
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 di ruang publik sehingga kami dapat menganalisis permasalahan potensi yang salah satunya berada di Alun – alun Kota Pekalongan.

Sesuai dengan tugas mata kuliah Perancangan Kota oleh karena itu kami menganalisa permasalahan potensi, image, maupun pendukung kegiatan di sekitar alun – alun Kota Pekalongan 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	i
DAFTAR ISI	ii
BAB I	
PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Tujuan dan Sasaran.....	1
1.3. Manfaat	1
1.4. Ruang Lingkup Pembahasan.....	1
1.5. Metode Pembahasan.....	1
1.6. Sistematika Pembahasan.....	1
BAB II	
KAJIAN TEORI.....	
2.1. Pengertian.....	2
2.2. Tinjauan Perancangan Kota	2
1. Teori Integrasi Ruang Kota	2
a. Teori Figure Ground.....	2
b. Teori Lingkage.....	3
c. Tembusan	3
d. Teori Place	3
2. Konteks Kota dan Kontras	4
a. Tipologi	4
b. Skala.....	4
c. Morfologi.....	4
d. Identitas.....	4
3. Tinjauan Teori Elemen Fisik Perancangan Kota.....	4
a. Penggunaan Lahan (<i>Land Use</i>).....	4
b. Bentuk dan Massa Bangunan (<i>Building Form and Massing</i>)	5
c. Sirkulasi dan Parkir (<i>Sirculation and Parking</i>).....	6
d. Ruang Terbuka (<i>Open Space</i>)	8
e. Pedestrian (<i>Pedestrian Ways</i>)	8
f. Aktivitas Pendukung (<i>Activity Support</i>).....	8
g. Papan Iklan (<i>Signage</i>)	4
h. Preservasi (<i>Preservation</i>).....	9

4. Tinjauan Elemen Pembentuk Citra Kota.....	9
a. Path.....	9
b. Edge	9
c. District.....	10
d. Node.....	10
e. Landmark.....	10
f. Node.....	10

BAB III

DATA OBSERVASI LAPANGAN	11
3.1. Umum.....	11
3.1.1. Peta Makro.....	11
3.1.2. Peta Mikro.....	12
3.2. Tinjauan Elemen Pembentuk Kota	13
3.2.1. Land Use	13
3.2.2. Building Form and Massing	13
3.3.3. Circulation and Parking.....	13
3.2.4. Open Space.....	15
3.2.5. Pedestrian Area	15
3.2.6. Activity Support.....	16
3.2.7. Signages.....	16
3.2.8. Preservation	17
3.3. Temuan Potensi Alun-alun Pekalongan.....	17

Bab IV

4.1. Kesimpulan.....	18
4.2. Usulan Desain.....	19
DAFTAR PUSTAKA.....	23

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kota memiliki kondisi fisik dan non fisik yang mana sangat berpengaruh terhadap perkembangan kota itu sendiri. Salah satu kondisi fisik dalam perkotaan adalah rute jalan dan kawasan pusat kota. Pada pusat kota biasanya terdapat alun-alun dimana ada bangunan penunjang di kawasan tersebut, yaitu pendidikan, pemerintahan, perdagangan, peribadatan, permukiman.

Alun-alun adalah suatu ruang terbuka yang dapat menampilkan image suatu kota, alun-alun adalah suatu tempat yang didalamnya dapat menampung segala macam kegiatan masyarakat suatu kota. Alun-alun merupakan salah satu bentuk elemen fisik perancangan kota yang didalamnya memuat aktifitas interaksi antara masyarakat sehingga harus dapat memberikan rasa nyaman yang identik dengan suasana hijau dan dilengkapindengan elemen –elemen penunjangnya. permasalahan yang kadang timbul disekitar wilayah alun-alun diakibatkan oleh penyimpangan –penyimpangan fungsi dari masing –masing property yang tersedia disebuah dialun-alun kota,serta alih fungsi alun-alun dari fungsi yang sesungguhnya

1.2 TUJUAN DAN SASARAN

Tujuan

Mengidentifikasi dan menganalisis perancangan kota dengan ruang lingkup kawasan alun-alun Pekalongan. Merumuskan permasalahan tentang atribut serta properti alun-alun Pekalongan agar alun-alun tersebut dapat memberikan kenyamanan yang maksimal terhadap kegiatan pelaku yang menggunakannya.

Sasaran

Terciptanya kenyamanan dan ketertiban kawasan alun –alun Pekalongan agar dapat mawadahi kegiatan bagi para penggunanya.

1.3 MANFAAT

- Untuk memenuhi tugas mata kuliah Perancangan Kota, pada semester 5
- Mampu memberi masukan mengenai usulan penataan elemen –elemen kawasan alun –alun Pekalongan serta redesain ini diharapkan bermanfaat bagi perkembangan ilmu dan pengetahuan arsitektur dan menambah wawasan tentang prinsip-prinsip penataan.

1.4 RUANG LINGKUP PEMBAHASAN

Redesain alun-alun dengan elemen fisik perancangan kota. Wilayah perancangan adalah kawasan permukiman dan perkantoran, adapun batas – batas administrasi wilayah perancangan, yaitu :

- Utara : Laut Jawa
- Barat : Kabupaten Pekalongan
- Selatan : Kabupaten Pekalongan dan Kabupaten Batang
- Timur : Kabupaten Batang

1.5 METODA PEMBAHASAN

Metoda pembahasan yang digunakan adalah metoda deskriptif kualitatif dan analitis, yaitu menguraikan data-data yang didapatkan dari hasil survey lapangan (observasi dan wawancara di Kawasan alun-alun Pekalongan)

1.6 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Bab 1 Pendahuluan

Berisi tentang latar belakang pengamatan, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup, metodologi pembahasan serta sistematika pembahasan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka

Meliputi teori-teori dan studi literatur mengenai perkotaan beserta aspek-aspek dan permasalahannya.

Bab 3 Data

Menguraikan data-data fisik dan non fisik kawasan alun-alun Pekalongan yang didapat dari survey lapangan.

Bab 4 Analisa

Menguraikan permasalahan yang ada dalam aspek-aspek sistem perkotaan di Kawasan alun-alun Pekalongan.

Bab 5 Rekomendasi Design

Redesign Kawasan alun-alun Pekalongan.

BAB II

KAJIAN TEORI

2.1 PENGERTIAN

- Kata penataan berarti perbuatan; proses; cara menata; pengaturan; penyusunan (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1990)
- Alun-alun atau palagan adalah tanah lapang yang berada di pusat sebuah kota (Dari Wikipedia Indonesia, ensiklopedia bebas berbahasa Indonesia)
- Kota menurut definisi universal adalah sebuah area urban yang berbeda dari desa ataupun kampung berdasarkan ukurannya, kepadatan penduduk, kepentingan, atau status hukum. (Dari Wikipedia Indonesia, ensiklopedia bebas berbahasa Indonesia).

2.2 TINJAUAN PERANCANGAN KOTA

Perancangan Kota (*Urban Design*) merupakan suatu perpaduan kegiatan antara profesi perencana kota, arsitektur, lansekap, rekayasa sipil, dan transportasi dalam wujud fisik. Perancangan kota lazimnya lebih memperhatikan pada bentuk fisik kota. Perancangan kota dapat mewujudkan dirinya dalam bentuk tampak depan bangunan, desain sebuah jalan, atau sebuah rencana kota atau dapat dikatakan pula bahwa perancangan kota berkaitan dengan bentuk wilayah perkotaan. Ruang-ruang terbuka berbentuk jalan, taman, dan akhirnya ruang yang lebih besar, dirancang bersamaan dengan perancangan fisik bangunannya, sehingga kota tersebut merupakan proses dan produk dari perancangan kota. Produk perancangan kota tersebut dapat dikategorikan dalam dua bentuk umum yang disebut Ruang Kota (*Urban Space*) dan Ruang Terbuka (*Open Space*). (Prof. Eko; *Kota Berkelanjutan, 1999, 59*)

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*)

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.

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)

1. TEORI INTEGRASI RUANG KOTA

Menurut Roger Trancyk terdapat tiga teori dalam pendekatan rancangan kawasan yang sifatnya erat dan saling mempengaruhi (Trancyk, *Finding Lost Space, 1973*)

a. Teori Figure Ground

Hubungan antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Kawasan kota atau sebuah gedung sebagai sebuah nukleus (*inti*) kota sering menghadapi ketidakteraturan ekstem dalam lingkungannya. Adanya ketidakteraturan tersebut menyebabkan pola tekstur *figure ground* berkualitas rendah dan kurang stabil. Secara khusus ada teori desain yang khusus yang disebut *sistem poche* yang seringkali membantu keberhasilan para perancang kota dalam mencari kualitas baru tekstur *figure ground* sebuah kawasan kota.

Poche adalah wadah ruang yang dibentuk oleh solid-solid yang mengartikulasi konfigurasi *void-void* eksterior. Sistem poche sering dipakai dalam skala makro kecil yaitu kawasan kota, disebut *urban poche* (*poche perkotaan*).

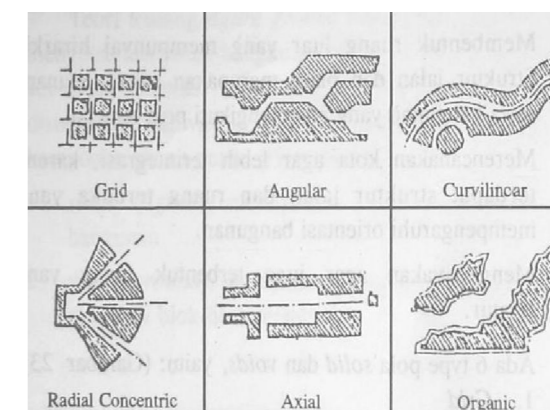
MANFAAT

Teori *figure ground* :

- Membentuk ruang luar yang mempunyai hirarki.
- Merencanakan kota agar lebih terintegrasi.
- Mengupayakan agar terbentuk ruang yang teratur.

TIPOLOGI POLA SOLID-VOID:

1. *Grid*
2. *Angular*
3. *Curvilinear*
4. *Radial concentric*
5. *Axial*
6. *Organic*



b. Teori Linkage

Linkage (penghubung) merupakan kelompok teori yang berusaha menghubungkan sebuah tempat dengan yang lain.

1. Linkage visual

Dua atau lebih fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual.

Pada dasarnya atau dua pokok perbedaan linkage visual, yaitu:

Yang menghubungkan dua daerah secara netral

Yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.

Terdapat lima elemen visual :

a. Garis (line)

Menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa yang bisa berupa deretan bangunan ataupun pohon.

b. Koridor (coridor)

Dibentuk oleh 2 deretan massa, membentuk sebuah ruang.

c. Sisi (edge)

Sama dengan elemen garis, menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Perbedaannya dibuat melalui penampilan sebuah wajah yang massanya kurang penting. Bersifat masif di belakang tampilannya namun didepan bersifat spasial.

d. Sumbu (axis)

Mirip dengan koridor yang bersifat spasial. Perbedaannya pada dua daerah yang dihubungkan oleh elemen tersebut.

e. Irama (rhythm)

Menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.

2. Linkage struktural

Beberapa kawasan mempunyai bentuk dan ciri khas yang mirip, tapi ada juga kawasan yang sangat berbeda. Sering pula terjadi perbedaan antara kawasan yang letaknya saling berdekatan sehingga terlihat agak terpisah dan berdiri sendiri. Dalam linkage struktural, dua atau lebih struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Elemen-elemennya:

a. Tambahan

Melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk-bentuk massa dan ruang yang ditambah dapat berbeda, namun pola kawasan tetap dapat dimengerti.

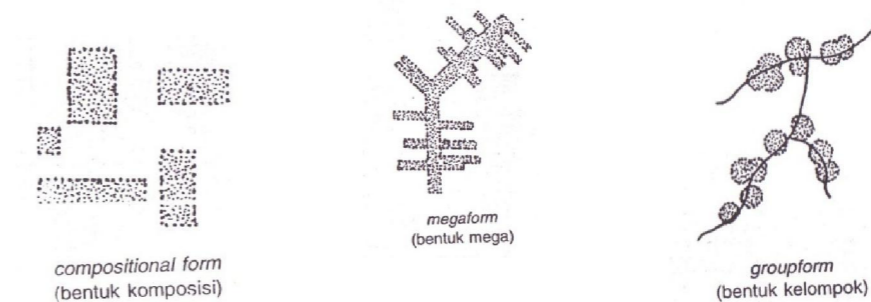
b. Sambungan

Memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasannya. Diusahakan menyambung dua atau lebih pola disekitarnya supaya keseluruhannya dapat dimengerti sebagai satu kelompok yang memiliki kebersamaan melalui sambungan itu.

3. Linkage kolektif

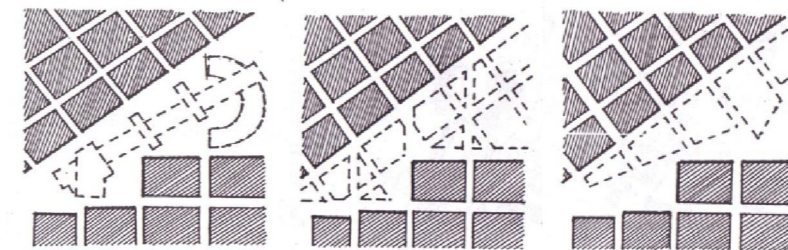
Elemen-elemennya yakni compositional form, megaform, dan groupform. Analisis ini merupakan alat yang baik untuk :

Memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (urban fabric). Kelemahannya yaitu Kurangnya perhatian dalam mendefinisikan ruang perkotaan (urban fabric) secara spasial dan kontekstual.



c. Tembusan

Memperkenalkan pola baru yang belum ada. Terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus di dalam satu kawasan.



d. Teori place

Dipahami dari segi seberapa besar kepentingan tempat-tempat kawasan yang terbuka terhadap sejarah, budaya dan sosialisasinya. Sebuah *place* adalah sebuah *space* yang memiliki suatu ciri khas tersendiri. Sebuah *space* menjadi sebuah *place* kalau memiliki arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya.

- Christian Norberg-Schulz (1979): Sebuah *place* adalah sebuah *space* yg memiliki suatu ciri khas tersendiri
- suatu *place* yang baik adalah: perasaan yg kita miliki terhadapnya, terwujud & dilindungi ol medan spasial tersendiri dg pembatasannya (Peter Smithson, 1991)

- Manusia memerlukan suatu sistem *places* (tempat-tempat tertentu) yang berarti dan stabil untuk mengembangkan kebudayaannya.
- Karena adanya kesadaran orang terhadap suatu tempat yang tidak hanya meliputi ruang fisik saja.

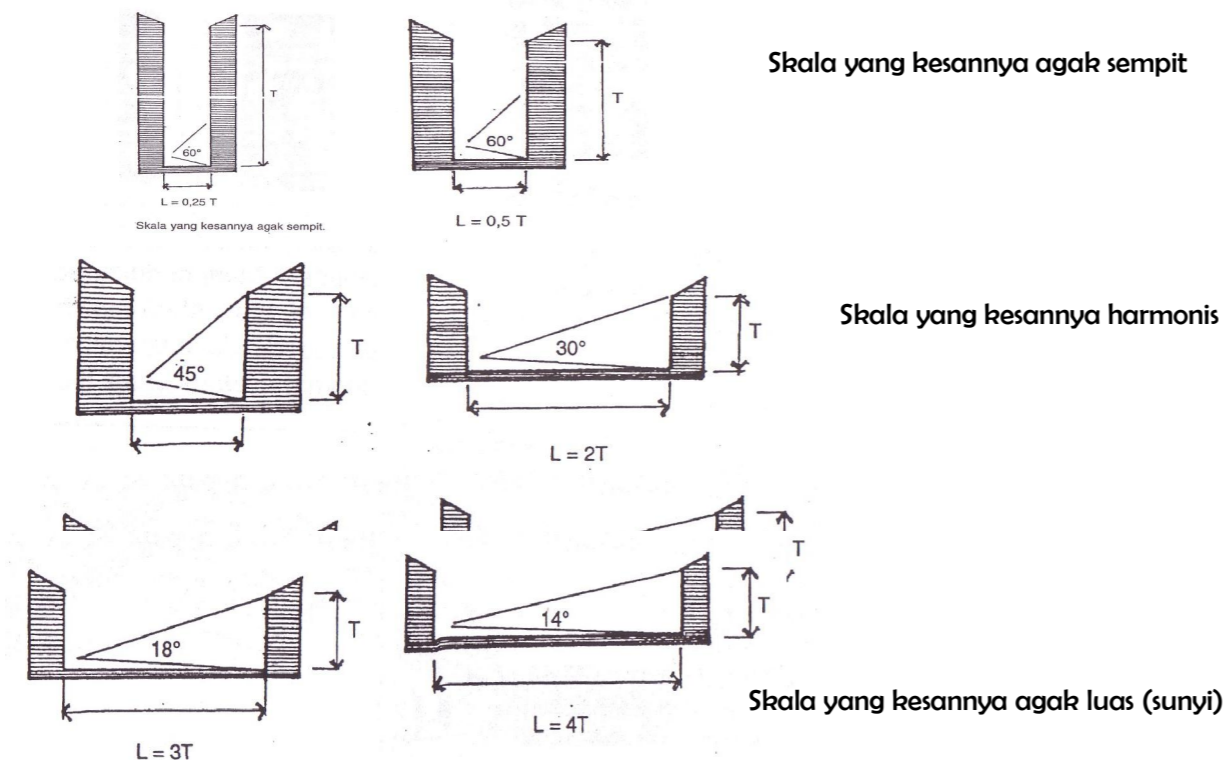
2. KONTEKS KOTA DAN KONTRAS

a. Tipologi

- Objektif tipologi elemen place :
- Bentuk tempat.
- Perbandingan elemen secara spasial (lebar & panjang).
- *Enclosure*, persentase lingkungan dibatasi massa
- Pembatasan dan pembukaan secara spasial
- Pada dasarnya tipologi bentuk sebuah tempat tidak selalu sudah jelas karena bisa jadi terjadi percampuran antara sifat statis & dinamis.

b. Skala

Hubungan antar lebar, panjang, dan tinggi ruang dari sebuah tempat memberikan sebuah kesan yang bersifat agak umum pada orang yang bergerak di dalam



c. Morfologi

Memperhatikan arti hubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain, konteks elemen tersebut, kombinasi antara elemen-elemennya, cara penghubungnya, penciptaan suasana di dalam konteks tempat tersebut.

d. Identitas

Memperhatikan ciri khas tempat tersebut, yang menyebabkan adanya suatu perasaan terhadap suatu tempat, cara, bahan-bahan dan warna yang dipakai, dan apa yang dilakukan di tempat tersebut. Rupa tampak bangunan penting sekali dalam memberikan wajah terhadap identitas kawasan.

3. TINJAUAN TEORI ELEMEN FISIK 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:

a. 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. 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

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

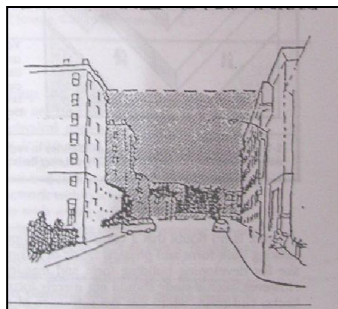
Building form and massing membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa yang ada. Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antara massa seperti ketinggian bangunan, pengaturan massa bangunan dan lain-lain harus 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



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

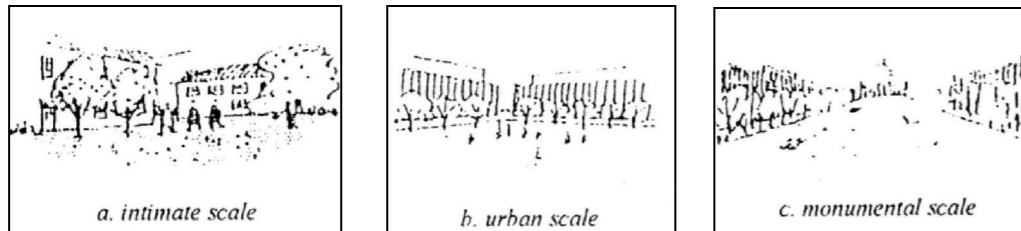
Dalam sebuah komposisi yang lebih besar (skala urban) sesuatu yang dilihat dari jarak tertentu maka elemen yang lebih besar dapat menimbulkan efek-efek tekstur.

j. Warna

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.



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.

c. 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
2. Sirkulasi sebagai sebuah penekanan material
3. Sirkulasi sebagai pertimbangan desain
4. Sirkulasi sebagai sebuah mata rantai dan sistem visual
5. Sirkulasi sebagai perbedaan keruangan
6. Sirkulasi sebagai perbedaan waktu

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,
 - 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
 - Jalan perkebunan
 - Jalan pertambangan

d. Jaringan jalan berdasar klasifikasi teknis

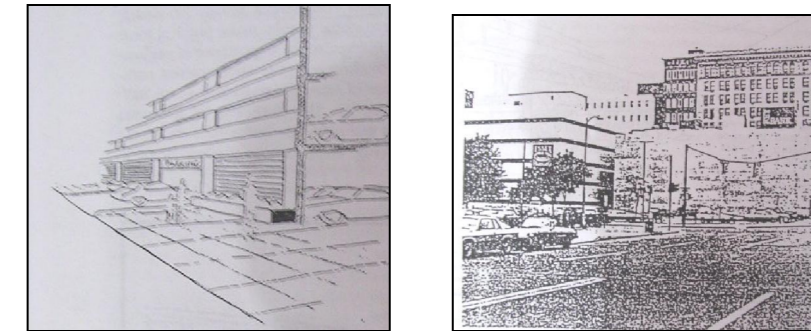
- ◆ Jalan kelas I :
 - Kendaraan dengan lebar maksimal 2,5 m
 - Kendaraan dengan panjang maksimal 18 m
 - Kendaraan dengan muatan lebih dari 10 ton
 - Di jalan arteri.
- ◆ Jalan kelas II :
 - Kendaraan dengan lebar maksimal 2,5 m
 - Kendaraan dengan panjang 18 m
 - Kendaraan dengan muatan maksimal 10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



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.

Sedangkan dalam masalah parkir harus diperhatikan antara parkir individu dan parkir umum.

Dalam penelitian akan penyediaan parkir perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Karakter pengguna
- b. Kegiatan dan kebiasaan dari operasi usaha
- c. Biaya
- d. Peraturan pemerintah

d. 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 sekelilingnya. 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

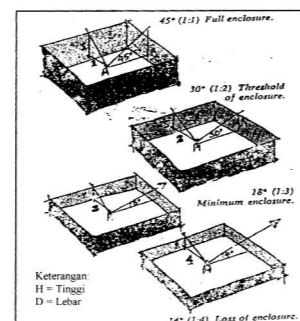
Ruang terbuka yang berada diluar lingkup bangunan sehingga dapat dimanfaatkan secara umum untuk generasi social

▪ 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*)



Sumber:
Spreiregen.1965

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.

e. 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.

f. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)



plaza di New York
Sumber : Hamid
Shirvani, 1985

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

plasa 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.

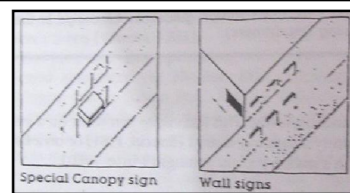
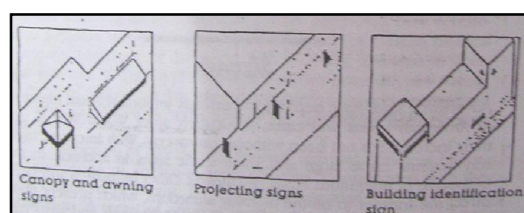
Hal – hal yang harus diperhatikan dalam penerapan desain *activity support* adalah :

- 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

g. Papan Iklan (*Signage*)

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



Sumber : Hamid Shirvani, 1985

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.

e. Preservasi (*Preservation*)

Preservasi dalam perancangan kota adalah

perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) yang ada dan *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

4. TINJAUAN ELEMEN FISIK PEMBENTUK 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*.

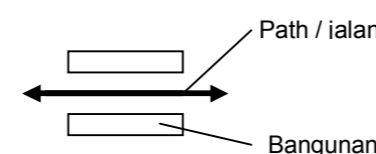
Ada elemen-elemen yang dipakai untuk mengungkapkan citra kota yaitu :

a. Path

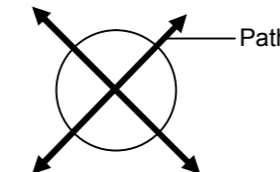
Path (jalur) adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. *Path* merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yaitu jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran dan sebagainya. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan yang besar serta ada penampakan yang kuat.



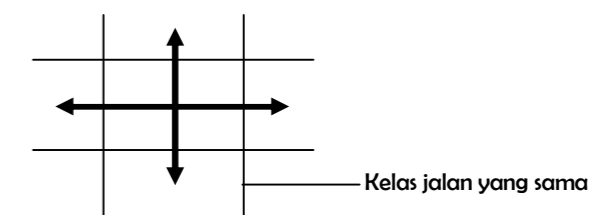
Path merupakan kerangka kota yang membentuk struktur kota. Struktur kota yang terbentuk antara lain adalah :



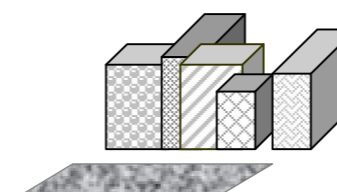
Linear



Radial



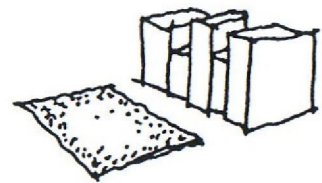
Grid



b. 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* merupakan pengakhiran dari sebuah *district* atau batasan sebuah *district* dengan yang lainnya. *Edge* memiliki identitas yang lebih baik jika kontinuitas tampak jelas batasnya.



edge (tepi)

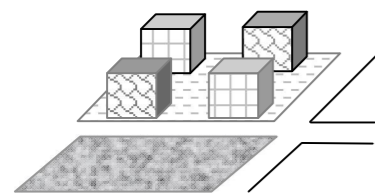
Batasan, elemen-elemen linear yang bukan merupakan path, edge tersebut biasanya (tidak selalu) batas antara dua daerah. Dapat diartikan batasan, sebenarnya merupakan pengakhiran dari suatu distrik atau kawasan tertentu, meskipun kenyataannya sulit melihat batasan yang jelas antar kawasan dengan fungsi 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 :

- Fungsional
- Alam (sungai, gunung, hutan)

c. 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.

d. Node

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 :

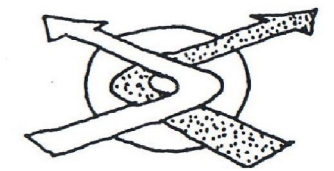
- ◆ Secara konseptual : berupa titik kecil dalam kota.
- ◆ Secara realistis berupa square skala besar, bentuk linear, keseluruhan pusat distrik pada tingkat yang luas.

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.

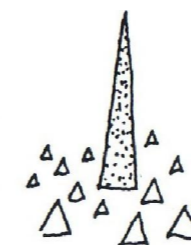
Kualitas node :

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



node (simpul)

e. 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

BAB III

DATA OBSERVASI LAPANGAN

3.1 Umum

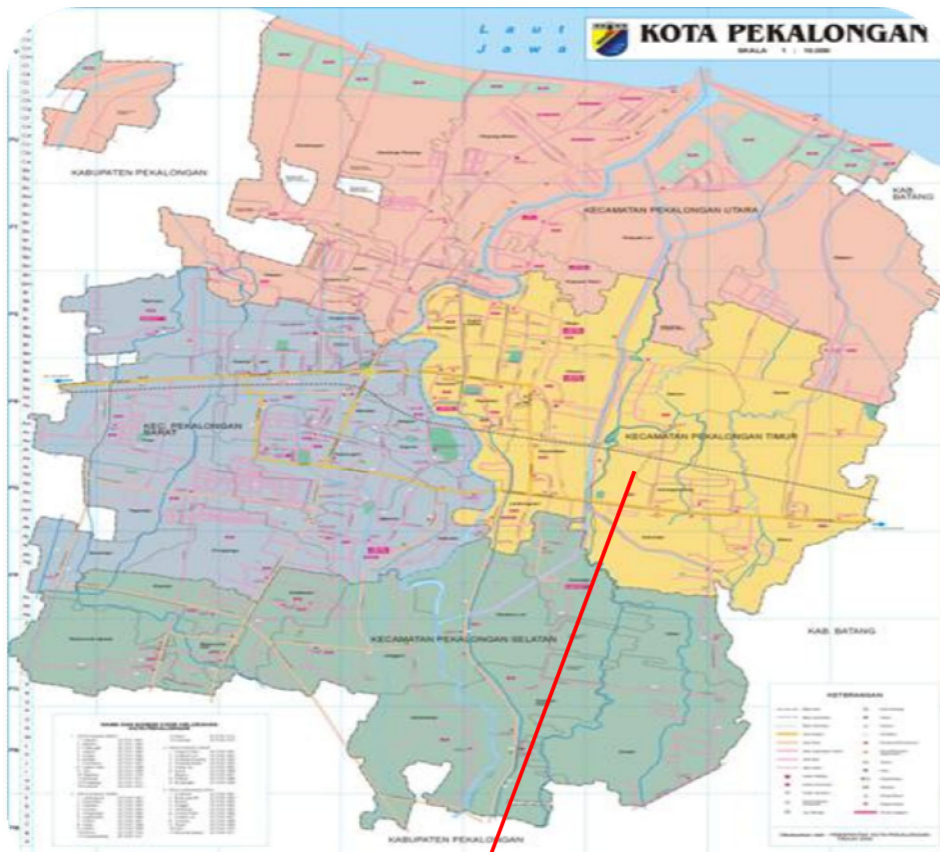
Kota Pekalongan membentang antara 6°50'42"-6°55'44" LS dan 109°37'55"-109°42'19" BT. Berdasarkan koordinat fiktifnya, Kota Pekalongan membentang antara 510,00 – 518,00 Km membujur dan 517,75 – 526,75 Km melintang. Jarak terjauh dari Utara ke Selatan mencapai ± 9 Km, sedangkan dari Barat ke Timur mencapai ± 7 Km.

3.1.1. Peta Makro



- Batas Utara : Laut Jawa
- Batas Timur : Kota Pekalongan
- Batas Selatan : Kota Tegal
- Batas Barat : Kabupaten Batang

3.1.2. Peta Mikro



Batas Utara : Laut Jawa, Pekalongan

Batas Timur: Kota Pekalongan dan Kabupaten Batang

Batas Selatan: Kabupaten Banjarnegara.

Batas Barat : Kabupaten Pemalang.

Batas Alun-alun Kota Pekalongan



- Utara : Bank Mandiri dan Bank BPD Jateng
- Timur : Matahari Plaza Pekalongan dan ruko
- Selatan : Gedung Eks. Sekretariat Kab. Pekalongan,
Gedung Askes kantor Cab. Pekalongan
- Barat : Masjid Kauman, Gedung Sekolah SLTP

ketinggian lebih, seperti BPD Jateng, Gedung Eks. Sekretariat Kab. Pekalongan, Gedung Askes kantor Cab. Pekalongan, dan menara Masjid Kauman Pekalongan dengan ketinggian ± 23 m.

3.2. Tinjauan Elemen Pembentuk Kota

Jika ditinjau dengan 8 elemen Urban Design Hamid Shirvani menjadi salah satu acuan dalam studi alun-alun Pekalongan. Elemen pembentuk kota ini menunjang fungsi dari alun-alun sendiri sebagai wadah kegiatan yang bersifat publik. Berikut penjelasan elemen pembentuk kota alun-alun Pekalongan :

3.2.1 Land Use

Land Use berhubungan dengan penggunaan lahan di sekitar alun-alun. Penggunaan lahan pada area sekitar berupa bangunan pemerintahan, perdagangan, dan jasa. Di bawah ini gambaran land use area alun-alun Pekalongan :



Bangunan Pemerintahan

Bangunan Perdagangan dan jasa

pada area alun-alun Pekalongan :

- Bangunan Pemerintahan : Gedung Eks. Sekretariat Kab. Pekalongan, Gedung Askes kantor Cab. Pekalongan.
- Bangunan Perdagangan dan jasa : Matahari Plaza Pekalongan dan ruko.

3.2.2. Building Form and Massing

Berkaitan dengan bentuk bangunan dan massa bangunan. Bentuk bangunan yang dominan di sekitar alun-alun adalah bangunan Pemerintahan, dan memiliki ketinggian yang relatif sama, antara 2-3 lantai. Ada beberapa bangunan yang memiliki bentuk berbeda dan dengan



3.2.3. Circulation and Parking

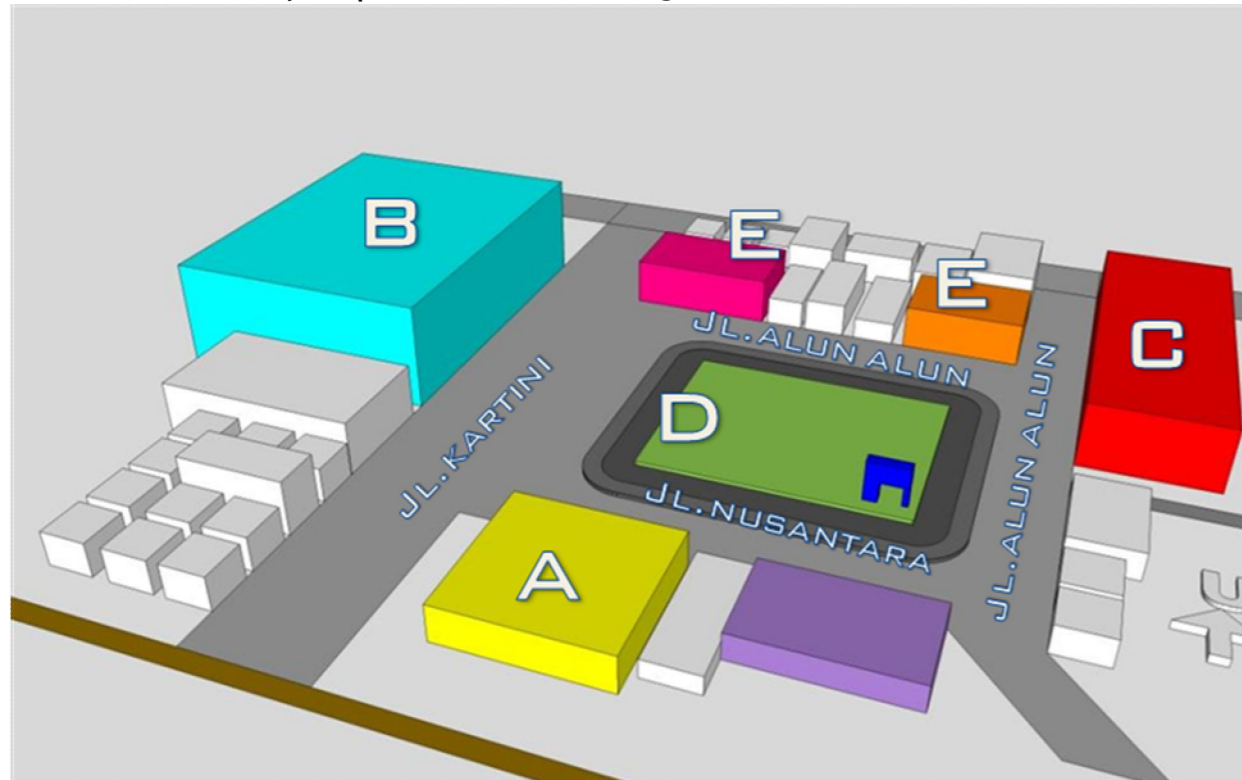
Berkaitan dengan sirkulasi baik kendaraan maupun pengunjung dan area parkir yang berada di sekitar alun-alun. Sirkulasi kendaraan yang ada pada kawasan alun-alun besar dapat dicapai dari Jalan Kartini. Jalur sirkulasi bagi pejalan kaki pada kawasan alun-alun Kendal diberi pembatas jelas berupa trotoar selebar 8 m.

a. Circulation

Jalan-jalan utama yang berada di sekitar alun-alun Pekalonganl antara lain:

1. Sebelah Barat : JL. Kartini
Pada JL. Kartini terdapat dua arah sirkulasi, menuju dan meninggalkan alun-alun. Jalan ini mempunyai lebar 10 m.
2. Sebelah Selatan : JL. Nusantara
Sirkulasi jalan ini hanya satu arah, yaitu menuju alun-alun. Mempunyai lebar 6 m.
3. Sebelah Timur : Jl. Alun-alun
Pada jalan Alun-alun hanya satu arah, mempunyai lebar 6 m.
4. Sebelah Utara : Jl. Raya Alun-Alun
Pada Jalan ini hanya satu arah . Jalan ini mempunyai lebar 6 m.

Sirkulasi jalan pada alun-alun Pekalongan :



Keterangan :

- A : bangunan pemerintahan
- B : bangunan peribadatan
- C : bangunan perdagangan
- D : bangunan olahraga
- E : bangunan perkantoran

b. Parking

Beberapa area parkir yang berada di alun-alun Pekalongan diantaranya :

1. *Parking on Street*

Merupakan penggunaan jalan sebagai area parkir, atau parkir yang berada di jalan. Pada alun-alun terdapat parkir di jalan karena terdapat aktivitas membaca koran untuk publik sehingga masyarakat parkir di jalan.



b. Area Parkir Mobil

Area parkir mobil pada alun-alun berada di kawasan Hypermart menjadi satu dengan pengunjung Hypermart. Serta ada juga yang mengambil tempat parkir di bahu jalan di depan Bank Jateng dan Bank Mandiri.

Area ini terlalu sempit untuk menampung kendaraan pengunjung baik pengunjung alun-alun ataupun Hypermart. Area ini juga terlihat kurang akan perawatan.



Area Parkir Mobil di Depan Bank Jateng dan Bank Mandiri



Area Parkir Mobil di Depan Hypermart

c. Area Parkir Motor

Area parkir motor sebenarnya terdapat di bagian samping dan depan hypermart, menyatu dengan pengunjung htpermart. Namun terkadang ada beberapa pengunjung yang memarkir motornya di trotoar alun-alun. Hal ini membuat kawasan di sekitar alun-alun terlihat kurang tertib.



Area parkir motor di depan hypermart.



Beberapa pengunjung yang memarkir motornya di atas trotoar.

3.2.4. Open Space

Open space atau ruang terbuka merupakan ruang yang direncanakan karena kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan dan aktivitas bersama dan relasi antar orang banyak, kemungkinan dapat timbul bermacam-macam kegiatan umum di ruang terbuka tersebut. Ruang terbuka dapat digunakan sebagai tempat untuk menampung aktivitas tertentu dari masyarakat di wilayah tersebut. Ruang terbuka yang berada di sekitar alun-alun Pekalongan memiliki beberapa fungsi, diantaranya :

1. Fungsi umum

- Tempat bermain dan berolah raga



- Pasar Malam



-

Di sekitar taman kota alun-alun disediakan tempat duduk yang berfungsi sebagai *street furniture* dan tempat bersantai.



- Tempat bermain, tempat menanngl
- Sebagai ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar dengan lingkungan
- Sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat yang lain
- Sebagai pembatas atau jarak diantara massa bangunan

2. Fungsi Ekologis

- Penyegaran udara
- Menyerap air hujan
- Pengendalian banjir
- Pelembut arsitektur bangunan

3.2.5. Pedestrian Area

Jalur pedestrian pada alun-alun terdapat di sekeliling alun-alun dengan lebar 8 m. Jalur ini menggunakan paving blok segi delapan dengan tinggi bahu 30 cm.



8 m

4 m

Jalur pedestrian digunakan untuk pejalan kaki, parkir kendaraan, dan tempat berjualan para PKL di malam hari. Pada malam hari, pedestrian area digunakan pedagang untuk berjualan, namun hal tersebut tidak terlalu mengganggu kenyamanan masyarakat pengguna pedestrian area. Pedestrian area secara tidak langsung digunakan masyarakat sebagai kegiatan komunal.



...at di : ... m. Jalur ini

... sebagai jalur pejalan kaki.

3.2.6. Activity Support

Merupakan kegiatan pendukung yang ada di sekitar alun-alun Pekalongan. Beberapa kegiatan pendukungnya diantaranya digunakan sebagai aktivitas perdagangan oleh masyarakat sekitar.

Salah satu *activity support* yang berada di sekitar alun-alun adalah kegiatan niaga (berjualan). Selain itu pada beberapa kesempatan, alun-alun Pekalongan digunakan sebagai acara-acara khusus untuk mendukung kegiatan di sekitar alun-alun. Namun dalam penggunaan alun-alun Pekalongan secara khusus, masyarakat diharuskan untuk mengajukan izin kepada pemerintah kota Pekalongan. Karena dalam penggunaan alun-alun Kendal, telah diatur oleh pemerintah kota Pekalongan.

Alun-alun Pekalongan ini digunakan untuk kegiatan bersama oleh masyarakat seperti pasar malam, bersantai, dan duduk-duduk. Pada malam hari, kegiatan perdagangan mulai ramai, jalur pedestrian alun-alun dipenuhi oleh PKL yang berjualan.



...iar



3.2.7 Signages

Merupakan tanda-tanda yang berada di sekitar alun-alun Pekalongan. Beberapa tanda-tanda yang ada di sekitar alun-alun Pekalongan diantaranya :

a. Lambang

Terdapat beberapa lambang berupa penanda lalu lintas di alun-alun.

Selain itu, bangunan kantor-kantor pemerintahan juga perlu diperhitungkan keberadaannya.



b. Bali

Bali tertentu jatan baliho yang tidak di tata mengurangi keindahan alun-alun.



Tanda-tanda atau signages yang ada di sekitar alun-alun berfungsi untuk memudahkan masyarakat pendatang untuk mengetahui lokasi di sekitar alun-alun. Selain itu juga dapat berfungsi sebagai penunjuk arah.

3.2.8

Preservation

Dalam menata suatu kawasan perlu diperhitungkan ada tidaknya bangunan penting di sekitar lokasi. Beberapa bangunan penting yang ada di sekitar alun-alun, diantaranya Masjid Agung Pekalongan yang juga merupakan ciri khas dari kota Pekalongan.



Dalam menganalisis Alun – alun Pekalongan menggunakan dua teori menurut Hamid Shirvani dan Kevin Lynch. Dalam teorinya, Hamid Shirvani (1985) mengatakan terdapat delapan elemen pembentuk urban space antara lain Tata guna lahan (Land Use), Bentuk dan massa bangunan (Building Form and Massing), Sirkulasi dan parkir (Circulation and Parking), Ruang terbuka (Open Space), Area pedestrian (Pedestrian Ways), Aktivitas pendukung (Activity Support), Tanda-tanda (Signages), dan Preservasi dan konservasi (Preservation and Conservation).

Sedangkan menurut Urban Design Plan of San Fransisco ada sepuluh prinsip mengenai konsep perancangan kota adalah kenyamanan (Amenity Comfort), Tampak yang menarik (Visual Interest), Kegiatan (Activity) Kejelasan dan kenikmatan (Clarity dan Convenience), Karakter khusus (Character Distinctiveness), Ketajaman (Definition) Prinsip-prinsip pemandangan kawasan (The Principle of Views Encompasses), Variasi/kontras (Variety/Contrast), Harmony/kecocokan (Harmony Compatibility), dan Integrasi skala dan bentuk (Scale and Pattern Integrated). Berikut analisis dari teori – teori tersebut :

3.3. Temuan Potensi Alun-alun Pekalongan

Sejak dipindahkannya kegiatan pemerintah Kabupaten Pekalongan ke kantor sekretariat kabupaten yang baru yang berada di Kajen, bangunan Kantor Sekretariat Kabupaten Pekalongan yang berada di tengah-tengah Kota Pekalongan praktis tidak memiliki fungsi lagi sehingga terabaikan begitu saja. Bangunan yang terletak di sekitar alun-alun pekalongan ini memiliki potensi-potensi tapak diantaranya berada di kawasan pusat perdagangan, komersial dan puast peribadatan, kemudahan pencapaian tapak oleh kendaraan umum dan kendaraan pribadi, selain itu orientasi bangunan yang menghadap ke arah alun-alun kota sebagai tempat berkumpulnya masyarakat Kota Pekalongan bisa dijadikan potensi view untuk perancangan bangunan yang baru nantinya.

Bangunan Eks Kantor Sekretariat Kabupaten Pekalongan ini tentunya merupakan asset berharga yang memiliki nilai histories bagi kota Pekalongan sehingga diperlukan adanya

BAB V

4.1. Kesimpulan

pelestarian. Pelestarian bangunan peninggalan bersejarah yang didalamnya mencakup bangunan dan lingkungan tidak akan ada gunanya apabila bertujuan hanya sekedar untuk pelestarian tanpa adanya keuntungan financial. Apabila bangunan atau lingkungan bersejarah tersebut hanya sekedar dilestarikan tanpa adanya fungsi dan kegiatan baru yang tanggap terhadap kebutuhan masa kini, yang akan terjadi adalah penghancuran atau penurunan kualitas secara perlahan-lahan.

Letak Kota Pekalongan sendiri yang strategis berada pada Jalur Pantura dan menghubungkan kota-kota besar seperti Jakarta - Semarang - Surabaya serta potensi-potensi Kota Pekalongan di bidang industri, perdagangan, dan pariwisata menyebabkan akan terjadi banyaknya kunjungan ke Kota Pekalongan dimasa mendatang dengan berbagai tujuan, baik tujuan wisata, bisnis, atau sekedar singgah. Untuk itu diperlukan adanya suatu sarana akomodasi yang layak dan memadai sehingga dapat menunjang kegiatan-kegiatan tersebut. Ditambah kecenderungan pengunjung baik domestic maupun asing yang banyak memilih untuk tinggal di hotel yang tidak hanya menjual kamar saja namun juga menyuguhkan sesuatu yang menarik, baik dari segi suasana maupun pelayanan. Maka fungsi baru Eks Kantor Sekretariat Kabupaten Pekalongan diarahkan sebagai fasilitas komersial dan jasa wisata, salah satunya adalah hotel. Hal ini didukung oleh data dari Dinas Pariwisata dan Badan Pusat Statistik mengenai Data perkembangan jumlah penginap di hotel bintang didapat bahwa di kota Pekalongan dari tahun ke tahun perkembangannya semakin meningkat. Sector perhotelan di Kota pekalongan masih sangat potensial untuk dikembangkan dan dapat menjadi salah satu sector bisnis yang menguntungkan. Hotel yang direncanakan bertempat di Eks Kantor Sekretariat Kabupaten Pekalongan, yaitu berada di kawasan strategis pusat kota, dengan memperhatikan kelengkapan utilitas tapak dan kemudahan pencapaian terutama pada jalur-jalur utama kota. Jenis hotel yang sesuai untuk kebutuhan tersebut adalah hotel kota atau city hotel.

Dari uraian tersebut diatas, di pekalongan, dibutuhkan suatu sarana akomodasi (hotel) yang dapat menampung permintaan akan penginapan yang berlokasi di tempat yang strategis yaitu di eks Kantor Sekretariat Kabupaten Pekalongan di pusat Kota Pekalongan, sekaligus menjawab permasalahan untuk memfungsikan kembali bangunan tersebut. Dimana bangunan hotel ini nantinya menerapkan penekanan desain tradisional Jawa terutama pada tampilan eksterior dan interior. Selain itu mitologi-mitologi Jawa diharapkan juga bisa diterapkan pada bangunan ini. Sehingga bisa tercipta suatu hotel yang menyatu dengan lingkungan budaya. Oleh karena itu, untuk mengatasi permasalahan tersebut dibutuhkan perencanaan dan perancangan tentang revitalisasi eks kantor Sekretariat Kabupaten Pekalongan sebagai city hotel bintang tiga di Kota Pekalongan.

Berdasarkan analisis dari laporan yang telah disusun dan pengamatan lapangan atau survey, maka penulis menarik kesimpulan bahwa :

1. Kondisi Alun-alun kota Pekalongan cukup baik. Hal positif tersebut terlihat dari :
 - a. Building form and massing yang teratur pada bangunan-bangunan di sekitar alun-alun.
 - b. Kawasan Alun-alun Pekalongan sudah tertata sesuai dengan tatanan adat Jawa Macapat, dimana di kawasan alun-alun terdapat bangunan Pemerintahan, Bangunan Pendidikan, dan Pasar.
 - c. Adanya fasilitas-fasilitas yang telah tersedia di sekitar alun-alun. Misalnya,
 - pada alun-alun Pekalongan terdapat videotron yang berfungsi sebagai salah satu hiburan bagi pengunjung.
 - signages (tanda-tanda) yang ada di sekitar alun-alun. Hal tersebut dapat memberikan petunjuk bagi pendatang dari kota lain untuk mengetahui lokasi di sekitar alun-alun, meskipun jumlahnya masih minim.
 - d. Keberadaan alun-alun sebagai Land mark kota Kendal dapat mendukung aktifitas dan sirkulasi jalan sekitarnya.
 - a. Pemanfaatan open space pada alun-alun kota Pekalongan yaitu jalan sebagai jalur sirkulasi dan area parkir sebagai tempat parkir.
2. Selain hal-hal positif yang ada pada alun-alun Pekalongan, beberapa kekurangan juga terdapat pada alun-alun Pekalongan, diantaranya :
 - a. Penghawaan di sekitar alun-alun yang cukup panas, karena kurangnya penghijauan kota. Meskipun penghijauan telah ada, namun nyaman masih terasa kurang. Tanaman-tanaman kurang terpelihara dengan baik dan jumlahnya pun masih kurang.
 - b. Sistem parkir di alun-alun kurang tertata rapi karena banyak kendaraan di pinggir jalan sehingga mengganggu sirkulasi dan kadang menimbulkan kemacetan terutama pada hari-hari libur.
 - c. Penempatan papan reklame yang kurang terata dengan baik sehingga terlihat seperti tidak teratur dan kumuh.
 - d. Jalur pedestrian yang seharusnya digunakan seperti selayaknya sudah tidak berfungsi karena beralih fungsi sebagai tempat pedagang kaki lima dan sebagai tempat parkir kendaraan.
 - e. Street furniture pada alun-alun Pekalongan sebagai elemen pendukung pada jalur pedestrian seperti lampu penerangan, tempat sampah, dll, belum dapat terencana dan berfungsi dengan baik.
 - f. Kurang kesadaran dari masyarakat dan pemerintah dalam menjaga dan merawat fasilitas ruang publik sehingga banyak yang tidak berfungsi secara maksimal.

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.