

**BAB I****PENDAHULUAN****1.1 Latar Belakang**

Kota merupakan sebuah area urban yang berbeda dari desa ataupun kampung berdasarkan ukurannya, kepadatan penduduk, kepentingan, atau status hukum. Kota juga merupakan pusat permukiman, suatu hasil dari proses kehidupan komunitas, serta suatu ruang / wadah yang di dalamnya terkait manusia dengan kehidupannya. Proses yang dialami suatu kota sangatlah panjang, perjalanan sejarah kehidupan sosial budaya, politik, ekonomi, menerangkan catatan sendiri dalam memori kota. Suatu produk sejarah kota (artefak) seharusnya diperhatikan keberadaannya agar kota yang terus berkembang tidak kehilangan karakter khasnya (identitas kota), yang jika dipadukan dengan sosial budaya masyarakat sekaligus merupakan spirit kota. Spirit kota memiliki peranan penting untuk menjaga image kota agar bisa terus bertahan dalam menjalani perubahan waktu.

Salah satu unsur yang penting dalam suatu kota adalah dengan adanya ruang terbuka atau *open space*. Ruang terbuka hijau merupakan suatu kawasan yang dimanfaatkan sebagai unsur keseimbangan ekosistem perkotaan. Pada lingkup perkotaan di Kota Jepara, ruang terbuka hijau direncanakan berupa taman-taman kota, lapangan olahraga, tempat-tempat bermain anak, dan sebagai tempat upacara.

Alun - alun yang berada pada pusat-pusat kota diarahkan sebagai "landmark" kota yang memberikan dukungan terhadap terbentuknya citra Kota Jepara. Dalam hal ini alun-alun kota Jepara direncanakan untuk menjadi "public space" yang mengakomodasi berbagai kegiatan sosial kemasyarakatan, seperti senam, olahraga, upacara, tempat keramaian dsb.

**1.2 Rumusan Permasalahan**

Secara makro dengan pembangunan Kabupaten Jepara yang pesat dan secara mikro meningkatnya aktivitas publik di alun - alun Kota Jepara, diperlukan adanya kajian bagi kondisi eksisting alun - alun Kota Jepara menurut 8 elemen kota Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process* (1985) guna mengetahui kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*) dan solusi (*treatment*) dari alun - alun Kota Jepara dan pada akhirnya memberikan sumbangan yang diharapkan dapat meningkatkan kualitas fisik dari alun - alun Kota Jepara.

**1.3 Tujuan dan Sasaran**

**Tujuan** dari penulisan ini adalah untuk mengidentifikasi visual dan fungsi eksisting alun - alun Kota Jepara sebagai *urban space* menurut 8 elemen kota Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process* (1985).

**Sasaran** dari penulisan ini adalah mengetahui kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*) dan solusi (*treatment*) dari alun - alun kota Jepara, elemen - elemen ruang kota yang berada pada kawasan alun-alun Jepara dan pada akhirnya memberikan sumbangan yang diharapkan dapat meningkatkan kualitas fisik dari alun - alun kota Jepara menurut 8 elemen kota Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process* (1985).

**1.4 Lingkup Permasalahan**

**Secara substansial**, ruang lingkup penulisan membahas sebuah *urban space*, yang berupa alun - alun, menurut 8 elemen kota Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process* (1985).

**Secara spasial**, ruang lingkup penulisan membahas kawasan alun - alun Kota Jepara.

### 1.5 Metodologi Pembahasan

Metode pembahasan yang digunakan adalah deskriptif analitis, sebagai berikut :

1. Survey dan pengumpulan data - data primer (data lapangan dan observasi langsung alun - alun Kota Jepara) maupun data - data sekunder (studi literatur 8 elemen kota Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process* (1985)).
2. Menyusun, mengelompokkan dan menyeleksi data alun - alun Kota Jepara yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas.
3. Menganalisa data alun - alun kota Jepara dengan menggunakan teori 8 elemen kota Hamid Shirvani sebagai acuan dasar pembahasan.
4. Kesimpulan dari analisa dan rekomendasi yang berisi usulan yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kualitas alun - alun Kota Jepara.

### 1.6 Sistematika Pembahasan

#### Bab I Pendahuluan

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, penjelasan studi, perumusan masalah, metodologi pembahasan, tujuan dan sasaran studi serta sistematika pembahasan mengenai kajian alun - alun kota Jepara.

#### Bab II Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi studi literatur relevan yang menjadi alat mengkaji bagi obyek penulisan. Dalam penulisan ini, tinjauan pustaka berisi teori 8 elemen kota Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process* (1985).

#### Bab III Data Alun - alun Kota Jepara

Bab ini berisi tentang data umum kota Jepara dan mengidentifikasi eksisting dan deskripsi obyek yang terdapat pada kawasan dan sekitarnya

#### Bab IV Analisa Alun - alun Kabupaten Jepara Menurut 8 Elemen Kota Hamid Shirvani

Bab ini berisi analisa terhadap data eksisting alun - alun Kota Jepara menurut 8 elemen kota Hamid Shirvani untuk menguraikan keadaan kawasan alun-alun Kota Jepara.

#### Bab V Redesain

Bab ini berisi redesain alun - alun kota Jepara.

## BAB II

## TINJAUAN PUSTAKA

## 2.1. Tinjauan Teori Perancangan Kota

Perancangan Kota (*Urban Design*) merupakan suatu perpaduan kegiatan antara profesi perencana kota, arsitektur, lansekap, rekayasa sipil, dan transportasi dalam wujud fisik. Perancangan kota lazimnya lebih memperhatikan pada bentuk fisik kota. Perancangan kota dapat mewujudkan dirinya dalam bentuk tampak depan bangunan, desain sebuah jalan, atau sebuah rencana kota atau dapat dikatakan pula bahwa perancangan kota berkaitan dengan bentuk wilayah perkotaan. Ruang-ruang terbuka berbentuk jalan, taman, dan akhirnya ruang yang lebih besar, dirancang bersamaan dengan perancangan fisik bangunannya, sehingga kota tersebut merupakan proses dan produk dari perancangan kota. Produk perancangan kota tersebut dapat dikategorikan dalam dua bentuk umum yang disebut Ruang Kota (*Urban Space*) dan Ruang Terbuka (*Open Space*).

Teori perancangan kota dalam aspek perancangan kualitas ruang kota diperlukan sebagai arahan perancangan kawasan kota. Teori ini lebih menekankan pada integrasi elemen-elemen pembentuk kota, yaitu integrasi antar bangunan (arsitektur) dalam kesatuan ruang kota dan integrasi terhadap pengguna atau manusianya.

## 2.1.1. Teori Elemen Pembentuk Kota Menurut Hamid Shirvani (1986)

## a. Tata Guna Lahan

Merupakan elemen pokok dalam *urban design* yang menentukan dasar perencanaan dalam dua dimensi, bagi terlaksananya ruang tiga dimensi. Tata guna lahan merupakan pengaturan suatu lahan dan

keputusan untuk menggunakan lahan bagi maksud tertentu sesuai dengan peruntukannya.

Dalam peruntukkan lahan terdapat pembagian penggunaan lahan menjadi kelompok-kelompok sesuai dengan interaksi antara unsur aktivitas, manusia, dan lokasi pertama menghasilkan *Land Use Plan* dengan pengelompokan aktivitas, fungsi dan karakter tertentu, kedua menghasilkan *Mixed Land Use Plan* sebagai alternative dalam pembagian penggunaan lahan yang terbatas. Untuk masa yang akan datang, kebijaksanaan *Mixed Use* digunakan untuk meningkatkan kehidupan 24 jam, dengan jalan memperbaiki sirkulasi melalui fasilitas pejalan kaki dan penggunaan yang lebih baik dari sistem-sistem infrastruktur, analisa-analisa dasar lingkungan alam dan perbaikan atau peningkatan sistem infrastruktur dengan rencana-rencana serta operasi pemeliharaan.

Dalam intensitas pembangunan seorang developer akan mendapatkan izin membangun hingga FAR maksimum, sebagai bonus dari kompensasi atas kesediaannya membangun fasilitas tambahan bagi kepentingan umum. Aturan zoning memperhatikan aspek fisik bangunan yang mengatur ketinggian, pemunduran (*setback*), dan lantai dasar yang diperlukan untuk menunjang *public space*.

Kesalahan di masa lalu dalam peraturan tata guna lahan, antara lain kurangnya keanekaragaman penggunaan lahan dalam suatu area dan kesalahan dalam memperhitungkan faktor lingkungan dan fisik alamiah. Oleh karena itu, hal yang harus diperhatikan untuk tata guna lahan di masa mendatang adalah *mixing use* dalam suatu urban area, untuk meningkatkan kehidupan 24 jam dengan memperbaiki sirkulasi melalui fasilitas pedestrian dan penggunaan infrastruktur yang lebih baik, analisis yang berdasarkan lingkungan alami dan perbaikan sistem infrastruktur serta rencana perawatan yang diperlukan.

Kebijaksanaan Tata Guna Lahan mempertimbangkan hal-hal berikut :

- Tipe penggunaan lahan yang diizinkan
- Hubungan fungsional yang terjadi antara area yang berbeda
- Jumlah maksimum *floor area* yang ditampung dalam suatu area tata guna lahan.
- Skala pembangunan baru
- Tipe intensif pembangunan yang sesuai untuk dikembangkan pada area dengan karakteristik tertentu.

Dalam hal ini yang termasuk dalam penggunaan lahan pada elemen perancangan kota antara lain :

- a. Tipe penggunaan dalam suatu area
- b. Spesifikasi fungsi dan keterkaitan antar fungsi dalam pusat kota
- c. Ketinggian bangunan
- d. Skala fungsi.

#### **b. Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)**

Bentuk dan massa bangunan berkaitan erat dengan ketinggian bangunan, Koefisien Lantai Bangunan, Koefisien Dasar Bangunan, Garis Sempadan Bangunan, *style*, skala, bahan bangunan, tekstur dan warna bangunan.

*Building form and massing dapat meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu :*

- a. Ketinggian bangunan  
Ketinggian bangunan berkaitan dengan jarak pandang pemerhati, baik yang berada dalam bangunan maupun yang berada pada jalur pejalan kaki. Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk *skyline*. *Skyline* dalam skala kota mempunyai makna :

- ✚ Sebagai simbol kota
- ✚ Sebagai indeks sosial
- ✚ Sebagai alat orientasi
- ✚ Sebagai perangkat estetis
- ✚ Sebagai perangkat ritual

#### b. Kepejalan Bangunan

Pengertian dari kepejalan adalah penampilan gedung dalam konteks kota. Kepejalan suatu gedung ditentukan oleh tinggi, luas-lebar-panjang, olahan massanya dan variasi penggunaan material.

#### c. Koefisien Lantai Bangunan (KLB)

Koefisien Lantai Bangunan adalah perbandingan maksimum yang diperkenankan antara jumlah luas lantai suatu bangunan dengan luas pekarangannya (luas tapak). Koefisien Lantai Bangunan dipengaruhi oleh daya dukung tanah, daya dukung lingkungan, nilai harga tanah dan faktor-faktor khusus tertentu sesuai dengan peraturan atau kepercayaan daerah setempat.

#### d. Koefisien Dasar Bangunan (*Building Coverage*)

Adalah perbandingan maksimum yang diperkenankan antara luas lantai dasar suatu bangunan dengan luas pekarangannya (luas tapak). Koefisien Dasar Bangunan dimaksudkan untuk menyediakan area terbuka yang cukup di kawasan perkotaan agar tidak keseluruhan tapak diisi dengan bangunan sehingga daur lingkungan menjadi terhambat.

#### e. Garis Sempadan Bangunan (GSB)

Garis Sempadan Bangunan merupakan jarak minimum yang diperkenankan berdirinya suatu bangunan, terhitung dari as jalan. Garis ini sangat penting dalam mengatur keteraturan bangunan di tepi jalan kota.

## f. Langgam

Langgam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan dimana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu. Peran dari langgam ini dalam skala urban jika direncanakan dengan baik dapat menjadi *guideline* yang mempunyai kekuatan untuk menyatukan fragmen-fragmen kota.

## g. Skala

Rasa akan skala dan perubahan-perubahan dalam ketinggian ruang atau bangunan dapat memainkan peranan dalam menciptakan kontras visual yang dapat membangkitkan daya hidup dan kedinamisan.

## h. Material

Peran material berkenaan dengan komposisi visual dalam perancangan. Komposisi yang dimaksud diwujudkan oleh hubungan antar elemen visual.

## i. Tekstur

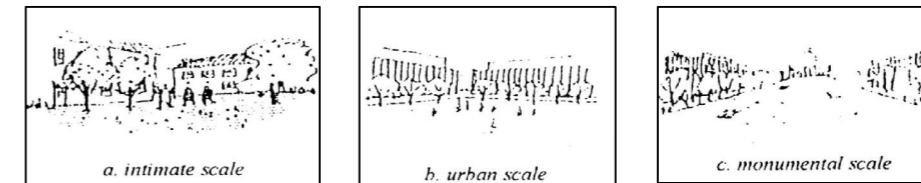
Dalam sebuah komposisi yang lebih besar (skala urban) sesuatu yang dilihat dari jarak tertentu maka elemen yang lebih besar dapat menimbulkan efek-efek tekstur.

## j. Warna

Dengan adanya warna (kepadatan warna, kejernihan warna), dapat memperluas kemungkinan ragam komposisi yang dihasilkan.

Prinsip dasar Perancangan Kota menurut **Spreiregen (1965)**, mensintesa berbagai hal penting berkaitan dengan bentuk dan massa bangunan, meliputi :

## 1. Skala,



Skala

Sumber: Spreiregen, 1965

dalam hubungannya dengan sudut pandang manusia (Data Arsitek hal 32), sirkulasi, bangunan sekitarnya dan ukuran kawasan.

2. Ruang kota, yang merupakan elemen dasar data perencanaan kota yang harus memperhatikan bentuk (*urban form*), skala, *sense of enclosure* dan tipe *urban space*.
3. Massa kota (*urban mass*), yang didalamnya meliputi bangunan, permukaan tanah, objek-objek yang membentuk ruang kota dan pola aktivitas.

Langkah-langkah yang harus dilakukan untuk menentukan bentuk dan massa bangunan adalah dengan cara mengidentifikasi prinsip-prinsip dan penalaran dibalik bentuk fisik kota.

### c. Sirkulasi dan Parkir (*Parking and Circulation*)

Sirkulasi dalam kota merupakan salah satu alat sangat kuat untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan, karna dapat membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola aktivitas suatu kota. Selain itu sirkulasi juga dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas, dan lain sebagainya.

Latar belakang perencanaan sirkulasi dan parkir didaerah perkotaan adalah:

- Bertambahnya penggunaan sepeda motor, karena faktor efesiensi.
- Kurangnya fasilitas transportasi umum.
- Tempat parkir yang ada kualitasnya rendah, lokasinya tidak tepat, dan kurang perawatan.

Elemen ruang parkir memiliki dua efek langsung pada kualitas lingkungan, yaitu:

- Kelangsungan aktivitas komersial.
- Pengaruh visual yang penting pada bentuk fisik dan susunan kota.

Kegagalan untuk merespon pengaturan kendaraan bermotor, dan penyediaan arena parkir yang menarik dan memadai, mengakibatkan sejumlah pusat kota tampak kotor dan kumuh.

Beberapa penyelesaian parkir yang mengurangiruang parkir dikota adalah:

- Menyatukan tempat parkir dalam satu fungsi bangunan, misal bagian dasar parkir digunakan untuk tempat pedagang eceran.
- Membagi tempat parkir dalam dua kegiatan yang berbeda, dalam waktu yang berbeda pula.
- Membuat perencanaan paket parkir, misal dalam suatu kantor dengan karyawan banyak disediakan sebuah distrik parkir.

- Membuat daerah parkir yang diusahakan developer melalui progam *urban edge parking*

Sirkulasi dalam elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pedestrian way, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk suatu pergeakan (suatu kegiatan).

Dalam proses perancangan sebuah pola sirkulasi perlu diperhatikan beberapa anggapan mengenai sirkulasi yaitu :

#### 1. Sirkulasi sebagai sebuah pergerakan

Hal ini merupakan pandangan umum semua orang mengenai suatu sirkulasi yaitu sebuah pergerakan atau perpindahan dari suatu tempat ketempat yang lainnya.

#### 2. Sirkulasi sebagai sebuah penekanan material

Pembuatan material yang senada ataupun sejenis dapat merupakan sebuah penanda atau sebuah penekanan dalam suatu pola sirkulasi. Jalur yang jelas akibat penekanan pada bahan material mempermudah sistem sirkulasi suatu kawasan.

#### 3. Sirkulasi sebagai pertimbangan desain

Jika kita menganggap sirkulasi merupakan pertimbangan dalam desain maka kita harus mepertimbangkan masalah kegunaan bentuk, keamanan, dan skala dari suatu jalan atau jalur bagi pembentukan pola sirkulasi.

#### 4. Sirkulasi sebagai sebuah mata rantai dan sistem visual

Suatu pola sirkulasi merupakan suatu pola yang berkelanjutan dan berkesinambungan sehingga membentuk suatu sistem yang tertata. Suatu sistem yang berpola dan tertata rapi menjadi satu kesatuan dengan hasil rancangan sehingga menimbulkan kesan desain yang menarik.

#### 5. Sirkulasi sebagai perbedaan keruangan

Perbedaan antara kondisi disini dan disana yang dibedakan dengan suatu ruang yang berbeda menimbulkan suatu sistem sirkulasi tersendiri dengan pola keruangan sebagai aspek utama pembentuknya.

#### 6. Sirkulasi sebagai perbedaan waktu

Dalam suatu proses sirkulasi, terdapat perbedaan waktu dalam mencapai tempat yang merupakan tujuan akhir dari alur sirkulasi. Hal ini diakibatkan karena adanya proses pencapaian dalam sebuah kegiatan sirkulasi.

### JALAN

Dalam suatu sirkulasi tentulah tidak terlepas dari perencanaan sebuah jalan yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain, mengembangkan dimensi jalan dengan ukuran minimal sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam undang-undang no. 13 tahun 1980 tentang jalan dan peraturan pemerintah no. 26 tahun 1985 tentang jalan yang berkaitan dengan pengembangan system transportasi di kota klaten, jenis-jenis jalan di bagi menjadi

#### 1. Jalan Arteri Primer

- Kecepatan rencana minimal 80 km/jam,
- Lebar badan jalan tidak kurang dari 8 meter,
- Lebar lajur jalan antara 3 - 3,5 meter (standar dirjen bina marga)
- Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata,
- Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal,
- Jalan masuk dibatasi secara efisien,
- Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan,
- Tidak terputus walaupun melalui kota,
- Persyaratan teknik jalan masuk ditetapkan oleh Menteri.

#### 2. Jalan Arteri Sekunder

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
- Lebar badan jalan tidak kurang dari 8 meter,
- Lebar lajur jalan antara 3 - 3,5 meter (standar dirjen bina marga)
- Kapasitas sama atau lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata,
- Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat,
- Persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.

#### 3. Jalan Kolektor Primer

- kecepatan rencana minimal 40 km/jam,
- Lebar jalan tidak kurang dari 7 meter,
- Lebar bahu jalan antara 3 - 3,3 meter (standar dirjen bina marga)
- Kapasitas sama dengan atau lebih besar dari pada volume lalu lintas rata-rata,
- Jalan masuk dibatasi, direncanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan,
- Tidak terputus walaupun melalui kota.

#### 4. Jalan Kolektor sekunder

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
- Lebar lajur jalan antara 3 - 3,5 meter (standar dirjen bina marga)
- Lebar badan jalan minimal 7 meter.

#### 5. Jalan Lokal Primer

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
- Lebar badan jalan tidak kurang dari 6 meter,
- Lebar lajur jalan antara 2,75 - 3 meter (standar dirjen bina marga)
- Tidak terputus walaupun melalui desa.

## 6. Jalan Lokal Sekunder

- Kecepatan rencana minimal 10 km/jam,
- Lebar badan jalan tidak kurang dari 5 meter,
- Lebar lajur jalan antara 2,75 - 3 meter (standar dirjen bina marga)
- Persyaratan teknik diperuntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih,
- Jalan lokal sekkunder yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan roda tiga atau lebih, harus mempunyai lebar badan jalan minimal 3,5 meter.

Berdasarkan pertimbangan diatas, secara umum pengembangan dimensi jaringan jalan (damija) sesuai dengan pengembangan fungsinya adalah sebagai berikut:

- Jalan arteri primer, antara 37 - 41 meter  
Dimensi tersebut dipertimbangkan minimal memiliki median 3m, jalur jalan 2x7,5m, median 2x3m, jalur lambat 2x4m, bahu jalan 2x1,5m, dan saluran 2x1,5m.
- Jalan arteri sekunder, antara 28 - 36 meter  
Dimensi tersebut dipertimbangkan minimal memiliki jalur jalan 15m, median 2x3m, jalur lambat 2x4m, trotoir 2x3,5m dan saluran 2x1m (tertutup).
- Jalan kolektor primer, antara 17 - 21 meter  
Dimensi tersebut dipertimbangkan minimal memiliki jalur jalan 7m, bahu jalan 2x2,5m, jalur hijau 2x1,5m dan saluran 2x1m.
- Jalan kolektor sekunder, antara 18 - 22 meter  
Dimensi tersebut dipertimbangkan minimal memiliki jalur jalan 7m, bahu jalan 2x2,5m, jalur hijau 2x1,5m dan saluran 2x1m.

- Jalan lokal primer, antara 11 - 17 meter  
Dimensi tersebut dipertimbangkan minimal memiliki jalur jalan 6m, bahu jalan 2x1,5m, saluran jalan 2x1m dan maksimal memiliki jalur jalan, bahu jalan, jalur hijau, trotoir dan saluran jalan.
- Jalan lokal sekunder, antara 8,5 - 13 meter  
Dimensi tersebut dipertimbangkan minimal memiliki jalur jalan 5m, bahu jalan 2x1m, saluran jalan 2x0,75m dan maksimal memiliki jalur jalan, bahu jalan, trotoir dan saluran jalan.
- Jalan lokal sekunder pembagi (lingkungan), antara 5 - 7 meter  
Dimensi tersebut dipertimbangkan minimal memiliki jalur jalan 3m dan bahu jalan 2x1m, saluran jalan 2x0,5m dan maksimal memiliki jalur jalan, bahu jalan, jalur hijau dan saluran jalan.

Berdasarkan UU No. 13 / 1980, jalan adalah suatu prasarana perhubungan dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Jalan dikelompokkan menjadi 6 ( UU No. 13 / 1980 ) antara lain :

- a. Jaringan jalan berdasarkan sistem (penghubung)
  - Sistem jaringan jalan primer  
Menghubungkan kota / wilayah (simpul / distribusi) di tingkat nasional / regional.
  - Sistem jaringan jalan sekunder  
Menghubungkan zona-zona/kawasan pada suatu kota / wilayah.

## b. Jaringan jalan berdasar peranan / fungsi

- ◆ Arteri :
  - Jarak jauh
  - Kecepatan tinggi
  - Jalan masuk dibatasi
- ◆ Kolektor :
  - Jarak sedang
  - Kecepatan sedang
  - Jalan masuk dibatasi
- ◆ Lokal :
  - Jarak pendek
  - Kecepatan rendah
  - Jalan masuk tidak dibatasi

## c. Jaringan jalan berdasarkan peruntukkan

- ◆ Jalan umum, untuk lalu lintas umum
- ◆ Jalan Khusus, tidak untuk umum, sebagai contoh :
  - Jalan inspeksi saluran
  - Jalan perkebunan
  - Jalan pertambangan

## d. Jaringan jalan berdasar klasifikasi teknis

- ◆ Jalan kelas I :
  - Kendaraan dengan lebar maksimal 2,5 m
  - Kendaraan dengan panjang maksimal 18 m
  - Kendaraan dengan muatan lebih dari 10 ton
  - Di jalan arteri.
- ◆ Jalan kelas II :
  - Kendaraan dengan lebar maksimal 2,5 m
  - Kendaraan dengan panjang 18 m
  - Kendaraan dengan muatan maksimal 10 ton
  - Di jalan arteri.

## e. Jaringan jalan berdasar status pembinaan

- Jalan Nasional / Negara
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten / Kota
- Jalan Desa / Kampung

**PARKIR**

Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu pada kegiatan komersial di daerah perkotaan dan mempunyai pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit memberi efek visual yang merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.

Elemen ruang parkir memiliki dua efek langsung pada kualitas lingkungan

1. Kelangsungan aktivitas komersial.

2. Pengaruh visual yang penting pada bentuk fisik dan susunan kota  
Dalam merencanakan tempat parkir yang benar, hendaknya memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- ◆ keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktivitas di sekitar kawasan
- ◆ pendekatan program penggunaan berganda
- ◆ tempat parkir khusus
- ◆ tempat parkir di pinggiran kota

Dalam perencanaan untuk jaringan sirkulasi dan parkir harus selalu memperhatikan:

- ◆ Jaringan jalan harus merupakan ruang terbuka yang mendukung citra kawasan dan aktivitas pada kawasan.
- ◆ Jaringan jalan harus memberi orientasi pada penggunaan dan membuat lingkungan yang *legible*.
- ◆ Kerjasama dari sektor kepemilikan dan privat dan publik dalam mewujudkan tujuan dari kawasan.

Sedangkan dalam masalah parkir harus diperhatikan antara parkir individu dan parkir umum. Dalam penelitian akan penyediaan parkir perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Karakter pengguna
- Kegiatan dan kebiasaan dari operasi usaha
- Biaya
- Peraturan pemerintah

#### **d. Ruang Terbuka (Open Space)**

Ruang terbuka menurut Rustam Hakim (1897), adalah suatu bentuk dasar dari ruang terbuka bangunan dan dapat digunakan semua orang untuk melakukan berbagai macam kegiatan.

Ruang terbuka berdasarkan kegiatan yang terbagi sebagai berikut :

- Ruang Terbuka Aktif, yaitu ruang terbuka yang mengandung unsur-unsur kegiatan di dalamnya.
- Ruang Terbuka Pasif, yaitu ruang terbuka yang di dalamnya tidak mengundang kegiatan manusia.

Elemen ruang terbuka kota meliputi, lansekap, jalan, pedestrian, taman dan ruang-ruang rekreasi. Berikut adalah, langkah-langkah perencanaan ruang terbuka:

- Survey pada daerah yang direncanakan untuk menentukan kemampuan daerah tersebut untuk berkembang.
- Rencana jangka panjang untuk mengoptimalkan potensi alami (natural) kawasan sebagai ruang publik.
- Pemanfaatan potensi alami kawasan dengan menyediakan sarana yang sesuai.
- Studi mengenai ruang terbuka untuk sirkulasi (*open space circulation*) mengarah pada kebutuhan akan pemanfaatan yang manusiawi.

Perencanaan *open space* harus merupakan bagian yang intergal dengan perancangan kota.

Elemen-elemen Open space terbagi dalam dua kelompok, yaitu:

✚ **Solid** : merupakan elemen konkret, karena dibangun secara fisik (dengan bahan massa)  
Terdiri dari 3 elemen yaitu, :

1. Blok tunggal: bersifat agak individual
2. Blok yang mendefinisi: Berfungsi sebagai pembatas secara linier
3. Blok medan: memiliki berbagai macam massa dan bentuk

✚ **Void** : Elemen yang bersifat abstrak atau kosong (spesial) karena sukar untuk dilihat.

Terdiri dari 4 elemen, yaitu:

1. Elemen sistem tertutup yang linier : memperhatikan ruang yang bersifat linier, tetapi kesannya tertutup..
2. Elemen sistem yang memusat : berkesan tertutup dan terfokus.
3. Elemen sistem terbuka yang sentral : terbuka namun tampak masih terfokus.
4. Elemen sistem terbuka yang linier : berkesan terbuka dengan linier.

Menurut Rob Krier dalam buku *Urban Space* (1979) ada dua bentuk ruang terbuka yaitu:

- a. Berbentuk memanjang, yaitu ruang terbuka yang hanya memiliki batas-batas disisi-sisinya misalnya jalan, sungai, pedestrian, dan lain-lain.

b. Berbentuk *Cluster*, yaitu ruang terbuka yang memiliki batas-batas disekelilingnya. Misalnya plaza, *square*, lapangan, bundaran dan lain-lain. Ruang terbuka bentuk ini membentuk kantong-kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktivitas kegiatan.

Berdasarkan letak dan macam kegiatannya, terdapat dua macam ruang terbuka :

▪ *Publik Domain*

Ruang terbuka yang berada diluar lingkup bangunan sehingga dapat dimanfaatkan secara umum untuk generasi sosial.

▪ *Privat Domain*

Ruang terbuka yang berada dalam suatu lingkup bangunan yang sekaligus menjadi bagian dari bangunan tersebut yang dibatasi oleh kepemilikan.

Suatu ruang terbuka sangat berkaitan dengan derajat keterlingkupan atau tingkat *enclosure* yang berpengaruh terhadap makna suatu tempat. Berkaitan dengan ruang terbuka, Spreiregen dalam bukunya "*Urban Design, The Architecture of Town and Cities*" (1965), mengemukakan; ....ada empat macam kualitas *enclosure* yang berpengaruh terhadap makna suatu tempat. Adapun kualitas *enclosure* ditentukan oleh perbandingan H:D (dengan H=tinggi dan D=lebar) yang meliputi :

- H=D, membentuk sudut 45°  
Rasa keterlingkupan tinggi (*full enclosure*)
- H=D, membentuk sudut 30°  
Masih terasa terlingkupi (*threshold enclosure*)

**e. Area Pedestrian (*Pedestrian Ways*)**

Menurut John Fruin (1979) berjalan kaki adalah salah satu alat penggerak kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada dalam kehidupan aktivitas kehidupan kota.

Elemen pejalan kaki harus dibantu interaksinya pada elemen-elemen dasar desain tata kota dan harus berkaitan dengan lingkungan kota dan pola-pola aktivitas sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik bagi kota di masa mendatang.

Masalah pokok dalam perencanaan jalan pada pejalan kaki adalah pada kebutuhan akan keseimbangan antara ketentuan elemen bagi pejalan kaki untuk menciptakan pusat kota yang nyaman untuk dinikmati serta pembagian dari akses-akses pelayanan umum lainnya.

Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- i. Pendukung aktivitas di sepanjang jalan, adanya sarana komersial seperti toko, restoran, *cafe*.
- ii. *Street furniture* berupa pohon-pohon, rambu-rambu, lampu, tempat duduk, dan sebagainya.

**f. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)**

Meliputi segala fungsi dan aktivitas yang memperkuat ruang terbuka publik, karena aktivitas dan ruang fisik saling melengkapi satu sama lain. Pendukung aktivitas tidak hanya berupa sarana pendukung *pedestrian way* atau *plaza* tetapi juga pertimbangan antar fungsi dan guna elemen kota yang dapat membangkitkan aktivitas seperti pusat perbelanjaan, taman rekreasi, alun-alun dan sebagainya.

Hal - hal yang harus diperhatikan dalam penerapan desain activity support adalah :

- a. Adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang
- b. Adanya keragaman intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam suatu ruang tertentu
- c. Bentuk kegiatan memperhatikan aspek kontekstual
- d. Pengadaan fasilitas lingkungan
- e. Sesuatu yang terukur, menyangkut ukuran, bentuk dan lokasi dan fasilitas yang menampung *activity support* yang bertitik tolak dari skala manusia

#### **g. Tanda-tanda (Signases)**

Kehidupan kota sangat bergantung pada aktivitas komersialnya. akibatnya penandaan atau petunjuk mempunyai pengaruh penting pada desain tata kota. Pengaturan, pemunculan, dan lokasi pemasangan papan-papan petunjuk sebaiknya tidak menimbulkan pengaruh visual negatif. Dan tidak mengganggu tanda-tanda lalu lintas. Adapun jenis tanda-tanda (sign ) dibedakan menjadi:

##### 1. Identitas

Tanda digunakan untuk pengenalan kegiatan pada lingkungan / lokasi tertentu. Tanda-tanda yang mempunyai bentuk khusus dan skala yang besar dapat dijadikan landmark.

##### 2. Nama Bangunan

Dipakai sebagai nama bangunan yang biasanya dilengkapi dengan petunjuk jenis kegiatan yang ada didalamnya.

##### 3. Petunjuk Sirkulasi

Biasanya disebut sebagai rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur dan mengarahkan pengendara atau pejalan kaki dalam sirkulasi.

##### 4. Komersial

Tanda jenis ini adalah reklame dan iklan.

##### 5. Petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain

Tanda jenis ini merupakan tanda petunjuk arah, lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak.

##### 6. Informasi

Berfungsi untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi.

Dalam pemasangan papan iklan harus memperhatikan pedoman teknis sebagai berikut:

- Penggunaan papan iklan harus merefleksikan karakter kawasan
- Jarak dan ukuran harus memadai dan diatur sedemikian rupa agar menjamin jarak penglihatan dan menghindari kepadatan.
- Penggunaan harus harmonis dengan bangunan arsitektur di sekitar lokasi
- Pembatasan penggunaan lampu hias kecuali penggunaan khusus untuk teater dan tempat pertunjukkan.

Pembatasan papan iklan yang berukuran besar yang mendominasi di lokasi pemandangan kota.

#### h. Preservasi dan Konservasi (*Preservation and Conservation*)

Dalam *urban design* juga harus diperhatikan keberadaan bangunan yang sudah ada. Bentuk utama dari pemunculan strategi yang baru adalah penekanan pada elemen sejarah untuk memperhatikan karakter unik kawasan, menciptakan arti sebuah wilayah, membantu perkembangan dan pertumbuhan ekonomi.

##### Manfaat dari adanya preservasi antara lain:

- Peningkatan nilai lahan
- Peningkatan nilai lingkungan
- Menghindarkan dari pengalihan bentuk dan fungsi karena aspek komersial
- Peningkatan pendapatan dari pajak dan retribusi

#### 2.1.2. Teori Elemen Kota Menurut Roger Trancik (1986)

Ada beberapa tipe integrasi arsitektur, antara lain :

##### 1. Figure Ground Theory

Adalah penganalisaan hubungan antara massa bangunan dengan open space, dimana pendekatan ini didasarkan pada pola-pola penutupan tanah relatif oleh bangunan, dan terbagi menjadi dua :

###### a. Solid Figure

Yaitu pola yang dibentuk oleh gubahan massa bangunan yang menutupi tanah.

###### b. Void Figure

Merupakan ruang terbuka pada lingkup kawasan perkotaan yang terbentuk diantara blok-blok bangunan. Void tidak hanya sekedar taman, tetapi juga meliputi jalan (street), square dan koridor.

#### 2. Linkage Theory

*Linkage* artinya garis semu yang menghubungkan antara elemen satu dengan elemen lainnya, *nodes* satu dengan yang lain atau distrik satu dengan yang lainnya.

Menurut **Fumihiko Maki (1964)**, *linkage* dapat berfungsi sebagai pengikat atau mata rantai dari bagian-bagian wilayah kota, dan sebagai penyatu berbagai aktivitas dan bentuk fisik kota, sehingga *linkage* merupakan suatu karakteristik yang terpenting dalam ruang kota. *Linkage* dibedakan menjadi 3 tipe sbb:

##### ✚ Competition Form

Merupakan ruang *linkage* yang terjadi karena komposisi massa bangunan yang nampak dalam dua dimensi.

##### ✚ Mega Form

Susunannya dihubungkan ke sebuah kerangka berbentuk garis lurus.

##### ✚ Group Form

Berupa akumulasi tambahan struktur pada sepanjang ruang struktur.

#### 2.1.3. Place Theory

Teori ini merupakan kombinasi dari kedua teori sebelumnya, ditambahkan dengan komponen budaya, sejarah dan konteks alam. Dengan demikian *place theory* memberikan perwujudan bentuk-bentuk lokal. Bentuk bangunan dan elemen-elemen (*vocal point*) tidak hanya sebagai enclosure, tetapi merupakan bentuk-bentuk yang cocok dengan potensi masyarakat, sehingga masyarakat dapat menerima nilai-nilai sosio-kultural tersebut. Kehadiran suatu bangunan pada suatu tempat sangat penting untuk emosi dan aktivitas manusia, dapat membangun pribadi serta kehidupan sosial budaya mereka.

## 2.2 Tinjauan Teori Urban Space

Dalam perencanaan dan perancangan kawasan perdagangan di Jalan Pemuda ini, aspek *urban design* banyak berpengaruh didalamnya. *Urban design* merupakan jembatan antara perencanaan kota dan arsitektur yang perhatian utamanya adalah bentuk fisik kota. *Urban design* merupakan bagian dari proses perencanaan dalam bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik dan spasial dari suatu kawasan kota atau lingkungan. Perancangan kota merupakan proses transformasi kota yang berhubungan dengan filosofi sosial yang banyak dibentuk ke dalam kaidah-kaidah arsitektur.

Kota secara fisik merupakan suatu sistem yang terdiri dari daerah aktivitas, ruang massa dan sistem sirkulasi (sistem *linkage*), yang selalu berubah dari waktu ke waktu. Bentuk fisik kota merupakan hasil dari interaksi kekuatan-kekuatan material dan spiritual, yang menghasilkan keunikan (karakter) pola dan bentuk kota (Roger Trancik, *Finding Lost Space*, 1985)

Dalam kehidupan perkotaan terdapat dua tipe kehidupan yang kontras, yaitu kehidupan masyarakat sosial / publik dan kehidupan yang bersifat pribadi (privat). Jalan umum, taman kota, ruang umum (public space), serta tempat-tempat umum yang lain merupakan tempat-tempat berlangsungnya kehidupan publik, yang biasanya terjadi pada ruang-ruang terbuka dan ruang-ruang kota yang besar, dimana terjadi inter-relasi antar masyarakat, saling bertemu serta berkomunikasi satu sama lain dalam ruang sosialnya.

Sedangkan untuk kehidupan privat memiliki kecenderungan bersifat tertutup (enclosure) sehingga ruang terbuka bukan merupakan kebutuhan yang utama. agar dapat hidup dan layak dihuni, kotaharus memperhatikan kedua tipe aktivitas tersebut, karena keduanya merupakan elemen yang saling terkait dalam lingkungan perkotaan.

*Urban space* merupakan pusat kegiatan formal suatu kota. Kebutuhan dari *urban space* adalah penutup fisik sesungguhnya atau penyesuaian yang kuat dengan bentuk-bentuk kota. Pada dasarnya *Urban space* dibedakan oleh karakteristik yang menonjol seperti kualitas yang melingkupinya, kualitas pengolahan detail, serta aktivitas yang berlangsung didalamnya, *Urban space* secara ideal harus dilengkapi oleh dinding (elemen yang berfungsi sebagai dinding, misalnya fasade bangunan sekitar). Mempunyai lantai (misalnya jalan dan taman). dan memiliki fungsi sebagai penampung segala aktivitas masyarakat kota.

Menurut **Roger Trancik**, *Urban space* terbagi menjadi hard space dan soft space. Hard space adalah sesuatu yang secara prinsip harus dibatasi oleh dinding arsitektural dan biasanya dipakai sebagai tempat bersama untuk kegiatan sosial. Sedangkan soft space adalah segala sesuatu yang didominasi oleh lingkungan alam. Pada setting kota soft space berbentuk taman (park) dan kebun (garden), serta jalur hijau (green ways) yang dapat memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk berekreasi meski secara spontan.

Menurut **Rustam Hakim**, *Urban Open Space* sebagai ruang terbuka kota, adalah bentuk dasar dari ruang terbuka kota di luar bangunan yang dapat digunakan oleh public (semua orang) dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan. Contohnya: jalan, pedestrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, dan lapangan olah raga.

Sedangkan menurut **Fedderick Gibbert** dalam bukunya *Civic space*. terdapat istilah ruang terbuka untuk pertemuan umum (*civic space*) yaitu ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari, misalnya untuk kegiatan jalan-jalan, melepas lelah, duduk dengan santai, dan bias juga digunakan untuk kampanye, upacara-upacara resmi, atau kadang-kadang tempat perdagangan.

Bahkan menurut **Cooper-Hewitt**, *Urban Open Space* tidak hanya seperti yang telah disampaikan diatas, tetapi juga muka air, (*water fronts*), puncak atap, dan semua ruang komunal.

*Urban space*, sebagaimana ruang dalam arsitektur, dapat berdiri sendiri, tidak berhubungan dengan ruang-ruang didekatnya, atau mungkin dihubungkan dengan ruang-ruang lain yang yang dapat dinikmati dengan bergerak dari ruang satu ke ruang lainnya.

Urban space direncanakan dengan maksud untuk memperlihatkan linkage yang menonjolkan sebuah bangunan dalam ruang, atau menunjukkan arah sirkulasi utama.

Pengelompokan ini disesuaikan dengan pola geometrik dari rancangan bentuknya, sehingga skala urban space juga berhubungan dengan kualitas geometriknya.

Bentuk-bentuk urban space tersebut dipengaruhi oleh beberapa factor seperti ketepatan sudut, bagian, penambahan, penggabungan, overlap, persilangan, atau pemutarbalikan. elemen-elemen sehingga dapat dihasilkan bentuk geometrikal yang berfariatif baik yang teratur, maupun yang tidak teratur.

*Urban space* yang terbentuk tersebut tidak terlepas dari bagaimana ruang-ruang tersebut dibuat dan direncanakan. Dalam hal ini Perencana kota memegang peranan penting dalam pembentukan ruang-ruang kota. Sehingga dapat dikatakan bahwa Urban desain merupakan jembatan antara arsitek bangunan sebagai perencana kota dan ruang-ruang publik yang dapat menampung kegiatan masyarakat. Bagi arsitek, tindakan sederhana dengan meletakkan bangunan dalam suatu lingkup perkotaan merupakan suatu tindakan urban desain. Sehingga dengan demikian Arsitek menempati posisi ideal dalam turut serta bertanggung jawab terhadap pertumbuhan secara keindahan bentuk kotanya.

### 2.3 Teori Citra Kota Kevin Lynch

Sedangkan untuk memperjelas image atau citra suatu daerah agar dapat menjadi suatu orientasi baru maka citra dari daerah tersebut harus diperkuat dengan menggunakan terapan teori elemen pembentuk citra kota yang dikemukakan Kevin Lynch dalam *Image of The City*.

Elemen-elemen pembentuk citra kota tersebut adalah:

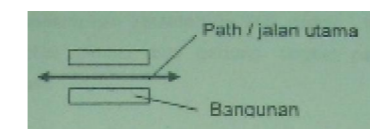
#### a. Path (Jalan)

Pengertian Path adalah jaringan dimana manusia akan bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Yang membentuk karakter Path, adalah:

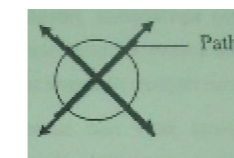
- ✚ Aktivitas khusus sepanjang jalan, misalnya perdagangan, perkantoran.
- ✚ Karakteristik fasade bangunan, misal : fasade bangunan kuno, fasade bangunan gedung-gedung kaca.
- ✚ Tampilan Path itu sendiri, : misal paving block, aspal.

Path merupakan struktur kota, struktur kota yang terbentuk antara lain adalah

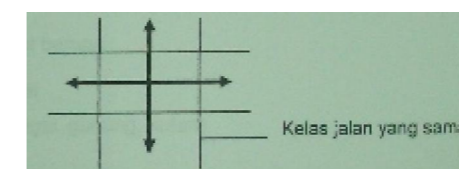
#### • Linear

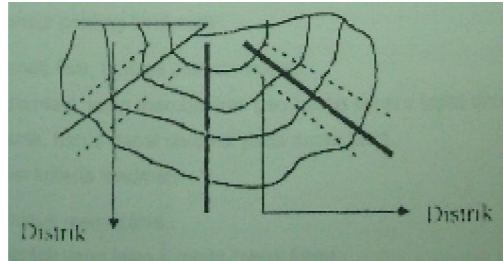


#### • Radial



#### • Grid



b. *District (Kawasan)*

Bagian wilayah kota yang bisa dirasakan keberadaannya saat kita berada di dalamnya dan memiliki karakter tertentu. Pada dasarnya sebuah kota merupakan intregasi dari berbagai kegiatan fungsional, yang biasanya memusat pada kawasan tertentu dalam kota.

Distrik dapat terbagi atas suatu kegiatan fungsional atau campuran dari berbagai macam kegiatan fungsional. Komponen-komponen yang menentukan karakteristik fisik distrik: tekstur, space, form, topografi, detail, simbol, tipe gedung, tingkat perawatan, use, aktivitas, pemukiman.

c. *Edge (Batas)*

Batasan elemen-elemen linear, yang bukan merupakan Path, Edge tersebut biasanya (tidak selalu) batas antara dua daerah.

Dapat diartikan Batasan, sebenarnya merupakan pengakhiran dari suatu Distrik/kawasan tertentu. meskipun kenyataannya sulit melihat batasan yang jelas antar kawasan dengan fungsi yang berbeda.

Edge bersifat menerus dan tidak teras tajam. Di negara maju batasannya jelas seperti dalam kawasan perdagangan, institusi bangunan sangat tinggi.

Batasan dapat berupa:

- + Fungsional
- + Alam (sungai, gunung, hutan)
- +

d. *Landmark*

Merupakan tanda fisik yang dapat memberikan info bagi pengamat dari suatu jarak.

Tiga unsur penting Landmark :

- + Tanda fisik, berupa elemen fisual.
- + Informasi yang memberikan gambaran yang tepat dan pasti.
- + Jarak, harus dikenali pada suatu jarak.

Adapun kriteria Landmark:

- Unique memorable.
- Bentuk yang jelas atau nyata (clear form).
- Identifiable.
- Memiliki hirarki fisik secara visual.
- Nilai lebih dibanding histories dan estetis.
- Elemen visual diprkuat dengan suara dan bau.

Macam landmark dapat dibedakan :

- a. Dari aspek bentuk
  - + Dibentuk oleh suatu elemen atau bangunan
  - + Berupa kawasan / urban space yang memanjang maupun cluster.
- b. Dari aspek jarak
  - + Distant landmark
  - + Local Landmark

*Proses pembentukan landmark* yaitu memperluas arah pandang, membuat kontras, dan meletakkan landmark pada suatu tempat yang memiliki hirarki visual secara strategis atau istimewa.

*Kedudukan landmark*, secara tidak di rencana yaitu seperti yang terjadi pada kota-kota kuno. Secara terencana yaitu melalui kesadaran tentang *urban design*.

*Fungsi landmark* yaitu sebagai sarana informasi dan sebagai orientasi lingkungan.

#### e. Node (Simpul)

Salah satu bentuk landmark adalah node, yaitu pusat aktivitas atau kegiatan. Sebuah node dapat menampung berbagai aktivitas atau suatu aktivitas unik yang menjadi ciri keberadaan node tersebut. Misalnya pasar sebagai pusat perdagangan yang menampung aktivitas jual beli, square di pusat kota yang menjadi tempat masyarakat kota melakukan aktivitas budaya dan rekreatif, dsb. Node adalah titik pusat kegiatan fungsional suatu kota.

Pengertiannya kadang dikaitkan dengan suatu landmark karena memang keduanya merupakan ciri kota yang menonjol dan dapat menjadi orientasi penduduk serta para pendatang ke suatu kota. Yang membedakan adalah kegiatan fungsional di dalamnya atau sekitarnya.

#### Ciri-ciri node :

- pusat kegiatan
- pertemuan beberapa ruas jalan
- tempat pergantian alat transportasi.

*Perwujudan node*, secara konseptual berupa titik kecil dalam kota. Secara realistis berupa square skala besar, bentuk linier, keseluruhan pusat distrik pada tingkat yang luas.

#### Tipe node :

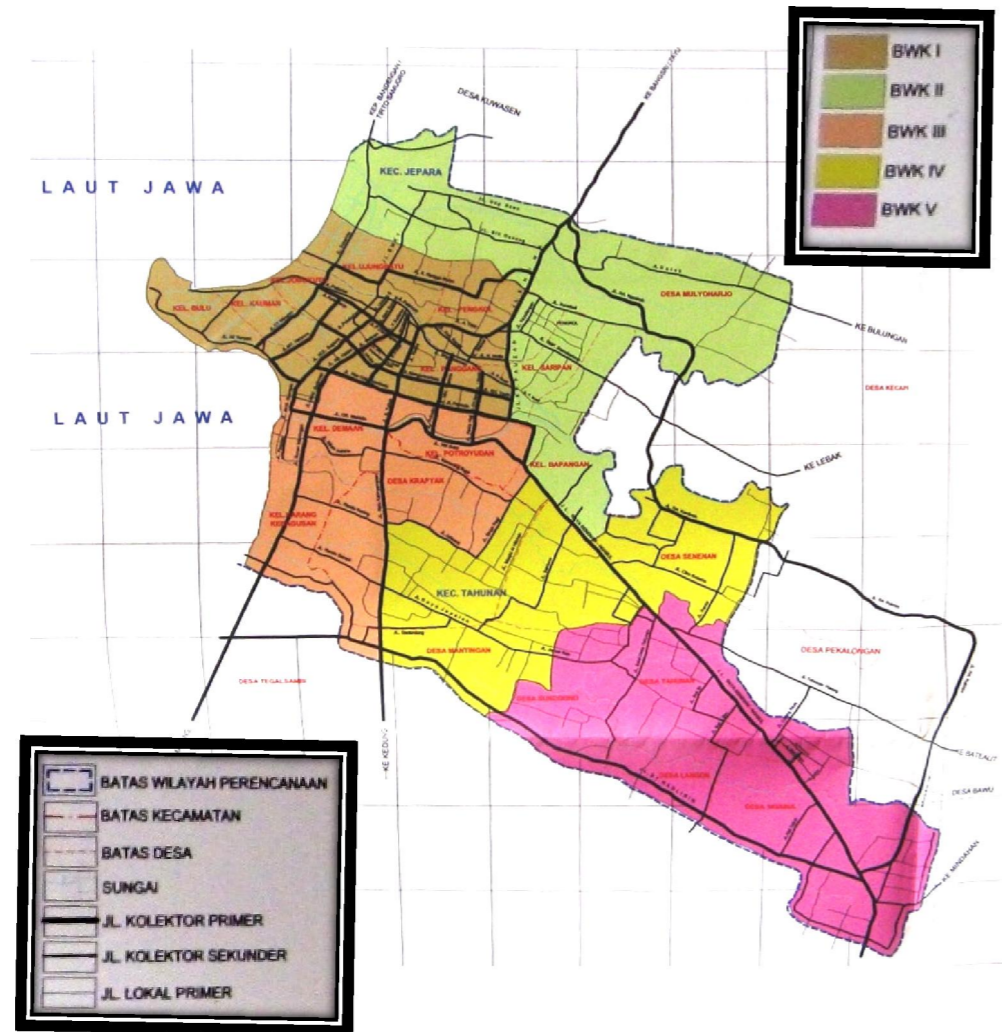
- ✚ Junction node, misalnya stasiun bawah tanah, stasiun kereta api utama.
- ✚ Thematic concentration, berfungsi sebagai core, fokus, dan simbol sebuah wilayah penting.
- ✚ Junction and Concentration.
- ✚

Kualitas node dibagi menjadi dua, yaitu *Introvert node* yang memberikan sedikit kesan mengarahkan dan *Ekstrovert node* yang menerangkan arah-arrah umum, penghubung yang jelas ke berbagai distrik, dan pendekatan terlihat datang dari sisi tertentu.

BAB III

DATA ALUN-ALUN KOTA JEPARA

3.1 Data Umum Kota Jepara



Peta Kabupaten Jepara berdasarkan Pembagian BWK

Kabupaten Jepara

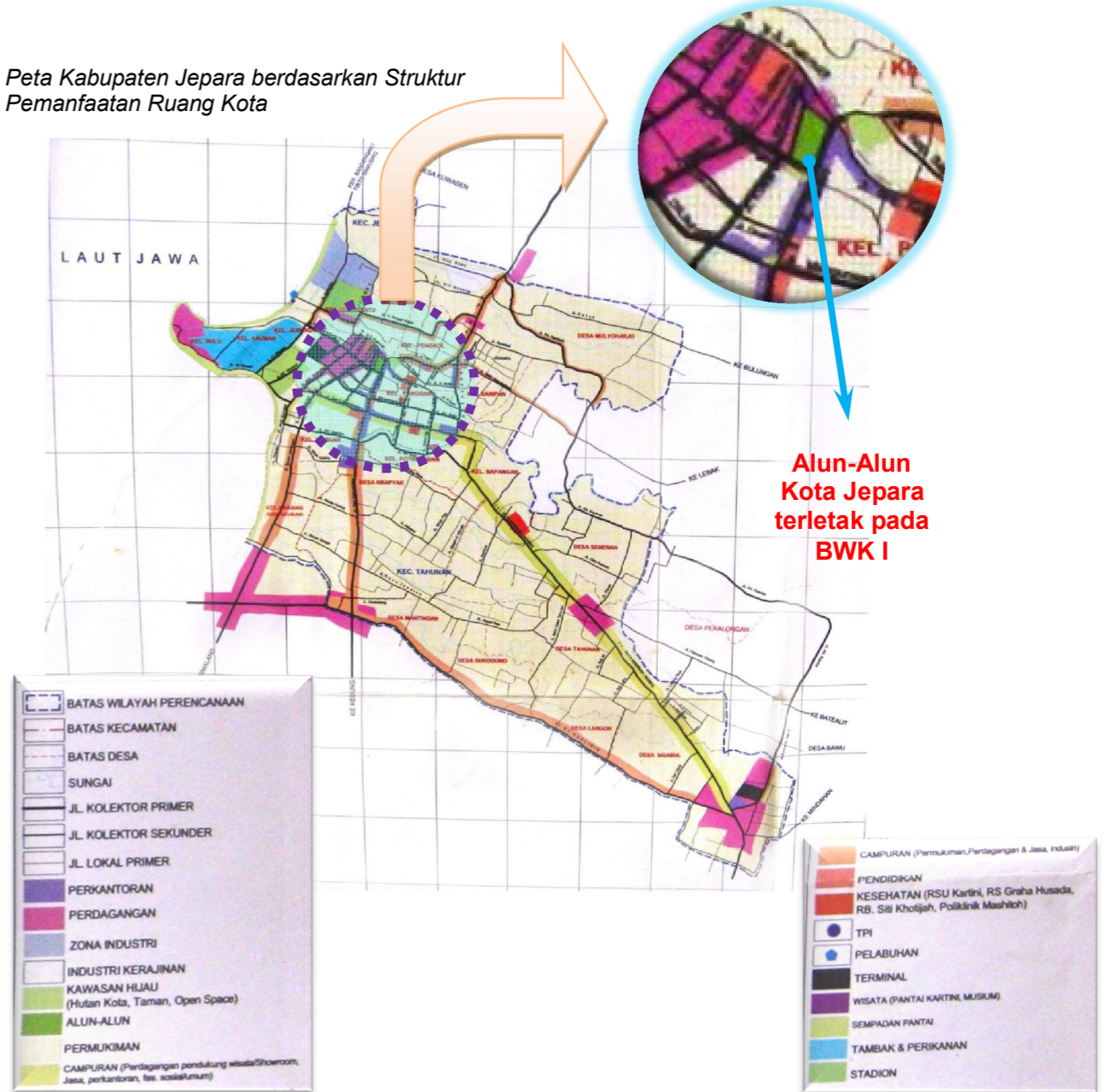
Kabupaten Jepara terletak pada Bujur Timur 1130 23 ' 20 " - 1140 9 ' 35 " - Lintang Selatan 50 43' 30 " - 60 47' 44". Ditinjau dari letaknya kabupaten Jepara merupakan daerah perlintasan arus lalu lintas yang ramai (pantura).

Batas administrasi Kabupaten Jepara :

- Utara : Laut Jawa
- Selatan : Kabupaten Demak
- Barat : Laut Jawa
- Timur : Kabupaten Kudus dan Kabupaten Pati

3.2 Data Existing Alun-Alun Kota Jepara

Peta Kabupaten Jepara berdasarkan Struktur Pemanfaatan Ruang Kota

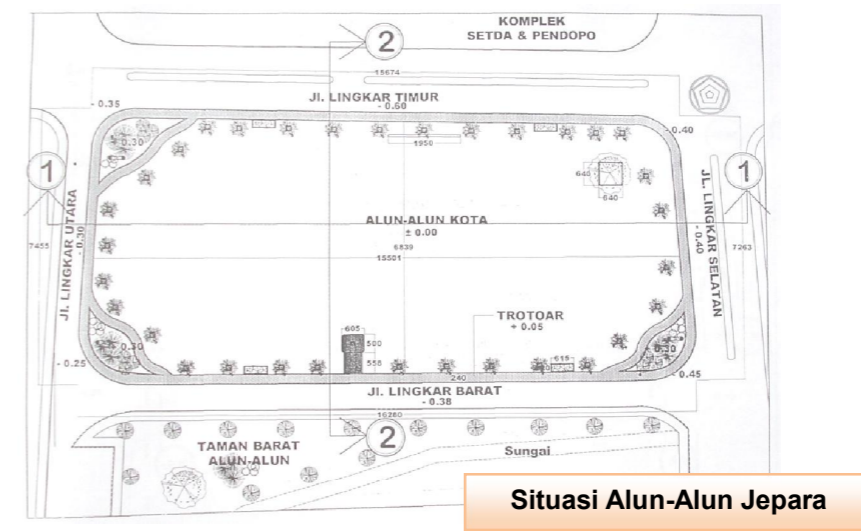


Alun-Alun Kota Jepara terletak pada BWK I

Alun-alun kota Jepara terletak pada wilayah BWK I (pusat kota). Wilayah BWK ini berada di bagian utara, meliputi Kelurahan Jobokuto, Panggang, Ujung Batu, sebagian Pingkol, Kauman dan Bulu, dengan luas 438,897 ha. BWK ini berbatasan langsung dengan perairan Laut Jawa.

Fungsi BWK ini adalah sebagai pusat pelayanan pemerintahan bagi skala kota dan kabupaten. Prioritas pengembangannya adalah untuk perdagangan dan jasa, perkantoran, pendidikan, peribadatan, industry, perikanan, transportasi dan permukiman.

Citra Satelit Situasi Alun-Alun Kota Jepara



Situasi Alun-Alun Jepara

Batas wilayah perencanaan Alun-Alun Kota Jepara:

- Sebelah Barat : Jl. Lingkar Barat dan Taman Barat Alun-Alun
- Sebelah Utara : Jl. Lingkar Utara dan Masjid Agung Jepara
- Sebelah Timur : Jl. Lingkar Timur dan Komplek Setda dan Pendopo
- Sebelah Selatan : Jl. Lingkar Selatan dan Komplek Pertokoan

Alun - alun Kota Jepara sebagai pusat kota dan *landmark* kota mengalami peningkatan pembangunan dan peningkatan aktivitas di dalamnya sekaligus mempengaruhi pengembangan dan penggunaan lahan disekitarnya. Sehingga baru-baru ini alun-alun kota Jepara telah mengalami pembangunan yang selesai pada tahun 2008 lalu.



**Museum Kartini**  
Sumber: Dokumen Pribadi



**Komando Distrik Militer**  
Sumber : Dok. Pribadi



**JEPARA SHOPPING CENTER**  
Sumber: Dokumen Pribadi



**KAWASAN PERTOKOAN DIPONEGORO**  
Sumber: Dokumen Pribadi



**KAWASAN PKL**  
Sumber: Dokumen Pribadi



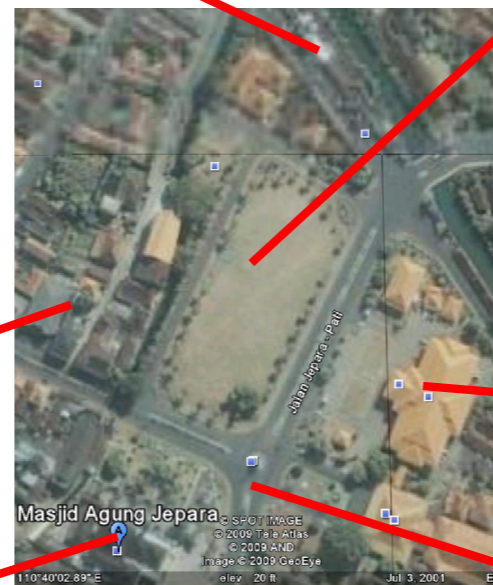
**PASAR**  
Sumber: Dokumen Pribadi



**KANTOR BUPATI JEPARA**  
Sumber : Dok. Pribadi



**MASJID AGUNG JEPARA**  
Sumber : Dok. Pribadi



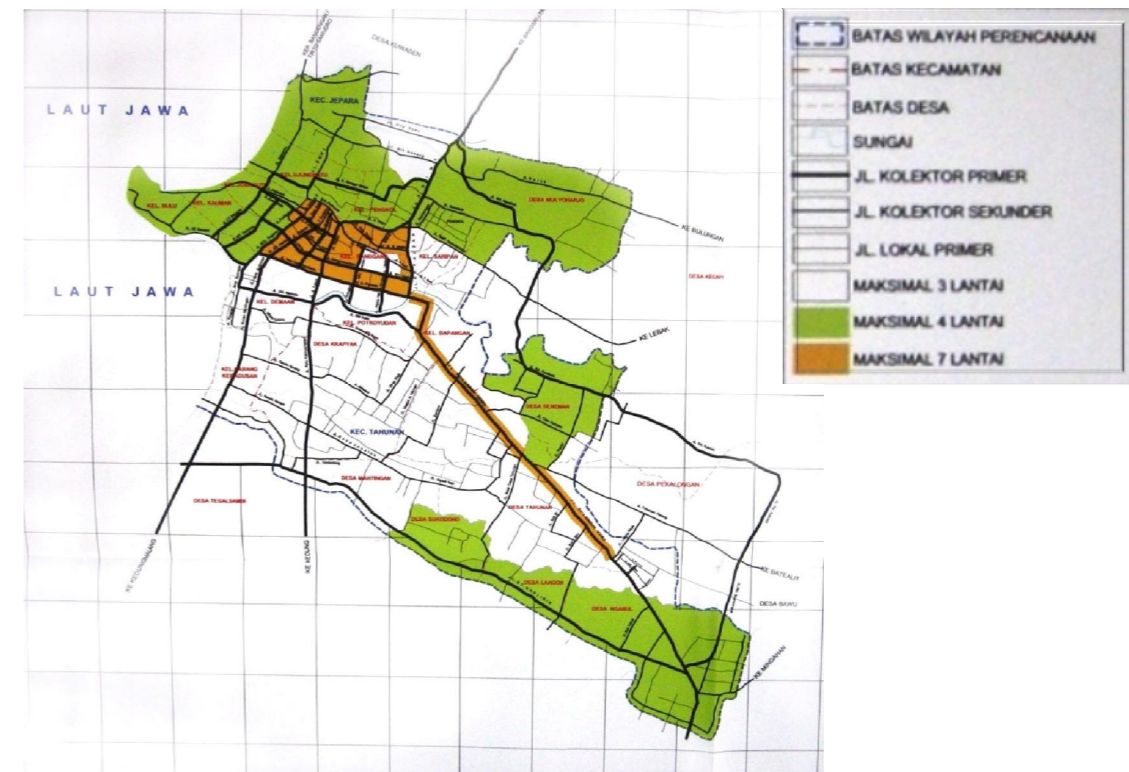
### 3.2.1 Tata Guna Lahan Alun-Alun Kota Jepara

Rencana peruntukkan lahan ini dirumuskan berdasarkan hasil analisis-analisis sebelumnya, dengan tujuan untuk mengintegrasikan struktur Kota Jepara yang masih 'terpisah' dengan memanfaatkan potensi lahan kota dan potensi-potensi perkembangan yang ada serta untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan akan wujud.

Sebagai kawasan yang terletak pada BWK I, disekitar pusat kota, kawasan di sekitar alun-alun kota Jepara tergolong ke dalam tata guna lahan campuran. Dimana lokasinya berdekatan dengan landmark kota Jepara, terdapat masjid (sebagai pusat peribadatan), fasilitas umum dan fasilitas sosial, perkantoran, bangunan komersial (sebagai pusat ekonomi), penyedia jasa, yang diharapkan dapat memacu perkembangan lingkungan di Kota Jepara secara merata. Alun-alun Jepara merupakan pusat dari kegiatan masyarakat Kota Jepara, khususnya kegiatan olahraga (rekreasi).

BWK I dengan luas lahan 438,897 ha, memang diarahkan sebagai tempat pengembangan dan permukiman menengah atas yang modern. Terutama pada kawasan yang berada 'di dalam' pusat kota, sesuai dengan kecenderungan perkembangan lingkungannya yang relative dipengaruhi oleh keberadaan pusat pemerintahan dan perdagangan & jasa, pengaruh lingkungan tersebut maka pembangunan perumahan permukiman di arahkan pada pemanfaatan lahan yang optimal (lahan terbangun 80%), memiliki multi fungsi dengan memperhatikan aspek lingkungan. Untuk bangunan yang tidak sesuai dengan peruntukkannya (lambiran pantai dan sungai) diarahkan untuk relokasi dan ditertibkan sesuai ketentuan yaitu sepanjang pantai Demaan, Bulu, Karangkebagusan, Kauman, Jobokuto, dan Ujungbatu; serta sepanjang sungai Gandu, Kanal, Wisu dan Cumbring.

### 3.2.2 Bentuk dan Massa Bangunan Alun-Alun Kota Jepara



Peta Kabupaten Jepara berdasarkan Ketinggian Bangunan



SKYLINE

Sumber:dokumen pribadi

Aktifitas-aktifitas yang berperan besar dalam penentuan struktur ruang adalah aktifitas perekonomian dan aktifitas permukiman penduduk baik yang memiliki kepadatan rendah (permukiman untuk kelas tinggi), permukiman dengan kepadatan menengah (permukiman untuk kelas menengah), maupun permukiman dengan kepadatan tinggi (permukiman untuk kelas rendah). Dari lokasi zona aktifitas-aktifitas tersebut, struktur ruang suatu kota akan dapat diketahui.



SKYLINE

Sumber:dokumen pribadi



Perbedaan ketinggian

Sumber : Dok. Pribadi, 2010

Pemugaran alun-alun dilakukan secara bertahap, yaitu pada tahun 2006 dan 2008. Sebelumnya alun-alun ini hanya tanah kosong seperti lapangan sepak bola yang dikelilingi oleh jalan yang berfungsi sebagai tempat berkumpul bilamana ada acara khusus seperti festival ataupun pasar malam. Kemudian pada tahun 2006 dalam pemugarannya, alun-alun ini ditinggikan hingga 50 centimeter dan dibatasi oleh paving block. Namun karena dirasakan masih banyak kekurangan baik dari segi fungsional maupun estetis maka pada tahun 2008 alun-alun ini didesain oleh pemkot setempat dan fungsinya dialihkan sepenuhnya untuk kegiatan olahraga.

Sesuai dengan peta di atas ketinggian bangunan maksimal di wilayah pusat kota Jepara adalah 7 lantai. Sedangkan untuk sekitar kawasan alun-alun sendiri tidak memiliki perbedaan yang cukup berarti, yaitu antara 1 - 2 lantai. Bangunan Gereja yang identik dengan ketinggian cukup menonjol pun tidak mengganggu keserasian keseluruhan bangunan karena tertutup oleh vegetasi sehingga *skyline* yang tercipta cukup harmonis. Rata - rata bangunan memiliki 1 - 2 lantai.

Berdasarkan kecenderungan yang terjadi di Kota Jepara, bangunan perdagangan memiliki KDB yang paling tinggi, yaitu antara 60-80 %, untuk perumahan antara 30-50 % dan bangunan sosial antara 20-30 %. Bangunan di kawasan alun - alun Kota Jepara dibangun berdasarkan atas skala manusia.

Penambahan ketinggian terdiri dari dua bagian yaitu bagian luar yang bersebelahan langsung dengan jalan, berfungsi sebagai area pejalan kaki untuk mengelilingi alun-alun. Bagian dalam, berupa lapangan yang sebagian digunakan sebagai ruang terbuka hijau dan biasa digunakan bilamana ada acara besar termasuk upacara 17-an. Antara bagian luar dan bagian dalam dibatasi oleh perbedaan permukaan (paving dan rumput) juga dibatasi dengan sederetan pohon palem yang mengitarinya.



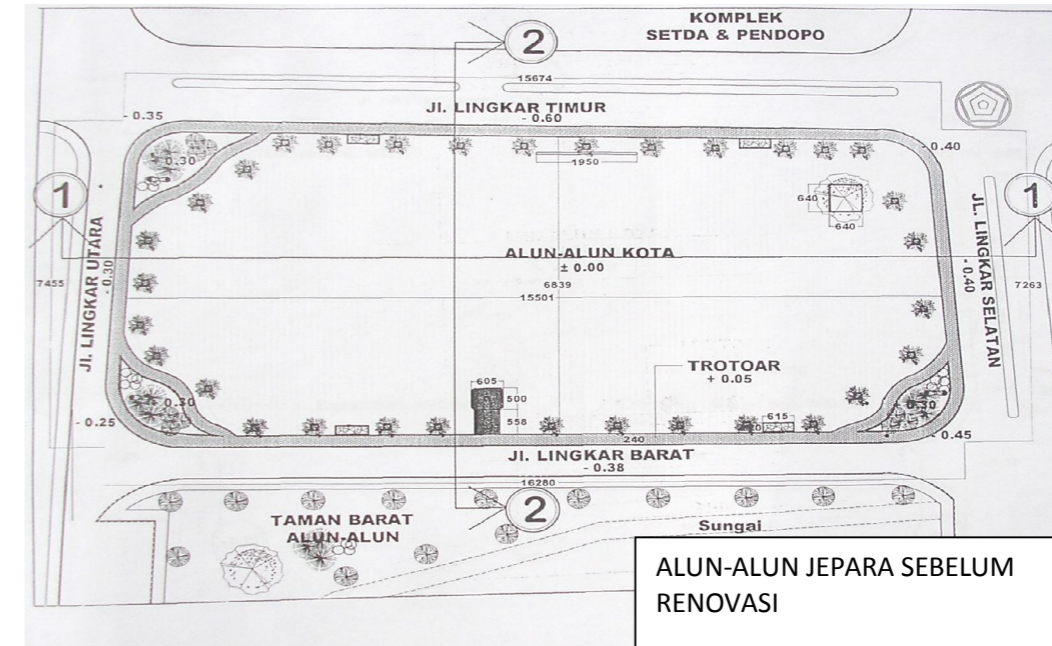
Deretan pohon palem

Sumber : Dok. Pribadi



Pada kawasan terdapat dua jenis massa bangunan. Massa bangunan yang pertama adalah massa bangunan padat. Contoh dari massa bangunan padat adalah dalam bentuk bangunan masjid, pertokoan,

plaza, fasos, fasum, serta



ALUN-ALUN JEPARA SEBELUM RENOVASI

permukiman warga. Sedangkan untuk massa bangunan yang kedua adalah massa bangunan kosong. Massa bangunan ini adalah bangunan yang tidak dikelilingi tembok. Misalnya tempat parkir, jalan dan jalur pejalan kaki (pedestrian)



PARKIR ALUN-ALUN

SUMBER:DOKUMEN PRIBADI



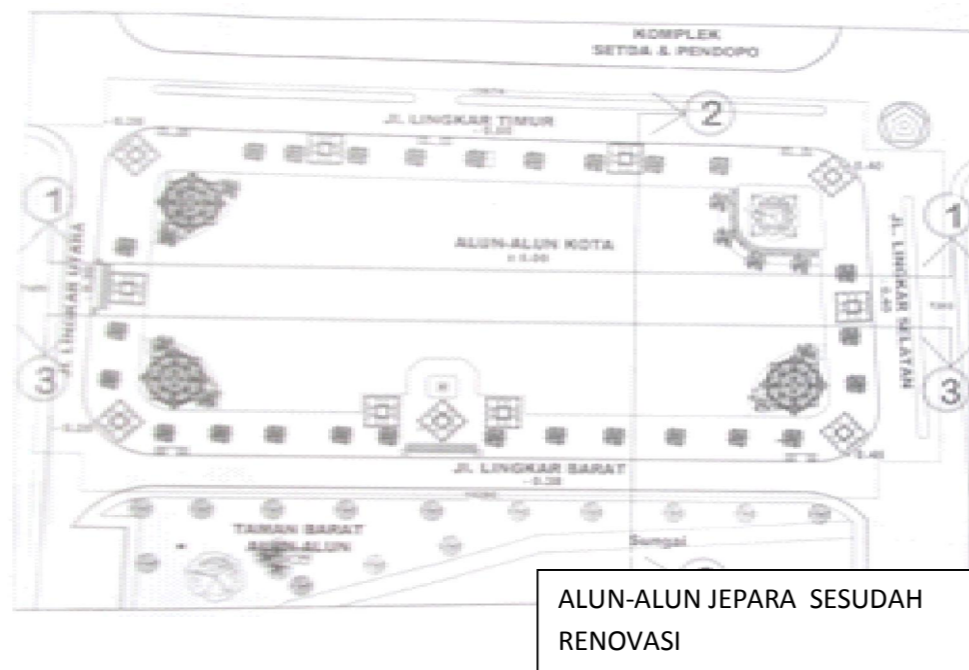
KOMPLEK KIOS

SUMBER:DOKUMEN PRIBADI



JALUR PEDESTRIAN

SUMBER:DOKUMEN PRIBADI



ALUN-ALUN JEPARA SESUDAH RENOVASI

### 3.2.3 Sirkulasi dan Parkir Alun-Alun Kota Jepara

#### a. Area Sirkulasi

Klasifikasi Jaringan Jalan Kota Jepara berdasarkan Fungsi Jalan:

##### 1) Kolektor Primer

- Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 10 m.
- Mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- Jumlah jalan masuk dibatasi.
- Jalan tidak terputus walaupun memasuki kota

##### 2) Kolektor Sekunder

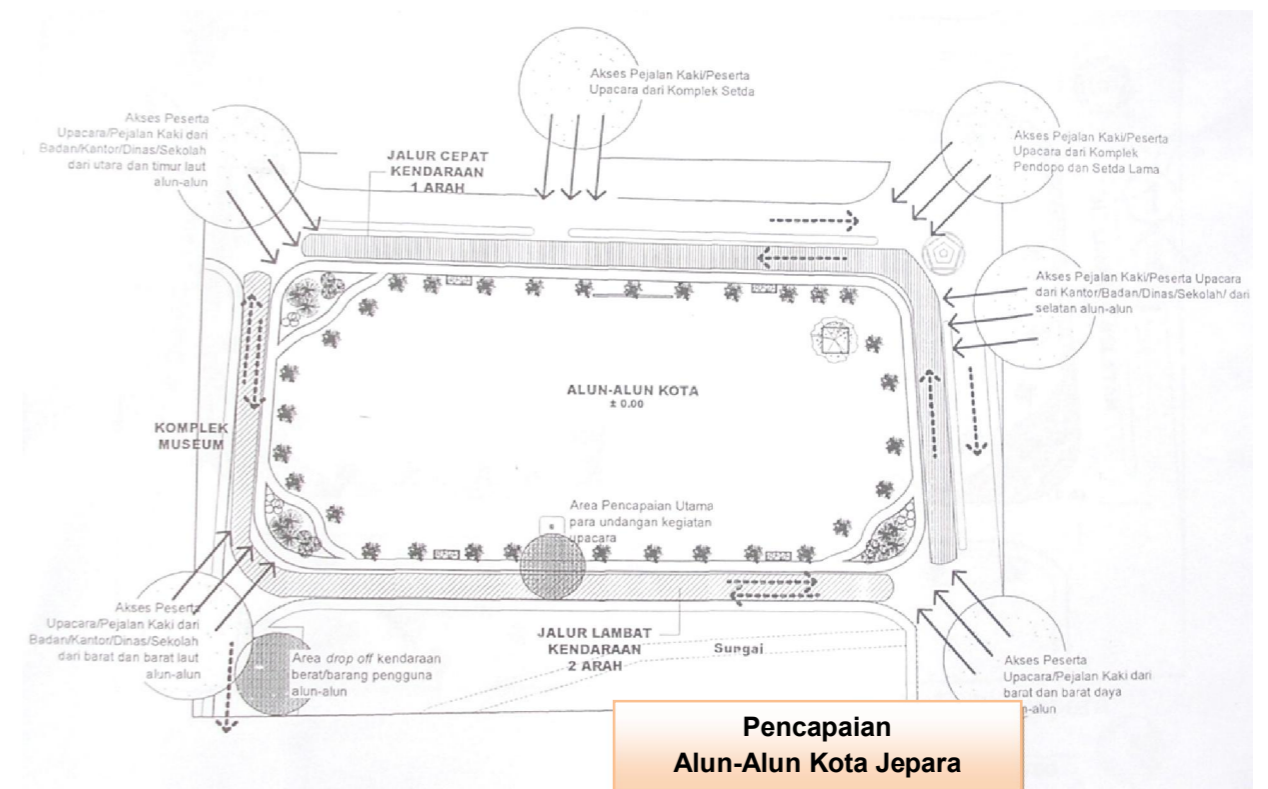
- Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 20 km/jam dan lebar badan jalan tidak kurang dari 7 m.
- Jumlah jalan masuk dibatasi.

##### 3) Lokal Primer

- Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 20 km/jam dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 6 m.
- Jalan tidak terputus walaupun memasuki desa.
- Jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

##### 4) Lokal Sekunder

- Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 10 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 5 m.
- Jumlah jalan masuk tidak dibatasi.



Semua jalan di sekitar alun-alun merupakan jalan dengan jalur dua arah, Pengguna jalan dikawasan alun-alun diutamakan menggunakan sepeda, sepeda motor dan kendaraan roda 4, yaitu berupa kendaraan pribadi dan bus khusus wisata karena terdapat Museum Kartini di sebelah utara alun-alun. Sedangkan bagi pejalan kaki disediakan pedestrian di bagian pinggir dan diseberang jalan di sekitar alun-alun.

Untuk kendaraan beroda 3 yang melintas adalah becak. Meskipun menggunakan tenaga manusia, becak cukup banyak terdapat di kawasan alun-alun karena kontur jalan yang ada relatif datar.

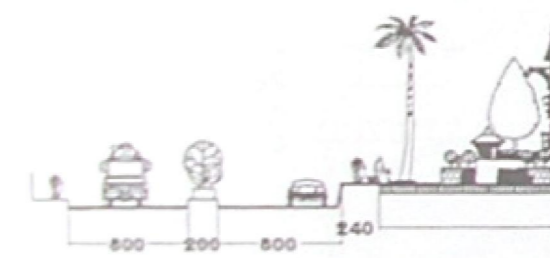
Penutup jalan pada alun - alun selatan ini terbagi menjadi dua macam, yaitu :

#### 1. Aspal

Jalan dengan elemen penutup berupa aspal adalah jalan utama dan jalan yang berada di sekitar alun-alun. Jalan utama memiliki lebar masing-masing  $\pm 8\text{m}$  sedangkan jalan di sekitar alun-alun memiliki lebar  $\pm 5\text{m}$ . Keadaan jalan ini sangat baik.

#### 2. Paving block

Material paving block digunakan sebagai elemen penutup pada pedestrian disertai dengan pola lantai mozaik dari bebatuan sebagai detail estetis pada alun-alun kota Jepara ini. Jalan ini memiliki lebar  $\pm 2,4\text{m}$ , yang meliputi area lingkaran alun-alun, taman sudut alun-alun, dan taman di sebelah barat alun-alun, dan pedestrian di sebelah utara alun-alun. Keadaan paving block di ruas jalan ini juga masih sangat baik mengingat alun-alun Jepara ini baru saja di redesain.



Jl. Lingkar Selatan

#### *b. Area Parkir*

ALUN ALUN K





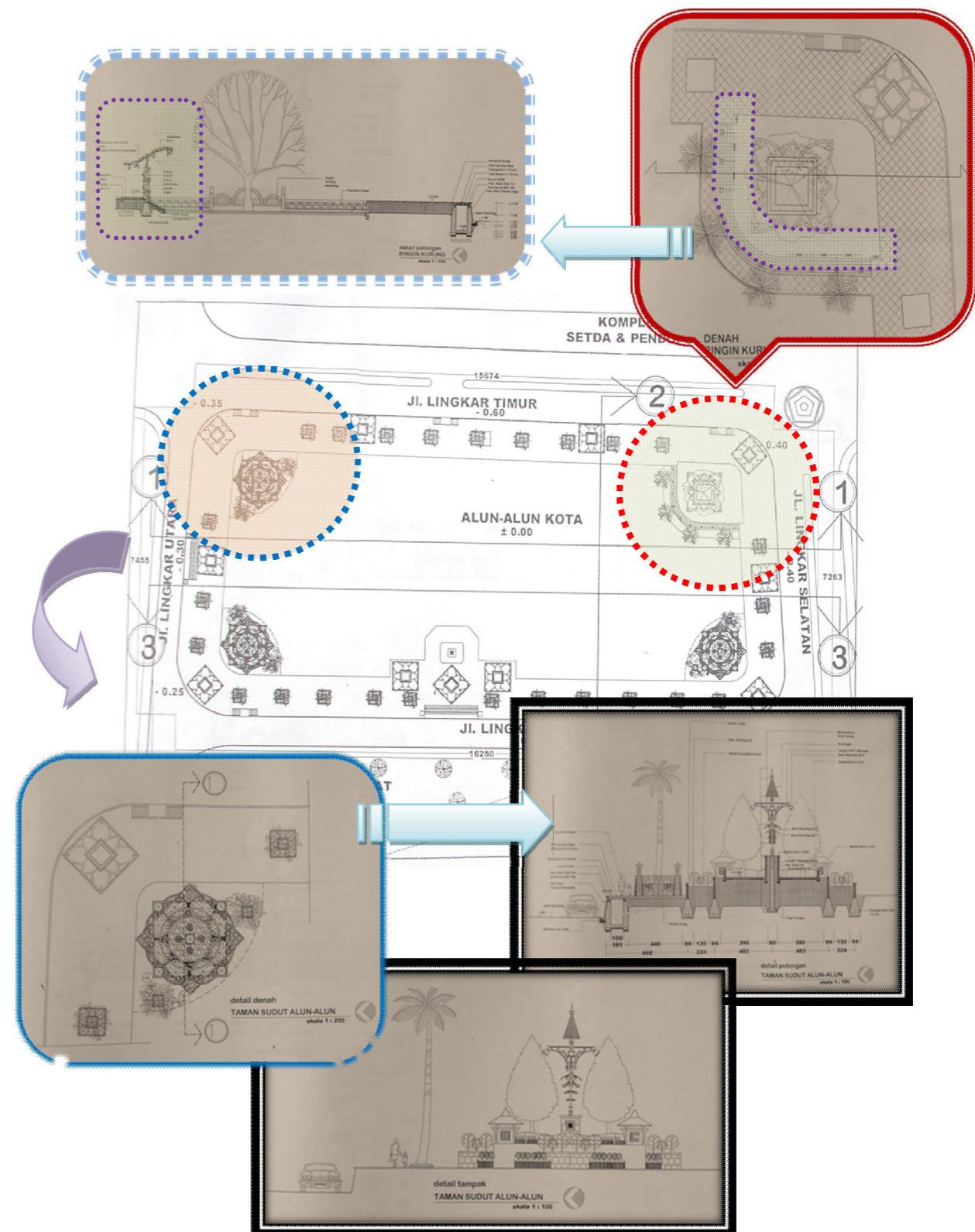
PARKIR ALUN-ALUN  
SUMBER:DOKUMEN PRIBADI

Untuk parkir, terdapat lokasi khusus yang memang disediakan sebagai tempat parkir. Perletakkannya yang jauh dari jalan utama (Jl. Lingkar Selatan) membuat sirkulasi jalan pada

sekitar alun-alun tetap aman dan teratur sehingga pengguna alun-alun baik pejalan kaki ataupun kendaraan lain dapat merasakan kenyamanan di dalamnya. Namun kekurangannya, lahan parkir dirasakan kurang mencukupi. Karena area lahan parkir yang kurang luas maka lahan parkir yang ada digunakan untuk berbagai macam kendaraan (bus, mobil pribadi, sepeda motor) tanpa penggolongan area sesuai kendaraan yang akan parkir sehingga memberikan kesan tidak teratur / semrawut.

Selain itu parkir kendaraan roda dua juga dapat menggunakan sisi depan pedestrian jalan bagian utara (Jl. Lingkar Utara). Penataannya tidak menggunakan sistem *on street parking*, Area parkir memanfaatkan area tepian jalan pedestrian alun-alun. Area parkir biasanya ramai pada saat ada acara khusus maupun pada saat weekend (Sabtu malam). Pada siang hari tidak banyak kendaraan yang parkir karena memang tidak ada kegiatan yang berarti di area alun-alun. Namun karena lahan parkir tidak terpakai (kosong) para PKL terkadang menjajakan dagangannya di sana mengingat bahwa parkir motor tambahan berada di depan bangunan public (perkantoran). Pada sore hari masyarakat berkumpul di alun-alun walaupun sekedar untuk rekreasi keluarga atau berolahraga seperti jogging dan sepakbola.

3.2.4 Ruang Terbuka Alun-Alun Kota Jepara



Ruang terbuka di alun-alun Kabupaten Jepara yang paling nyata adalah lapangan dari alun-alun itu sendiri. Lapangan ditutupi oleh rumput hijau yang kondisinya masih baik dan sebagian darinya diberi

paving block sebagai tempat untuk menempatkan bendera. Ruang dalam ini biasanya digunakan sebagai tempat berolahraga, bermain anak-anak . Ruang terbuka yang lain adalah pada bagian barat alun-alun,dengan keberadaan *sitting group* sehingga memungkinkan masyarakat untuk bercengkrama dengan nyaman tanpa tehalang terik matahari. Dengan adanya alun-alun maka akan memungkinkan terjadi aktivitas di dalam maupun di sekitarnya.

Apabila kita berdiri di tengah alun - alun, maka akan tercipta sebuah ruang semu. Walaupun tidak ada tembok dibagian pinggir, perbedaan ketinggian yang mencolok dari lingkungan sekitar cukup untuk membuat persepsi ruang.



**Area sitting group**

**Sumber : Dok. Pribadi**



**Area sitting group**

**Sumber : Dok. Pribadi**

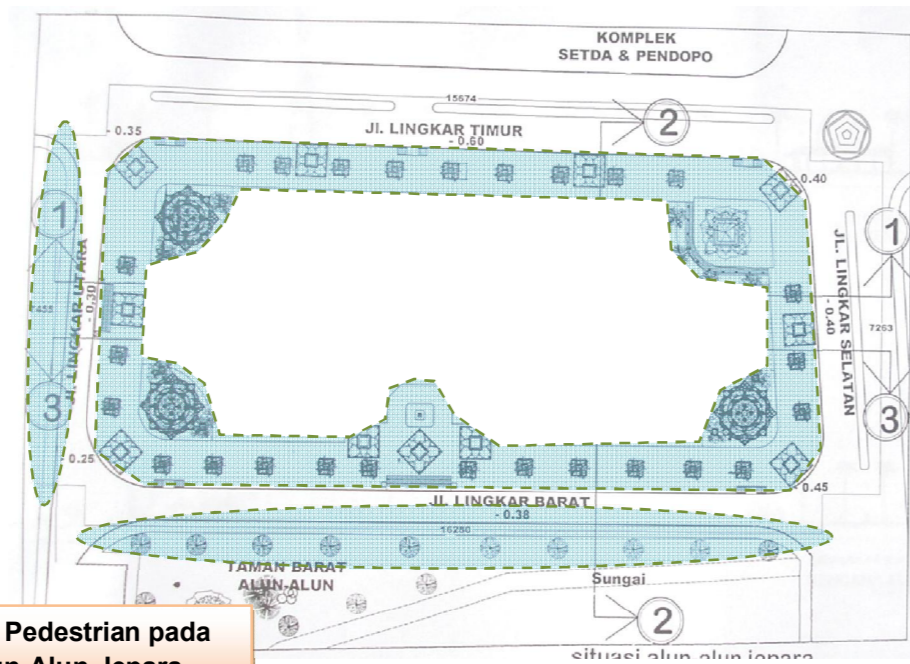


ALUN



3.2.5 Jalur Pejalan Kaki Alun-Alun Kota Jepara (Pedestrian Ways)

Jalur pejalan kaki di kawasan alun - alun Kota Jepara terdapat 3 macam. Pertama pada bagian tepi yang mengelilingi alun-alun. Jalur pejalan kaki ini memiliki lebar sebesar 2.4 meter dan terbuat dari paving block. Kedua di sepenggalan taman di sudut alun-alun. Jalur pedestrian lainnya terdapat di bagian utara dan barat alun-alun.



Jalur Pedestrian pada Alun-Alun Jepara



Jalur pejalan kaki di taman sudut alun-alun

Sumber : Dok. Pribadi

Elemen-elemen pendukung jalur pedestrian pada alun-alun menggunakan penutup lantai, yaitu keramik yang biasa digunakan untuk di luar ruangan (outdoor) dan mozaik batu hias yang membentuk suatu pola estetis pada jarak-jarak tertentu di jalur pedestrian serta keseluruhan jalan pedestrian pada taman sudut alun-alun.



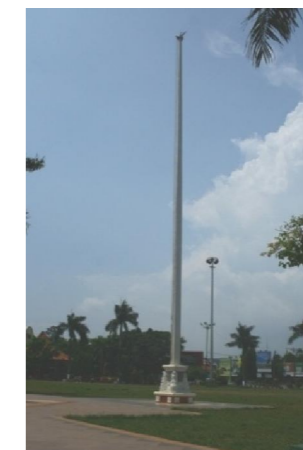
Street furniture yang melengkapi alun-alun ini antara lain:

- lampu penerangan (lighting),
- tempat sampah,
- sitting area dilengkapi dengan hot spot area,
- tiang bendera,
- pot tanaman, dsb.

Lampu sebagai elemen pedestrian ways pada alun-alun ini memiliki desain yang masih menampilkan kesan kuno dan kolonial. Kondisi lampu penerangan cukup baik. Dalam artian lampu ini dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Sitting area pada kawasan ini terdapat di taman kecil di sekitar alun-alun dan digunakan untuk fasilitas hot spot. Tiang bendera terdapat pada alun-alun dan digunakan untuk fasilitas upacara pada hari-hari besar. Untuk tempat tanaman dibagi menjadi 4, yang terletak di sudut-sudut alun-alun sebagai taman kecil yang terawat dengan baik. Dan juga terdapat pot-pot tanaman di sekeliling area lapangan alun-alun yang merupakan vegetasi sebagai penambah estetis suatu alun-alun.



Pot tanaman yang terdapat di sekitar alun-alun  
Sumber : Dok. Pribadi



Tiang bendera untuk upacara  
Sumber : Dok. Pribadi



Gambar Tempat Sampah disekitar alun alun  
Sumber : Dok. Pribadi





**Sitting Group sekaligus hot spot area**  
Sumber : Dok. Pribadi

### 3.2.6 Kegiatan Pendukung Alun-Alun Kota Jepara

Kegiatan pendukung di alun - alun kabupaten Jepara ialah sebagai tempat upacara, hiburan, dan rekreasi. PKL pada kawasan ini disediakan lokasi khusus agar tidak mengganggu aktivitas masyarakat.



**AREA UNTUK PKL**  
Sumber : Dok. Pribadi



**Alun-alun sebagai tempat bermain anak-anak**  
Sumber : Dok. Pribadi

Penandaan yang dapat ditemui di kawasan alun - alun Jepara ialah:

- Identitas

Identitas dari alun-alun ini cukup jelas, ketika akan memasuki kawasan alun - alun terdapat ring road dengan patung kartini yang juga merupakan identitas kota Jepara. Setelah itu tepat di depan alun - alun terdapat tugu dengan bentuk garuda pancasila di atasnya.



**Tugu Pancasila**  
Sumber : Dok. Pribadi



**Tugu Kartini**  
Sumber : Dok. Pribadi

### 3.2.7 Penandaan Alun-Alun Kota Jepara (Signage)

- Nama Bangunan

Pada salah satu sisi alun - alun terdapat bangunan Museum R.A. Kartini yang juga merupakan salah satu ciri khas Kota Jepara. Museum ini juga digunakan sebagai gedung kesenian.



Museum R.A. Kartini  
Sumber : Dok. Pribadi

- Petunjuk Sirkulasi

Biasanya disebut sebagai rambu - rambu lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur dan mengarahkan pengendara kendaraan atau pejalan kaki dalam sirkulasi. Di alun-alun selatan terdapat beberapa petunjuk sirkulasi dan larangan.



Penandaan sebagai petunjuk sirkulasi  
Sumber : Dok. Pribadi

- Komersial

Tanda jenis ini adalah reklame dan iklan. Banyak terdapat di luar kawasan alun-alun yang merupakan area perdagangan dan berbasis deretan pertokoan.



Penandaan sebagai petunjuk komersial  
Sumber : Dok. Pribadi

- Petunjuk Ke Lokasi dan Fasilitas Lain

Tanda jenis ini merupakan petunjuk arah, lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak.



Penandaan sebagai petunjuk lokasi kegiatan  
Sumber : Dok. Pribadi

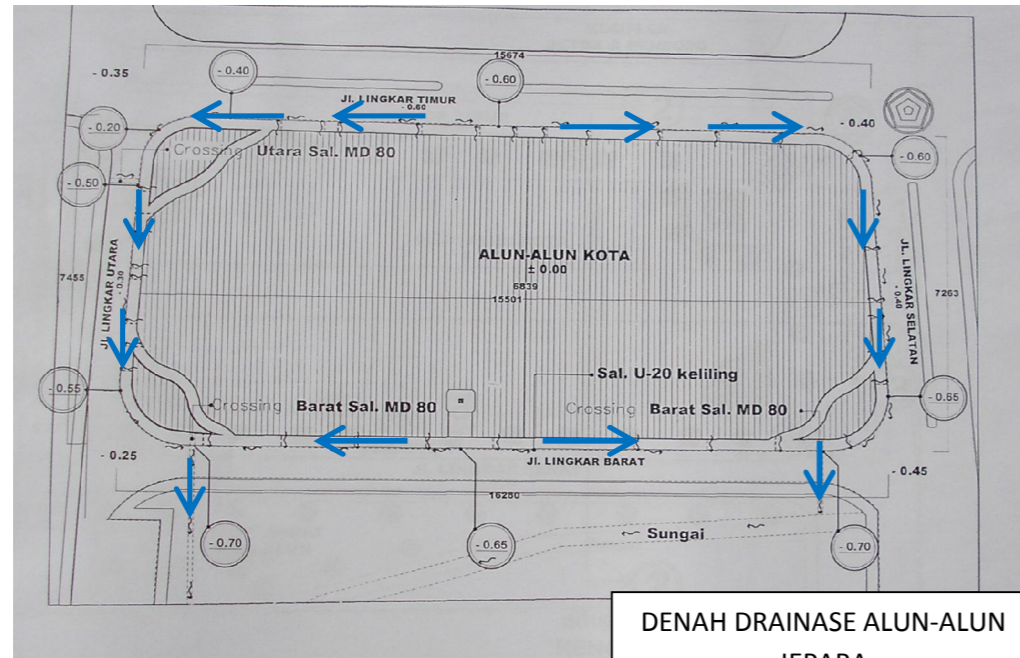
3.2.8. Utilitas Alun-Alun Jepara

- Drainase

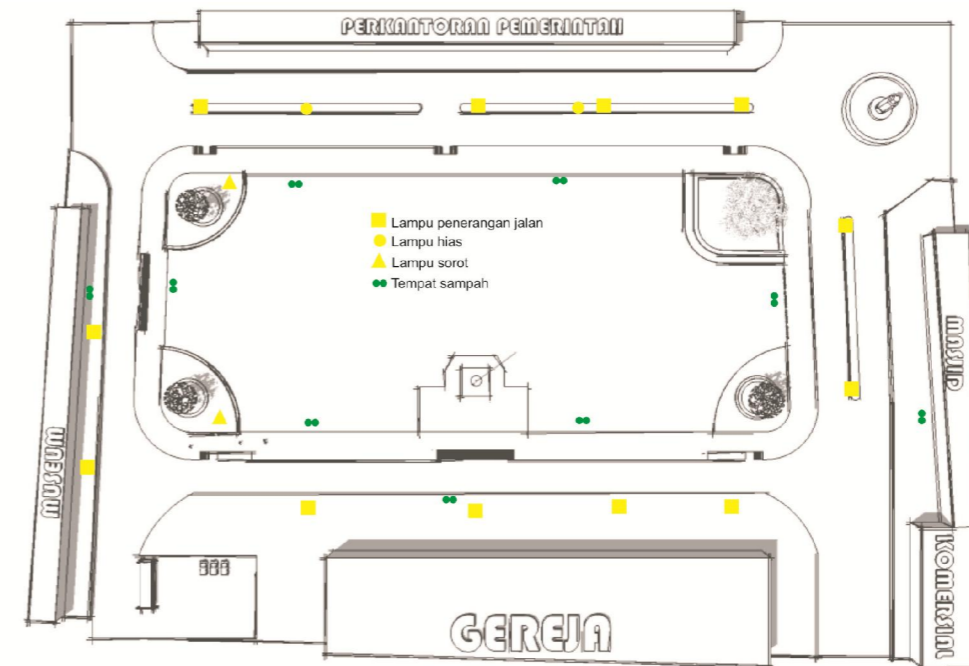
Arah pembuangan air hujan dan air kotor diarahkan ke sungai yang terletak di sebelah barat alun-alun. Jenis drainase menggunakan system drainase tertutup. Hal tersebut dapat dilihat dari selokan-selokan disekitar alun-alun yang ditutup oleh dak beton.



SUNGAI TEMPAT PEMBUANGAN AIR KOTOR



DENAH DRAINASE ALUN-ALUN JEPARA



- Titik lampu

Lampu pada kawasan alun-alun jepara terdiri dari lampu penerangan jalan juga lampu hias di beberapa titik. Di sudut sebelah utara terdapat 2 buah lampu sorot yang biasanya digunakan ketika ada event tertentu saja.

- Bak sampah

Perletakan bak-bak sampah sudah cukup memenuhi pada kawasan sekitar alun-alun jepara ini. Jenis sampahnya juga telah dibagi menjadi 2, yakni sampah kering dan sampah basah.



BAK SAMPAH  
KERING (KUNING) dan BASAH (HIJAU)



LAMPU SOROT DI SUDUT  
ALUN-ALUN

LAMPU HIAS DI SUDUT  
ALUN-ALUN

BAK SAMPAH  
KERING (ORANYE) dan BASAH (BIRU)



ALUN ALUN KOTA

**ANALISA ALUN - ALUN JEPARA****MENURUT 8 ELEMEN KOTA HAMID SHIRVANI****4.1. Analisa tata guna lahan alun-alun jepara**

Tata guna lahan di kawasan alun-alun jepara dan sekitarnya berupa mixed-used area yang berisi bermacam-macam bangunan dengan fungsi yang berbeda-beda. Selain pusat pemerintahan, kawasan ini didominasi oleh bangunan bersifat komersial. Sarana peribadatan diwakili oleh adanya masjid di sebelah selatan, dan gereja di sebelah barat dari alun-alun.

Pembagian blok-blok berdasarkan fungsi dari tiap bangunan sudah terlihat cukup jelas. Oleh sebab itu, kondisi di sekitar alun-alun jepara bisa dikatakan cukup teratur baik segi aksesibilitas maupun pencapaian ke tiap-tiap bangunan.

**4.2. Analisa bentuk dan massa bangunan alun-alun jepara**

Dengan tidak adanya bangunan yang sangat menonjol dari segi ketinggian di sekitar alun-alun jepara, menyebabkan skyline yang tercipta menjadi cukup harmonis. Ketinggian bangunan di sekitar alun-alun jepara berkisar antara 1 sampai 2 lantai saja.

Sedangkan maksimal ketinggian sebenarnya bisa mencapai 7 lantai. Pencitraan dari masing-masing bangunan juga terlihat tidak saling mengalahkan maupun merusak pencitraan bangunan lainnya. Perbandingan massa solid dan massa void yang terjadi juga telah terjaga dengan baik. Hanya saja mungkin yang menjadi permasalahan, yaitu massa void pada area komersial/pertokoan. Dengan banyaknya aktifitas manusia dan kendaraan di dalamnya, bisa saja merusak perbandingan yang baik tadi.

**4.3. Analisa sirkulasi dan parkir alun-alun jepara**

Sirkulasi pengguna jalan terlihat baik dan teratur, meskipun jalan di sekeliling alun-alun menggunakan konsep jalur 2 arah, tidak menimbulkan kesemrawutan dikarenakan jarak yang cukup lebar. Jalur utama (jalan lingkar selatan dan jalan lingkar timur), juga terlihat masih dalam kategori teratur.

Bagi kendaraan roda 4 dan bus memang telah ada parker khusus (di depan museum R.A.Kartini), namun ada baiknya diperluas jika memungkinkan. Bagi kendaraan roda 2 terlihat tidak ada parker khusus, sehingga hanya diletakkan di tepian jalan saja tanpa ada marka jalan. Sebenarnya tidak menjadi persoalan yang berarti karena jalan masih cukup lebar untuk sirkulasi kendaraan lain. Hanya saja mungkin bisa ditata dengan lebih rapi.

**4.4. Analisa ruang terbuka alun-alun jepara**

Lapangan alun-alun yang luas dengan rumput hijau yang terawat dengan baik, memberikan kesan keleluasaan, kebebasan, dan kesejukan. Ditambah pula dengan batas berupa deretan pohon yang menghijau pula. Ruang terbuka ini dimanfaatkan untuk berinteraksi oleh masyarakat, berolahraga, dan tempat singgah guna melepas penat, mungkin juga sebagai tempat rekreasi karena bersebelahan dengan museum R.A.Kartini.

Ruang terbuka dapat menjadi sebuah ruang komunal dan lebih bersifat aktif jika dilengkapi dengan magnet-magnet yang dapat menarik minat masyarakat untuk datang ke alun-alun. Penambahan street furniture berupa tempat duduk di beberapa titik di sekeliling alun-alun dapat diterapkan guna menarik minat pengunjung. Suasana seperti taman di sisi barat baiknya juga dibawa masuk ke kawasan alun-alun.

#### 4.5. Analisa jalur pejalan kaki alun-alun jepara

Jalur pejalan kaki yang disediakan di sekeliling lapangan alun-alun terasa nyaman, dikarenakan lebarnya dirasa cukup. Penggunaan paving blok yang berwarna dan berkontur menjadi daya tarik bagi pejalan kaki untuk sekedar berjalan mengitari alun-alun. Pohon palem yang membatasi jalur pejalan kaki dengan lapangan memang tidak sepenuhnya bisa memberikan keteduhan, namun mampu menimbulkan kesan estetis pada alun-alun.

Jalur pejalan kaki selain sebagai estetika kota juga berfungsi sebagai wadah manusia untuk melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya.

Kurangnya sitting group, membuat masyarakat jarang menggunakan fasilitas pedestrian di alun-alun. Mereka yang datang biasanya menuju tempat yang lebih teduh, yakni taman di sisi sebelah barat yang lebih lengkap segi street furniture-nya. Street furniture yang baik juga dapat menambah kualitas visual dari suatu kawasan.

#### 4.6. Analisa kegiatan pendukung alun-alun jepara

Area PKL yang letaknya cukup jauh dari alun-alun memang membuat suasana di sekitar alun-alun menjadi cukup tertib. Namun efeknya pengunjung di area PKL sulit untuk menikmati suasana di sekitar alun-alun. Begitu pula pengunjung alun-alun akan kesulitan menemui PKL di sekitar alun-alun. Namun pengunjung alun-alun masih bisa menikmati pedagang keliling yang biasa lewat di sekitar alun-alun.

Area perdagangan berupa pertokoan lebih mudah dijangkau oleh pengunjung alun-alun. Begitu juga dengan fasilitas bermain anak-anak juga tersedia di sudut alun-alun.

#### 4.7. Analisa penandaan alun-alun jepara

Keberadaan penandaan di sekitar kawasan alun-alun sudah memadai. Ditinjau dari segi fungsi, memudahkan pengguna kawasan untuk memahami makna-makna dan simbol-simbol yang dimaksudkan oleh masing-masing penandaan.

Sedangkan penandaan yang bersifat pengumuman maupun komersial (reklame dan iklan) yang berupa billboard ataupun baliho sebaiknya ditata agar menjadi daya tarik visual, bukan menjadi visualisasi yang negatif. Baliho yang telah kadaluwarsa sebaiknya segera diturunkan agar tidak memberikan informasi yang salah kepada masyarakat.

#### 4.8. Analisa preservasi dan konservasi alun-alun jepara

Tidak ada bangunan yang merupakan konservasi di sekitar kawasan alun-alun ini.

Analisa utilitas alun-alun jepara

Jumlah titik lampu sudah cukup menerangi kawasan alun-alun pada malam hari. Begitu juga dengan lampu hias yang ada menambah semarak kawasan di sekitarnya.

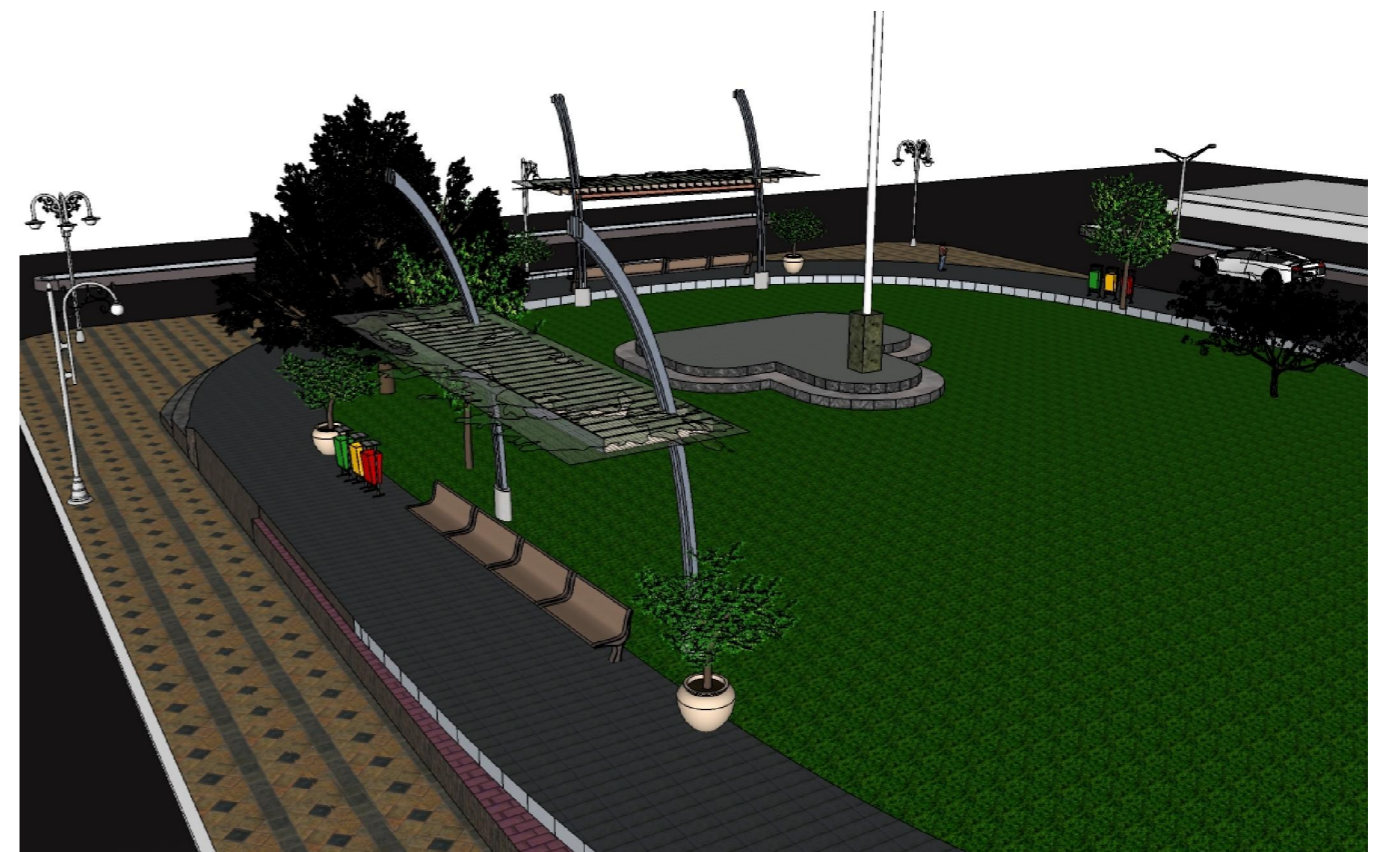
Drainase berupa pembuangan air kotor menggunakan sistem tertutup sehingga terlihat lebih rapi. Akhir dari perjalanan air kotor ini adalah sungai yang merupakan tempat pembuangan air kotor kota.

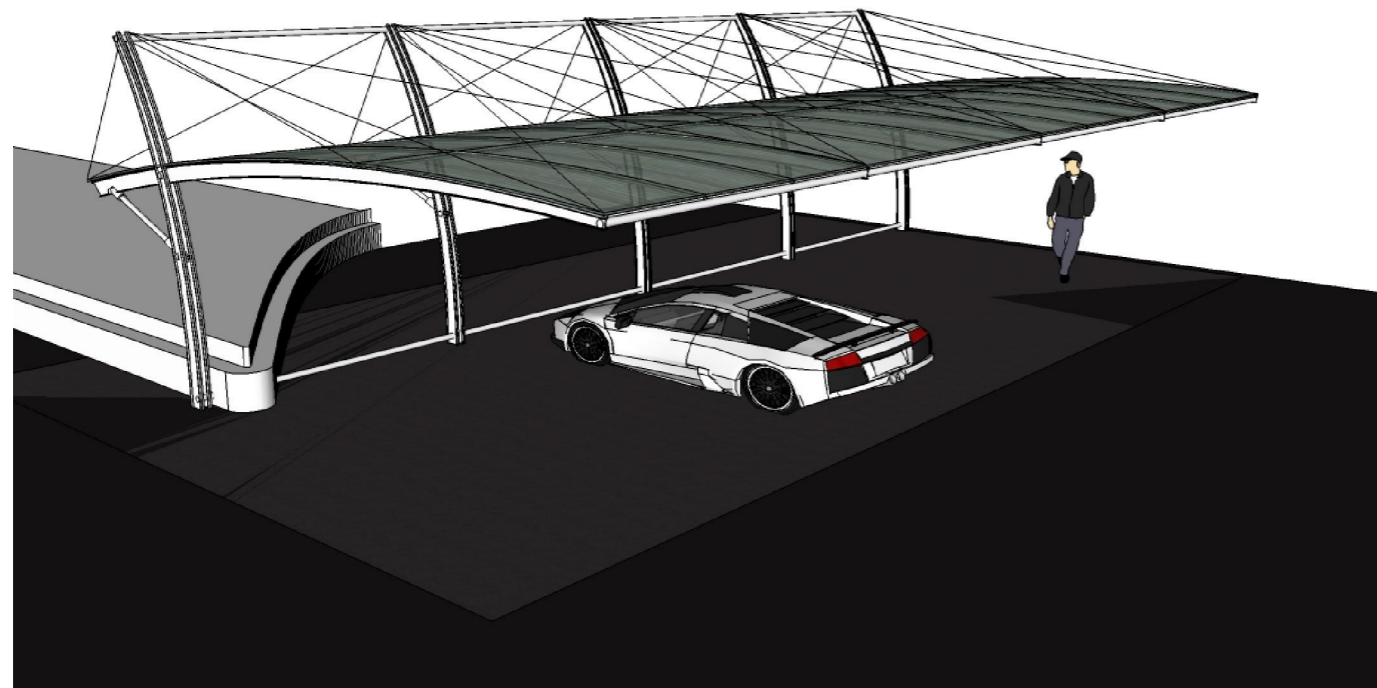
Mengenai bak sampah, pemerintah setempat telah menyediakan 2 jenis bak sampah yaitu warna oranye (sampah kering) dan biru (sampah basah), tinggal bagaimana kesadaran masyarakat untuk benar-benar mematuhi. Semua ini dilakukan untuk kebersihan dan kenyamanan pengguna dan pengunjung di kawasan alun-alun tersebut.

## BAB V

### REDESAIN ALUN-ALUN JEPARA



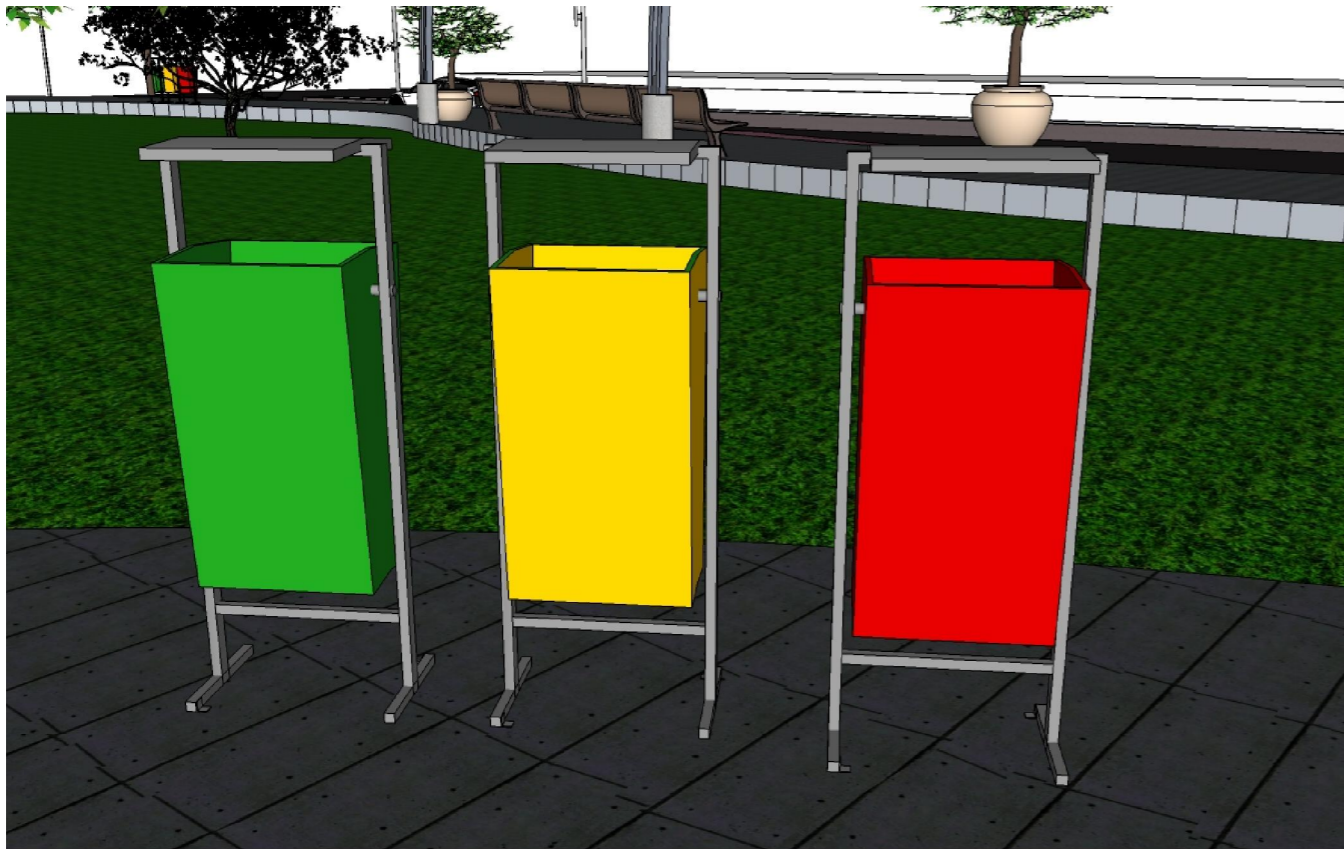




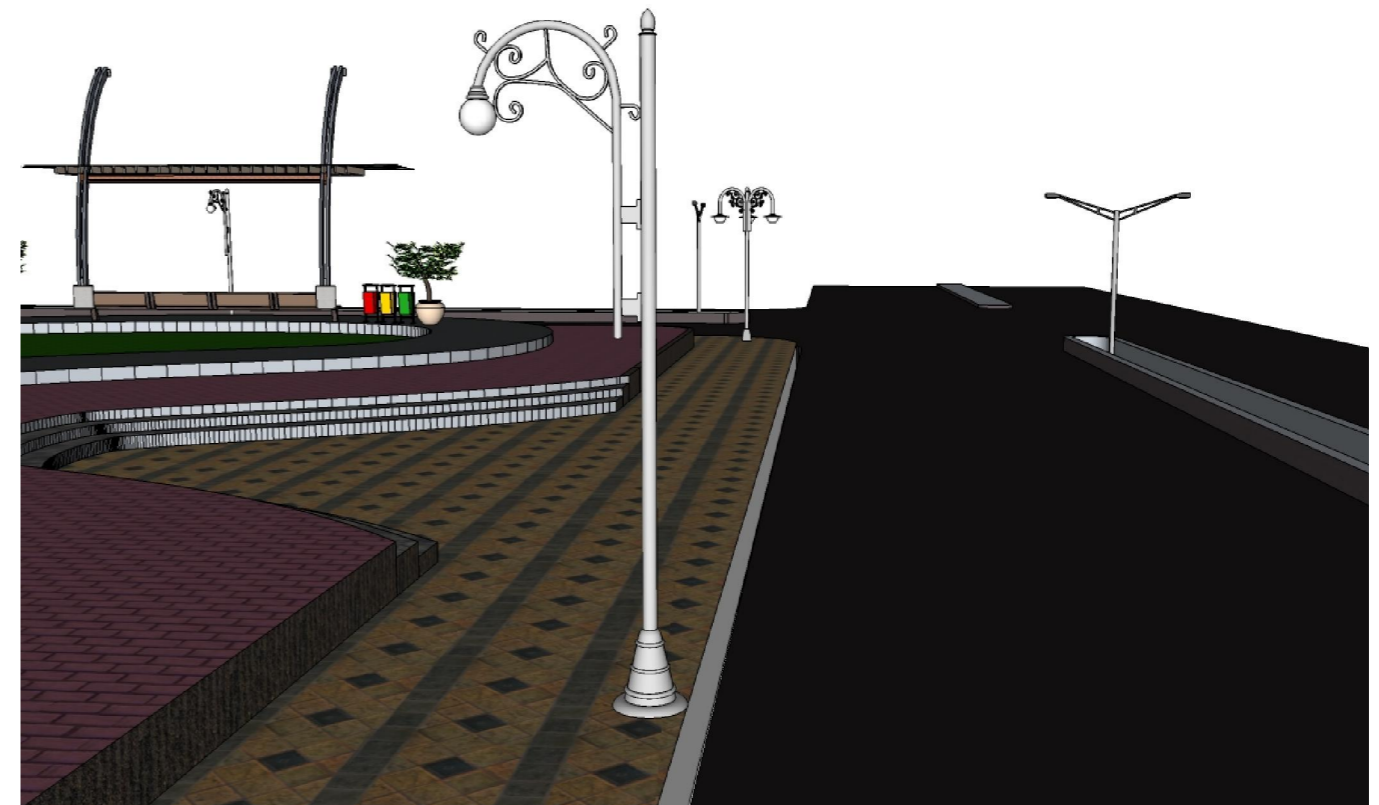
Tempat parkir



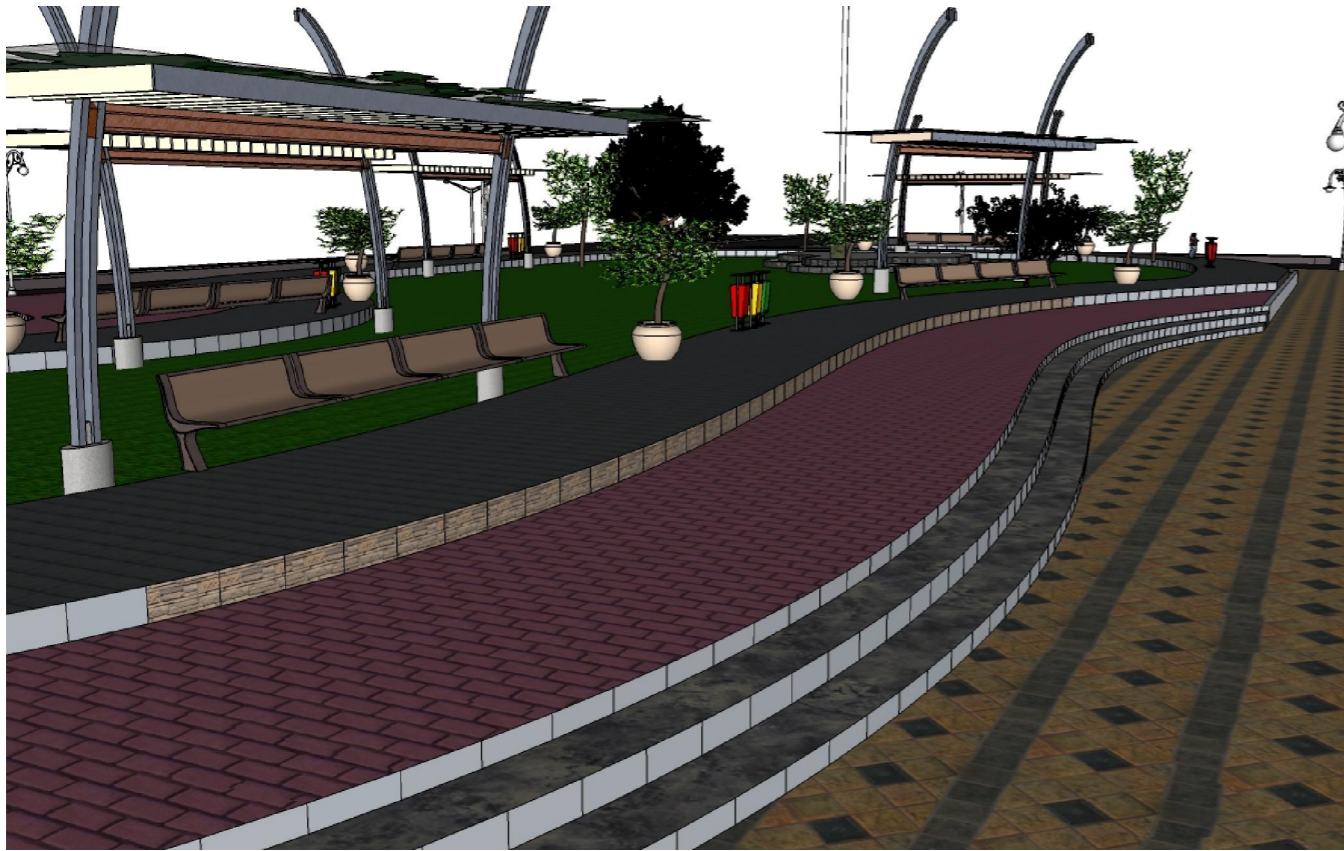
Pot tanaman



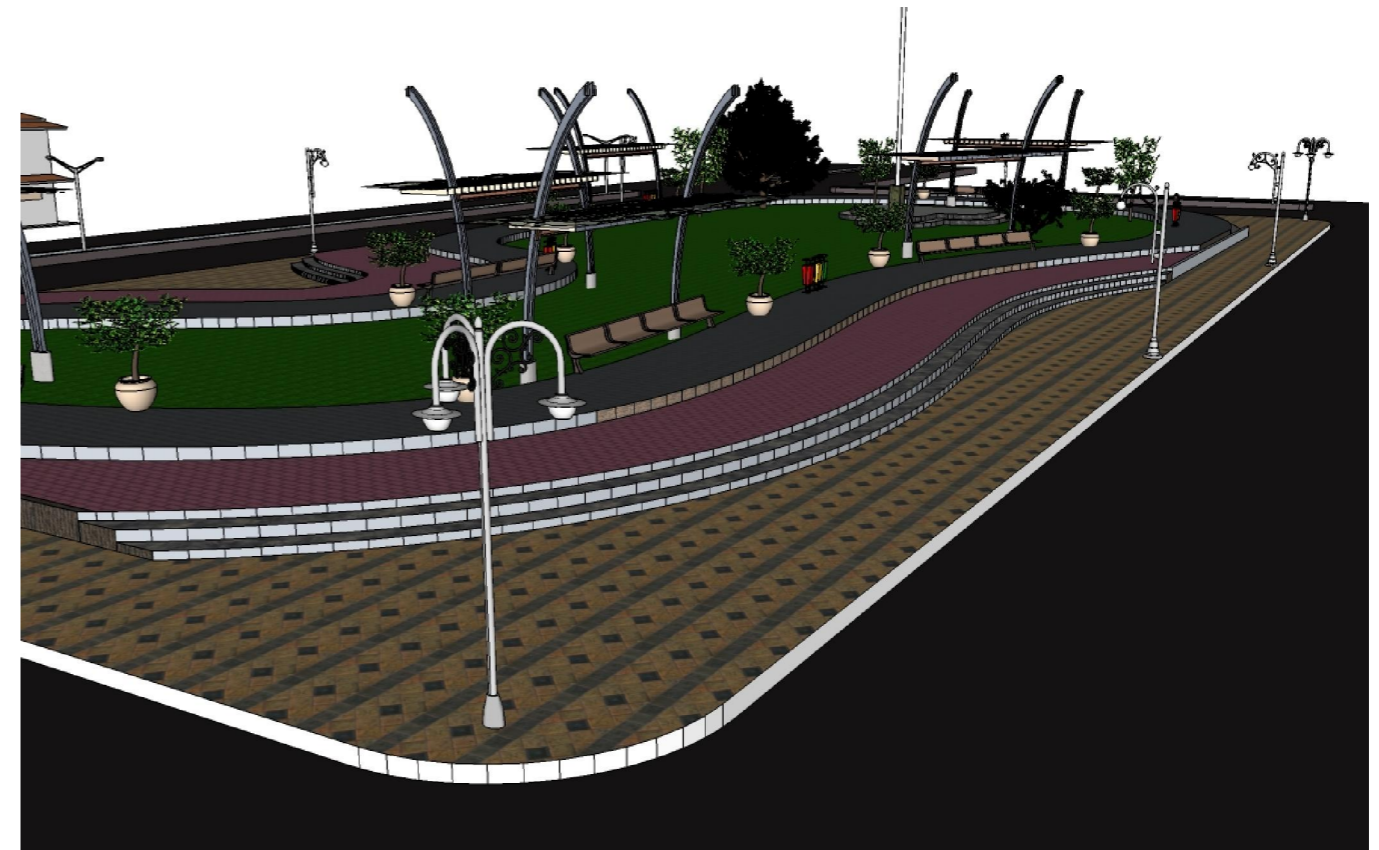
Tempat sampah



Lampu taman



*Sitting area*



*Pedestrian ways*