

## KATA PENGANTAR

Dalam perancangan kota dan arsitektur, keberadaan ruang publik masih dipahami secara mendalam sehingga kurang mendapat perhatian para arsitek maupun urban desainer. Akibatnya, masyarakat pemakai kurang merasakan kenyamanan dalam melakukan kegiatan dan ruang publik sehingga kami dapat menganalisis permasalahan potensi yang salah satunya berada di alun – alun Kota Semarang ( kauman ).

Sesuai dengan tugas mata kuliah Perancangan Kota oleh karena itu kami menganalisa permasalahan potensi, image, maupun pendukung kegiatan di sekitar alun – alun Kota Semarang agar lebih nyaman, aman, dan tertib bagi pelaku kegiatan.

Terima kasih kami sampaikan kepada dosen pengampu mata kuliah Perancangan Kota, yaitu Prof.Ir. Edy Darmawan, M.Eng, Ir. Hermin Werdiningsih, MT, Ir. Atik Suprpti, MTA dan tim dosen perancangan kota yang telah membimbing kami dalam mata kuliah Perancangan kota dan juga dalam penyusunan laporan dan tugas perancangan kota.

Mudah – mudahan laporan dan tugas perancangan kota yang kami susun ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan khususnya bagi mahasiswa Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.

Semarang, Desember 2010

Penyusun

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	1	Bab III	
DAFTAR ISI .....	2	DATA DAN ANALISA.....	14
BAB I		3.1. Data Fisik.....	14
PENDAHULUAN		3.2. Analisis.....	14
1.1. Latar Belakang .....	3	3.2.1.Land Use.....	15
1.2. Tujuan .....	3	3.2.2. Building Form.....	17
1.3. Ruang Lingkup .....	3	3.3.3. Sirkulasi .....	18
1.3.1. Tujuan Lingkup Wilayah.....	3	3.2.4. Ruang Terbuka (Open Space).....	21
1.3.2. Ruang Lingkup Materi.....	3	3.2.5. Area Pedestrian (Pedestrian Ways).....	22
1.4. TOR .....	3	3.2.6. Aktivitas Pendukung (Activity Support) .....	22
BAB II		3.2.7. Tanda-tanda (Signages). .....	23
KAJIAN TEORI.....	4	3.2.8. Preservasi dan Konservasi (Preservation and Conservation) .....	23
2.1. Teori Alun-Alun kota.....	4	3.2.9. Kasus studi, masalah, potensi dan solusi.....	24
2.1.1. Sejarah Alun-Alun Kota .....	4	Bab IV	
2.1.2. Makna Alun-Alun Kota.....	4	4.1. Kesimpulan .....	25
2.2. Batasan Pengertian Perancangan Kota .....	4	4.2. Redesain.....	25
2.2.1. Ruang Kota .....	4	DAFTAR PUSTAKA.....	28
2.2.2. Ruang Terbuka .....	4		
2.2.3. Ruang Kota dan Ruang Terbuka dengan Unsur jalan .....	4		
2.2.4. Pengertian Penataan Kawasan.....	5		
2.3. Metode Analisis Perancangan Kota .....	5		
2.3.1. Elemen Perancangan Kota.....	5		
2.3.2. Kriteria tak Terukur.....	10		
2.3.3. Elemen Citra Kota .....	11		
2.3.4. Elemen Estetika .....	13		

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG

Kota Semarang merupakan salah satu kota yang besar dan maju yang ada di Indonesia, selain itu kota Semarang juga merupakan ibukota propinsi Jawa Tengah. Sebutan untuk kota Semarang itu sendiri selain Kota Atlas adalah kota Niaga karena sebagian wilayahnya digunakan untuk daerah perdagangan, wilayahnya yang dekat dengan pantai memudahkan untuk kegiatan Perdagangan.

Salah satu unsur yang penting dalam suatu kota adalah dengan adanya ruang terbuka atau open space. Kota Semarang memiliki ruang terbuka yang juga dimiliki oleh kota-kota lain, yaitu alun-alun. Alun-alun adalah Kata Alun-alun berasal dari kata **halun-halun** (dalam bahasa Jawa Kuno/ Kawi) yang diasosiasikan dengan suatu tempat yang memiliki sifat telaga dengan riak yang tenang

Pada jaman dahulu alun-alun berfungsi untuk :

- Upacara pada hari besar
- Even perlombaan
- Konser musik
- Pasar rakyat
- Area rekreasi
- Tempat berkumpul
- Kegiatan Agama, Sosial dll

### 1.2. TUJUAN DAN SASARAN

#### 1.2.1 Tujuan

Mengidentifikasi dan menganalisis perancangan kota terhadap kaitannya dengan Ruang Publik Kota dengan ruang lingkup kawasan Alun-alun Kauman Kota Semarang.

#### 1.2.2 Sasaran

Adapun sasaran yang dilakukan untuk mencapai tujuan diatas, adalah sebagai berikut:

- Identifikasi karakteristik Alun-alun Kauman Kota Semarang
- Identifikasi potensi dan permasalahan
- Analisis elemen perancangan kota
- Analisis kriteria tak terukur
- Analisis elemen citra kota
- Analisis elemen estetika
- Analisis kriteria terukur

### 1.3. RUANG LINGKUP

#### 1.3.1 Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah perancangan adalah Kota Semarang. Adapun batas – batas administrasi wilayah perancangan, yaitu :

- batas Utara** : Laut jawa
- batas Timur** : Kabupaten Demak
- batas Selatan** : Kecamatan Ungaran
- batas Barat** : Kabupaten Kendal

#### 1.3.2 Ruang Lingkup Materi

- Identifikasi potensi dan permasalahan
- Analisis elemen perancangan kota
- Analisis kriteria tak terukur
- Analisis elemen citra kota
- Analisis elemen estetika
- Analisis kriteria terukur

### 1.4. T.O.R ( Term of Reference )

Mengidentifikasi suatu alun-alun sebagai ruang publik kota dengan melakukan berbagai analisis perancangan kota, berlokasi di Alun-alun Kauman Kota Semarang dan bangunan pendukung di sekitarnya. Dengan kata lain mengidentifikasi alun alun serta batasan-batasan yang ada disekitarnya.

## BAB II KAJIAN TEORI

### 2.1 TEORI ALUN-ALUN KOTA

#### 2.1.1 SEJARAH ALUN-ALUN KOTA

Pada dasarnya Alun-alun sebagai titik pertemuan dari jalan-jalan utama dari berbagai arah pada suatu kota. Alun-alun juga merupakan cikal bakal pembentukan pola penataan kota.

Pada Alun-alun daerah pesisir Pantura, Pendopo dan pusat pemerintahan kota itu terletak di Selatan menghadap Utara, menghadap laut Jawa. Sedangkan pada kota-kota yang letaknya di pedalaman, Pendopo dan pusat pemerintahan terletak di Utara, menghadap ke Selatan.

Pada umumnya, di sebelah barat alun-alun kota, didirikan Masjid Agung kota tersebut, sedangkan di sekeliling alun-alun yang lain terdapat bangunan-bangunan penting dari kota tersebut.

#### 2.1.2 MAKNA ALUN-ALUN

Alun-alun adalah gambaran tentang dunia bahwa jagad itu gelap tetapi juga terang tapi juga gelap. Manusia ada dengan tugas dan gelombang kehidupan (Alun – gelombang). Pengaruh aliran, ideologi, ajaran ibarat angin (\*angin, beringin) yang akan memasuki jiwa. Untuk dapat meraih harapan haruslah dapat membuka tabir rahasia.

### 2.2 BATASAN PENGERTIAN 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 tau 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*). (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan, 1999, 59)

#### 2.2.1 RUANG KOTA (URBAN SPACE)

Pada dasarnya ruang kota harus dibedakan oleh suatu karakteristik yang menonjol, seperti kualitas pengolahan detail dan aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Sebuah ruang kota secara ideal dilingkupi oleh dinding, lantai dan mempunyai maksud yang tegas untuk melayani. Sekelompok bangunan, baik perkantoran maupun komersial dapat membentuk sebuah ruang disekelilingnya baik berupa plaza, jalan maupun ruang terbuka lainnya. Sebuah ruang kota dapat diolah dengan lansekap yang indah sebagai taman kota yang tenang. Dalam hal ini sebuah tempat tertentu dalam kota berfungsi sebagai lokasi suatu aktivitas penting, tetapi tidak mempunyai pelingkup fisik dan lantai yang semestinya. (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan, 1999, 63)

#### 2.2.2 RUANG TERBUKA (OPEN SPACE)

Ruang terbuka dapat dikatakan sebagai unsur ruang alam yang dibawa ke dalam kota atau lapangan terbuka yang dibiarkan tetap seperti keadaan aslinya. Skala ruang terbuka ini lebih banyak ditentukan oleh pohon, semak, batu-batuan dan permukaan tanah dari pada ditentukan oleh lebar dan panjangnya. Penampilannya dicirikan oleh pemandangan tumbuhan alam segar daripada bangunan sekitar. Ruang terbuka di dalam kota mempunyai beberapa maksud sebagai pelengkap dan pengontras bentuk urban, menyediakan tanah untuk penggunaan di masa depan. Pada saat melakukan survei untuk perancangan kota, kita harus mempelajari ruang-ruang kota sebagai struktur keseluruhan. (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan, 1999, 65)

#### 2.2.3 HUBUNGAN RUANG KOTA DAN RUANG TERBUKA DENGAN UNSUR JALAN

Hubungan ruang kota (*Urban Space*) dengan jalan adalah ruang kota dapat juga berupa sebuah koridor. Ruang koridor adalah ruang untuk pergerakan linier sedang ruang pulau atau oasis adalah tempat perhentian keduanya dapat dihubungkan timbal balik. Jalan sebagai "*linear urban space*" jika terlingkup kedua sisinya atau mempunyai beberapa elemen dengan karakteristik yang mempersatukan pohon-pohon atau bangunan-bangunan seragam. (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan, 1999, 65)

Hubungan ruang terbuka (*Open Space*) dengan jalan adalah jalan termasuk sistem kota. Dimana jalan termasuk *pathway* yakni merupakan route-route sirkulasi yang biasa digunakan orang dalam melakukan pergerakan, baik inter maupun antar kota, melalui jaringan jalan primer dan sekunder. Jalan termasuk dalam ruang-ruang pertemuan aktivitas yang ramai.

### 2.2.4 PENGERTIAN PENATAAN KAWASAN

Penataan kawasan adalah sebuah usaha dan upaya yang penting dalam meningkatkan vitalitas dan citra kawasan secara terpadu dari perencanaan hingga perancangan yang berusaha mewujudkan lingkungan yang fungsional dan mendukung arah perkembangan dalam lingkup yang lebih makro (Budihardjo, 1997). Sedangkan pengertian kawasan sendiri adalah :

1. Merupakan wilayah dalam batas yang ditetapkan berdasar fungsi tertentu (P. Hardiansa, 1992)
2. Merupakan daerah tertentu yang kriteria bagian-bagiannya terdapat hubungan tertentu (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1989 : 398)

## 2.3 METODE ANALISIS PERANCANGAN KOTA

### 2.3.1 ELEMEN PERANCANGAN KOTA

Dalam setiap perancangan kota harus memperhatikan elemen-elemen perancangan yang ada sehingga nantinya kota tersebut akan mempunyai karakteristik yang jelas. Menurut Hamid Shirvani elemen perancangan kota ada delapan yaitu sebagai berikut:

#### 1. Penggunaan Lahan (*Land Use*)

*Land Use (tata guna lahan)* cerminan hubungan dan keterkaitan antara sirkulasi dan kepadatan aktivitas pada suatu kawasan dan merupakan rencana dua dimensi dimana ruang-ruang tiga dimensi akan dibangun dan fungsi-fungsi akan dibentuk. Kebijakan tata guna lahan membentuk hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan aktivitas/penggunaan individual. Terdapat perbedaan kapasitas dalam penataan ruang kota, apakah dalam aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual. Pada prinsipnya, pengertian *land use (tata guna lahan)* adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga secara umum dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah–daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

Kebijakan tata guna lahan mempertimbangkan hal-hal berikut :

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

Dalam perencanaannya memperhatikan :

- Fungsi yang diijinkan
- Ketertarikan antar fungsi
- Daya tampung
- Pengembangan kawasan

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

- Tipe penggunaan dalam suatu area
- Spesifikasi fungsi dan keterkaitan antar fungsi dalam pusat kota
- Ketinggian bangunan
- Skala fungsi

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

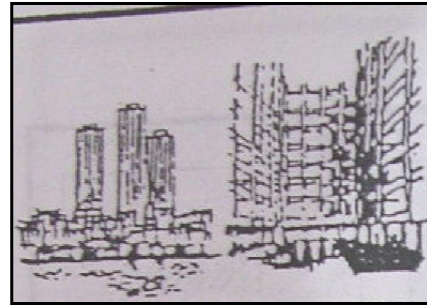
*Building form and massing* membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa yang ada. Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antara massa seperti ketinggian bangunan, pengaturan massa bangunan dan lain-lain harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk teratur, mempunyai garis langit yang dinamis serta menghindari adanya *lost space* (ruang tidak terpakai). bentuk dan massa bangunan dapat menunjukkan ciri kawasan yang mencakup ketinggian, rasio luas lantai, coverage, skala.

*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 social
- Sebagai alat orientasi
- Sebagai perangkat estetis
- Sebagai perangkat ritual



Gambar 1 \_ Ketinggian bangunan yang berhubungan dengan bangunan lain yang ada di lingkungan sekitarnya.  
Sumber : Hamid Shirvani, 1985

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 jumlah luas lantai bangunan dibagi dengan 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 luas tapak yang tertutup dibandingkan dengan luas tapak keseluruhan. 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 bangunan terhadap 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

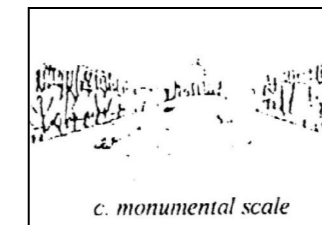
Dalam sebuah komposisi yang lebih besar (skala urban) sesuatu yang dilihat dari jarak tertentu maka elemen yang lebih besar dapat menimbulkan efek-efek tekstur.

j. Warna

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

Prinsip dasar perancangan kota menurut Spreegen (1965) mensintesa berbagai hal penting berkaitan bentuk dan massa bangunan, meliputi hal sebagai berikut :

1. *Skala*, dalam hubungannya dengan sudut pandang manusia, sirkulasi, bangunan disekitarnya, dan ukuran kawasan.



Gambar 2  
Sumber: Spreiregen, 1965

2. *Ruang kota*, yang merupakan elemen dasar dalam 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.

3. **Sirkulasi dan Parkir (*Sirculation and Parking*)**

*Sirkulasi* adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pedestrian way, dan tempat-tempat transit yang saling

berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan). Sirkulasi di dalam kota merupakan salah satu alat yang paling kuat untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan karena dapat membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola aktivitas dalam suatu kota. Selain itu sirkulasi dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas, dan lain sebagainya.

Dalam proses perancangan sebuah pola sirkulasi perlu diperhatikan beberapa anggapan mengenai sirkulasi (Motloch,1991), 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 mempertimbangkan 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.

Dalam suatu sirkulasi tentulah tidak terlepas dari perencanaan sebuah jalan yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain, jenis-jenis jalan antara lain : (George Nez,1989)

1. Jalan Arteri Primer
  - Kecepatan rencana minimal 60 km/jam,
  - Lebar badan jalan minimal 8 meter,
  - 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,
2. Jalan Arteri Sekunder
  - Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
  - Lebar badan jalan minimal 8 meter,
  - 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 minimal 7 meter,
  - Kapasitas sama dengan atau lebih besar dari pada volume lalu lintas rata-rata,
4. Jalan Kolektor sekunder
  - Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
  - Lebar badan jalan minimal 7 meter.
5. Jalan Lokal Primer
  - Kecepatan rencana minimal 20 km/jam,
  - Lebar badan jalan minimal 6 meter,
  - Tidak terputus walaupun melalui desa.
6. Jalan Lokal Sekunder
  - Kecepatan rencana minimal 10 km/jam,
  - Lebar badan jalan minimal 5 meter,
  - Persyaratan teknik diperuntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih,
  - Lebar badan jalan tidak diperuntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih, minimal 5 meter.

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 :

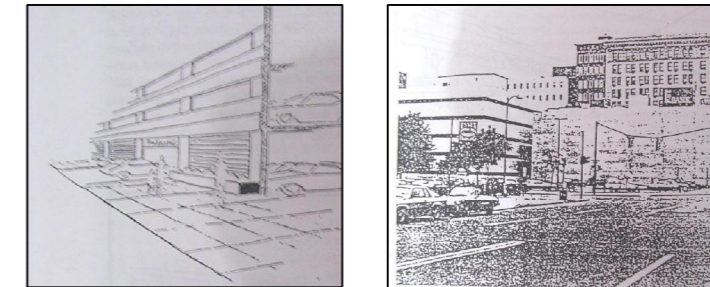
- Kendaraan dengan lebar maksimal 2,5 m
- Kendaraan dengan panjang maksimal 18 m
- Kendaraan dengan muatan lebih dari 10 ton
- Di jalan arteri.

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

*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.



Gambar 3 \_ sistem parkir  
Sumber : Hamid Shirvani, 1985

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.

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

Ruang luar menurut Kuncoro Jakti (1971) adalah suatu sebutan yang diberikan orang atas ruang yang terjadi karena pembatasan alat hanya pada dua unsur atau bidang, yaitu alas dan dinding tanpa bidang atap (terbuka).

Menurut S Gunadi (1974) dalam Yoshinobu Ashihara, ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan membatasi alam. Ruang luar dipisahkan dengan alam dengan memberi "frame", jadi bukan alam itu sendiri (yang dapat meluas tak terhingga).

Rustam Hakim, 1987 membagi ruang terbuka **berdasarkan kegiatan** yang terjadi sebagai berikut :

- Ruang terbuka aktif, yaitu ruang terbuka yang mengundang unsur-unsur kegiatan di dalamnya, misalnya plaza, tempat bermain.
- Ruang terbuka pasif, yaitu ruang terbuka yang di dalamnya tidak mengundang kegiatan manusia.

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

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

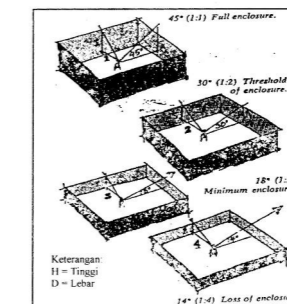
Berdasarkan **letak dan macam kegiatannya**, terdapat dua macam ruang terbuka :

- Publik Domain  
Ruang terbuka yang berada diluar lingkup bangunan sehingga dapat dimanfaatkan secara umum untuk generasi social
- 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*)



Gambar 4  
Sumber: Spreiregen.1965

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

1. Survey pada daerah yang direncanakan untuk menentukan kemampuan daerah tersebut untuk berkembang.
2. Rencana jangka panjang untuk mengoptimalkan potensi alami (natural) kawasan sebagai ruang public.
3. Pemanfaatan potensi alam kawasan dengan menyediakan sarana yang sesuai.
4. Studi mengenai ruang terbuka untuk sirkulasi (open space circulation) mengarah pada kebutuhan akan penataan yang manusiawi.

#### 5. Pedestrian (*Pedestrian Ways*)

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

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

1. Pendukung aktivitas di sepanjang jalan, adanya sarana komersial seperti toko, restoran, café.
2. Street furniture berupa pohon-pohon, rambu-rambu, lampu, tempat duduk, dan sebagainya

Jalur pedestrian harus mempunyai syarat :

- Aman, leluasa dari kendaraan bermotor.
- Menyenangkan, dengan rute yang mudah dan jelas yang disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki.
- Mudah, menuju segala arah tanpa hambatan yang disebabkan gangguan naik-turun, ruang yang sempit, dan penyerobotan fungsi lain.

#### 6. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

*Aktivitas* pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan – kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Aktivitas pendukung tidak hanya menyediakan jalan pedestrian atau plaza tetapi juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen – elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas.



Gambar 5 \_ plaza di New York  
Sumber : Hamid Shirvani, 1985

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 bertitiktolak dari skala manusia

#### 7. Papan Iklan (*Signage*)

*Guna* Menunjukkan arah dan fungsi bangunan serta kawasan tertentu, penandaan tidak hanya dilakukan dengan pemberian papan nama tetapi dapat dilakukan dengan bentuk atau ciri visual lainnya. Dalam kehidupan kota saat ini, iklan atau advertensi mengisi ruang visual kota melalui papan iklan, spanduk, baliho dan sebagainya. Hal ini sangat mempengaruhi visualisasi kota baik secara makro maupun mikro. 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

Penandaan atau petunjuk yang mempunyai pengaruh penting pada desain tata kota sehingga pengaturan pemunculan dan lokasi pemasangan papan-papan petunjuk sebaiknya tidak menimbulkan pengaruh visual negatif dan tidak mengganggu rambu-rambu lalu lintas.

#### 8. Preservasi (*Preservation*)

*Preservasi* dalam perancangan kota adalah perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) yang ada dan *urban places* (alun - alun, plaza, area perbelanjaan) yang ada dan mempunyai ciri khas, seperti halnya perlindungan terhadap bangunan bersejarah. 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

#### 2.3.2 KRITERIA TAK TERUKUR (IMESSURABLE CRITERIA)

Kriteria tak terukur adalah kriteria yang lebih menekankan pada aspek kualitatif di lapangan. Menurut Hamid Shirvani (1985: 57), kriteria tak terukur terdiri atas enam konsep, antara lain :

##### 1. Pencapaian (*access*)

*Access* memberikan kemudahan, kenyamanan dan keamanan untuk mencapai tujuan. Maksudnya adalah tersedianya sarana dan prasarana transportasi, dimensi jalan sesuai dengan kelas jalan, tatanannya, letak serta sirkulasi dan pengaturannya

diperhatikan dengan baik. *Access* tidak hanya melibatkan kemudahan pencapaian ke ruang atau kawasan tetapi juga pencapaian ke massa bangunan. Kemudahan pencapaian ke ruang atau kawasan dan pencapaian ke massa bangunan dapat dipenuhi dengan mempertimbangkan sirkulasi di dalam dan di luar site.

**2. Kecocokan (*compatible*)**

*Compatible* adalah kecocokan karena letak. Maksudnya adalah kecocokan pada lokasi, kepadatan, skala dan bentuk massa bangunan.

**3. Pemandangan (*view*)**

*View* berkaitan dengan aspek kejelasan yang terkait dengan orientasi manusia terhadap bangunan. *View* dapat berupa *landmark*. Nilai visual ini dapat diperoleh dari :

- Skala dan pola
- Warna, tekstur, tinggi dan besaran

**4. Identitas (*identity*)**

*Identity* adalah identitas/nilai yang dibuat/dimunculkan oleh obyek (bangunan/manusia) sehingga dapat ditangkap dan dikenali oleh indera manusia. *Identity* dikenal juga dengan citra.

**5. Rasa (*sense*)**

*Sense* kesan atau suasana yang ditimbulkan. *Sense* ini biasanya merupakan simbol budaya dan berhubungan dengan aspek kebudayaan yang disampaikan oleh individu/kelompok bangunan.

**6. Kehidupan (*livability*)**

*Livability* adalah kenyamanan untuk tinggal atau rasa kenyamanan untuk tinggal atau beraktivitas di suatu kawasan/obyek.

**2.3.3 ELEMEN CITRA KOTA**

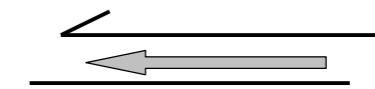
Citra kota adalah gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya (Zahnd, 1999 : 156). Dengan adanya citra kota dapat diketahui karakteristik suatu kota dibandingkan dengan kota yang lainnya. Sedangkan untuk memperjelas image atau citra suatu daerah agar dapat menjadi suatu orientasi baru maka citra dari daerah tersebut harus diperkuat dengan menggunakan terapan teori elemen pembentuk citra kota yang dikemukakan oleh Kevin Lynch dalam *Image of the City*.

Ada elemen-elemen yang dipakai untuk mengungkapkan citra kota yaitu :

**1. Path**

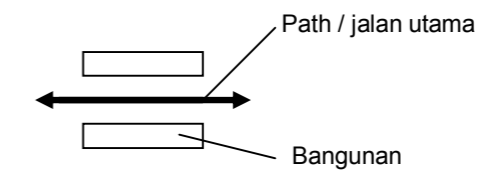
*Path* (jalur) adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. *Path* merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yaitu jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran dan

sebagainya. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan yang besar serta ada penampakan yang kuat.

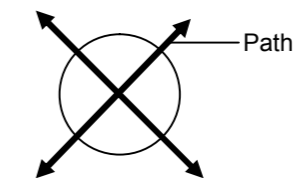


*Path* merupakan kerangka kota yang membentuk struktur kota. Struktur kota yang terbentuk antara lain adalah :

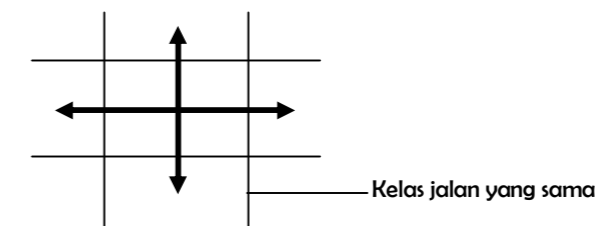
- Linear



- Radial

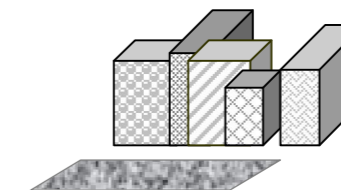


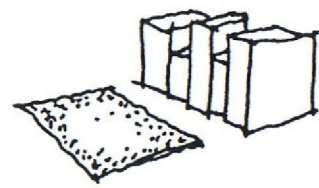
- Grid



**2. Edge**

*Edge* (tepi) adalah elemen linier yang tidak dilihat sebagai *path*. *Edge* berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linier, misalnya pantai, tembok, topografi dan lain-lain.





edge (tepi)

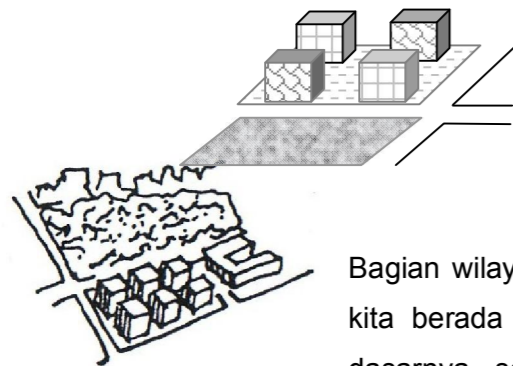
Batasan, elemen-elemen linear yang bukan merupakan path, edge tersebut biasanya (tidak selalu) batas antara dua daerah. Dapat diartikan batasan, sebenarnya merupakan pengakhiran dari suatu distrik atau kawasan tertentu, meskipun kenyataannya sulit melihat batasan yang jelas antar kawasan dengan fungsi yang berbeda. Edge bersifat menerus dan tidak terasa tajam. Di negara maju batasannya jelas, seperti dalam kawasan perdagangan, intensitas bangunan sangat tinggi.

Batasan dapat berupa :

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

### 3. District

*District* (kawasan) merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. *District* dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior. *District* mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan bersifat homogen serta memiliki fungsi dan posisi yang jelas.

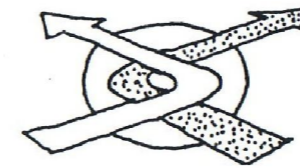


district (kawasan)

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

Distrik dapat terbagi atas satu jenis 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, permukiman.

### 4. Node



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, dan lain sebagainya. 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 didalamnya 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 linear, keseluruhan pusat distrik pada tingkat yang luas.

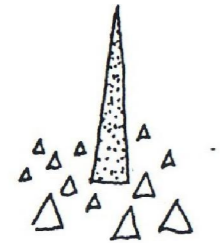
*Tipe Node :*

- Junction node, misalnya stasiun bawah tanah, stasiun kereta api utama.
- Thematic concentration, berfungsi sebagai “ core “ focus dan symbol sebuah wilayah penting.
- Junction dan concentration.

*Kualitas node :*

- Introvert node, memberikan sedikit kesan mengarahkan.
- Ekstrovert node :
  - Menerangkan arah – arah umum
  - Penghubung yang jelas ke berbagai distrik
  - Pendekatan terlihat datang dari sisi tertentu.

**5. Landmark**



landmark (tengeran)

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

Tiga unsur penting landmark :

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

Adapun kriteria landmark :

- a. Unique memorable
- b. Clear form
- c. Identifiable
- d. Memiliki hirarki fisik secara visual .
- e. Nilai lebih dibanding histories dan estetis.
- f. Elemen visual diperkuat 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 :

1. Memperluas arah pandang
2. Membuat kontras
3. Meletakkan landmark pada suatu tempat yang memiliki hirarki visual secara strategis atau istimewa.

Kedudukan landmark :

1. Secara tidak direncana, seperti yang terjadi pada kota-kota kuno.
2. Terencana, melalui kesadaran tentang urban desain.

Fungsi landmark :

1. Sebagai sarana / informasi
2. Sebagai orientasi lingkungan

**2.3.4 ELEMEN ESTETIKA**

**1. SUMBU**

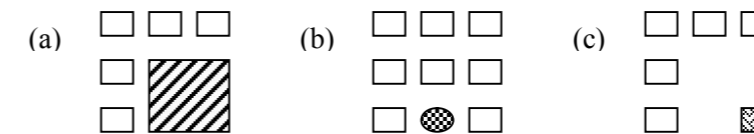
Sumbu merupakan garis maya yang seakan-akan menghubungkan antara satu titik dengan titik yang lain dalam satu konfigurasi massa terbangun (bangunan, vegetasi, landscape, dll).

**2. SIMETRI**

Simetri adalah konfigurasi massa bangunan yang seakan-akan menciptakan suatu garis maya yang memisahkan. Atau dengan kata lain simetri merupakan susunan yang seimbang dari pola bentuk dan ruang yang sama terhadap garis bersama / sumbu atau titik pusat baik bilateral maupun radial.

**3. HIRARKI**

Hirarki merupakan konfigurasi massa bangunan yang ditujuka untuk menonjolkan fungsi suatu bangunan tertentu. Secara eksisting, tidak terdapat unsur hierarki yang jelas atau menonjol pada kawasan, meskipun wilayah perancangan memiliki karakteristik sebagai kawasan perdagangan yang memiliki fungsi aktivitas yang berbeda dengan wilayah sekitarnya (permukiman). Hirarki dapat dicapai dengan (a) pembedaan ukuran, (b) pembedaan bentuk dan (c) pembedaan jarak.



**4. BALANCE**

Balance merupakan konfigurasi massa bangunan yang ditujukan tercapainya suatu keseimbangan pandangan dari sisi pengamat. Rasa yang menyatakan bahwa ada keseimbangan dalam suatu kawasan. Perancangan yang proporsional dapat menciptakan kesan ini misalnya dengan persebaran bangunan atau aktifitas yang merata.

**5. IRAMA**

Irama adalah konfigurasi massa bangunan yang menimbulkan perasaan keteraturan bagi pengamat (ditujukan dengan pengulangan). Unsur irama baik warna maupun bentuk bangunan secara teratur dan dinamis. Oleh karena itu, untuk menghilangkan kesan monoton pada kawasan yang memanjang di sepanjang koridor jalan, diperlukan perencanaan dengan menggunakan konsep irama yang dapat ditimbulkan melalui warna bangunan maupun bentuk atap yang variatif.

## 6. SKALA DAN PROPORSI

Pada skala dan proporsi ditujukan untuk menimbulkan perasaan tertentu bagi pengamat. Skala berhubungan dengan konfigurasi massa bangunan tersebut dengan keberadaan pengamat. Sedangkan proporsi berhubungan dengan detail dalam konfigurasi itu sendiri. Adapun macam skala ada tiga yakni: skala kebesaran, skala forum dan skala intim.

## 7. KONTEKS DAN KONTRAS

Konteks dan kontras dapat dilihat melalui kesesuaian bangunan dengan kondisi lahan dan lingkungan sekitarnya.

## BAB III DATA DAN ANALISA

### 3.1. DATA FISIK ALUN – ALUN KOTA SEMARANG ( KAUMAN )

Kota Semarang merupakan salah satu kota di Indonesia yang ada di lingkungan Jawa Tengah. Salah satu unsur yang penting dalam suatu kota adalah dengan adanya ruang terbuka atau open space. adalah Kata Alun-alun berasal dari kata **halun-halun** (dalam bahasa Jawa Kuno/ Kawi) yang diasosiasikan dengan suatu tempat yang memiliki sifat telaga dengan riak yang tenang

Pada jaman dahulu alun-alun berfungsi untuk :

- Upacara pada hari besar
- Even perlombaan
- Konser musik
- Pasar rakyat
- Area rekreasi
- Tempat berkumpul
- Kegiatan Agama, Sosial dll

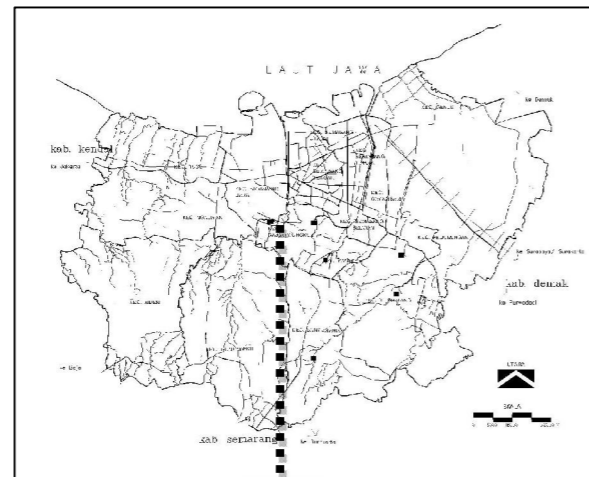
Seperti halnya alun-alun pada kota-lota lain, Alun-alun Kota Semarang juga dikelilingi bangunan seperti pusat pemerintahan, Masjid Agung, Perdagangan

Berdasar tata Ruang Kota Semarang terbentuk oleh karakter geografi fisik dan jaringan regional menciptakan pola keruangan yang diarahkan pengembangannya untuk mencapai tujuan arah pengembangan ruang Kota Semarang:

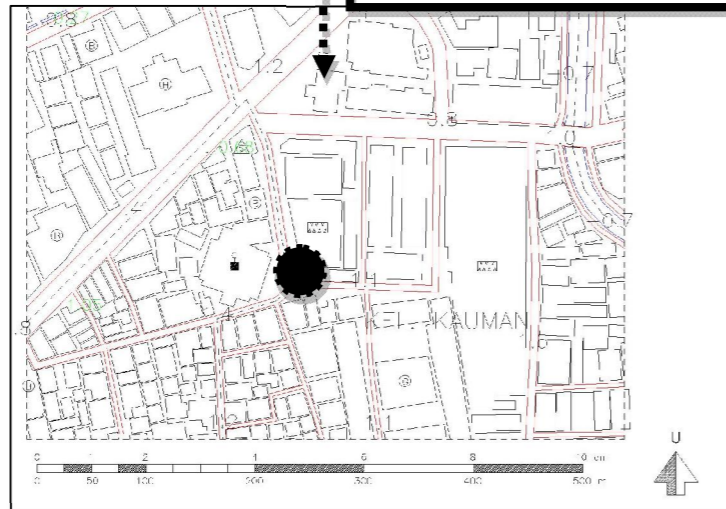
- a. Merupakan daerah datar yang mempunyai potensi besar.
- b. Merupakan wadah untuk menciptakan perkembangan ekonomi perdagangan dan jasa di berbagai sektor, pusat-pusat permukiman padat

Arahan pengembangan ruang terbuka dan jalur hijau diarahkan untuk mempertahankan jalur hijau disepanjang kawasan perdagangan dan jasa, lingkungan permukiman dan peribadatan di sepanjang jalur jalan utama kota. Keberadaan ruang terbuka dikembangkan agar dapat berfungsi sebagai peneduh, paru-paru kota fasilitas olahraga, rekreasi dan taman bermain.

1. Arahan pengembangan pengaturan bangunan.  
Kebijakan pengaturan bangunan mencakup pengaturan penggunaan lahan, penentuan KDB, KLB dan GSB.



PETA SEMARANG

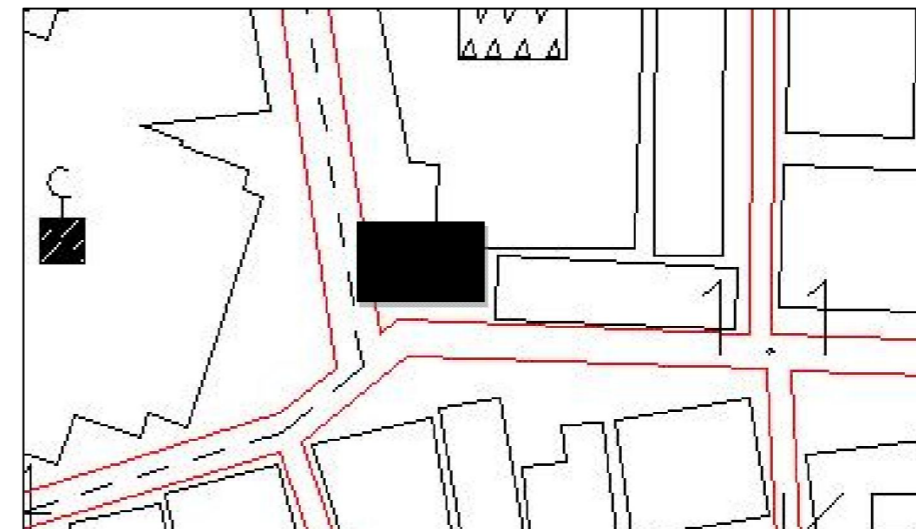


PETA LOKASI ALUN – ALUN SEMARANG ( KAUMAN)

Adapun batas – batas administrasi wilayah perancangan, yaitu :

- batas Utara** : Pasar Ya'ik
- batas Timur** : Pasar Johar
- batas Selatan** : Jalan Kauman
- batas Barat** : Masjid Kauman

Alun-alun Kota Semarang yang berada di kauman merupakan alun – alun yang telah berubah fungsi menjadi sebuah pasar, yaitu pasar ya'ik baru dan pasar ya'ik lama. Sehingga sudah tidak menjadi sebuah alun – alun pada kawasan tersebut, hanya berfungsi sebagai tempat parkir. Sedangkan di sekitar Alun-alun Kota Semarang di kauman pada kondisi saat ini didominasi oleh bangunan perdagangan yang berupa pasar dan jasa.



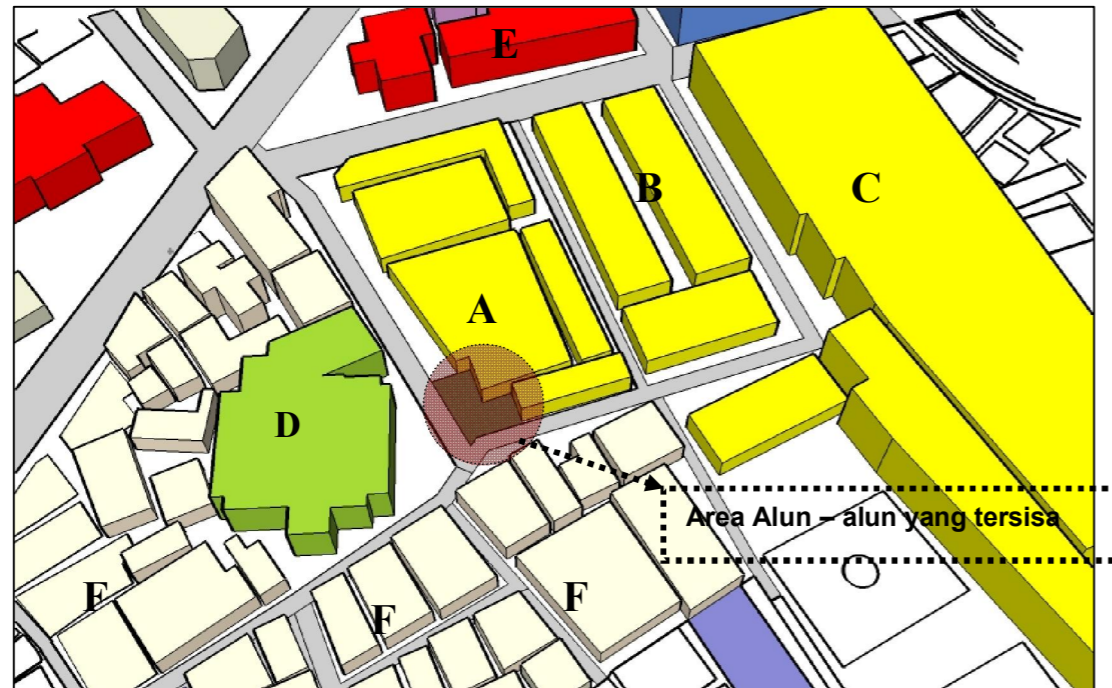
SITE PLAN ALUN-ALUN KOTA SEMARANG

**3.2 DATA DAN ANALISIS ALUN-ALUN KOTA SEMARANG BERDASARKAN PENDEKATAN TEORI ELEMEN PERANCANGAN KOTA ( HAMID SHIRVANI )**

**3.2.1 LAND USE**

Alun-alun Kota Semarang merupakan bagian dari wilayah kota Semarang yang terletak di Kecamatan Semarang Tengah, kelurahan Kauman. Yang tataguna lahannya merupakan kawasan yang diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan, jasa dan permukiman.

Tata guna lahan pada kawasan Alun-alun kota Semarang ini memiliki hubungan fungsional yang erat yaitu hubungan aktivitas perdagangan dan jasa sekitarnya. Fungsi penggunaan lahan alun-alun didominasi oleh fungsi perdagangan, hal ini ditandai dengan, didirikannya pasar disekitar lahan alun – alun.



- A : PASAR YA'IK BARU
- B : PASAR YA'IK LAMA
- C : PASAR JOHAR
- D : MASJID KAUMAN
- E : HOTEL METRO
- F : PERTOKOAN



HOTEL METRO



PASAR JOHAR



MASJID KAUMAN



PERTOKOAN JL KAUMAN



PASAR YA'IK

Berdasarkan data yang diperoleh, kawasan alun-alun kota Semarang lahannya diperuntukkan sebagai kawasan campuran perumahan-perdagangan-jasa jenis ritel khusus (dominasi jasa-perdagangan), perparkiran (*mixed land use*).

Jadi kawasan yang dimiliki oleh alun-alun kota Semarang sudah menerapkan penggunaan *land use* dengan tepat, karena sudah sesuai dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) yang memfungsikan kawasan ini sebagai kawasan *mixed land use*, antara permukiman dan perdagangan-jasa. Bangunan-bangunan yang ada kurang tertata rapi dan kebersihan lingkungan kurang terjaga. Fasilitas perdagangan dan jasa sudah cukup lengkap. Penggunaan lahan parkir yang tidak sesuai sehingga tidak efektif dan memberi kesan

semrawut, oleh karena itu kawasan ini memerlukan redesain kawasan untuk alun-alun Kota Semarang. Dan perlu adanya penataan untuk PKL agar lebih rapi.

3.2.2 BUILDING, FORM, AND MASSING

Sesungguhnya, masalah yang paling pokok di dalam pembahasan *Building Form and Massing* ini adalah apakah tercipta suatu kesan visual dan kesan psikologis, di dalam suatu kajian dari beberapa bangunan yang kemudian membentuk suatu koridor. Di dalam penjelasan tentang *Building Form and Massing*, harus meliputi kebijaksanaan pemerintah dalam RDTRK mengenai tata bangunan mencakup pengaturan intensitas penggunaan lahan, penentuan KDB, KLB dan GSB. Selain itu, peraturan kualitas dan massa bangunan dengan penyesuaian terhadap kebijaksanaan mengenai KDB, KLB maupun GSB dengan didasarkan pada kondisi kawasan yang bersangkutan.

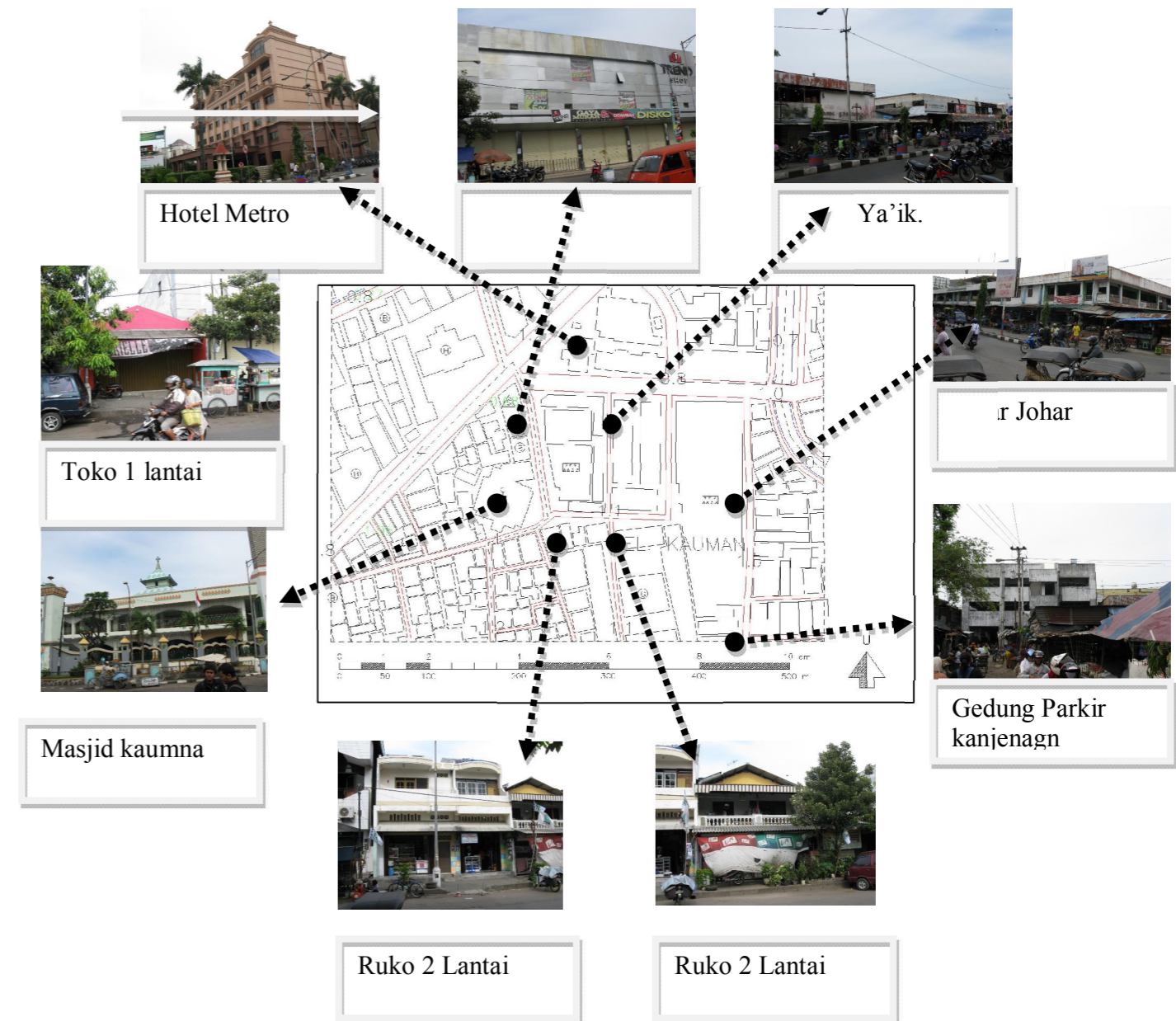
Bentuk dan massa bangunan ditentukan oleh ketinggian atau besar bangunan, penampilan atau konfigurasi dari massa bangunannya. Bentuk dan massa bangunan merupakan tahap lanjutan dari pola penggunaan lahan yaitu tahapan yang memberikan pertimbangan tiga dimensi dalam perancangan fisik kota. Aspek ini sangat berkaitan dengan ketinggian dan besar (volume bangunan). Penataan secara vertikal (tiga dimensi) dalam ruang kota akan membentuk konfigurasi dan wajah bangunan.

Jika ditinjau dari skalanya maka bangunan – bangunan yang ada di koridor jalan ini adalah berskala manusia. Disini skala yang mempengaruhi pandangan, sirkulasi, struktur dan ukuran lingkungan dan perubahan – perubahan di dalam ketinggian ruang atau bangunan dapat memainkan peranan penting dalam hal menciptakan kontras visual

Dalam hal ini bentuk bangunan dari bangunan di wilayah studi mayoritas mempunyai bentuk persegi panjang sebagai tempat pertokoan dan pasar permanen yang berkesan kurang tertata, selain itu juga terdapat sederetan bangunan berupa perumahan, ruko dan sebuah masjid tepat di seberang alun – alun kota semarang. Mengingat fungsi bangunan pasar berfungsi sebagai fasilitas umum maka bangunan cukup luas. Pasar yang ada di sekitar alun – alu adalah pasar ya'ik 1 lantai dan pasar johar 2 lantai mencapai ± 15 m.

Orientasi bangunan di daerah ini menghadap ke arah alun – alun, Namun *fasade* bangunan dari kawasan ini tidak menarik kecuali masjid kauman yang memiliki *fasade* cukup menarik, seperti halnya bangunan-bangunan lain yang mengekspos *fasade*

bangunan. Ketinggian bangunan bervariasi antara 1 lantai dan 2 lantai kecuali masjid kauman yang memiliki tinggi bangunan ± 15 m dengan tinggi menara ± 25 m.



Diperlukan penataan terhadap bangunan dengan melakukan *set back* terhadap jalan, penataan *fasade* bangunan serta penataan ketinggian dengan mengatur *skyline* bangunan yang menarik. Penataan masa dan bentuk bangunan merupakan unsur yang sangat penting untuk menunjukkan *image* sebuah kawasan. Hal-hal yang sangat berpengaruh terhadap keberadaan bangunan ialah sebagai berikut. Selain itu Untuk menciptakan *open*

space (lahan terbuka) yang cukup di kawasan perkotaan maka Kkoefisien dasar bangunan sangat perlu untuk diperhatikan. Garis Sempadan Bangunan juga perlu untuk dicermati mengingat jarak bangunan terhadap as jalan sangat penting untuk mengatur keteraturan.

**3.2.3 CIRCULATIONS AND PARKING**

Sirkulasi merupakan elemen penting bagi pembentukan struktur lingkungan kota karena sirkulasi dapat membagi, mengarahkan dan mengontrol pola aktifitas. Pola sirkulasi dapat pula menjadi dasar utama perancangan sebagaimana teori jaringan (*Lingkage Theory*).

Jalur jalan suatu kota semestinya mempunyai orientasi yang membuat suatu kawasan dimana jalan berlokasi mempunyai ciri khas, untuk mendapatkan hal itu, dicapai dengan cara :

1. memaksimalkan *view landscape* agar kesan lingkungan yang alami dapat terbangun
2. penataan *street furniture*, sebagai pengarah suatu jalan
3. pembedaan hirarki dan guna jalan
4. memberikan citra *vista* pada jalan

Alun-alun Kota Semarang memiliki sistem sirkulasi yang kurang baik dengan kondisi jalan satu arah dan terjadi tumpang tindih antara fungsi parkir dipinggir jalan dengan sirkulasi kendaraan yang menyebabkan kemacetan serta kesemrawutan di kawasan alun-alun Kota Semarang. Untuk arah sirkulasi yang ada di koridor jalan ini telah terarah, rambu dan peraturan yang ada cukup membantu dalam mengarahkan sirkulasi. Kapasitas serta besaran sirkulasi belum mencukupi.



Area parkir di tepi jalan Alon-alon barat.

No.	Jenis	
1.	Kendaraan Roda 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobil Pribadi</li> <li>• Taksi</li> <li>• Truk</li> <li>• Angkutan Kota</li> </ul>
2.	Kendaraan Roda 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Becak</li> </ul>
3.	Kendaraan Roda 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sepeda Motor</li> <li>• Sepeda</li> </ul>
4.	Orang	—

Tabel Pengguna Jalan alun-alun Kota Semarang

**Kendaraan Roda 4**

Kendaraan roda 4 menurut tabel diatas dibagi menjadi 4 antara lain:

a. Mobil Pribadi

Mobil pribadi dengan orang-orang yang hendak menuju ke tempat tinggal, Masjid Agung Kauman, dan ke pasar yaik baru ataupun lama yang ada di sekitar alun-alun.

b. Taksi

Taksi yang melintas atau mengantarkan penumpang ke tujuan yaitu ke pasar yaik, atau ke tempat tinggal penumpang.

c. Truk

Truk seringkali membuat sirkulasi jalan menjadi macet karena ukurannya yang besar dan geraknya yang lambat serta muatan barang yang penuh dan berat. Truk menggunakan jalan alon-alon barat sebagai area untuk parkir dan bermanuver serta untuk menurunkan berbagai muatan.

d. Angkutan Kota

Angkutan Kota seringkali membuat sirkulasi macet, karena sering menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya (*halte*), dan menunggu penumpang tepat dipersimpangan jalan.



Angkutan kota yang *ngetem* dipersimpangan jalan.

**Kendaraan Roda 3**



- A : JALAN ALON-ALON BARAT      D : JALAN KAUMAN
- B : JALAN ALON-ALON SELATAN    E : JALAN PEMUDA
- C : JALAN WAHID HASYIM

Sirkulasi becak cukup padat. Untuk parkirnya biasanya di trotoar pada jalan alon-alon barat, alon-alon selatan, dan pada jalan kauman. Selain itu becak apabila

sedang berjalan agak mengganggu karena becak lajunya termasuk lambat apabila dibandingkan dengan kendaraan bermotor lainnya.



Becak yang sedang melaju di jalan alon-alon barat.

**Kendaraan Roda 2**

Terdapat dua jenis kendaraan roda dua. Yang pertama adalah kendaraan roda 2 dari pengunjung dari pasar yaik dan Masjid Agung Kauman. Biasanya memarkirkan motornya pada area alun-alun dan tempat parkir di dalam masjid. Sedangkan jenis yang kedua adalah sepeda motor yang hanya melintas di sepanjang jalan ini. Untuk pergerakan atau sirkulasi kendaraan roda 2 tidak mengganggu sepeda motor biasanya gesit dan cepat.



Tempat parkir sepeda motor yang berada di lahan Alun-alun Masjid Kauman

**Pejalan Kaki**

Banyak pejalan kaki yang terpaksa memilih untuk berjalan di pinggir jalan, bukan di area pedestrian, karena adanya tempat mangkal becak, ataupun PKL yang sangat mengganggu.



Pejalan kaki yang terpaksa menggunakan pinggir jalan untuk berjalan.

Parkir sebagai bagian dari sirkulasi memiliki pengaruh pada lingkungan kota yaitu mendukung aktifitas komersial di satu tempat dan memberi dampak visual pada bentuk fisik dan struktur kota.

Menurut *Irvine Company*, dalam merencanakan tempat parkir harus memenuhi syarat sebagai berikut :

- Keberadaan struktur parkir tidak mengganggu aktivitas di sekitarnya, justru diharapkan menambah kualitas visual lingkungan
- Memaksimalkan penggunaan tempat parkir dengan pelaku dan waktu yang berbeda secara terkoordinasi dengan jelas

Pada kasus jalan di kawasan alun-alun masjid kauman, terjadi kesemrawutan dan kemacetan yang sangat mengganggu masyarakat karena di kawasan tersebut terdapat permukiman penduduk. Walaupun jalan sudah dibuat satu arah, keruwetan juga tidak terurai. Hal ini ada beberapa sebab yaitu angkutan kota yang parkir di pinggir jalan bahkan ada yang *ngetem* dipertigaan jalan, parkir mobil pribadi, sepeda motor dan truk bongkar muat yang sembarangan, tempat mangkal becak yang berada di trotoar. Padahal pada jalan-jalan tersebut mempunyai lebar  $\pm 7,5$  meter.



Jl. Alon-alon Barat



Jl. Alon-alon Selatan



Jl. Kauman

**Beberapa Analisis untuk Circulation & Parking pada Alun-alun Masjid Agung Kauman**

- › Koridor jalan Kauman dibebaskan dari jalur kendaraan umum, lebih difokuskan sebagai jalan lingkungan yang diorientasikan pada pergerakan jalan kaki.
- › Arah pergerakan : satu arah dari arah jalan Alun-alun barat menuju Wahid Hasyim.
- › Perparkiran : konfigurasi sudut sejajar dengan badan jalan, satu sisi.
- › Pergerakan angkutan barang dibatasi ukuran atau jenis angkutan barang yang melintas, yang terkait dengan kegiatan komersial khusus; perlengkapan Pramuka, busana muslim, perlengkapan haji.
- › Pengaturan kendaraan tidak bermotor mengikuti pergerakan satu arah yang sama dengan pergerakan kendaraan dan khusus angkutan becak perlu ditata lebih teratur.
- › Jumlah lajur : dipertahankan 2 jalur eksisting.

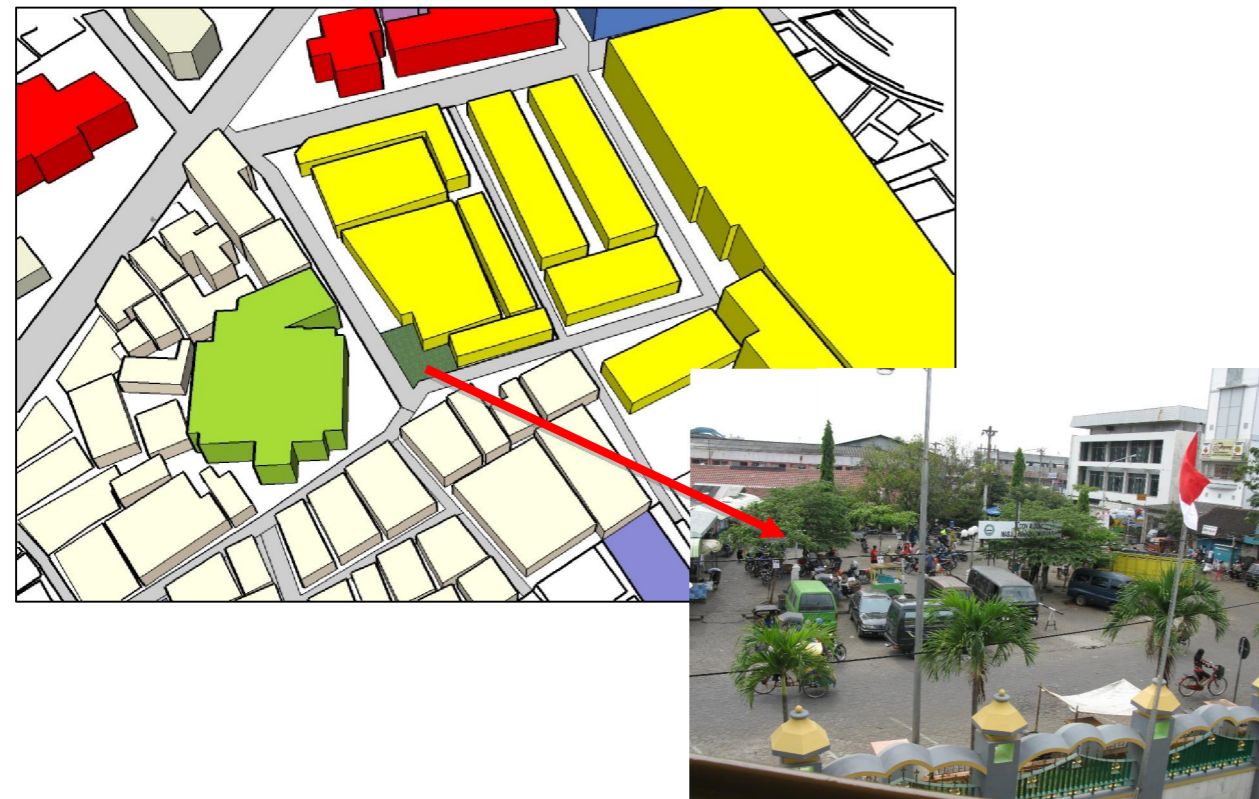
**Pagar:**

- › Bangunan tidak berpagar, GSB = 0
- › Pembatas trotoar dengan jalur kendaraan berupa pot-pot tanaman perdu yang dapat difungsikan sebagai tempat duduk atau tempat istirahat para pejalan kaki.

**3.2.4 OPEN SPACE**

Ruang terbuka dapat berupa lansekap (ruang terbuka hijau dan alami) maupun "*hardscape*" (ruang terbuka terbangun). Ruang terbuka adalah kawasan yang tidak terbangun atau yang secara dominan lahannya tidak terbangun pada area perkotaan dan memiliki nilai fungsi untuk taman dan rekreasi, konversi tanah dan sumber-sumber alam, serta tujuan pendidikan dan perlindungan nilai-nilai sejarah. Ruang terbuka memiliki banyak fungsi yang esensial bagi pembentukan lingkungan kota yang manusiawi. Di samping itu, ruang terbuka sangat berpotensi bagi pemenuhan ruang rekreasi kebutuhan "*public space*" seperti taman dan ruang-ruang terbuka memiliki nilai sosial,

Estetis dan ekonomi. Dengan demikian keberadaan ruang terbuka kota mutlak dipertimbangkan dalam perancangan kota.



Suasana Alun-alun Masjid Agung Kauman jaman sekarang, dilihat dari Masjid Agung Kauman.

Ada dua macam faham / aliran besar yang diikuti untuk merancang suatu landscape, yaitu :

**a. Tradisi axis – formal**

Aliran ini diikuti di Eropa dan Asia Barat, yaitu konsep arsitektural yang memadukan *indoor* dan *outdoor* struktural, serta elemen-elemen alam untuk menciptakan suatu organisasi ruang yang komplit, rasional, dan bersifat formal.

**b. Aliran informal (*natural symbolism*)**

Banyak dipakai di Asia bagian Timur, merupakan konsep arsitektur yang memandang bahwa manusia dan alam mempunyai kedudukan yang sama, bahkan memandang manusia merupakan bagian dari alam.

Menurut Rustam Hakim, 1987 membagi ruang terbuka *berdasarkan kegiatan* alun-alun merupakan Ruang terbuka aktif, yaitu ruang terbuka yang mengundang unsur-unsur kegiatan di dalamnya. Alun – alun ini sendiri merupakan ruang terbuka yang sering digunakan oleh masyarakat dan pengunjung sebagai tempat melaksanakan

upacara adat, sarana rekreasi, berolah raga dan sarana interaksi bagi warga. Alun-alun ini juga digunakan para pedagang kaki lima dan komunitas anak jalanan untuk mencari nafkah. Alun-alun yang terletak di bagian timur masjid sendiri menjadi suatu landmark atau ciri khas dari Masjid Agung Kauman yang dibuat pada era pemerintahan bupati Ki Ageng Pandanaran. Sebagai kawasan yang hidup karena kegiatan masyarakat yang ada di dalamnya.

Alun-alun yang tersisapun telah berubah menjadi area parkir kendaraan roda dua.



Menurut *Rob Krier* dalam bukunya *Urban Space* (1979) bentuk ruang terbuka alun-alun berbentuk Cluster, yaitu ruang terbuka yang memiliki batas-batas sekelilingnya. Misalnya plaza, square, lapangan, bundaran dan lain-lain. Ruang terbuka bentuk ini membentuk kantong-kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktivitas kegiatan. Seperti kios-kios pedagang kaki lima yang menempati di sekeliling alun-alun utara untuk berjualan. Dan komunitas anak jalanan yang melakukan kegiatannya di kantong-kantong yang terbentuk di sekitar alun-alun utara. Kantong-kantong tersebut secara tidak langsung menjadi suatu faktor pendukung terhadap fungsi alun-alun itu sendiri.



Area pasar Yaik yang sebenarnya jaman dulu menjadi open space dari alun-alun Masjid Agung Kauman.

Berdasarkan *letak dan macam kegiatannya*, alun-alun merupakan ruang terbuka. Publik Domain : Ruang terbuka yang berada diluar lingkup bangunan sehingga dapat dimanfaatkan secara umum untuk generasi social, seperti halnya sering diadakan kegiatan di alun-alun seperti pameran tanaman hias, konser musik, dan kegiatan-kegiatan lainnya.

**UNSUR-UNSUR PENDUKUNG OPEN SPACE PADA ALUN-ALUN MASJID AGUNG KAUMAN**

Vegetasi



Lampu Taman



**3.2.5 PEDESTRIAN WAYS**

Pedestrian pada area alun – alun sebenarnya susah ada, sehingga pengaturan arus sirkulai pada alun alun sebnarnya sudah terpikirkan dan terpola sejak dulu. Namun masalah yang timbul kini adalah, keberadaan pedestrian tersebut yang semula berfungsi sebagai pengatur sirkulasi,kini berubah total menjadi area perdagangan yang yang hampir menutup **semua bagian jalan** pedestrian serta tidak jelasna perbedaan ketinggian pel antara jalan raya dengan pedestrian itu sendiri sehingga sering membuat rancu arah sirkulasi yang ada di kawasan tersebut.



**3.2.6 ACTIVITY SUPPORT**



Pertokoan

Pedagang kaki lima

Area Parkir

Activity support yang dominan di sekitar alun-alun kota Semarang (Kauman) adalah pertokoan, pedagang kaki lima, dan area parkir. Kondisi yang ada pada alun-alun kota Semarang (Kauman) adalah lahan yang ada tertutup oleh aktivitas pendukungnya yaitu area parkir. Kegiatan perekonomian yang ada di sekitar alun-alun seperti bangunan pertokoan dan pedagang kaki lima

Seharusnya dapat saling mendukung akan fungsi dari alun-alun itu sendiri, tetapi hal tersebut tidak terjadi pada kawasan alun-alun ini. Hal itu dikarenakan penataan dari pedagang kaki lima dan bangunan-bangunan pertokoan yang tidak teratur.

Aktivitas pendukung yang ada di sekitar alun-alun kota Semarang membuat fungsi dari alun-alun ini menjadi mati. Lahan alun-alun yang seharusnya dapat menjadi tempat berinteraksi sosial masyarakat berubah fungsi menjadi area parkir yang akan berkunjung ke pasar dan pertokoan yang ada disekitarnya. Pada bagian tepi lahan alun-alun dipenuhi oleh para pedagang kaki lima menyebabkan lahan yang ada menjadi lebih sempit.

Dari uraian diatas dapat diketahui bahwa aktivitas pendukung yang ada di sekitar alun-alun kota Semarang (Kauman) tidak dapat mendukung fungsi dari alun-alun itu sendiri sebagai tempat interaksi sosial masyarakat. Aktivitas pendukung yang ada merupakan salah satu faktor yang menyebabkan alun-alun menjadi tidak berfungsi.

3.2.7 SIGNAGE



Signage

Di sekitar kawasan alun-alun kota Semarang terdapat beberapa signage yang merupakan rambu-rambu lalu lintas dan papan iklan komersial. Rambu-rambu lalu lintas dan papan iklan yang ada letaknya menyebar dan penataannya tidak beraturan. Tanda- tanda yang ada di sekitar alun-alun tidak ada yang merefleksikan karakter dari alun-alun itu sendiri. Perletakan tanda-tanda yang ada tidak memperhatikan fungsinya sebagai pemberi informasi kepada masyarakat.

Signage yang ada di sekitar alun-alun kota Semarang (Kauman) harus lebih diperhatikan perletakan dan penataannya sehingga fungsinya dapat lebih optimal sebagai salah satu sarana informasi bagi masyarakat.

3.2.8 KONSERVASI

Keberadaan bangunan konservasi pada kawasan sekitar alun – alun dapat terkait dengan proses perkembangan yang ada di sekitar kawasan tersebut. Bangunan konservasi yang ada antara lain masjid kauman serta pasar johar. Keberadaan masjid kauman sangat mempengaruhi perkembangan perilaku santri yang ada pada daerah tersebut. Sedangkan konservasi terhadap pasar johar mengakibatkan daerah tersebut berkembang menjadi area perdagangan tradisional, hal ini dibuktikan dengan adanya pasar ya'ik baru yang berakibat hilangnya area open space alun – alun tersebut.



### 3.2.9 STUDI KASUS

- ✚ Parkir yang tidak sesuai sehingga tidak efektif dan memberi kesan semrawut, oleh karena itu kawasan ini memerlukan redesain kawasan untuk alun-alun Kota Semarang. Dan perlu adanya penataan untuk PKL agar lebih rapi.
- ✚ Bentuk bangunan dari bangunan di wilayah studi mayoritas mempunyai bentuk persegi panjang sebagai tempat pertokoan dan pasar permanen yang berkesan kurang tertata, selain itu juga terdapat sederetan bangunan berupa perumahan, ruko dan sebuah masjid tepat di seberang alun – alun kota Semarang.
- ✚ Sistem sirkulasi yang kurang baik dengan kondisi jalan satu arah dan terjadi tumpang tindih antara fungsi parkir dipinggir jalan dengan sirkulasi kendaraan yang menyebabkan kemacetan serta kesemrawutan di kawasan alun-alun Kota Semarang. Untuk arah sirkulasi yang ada di koridor jalan ini telah terarah, rambu dan peraturan yang ada cukup membantu dalam mengarahkan sirkulasi. Kapasitas serta besaran sirkulasi belum mencukupi.
- ✚ Pedestrian pada area alun – alun sebenarnya susah ada, sehingga pengaturan arus sirkulai pada alun alun sebnarnya sudah terpikirkan dan terpola sejak dulu. Namun masalah yang timbul kini adalah, keberadaan pedestrian tersebut yang semula berfungsi sebagai pengatur sirkulasi,kini berubah total menjadi area perdagangan yang yang hampir menutup semua bagian jalan pedestrian serta tidak jelasna perbedaan ketinggian pel antara jalan raya dengan pedestrian itu sendiri sehingga sering membuat rancu arah sirkulasi yang ada di kawasan tersebut.
- ✚ Aktivitas pendukung yang ada di sekitar alun-alun kota Semarang membuat fungsi dari alun-alun ini menjadi mati. Lahan alun-alun yang seharusnya dapat menjadi tempat berinteraksi sosial masyarakat berubah fungsi menjadi area parkir yang akan berkunjung ke pasar dan pertokoan yang ada disekitarnya. Pada bagian tepi lahan alun-alun dipenuhi oleh para pedagang kaki lima menyebabkan lahan yang ada menjadi lebih sempit.
- ✚ Di sekitar kawasan alun-alun kota Semarang terdapat beberapa signage yang merupakan rambu-rambu lalu lintas dan papan iklan komersial. Rambu-rambu lalu lintas dan papan iklan yang ada letaknya menyebar dan penataannya tidak beraturan. Tanda- tanda yang ada di sekitar alun-alun tidak ada yang merefleksikan karakter dari alun-alun itu sendiri. Perletakan tanda-tanda yang ada tidak memperhatikan fungsinya sebagai pemberi informasi kepada masyarakat.
- ✚ Keberadaan bangunan konservasi pada kawasan sekitar alun – alun dapat terkait dengan proses perkembangan yang ada di sekitar kawasan tersebut. Bangunan

konservasi yang ada antara lain masjid Kauman serta pasar johar. Keberadaan masjid kauman sangat mempengaruhi perkembangan perilaku santri yang ada pada darah tersebut. Sedangkan konservasi terhadap pasar johar mengakibatkan daerah tersebut berkembang menjadi area perdagangan tardisional, hal ini dibuktikan dengan adanya pasar ya'ik baru yang berakibat hilangnya area open space alun – alun tersebut.

### MASALAH

- ✚ Kawasan alun – alun kota Semarang ( Kauman ) belum ada upaya dari pemerintah untuk menata kembali kawasn alun – alun Semarang serta memunculkan kembali konsep alun – alun yang telah hilang. Dalam hal ini maka diharapkan adanya pengembangan yang sesuai dengan konsep Alun – alun yang ideal.
- ✚ Parkir kendaraan yang semrawut dan tidak sesuai aturan.
- ✚ PKL yang berjualan di pinggir jalan yang membuat arus kendaraan menjadi macet dan pandangan terlihat kumuh.
- ✚ Rusaknya saluran air kotor yang dapat menyebabkan tidak lancarnya pembuangan air dan meyebabkan air tergenang di area sekitar alun-alun.
- ✚ Kurangnya tempat pembuangan sampah yang menyebabkan sampah menumpuk dan berserakan di pinggir jalan.

### SOLUSI

- ✚ Pemerintah, DPU dan pihak pengembang seharusnya melakukan kerjasama untuk memunculkan kembali konsep alun – alun yang telah hilang yang harapannya pengembangan konsep tersebut sesuai dengan konsep alun – alun yang ideal.
- ✚ Pemerintah melakukan pengarahan kepada masyarakat di pasar agar selalu menjaga ketertiban, kebersihan dan kerapian lingkungan pasar tersebut.

### POTENSI

- ✚ Menjadi pusat perdagangan strategis yang mampu mendongkrak perekonomian masyarakat Semarang maupun sekitarnya.
- ✚ Menjadi image tempat perdagangan terbesar kota Semarang.

## BAB IV KESIMPULAN DAN REDESAIN

### 4.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang didapat berdasarkan analisa masalah kawasan Alun – Alun kota Semarang ( Kauman )

- Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Penggunaan lahan di kawasan studi sebagian besar untuk kawasan perdagangan, jasa, yang di dominasi bangunan pasar , dan konservasi serta permukiman penduduk dengan Menggunakan penataan pola *mixed use* atau campuran, yaitu antara daerah perumahan warga, perdagangan, jasa, PKL, dan konservasi tercampur di sekitar kawasan Alun – alun semrang ( kauman )

- Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Orientasi bangunan di daerah ini menghadap Alun – alun semarang kecuali pasar ya'ik dan pasar johar. Tata bangunan masih kurang tertata, baik bentuk maupun ketinggiannya.

- Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)

Parkir di sekitar kawasan alun – alun menggunakan sistem *on the road* dimana tiap kendaraan di parkir di badan jalan karena belum adanya lahan parkir di sekitar kawasn alun – alun dan kurang jelasnya akses menuju area parkir ( gedung parkir kanjengan ). Sirkulasi yang ada juga masih belum jelas, hal ini dapat dilihat dengan tidak adanya



SITE PLAN AWAL



SITE PLAN REDESAIN

*pedestrian ways* pada alun – alun karena beralih fungsi menjadi tempat parkir serta tidak adanya batas yang memisahkan antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor.

- Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)

Belum terdapat trotoar atau ruang bagi pejalan kaki sehingga kenyamanan dan keamanan dari pejalan kaki berkurang, selain itu tidak terdapat pagar pembatas yang membatasi jalan dengan area yang biasanya digunakan sebagai sirkulasi pejalan kaki

- Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka yang ada di kawasan sudah sangat minim karena telah di bangun menjadi pasr dan lahan gedung parkir dan terkesan kumuh, karena dijadikan sebagai area PKL yang kurang tertata keberadaannya serta banyaknya sampah yang berserakan.

- Aktifitas Pendukung (*Activity Support*)

Aktifitas yang ada pada wilayah studi sebagian besar adalah aktifitas warga yang berasal dari pemukiman sekitar. Sebagai aktifitas pendukungnya adalah aktifitas peribadatan, jasa (misalnya salon, penjahit, tukang reparasi jam) dan aktifitas perdagangan (misalnya warung makan, meubel, PKL, kain, toko baju, toko sepatu, toko buku). Namun keberadaan PkL yang kurang tertata dengan baik menimbulkan kesan semrawut dan kumuh pada kawasan Alun – Alun semarang ( kauman )

- Penandaan (*Signages*)

Penandaan yang ada pada wilayah studi belum memadai dan persebarannya tidak merata serta penempatannya masih kurang tertata sehingga fungsi dari simbol-simbol tersebut kurang informatif.

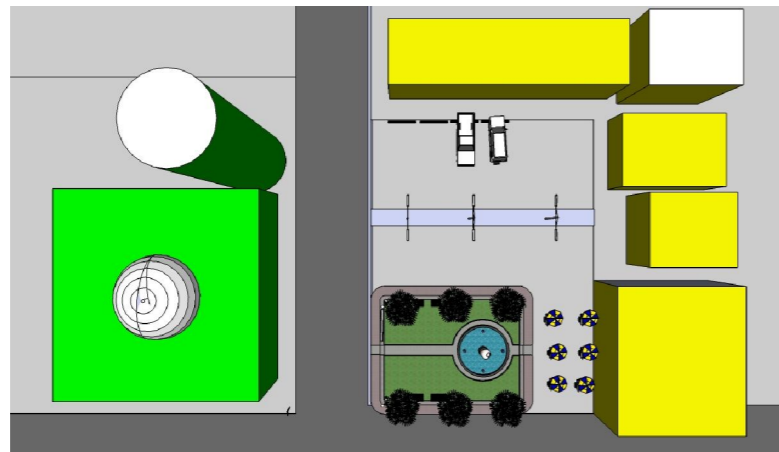
- Konservasi (*Conservasi*)

Pada kawasan alun – alun semarang, pemeliharaan serta kebersihannya bangunan konsevasi cukup baik dan terawat yaitu masjid kauman dan pasar johar, namun maslah kebersihan di sekitar pasar johar dan alun – alun masih perlu diperhatikan karena Terlihat dari menumpuknya sampah sekitar kawasn alun – alun dan pasar johar.

Dari beberapa kesimpulan yang terdapat di atas dapat disimpulkan bahwa dalam wilayah studi kawasan alun – alun kota semarang ( kauman ) belum ada upaya dari pemerintah untuk menata kembali kawasan alun – alun semarang serta memunculkan kembali konsep alun – alun yang telah hilang. Dalam hal ini maka diharapkan adanya pengembangan yang sesuai dengan konsep Alun – alun yang ideal.

**Redesain**

Redesain dikembalikan menjadi area open space dengan beberapa fasilitas yang ada di dalamnya.



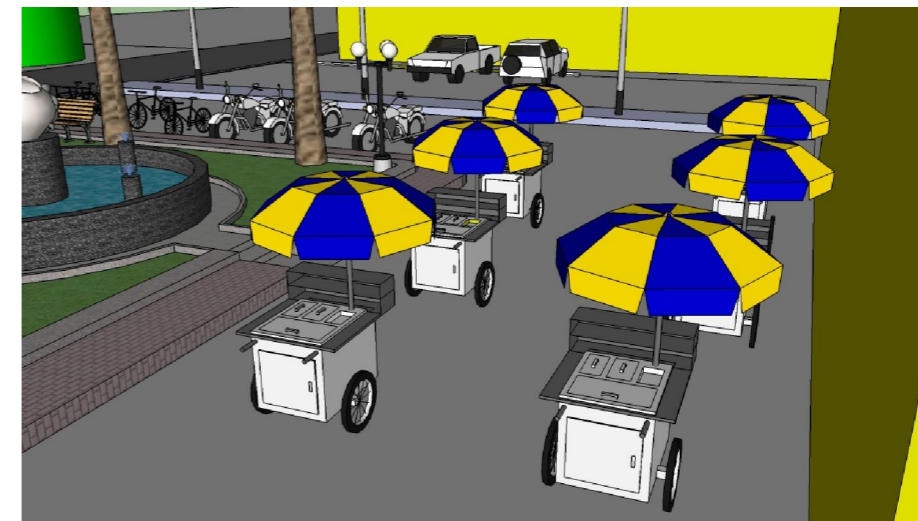
TAMPAK ATAS



SITING GROUP



AREA PEDESTRIAN



AREA PKL



AREA PARKIR MOBIL



MAIN ENTERANCE



OPEN SPACE



KOLAM SEBAGAI ELEMEN ESTETIKA

## DAFTAR PUSTAKA

Darmawan, Edi , 2005 , *Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota* , Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Shivani, Hamid (1996), *The Urban Design Process*, VNR Company Inc, New York.