

**PENGARUH DISAIN ARSITEKTUR ELEMEN-ELEMEN  
RUANG PUBLIK TERHADAP KUNJUNGAN PENGGUNA  
KAWASAN**

Studi Kasus Kawasan Pusat Perdagangan Oleh-oleh Jalan  
Pandananan Semarang

**TESIS**

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Studi Magister Teknik Arsitektur

Oleh :

**SRI WIHARNANTO**

**L4B004162**



**PROGRAM PASCA SARJANA  
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2006**

**PENGARUH DISAIN ARSITEKTUR ELEMEN-ELEMEN RUANG PUBLIK  
TERHADAP KUNJUNGAN PENGGUNA KAWASAN**

Studi Kasus Kawasan Pusat Perdagangan Oleh-oleh Jalan Pandanaran  
Semarang

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

**Oleh :**

**SRI WIHARNANTO**

**L4B004162**

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis  
Tanggal 18 Desember 2006

Dinyatakan Lulus Sebagai Syarat Memperoleh  
Gelar Magister Teknik

Semarang,                      Desember 2006

Pembimbing I

Pembimbing II

(Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA)

(Ir. Eddy Indarto, MSi)

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Magister Teknik Arsitektur  
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Ir. Bambang Setioko, M.Eng

## **PERNYATAAN**

Saya menyatakan bahwa tesis dengan judul :

**“ Pengaruh Disain Arsitektur Elemen-elemen Ruang Publik terhadap Intensitas Kunjungan Pengguna Kawasan ” (Studi Kasus Kawasan Perdagangan Oleh-oleh Jalan Pandanaran Semarang)** benar-benar karya saya. Dan bila ada hasil karya orang lain di dalam tesis ini, semua merupakan referensi pustaka yang terdapat dalam daftar pustaka.

Semarang, Desember 2006

**SRI WIHARNANTO**

Ku persembahkan untuk :  
Ibu yang tercinta, Saudara-saudaraku dan  
Endah Rahmawati, SE  
yang selalu memberikan dorongan dan  
semangat

## ABSTRAK

Pertumbuhan suatu kawasan selalu dipicu oleh aktivitas yang ada di dalamnya dan lebih banyak disebabkan adanya aktivitas ekonomi berupa perdagangan dan jasa. Aktivitas perdagangan dan jasa tersebut secara bertahap akan mempengaruhi spasial suatu kota seiring dengan perkembangannya. Dalam teori *Growth Pole* disebutkan bahwa pertumbuhan atau proses perubahan dipengaruhi oleh faktor internal secara bertahap, dari kecil menjadi besar, dari satu sel menjadi banyak sel, dari ringan menjadi berat, dan dari rendah menjadi tinggi. Yang secara struktur pertumbuhan tersebut ditentukan oleh mekanisme/keterkaitan dari masing-masing elemen-elemen internal dalam berinteraksi, berinterelasi, dan berinterdependensi.

Fenomena menarik di kawasan oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang bahwa perkembangan perdagangan yang pesat tidak dibarengi dengan peningkatan tingkat kenyamanan pada aspek disain arsitektur elemen-elemen ruang publik yang ada. Bagaimana ruang parkir yang berada di pinggir jalan dapat melindungi keselamatan pengunjung dari arus lalu lintas, bagaimana tingkat keleluasaan pengunjung dalam berjalan kaki di jalur pejalan kaki, bagaimana jalur pejalan kaki yang terpotong oleh undakan dan ramp masuk ke toko dapat memberikan rasa nyaman. Diduga hal ini dapat berpengaruh terhadap intensitas kunjungan pengguna kawasan.

Hal ini menjadi sangat menarik untuk dikaji lebih jauh. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metodologi Kuantitatif Rasionalistik, dimana penulis mengkategorikan data kualitatif dari variabel terikat persepsi kenyamanan pengguna kawasan dengan variabel bebas dari elemen-elemen arsitektur ruang publik yang berdampak pada Pergerakan, Keselamatan, Aksesibilitas dan Rasa Terlindungi sehingga diduga berpengaruh terhadap kunjungan pengguna kawasan.

Analisis menggunakan korelasi dua variabel atau lebih yang selanjutnya diuji dengan chi-square dimana hipotesisnya :  $H_0$  (dugaan tidak ada korelasi /hubungan antara dua variabel) dan  $H_1$  (dugaan ada korelasi/hubungan antara dua variabel), jika probabilitas  $> 0,05$  maka  $H_0$  diterima, dan  $<0,05$  maka  $H_0$  ditolak.

Setelah dilakukan analisis disimpulkan bahwa terdapat korelasi/hubungan yaitu bahwa variabel intensitas kunjungan secara nyata dipengaruhi oleh variabel-variabel Pergerakan, Keselamatan, Aksesibilitas dan Rasa Terlindungi.

## **ABSTRACT**

*The growth of Central Business District always triggered by an activities inside and more caused by economic activity which in the term of trade and service. Trade and service activity as steply will influencing spatial of a city together with the development. In Growth Pole theory was mentioned that the growth or changed process was influenced by internal factor as steply, from small to be big, from one cell to be many cell, from weight to be heavy and from low to be high. As that growth structure was determinde by mekanism/correlation from each internal element in interacting, interrelating and interdependenting.*

*The interest phenomenom in Pandanaran Street Semarang Gift Central Business District (CBD) that the development of quick trade is not followed with increasing of interisting state in architecture design aspect elements public space. How is parking space which in edge of street can protecting visitor safety from traffic light flow, how is visitor freedom state in walking in pedestrian cross walk, how is pedestrian cross walk who cutted by stairs and ramp come to a shop can giving comfortable feel. This things was suggested can influence about intensity visiting of CBD user.*

*It is to be very interesting to more inspected. Researcher in this research is used quantitative rasionalistic methodology, where the researcher is categoring qualitative data and dependent variable perceptions of CBD user comfortable with independent variable from publik space architecture elements which effected on motion, safety, accesibility and guarding feel so it suggested influence about visiting of CBD user.*

*The analyze is using two variabel or more correlation which for next is tested which chi-square with their hypothesis:  $H_0$  (no correlation suggestion/relations between two variable) and  $H_1$  (there correlation suggestion/relations between two variable), if the probability is  $>0,05$  then  $H_0$  is accepted and if  $< 0,05$  then  $H_0$  is rejected.*

*After the analyze done can concluded that there a correlation / relations between visiting intensity variable which influenced by variables are effected on motion, safety, accesibility and guarding feel.*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, dengan perkenan rahmat dan hidayah-Nya, penyusun telah menyelesaikan penulisan Tesis untuk memperoleh gelar Magister dalam bidang Arsitektur pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro dengan judul : “**Pengaruh Disain Arsitektur Elemen-elemen Ruang Publik terhadap Intensitas Kunjungan Pengguna Kawasan” (Studi Kasus Kawasan Perdagangan Oleh-oleh Jalan Pandanaran Semarang) .**

Fenomena yang menarik di kawasan oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang bahwa perkembangan perdagangan yang pesat tidak dibarengi dengan peningkatan tingkat kenyamanan pada aspek disain arsitektur elemen-elemen ruang publik yang ada, sehingga mendorong penulis untuk mengkaji pengaruh terhadap kunjungan pengguna.

Penyusun menyadari bahwa tanpa dukungan banyak pihak tesis ini tidak dapat tersusun, untuk itu dalam kesempatan yang baik ini penyusun mengucapkan terima kasih atas dukungan dan bantuannya kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA, selaku Pembimbing Utama
2. Bapak Ir. Eddy Indarto, Msi, selaku Pembimbing Pendamping
3. Bapak Ir. Satrio Nugroho, Msi selaku Dosen Penguji
4. Bapak Ir. Bambang Setioko, Meng, selaku Ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
5. Seluruh staf dosen dan staf pengelola Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
6. Orang Tua penyusun, Endah Rahmawati, SE serta saudara-saudara yang selalu memberikan dorongan dan semangat
7. Bapak Ir. Soepratikno, MT, Bapak Ir. M. Djoko Parmanto, Msi dan Bapak Ir. Anton Sumartono, MT yang selalu memberikan dorongan semangat untuk menyelesaikan tesis ini.

8. Segenap pihak yang ikut berperan dalam penyusunan tesis ini
9. Serta rekan-rekan yang selalu membantu dan memberikan dorongannya.
10. Dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang terlibat dalam penyelesaian tesis ini.

Dengan segala keterbukaan dan kesadaran, penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna, untuk itu penyusun mengharapkan kritik dan saran dari para pembaca demi kesempurnaannya.

Akhir kata semoga penulisan tesis ini dapat bermanfaat bagi pembaca sebagai tambahan wawasan ilmu arsitektur.

Semarang, Desember 2006

Sri Wiharnanto

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>LEMBAR PERNYATAAN</b> .....	iii
<b>LEMBAR PERSEMBAHAN</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	v
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ix
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiv
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xvi
<b>I. PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	4
1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian .....	4
1.4. Manfaat Penelitian .....	5
1.5. Lingkup Penelitian .....	6
1.6. Variabel Yang Dipelajari .....	6
1.7. Kerangka pemikiran .....	7
1.8. Sistematika Penelitian .....	9
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	10
2.1. Pemahaman tentang ruang terbuka koridor .....	10
2.2. Tinjauan persepsi kenyamanan .....	13
2.3. Kesimpulan .....	22
<b>III. METODE PENELITIAN</b> .....	23
3.1. Persiapan Penelitian .....	23
3.2. Pendekatan dan metodologi pelaksanaan studi .....	23

3.2.1.	Pendekatan studi .....	23
3.2.2.	Tahapan Pelaksanaan Penelitian .....	25
3.2.3.	Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data .....	26
3.2.4.	Metoda Analisis .....	30
<b>IV.</b>	<b>GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN .....</b>	<b>36</b>
4.1.	Tinjauan makro koridor jalan Pandanaran .....	36
4.1.1.	Perkembangan kota Semarang .....	36
4.1.2.	Perkembangan jalan Pandanaran .....	38
4.1.3.	Konstelasi Koridor Pandanaran terhadap Tata Ruang Semarang .....	39
4.1.4.	Peran dan Fungsi BWK I .....	40
4.2.	Gambaran Karakteristik Lingkungan Koridor jalan Pandanaran.....	45
4.2.1.	Sirkulasi dan parkir .....	47
4.2.2.	Jalur Pejalan Kaki .....	53
<b>V.</b>	<b>ANALISA DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>56</b>
5.1.	Analisa Disain Arsitektur elemen-elemen Ruang Publik.....	56
5.1.1.	Jalur Pejalan Kaki .....	60
5.1.2.	Sirkulasi dan Parkir .....	61
5.1.3.	Sarana dan Prasarana.....	62
5.2.	Analisa Persepsi Kenyamanan pengguna ruang kawasan.....	62
5.2.1.	Pergerakan .....	62
5.2.2.	Keselamatan.....	67
5.2.3.	Kemudahan Pencapaian .....	70
5.2.4.	Rasa Terlindungi.....	75

5.3.	Pembahasan.....	76
5.3.1.	Pengaruh Pergerakan terhadap kunjungan pengguna kawasan .....	76
5.3.2.	Pengaruh Keselamatan terhadap kunjungan pengguna kawasan.....	79
5.3.3	Pengaruh Aksesibilitas terhadap kunjungan pengguna kawasan .....	80
5.3.4.	Pengaruh Rasa Terlindungi terhadap Kunjungan pengguna kawasan.....	80
5.3.5.	PengaruhPergerakan, Keselamatan, Aksesibilitas dan Rasa Terlindungi.....	81
<b>VI.</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....</b>	<b>83</b>
6.6.	Kesimpulan.....	84
6.6.	Rekomendasi .....	84

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Diagram Kerangka Pemikiran .....	8
Gambar 2.1	Proporsi dan Dimensi Tubuh Manusia .....	14
Gambar 2.2	Proporsi dan Dimensi jalur pejalan kaki sendiri maupun berpapasan .....	15
Gambar 2.3	Proporsi dan Dimensi Jalur Pejalan Kaki dengan Kereta Dorong .....	15
Gambar 2.4	Proporsi dan Dimensi Jalur Pejalan Kaki dengan Kereta Dorong dan pejalan kaki berpapasan.....	16
Gambar 2.5	Proporsi dan Dimensi Tangga dan Raam .....	16
Gambar 3.1	Diagram uji "t" untuk korelasi rank Spearman .....	33
Gambar 3.2	Diagram uji $x^2$ (chi-square) untuk korelasi Kendall W .....	34
Gambar 4.1	Diagram Konstelasi Koridor Pandanaran terhadap Kota Semarang .....	41
Gambar 4.2	Skema Penggunaan Lahan.....	44
Gambar 4.3	Skema Permasalahan Karakteristik Penggunaan Lahan .....	46
Gambar 4.4	Skema Sirkulasi Arus Lalu Lintas.....	48
Gambar 4.5	Skema Permasalahan Arus Lalu Lintas di Pusat Oleh- oleh .....	49
Gambar 4.6	Skema Daya Dukung Parkir.....	51
Gambar 4.7	Skema Permasalahan Parkir di Pusat Oleh-oleh .....	52
Gambar 4.8	Skema Permasalahan Ramp dan Undakan Jalan Masuk ke Toko .....	54
Gambar 4.9	Skema Permasalahan Penggunaan Jalur Pejalan Kaki.....	55
Gambar 5.1	Lebar Jalur Pejalan Kaki berkurang akibat keberadaan PKL .....	57
Gambar 5.2	Undakan Luar Ruang mengambil ruang jalur pejalan kaki.....	58
Gambar 5.3	Ramp Pintu Masuk yang curam .....	58

Gambar 5.4	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Keleluasaan Berjalan Kaki Berpapasan.....	62
Gambar 5.5	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Berjalan Kaki Akibat Kondisi Naik-turun Permukaan Jalur Pejalan Kaki .....	63
Gambar 5.6	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Berjalan Kaki Akibat Elevasi Undakan .....	64
Gambar 5.7	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Berjalan Kaki Akibat Elevasi Ramp Masuk ke Toko.....	65
Gambar 5.8	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Kelancaran Berjalan Kaki Akibat Aktivitas PKL.....	66
Gambar 5.9	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Aspek Keselamatan pada Ruang Parkir .....	67
Gambar 5.10	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Aspek Keselamatan Berjalan Kaki pada Ramp Jalan Masuk ke Toko.....	69
Gambar 5.11	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Aspek Keselamatan Berjalan Kaki pada Undakan Jalan Masuk ke Toko .....	70
Gambar 5.12	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Intensitas Pemakaian Ruang Parkir .....	72
Gambar 5.13	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Penataan Ruang Parkir.....	73
Gambar 5.14	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Pencapaian ke Tempat Parkir .....	74
Gambar 5.15	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Kelancaran Arus Lalu Lintas Jalan .....	75
Gambar 5.16	Grafik Persepsi Pengguna terhadap Ketersediaan Sarana Perlindungan Pengguna .....	76
Gambar 5.17	Diagram t hitung terhadap t tabel variabel Pergerakan .....	79
Gambar 5.18	Diagram t hitung terhadap t tabel variabel Keselamatan.....	80
Gambar 5.19	Diagram t hitung terhadap t tabel variabel Aksesibilitas.....	80

Gambar 5.18	Diagram t hitung terhadap t tabel variabel Rasa Terlindungi .....	81
Gambar 5.18	Diagram Chi hitung terhadap Chi tabel .....	82

## DAFTAR TABEL

TABEL III.1	Indikator dan Tolok Ukur Variabel Bebas Disain Arsitektur Elemen-elemen Ruang Publik kawasan Perdagangan Oleh-oleh di Jalan Pandanaran Semarang .....	31
TABEL IV.1	Prosentase Penggunaan Bangunan pada Kawasan .....	47
TABEL V.1	Persepsi Pengguna terhadap Keleluasaan Berjalan Kaki Berpapasan .....	62
TABEL V.2	Persepsi Pengguna terhadap Berjalan Kaki Akibat Kondisi Naik-turun Permukaan Jalur Pejalan Kaki .....	63
TABEL V.3	Persepsi Pengguna terhadap Berjalan Kaki Akibat Elevasi Undakan Luar Ruang .....	64
TABEL V.4	Persepsi Pengguna terhadap Berjalan Kaki Akibat Elevasi Ramp Masuk ke Toko .....	65
TABEL V.5	Persepsi Pengguna terhadap Kelancaran Berjalan Kaki Akibat Aktivitas PKL.....	66
TABEL V.6	Persepsi Pengguna terhadap Aspek Keselamatan pada Ruang Parkir .....	67
TABEL V.7	Persepsi Pengguna terhadap Aspek Keselamatan Berjalan Kaki pada Ramp Jalan Masuk ke Toko.....	68
TABEL V.8	Persepsi Pengguna terhadap Aspek Keselamatan Berjalan Kaki pada Undakan Jalan Masuk ke Toko.....	69
TABEL V.9	Moda Transportasi yang Sering Digunakan Pengunjung .....	71
TABEL V.10	Persepsi Pengguna terhadap Intensitas Pemakaian Ruang Parkir .....	71
TABEL V.11	Persepsi Pengguna terhadap Penataan Ruang Parkir.....	72
TABEL V.12	Persepsi Pengguna terhadap Pencapaian Ketempat Parkir.....	73

TABEL V.13	Persepsi Pengguna terhadap Kelancaran Arus Lalu Lintas Jalan.....	74
TABEL V.14	Persepsi Pengguna terhadap Ketersediaan Sarana Perlindungan.....	76

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar belakang

Pertumbuhan suatu kota selalu dipicu oleh aktivitas yang ada di dalamnya dan lebih banyak disebabkan adanya aktivitas ekonomi berupa perdagangan dan jasa. Aktivitas perdagangan dan jasa tersebut secara bertahap akan mempengaruhi spasial suatu kota seiring dengan perkembangannya. Dalam teori *Growth Pole* disebutkan bahwa pertumbuhan atau proses perubahan dipengaruhi oleh faktor internal secara bertahap, dari kecil menjadi besar, dari satu sel menjadi banyak sel, dari ringan menjadi berat, dan dari rendah menjadi tinggi. Yang secara struktur pertumbuhan tersebut ditentukan oleh mekanisme/keterkaitan dari masing-masing elemen-elemen internal dalam berinteraksi, berinterelasi, dan berinterdependensi.

Pertumbuhan dan perkembangan kota banyak dipengaruhi oleh faktor lokasi kawasan diantaranya adanya faktor fisik, aktifitas sosial ekonomi, regulasi, kedekatan (*proximity*), kemudahan (*accessibility*), ketersediaan (*availabikity*), dan tidak ketinggalan juga faktor kenyamanan (*amenity*) juga sangat berpengaruh dalam perkembangan suatu kawasan.

Koridor jalan Pandanaran sebagai poros penghubung yang mengakses langsung kawasan Simpang Lima Semarang pada

perkembangannya tidak mampu menahan pengaruh pesatnya pertumbuhan ekonomi dari kawasan tersebut. Pengaruh perkembangan ekonomi yang kuat mendesak penghuni yang semula penggunaan lahannya merupakan kawasan permukiman berubah menjadi kawasan perdagangan dan jasa. Saat ini, di sepanjang koridor Pandanaran telah bermunculan aktivitas-aktivitas perdagangan dan jasa berupa perhotelan, perbankan, restoran, pertokoan, dan bisnis ritel. Fenomena ini salah satunya berupa perdagangan oleh-oleh khas Semarang, yang berkembang pesat menjadi generator baru di koridor ini dan secara bertahap mampu mempengaruhi aktivitas secara keseluruhan pada koridor. Perkembangan kawasan perdagangan oleh-oleh di Jalan Pandanaran sangat berpotensi untuk lebih berkembang, hal ini didasari oleh semakin meningkatnya kegiatan pada kawasan tersebut, baik itu yang bersifat internal maupun eksternal. Fenomena peningkatan aktivitas tersebut tidak diimbangi oleh peningkatan sarana dan prasarana yang ada, sehingga kapasitas sarana dan prasarana mengalami penurunan seiring dengan peningkatan mobilitas pengunjung/pengguna, kondisi ini menimbulkan kepadatan sistem sirkulasi kawasan, demikian pula dengan aspek desain arsitektural, dalam pembangunan elemen-elemen ruang publik dimana hal tersebut tidak memperhatikan proporsi dan skala kebutuhan manusia sehingga mengganggu tingkat kenyamanannya.

Tingkat kenyamanan disini dikaji dari segi sosiologis dan fisiologis pengguna yang dinilai terhadap kondisi fisik ruang kawasan. Tingkat

kenyamanan di kawasan perdagangan oleh-oleh khas Semarang jalan Pandanaran tidak terlepas dari permasalahan spasial di kawasan diantaranya :

### **1. Jalur Pejalan Kaki**

Keterbatasan lebar trotoar sebagai jalur pejalan kaki ditambah adanya aktivitas PKL di kanan-kiri trotoar sepanjang kawasan, menyebabkan kenyamanan pergerakan pejalan kaki terganggu sehingga pejalan kaki justru lebih sering menggunakan pinggir badan jalan, dimana hal ini justru mengancam keselamatan pejalan kaki itu sendiri. Aktivitas PKL ini sudah berada pada tingkat yang cukup memprihatinkan, karena menggunakan sebagian besar jalur pejalan kaki tersebut. Jalur pejalan kaki yang naik-turun dan perbedaan elevasi yang cenderung tinggi menambah kekurangnyamanan berjalan kaki di kawasan.

### **2. Sirkulasi dan parkir**

Pada beberapa waktu yang lalu ruang jalan di kawasan ini telah beberapa kali diperlebar untuk menampung kepadatan arus sirkulasi kendaraan dan parkir tepi jalan yang ada dalam rangka mendukung peruntukan kawasan sebagai perdagangan dan jasa, namun tingkat kepadatan arus lalu lintas yang berkembang sangat cepat

mengakibatkan tidak tertampungnya moda angkutan dalam ruang jalan tersebut. Kawasan ini merupakan salah satu titik hambatan arus lalu lintas disepanjang koridor sehingga mengakibatkan menumpuknya moda angkutan dan terjadi kemacetan. Selain itu, deretan perdagangan ritel terkonsentrasi pada ujung kawasan di perempatan Jl. Kyai Saleh terutama di sebelah selatan jalan, sehingga akses masuk baik dengan moda angkutan maupun penempatan parkir kendaraan ke kawasan terhambat.

Desain ruang parkir yang ada yang diatur sejajar satu lapis pada titik simpul kemacetan arus lalu lintas cukup mengancam keselamatan baik orang maupun kendaraannya pada waktu bergerak ketempat yang dituju.

Beberapa indikasi adanya gangguan tingkat kenyamanan oleh aspek disain arsitektur elemen-elemen ruang publik yang ada, mendorong perlunya mengkaji pengaruhnya terhadap kunjungan pada kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran, hal ini penting dilakukan kajian lebih lanjut karena dapat berdampak langsung terhadap perkembangan kawasan tersebut, maka dari itu, penelitian ini ditujukan untuk menguji hipotesis hubungan atau pengaruh disain arsitektur pada kawasan perdagangan oleh-oleh di Jalan Pandanaran terhadap kunjungan pengguna kawasan.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Memperhatikan latar belakang yang telah diuraikan di atas terhadap fenomena perkembangan kawasan tersebut, maka ada beberapa hal yang menarik untuk diketahui lebih jauh adalah :

- Apakah ada pengaruh disain arsitektural elemen-elemen ruang publik pada kawasan terhadap kunjungan pengguna/konsumen di kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran ?
- Bagaimana persepsi kenyamanan di kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran?

## **1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian**

Dengan latar belakang dan rumusan masalah yang telah disebutkan, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh disain arsitektural elemen-elemen ruang publik terhadap persepsi kenyamanan pengguna/konsumen di kawasan perdagangan oleh-oleh di Jalan Pandanaran.

Untuk mencapai sasaran pada tujuan penelitian di atas, maka langkah-langkah yang perlu dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a) Identifikasi kondisi eksisting kawasan perdagangan oleh-oleh di jl Pandanaran.

- b) Identifikasi gangguan yang ditimbulkan akibat disain arsitektural elemen-elemen ruang publik pada kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran Semarang.
- c) Identifikasi persepsi tingkat kenyamanan di kawasan perdagangan oleh-oleh di jl. Pandanaran.
- d) Analisis pengaruh disain arsitektural elemen-elemen ruang publik terhadap kunjungan pengguna/konsumen di kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran.
- e) Arahan pengembangan kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran ditinjau dari tingkat kenyamanan.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Dalam penelitian ini, manfaat yang ingin dicapai antara lain :

- Mengetahui lebih jauh gangguan yang ditimbulkan akibat disain elemen-elemen ruang publik pada perkembangan kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran terhadap persepsi tingkat kenyamanan kawasan.
- Diharapkan bahwa hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dengan memberikan pemahaman tentang pentingnya tingkat kenyamanan.
- Temuan penelitian ini diharapkan dapat melengkapi penelitian lain yang telah ada tentang koridor pandanaran guna memberikan masukan

kepada Pemerintah Kota Semarang dalam penataan kawasan untuk menambah kualitas lingkungannya.

- Temuan Penelitian dapat menambah wawasan bagi peneliti.

### **1.5 Lingkup Penelitian**

- Batasan wilayah penelitian adalah penggal jalan Pandanaran dari Tugu Muda sampai dengan Jalan Kyai Saleh sebelah selatan jalan, terutama pada kawasan perdagangan pusat oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang. Untuk lebih jelasnya, batasan lingkup wilayah penelitian ini dapat dilihat pada gambar 1.1
- Batasan substansial materi melibatkan variabel disain arsitektural elemen-elemen ruang publik kawasan yang ditinjau dari ukuran proporsi dan skala yang mengganggu variabel persepsi tingkat kenyamanan pengguna di kawasan perdagangan pusat oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang.

### **1.6 Variabel Yang Dipelajari**

Istilah “variabel” didefinisikan sebagai objek penelitian yang bervariasi, dan selalu digunakan dalam setiap jenis penelitian. Variabel ini digunakan untuk mengidentifikasi disain arsitektural yang mengganggu pada kawasan, serta identifikasi persepsi tingkat kenyamanan pengunjung/pengguna. Adapun variabel yang digunakan antara lain :

- Variabel Dependen (pengaruh)

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah disain arsitektural elemen-elemen ruang publik pada kawasan, dimana variabel ini ditinjau dari faktor-faktor yang mengganggu saja yang meliputi : Undakan luar ruang, Jalur pejalan kaki, Pembatas ruang parkir, Kondisi jalur pedestrian, Intensitas pemakaian ruang parkir, Pencapaian ruang parkir, Peneduh/pepohonan, Ketersediaan lavatory.

- Variabel Independen (terpengaruh)

Variabel independen dalam penelitian ini adalah persepsi tingkat kenyamanan pengunjung atau pengguna yang didasarkan pada : keleluasaan bergerak, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi terhadap cuaca dan keamanan.

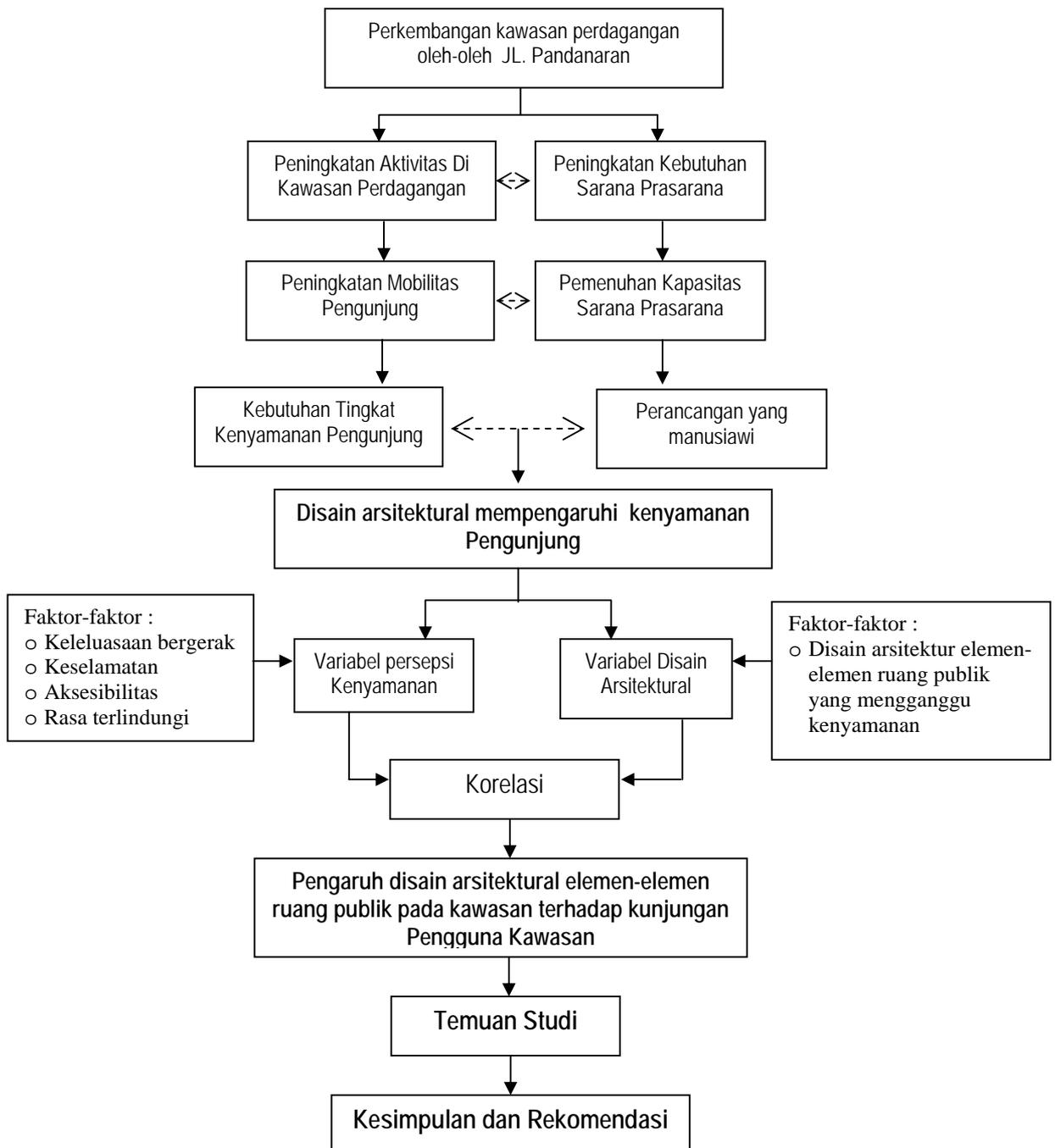
## 1.7 Kerangka Pemikiran

Alur pemikiran penelitian ini secara singkat dapat dijelaskan bahwa pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana akibat adanya perkembangan kawasan dengan dibangunnya elemen-elemen ruang publik yang ada ditinjau dengan kebutuhan dimensi manusia dalam melakukan aktivitasnya yaitu yang disebut *arthopomeric* berpengaruh terhadap tingkat kenyamanan pengunjung/pengguna.

Terdapat tiga faktor tingkat kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor gangguan disain arsitektural pada kawasan, yaitu keleluasaan

bergerak, keselamatan dan kemudahan pencapaian. Untuk lebih jelasnya, kerangka pemikiran dapat dilihat pada gambar berikut :

**GAMBAR 1.1**  
**KERANGKA PEMIKIRAN**



## **1.8 Sistematika Penelitian**

Secara garis besar sistematika pembahasan penulisan ini terbagi dalam empat bab, meliputi pendahuluan, tinjauan pustaka, metode penelitian dan wilayah penelitian. Masing-masing bab diuraikan sebagai berikut :

- BAB I** Merupakan bab pendahuluan, dimana dijelaskan mengenai latar belakang permasalahan, yang kemudian dirumuskan dalam perumusan masalah dan dijelaskan mengenai tujuan, manfaat, sistematika dan kerangka pemikiran dari penulisan.
- BAB II** Merupakan bab tinjauan pustaka, dimana dibahas mengenai tinjauan literatur sebagai penguat permasalahan tentang pemahaman ruang publik, pemahaman disain arsitektural yang manusiawi proporsi dan skalanya dan tinjauan terhadap tingkat kenyamanan kawasan.
- BAB III** Merupakan bab rancangan penelitian, dimana dibahas mengenai metodologi penelitian yang digunakan, persiapan penelitian, penentuan variabel, penentuan populasi dan sampel, metode penggalan dan bagaimana menganalisa datanya.
- BAB IV** Merupakan bab gambaran umum wilayah penelitian, dimana dibahas tinjauan makro dari koridor jalan pandanaran, kondisi fisik dasar, karakteristik lingkungannya.

BAB V Merupakan bab analisa dan pembahasan, dimana data-data dianalisa dan dimaknai sesuai dengan temuannya

BAB VI Merupakan bab kesimpulan dan rekomendasi.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Tinjauan ruang terbuka koridor

Ruang terbuka publik dalam pengertian perancangan kota merupakan ruang luar yang dipergunakan sebagai sarana penduduk kota dalam beraktivitas. Ditinjau dari elemen-elemen pembentuknya terdiri dari seluruh lansekap yang ada, seperti yang didefinisikan oleh Hamid Shirvani (1985) yaitu seluruh lansekap (*all landscape*), jalan, trotoir dan semacamnya (*hardscape*), taman-taman umum dan ruang rekreasi di area perkotaan. Dikatakan bahwa elemen-elemen dari ruang terbuka adalah termasuk taman-taman (*parks*) dan lingkungan umum (*squares*), ruang hijau kota seperti pepohonan, bangku-bangku, tumbuh-tumbuhan, air, penerangan, paving, kios-kios, pancuran minum, patung, jam dan sebagainya yang ada didalamnya termasuk juga jalur pejalan kaki, tanda-tanda dan fasilitas-fasilitasnya.

Beberapa jenis ruang terbuka tidak dipergunakan untuk kegiatan penduduk kota, jenis ruang terbuka tersebut bersifat pasif artinya bahwa elemen-elemen yang ada dalam ruang membatasi manusia untuk melakukan aktifitas di ruang tersebut. Seperti yang disampaikan oleh Rustam Hakim (1987) bahwa berdasarkan kegiatannya ruang terbuka terbagi menjadi dua yaitu :

1. Ruang terbuka Aktif yaitu ruang terbuka yang mengundang unsur-unsur kegiatan didalamnya.
2. Ruang terbuka Pasif yaitu ruang terbuka yang didalamnya tidak mengundang kegiatan manusia.

Sedangkan menurut fungsinya ruang terbuka berfungsi sebagai tempat bermain, berolah raga, tempat bersantai, tempat komunikasi sosial, tempat peralihan, tempat menunggu, sebagai tempat untuk mendapatkan udara segar dengan lingkungan, sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat yang lain, sebagai pembatas atau jarak diantara massa bangunan. Fungsi ekologisnya adalah sebagai penyegaran udara, penyerapan air hujan, pengendalian banjir, pemeliharaan ekosistem tertentu dan sebagai pelembut arsitektur bangunan (Rustam Hakim, 1987).

Lebih lanjut ruang terbuka publik lebih ditekankan berupa bentuk lorong linier seperti yang diungkapkan oleh Roger Trancik (1986) dalam bukunya berjudul "Finding Lost Space" dikatakan bahwa ruang terbuka adalah bentuk menerus jalan dan elemen dinding bangunan di sepanjang jalan. Ruang terbuka tersebut berbentuk lorong (corridor). Fungsi lorong ini biasanya sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan dua fungsi atau lebih.

Koridor merupakan suatu ruang memanjang yang linier yang membentuk lorong dan dibatasi oleh dinding dikedua sisinya. Koridor bersifat alami apabila pembatasnya berupa material alami, seperti sungai dll, sedangkan lainnya dibentuk oleh karya manusia seperti jalan dan jalur

transportasi kota. Menurut Lukman (1996) suatu koridor di perkotaan biasanya pada sisi kiri kanannya telah berdiri bangunan-bangunan yang berderet memanjang disepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan ini sangat menentukan karakteristik koridor, yang meliputi faktor-faktor arsitektural antara lain :

- Facade atau wajah arsitektural bangunan yang tampak di depan
- Figure ground atau hubungan penggunaan lahan untuk ruang terbuka dan masa bangunan
- Pedestrian ways atau jalur pejalan kaki

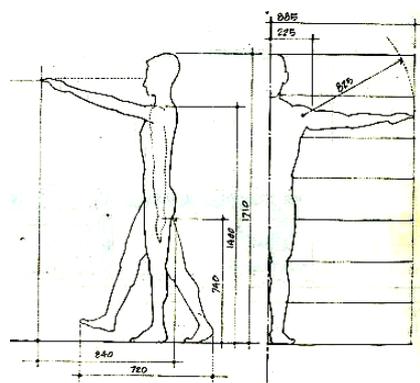
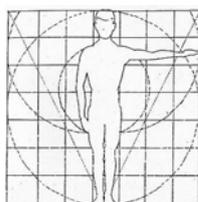
Dalam Rapoport (1986) bahwa jalan tersebut pada waktu tertentu dipergunakan untuk aktivitas lain, termasuk didalamnya dipergunakan sebagai jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berbentuk trotoar yaitu bagian dari jalan berupa jalur terpisah yang khusus untuk pejalan kaki biasanya terletak disamping jalan yang kegunaannya memisahkan pejalan kaki dengan transportasi kendaraan bermotor.

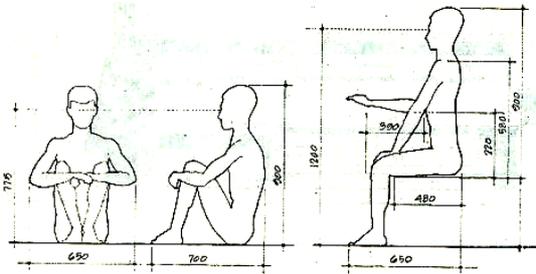
Dari definisi tersebut dapat ditarik suatu pemahaman bahwa Ruang terbuka publik adalah seluruh lansekap (*all landscape*), jalan, trotoir dan semacamnya (*hardscape*), taman-taman umum dan ruang rekreasi di area perkotaan dapat berbentuk koridor/jalan menerus dengan elemen dinding bangunan di sepanjang jalan. Ruang yang dimiliki ruang terbuka koridor adalah sebatas bangunan-bangunan pembatas ruang. Yang berfungsi sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan dua fungsi atau lebih yang bersifat umum dan menarik kegiatan.

## 2.2. Tinjauan persepsi kenyamanan

Kenyamanan merupakan salah satu dari kategori keindahan/estetika yaitu keindahan simbolik yang terbentuk oleh adanya apresiasi yang berarti (*meaning*) dari suatu lingkungan. Keindahan (estetika) dinilai berdasarkan sensor panca indera yang dimiliki manusia, dalam kaidah-kaidah perancangan kota yang berlandaskan ilmu arsitektur menurut Ishar (1993) keindahan/estetika adalah nilai-nilai dalam bentuk ekspresi yang menyenangkan mata, pikiran dan telinga. Keindahan bentuk lebih banyak berbicara mengenai sesuatu yang lebih nyata, oleh sebab itu dapat diukur atau dihitung.

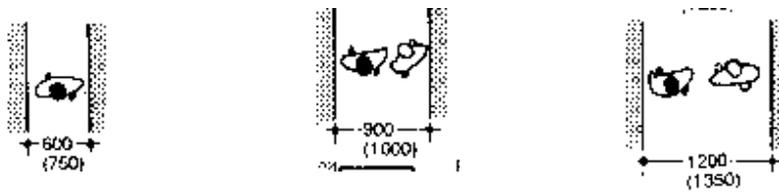
Sedangkan kenyamanan dalam suatu lingkungan dapat diukur berdasarkan kesesuaian kebutuhan fisiologis manusia dalam beraktivitas. Menurut Weisman (1981) kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang dapat menimbulkan rasa yang sesuai dengan panca indera dan *antropometry* disertai fasilitas-fasilitas yang sesuai pula dengan kegiatannya. *Antropometry* adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lainnya yang sanggup berhubungan dengan berbagai kegiatan yang berbeda-beda dalam mikro lingkungan.



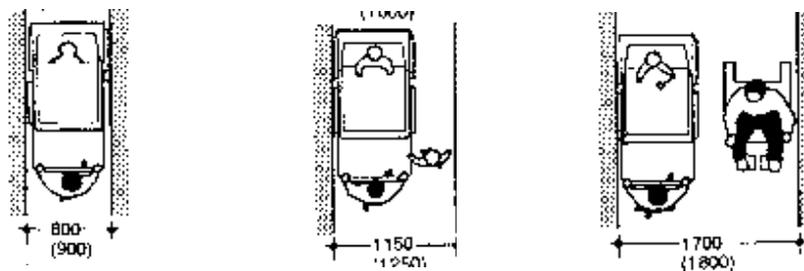


GAMBAR 2.1  
Proporsi dan Dimensi tubuh manusia

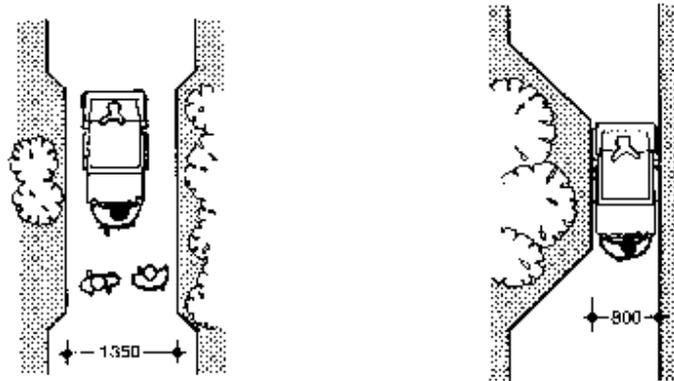
Proporsi dan dimensi untuk memenuhi kenyamanan penggunaanya yang diterapkan dalam elemen-elemen ruang terbuka diaplikasikan dalam perancangan jalur pejalan kaki dengan ukuran ruang yang disarankan menurut Ernst Neuert dalam Sjamsu Amril (1993) sebagai berikut :



GAMBAR 2.2  
Proporsi dan Dimensi jalur pejalan kaki sendiri maupun berpapasan

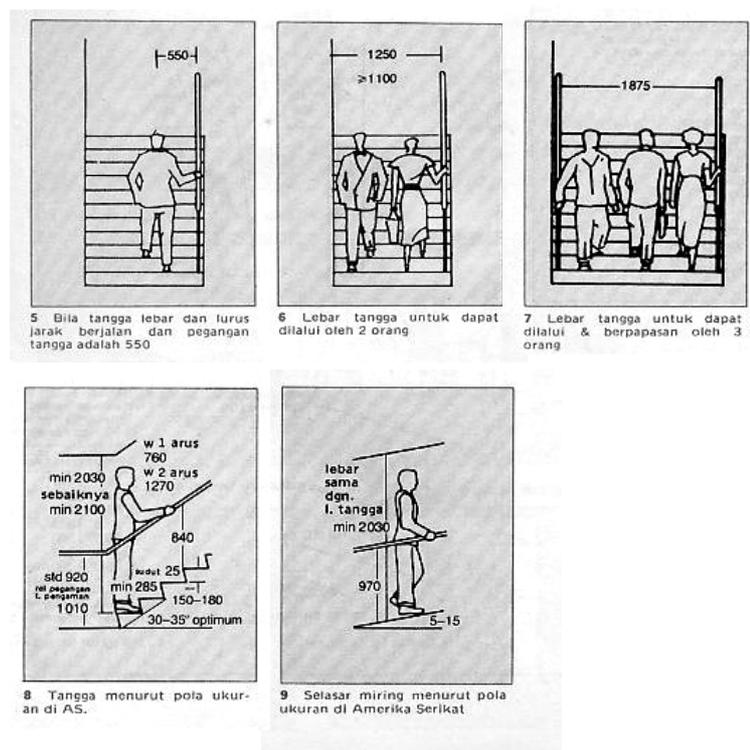


GAMBAR 2.3  
Proporsi dan Dimensi jalur pejalan kaki dengan kereta dorong



GAMBAR 2.4  
 Proporsi dan Dimensi jalur pejalan kaki dengan kereta dorong  
 dan pejalan kaki berpapasan

Sedangkan ukuran tangga dan raam luar bangunan diaplikasikan  
 sebagai berikut :



GAMBAR 2.5  
 Proporsi dan Dimensi tangga dan raam

Kemampuan manusia didalam memahami ruang yang diciptakan guna memenuhi kebutuhannya tersebut sangat tergantung dari bagaimana interaksi antara manusia dengan lingkungan binaan (yang diciptakan untuk kebutuhan manusia) dan bagaimana pengaruh ruang atau lingkungan tersebut terhadap persepsinya tentang kenyamanan.

Dalam skala yang lebih luas seperti kawasan, kenyamanan menurut Rubenstein (1992: 31) meliputi beberapa elemen antara lain sebagai berikut:

1. Traffic, analisa volume traffic sekitar kawasan perdagangan pada jam puncak.
2. Parkir, penyediaan areal parkir pada jarak kemampuan minimum berjalan kaki menuju area perdagangan. Kenikmatan berjalan kaki tergantung pada jarak tempuh, hubungan dengan angkutan umum dan perlindungan terhadap cuaca.
3. Transit, yaitu penyediaan pangkalan kendaraan umum dalam jarak relatif dekat.
4. Sirkulasi pedestrian, penyediaan sirkulasi pedestrian yang aman dan lancar dan mempunyai nilai estetik.
5. Eksisting bangunan, penyesuaian eksisting bangunan dengan memperhatikan ketinggian bangunan dan karakter arsitektur.
6. Sosial ekonomi masyarakat
7. Politik, menyangkut ijin, peraturan pemerintah dan lain-lain.

Sedangkan pada penyediaan sirkulasi pedestrian, terdiri dari beberapa elemen pedestrian meliputi :

1. Paving adalah trotoar atau bahan hamparan yang rata (Echols, J.M, 1983). Dalam hal ini sangat perlu untuk memperhatikan skala, pola, warna, tekstur dan daya serap air larian. Material paving meliputi : beton, batu bata, batu dan aspal. Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian di kawasan perdagangan maupun plaza (Rubenstein, 1992).
2. Lampu yang digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Ada beberapa tipe lampu yang merupakan elemen pendukung perancangan kota (Chiara, 1978), yaitu :
  - a. Lampu tingkat rendah, yaitu ketinggian dibawah pandangan mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah.
  - b. Lampu Mall dan jalur pejalan kaki yaitu ketinggian 1-1,5 m, serba guna berpola pencahayaan dan berkemampuan daya kerja cukup.
  - c. Lampu dengan maksud khusus yaitu mempunyai ketinggian rata-rata 2-3 m yang digunakan untuk daerah rekreasi, komersial, perumahan dan industri.
  - d. Lampu parkir dan jalan raya, yaitu mempunyai ketinggian 3-5 m, digunakan untuk daerah rekreasi, industri dan komersial jalan raya.

- e. Lampu dengan tiang tinggi yaitu mempunyai ketinggian antara 6 – 10 m digunakan untuk penerangan bagi daerah yang luas, parkir, rekreasi dan jalan layangl
3. Sign, merupakan rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan.
4. Sculpture, rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan atau menarik perhatian mata (vocal point) biasanya terletak di tengah maupun didepan plasa.
5. Bollards, adalah pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan, biasanya digunakan bersamaan dengan perletakan lampu.
6. Bangku, untuk memberi ruang istirahat bila lelah berjalan. Dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Bangku dapat terbuat dari logam, kayu, beton atau batu.
7. Tanaman Peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian. Menurut Rustam Hakim (1987) kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah :
  - a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca
  - b. Bermasa daun padat
  - c. Jenis dan bentuk pohon berupa angkana, akasia besar, bougenville, dan teh-tehan pangkas.

8. Telepon, biasanya disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki.
9. Kios, shelter dan kanopi, keberadaannya dapat untuk menghidupkan suasana pada jalur pedestrian sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktivitas jual beli, bila sewaktu dibutuhkan oleh pejalan kaki. Shelter dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin dan sinar matahari. Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberikan perlindungan terhadap cuaca.
10. Jam, tempat sampah. Jam sebagai penunjuk waktu, bila diletakkan di ruang kota, harus memperhatikan penempatannya, karena jam dapat sebagai focus atau lanmark, sedangkan tempat sampah diletakkan di jalur pedestrian agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga.

Menurut Rapoport (1977) aktivitas berjalan kaki mengandung 4 (empat) komponen yaitu :

1. Aktivitas yang sebenarnya, misalnya berjalan, makan dan lain sebagainya.
2. Cara melakukan, misalnya berjalan di jalur pedestrian, makan di rumah.

3. Aktivitas tambahan, yaitu terkait dan merupakan bagian dari satu kesatuan dalam sistem aktivitas, misalnya berjalan sambil melihat-lihat etalase toko.
4. Makna dari aktivitas tersebut, misalnya untuk menghayati lingkungan.

Selanjutnya Rapoport (dalam Moudén, 1987), mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan raya dan jalur pedestrian sebagai berikut :

1. Pergerakan non pedestrian, yakni segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya;
2. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas yang dinamis/bergerak sebagai fungsi transportasi dan aktivitas pedestrian yang statis seperti duduk dan berdiri.

Hal ini berarti bahwa jalur pedestrian bukan hanya sekedar sebagai salah satu ruang sirkulasi dan transportasi, tapi lebih dari itu juga berfungsi sebagai ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi di jalur pejalan kaki, yang dapat berhubungan dengan moda dan alat transportasi lainnya.

Ruang Publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu dan kelompok (Rustam Hakim, 1987). Batasan ruang publik meliputi :

- a. Bentuk dasar dari ruang terbuka diluar bangunan
- b. Dapat digunakan oleh Publik
- c. Memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan

Namun untuk mendapatkan jalur pejalan kaki yang baik, menurut Utterman, 1984, jalur pejalan kaki harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu :

1. Keamanan, yaitu pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindahan.
2. Menyenangkan, jalur pejalan kaki harus memiliki rute yang paling pendek, bebas dari hambatan saat menuju lokasi yang dikehendaki.
3. Kenyamanan, jalur pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui.
4. Daya tarik, pada jalur pedestrian diberi sesuatu elemen yang menonjol atau menarik perhatian pejalan kaki tanpa membahayakan dirinya.

Dalam beraktivitas manusia memerlukan ruang untuk bergerak yang terbatas oleh batas-batas semu. Menurut Fisher (dalam Sarwono, 1992) disebutkan bahwa ruang bergerak yang dibutuhkan manusia disebut *Personal space* yaitu merupakan batas atau jarak semu disekeliling diri. Dimana masing-masing batas akan saling tumpang tindih apabila ruang yang tersedia tidak tercukupi dan terjadi kepadatan. *Personal space* terbagi dalam empat kategori yaitu (Sarwono, 1992) :

- Jarak Intim : ruang atau daerah pribadi yang berjarak 0-0,5 m
- Jarak Personal : ruang atau daerah pribadi yang berjarak 1,5 – 3 m merupakan jarak untuk percakapan antar orang yang sudah akrab.
- Jarak Sosial : ruang atau daerah sosial yang berjarak 1,4 – 4 m merupakan jarak untuk hubungan yang bersifat formal
- Jarak Publik : ruang atau daerah publik yang berjarak 4 – 8,5 m

Perubahan fisik yang terjadi ini dapat mempengaruhi pola tingkah laku manusia dan kenyamanannya, hal mana lingkungan fisik ini dapat (Lynch, 1986:9) :

1. Lingkungan fisik dapat menentukan tingkah laku manusia
2. Lingkungan fisik memberi pilihan berbeda tingkah laku manusia
3. Lingkungan fisik dapat menghambat tingkah laku manusia

### **2.3. Kesimpulan**

Berdasarkan tinjauan pustaka yang telah dilakukan, maka dapat diperoleh kesimpulan bahwa dalam penelitian ini terdapat variabel disain arsitektur elemen-elemen ruang terbuka seperti jalur pejalan kaki, disain tangga dan ramp dan lain sebagainya dapat mempengaruhi tingkat kenyamanan penggunaannya, hal mana variabel kenyamanan ini dipengaruhi oleh faktor-faktor keselamatan, pergerakan, kemudahan pencapaian dan rasa terlindungi para penggunaannya di kawasan perdagangan tersebut yang berpotensi mempengaruhi intensitas kunjungannya.

## **BAB III**

### **METODA PENELITIAN**

#### **3.1 Persiapan Penelitian**

Metodologi penelitian yang digunakan adalah Kuantitatif Rasionalistik. Langkah-langkah pengambilan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini secara garis besar terdiri dari pengambilan data-data primer (penelitian lapangan) dan pengambilan data-data sekunder (kepuustakaan, peraturan dll).

Pada penelitian ini dilakukan tahapan sebagai berikut :

- Tahap awal adalah observasi kondisi fisik lapangan dan penentuan batas fisik wilayah penelitian untuk membatasi area pengamatan.
- Mengamati fenomena dan mengidentifikasi masalah.
- Mengumpulkan studi literatur
- Membuat hipotesa
- Menentukan rancangan penelitian
- Menggali data lapangan
- Menganalisa data
- Membahas hasil uji statistik
- Menarik kesimpulan

#### **3.2 Pendekatan dan Metodologi Pelaksanaan Studi**

##### **3.2.1 Pendekatan Studi**

Pendekatan studi merupakan metode atau cara yang dilakukan untuk mencapai tujuan dan sasaran studi. Studi ini menggunakan beberapa pendekatan yang dapat mendukung dalam mengkaji variabel-variabel yang terkait dalam penelitian.

b. Pendekatan Kuantitatif Rasionalistik

Pendekatan Kuantitatif Rasionalistik digunakan untuk menggambarkan dan mengetahui keadaan atau fenomena perkembangan yang terjadi pada kawasan perdagangan pusat oleh-oleh yang ada di Kota Semarang secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Data yang dibutuhkan dalam analisis ini adalah data kualitatif berupa persepsi yang dikuantitatifkan atau dikategorikan. Setelah data terkumpul, data-data tersebut dijelaskan dengan pemaparan berdasarkan klasifikasinya untuk memperoleh kesimpulan. Sedangkan data kuantitatif dianalisis dengan cara dijumlahkan, diklasifikasi, dan dipersentasekan. Hasil analisis data kuantitatif dapat berupa tabel, grafik, gambar, dan pemetaan. Pendekatan ini dipakai untuk menjawab pertanyaan:

- 1. Bagaimana kondisi elemen-elemen ruang publik kawasan perdagangan oleh-oleh di Kota Semarang ditinjau dari aspek disain arsitektur?*
- 2. Bagaimana tingkat kenyamanan pengguna di kawasan perdagangan oleh-oleh jl. Pandanaran Semarang ditinjau dari konsep disain yang manusiawi?*

3. *Adakah pengaruh disain arsitektur elemen-elemen ruang publik terhadap kunjungan pengguna di kawasan perdagangan oleh-oleh di jl. Pandanaran Semarang?*

c. Pendekatan Korelasi

Pendekatan ini digunakan untuk menentukan variabel tingkat kenyamanan pengunjung di kawasan perdagangan oleh-oleh jl. Pandanaran Semarang, menemukan variabel yang memiliki kontribusi terbesar terhadap kunjungan pengguna kawasan tersebut. Selain itu, pendekatan korelasi juga digunakan untuk menganalisis variabel tingkat kenyamanan pada kawasan berdasarkan persepsi pengunjung kawasan perdagangan pusat oleh-oleh Jalan Pandanaran Semarang.

### **3.2.2 Tahapan Pelaksanaan Penelitian**

Pelaksanaan penelitian ini terdiri dari beberapa tahapan yang meliputi:

1. Merumuskan variabel-variabel penentu tingkat kenyamanan. Tahapan ini diperoleh berdasarkan kajian dari beberapa literatur yang menjadi acuan penelitian.
2. Identifikasi karakteristik dan persepsi pengunjung/pengguna kawasan perdagangan Jl. Pandanaran Semarang.
3. Analisis pengaruh aspek disain arsitektur elemen-elemen ruang publik terhadap persepsi kenyamanan pengguna kawasan perdagangan oleh-

- oleh jalan Pandanaran Semarang. Analisis ini diperoleh dari hasil survei primer berupa kuesioner.
4. Analisis variabel yang berpengaruh terhadap kunjungan pengguna kawasan.
  5. Perumusan temuan penelitian dan kesimpulan serta rekomendasi kepada Pemerintah Kota Semarang berdasarkan hasil identifikasi dan analisis tingkat kenyamanan berdasarkan persepsi pengunjung/pengguna kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran Semarang.

### **3.2.3 Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data.**

Data adalah merupakan bahasa dan simbol-simbol pengganti lain yang disepakati oleh umum dalam menggambarkan objek yang berupa suatu kenyataan apa adanya (*raw facts*). Agar data tersebut dapat diambil makna atau pengertiannya, maka data tersebut harus dikumpulkan dan diolah sedemikian rupa sehingga data terkonversi menjadi sebuah informasi. Adapun teknik pengumpulan dan pengolahan data dalam studi ini diuraikan secara lengkap pada beberapa subbab di bawah ini:

#### **a. Penentuan Jumlah Sampel**

Studi ini menggunakan sampel untuk bahan studi dengan alasan bahwa peneliti tidak mungkin untuk mengamati seluruh anggota populasi, dan juga sampel penggunaan ini sangat berguna untuk menghemat waktu,

biaya, dan tenaga. Sebelum dilakukan pengambilan sampel, tentunya jumlah populasi telah diperhitungkan terlebih dahulu. Jumlah populasi yang digunakan diambil berdasarkan jumlah pengguna parkir dan pedagang di kawasan perdagangan oleh-oleh jl. Pandanaran Semarang.

Sedangkan tingkat kepercayaan yang diambil adalah 95 % sehingga nilai Z (derajat kecermatan) yang didapat adalah 1.96, dengan besarnya toleransi penyimpangan 5 % (masimal eror). Oleh karena proporsi populasi dalam studi ini tidak diketahui sebelum dilakukannya analisis, maka rumus ukuran sampel ini menggunakan nilai p (rasio populasi) = 0,5, sebab menurut Sugiarto, jumlah sampel ini dapat diperoleh jika nilai p = 0,5. Suatu penduga dikatakan tidak bias jika nilai yang diharapkan dari statistik adalah sama dengan nilai parameter. Dengan nilai p = 0,5 berarti rata-rata sampel merupakan penduga yang baik atau dikatakan tidak mengalami bias karena nilai yang diharapkan sama dengan nilai parameter. Jika proporsi < 50, maka terjadi bias, karena nilai yang diharapkan dari statistik lebih besar daripada nilai parameter. Kejadian ini disebut *over estimated*. Jika terjadi kejadian sebaliknya disebut *under estimated*, karena nilai yang diharapkan dari statistik lebih kecil daripada proporsi populasi. Dalam studi ini, jumlah sampel yang diambil sebagai responden penelitian adalah rata-rata jumlah pengunjung dan pedagang dengan asumsi persentase sebagai berikut:

- Pengunjung : 80 orang (50%)
- Pedagang : 20 orang (50%)

Jadi jumlah responden dalam penelitian ini adalah 100 orang.

#### b. Pengumpulan Data

Dalam studi ini dibutuhkan data yang berupa data primer dan data sekunder. Data primer yang dimaksud adalah data yang diperoleh secara langsung di lapangan, dimana data diperoleh secara langsung dari responden. Untuk mendapatkan data primer, teknik pengumpulan data yang digunakan adalah kuesioner dan observasi lapangan. Data primer yang dibutuhkan dalam studi ini adalah pernyataan kenyamanan dari pengguna kawasan perdagangan oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang berdasarkan persepsinya mengenai tingkat kenyamanan kawasan akibat pengaruh aspek disain arsitektur elemen-elemen ruang publik khususnya yang mengganggu.

Waktu penelitian ditentukan berdasarkan pada observasi awal yaitu :

1. Hari Minggu/Hari Libur, jam 10.00 s/d 17.00 wib, merupakan puncak tertinggi kepadatan pengunjung kawasan.
2. Hari Rabu, hari setelah hari libur (selasa merupakan hari libur) jam 10.00 s/d 17.00 wib, kepadatan pengunjung pada tingkat kepadatan sedang.
3. Hari Kamis, hari kerja biasa jam 10.00 s/d 17.00 wib, kepadatan pengunjung rendah.

Dalam kuesioner juga ditanyakan intensitas kunjungan responden untuk mengetahui intensitas kunjungan terhadap seting.

Sedangkan data sekunder adalah merupakan sumber data tertulis yang diperoleh dari arsip atau dokumen dari lembaga/ instansi yang terkait. Adapun teknik penggunaan dokumen dapat dilakukan untuk mendapatkan data sekunder atau data tertulis yang berhubungan dengan substansi studi, dengan cara mengumpulkan dokumen yang diperlukan dalam menunjang penelitian ini yang berasal dari Instansi Pemerintahan, LSM, atau perpustakaan. Data sekunder ini bersifat sebagai pelengkap atau pendukung data primer. Data sekunder yang dibutuhkan berupa data-data pendukung studi yang berasal dari BPS Kota Semarang, Dinas Pendapatan Daerah, dan BAPPEDA Kota Semarang.

#### c. Pengolahan Data

Setelah menentukan sampel yang dilanjutkan dengan dilakukannya pengumpulan data berdasarkan kebutuhan data di atas, maka langkah selanjutnya adalah melakukan pengolahan data. Data yang telah terkumpul kemudian diolah dengan tahapan sebagai berikut:

- Verifikasi, pemeriksaan data secara umum dengan mengacu kepada daftar kompilasi data yang telah disusun.
- Klasifikasi, pengelompokan data berdasarkan kepentingan/ tujuan yang ingin dicapai atau berdasarkan kesamaan dalam aspek tertentu.
- Validasi, penilaian apakah data-data yang sudah ada cukup valid dan representatif mewakili kondisi yang diamati.

- *Coding*, pemberian kode pada variabel dan data yang telah terkumpul melalui lembar instrumen
- Tabulasi, proses akhir dalam penyusunan data agar data mudah dibaca, dimengerti dan digunakan sesuai dengan tujuan penelitian.

### **3.2.4 Metode Analisis**

Dalam subbab metode analisis ini akan dijelaskan mengenai rangkaian metode analisis yang terintegrasi untuk mengetahui pengaruh disain arsitektur elemen-elemen ruang publik terhadap inensitas kunjungan pengguna kawasan dalam dukungannya terhadap perkembangan kawasan perdagangan oleh-oleh. Beberapa metode analisis ini dijelaskan pada poin-poin di bawah ini.

#### **a. Uji Validitas**

Uji validitas digunakan untuk menggambarkan dan mengetahui apakah pembuatan instrumen indikator yang digunakan memenuhi syarat (valid). Uji validitas ini menggunakan SPSS dengan teknik Pearson yang pada dasarnya merupakan teknik Korelasi Product Moment (Suharsini Arikunto, 1989, hal 205).

Variabel-variabel disain arsitektur elemen-elemen ruang publik di kawasan perdagangan oleh-oleh di jalan Pandanaran Semarang yang diduga mempengaruhi variabel terikat Intensitas kunjungan pengguna

kawasan, Indikator dan tolok ukurnya dapat disusun dalam tabel sebagai berikut :

**TABEL 3.1**  
**INDIKATOR DAN TOLOK UKUR VARIABEL BEBAS DISAIN**  
**ARSITEKTUR ELEMEN-ELEMEN RUANG PUBLIK KAWASAN**  
**PERDAGANGAN OLEH-OLEH DI JALAN PANDANARAN SEMARANG**

No	Variabel	Indikator	Tolok ukur
1	Pergerakan	Keleluasaan berjalan kaki berpapasan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat Leluasa</li> <li>• Leluasa</li> <li>• Cukup leluasa</li> <li>• Tidak Leluasa</li> </ul>
		Kelancaran berjalan kaki akibat aktivitas PKL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak mempengaruhi</li> <li>• Lancar</li> <li>• Mengganggu</li> <li>• Menghambat</li> </ul>
		Berjalan kaki pada Kemiringan Ramp	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat nyaman</li> <li>• Tidak mengganggu</li> <li>• Mengganggu</li> <li>• Menghambat</li> </ul>
		Berjalan kaki pada elevasi undakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak Mengganggu</li> <li>• Mengganggu kerendahan</li> <li>• Mengganggu ketinggian</li> <li>• Mengambat</li> </ul>
		Berjalan kaki akibat kondisi naik/ turun permukaan jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak Mengganggu</li> <li>• Cukup mengganggu</li> <li>• Mengganggu</li> <li>• Sangat mengganggu</li> </ul>
2	Keselamatan	Pada ruang parkir terhadap lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat aman</li> <li>• Aman</li> <li>• Berbahaya</li> <li>• Sangat berbahaya</li> </ul>
		Berjalan kaki pada elevasi ramp	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat aaman</li> <li>• Aman</li> <li>• Berbahaya</li> <li>• Sangat berbahaya</li> </ul>
		Berjalan kaki pada elevasi undakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat aman</li> <li>• Aman</li> <li>• Berbahaya</li> <li>• Sangat berbahaya</li> </ul>
3	Aksesibilitas	Kemudahan pencapaian ke tempat parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mudah Sekali</li> <li>• Mudah</li> <li>• Susah</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat susah</li> </ul>
		Intensitas pemakaian ruang parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sering kosong</li> <li>• Sedang</li> <li>• Sering Penuh</li> <li>• Selalu penuh</li> </ul>
		Tingkat kemacetan arus lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat lancar</li> <li>• Lancar</li> <li>• Kurang lancar krn parkir</li> <li>• Macet karena parkir</li> </ul>
		Lebar ruang dan tatanan parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat longgar</li> <li>• Longgar</li> <li>• Sempit</li> <li>• Sangat sempit</li> </ul>
4	Rasa terlindungi	Ketersediaan peneduh dan elemen ruang terbuka lainnya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sangat Lengkap</li> <li>• Memenuhi</li> <li>• Cukup memenuhi</li> <li>• Belum memenuhi</li> </ul>

Sumber : Hasil Analisis, 2005

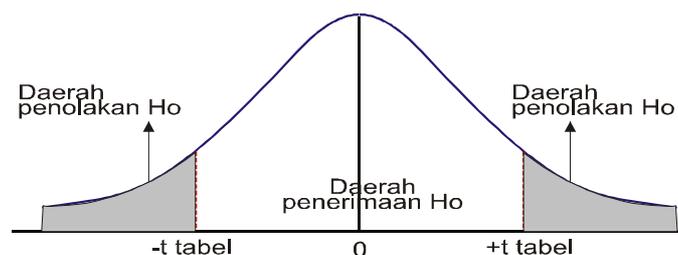
#### b. Analisis Korelasi

Setelah didapatkan persepsi terhadap variabel disain arsitektur elemen-elemen ruang publik yang mengganggu, maka tahapan selanjutnya adalah menganalisis variabel yang berpengaruh terhadap tingkat kenyamanan pengunjung/pengguna kawasan tersebut. Analisis dilakukan dengan menggunakan model analisis korelasi.

Teknik analisis korelasi Rank Spearman digunakan untuk menghitung kasus yang memiliki kombinasi nilai-nilai yang berbeda dari dua variabel atau lebih. Dalam studi ini nilai tersebut berasal dari persepsi kenyamanan terhadap disain arsitektur elemen-elemen ruang publik kawasan yang indikatornya berupa variabel pergerakan, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi terhadap variabel Intensitas kunjungan. Analisis ini menggunakan bentuk tabel dua dimensi yang meliputi variable baris (pergerakan, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi) dan

variable kolom (kunjungan), sehingga akan diperoleh beberapa nilai yang memiliki arti tersendiri.

Untuk menguji korelasi tersebut dipergunakan uji t-test , Nilai signifikansi (*significant level*) merupakan nilai tingkat kepercayaan yang juga mencerminkan asumsi tingkat kesalahan dalam penelitian. Hasil perhitungan akan dibandingkan dengan harga titik kritis pada tabel distribusi t-test, selain itu juga diperlukan derajat kebebasan (*degrees of freedom = df*). Apabila hasil perhitungan t-test lebih besar daripada harga titik kritis pada tabel *t-test* dan berada pada daerah penolakan  $H_0$ , maka hipotesa yang menyatakan kedua variabel tidak berhubungan ditolak, berarti terdapat hubungan antar variabel yang diuji. Apabila yang terjadi sebaliknya apabila perhitungan t-test berada pada daerah penerimaan  $H_0$ , maka tidak ada hubungan antara variabel yang diuji.

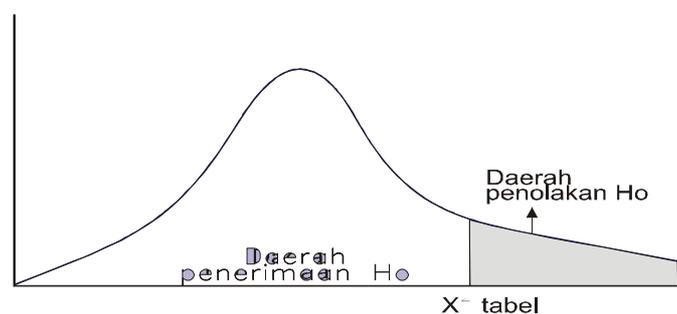


GAMBAR 3.1  
Diagram uji "t" untuk korelasi Rank Spearman

Teknik analisis korelasi Kendall W digunakan untuk mengetahui adanya keeratan hubungan antara dua variabel atau lebih secara bersama-sama. Dalam studi ini nilai tersebut berasal dari persepsi kenyamanan

terhadap disain arsitektur elemen-elemen ruang publik kawasan yang indikatornya berupa variabel pergerakan, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi secara bersama-sama terhadap variabel Intensitas kunjungan. Analisis ini menggunakan bentuk tabel dua dimensi yang meliputi variable baris (pergerakan, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi) dan variable kolom (kunjungan), sehingga akan diperoleh beberapa nilai yang memiliki arti tersendiri.

Selanjutnya, untuk menguji apakah ada hubungan antar variabel tersebut, maka digunakan nilai *Chi-Square* statistik uji Pearson. Hasil perhitungan akan dibandingkan dengan harga titik kritis pada tabel distribusi *Chi-Square*, selain itu juga diperlukan derajat kebebasan (*degrees of freedom = df*). Apabila *Chi-Square* uji Pearson lebih besar daripada harga titik kritis pada tabel *Chi-Square*, maka hipotesa yang menyatakan kedua variabel tidak berhubungan ditolak, berarti terdapat hubungan antar variabel yang diuji. Apabila yang terjadi sebaliknya, maka tidak ada hubungan antara variabel yang diuji.



GAMBAR 3.2  
Diagram uji x<sup>2</sup> (Chi-Square) untuk korelasi Kendall W

Untuk mengukur sifat atau tingkat hubungan antara dua variabel, digunakan koefisien kontingensi yang didasarkan perhitungan *Chi-Square* dengan nilai 0 sampai 1. Adapun pasangan hipotesis yang akan diuji berdasarkan data dalam tabel kontingensi di atas adalah:

<p><b>Ho = Variabel Disain Arsitektur dan Variabel Kunjungan Pengguna Tidak Berhubungan</b></p> <p><b>Hi = Variabel Disain Arsitektur dan Variabel Kunjungan Pengguna Kawasan Berhubungan</b></p>
---

Hipotesa Ho ditolak jika :  $X^2 > X^2_t$ , dan

Hipotesa Hi diterima jika :  $X^2 > X^2_t$

Hasil dari analisis berupa pengaruh dan hubungan variabel Disain Arsitektur elemen-elemen ruang publik dan tingkat kunjungan pengguna di kawasan. Hasil ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan terhadap pengembangan kawasan perdagangan oleh-oleh di Kota Semarang.

## **BAB IV**

### **GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN**

Wilayah studi dalam penelitian ini adalah daerah di sepanjang koridor Jalan Pandanaran, yaitu wilayah di sepanjang jalan Tugu Muda dan Bundaran Simpang Lima yang termasuk dalam BWK I. Gambaran umum terhadap wilayah studi pada awalnya akan dipaparkan gambaran secara makro terhadap sejarah Kota Semarang terutama dikaitkan dengan perkembangan Koridor Pandanaran, selain itu juga akan dijelaskan peran serta fungsi dari BWK I sebagai wilayah yang melingkupi Koridor Pandanaran. Pada akhir baru kemudian kondisi fisik dasar wilayah studi dan karakteristik atau kondisi bangunan di wilayah studi dibawah ini. Sedangkan paparan gambaran secara lengkap atau spesifik terhadap Koridor Pandanaran akan disesuaikan dengan aspek-aspek yang berpengaruh terhadap penataan bangunan di Koridor Pandanaran ini.

#### **4.1 Tinjauan Makro Koridor Jalan Pandanaran**

##### **4.1.1 Perkembangan Kota Semarang**

Awal pusat aktifitas yang ada di Kota Semarang diawali dari Kawasan Johar yang awalnya merupakan sebuah kawasan permukiman terutama mereka yang berasal dari luar Semarang (tamu). Aktifitas mereka

dalam memenuhi kebutuhan hidup mereka menjadikan kawasan ini menjadi pusat perdagangan.

Kota Semarang yang pusatnya berembrio dari Kawasan Johar ini selanjutnya mengalami perkembangan menuju ke arah barat daya atau tepatnya menuju Kawasan Tugu Muda. Dalam sejarah Kota Semarang yang terekam dalam Semarang Tempo Dulu Kawasan Tugu Muda berkembang menjadi Kawasan Pemerintahan terutama dengan keberadaan Kantor Pemerintah Daerah di Jalan Pemuda.

Kawasan simpang lima sampai dengan tahun 80-an masih merupakan kawasan sosial. Di kawasan ini selain terdapat masjid tadinya juga terdapat Gedung Olah Raga serta Gedung Pertemuan Pancasila. Desakan yang dilakukan oleh swasta atau investor untuk mengembangkan kawasan ini menjadi berkembang ditanggapi oleh Pemerintah Daerah Kota Semarang pada waktu itu dengan munculnya kebijaksanaan perubahan fungsi kawasan menjadi perdagangan dan jasa, selain itu juga dipindahkannya GOR ke Karangrejo dan dihilangkannya Gedung Pertemuan Pancasila.

Kebijaksanaan yang diambil tersebut dan diikuti oleh aktifitas pembangunan perdagangan modern, menyebabkan Kawasan Simpang Lima berubah menjadi kawasan perdagangan baru. Seiring berjalannya waktu kawasan perdagangan modern terbesar yang ada di Kota Semarang ini terpusat di Kawasan Simpang Lima dan kawasan ini menjadi CBD baru Kota Semarang di samping Johar. Sampai sekarang ini perkembangan

Kawasan Simpang Lima menjadi pusat aktifitas Kota Semarang, tidak hanya perdagangan tetapi jasa berupa perkantoran dan hotel juga berkembang di kawasan ini. Bersama dengan Johar, Simpang Lima menjadi CBD Kota Semarang dengan karakteristik yang berbeda. Simpang Lima lebih cenderung pada aktifitas modern sementara pada Kawasan Johar menjadi pusat aktifitas tradisional.

#### **4.1.2 Perkembangan Jalan Pandanaran**

Perkembangan Kawasan Simpang Lima pada tahun 80-an menyebabkan kawasan disekitarnya menjadi berkembang, terutam pada ruas-ruas jalan yang mengakses langsung kawasan ini. Kaitannya dengan perkembangan Kota Semarang seperti yang diuraikan sebelumnya, bahwa perkembangan Kawasan Johar yang menyebar hingga Tugu Muda dan munculnya Kawasan Simpang Lima sebagai CBD baru mengakibatkan perkembangan yang sangat pesat pada koridor atau Jalan Pandanaran. Hal ini dapat terjadi karena pada kenyataannya Jalan Pandanaran menjadi jalur penghubung (*link*) antara kedua kutub atau magnet yang ada tersebut.

Dalam teori kutub pertumbuhan, didefinisikan jika terdapat dua magnet pertumbuhan yang didukung jaringan yang baik maka sepanjang jaringan tersebut akan berkembang karena adanya daya tarik menarik yang kuat antara kedua kutubnya. Hal ini dapat diartikan adanya dua pusat aktifitas atau pertumbuhan akan menyebabkan jalur yang menghubungkan

kedua pusat tersebut akan menjadi berkembang, hal ini timbul akibat konsekuensi logis adanya keterkaitan yang sangat erat (diilustrasikan sebagai tarik menarik yang kuat) antar dua pusat pertumbuhan tersebut.

Jalan Pandanaran yang merupakan jalur yang berada dan menghubungkan kedua pusat aktifitas yaitu Simpang Lima dan Tugu Muda merupakan salah satu jalan yang berkembang akibat letaknya yang berada di antara dua aktifitas yang kuat dan besar. Dalam perjalanannya perkembangan Jalan Pandanaran dapat dikatakan relatif cepat dan pesat, hal ini dapat ditunjukkan dengan gambaran kondisi Jalan Pandanaran pada sekitar tahun 80-an yang aktifitasnya masih 'sepi' dan sedikit, tetapi kondisi yang sekarang ini banyak sekali aktifitas perdagangan dan jasa yang berkembang di jalan ini.

#### **4.1.3 Konstelasi Koridor Pandanaran terhadap Tata Ruang Semarang**

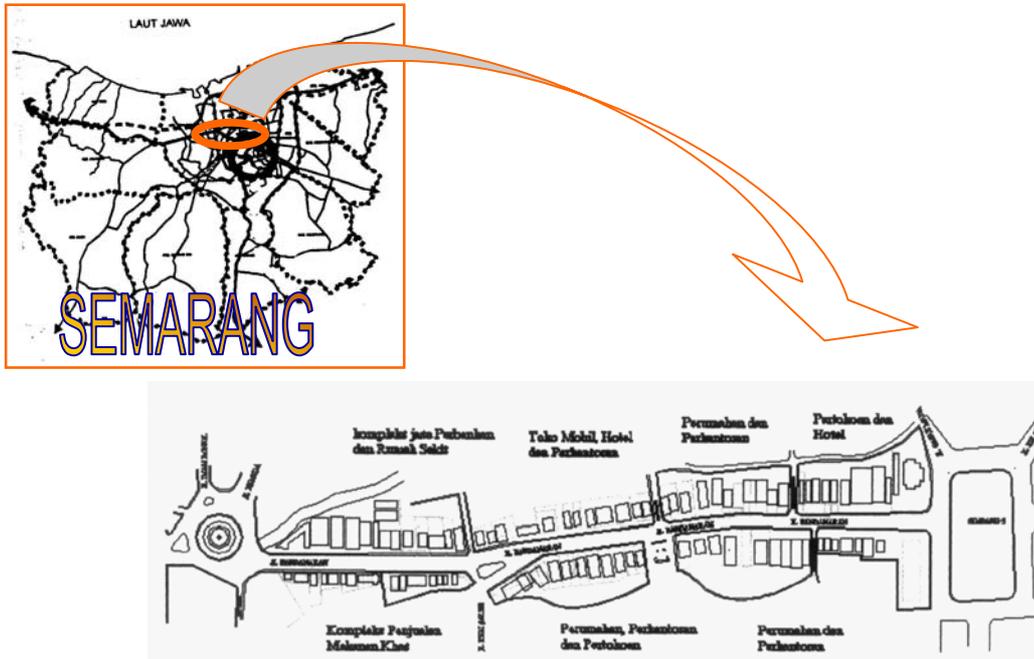
Kedudukan Koridor Pandanaran dalam kaitannya dengan tata ruang Semarang, bahwa dalam Rencana Tata Ruang Kota Semarang dibagi menjadi 10 BWK (Bagian Wilayah Kota). Pembagian ke dalam 10 BWK dimaksudkan agar dalam pelaksanaan dan pemecahan masalah pembangunan kota akan lebih mudah dan baik. Pengelompokan wilayah dalam satu BWK didasarkan pada karakteristik wilayah yang memiliki homogenitas. Kriteria homogenitas dalam hal ini meliputi kondisi fisik dasar serta aktifitas yang berlangsung pada wilayah tersebut.

Peranan suatu bagian wilayah kota dalam konstelasi wilayah yang lebih luas pada hakekatnya merupakan manifestasi dari potensi-potensi yang dimiliki oleh kota tersebut untuk dapat dimanfaatkan oleh daerah belakangnya. Potensi tersebut dapat berupa keadaan fisik geografis, lokasi dan status administratif, kebijaksanaan yang telah ditetapkan, ataupun fasilitas-fasilitas yang dimilikinya.

Jalan Pandanaran yang letaknya di tengah kota, yang secara administrasi masuk dalam Kecamatan Semarang Tengah. Bersama dengan Kawasan Simpang Lima dan sekitarnya kawasan ini masuk dalam Bagian Wilayah Kota (BWK) I dengan arahan fungsi kegiatan diutamakan pada perdagangan dan jasa.

#### **4.1.4 Peran dan Fungsi BWK I**

Bagian Wilayah Kota I (BWK I) sebagai bagian dari wilayah Kota Semarang serta sebagai wilayah Pusat Kota Semarang memiliki peranan sebagai daerah pusat pelayanan kegiatan kota dan daerah lain yang berada di belakangnya.



GAMBAR 4.1  
Konstelasi koridor pandanaran terhadap Semarang

Berdasarkan kondisi tersebut diatas maka beberapa peranan yang dimiliki oleh BWK I di tinjau dari potensi-potensi yang ada adalah sebagai berikut:

1. **Secara fisik geografis**, BWK I terletak di wilayah pusat kota sehingga memiliki lokasi yang cukup strategis didalam melayani daerah-daerah yang berada disekitarnya khususnya daerah yang berada di belakangnya (*hinterland*).
2. **Berdasarkan kebijaksanaan yang telah di tetapkan**, BWK I memiliki beberapa fungsi utama yaitu fungsi sebagai kawasan pemukiman, kawasan perdagangan dan jasa, kawasan perkantoran, dan kesemua fungsi tersebut ditunjang oleh pelayanan umum yang

mencakup fasilitas pendidikan, peribadatan, kesehatan, perdagangan, olah raga dan rekreasi, serta pelayanan pemerintah setempat. Selain itu juga terdapat beberapa fungsi lain yang peletaknya dapat tersebar tergantung struktur tingkat pelayanannya dan dapat tidak terbentuk dalam satu kawasan seperti misalnya sektor informal ataupun taman lingkungan.

3. **Berdasarkan fasilitas-fasilitas yang dimilikinya**, BWK I memiliki beberapa fasilitas yang mempunyai skala pelayanan regional yaitu sebagai pusat perdagangan, perkantoran serta pusat kegiatan pelayanan kota.

Berdasarkan beberapa peranan tersebut maka penjelasan elemen-elemen fungsi untuk masing-masing kelurahan yang berada di BWK I adalah sebagai berikut:

1. **Fungsi Perkantoran**, pada BWK I terdapat beberapa kawasan yang memiliki fungsi sebagai kawasan perkantoran yaitu perkantoran pemerintah yang memiliki skala pelayanan kota di sepanjang jalan pemuda dan perkantoran pemerintah yang memiliki skala pelayanan regional di sepanjang jalan pahlawan. Sedangkan perkantoran swasta terletak tersebar di sepanjang jalan utama kawasan. Kelurahan yang memiliki fungsi sebagai kawasan perkantoran adalah Kelurahan Sekayu

2. ***Fungsi Perdagangan dan Jasa***, kecenderungan yang terjadi dengan bergesernya pemukiman yang berada di pusat kota dengan kegiatan perekonomian mengakibatkan BWK I berkembang menjadi tempat berlangsungnya aktivitas-aktivitas kegiatan kota khususnya perdagangan dan jasa. Kawasan perdagangan dan jasa yang terdapat pada BWK I adalah Kawasan Simpanglima, kawasan pasar johan, kawasan pasar bulu, sepanjang jalan pandanaran, sepanjang jalan Mgr. Soegiyo Pranoto, sepanjang jalan Dr. Cipto dan lain-lain. Kawasan perdagangan dan jasa tersebut yang memiliki skala pelayanan regional adalah kawasan simpanglima dan kawasan pasar johan. Sedangkan untuk kawasan perdagangan dan jasa yang lain memiliki skala pelayanan kota. Beberapa kelurahan yang memiliki fungsi tersebut diatas meliputi kelurahan Pandansari, Kauman, Kranggan, Jagalan, Rejomulyo, Peterongan dan Purwodinatan.
3. ***Fungsi Permukiman***, kecenderungan semakin padatnya daerah pusat kota serta mahalnya harga lahan mengakibatkan fungsi pemukiman dikembangkan secara vertikal untuk melayani penduduk serta memperbaiki kualitas lingkungannya. Beberapa kelurahan di BWK I yang saat ini diusahakan sebagai tempat pemukiman meliputi Kelurahan Pindrikan Lor, Pindrikan Kidul, Miroto, Pekunden, Gabahan, Brumbungan, Mlatibaru, Bugangan, Sarirejo, Rejosari,

Karangturi, Karang tempel, Bulustalan, Barusari, Randusari, Lamper Lor, Lamper Kidul, dan Lamper Tengah.

4. ***Fungsi Campuran (pemukiman, perkantoran, perdagangan dan jasa, dan fasilitas umum)***, beberapa kelurahan yang memiliki fungsi campuran meliputi kelurahan Kembang Sari, Bangunharjo, Karangkidul, Kemijen, Mlatiharjo, Kebonagung, Randusari, Mugasari, Pleburan, dan Wonodri.
5. ***Fungsi spesifik***, dengan terdapatnya Kawasan Kota Lama sebagai kawasan bangunan konservasi yang memiliki nilai arsitektur tinggi.

Berdasarkan rencana struktur tata ruang Kotamadya Semarang yang merupakan pengaturan dan pengembangan setiap bagian wilayah kota secara optimal dan terpadu maka arahan kebijaksanaan untuk BWK I adalah sebagai Pusat kota yang mempunyai fungsi untuk pusat kegiatan pelayanan umum (*Central Business District*) yang meliputi fungsi-fungsi tersebut diatas.

Sesuai dengan peran dan fungsi tersebut diatas maka dalam struktur tingkat pelayanan kota, BWK I merupakan pusat kegiatan kota atau secara hierarkhi berada pada yang paling atas sehingga dalam perencanaan struktur tingkat pelayanannya diarahkan untuk tingkat pelayanan skala kota.

#### **4.2 Gambaran Karakteristik Lingkungan Koridor Jalan Pandanaran**

Sesuai dengan Peraturan Daerah Kotamadya Semarang tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang, koridor Jalan Pandanaran termasuk dalam BWK I (Kecamatan

Semarang Tengah, Semarang Timur, Semarang Selatan), dan merupakan perbatasan antara Kelurahan Miroto dan Kelurahan Pekunden (Blok 1.3) dengan Kelurahan Randusari dan Mugasari (Blok 4.2). Batas wilayah studi yang akan diteliti adalah kawasan perdagangan jalan Pandanaran dengan kedalaman sampai dengan kavling.

Jaringan pergerakan/transportasi jalan pada kawasan perdagangan oleh-oleh pandanaran termasuk jalan dengan kategori jalan arteri sekunder.

Penggunaan masing-masing kapling disepanjang penggal 1 ini dapat dilihat pada daftar berikut ini :

**TABEL IV.1  
PROSENTASE PENGGUNAAN BANGUNAN PADA KAWASAN**

<b>No</b>	<b>Penggunaan</b>	<b>Prosentase</b>
1	Permukiman	11 %
2	Perdagangan	56 %
3	Jasa	33 %

sumber : Survey Lapangan, 2000

#### **4.2.1 Sirkulasi dan Parkir**

Pada penggal jalan Kyai Saleh-Bundaran Tugu Muda mempunyai karakteristik yang sangat berbeda dengan penggal 1 maupun pada penggal 2 diatas, ruang parkir pinggir jalan di penggal jalan sepanjang  $\pm$  300 meter hanya terdapat pada sisi selatan jalan, namun kepadatan mobil parkir hampir terdapat disepanjang penggal jalan tersebut. Hal ini terjadi karena adanya perdagangan ritail di kavling sisi selatan jalan tersebut yang berupa

perdagangan oleh-oleh khas Semarang. Sedangkan pada sisi utara terdapat perdagangan dan Jasa besar yang menyediakan lahan



parkir di dalam halaman dan masih mencukupi seperti Pertokoan diujung jalan, Bank Permata, Yamaha motor sehingga parkir mobil tidak meluber ke jalan.

Perletakan parkir di depan pertokoan oleh-oleh ini bersudut  $\pm 45^\circ$  terhadap as jalan dimaksudkan agar lebih banyak kendaraan yang tertampung, namun ruang sirkulasi berkurang sedangkan pada areal parkir pada ruas jalan kearah tugu muda sudah sejajar dengan as jalan.

Kondisi jalan menyempit pada ujung penggal yaitu di Jl. Kyai saleh terutama pada sisi selatan ditambah lagi adanya penyempitan karena parkir mobil di pinggir jalan para pengunjung pusat oleh-oleh menyebabkan kemacetan arus sirkulasi yang cukup parah. Pada penggal ini pernah dibangun pulau pemisah jalan kedua sisi dengan maksud untuk mengatur manuver kendaraan yang menuju atau keluar dari pusat oleh-oleh, namun hal ini malah menjadi penyebab banyaknya kecelakaan, sehingga garis pemisah tersebut dibongkar kembali.

Pada jam-jam sibuk sirkulasi sangat padat dan macet hampir disepanjang jalan ditengarai bahwa kapasitas jalan sudah berada pada ambang batas toleransi untuk menampung arus sirkulasi yang ada.

#### **4.2.2 Jalur Pejalan Kaki**

Kondisi jalur pedestrian sangat berbeda antara sisi utara dan selatan,  
pada sisi utara selebar 3,6 meter dengan masih adanya



perletakan pohon dan street furniture, pada beberapa titik dimanfaatkan oleh PKL, sehingga mengganggu pejalan kaki.

Pada sisi selatan jalan dengan kondisi jalur pejalan kaki selebar  $\pm 2,3$  meter, perletakan pohon dan street furnitur lainnya sudah berada di pinggir badan jalan karena adanya pelebaran jalan. PKL di sisi ini menggunakan sebagian besar jalur pejalan kaki sehingga pejalan kaki terkalahkan.

## **BAB V**

### **ANALISA DAN PEMBAHASAN**

#### **3.3 Analisa Disain Arsitektur Elemen-elemen Ruang Publik**

##### **3.3.1 Jalur Pejalan Kaki**

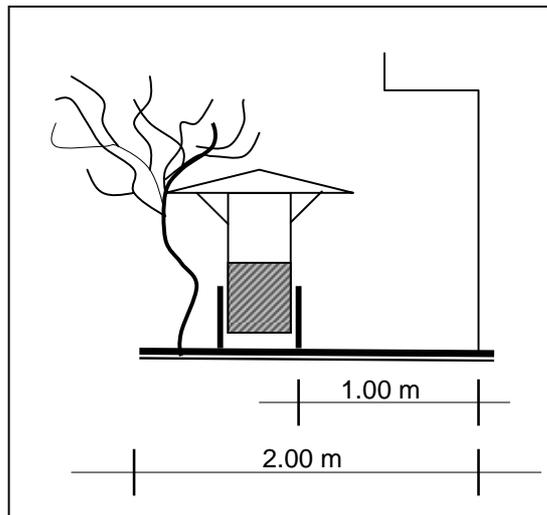
Perencanaan dan perancangan (disain) suatu kawasan sering kali belum mempertimbangkan pentingnya perlindungan dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Fasilitas-fasilitas yang diperlukan pada jalur pejalan kaki masih diabaikan, sehingga pejalan kaki terkalahkan dan memanfaatkan tepi jalur sirkulasi kendaraan bermotor. Hal ini mengakibatkan pula aspek keselamatan pejalan kaki menjadi rendah dan membahayakan.

Jalur pejalan kaki yang terdapat pada kawasan perdagangan oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang didisain dengan lebar antara 1,0 m - 2,0m. Oleh karena merupakan akibat dari pelebaran jalan Pandanaran dan merupakan kawasan perdagangan ritel maka jalur pejalan kaki tersebut langsung berbatasan dengan pertokoan dan parkir tepi jalan pada jalur sirkulasi kendaraan bermotor.

Dimensi lebar jalur pejalan kaki tersebut telah mempertimbangkan aspek kenyamanan. Menurut Ernst Neuert dalam Sjamsu Amril (1993) bahwa lebar jalur pejalan kaki untuk dua orang berpapasan diperlukan lebar antara 0,9 m – 1,20 m, dimana lebar 0,9 m adalah untuk berpapasan miring.

Sedangkan untuk berpapasan orang dengan kereta dorong diperlukan lebar 1,15 m. Untuk berpapasan kereta dengan kursi roda

diperlukan lebar jalur 1,70 m. Pada jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan oleh-oleh tersebut belum mempertimbangkan dimensi jalur pejalan kaki bagi orang cacat yang memakai kursi roda.



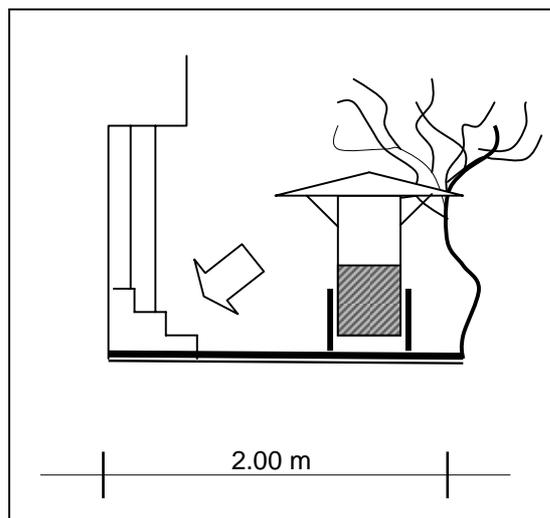
GAMBAR 5.1  
Lebar Jalur pejalan kaki berkurang akibat keberadaan PKL

*Survey lapangan : 2006*

Jalur pejalan kaki tersebut sebagian dimanfaatkan oleh para pedagang kaki lima sehingga lebarnya pada beberapa titik berkurang menjadi  $\pm 75-100$  cm saja. Hal ini mengakibatkan tidak dapat dilalui secara berpapasan dan harus bergiliran melaluinya.

Keberadaan pedagang kaki lima di kawasan perdagangan oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang yang sebagian besar juga menjajakan oleh-oleh ini dapat dikatakan sebagai penunjang aktivitas di kawasan tersebut. Pedagang kaki lima turut meramaikan aktivitas dalam kawasan. Menurut Hamid Shirvani (1985) dikatakan bahwa *activity support* merupakan elemen

urban design dimana bukan hanya pedagang di jalur pejalan kaki dan plaza saja namun juga fungsi dan kegunaan yang lebih besar dari elemen kota yang berfungsi sebagai generator aktivitas. Namun kuantitas PKL yang besar dan keberadaannya yang mengurangi ruang pejalan kaki sampai 50% lebar jalur pejalan kaki mengakibatkan berkurang pula kenyamanan pejalan kaki. Karena PKL merupakan elemen yang penting pula dalam urban design seharusnya dirancang pada ruang tertentu yang tidak mengganggu pejalan kaki.



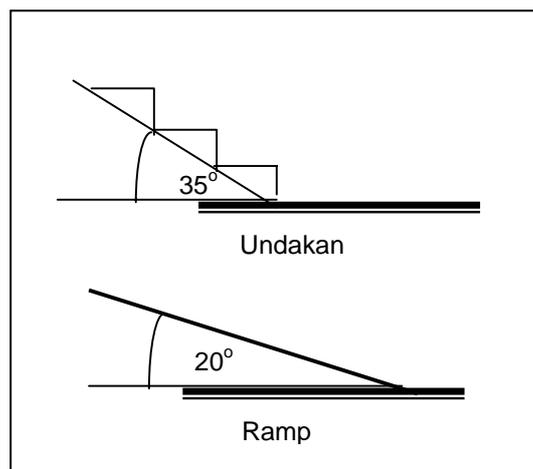
**GAMBAR 5.2**  
Undakan luar ruang mengambil ruang jalur pejalan

*Survey lapangan : 2006*

Jalur pejalan kaki di kawasan ini selain berkurang dimensinya akibat PKL, pada beberapa toko menempatkan undakan luar ruang pada badan jalur pejalan kaki, yang dapat menjadi ancaman bahaya pejalan kaki bila tersandung. Walaupun ukuran ketinggian undakan rata-rata < 20 cm

dengan sudut ketinggian rata-rata  $35^\circ$  masih sesuai dengan ketentuan ukuran dari Ernst Neuert dalam Sjamsu Amril (1993), namun keberadaannya yang di badan jalur pejalan kaki dirasakan sangat mengganggu.

Demikian juga pada beberapa toko di kawasan ini membuat jalan masuk berupa ramp dengan ketinggian sudut elevasi rata-rata  $>20^\circ$  dibandingkan dengan ketentuan elevasi standart sebesar  $5-15^\circ$  maka cukup curam. Dengan permukaan dari paving dan rabat beton hal ini cukup membahayakan para pejalan kaki.



GAMBAR 5.3  
Ramp pintu masuk yang curam

*Survey lapangan : 2006*

Adanya ramp pada beberapa toko yang memotong jalur pejalan kaki mengakibatkan juga permukaan jalur menjadi naik dan turun dengan

permukaan miring sehingga dengan kondisi tersebut pejalan kaki menjadi terganggu kenyamanannya dan cukup membahayakan.

### **3.3.2 Sirkulasi dan Parkir**

Di kawasan perdagangan oleh-oleh Jalan Pandanaran Semarang tidak terdapat lokasi parkir tersendiri baik berupa gedung parkir maupun lapangan parkir. Seperti halnya lokasi perdagangan yang lain, parkir dikawasan seperti ini selalu memanfaatkan tepi jalan atau yang disebut parkir tepi jalan (*on street parking*).

Disain parkir sesuai ketentuan dari Pemerintah Daerah kota Semarang pada kawasan ini adalah sejajar satu lapis terutama pada ujung jalan simpul Kyai Saleh, sedangkan  $\pm 20\text{m}$  pada arah ke Tugu Muda sesuai rambu-rambu parkir yang ada diperuntukkan bagi kendaraan yang parkir bersudut  $45^\circ$ .

Namun pemanfaatannya sering kali tidak sesuai rambu yang ada, mobil ditata bersudut  $45^\circ$  terhadap as jalan dari simpul Kyai Saleh, sehingga mengurangi ruang sirkulasi kendaraan. Pada kondisi ini mengakibatkan penyempitan jalan (*bottle neck*) yang seringkali menjadi penyebab kemacetan pada simpul jalan tersebut.

Akibat lebih jauh dengan kemacetan pada ruas jalan pandanaran tersebut, akses pengunjung yang bermaksud mengunjungi kawasan maupun pengunjung yang bermaksud keluar kawasan menjadi susah. Area parkir tepi jalan yang ada dikawasan kapasitasnya tidak mencukupi pada

hari-hari tertentu terutama hari libur, hal ini terindikasi intensitas pemakaiannya yang selalu penuh dengan menumpuknya mobil-mobil parkir berjajar sampai dua lapis, mengurangi kenyamanan pengunjung.

Tidak adanya jalur pemisah ataupun jalur lambat antara parkir tepi jalan dengan jalur cepat seperti yang ada di kawasan perdagangan oleh-oleh jalan Pandanaran ini rawan terhadap keselamatan pengunjung, dimana jalur pejalan kaki tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Seringkali pejalan kaki berjalan memanfaatkan badan jalan sehingga berbahaya terserempet kendaraan atau mobil yang melaju di jalur cepat.

### **3.3.3 Sarana dan Prasarana**

Kawasan yang berkembang seperti di kawasan jalan pandanaran ini seharusnya dilengkapi dengan perlengkapan ruang publik sehingga dapat memberikan kenyamanan pada pengunjung. Seperti bangku-bangku sebagai tempat melepas lelah sejenak setelah berkeliling; Shelter sebagai pelindung hujan maupun panas bagi pengunjung yang bermaksud menunggu moda angkutan umum maupun ketersediaan lavatory umum di kawasan.

Di kawasan ini sarana dan prasarana tersebut belum tersedia, pengunjung tidak diberi perlindungan yang memadai sehingga kenyamanan dari aspek perlindungan terhadap cuaca maupun kebutuhan membuang hajat tidak terpenuhi.

### 3.4 Analisa Persepsi Kenyamanan Pengguna Ruang Kawasan

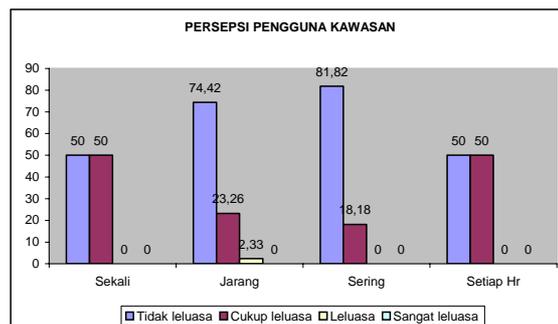
#### 3.4.1 Pergerakan

Kenyamanan pengguna ruang kawasan perdagangan oleh-oleh jalan Pandanaran Semarang dipengaruhi oleh adanya beberapa faktor yaitu keleluasaan dan kelancaran dalam pergerakan. Dari semua responden yang memanfaatkan jalur pejalan kaki, persepsi pengguna terhadap keleluasaan berjalan kaki berpapasan, dapat digambarkan sebagai berikut :

TABEL V.1  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP KELELUASAAN BERJALAN KAKI BERPAPASAN

	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAPHARI (%)
Tidak leluasa	50,00	74,42	81,82	50,00
Cukup leluasa	50,00	23,26	18,18	50,00
Leluasa	0	2,33	0	0
Sangat leluasa	0	0	0	0

Survey lapangan : 2006



GAMBAR 5.4  
Grafik Persepsi Pengguna terhadap keleluasaan berjalan kaki berpapasan

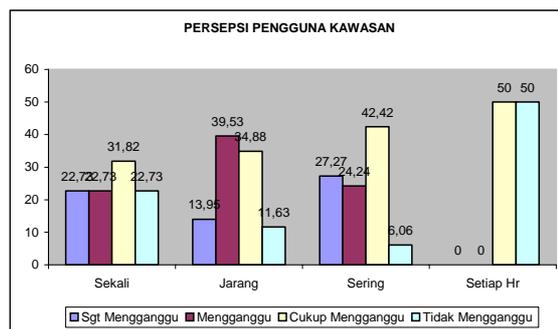
Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Tidak Leluasa** terbanyak pada intensitas kunjungan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 81,82% sedang kunjungan pengguna kurang dari 3 kali (jarang) yaitu sebanyak 74,42%. Pada (Lihat tabel V.1).

Ditinjau dari persepsi pengguna terhadap gangguan berjalan kaki akibat kondisi naik-turun permukaan jalur pejalan kaki dapat digambarkan sebagai berikut :

TABEL V.2  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP BERJALAN KAKI AKIBAT KONDISI  
NAIK-TURUN PERMUKAAN JALUR PEJALAN KAKI

PERSEPSI	INTENSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAPHARI (%)
Sangat Mengganggu	22,73	13,95	27,27	0
Mengganggu	22,73	39,53	24,24	0
Cukup Mengganggu	31,82	34,88	42,42	50,00
Tidak Mengganggu	22,73	11,63	06,06	50,00

Survey lapangan : 2006



GAMBAR 5.5  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP BERJALAN KAKI AKIBAT  
KONDISI NAIK-TURUN PERMUKAAN JALUR PEJALAN KAKI

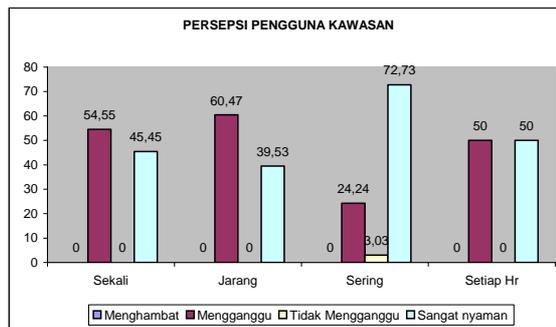
Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Mengganggu** yang intensitas kunjungannya kurang dari 3 kali ( jarang) yaitu sebanyak 39,53%. Pada kunjungan yang lebih dari 3 kali (sering) terbanyak pada persepsi **Cukup Mengganggu** sebanyak 42,42% (lihat tabel V.2).

Ditinjau dari persepsi pengguna terhadap gangguan berjalan kaki akibat elevasi undakan jalan masuk ke toko dapat digambarkan sebagai berikut :

TABEL V.3  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP BERJALAN KAKI AKIBAT ELEVASI  
UNDAKAN LUAR RUANG

PERSEPSI	INTENSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAPHARI (%)
Menghambat	0	0	0	0
Mengganggu	54,55	60,47	24,24	50,00
Tidak Mengganggu	0	0	3,03	0
Sangat Nyaman	45,45	39,53	72,73	50,00

Survey lapangan : 2006



GAMBAR 5.6  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP BERJALAN KAKI AKIBAT  
ELEVASI UNDAKAN

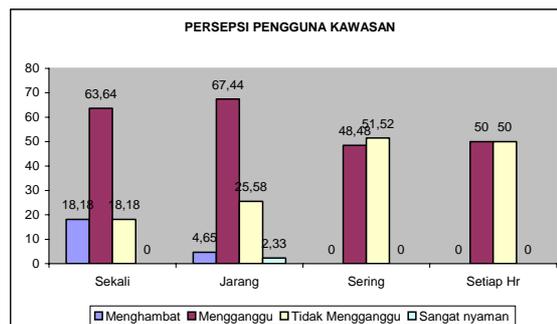
Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Mengganggu** yang intensitas kunjungannya kurang dari 3 kali ( jarang) yaitu sebanyak 60,47%. Pada kunjungan yang lebih dari 3 kali (sering) terbanyak pada persepsi **Sangat Nyaman** sebanyak 72,73% (lihat tabel V.3).

Ditinjau dari persepsi pengguna terhadap gangguan berjalan kaki akibat elevasi ramp jalan masuk ke toko dapat digambarkan sebagai berikut :

TABEL V.4  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP BERJALAN KAKI AKIBAT ELEVASI RAMP MASUK KE TOKO

PERSEPSI	INTENSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAPHARI (%)
Menghambat	18,18	4,65	0	0
Mengganggu	63,64	67,44	48,48	50,00
Tidak Mengganggu	18,18	25,58	51,52	50,00
Sangat Nyaman	0	2,33	0	0

Survey lapangan : 2006



GAMBAR 5.7  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP BERJALAN KAKI AKIBAT ELEVASI RAMP MASUK KE TOKO

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Mengganggu** yang intensitas kunjungannya kurang dari 3 kali ( jarang) yaitu sebanyak 67,44%. Pada kunjungan yang lebih dari 3 kali (sering) terbanyak pada persepsi **Tidak Mengganggu** sebanyak 51,52% (lihat tabel V.4)

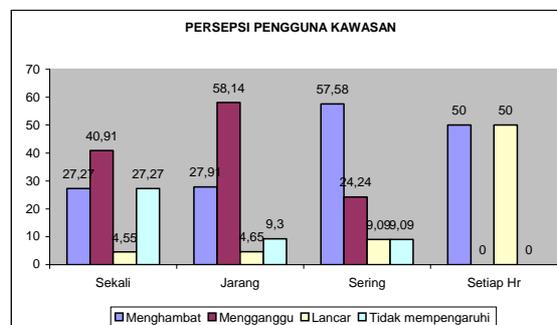
Sedangkan bila ditinjau dari aspek persepsi pengguna terhadap kelancaran berjalan kaki akibat aktivitas Pedagang Kaki Lima yang berada di Jalur pejalan kaki dapat digambarkan sebagai berikut :

TABEL V.5  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP KELANCARAN BERJALAN AKIBAT AKTIVITAS PKL

PERSEPSI	INTENSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAPHARI (%)
Menghambat	27,27	27,91	57,58	50,00
Mengganggu	40,91	58,14	24,24	0
Lancar	4,55	4,65	9,09	50,00
Tidak mempengaruhi	27,27	9,30	9,09	0

Survey lapangan : 2006

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Mengganggu** yang intensitas kunjungannya kurang dari 3 kali ( jarang) yaitu sebanyak 58,14%. Pada kunjungan yang lebih dari 3 kali (sering) terbanyak pada persepsi **Menghambat** sebanyak 57,58% (lihat tabel V.5)



GAMBAR 5.8  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP KELANCARAN BERJALAN KAKI AKIBAT AKTIVITAS PKL

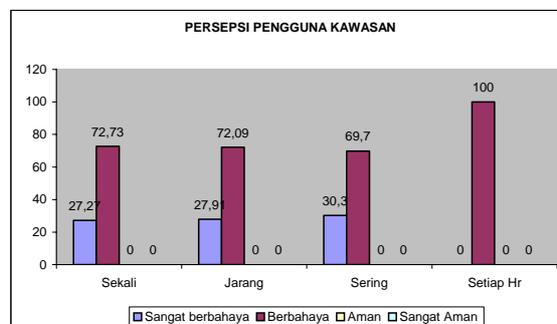
### 3.4.2 Keselamatan

Selain faktor keleluasaan dan kelancaran dalam pergerakan, kenyamanan pengguna kawasan dipengaruhi pula oleh faktor keselamatan pengguna dalam melakukan aktivitas. Ancaman keselamatan dapat terjadi dari disain elemen-elemen ruang terbuka di kawasan, dimana tidak adanya garis pemisah antara pejalan kaki dengan jalur sirkulasi kendaraan bermotor yang berada pada kawasan. Dari sebanyak 100 responden pengguna kawasan, persepsi pengguna terhadap aspek keselamatan pada ruang parkir pinggir jalan, dapat digambarkan sebagai berikut :

TABEL V.6  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP ASPEK KESELAMATAN PADA RUANG PARKIR

	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAPHARI (%)
Sangat berbahaya	27,27	27,91	30,30	0
Berbahaya	72,73	72,09	69,70	100,00
Aman	0	0	0	0
Sangat Aman	0	0	0	0

Survey lapangan : 2006



GAMBAR 5.9

Grafik Persepsi Pengguna terhadap aspek keselamatan pada ruang parkir

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Berbahaya** terbanyak pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 72,73%. Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 72,09% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 69,70% (Lihat tabel V.6).

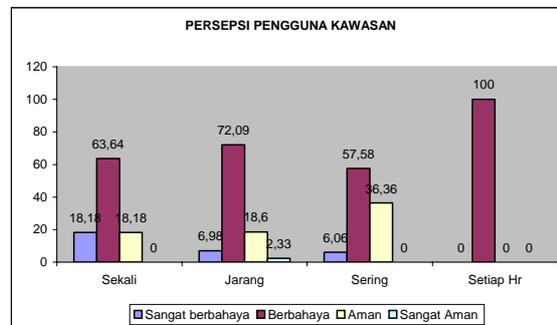
Ancaman keselamatan lain adalah disain elemen-elemen ruang terbuka lainnya di jalur pejalan kaki berupa pembuatan ramp jalan masuk ke toko pada kawasan. Dari semua responden pengguna kawasan, persepsi pengguna terhadap aspek keselamatan berjalan kaki pada ramp jalan masuk ke toko, dapat digambarkan sebagai berikut :

**TABEL V.7**  
**PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP ASPEK KESELAMATAN BERJALAN KAKI PADA RAMP JALAN MASUK KE TOKO**

PERSEPSI	INTENSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAP HARI (%)
Sangat berbahaya	18,18	6,98	6,06	0
Berbahaya	63,64	72,09	57,58	100,00
Aman	18,18	18,60	36,36	0
Sangat Aman	0	2,33	0	0

*Survey lapangan : 2006*

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Berbahaya** terbanyak pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 63,64%. Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 72,09% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 57,58% (Lihat tabel V.7).



GAMBAR 5.10  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP ASPEK KESELAMATAN  
BERJALAN KAKI PADA RAMP JALAN MASUK KE TOKO

Sedangkan ancaman keselamatan lain berupa pembuatan undakan jalan masuk ke toko pada kawasan. Dari sebanyak 100 responden pengguna kawasan, persepsi pengguna terhadap aspek keselamatan berjalan kaki pada ketinggian undakan jalan masuk ke toko, dapat digambarkan sebagai berikut :

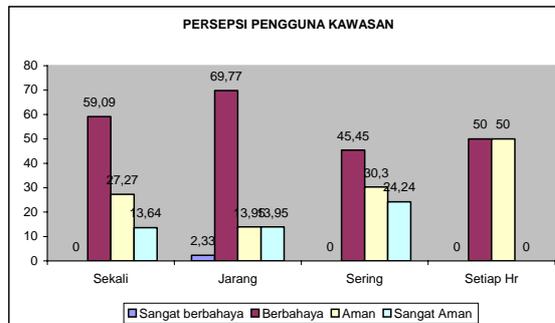
TABEL V.8  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP ASPEK KESELAMATAN BERJALAN  
KAKI PADA UNDAKAN JALAN MASUK KE TOKO

PERSEPSI	INTANSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAP HARI (%)
Sangat berbahaya	0	2,33	0	0
Berbahaya	59,09	69,77	45,45	50,00
Aman	27,27	13,95	30,30	50,00
Sangat Aman	13,64	13,95	24,24	0

Survey lapangan : 2006

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Berbahaya** pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 59,09%.

Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 69,77% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 45,45% (Lihat tabel V.8)



GAMBAR 5.11  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP ASPEK KESELAMATAN BERJALAN KAKI PADA UNDAKAN JALAN MASUK KE TOKO

### 3.4.3 Kemudahan Pencapaian

Aspek kemudahan pencapaian (*aksesibilitas*) ke kawasan menjadi salah satu faktor yang turut mempengaruhi kenyamanan pengunjung. Beberapa moda transportasi yang sering dipergunakan oleh pengunjung kawasan perdagangan oleh-oleh ini dari hasil survey didapat data mayoritas adalah mobil pribadi, kemudian sepeda motor dengan rincian sebagai berikut :

Mobil pribadi sebagai mayoritas moda transportasi yang dipergunakan oleh pengunjung, berdampak pada daya tampung parkir tepi jalan yang tersedia.

TABEL V.9  
MODA TRANSPORTASI YANG SERING DIGUNAKAN  
PENGUNJUNG

MODA TRANSPORTASI	JUMLAH	PROSENTASE
Mobil Pribadi	51	51%
Sepeda motor	31	31%
Taxi	2	2%
Angkutan Umum (bus,angkot)	16	16%

*Survey lapangan : 2006*

Intensitas parkir di kawasan ini menurut persepsi pengguna yang menggunakan moda mobil pribadi sering penuh dapat digambarkan sebagai berikut :

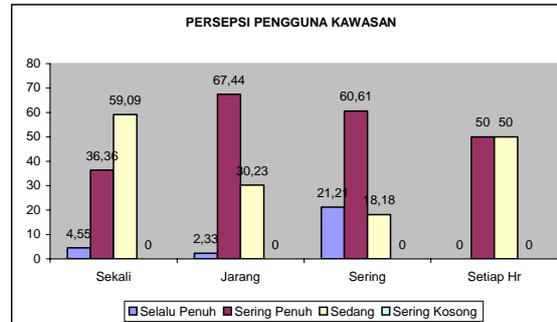
TABEL V.10  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP INTENSITAS PEMAKAIAN RUANG  
PARKIR

PERSEPSI	INTANSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAP HARI (%)
Selalu Penuh	4,55	2,33	21,21	0
Sering Penuh	36,36	67,44	60,61	50,00
Sedang	59,09	30,23	18,18	50,00
Sering Kosong	0	0	0	0

*Survey lapangan : 2006*

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Sering Penuh** pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 59,09%.

Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 67,44% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 60,61% (Lihat tabel V.10).



GAMBAR 5.12  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP INTENSITAS PEMAKAIAN  
RUANG PARKIR

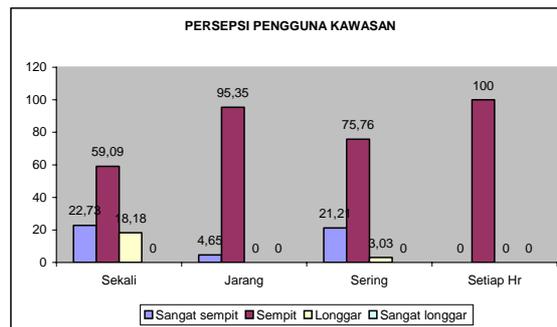
Penataan parkir berjajar satu lapis diujung jalan kyai saleh dan dilanjutkan parkir bersudut ke arah tugu muda dengan lebar yang telah diatur, menurut persepsi pengguna bila dipergunakan pada waktu memarkirkan mobilnya dirasakan ruangnya sempit. Dari responden yang menggunakan moda mobil pribadi menyatakan sebagai berikut :

TABEL V.11  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP PENATAAN RUANG PARKIR

PERSEPSI	INTANSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAP HARI (%)
Sangat sempit	22,73	4,65	21,21	0
Sempit	59,09	95,35	75,76	100,00
Longgar	18,18	0	3,03	0
Sangat Longgar	0	0	0	0

Survey lapangan : 2006

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Sempit** pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 59,09%. Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 95,35% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 75,76% (Lihat tabel V.11).



**GAMBAR 5.13**  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP PENATAAN RUANG PARKIR

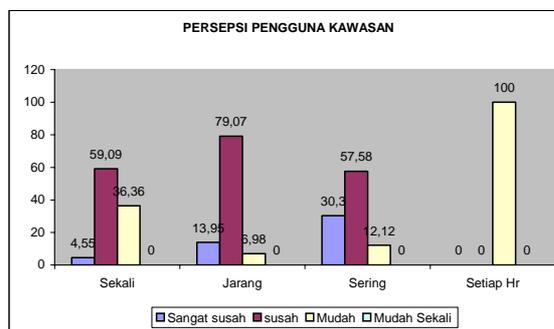
Kondisi terbatasnya ruang parkir dan tingginya intensitas penggunaan ruang parkir menyebabkan persepsi pengguna kawasan yang menggunakan moda mobil pribadi terhadap kemudahan pencapaian ke tempat parkir sebagian besar menyatakan susah, sebagaimana gambaran sebagai berikut :

**TABEL V.12**  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP PENCAPAIAN KETEMPAT PARKIR

PERSEPSI	INTANSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAP HARI (%)
Sangat susah	4,55	13,95	30,30	0
Susah	59,09	79,07	57,58	0
Mudah	36,36	6,98	12,12	100,00
Mudah Sekali	0	0	0	0

*Survey lapangan : 2006*

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Susah** pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 59,09%. Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 79,07% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 57,58% (Lihat tabel V.12).



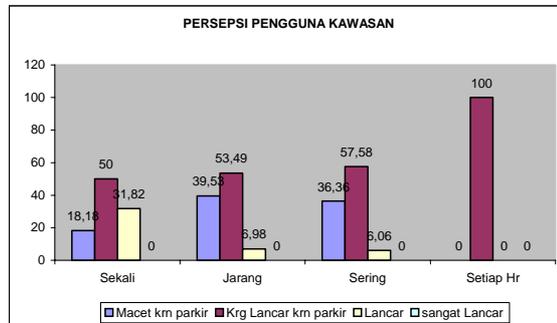
GAMBAR 5.14  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP PENCAPAIAN KE TEMPAT PARKIR

Keluar masuk mobil yang parkir di kawasan menyebabkan kemacetan arus sirkulasi, terutama di titik simpul Jl. Kyai Saleh seperti digambarkan oleh persepsi pengguna kawasan sebagaimana daftar berikut :

TABEL V.13  
PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP KELANCARAN ARUS LALU LINTAS JALAN

PERSEPSI	INTANSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAP HARI (%)
Macet krn parkir	18,18	39,53	36,36	0
Kurang lancar krn parkir	50,00	53,49	57,58	100,00
Lancar	31,82	6,98	6,06	0
Sangat Lancar	0	0	0	0

Survey lapangan : 2006



GAMBAR 5.15  
GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP KELANCARAN ARUS  
LALU LINTAS JALAN

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Kurang lancar karena parkir** pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 50,00%. Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 53,49% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 57,58% (Lihat tabel V.13).

### 3.4.4 Rasa Terlindungi

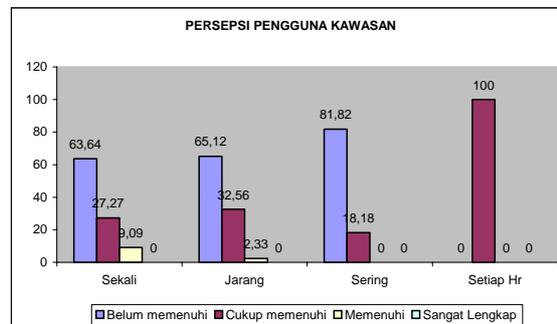
Faktor terlindungi dari cuaca baik panas maupun hujan, penerangan, tersedianya bangku-bangku tempat melepas lelah serta tersedianya lavatory umum mempengaruhi kenyamanan pengguna kawasan. Dari sebanyak 100 responden, persepsi pengguna terhadap rasa terlindungi dan pemenuhan sarana dan prasarana, dapat digambarkan sebagai berikut :

**TABEL V.14**  
**PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP KETERSEDIAAN SARANA DAN PRASARANA**

PERSEPSI	INTENSITAS KUNJUNGAN			
	SEKALI (%)	JARANG (%)	SERING (%)	SETIAP HARI (%)
Belum memenuhi	63,64	65,12	81,82	0
Cukup memenuhi	27,27	32,56	18,18	100,00
Memenuhi	9,09	2,33	0	0
Sangat lengkap	0	0	0	0

Survey lapangan : 2006

Persepsi pengguna kawasan yang menyatakan **Belum memenuhi** pada intensitas kunjungan pengguna yang pertama kali yaitu sebanyak 63,64%. Pada kunjungan yang kurang dari 3 kali (jarang) sebanyak 65,12% dan yang lebih dari 3 kali (sering) sebanyak 81,82% (Lihat tabel V.14).



**GAMBAR 5.16**  
**GRAFIK PERSEPSI PENGGUNA TERHADAP KETERSEDIAAN SARANA DAN PRASARANA**

### 3.5 Pembahasan

Variabel Pergerakan, Keselamatan, Aksesibilitas dan Rasa Terlindungi yang diduga mempengaruhi intensitas kunjungan pengguna

kawasan perdagangan oleh-oleh Jalan Pandanaran Semarang setelah dianalisis dapat dijelaskan dengan signifikansi hasil korelasi sebagai berikut :

- **Teknik korelasi Rank Spearman**

Adalah teknik untuk mencari hubungan dua variabel antara Pergerakan dengan Intensitas Kunjungan, Keselamatan dengan Intensitas Kunjungan, Aksesibilitas dengan Intensitas Kunjungan dan Rasa Terlindungi dengan Intensitas Kunjungan.

Uji hipotesis untuk korelasi Rank Spearman menggunakan uji t.

Kriteria yang digunakan

Taraf nyata ( $\alpha$ ) = 0.05

Derajat kebebasan t tabel

Hipotesis yang dipakai adalah :

$H_0$  : Tidak ada hubungan (korelasi) antara dua variabel

$H_1$  : Ada hubungan (korelasi) positif atau negatif antara dua variabel

**Dasar pengambilan keputusan terhadap korelasi ini adalah :**

- Jika probabilitas > 0,05 (atau 0,01), maka  $H_0$  diterima
- Jika probabilitas < 0,05 (atau 0,01), maka  $H_0$  ditolak

- **Teknik korelasi Kendal W**

Adalah teknik untuk mencari hubungan antara variabel pergerakan, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi secara bersama-sama terhadap variabel Intensitas kunjungan.

Uji hipotesis untuk korelasi Kendal W menggunakan uji chi- square

Kriteria yang digunakan

Taraf nyata ( $\alpha$ ) = 0.05

Derajat kebebasan chi tabel

Hipotesis yang dipakai adalah :

$H_0$  : Tidak ada hubungan (korelasi) bersama-sama antara variabel pergerakan, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi dengan Intensitas Kunjungan.

$H_1$  : Ada hubungan (korelasi) positif bersama-sama antara variabel pergerakan, keselamatan, aksesibilitas dan rasa terlindungi dengan Intensitas Kunjungan

**Dasar pengambilan keputusan terhadap korelasi ini adalah :**

- Jika probabilitas > 0,05 (atau 0,01), maka  $H_0$  diterima
- Jika probabilitas < 0,05 (atau 0,01), maka  $H_0$  ditolak

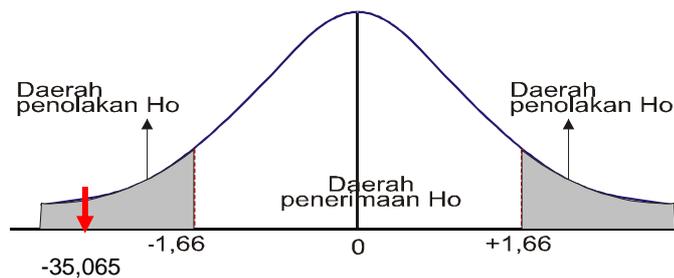
Berdasarkan perbandingan Chi-square Uji dan tabel

- Jika Chi-square hitung < Chi-square tabel, maka  $H_0$  diterima
- Jika Chi-square hitung > Chi-square tabel, maka  $H_0$  ditolak

### **3.5.1 Pengaruh Pergerakan terhadap Intensitas Kunjungan Pengguna Kawasan**

Hasil koefisien korelasi Rank Spearman menunjukkan angka 0,070 jauh dibawah 0,5 dengan signifikansi sebesar 0,491 yang berada diatas 0,05 . Setelah dilakukan uji t didapatkan nilai t hitung sebesar -35,065

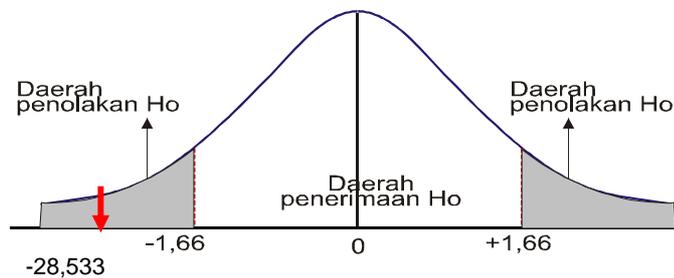
dengan (df) = 99 dan nilai signifikansi 0,000, nilai t-tabel sebesar 1,66 maka t hitung terletak di daerah Penolakan Ho sehingga variabel tersebut memang secara nyata berkorelasi dengan Intensitas kunjungan (Lihat lampiran Hasil SPSS Correlations).



GAMBAR 5.17  
DIAGRAM t HITUNG TERHADAP t TABEL VARIABEL PERGERAKAN

### 3.5.2 Pengaruh Keselamatan terhadap Intensitas Kunjungan Pengguna Kawasan

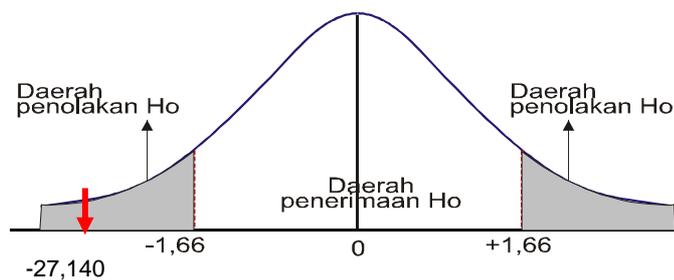
Hasil koefisien korelasi Rank Spearman menunjukkan angka 0,196 jauh dibawah 0,5 dengan signifikansi sebesar 0,050 yang sama dengan taraf nyata 0,05 . Setelah dilakukan uji t didapatkan nilai t hitung sebesar -28,533 dengan (df) = 99 dan nilai signifikansi 0,000, nilai t-tabel sebesar 1,66 maka t hitung terletak di daerah Penolakan Ho sehingga variabel tersebut memang secara nyata berkorelasi dengan Intensitas kunjungan (Lihat lampiran Hasil SPSS Correlations).



GAMBAR 5.18  
 DIAGRAM t HITUNG TERHADAP t TABEL VARIABEL KESELAMATAN

### 3.5.3 Pengaruh Aksesibilitas terhadap Kunjungan Pengguna Kawasan

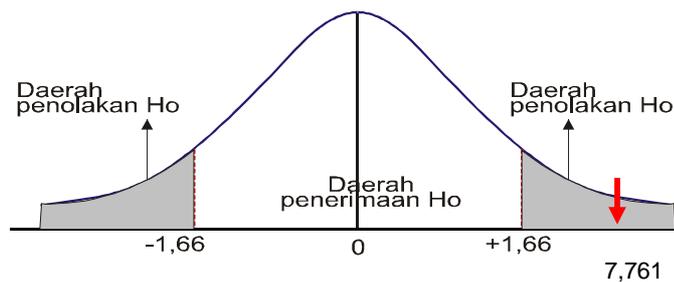
Hasil koefisien korelasi Rank Spearman menunjukkan angka  $-0,233$  mendekati  $0,5$  dengan signifikansi sebesar  $0,020$  yang berada dibawah taraf nyata  $0,05$ . Setelah dilakukan uji t didapatkan nilai t hitung sebesar  $-27,140$  dengan  $(df) = 99$  dan nilai signifikansi  $0,000$ , nilai t-tabel sebesar  $1,66$  maka t hitung terletak di daerah Penolakan  $H_0$  sehingga variabel tersebut memang secara nyata berkorelasi dengan Intensitas kunjungan (Lihat lampiran Hasil SPSS Correlations).



GAMBAR 5.19  
 DIAGRAM t HITUNG TERHADAP t TABEL VARIABEL AKSESIBILITAS

### 3.5.4 Pengaruh Rasa Terlindungi terhadap Kunjungan Pengguna Kawasan

Hasil koefisien korelasi Rank Spearman menunjukkan angka  $-0,100$  jauh dibawah  $0,5$  dengan signifikansi sebesar  $0,322$  yang berada diatas taraf nyata  $0,05$  . Setelah dilakukan uji t didapatkan nilai t hitung sebesar  $-7,761$  dengan  $(df) = 99$  dan nilai signifikansi  $0,000$ , nilai t-tabel sebesar  $1,66$  maka t hitung terletak di daerah Penolakan  $H_0$  sehingga variabel tersebut memang secara nyata berkorelasi dengan Intensitas kunjungan (Lihat lampiran Hasil SPSS Correlations).

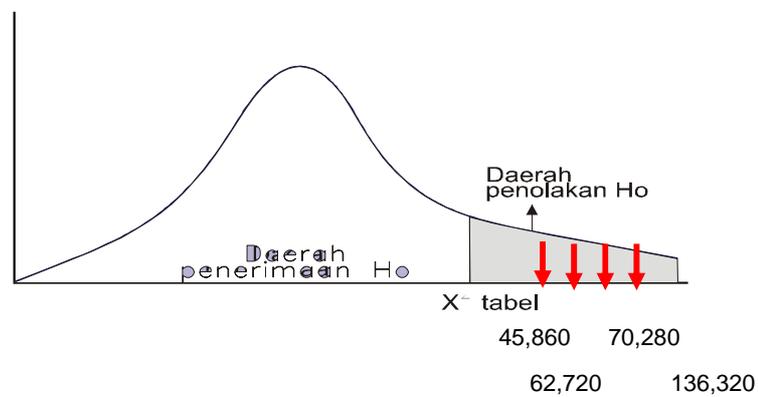


GAMBAR 5.20  
DIAGRAM t HITUNG TERHADAP t TABEL VARIABEL RASA  
TERLINDUNGI

### 3.5.5 Pengaruh Pergerakan, Keselamatan, Aksesibilitas dan Rasa Terlindungi terhadap Kunjungan Pengguna Kawasan

Hasil koefisien korelasi Kendall W menunjukkan angka  $0,511$  diatas  $0,5$  dengan signifikansi sebesar  $0,000$  yang berada diatas taraf nyata  $0,05$  antara keselamatan dan pergerakan. Setelah dilakukan uji chi-square didapatkan nilai chi hitung sebesar pergerakan :  $45,860$   $(df) = 10$ , keselamatan :  $136,320$   $(df) = 7$ , aksesibilitas :  $70,280$   $(df) = 8$  dan Rasa

terlindungi :62,720 dengan (df) = 2 dan nilai signifikansi 0,000, nilai chi-tabel sebesar pergerakan : 18,31; Keselamatan : 14,07; Aksesibilitas : 15,51 dan Rasa terlindungi :5,99 maka chi hitung terletak di daerah penolakan Ho sehingga variabel –variabel tersebut memang secara nyata bersama-sama berkorelasi dengan Intensitas kunjungan (Lihat lampiran Hasil SPSS Correlations).



GAMBAR 5.21  
DIAGRAM Chi HITUNG TERHADAP Chi TABEL

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **3.6 Kesimpulan**

Kesimpulan penelitian mengenai Pengaruh Disain Arsitektur Elemen-elemen Ruang Publik terhadap Intensitas Kunjungan Pengguna Kawasan yang ditinjau dari Aspek Pergerakan, Keselamatan, Aksesibilitas dan Rasa terlindungi adalah sebagai berikut :

1. Pada aspek pergerakan terbukti secara nyata terdapat hubungan/pengaruh dengan intensitas kunjungan pengguna kawasan, artinya semakin leluasa dalam bergerak maka intensitas kunjungan pengguna kawasan akan semakin tinggi dan sebaliknya.
2. Pada aspek Keselamatan terbukti secara nyata terdapat hubungan/pengaruh dengan intensitas kunjungan pengguna kawasan, artinya semakin tinggi tingkat bahaya terhadap keselamatan maka intensitas kunjungan akan semakin rendah dan sebaliknya.
3. Pada aspek Aksesibilitas terbukti secara nyata terdapat hubungan atau pengaruh dengan intensitas kunjungan pengguna kawasan, artinya semakin susah pencapaian ke tempat parkir maka intensitas kunjungan akan semakin rendah dan sebaliknya.
4. Sedangkan pada aspek Rasa Terlindungi terbukti secara nyata terdapat hubungan/pengaruh dengan intensitas kunjungan pengguna kawasan

artinya semakin kurang rasa terlindungi pengguna kawasan terhadap kebutuhan sarana ruang publik maka intensitas kunjungan akan semakin rendah dan sebaliknya.

## **6.2 Rekomendasi**

Dari kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini agar kawasan perdagangan oleh-oleh jalan Pandanaran dapat berkembang menjadi kawasan yang nyaman sebagai tujuan berbelanja oleh-oleh yang dapat terus-menerus menjadi daya tarik kunjungan para penggunanya dapat direkomendasikan hal-hal sebagai berikut :

1. Adanya perubahan-perubahan secara tak terencana terhadap disain arsitektur elemen-elemen ruang publik oleh para pengguna mengakibatkan gangguan terhadap aktivitas pengunjung, gangguan tersebut meliputi ketidak leluasaan dalam berjalan kaki berpapasan, berkurangnya lebar jalur pejalan kaki karena aktivitas PKL, Elevasi Ramp dan Undakan yang tak sesuai proporsi langkah manusia dan naik-turun jalur pejalan kaki karena undakan dan ramp, sehingga harus dikembalikan sesuai dengan aturan dan standart untuk mencapai kenyamanan pengguna dan hal ini harus dikendalikan secara ketat melalui peraturan yang ada terutama pada jalur pejalan kaki dan ruang parkir.
2. Keberadaan PKL di kawasan ini diperlukan untuk mendukung aktivitas kawasan, namun diperlukan penataan yang penempatannya agar

- dialokasikan pada area tersendiri dan tidak berada di jalur pejalan kaki, sehingga aktivitas PKL tersebut tidak mengurangi kenyamanan penggunanya.
3. Diupayakan jalur pemisah antara jalur cepat kendaraan bermotor dengan ruang parkir tepi jalan, baik berupa rambu-rambu maupun pengadaan jalur lambat diantara kedua ruang tersebut, agar dapat mengurangi tingkat bahaya terhadap keselamatan. Demikian juga bahaya yang ditimbulkan oleh elevasi ramp dan undakan yang berada di jalur pejalan kaki agar di rancang ulang jalur pejalan kaki yang rata dan nyaman.
  4. Mengingat moda angkutan yang dipergunakan oleh pengunjung paling banyak adalah moda angkutan pribadi, maka agar diupayakan ruang parkir tersendiri dan bukan *on street parking* disekitar kawasan untuk lebih meningkatkan daya tampung mobil pengguna, sehingga aksesibilitas menjadi mudah, ruang parkir menjadi lega dan mencukupi untuk para pengunjung kawasan.
  5. Ketersediaan sarana ruang publik seperti lavatori, shelter, bangku dan lain-lain untuk memberikan rasa perlindungan kepada pengunjung agar diupayakan untuk dipenuhi karena merupakan kebutuhan yang pokok, sehingga dapat menciptakan rasa nyaman kepada pengunjung kawasan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian, suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Chiara, Joseph. 1975. *Urban Planning And Design Criteria*. VNR Company, New York.
- Ching, DK Francis. 1991. *Arsitektur : Bentuk, Ruang & Susunannya*. Terjemahan Paulus Hanoto Adjie. Erlangga, Jakarta Indonesia
- \_\_\_\_\_. 1987, *Interior Design Illustrated*. VNR Company, New York.
- Darmawan, Edy. 2003. *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Hakim, Rustam. 1987. *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lansekap*. Bina Aksara, Jakarta.
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. Rizzoli International Publication Inc, New York.
- Lang, Jon. 1987. *Pengkajian Lingkungan Perilaku (terj)*, dalam *Pengantar Asitektur*, Editor Snyder dan Catanese, Erlangga, Jakarta.
- Lynch, Kevin. 1975. *The Image of The City*, Massachusetts Institute of Technology, USA.
- Mouden Anne (ed). 1987. *Public Street for Public Use*, New York, Van Nostrand Reinhold Co.

- Neufert, Ernst. 1993. *Data Arsitek*. Terjemahan Amril Sjamsu. Erlangga, Jakarta, Indonesia.
- Rapoport, Amos. 1977. *Human Aspect of Urban Form*. Pergamon Press, Oxford.
- \_\_\_\_\_. 1986 *The Use and Design of Open Space in Urban Neighborhoods*. Dalam D.Frick (eds) *The Quality of Urban Life*, Walter de Gruiter and Co, Berlin.
- Rubenstein, Harvey, M. 1987. *Central City Malls*. John Willey & Sons, New York.
- \_\_\_\_\_. 1992. *Pedestrian Mall, Streetscapes and Urban Scapes*, John Willey & Sons, New York.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 1992. *Psikologi Lingkungan*. Grasindo Pt. Gramedia Widiasarana, Jakarta Indonesia.
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Proces*. VNR Company Inc, New York.
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space*. VNR Company, New York.
- Utterman, RK. 1984. *Accommodating The Pedestrian*. Van Nostrand Rainhord Company, New York.
- Weisman, J. 1981. *Modelling Environment Behavior System*. Journal of Man Environment Relation.

