



# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

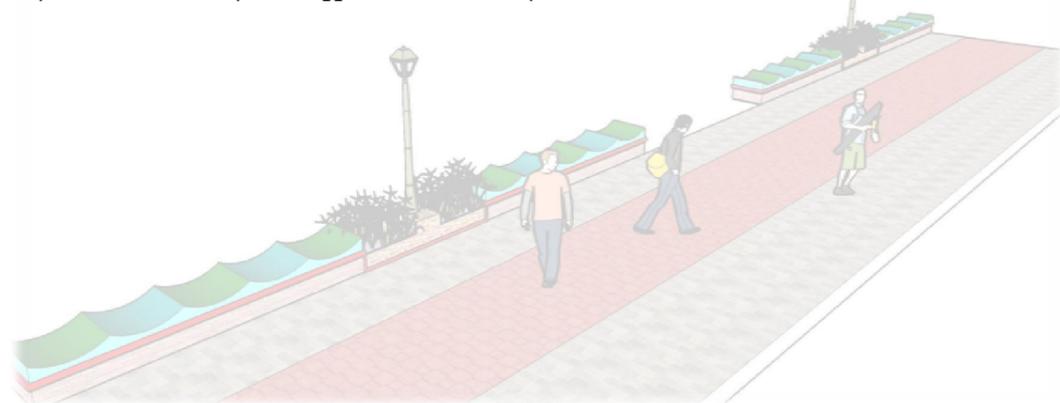
## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG

Ruang publik sebagai salah satu elemen perancangan kota (*urban design*) mempunyai fungsi-fungsi yang menjadi suatu kebutuhan dari sebuah kota. Ruang publik adalah seluruh ruangan yang tercipta/terbentuk di antara bangunan-bangunan di perkotaan dan lingkungan yang berada di sekitarnya. Ruang publik yang dimaksud adalah taman dan lapangan, jalur hijau kota, hutan dan semua elemen penyusunnya. Jalur pejalan kaki juga dapat digolongkan dalam ruang terbuka. Ruang terbuka kota merupakan area yang terbangun maupun tidak terbangun pada area kota dan memiliki fungsi untuk taman dan rekreasi, konservasi tanah dan sumber-sumber alam, serta tujuan pendidikan dan perlindungan terhadap nilai-nilai sejarah.

Salah satu contoh adalah Alun-alun kota. Alun-alun merupakan ruang terbuka sekaligus ruang publik yang merupakan bagian dari wilayah kota yaitu terbentuk dari konfigurasi massa bangunan-bangunan di lingkungan perkotaan tersebut. Alun-alun berfungsi melayani kebutuhan sosial masyarakat kota dan memberikan pengetahuan kepada pengunjungnya. Ruang publik ini dimanfaatkan untuk melakukan berbagai aktivitas dalam kehidupan masyarakat yang merupakan suatu tempat yang dapat memperkenalkan hal-hal dan pengalaman baru melalui interaksi, memberi makna serta kekuatan dalam kehidupan bermasyarakat. Pemanfaatan ruang terbuka oleh masyarakat sebagai tempat untuk bersantai, bermain, berjalan-jalan, dsb.

Oleh karena itu, kami mencoba untuk mengumpulkan data yang ada dan menganalisis permasalahan - permasalahan yang timbul. Dan kemudian memberikan usulan solusi perancangan yang mengutamakan pengembangan potensi alun-alun tanpa meninggalkan nilai historisnya.



### 1.2 PERMASALAHAN

Pemukiman lama di kota Purwodadi memiliki kecenderungan berkembang tanpa mempertimbangkan dampak-dampak yang ditimbulkan seperti kepadatan serta mengabaikan jaringan-jaringan utilitas yang penting pada permukiman tersebut.

### 1.3 TUJUAN

Adapun tujuan dari penulisan paper ini adalah :

1. Memenuhi tugas mata kuliah Perancangan Perkotaan semester 5 Jurusan Desain Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.
2. Memberikan alternatif desain dalam rangka pengembangan, penataan dan pengembalian fungsi Alun-alun Kota Purwodadi sebagai alun-alun sekaligus ruang publik Kota Purwodadi.

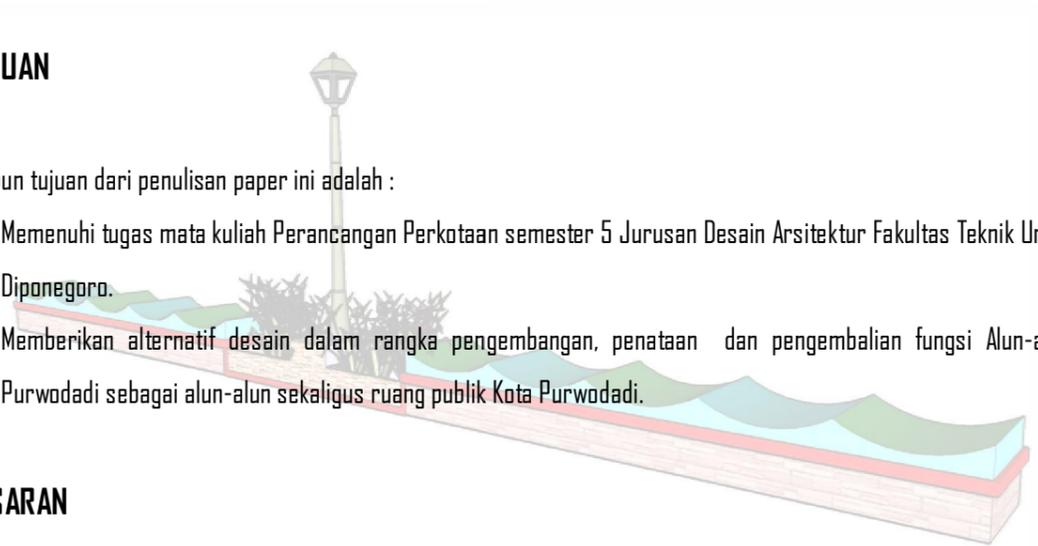
### 1.4 SASARAN

Sasaran dari penulisan paper ini adalah Alun-alun Kota Purwodadi.

### 1.5 RUANG LINGKUP

Ruang lingkup dari penulisan paper ini adalah :

1. Lingkup substansi  
Perancangan kawasan ini dimaksudkan untuk memberikan solusi terhadap permasalahan yang ditimbulkan pada saat ini.
2. Lingkup spasial  
Secara administratif daerah perancangan ini adalah Alun-alun Kota Purwodadi.

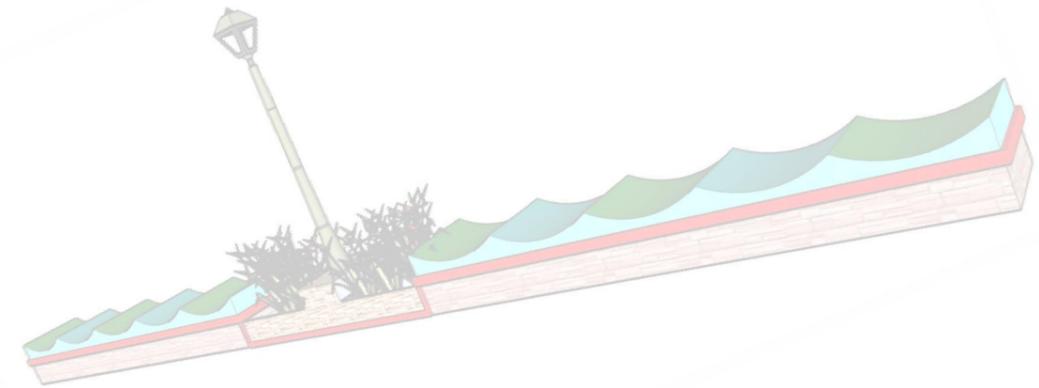




# PERANCANGAN KOTA

## 1.6 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

- BAB I      Pendahuluan  
Berisi latar belakang, permasalahan, tujuan, ruang lingkup penelitian, dan sistematika pembahasan.
- BAB II      Kajian Pustaka  
Berisi mengenai teori perancangan perkotaan, pengertian, unsur perancangan perkotaan, kebijakan pemerintah, standard - standard yang ada, dan sebagainya.
- BAB III     Data Observasi Lapangan  
Berisi mengenai data fisik maupun non fisik unsur-unsur pemukiman yang ada pada objek yang diambil.
- BAB IV     Analisa Permasalahan  
Berisi analisis mengenai permasalahan yang terjadi.
- BAB V     Usulan Rancangan Pengembangan  
Berisi mengenai konsep pengembangan, dan gambar rancangan untuk masing-masing unsur perancangan perkotaan.



## ALUN-ALUN KOTA





# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

## BAB II KAJIAN PUSTAKA

### 2.1 TINJAUAN PERANCANGAN KOTA

#### 2.1.1 PENGERTIAN UMUM PERANCANGAN KOTA

Perancangan kota (*urban design*) telah berkembang terlebih dahulu di negara-negara Eropa Barat dan Amerika. Perkembangan tersebut ditandai dengan beragamnya definisi dan substansi mengenai *urban design* yang berkembang hingga saat ini.

*Urban design* dalam prosesnya dapat dibagi menjadi dua kategori, yaitu "sadar diri" dan "tidak sadar diri". *Urban design* yang "sadar diri" adalah yang diciptakan oleh orang-orang yang menganggap diri mereka sebagai desainer dan menggunakan keahlian desain mereka untuk menciptakan suatu lingkungan yang nyaman. Sedangkan *urban design* yang "tidak sadar diri" adalah yang diciptakan oleh orang-orang yang tidak menganggap dirinya sebagai seorang desainer, tetapi mereka mempunyai peranan dalam mempengaruhi bentuk lingkungan perkotaan (Catanese, 1986:42).

Pengertian *urban design* dapat ditinjau dari segi profesi maupun dari segi disiplin keilmuan. Dari segi profesi, Beckley menjelaskan bahwa *urban design* merupakan suatu jembatan antara profesi perencana kota dengan arsitektur dengan perhatian utama pada bentuk fisik kota (Catanese, 1986:45). Berdasarkan disiplin keilmuan, *urban design* merupakan bagian dari proses perencanaan yang berhubungan dengan kualitas lingkungan fisik kota (Shirvani, 1985:6). Panduan Rancang Kota adalah suatu set perangkat panduan dan peraturan yang digunakan untuk mengatur dan membatasi penggunaan dan pengembangan ruang kota dan arsitektur kota (Yusuf, 2001:50).

Lebih jauh lagi, Shirvani mengatakan bahwa *urban design* (perancangan kota) merupakan kelanjutan dari *urban planning* (perencanaan kota) sebab bagaimanapun hasil perencanaan kota belum "selesai" atau belum dapat dilaksanakan tanpa ada rancang desain dari rencana yang telah disusun. Dari pengertian di atas maka *urban design* memiliki tekanan pada penataan lingkungan fisik kota.

#### 2.1.1.1 Elemen-Elemen Perancangan Kota (Urban Design)

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 8, yaitu sebagai berikut:

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

*Land Use (tata guna lahan)* 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
- Keterkaitan 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

## ALUN-ALUN KOTA





# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

- Skala fungsi

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

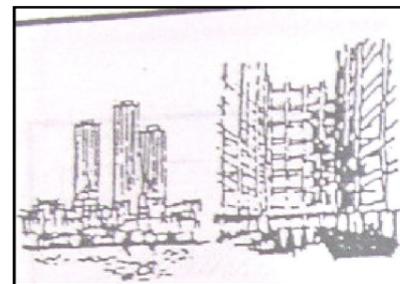
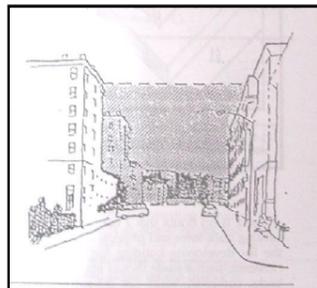
*Building form and massing* membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa yang ada. Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antara massa seperti ketinggian bangunan, pengaturan massa bangunan dan lain-lain harus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

*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



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. Laggam

Laggam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan dimana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu. Peran dari laggam 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

ALUM



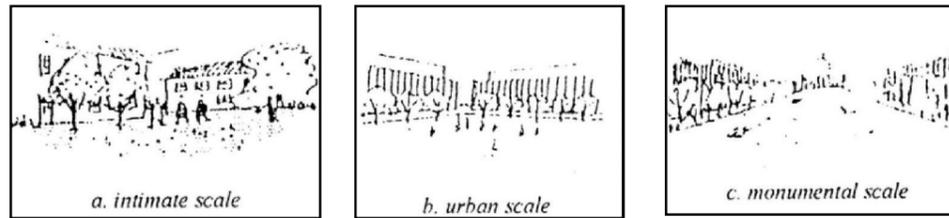


# PERANCANGAN KOTA

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.

*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,
  - Jalan masuk dibatasi secara efisien,





# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

- 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 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,
- 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 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

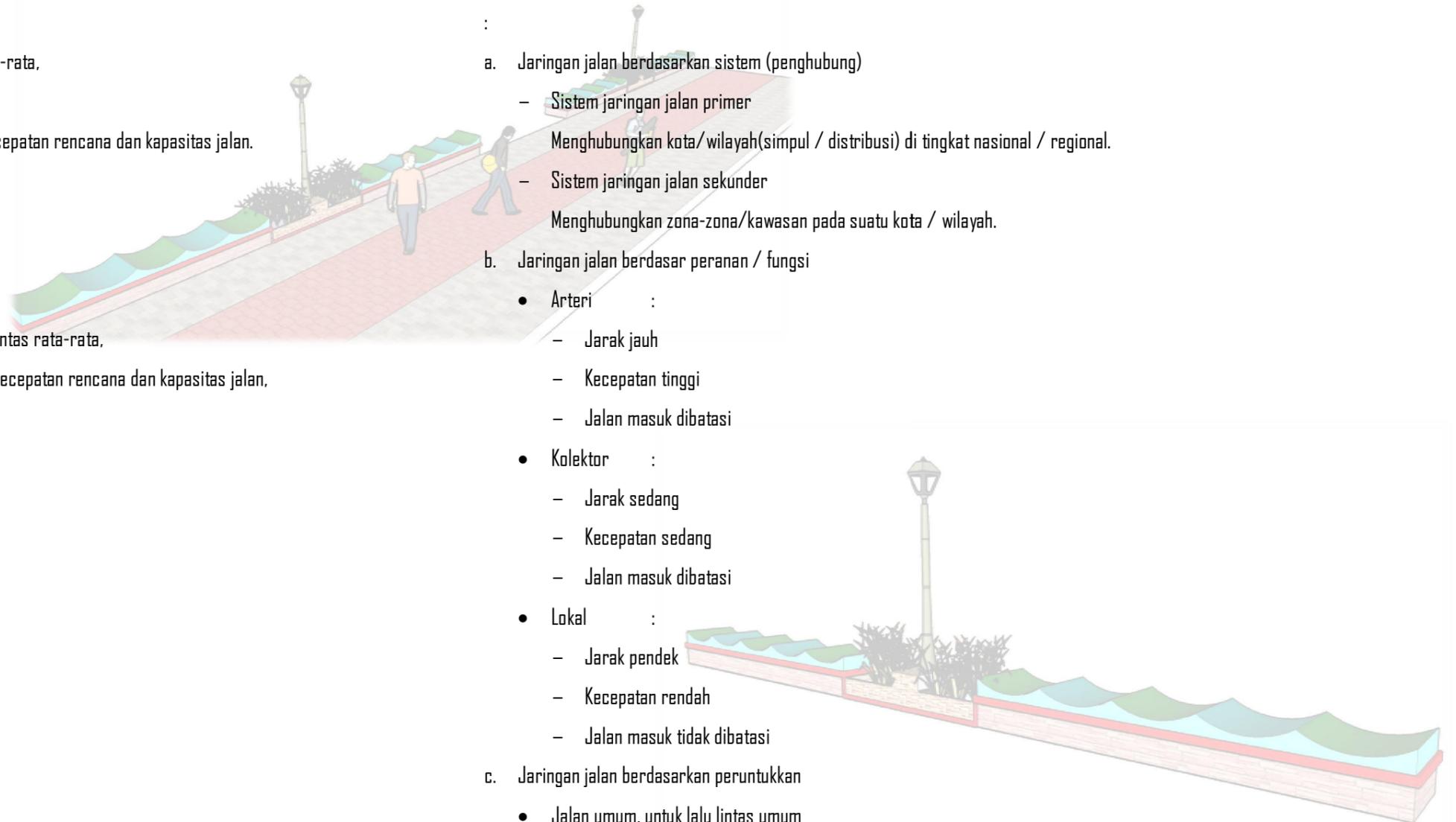
- Arteri :
  - Jarak jauh
  - Kecepatan tinggi
  - Jalan masuk dibatasi

- 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



# ALUN-ALUN KOTA





# PERANCANGAN KOTA

AIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

- Jalan perkebunan
- Jalan pertambangan

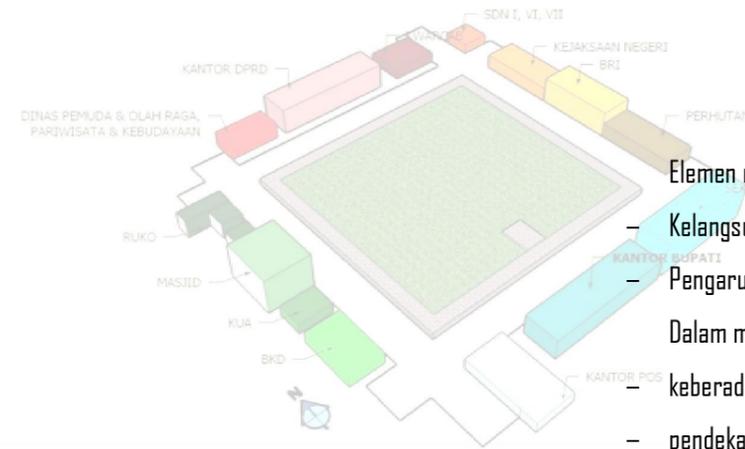
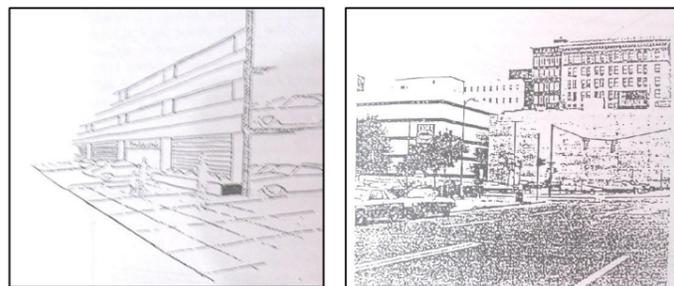
## d. Jaringan jalan berdasar klasifikasi teknis

- 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 :

- Kelangsungan aktivitas komersial.
- 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

## 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).





# PERANCANGAN KOTA

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:

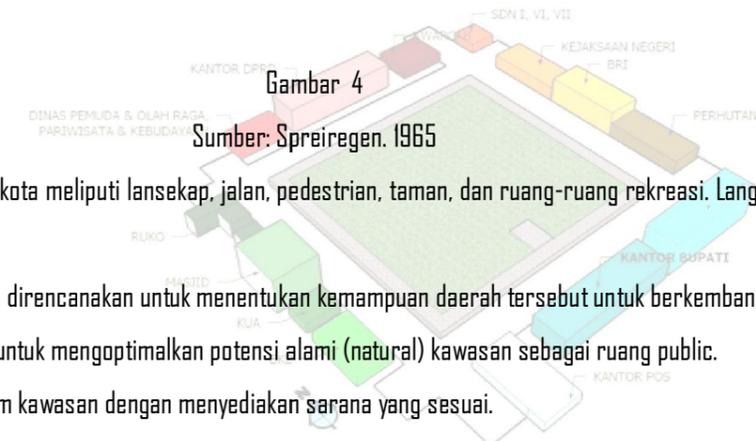
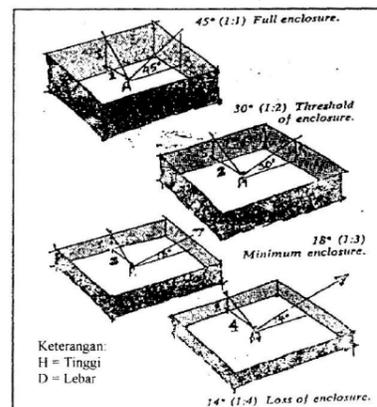
- Berbentuk Memanjang, yaitu ruang terbuka yang hanya memiliki batas-batas disisi-sisinya misalnya jalan, sungai, pedestrian, dan lain-lain.
- Berbentuk Cluster, yaitu ruang terbuka yang memilki batas-batas disekelilingnya. Misalnya plaza, square, lapangan , bundaran dan lain-lain. Ruang terbuka bentuk 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*)



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

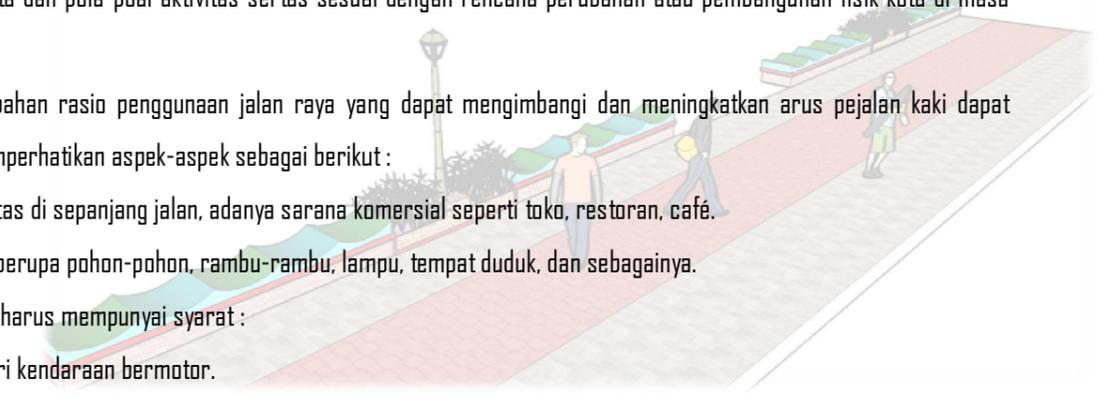
- Survey pada daerah yang direncanakan untuk menentukan kemampuan daerah tersebut untuk berkembang.
- Rencana jangka panjang untuk mengoptimalkan potensi alami (natural) kawasan sebagai ruang public.
- Pemanfaatan potensi alam kawasan dengan menyediakan sarana yang sesuai.
- Studi mengenai ruang terbuka 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 :

- Pendukung aktivitas di sepanjang jalan, adanya sarana komersial seperti toko, restoran, café.
  - 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.
  - Punya nilai estetika dan daya tarik, dengan penyediaan sarana dan prasarana jalan seperti: taman, bangku, tempat sampah, dan lainnya.



# ALUN-ALUN KOTA





# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

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
- Pembatasan penggunaan lampu hias kecuali penggunaan khusus untuk theatre dan tempat pertunjukan.
- Pembatasan papan iklan yang berukuran besar yang mendominasi di lokasi pemandangan kota.

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.

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

*Aktivitas* pendukung adalah semua fungsi bangunan 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.

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 jalur pejalan kaki atau plaza tapi juga pertimbangkan guna dan fungsi elemen kota yang dapat membangkitkan aktivitas seperti pusat perbelanjaan, taman rekreasi, alun-alun, dan sebagainya.

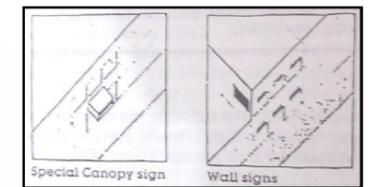
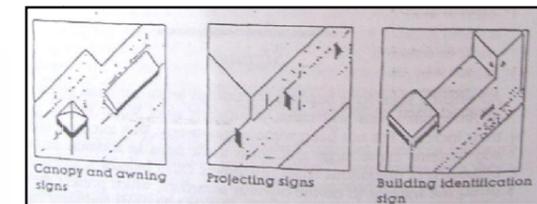


Gambar 5 \_ plaza di New York  
Sumber : Hamid Shirvani, 1985

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

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

## 7. Papan Iklan (*Signage*)



## 8. Preservasi (*Preservation*)

*Preservasi* dalam perancangan kota adalah perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) yang ada dan

# ALUN-ALUN KOTA PURWODADI





# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

*urban places* (alun - alun, plasa, 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

## 2.2 KOTA DAN ELEMEN PEMBENTUKNYA

Terdapat banyak pengertian mengenai kota dan telah diakui bahwa tidak semua pengertian itu selalu sama, tergantung dari fokus pendekatannya. Pendekatan geografis demografis melihat kota sebagai tempat pemusatan penduduk, walaupun berapa jumlah penduduk itu tidak dinyatakan secara pasti. Pendekatan dari segi ekonomi melihat kota sebagai pusat pertemuan lalu lintas ekonomi dan perdagangan, kegiatan industri serta tempat perputaran uang yang bergerak dengan cepat dan dalam volume yang besar.

Pendekatan dari segi sosio antropologis melihat hubungan antar manusia yang tinggal di kota sudah renggang dan heterogen tidak lagi seperti keadaan masyarakat desa yang biasanya masih sangat akrab dan homogen. Digambarkan bahwa pola saling hunungan masyarakat di kota telah mengarah rasional, egois, impersonal dan kurang intim.

Pada Musyawarah Dewan Pimpinan Badan Pekerja Antar Kotapraja Seluruh Indonesia pada tahun 1969 di Bukittinggi telah disepakati pengertian mengenai kota yaitu kelompok orang-orang dalam jumlah tertentu, hidup dan bertempat tinggal bersama dalam satu wilayah geografis tertentu, berpola hubungan rasional, ekonomi dan individualistis.

Sebuah kota merupakan kesatuan antara fungsi kota dengan bentuk fisik kota. Dalam skala makro, mental map atau peta psikologis manusia mengenai kota dibangun melalui lima elemen dasar mengenai pembentuk citra kawasan. Menurut Lynch(1960), kelima elemen ini cukup untuk memberikan gambaran yang berguna bagi sebuah kota :

### 1. Paths ( jalur jalan )

Yaitu suatu elemen yang berupa rute sirkulasi dan biasa dipergunakan sebagai jalur pergerakan penduduk dalam suatu wilayah kota yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain. Paths dapat berupa jalan, rel kereta api, gang dan sebagainya.

Sebuah kota harus memiliki jaringan jalan :

- Arteri primer
- Arteri sekunder

- Antar lingkungan
- Antar kota

### 2. Edges ( tepian / batas wilayah )

Yaitu suatu elemen yang berupa pengakhiran suatu wilayah, serta membedakan wilayah satu dengan yang lain. Edges dapat berupa jalur pantai, sungai, pantai, penghijauan, jalur kereta api, dapat juga berupa suatu batas pemisah dengan karakter yang kuat

### 3. District ( wilayah )

Yaitu suatu elemen yang merupakan bagian-bagian kota, serta memiki luas sedang sampai besar dan memiliki karakter tertentu. Misal : pusat kota, daerah permukiman ataupun suatu kampus.

### 4. Nodes ( simpul / pusat aktivitas )

Yaitu suatu titik dalam kota, dimana pengamat dapat masuk dan merupakan ruang intensif bagi orang untuk bergerak dari dan ke tempat itu atau suatu konsentrasi penting karena menampung berbagai fungsi atau karakter seperti sudut jalan atau plasa ruang tertutup. Nodes dapat berupa persimpangan jalan utama, tempat break pada jalur transportasi dan sebagainya.

*Ciri - ciri node :*

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

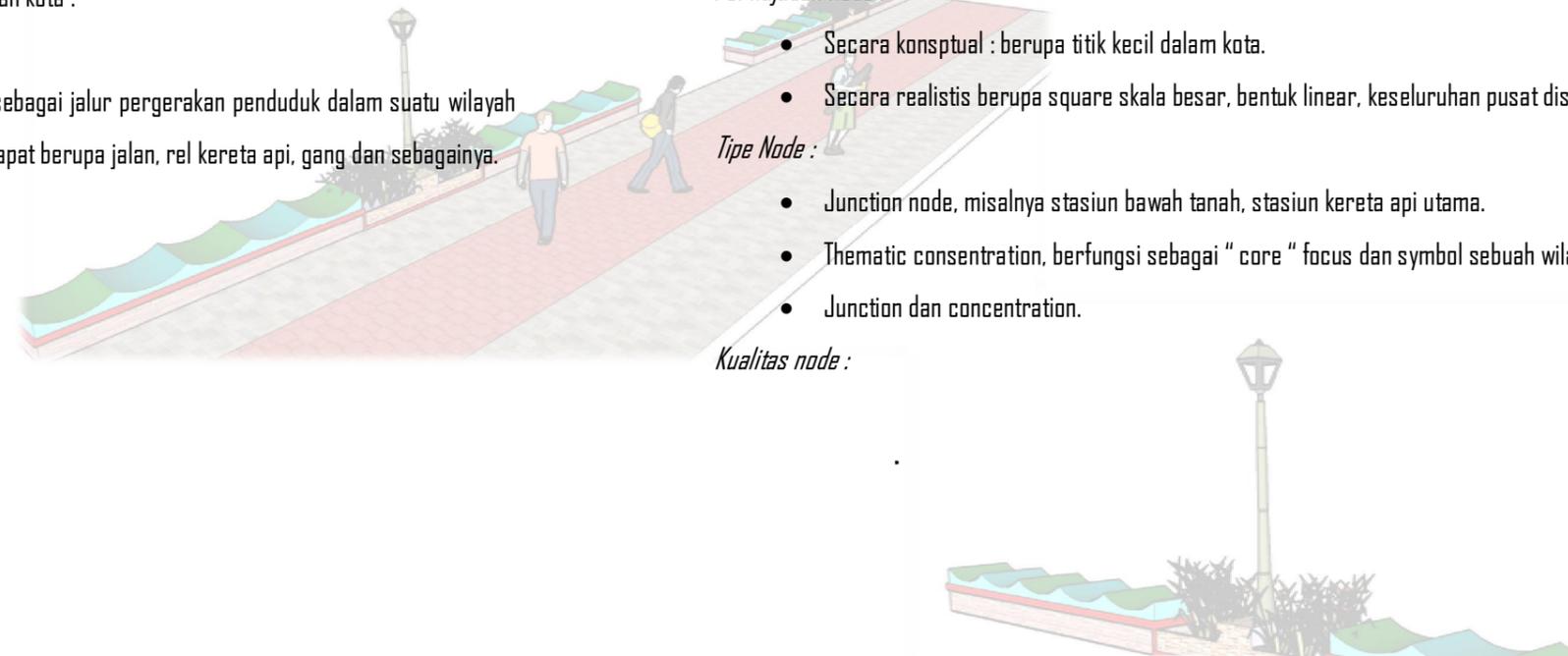
*Perwujudan Node :*

- Secara konsptual : 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 consentration, berfungsi sebagai " core " focus dan symbol sebuah wilayah penting.
- Junction dan concentration.

*Kualitas node :*





# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

- 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 ( tanda yang menonjol )

Yaitu suatu elemen, dapat berujud bangunan ataupun benda-benda alam yang berbeda dari sekelilingnya sert a terlihat dari jauh. Misalnya patung, tugu, gedung dan sebagainya.

Sedangkan dari keterkaitannya dengan nilai ekonomi, ada beberapa teori yang membagi lahan pada suatu perkotaan terdiri dari tiga :

### A. Concentric zone theory

Teori yang dikemukakan oleh E.W.Burgess ini mengidentifikasi penggunaan lahan perkotaan menjadi lima zone :

- Central business district ( CBD )
- Pusat kota sebagai pusat kegiatan usaha
- Transisi, penggunaan komersial dan industri
- Perumahan buruh ( golongan strata ekonomi rendah )
- Perumahan masyarakat berstrata ekonomi sedang
- Perluasan ( pengembangan baru / pinggiran kota ), merupakan perumahan untuk masyarakat ekonomi strata menengah ke atas.

### B. Sector theory

Bahwa menurut Humer Hoyt, kota tidak tumbuh dalam zone concentric saja, melainkan dalam sektor dengan jenis perkembangan serupa. Misalnya daerah permukiman dapat berkembang keluar sepanjang ada hubungan transportasi.

Pembagian kota menurut teori ini adalah sebagai berikut :

- Pusat adalah untuk central business district
- Pada sector tertentu terdapat industri ringan dan perdagangan
- Permukiman masyarakat strata ekonomi rendah
- Permukiman masyarakat strata ekonomi menengah



- Permukiman masyarakat strata ekonomi atas

### C. Multiple nuclei concept

Dikemukakan oleh Mc. Kenzie, yang berpendapat bahwa pusat kota tidak merupakan satu-satunya pusat kegiatan. Pola penggunaan lahan dipandang sebagai serangkaian pusat yang memiliki fungsi berbeda. Setiap pusat berkembang dari interdependensi ruang dengan fungsi-fungsi tertentu. Misalnya industri dan transportasi dapat membentuk satu pusat.

Pembagian lahan kota ini biasanya berlaku untuk kota-kota yang agak besar meliputi

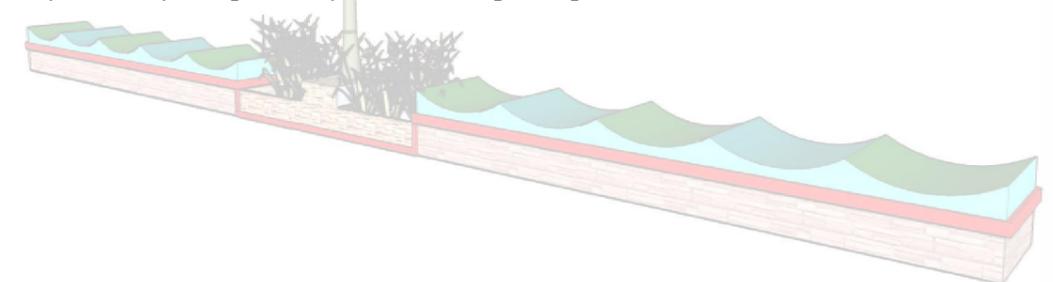
- Pusat kegiatan kota atau central business district
- Perniagaan dan industri ringan
- Perumahan masyarakat strata ekonomi bawah
- Perumahan masyarakat strata ekonomi menengah
- Perumahan masyarakat strata ekonomi atas
- Pusat industri berat
- Pusat niaga / perbelanjaan di pinggiran kota
- Kawasan sub urban, untuk perumahan masyarakat ekonomi menengah ke atas
- Kawasan sub urban untuk kawasan industri

Dari ketiga teori di atas menggambarkan rangkaian perkembangan tata guna lahan kawasan perkotaan yang berawal dari zona-zona konsentrik menjadi sektor-sektor, manakala jaringan transportasi dan jalan raya memperpanjang polanya yang akhirnya membentuk pusat-pusat baru. Dengan kata lain, berkembangnya transportasi dan ekonomi akan menambah dimensi-dimensi baru terhadap penggunaan tanah.

## 2.3 RUANG LUAR PERKOTAAN

Ruang merupakan suatu wadah yang tidak nyata tetapi dapat dirasakan keberadaannya oleh manusia. Perasaan seseorang terhadap suatu ruang tidak selalu sama dengan orang lain. Ruang luar adalah predikat yang diberikan manusia atas ruang yang terjadi karena pembatasan alam hanya pada bidang alas dan dindingnya, sedangkan bidang atapnya tidak terbatas atau terbuka.

Ruang luar merupakan suatu wadah dari subjek kejadian tertentu berada, serta dapat dirasakan manusia baik itu secara aktif maupun pasif, melalui penglihatan, penciuman, pendengaran dan penafsiran masing-masing.



## ALUN-ALUN



# PERANCANGAN KOTA

D3 DESAIN ARSITEKTUR UNDIP - 2010

Ruang luar perkotaan merupakan ruang terbuka yang terdapat pada suatu kota yang dibatasi oleh bermacam-macam elemen. Ruang luar merupakan salah satu unsur bagi wujud lingkungan yang mempunyai berbagai maksud.

Pada dasarnya ruang luar dapat dikenali oleh karakteristiknya yang menonjol antara lain oleh :

- Kualitas pembatas yang melingkupi
- Kualitas pengolahannya
- Aktivitas ( wujud kegiatan yang berlangsung di dalamnya )

Secara umum manfaat ruang luar perkotaan dapat diuraikan sebagai berikut :

- Menjaga keseimbangan ekosistem alam lingkungan
- Merupakan sumber udara segar bagi lingkungan dan dapat menurunkan suhu udara serta sumber pencahayaan lingkungan
- Tempat atau wadah bagi kegiatan masyarakat lingkungan, bermain, bersantai dan berkomunikasi social.
- Sebagai jarak antara bangunan
- Merupakan sarana penghubung dari suatu tempat ke tempat lain

Adapun yang termasuk ruang luar perkotaan adalah :

- Penghijauan /taman
- Yang dimaksud taman adalah jalur hijau / jalur pinggir jalan yang ditanami pohon / tanaman
- Sungai / kanal
- Lapangan olah raga
- Taman tempat bermain
- Jaringan jalan
- Jalan kereta api
- Halaman / pelataran bangunan

Ruang luar perkotaan sebagai bagian dari kota mempunyai elemen yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari lansekap kota itu sendiri yaitu elemen asesoris kota. Elemen asesoris kota merupakan elemen penghias kota sekaligus berfungsi sebagai sarana penunjang agar tercipta suasana kota yang aman dan nyaman. Elemen asesoris kota terbagi menjadi dua bagian yaitu elemen yang bersifat lunak ( soft material ), dan elemen yang bersifat keras (hard material).

## A. Elemen yang bersifat lunak ( soft material )

Elemen-elemen yang bersifat lunak meliputi :

### 1. Tata hijau

Tata hijau pada ruang luar perkotaan meliputi :

#### • Trees

Trees atau pepohonan berbatang keras yang memiliki ketinggian jauh di atas skala manusia, berdaun rindang berwarna hijau menjadikannya sebagai unsure peneduh ruang terbuka. Nilai-nilai ini dapat ditingkatkan menjadi unsur estetis sebagai elemen dekoratif. Ada tiga jenis penggolongan trees :

##### a. small trees

Yaitu pohon yang dapat tumbuh mencapai ketinggian antara 4,5-5 meter. Contoh : akasia, kol banda, daun kupu-kupu, kersen, dll.

##### b. medium trees

Yaitu pohon yang dapat tumbuh dengan ketinggian 15-25 meter. Contoh : flamboyant, kenanga, jambu laut, johar, dll.

##### c. large trees

Yaitu pohon yang dapat tumbuh dengan ketinggian lebih dari 20 meter, antara lain : cemara, kenari, cempaka putih, angšana, dll.

#### • Shrubs

Shrubs atau semak-semak adalah jenis tumbuhan yang memiliki ketinggian maksimum 2,5 meter. Sifat tumbuhan ini rimbun dengan batang-batang kecil dan mudah dipangkas, pertumbuhannya seragam dan tinggi sesuai dengan skala manusia, sehingga tepat dimanfaatkan sebagai pagar hidup/ unsure pembatas. Contoh : serutan, kemuning, bamboo-bambuan, daun mangkok.

#### • Ground covers

Yaitu tanaman penutup tanah. Merupakan tanaman yang rendah dimulai dari setinggi lutut.

## 2. Unsur air

Fungsi air didalam sebuah lingkungan baik itu taman, pemukiman atau suatu tempat yang merupakan suatu bagian dari jalan adalah dapat menambah kelembaban udara yang kering sehingga menjadi sejuk.

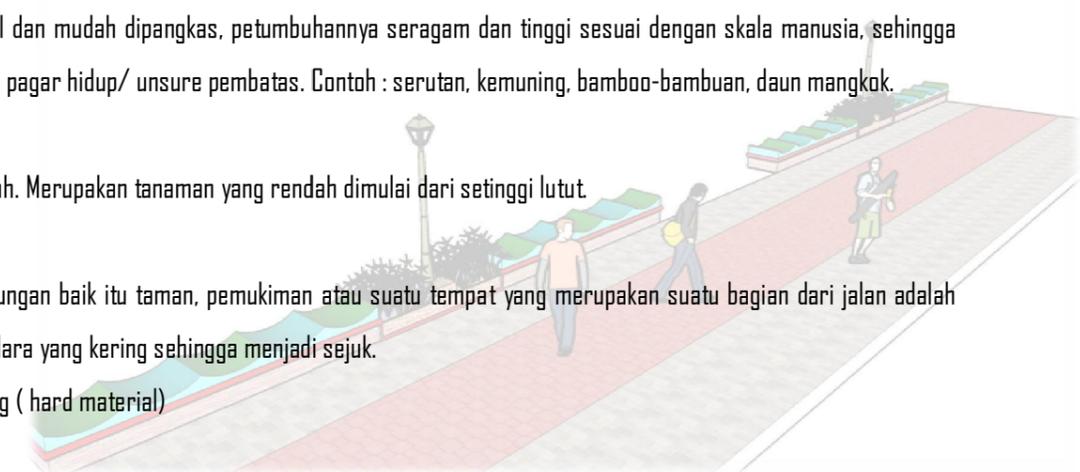
### B. Elemen yang bersifat kering ( hard material)

Elemen ini terdiri dari :

#### 1. Pencahayaan

Beberapa hal yang harus diperhatikan dalam pemasangan lampu jalan adalah sebagai berikut

- Unity of scale



# ALUN-ALUN KOTA





# PERANCANGAN KOTA

Instalasi harus memiliki skala yang tepat terhadap jalan maupun lingkungan bangunan di sekitarnya.

- Kinetic unity

Instalasi harus menyatu dengan arah pergerakan dan perletakan lampu harus dapat mengarahkan pergerakan.

- Property

Pemasangan harus memperhatikan sopan santun dan aturan.

## 2. Rambu-rambu jalan

Pemasangan rambu-rambu dimaksudkan agar si pemakai jalan tahu aturan yang berlaku di jalan tersebut, seperti jalan satu arah. Pada umumnya rambu-rambu yang berlaku di Indonesia mempunyai tiga fungsi yaitu sebagai petunjuk, larangan, dan peringatan.

## 3. Reklame

Pemasangan reklame harus memperhatikan factor tata letak, bentuk dan dimensi agar tidak mengganggu keserasian lingkungan.

## 4. Tempat duduk

Elemen berfungsi sebagai tempat istirahat setelah berbelanja, menunggu bis, ataupun pulang kantor.

## 5. Jam

## 6. Pedestrian

## 7. Pemisah jalan

## 8. Bak sampah

## 9. Boks atau Gardu Telepon

## 10. Bis Surat

## 11. Bak Tanaman

## 12. Drainase

Merupakan saluran pengering yang berfungsi menyalurkan air hujan dan air kotor.

Ruang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia, karena manusia bergerak dan berada di dalamnya.

Ruang tidak akan ada artinya jika tidak ada manusia, maka titik tolak dari perancangan ruang harus selalu didasarkan dari manusia.

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

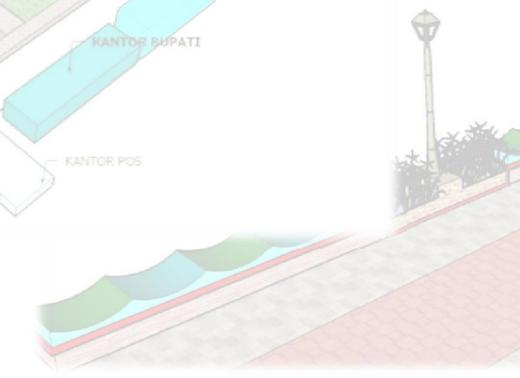
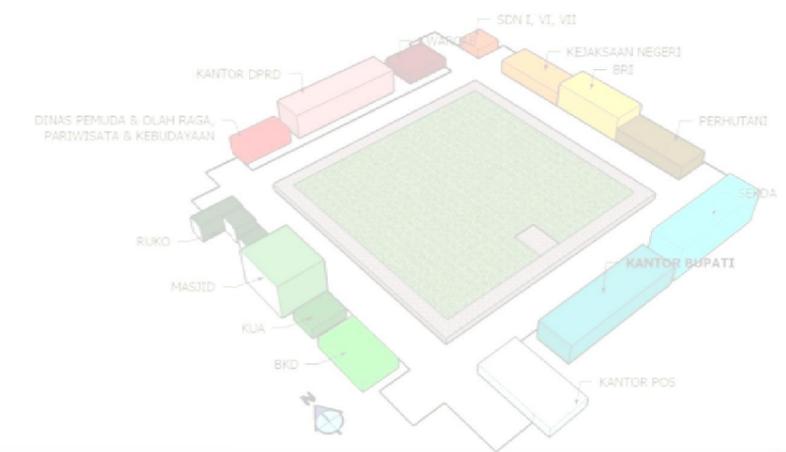
Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu

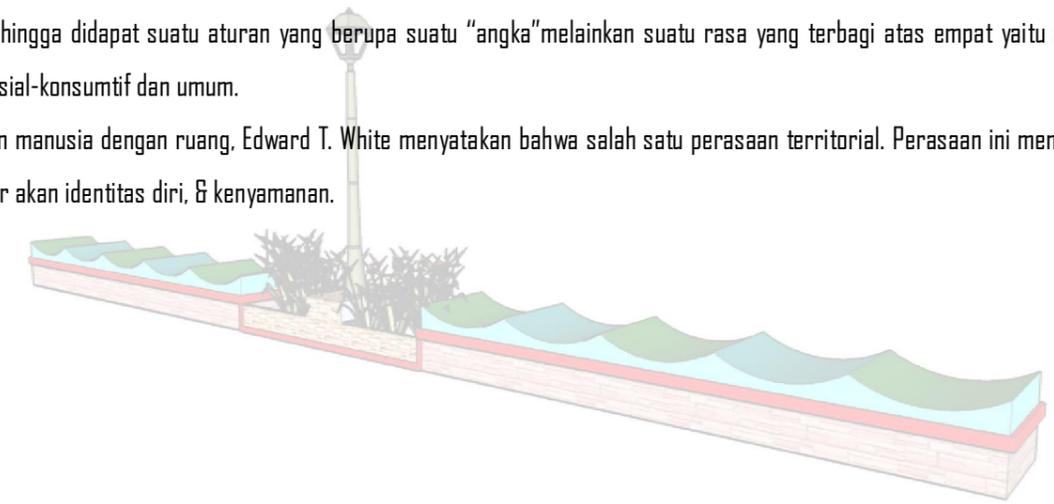
Oleh Szokolay, hubungan manusia dengan ruang dapat dikategorikan dalam dua jenis hubungan, yaitu



- Hubungan dimensional  
Hubungan yang menyangkut proporsi dan dimensi tubuh dan karakteristik fisiologis lainnya, menentukan kebutuhan atas dimensi ruang.

- Hubungan Psikologis dan Emosional  
Hubungan ini menyangkut persepsi manusia terhadap lingkungannya. Ruang maupun obyek di dalamnya dapat menimbulkan tanggapan manusia secara psikologis dan emosional, baik melalui persepsi visual maupun persepsi pendengaran, perasaan dan penciuman. Hubungan ini tidak menentukan dimensi-dimensi kebutuhan ruang, tetapi lebih banyak berhubungan dengan kualitasnya. Hubungan ini menyangkut kesan yang diterima oleh seseorang akibat suatu interaksi saling berhadapan antar pribadi, sehingga didapat suatu aturan yang berupa suatu "angka" melainkan suatu rasa yang terbagi atas empat yaitu akrab, pribadi, sosial-konsumtif dan umum.

Dalam hubungan manusia dengan ruang, Edward T. White menyatakan bahwa salah satu perasaan territorial. Perasaan ini memenuhi kebutuhan dasar akan identitas diri, & kenyamanan.



## 2.4 HUBUNGAN MANUSIA DENGAN RUANG

# ALUN-ALUN KOTA

