden penghuni terhadap pengaruh arteri terhadap aksesibilitas

Coefficients ^a									
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	4,912	,552		8,898	,000			
	Arteri.C	,380	,122	,545	3,121	,005	,545	,545	,545

a. Dependent Variable: Akses.C

Dari tabel diatas maka dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\text{Aksesibilitas} = 4,912 + 0,380 \text{ Arteri} + e$$

Pengujian secara parsial variabel arteri memiliki estimasi t-hitung sebesar 4,912 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung (4,912) yang lebih besar dari t-tabel (1,96) menunjukkan bahwa variabel arteri memberikan pengaruh yang signifikan terhadap aksesibilitas.

Pengujian regresi secara *overall* dilakukan dengan menggunakan uji F. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 5%. Hasil pengujian f-test dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,545 ^a	,298	,267	,66686	,298	9,741	1	23	,005

a. Predictors: (Constant), Arteri.C

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 9,741 dengan signifikansi 0,005. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,298. Hal ini mengindikasikan bahwa 29,8% aksesibilitas dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 70,2% aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

5.3 Analisis Pengaruh Jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap pola permukiman di sekitarnya.

5.3.1 Pola Jaringan Jalan

Dalam pola jaringan jalan di sekitar koridor jalan arteri Soekarno-Hatta menghubungkan akses utama jalan besar menuju ke akses jalan permukiman

yang ada di belakang permukiman di koridor tersebut. Secara fisik pola jaringan jalan disekitar arteri ini tidak terpengaruh akibat adanya Jalan arteri Soekarno Hatta, hanya mempunyai fungsional sebagai aksesibilitas.



Gambar 19

Pola Jaringan Jalan di sekitar penggalan koridor Jalan arteri Soekarno-Hatta

Sumber : google earth tahun 2007

Pola jaringan jalan di sekitar koridor ini tidak menyesuaikan/ mengikuti alur dari koridor Jalan arteri ini, ini bisa terlihat pada bentuknya yang tidak terpola grid-grid, semuanya tidak beraturan terhadap koridor arteri tersebut.

5.3.2 Simpul Jaring- jaring jalan

Simpul yang terbentuk oleh jaringan fisik di sekitar koridor Jalan arteri dapat kita analisa dengan teori figure ground dimana ditekankan pada public

civics place atau open space sebagai figure dan jaring-jaring yang terbentuk atau terbagi setelah adanya koridor jalan arteri Soekarno Hatta dengan ruang terbuka dan ruang gerak simpul kecil aksesibilitas.

Simpul jalan terbesar terbentuk pada 5 persimpangan (jalan arteri , jalan Supriadi, jalan Telogosari raya, Jalan Medoho Raya), Pertigaan kearah daerah Bangetayu. Disamping itu juga tumbuh linkage yang menghubungkan antar kelurahan/ kampung. Pertalian (linkage) sederhana merupakan perekat, yaitu suatu kegiatan yang menyatukan seluruh lapisan aktivitas dan menghasilkan bentuk fisik kota. Linkage ini tidak terbentuk secara langsung tetapi selalu dihubungkan dengan karateristik fisik skala manusia, rentetan ruang yang dipertegas lingkungan permukiman.

5.3.3 Simpul Jaringan jalan Mobil dan setapak.

Simpul jaringan jalan mobil dan setapak sebagai berikut:

1. Jalan sebagai tempat tumbuhnya ekonomi

Dari data jalan dapat dilihat hierarki jalan dimana Jalan arteri mempengaruhi Kawasan Pedurungan. Pada saat ini jalan arteri ini merupakan jalan mobil yang terkena intervensi perekonomian.



Gambar 20

*Jalan permukiman tlogotimun 1 yang terkena intervensi perekonomian
(Data visual diambil dari posisi menghadap perempatan jalan arteri dan jalan Tlogosari)*

Sumber : dokumentasi pribadi

2. *Jalan sebagai titik simpul ruang.*

Peralihan jalan untuk aktivitas mobil dengan jalan setapak (pedestrian)
juga merupakan titik simpul.



Gambar 21 Peralihan jalan aktifitas mobil dengan jalan setapak

(Data visual diambil dari posisi dari perempatan jalan Supriyadi, jalanTlogosari)

Sumber : dokumentasi pribadi

3. *Jalan sebagai ruang.*

Didalam pertumbuhannya, kawasan ini mempunyai 2 jenis jalan mobil
dan setapak/kaki.

Pertumbuhan permukiman kawasan Pedurungan yang terpengaruh
jalan arteri ini berkembang.

5.3.4 Pola tata Guna Lahan

Kawasan Pedurungan ini menurut RDTRK Kota Semarang merupakan kawasan Penduduk yang tinggi, namun seiring dengan perkembangan jaman (ekonomi) permukiman ini mengalami beberapa perubahan peruntukan lahan. Pada sepanjang lokasi seperti sepanjang Jalan Arteri Soekarno-Hatta telah tumbuh pertokoan ruko, PKL, Minimarket, Salon, Perkantoran, 2 SPBU besar , Penjual bunga dan buah. Kemudian muncul pertokoan, usaha cuci mobil dan ruko. Lokasi lain seperti Jalan Raya Tlogosari juga pada awalnya permukiman kemudian berubah menjadi usaha perekonomian di sepanjang menuju akses perumahannya. Perkembangan ekonomi lahan menjadikan perubahan dalam fungsi ke arah ekonomi/ komersial.



Kompleks Ruko



Toko selular



PKL



Perbankan

Gambar 22. Area komersil di kawasan arteri

(Data visual diambil dari sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta)

Sumber : dokumentasi pribadi

Melihat perkembangan dan perubahan yang terjadi maka jalan arteri ini memberikan pengaruh yang cukup dominant terhadap permukiman di sekitar koridor arteri Soekarno-Hatta, mulai dari perubahan fungsi lahan yaitu menjadi fungsi komersil.



Gambar 23
Permukiman yang berubah fungsi sebagai area komersil
(Data visual diambil dari sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta)

Sumber : dokumentasi pribadi

5.3.5 Pola Tata Ruang Kawasan

5.3.5.1 Pola Struktur dan konfigurasi massa bangunan

Konfigurasi Massa bangunan permukiman serta ruang-ruang terbuka yang ada pada kawasan di sekitar Jalan arteri ini membentuk suatu struktur ruang solid dan ruang void. Perkembangan terhadap pola strukturnya yang kontekstual terhadap kondisi geografisnya yang linier dan datar . Perkembangan struktur ini membentuk suatu The Line Village Community . Sesuai teori menurut **M Rogers dan Rabel J. Burdge**

Dimana rumah-rumahnya di tata dibangun berbaris lurus mengikuti satu garis tertentu menyilang .Sedangkan sawah ladang mereka umumnya terletak dibelakang lokasi permukiman

Didukung dengan teori lain menurut **Yudohusodo (1991 : 57)**, bentuk pola permukiman yang berada di Jawa yang didasarkan pada pemusatan masyarakat dapat dibedakan menjadi beberapa seperti :

Pola permukiman yang penduduknya tinggal mengelompok di sepanjang jalur sungai/ jalur lalu lintas yang membentuk suatu deret permukiman

Sebenarnya pola struktur ruang permukiman kawasan ini terbentuk oleh jalan (linkage) . Jalan merupakan linkage system yang membentuk struktur permukiman kawasan Pedurungan ini berfungsi sebagai frame atau kerangka

yang dapat menghubungkan dengan permukiman yang ada di belakangnya / lainnya juga dengan fungsi-fungsi. Adanya linkage system ini menunjukkan suatu pergerakan atau aktifitas masyarakatnya.

Pola struktur ruang permukiman yang berada belakang koridor arteri Soekarno-Hatta tidak terpengaruh oleh kondisi jalan arteri sekarang ini karena tidak menyentuh langsung dan tidak ada perubahan terhadap permukiman itu sendiri. Pola-pola ruang di belakang koridor ini lebih cenderung membagi pola-pola grid murni tetapi dengan menyesuaikan tapak yang ada.

5.3.5.2. Pola Tata Ruang Lingkungan permukiman

Pola tata ruang perkembangan bentuk kota dari kawasan sekitar Jalan Arteri Soekarno-Hatta mempunyai pola linier (memanjang)

Elemen Fisik Kota yang terdiri dari perumahan , bangunan publik dan semi publik, jalan / taman (open space) serta elemen yang tergabung bersama membentuk satu kesatuan memberi indikasi terhadap kemajuan dan perkembangan kota masa depan atau dengan kata lain dinamakan *Global Plan*. *Global Plan* mengelompokkan atau memperlihatkan elemen kota secara garis besar.

Di dalam perkembangannya permukiman yang terpengaruh disekitar koridor arteri Soekarno-Hatta ini mempunyai model pola tata ruang yaitu :

- Permukiman disekitar koridor jalan arteri Soekano-Hatta . Pola tata ruang permukimannya mengikuti pola linier jalan.

Bentuk pola tata ruang permukiman dengan *pola curvliner* merupakan permukiman yang beralih fungsi menjadi public servis dan usaha/jasa.

Bangunan permukiman ini berhimpitan/berdempetan satu sama lain , tidak memiliki halaman sehingga langsung berintraksi dengan jalan didepannya.

Sesuai dengan teori **Yudohusodo** yaitu Pola permukiman yang penduduknya tinggal mengelompok di sepanjang jalur sungai/ jalur lalu lintas yang membentuk suatu deret permukiman.



Gambar 25 Deret permukiman yang berada di sepanjang

Jalan Arteri Soekarno Hatta

(Data visual diambil dari sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta)

Sumber : dokumentasi pribadi

5.3.6 Orientasi dan fasade bangunan

Orientasi bangunan di sekitar arteri terutama yang terkena pengaruh langsung cenderung menghadap langsung ke arah jalan walaupun ada beberapa karena bentukan tapak atau lahan yang dimiliki tidak tegak lurus terhadap jalan.

Jalan arteri ini bisa mempengaruhi arah hadap bangunan pada permukiman di sekitar arteri Soekarno-Hatta.



Gambar 26 Orientasi bangunan

(Data visual diambil dari sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta)

Sumber : dokumentasi pribadi

Fasade bangunan

Fasade bangunan baru pada kawasan penelitian lebih cenderung modern minimalis, dengan warna-warna yang cukup menonjol atau warna tren di pasaran.

Fasade di kawasan penelitian menurut pengamatan masyarakat umum setuju dengan fasade seperti ini dikarenakan penghuni atau pemilik akan membangun dan membentuk bangunannya semenarik mungkin yang unik.

Menurut pengamatan dari penghuni juga sebagai sarana yang menguntungkan karena didukung jalan yang cukup lebar dan tertata rapi



Gambar 27. Fasade bangunan kompleks rukan dan ruko

(Data visual diambil dari sepanjang jalan arteri Soekarno-Hatta)

Sumber : dokumentasi pribadi

5.4 Hasil Temuan

Dari hasil analisis ada beberapa hal yang dapat disimpulkan mengenai pengaruh jalan arteri terhadap pola permukiman di sekitarnya :

1. Berdasarkan hasil uji validitas variable jalan arteri terhadap pola permukiman disekitarnya meyakini bahwa variable-variable tersebut valid. Hasil uji validitas ternyata lebih besar 0,4 dan variable – variable pengaruh dan terpengaruh dinyatakan valid sehingga dapat digunakan untuk mencari pengaruh arteri terhadap pola permukimannya.
2. Dari hasil uji regresi pada masing-masing kelompok responden ternyata menghasilkan nilai positif yang berarti terdapat pengaruh ruas jalan arteri Soekarno-Hatta terhadap pola permukiman dengan penilaian sebagai berikut :

a. Untuk responden arsitek menilai :

- **Fungsi bangunan**

Dari hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 2,763 dengan signifikansi 0,020. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi

merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,471. Hal ini mengindikasikan bahwa 47,1% fungsi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 52,9% fungsi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Orientasi bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 2,562 dengan signifikansi 0,022. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,464. Hal ini mengindikasikan bahwa 46,4% orientasi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 53,6% orientasi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Fasade bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 13,484 dengan signifikansi 0,001. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi

merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 .

Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,370. Hal ini mengindikasikan bahwa 37% fasade bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 63% fasade bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Aksesibilitas**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 113,693 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,832. Hal ini mengindikasikan bahwa 83,2% aksesibilitas dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 16,8% aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini

b. Untuk responden masyarakat umum menilai :

- **Fungsi bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 41,977 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,560. Hal ini mengindikasikan bahwa 56% fungsi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 46% fungsi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Orientasi bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 9,312 dengan signifikansi 0,004. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,220. Hal ini mengindikasikan bahwa 22% orientasi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 78% orientasi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Fasade bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 88,463 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,728. Hal ini mengindikasikan bahwa 72,8% fasade bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 27,2% fasade bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Aksesibilitas**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 28,930 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,467. Hal ini mengindikasikan bahwa 46,7% aksesibilitas dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 53,3% aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

c. Untuk responden penghuni menilai :

- **Fungsi bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 47,706 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,675. Hal ini mengindikasikan bahwa 67,5% fungsi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 32,5% fungsi bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Orientasi bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 50,239 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,686. Hal ini mengindikasikan bahwa 68,6% orientasi bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 31,4% orientasi

bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Fasade bangunan**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 51,498 dengan signifikansi 0,000. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,691. Hal ini mengindikasikan bahwa 69,1% fasade bangunan dapat dijelaskan oleh ruas jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 30,9% fasade bangunan dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

- **Aksesibilitas**

Hasil pengujian uji-f yang menguji kelayakan model yang memiliki estimasi F sebesar 9,741 dengan signifikansi 0,005. Hal ini mengindikasikan bahwa model layak diteliti. Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai R^2 . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai R^2 sebesar 0,298. Hal ini mengindikasikan bahwa 29,8% aksesibilitas dapat dijelaskan oleh ruas

jalan arteri Soekarno Hatta, sedangkan selebihnya 70,2% aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

3. Hasil pengolahan data yang didapat dari kuesioner yang dibagikan kepada para responden menghasilkan bahwa rata-rata dari seluruh responden memandang bahwa jalan arteri Soekarno-Hatta berpengaruh pada pola permukiman disekitarnya adalah baik (memberi pengaruh yang baik terhadap pola permukiman di sekitarnya) . Penilaian responden (arsitek, umum dan penghuni) memandang bahwa:

- Terhadap segi fungsi (tata guna lahan) di sekitar arteri sudah baik . Arteri tersebut memberi pengaruh terhadap fungsi, fungsi tersebut adalah didominasi area komersil. Dengan prosentase pandangan responden arsitek 68% setuju, masyarakat umum 40% setuju, penghuni 40%.
- Terhadap segi orientasi (arah hadap) sudah baik, Pandangan respon penghuni 36%, pandangan arsitek 76%, pandangan masyarakat umum 48%.
- Terhadap fasade penilaian sedang, Pandangan umum ragu-ragu 36%, pandangan arsitek 60%, pandangan penghuni 40%.
- Terhadap aksesibilitas permukiman (pola jalan di sekitar arteri) memandang tidak baik. Pandangan masyarakat umum 52% ragu-ragu, pandangan penghuni 48%, dari pandangan arsitek 48 % tidak setuju.

- Berdasarkan analisa grafis dengan peta, foto udara dan data visual lapangan.
- Dengan sistem grafis pola jaringan jalan permukiman di sekitar arteri dapat dipetakan dengan pola warna yang menonjol sehingga terlihat pola jaringan jalan yang berbentuk tidak beraturan.
- Aksesibilitas permukiman di sekitar arteri tidak terpengaruh oleh arteri termasuk pula pola permukiman dibelakang koridor arteri.
- Pola tata ruang kawasan di sepanjang arteri terpengaruh arteri tersebut, hal tersebut terlihat pada foto udara, bentuk pola permukimannya mengikuti koridor arteri (pola linier/ memanjang).

BAB VI

Penutup

6.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan yaitu ruas jalan arteri memberikan pengaruh positif yang cukup signifikan terhadap kawasan disekitar jalan arteri Soekarno-Hatta. Hal tersebut dapat kita lihat terhadap hasil uji regresi terhadap 3 kelompok responden (arsitek , umum, penghuni) menunjukkan yaitu :

1. Pada hasil uji menunjukkan bahwa arteri memberikan pengaruh yang signifikansi terhadap fungsi bangunan.(*lihat hasil uji hal 83,89,94*)
2. Pada hasil uji menunjukkan bahwa arteri memberikan pengaruh yang signifikansi terhadap orientasi bangunan .(*lihat hasil uji hal 85,90,95*)
3. Pada hasil uji menunjukkan bahwa arteri memberikan pengaruh yang signifikansi terhadap fasade bangunan.(*lihat hal 86,91,96*)
4. Pada hasil uji menunjukkan bahwa arteri memberikan pengaruh yang signifikansi terhadap aksesibilitas.(*lihat hal 87,93,98*)

- Pengaruh positif arteri terhadap pola permukiman di sekitarnya disebabkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Jalan arteri Soekarno Hatta ini memberi pengaruh positif terhadap fungsi pada permukiman . Fungsi yang membentuk

tata guna lahan yang bersifat komersial, sehingga ada pertumbuhan ekonomi pada permukiman disekitar arteri Soekarno-Hatta.

2. Pola tata ruang permukiman membentuk pola linier memanjang mengikuti alur jalan arteri.
 3. Orientasi terpengaruh dikarenakan arteri Soekarno-Hatta sebagai sumbu/axis utama arah hadap lingkungan.
 4. Fasade / wajah lingkungan bangunan terpengaruh disebabkan jalan bisa sebagai ruang komunikasi dalam segi komersil dan fasade bangunan sebagai produk.
- Karakter pola struktur ruang organik yang terbentuk secara spontan, tidak teratur, tidak terencana terlihat pada bagian belakang koridor sepanjang jalan Arteri Soekarno-Hatta sedangkan pola grid hanya terlihat pada permukiman baru yang terencana menyesuaikan lingkungan kawasan dan kontekstual dengan lingkungan sekitar.
 - Karakter visual di permukiman sekitar Jalan Arteri Soekarno-Hatta lebih terorientasi menghadap jalan Arteri mempunyai ciri linier dan ritmis pada pola struktur ruang yang mengikuti alur Jalan Arteri dan dominasi tanpa pagar.

6.2 Rekomendasi

- Melakukan Penelitian lanjutan tentang faktor non fisik seperti aktifitas social, budaya dan ekonomi sekaligus pola penyebarannya di kawasan permukiman yang terpengaruh Jalan arteri Soekarno-Hatta agar penelitian menjadi lebih lengkap.
- Perlu dilakukan studi dan kajian lagi mengenai tipologi bentuk kapling dan pola aktifitas di sepanjang koridor arteri tersebut

DAFTAR PUSTAKA

Ashihara, Yoshinobu, 1983, *The Aesthetic Town scape*, the MIT Press, Cambridge.

Barnet, Jonathan, 1992 *An Introduction to urban design*, Harper, and Row Publisher, New York.

Bishop, Kirk, 1989, *Designing Urban Coridors*, american Planning assosiation, Washington

Branch Mellvile c, 1995, *Comprehensive City Planning* , Chicago

- Budiharjo, Eko, Sujarto, Djoko. 1998 Kota yang berkelanjutan (Sustainable City), Direktorat Pendidikan dan kebudayaan.
- Carr, Stephen 1973, *City, Sign and Light* : a policy Study, MIT Press, Cambridge.
- Catanese, Antoni J Snyder, James C Susangko , 1986, Pengantar Perencanaan Kota, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Ching, Franciss D.K. 1991, *Arsitektur* : Bentuk, Ruang dan susunannya. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Childs, Mark C, 1999, *Parking Space : A Design, Implementattion, and Use Manual for Architects*, Planners and Engginers, Mc Graw- Hill Companies, Inc USA.
- Cullen, Gordon, 1962, *Townscape*, The Architectural Press London.
- Dwi Jati Lestariningsih, 2002, Pengaruh Signage Terhadap Estetika Visual Jalan Agus Salim Semarang, Tesis Pasca Sarjana Universitas Diponegoro Semarang.
- Echo's, John M dan Shadily, Hasan 1976. *Kaamus Inggris Indonesia*, Penerbit PT Gramedia Jakarta.
- Eisner Simon, Galion Arthur, Eisner Stanley, 1992, *The Urban Pattern*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Frey, Hildebrand, 1999, *Designing the City*, toward a more sustainable Urban Forms, E & FN Spon, London
- Gallion, Arthur B. Eisner, Simon, 1992, Pengantar Perancangan Kota, Penerbit Erlangga Jakarta
- Ishar, HK, 1992, 1992, *Pedoman umum Merancang Bangunan*, Penerbit, PT Gramedia, Jakarta.
- Jakle, John A, 1987, *The Visual Element of landscape*, The University of Massachusetts, Press Amherst.
- Koentjoningrat 1997, *Urban Space*, Rizoli International Publications, New York.
- Lynch, Kevin 1969, *The Image of the City*, MIT Press USA.
- Lynch, Kevin, 1988, *City Sense and City Design*, The MIT Press Cambridge.
- Nazir Moh, 1988. *Metodologi Penelitian* , Ghalia Indonesia

- Rubenstein, Harvey M. 1992. *Pedestrian Malls, Streetscape and Urban Spaces* .
Canada : John Wiley & Sons.
- Shirvani, Hamid.1985. *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand
Reinhold Company.
- Sanoff, Henry.1991.*Visual Research Methods in Design*. New York : Van Nostrand
Company Inc.
- Singgih Santoso.2003.Mengatasi *Berbagai Masalah Statistik dengan SPSS*. Jakarta :
PT Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia.
- Smardon, Richard C. Palmer, James F, Felleman, John P, 1986. *Foundation For
Visual Project Analysis*. USA : John Wiley and Sons Inc.
- Spreiregen, Paul D. 1960. *The Architecture of Towns and Cities*.
Buku ke satu terjemahan
- Sunarimaningsih, Yulita Titik . 1995 . *Sistem Visual di Kawasan Kota Lama
Semarang*. Tesis Pasca Sarjana Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*. New York :
Nostrand Reinhold Company.
- Walikota Semarang. 1999. *Keputusan Walikota Semarang, Nomor 973/0645
Tahun 1999 Tentang Tatacara Penyelenggaraan Reklame di Wilayah Kota
Semarang*.
- Zahnd Markus. 1999 . *Perancangan Kota Secara Terpadu : Teori Perancangan Kota
dan Penerapannya*. Yogyakarta : Penerbit Kanisius.

LAMPIRAN

