

KATA PENGANTAR

Alun – alun Demak sebagai pusat kota dan *landmark* kota mengalami peningkatan pembangunan dan peningkatan aktivitas di dalamnya. Kondisi morfologi eksisting alun – alun Demak tipikal dengan morfologi alun – alun kota Jawa di masa lampau.

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga kami dapat menyelesaikan Paper Alun-Alun Kota Demak. Penyusunan Paper ini tak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu pada kesempatan yang baik ini kami mengucapkan terima kasih kepada seluruh tim Dosen, selaku Dosen mata kuliah Perancangan Kota. Tidak lupa kami juga mengucapkan terima kasih kepada rekan-rekan seperjuangan yang telah mendukung penyelesaian paper ini.

Kami menyadari sepenuhnya bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat kami harapkan. Semoga paper ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Semarang, 10 Desember 2010

Penyusun

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Alun- alun di dalam kota merupakan suatu hal yang tidak dapat dikesampingkan, karena memiliki hubungan timbal balik terhadap perancangan kota. Alun- alun merupakan salah satu elemen yang penting dalam tata kota, dan dikarenakan keberadaan ruang kota memerlukan pemikiran yang khusus dan serius, sehingga antar ruang terbuka dan lingkungan sekitarnya menjadi bagian yang integral dari perancangan tata ruang kota.

Kota Demak merupakan salah satu kota di Indonesia yang terletak di Provinsi Jawa Tengah. Pembangunan infrastruktur skala kota, obyek – obyek wisata yang menyedot wisatawan dan pembangunan **landmark** membuat kota ini menjadi lebih hidup. Salah satu unsur yang penting dalam suatu kota adalah dengan adanya ruang terbuka atau **open space**. Kota Demak memiliki ruang terbuka yang juga dipunyai oleh kota-kota lain, yaitu alun-alun.

Alun – alun Demak sebagai pusat kota dan *landmark* kota mengalami peningkatan pembangunan dan peningkatan aktivitas di dalamnya. Kondisi morfologi eksisting alun – alun Demak tipikal dengan morfologi alun – alun kota Jawa di masa lampau.

Alun-alun adalah lapangan besar dimana dulu merupakan “padang pasir” sehingga jika seseorang yang berjalan melewatinya akan mengalami kesulitan karena adanya pasir (Suharto, 1993. *Surakarta Dalam Strategi Dan Analisa*). Pada jaman dulu, alun-alun berfungsi sebagai : tempat peribadatan, tempat pemerintahan, dan tempat berinteraksi warganya.

Sebagai ruang publik, bagi masyarakat dari seluru penjuru kota, alun – alun Demak digunakan sebagai wadah bersosialisasi bagi masyarakat dan wadah bagi aktivitas masyarakat. Untuk skala harian, di pagi hari alun – alun menjadi tempat berolahraga seperti *jogging* dan senam. Sedangkan di sore hari, alun – alun dijadikan tempat rekreasi oleh masyarakat.

Alun – alun Demak bukan sebagai **landmark** kota saja, lebih dari itu ruang publik menjadi wadah sosialisasi masyarakat dan tempat masyarakat beraktivitas. Penulisan ini akan membahas kondisi eksisting alun – alun Kota Demak agar dapat dikonsepsikan menjadi alun – alun yang lebih berkualitas guna menambah daya dukungnya sebagai ruang publik masyarakat dan **landmark** kota.

1.2 Tujuan dan Sasaran

a. Tujuan

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

b. Sasaran

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

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

1.3 Ruang Lingkup Pengamatan

a. Ruang Lingkup Materi

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

b. Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah perancangan adalah kawasan Alun-alun Demak. Adapun batas – batas administrasi wilayah

vperancangan, yaitu :

- Utara : Masjid Agung Demak
- Selatan : Rumah Tahanan Negara
- Timur : Jl. Sultan Patah
- Barat : Jl. Kabupaten, Taman Parkir Masjid Agung Demak

1.4 Metodologi Pembahasan

Metode pembahasan yang digunakan adalah deskriptif analitis, sebagai berikut :

- a. Survey dan pengumpulan data – data primer (data lapangan dan observasi langsung alun – alun Demak) maupun data – data sekunder (studi literatur 8 elemen kota Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process* (1985)).
- b. Menyusun, mengelompokkan dan menyeleksi data Alun – alun Demak yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas.
- c. Menganalisa data Alun – alun Demak.
- d. Kesimpulan dari analisa dan rekomendasi yang berisi usulan yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kualitas alun – alun Demak.

1.5 TOR

Mengidentifikasi suatu alun-alun sebagai ruang public kota dengan melakukan berbagai analisis perancangan kota, berlokasi di Alun-alun Demak dan bangunan pendukung di sekitarnya.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN Berisi latar belakang, tujuan dan sasaran, ruang lingkup pembahasan, metodologi pembahasan, tor, alur pikir dan sistematika pembahasan.

BAB II KAJIAN TEORI

- a. Data Berisi data umum Kabupaten Demak dan data eksisting alun – alun kota Demak. Analisa Berisi tentang rumusan masalah dan tinjauan teori sbagai analisa dari objek tersebut.

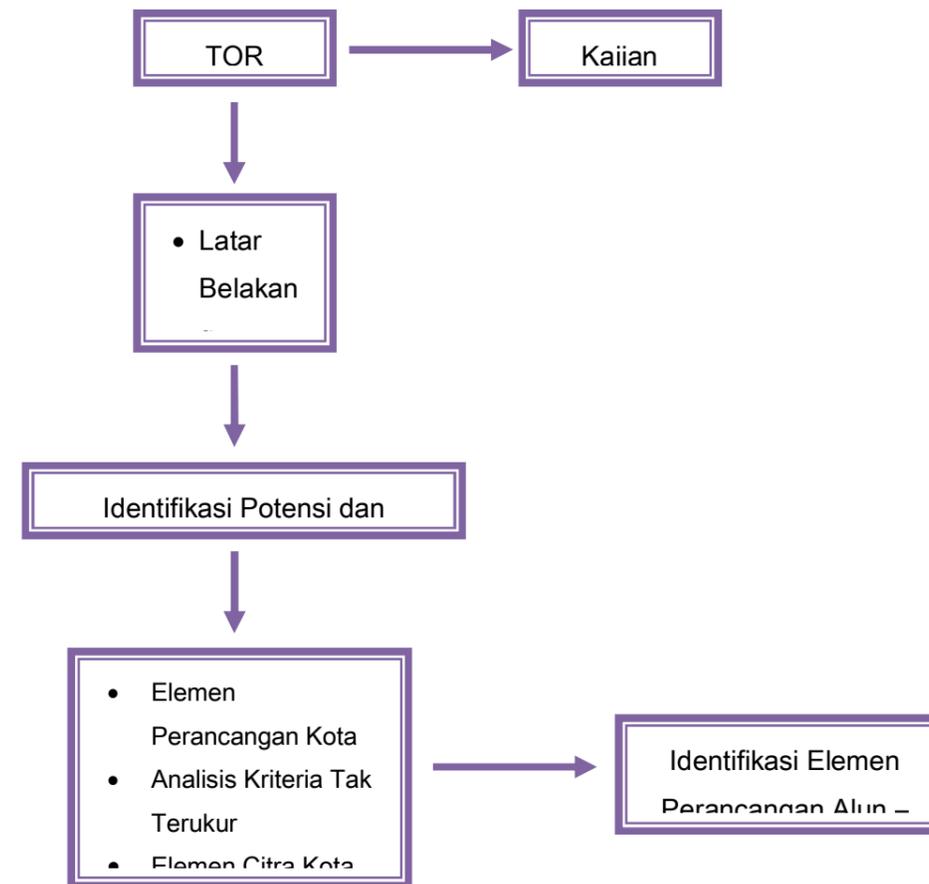
BAB III DATA dan ANALISA

Yaitu berupadata fisik dan data non fisik tudi kasus alun-lun dan truan potensi dalam masalah yang ada pada kaus studi tersebut.

BAB IV REDESAIN

Berisi kesimpulan dari analisa dan saran berupa rekomendasi usulan desain yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kualitas alun – alun kota Demak

1.7 Alur Pikir



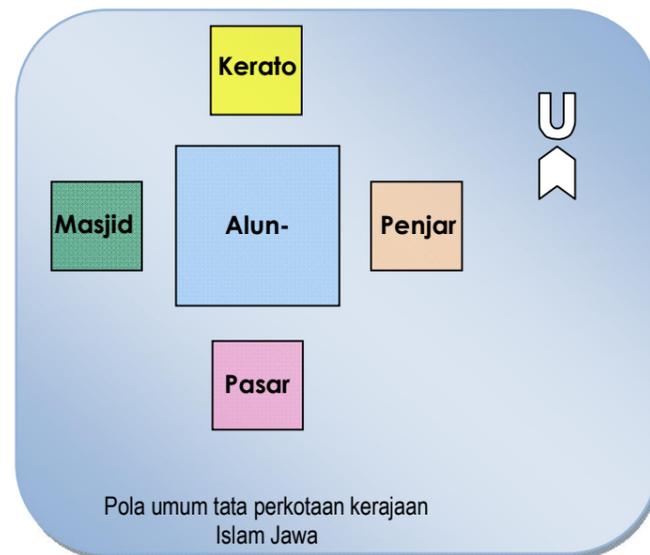
BAB II

KAJIAN PUSTAKA

4.2. Teori Alun-alun Kota

Alun-alun atau **palagan** adalah tanah lapang yang berada di pusat sebuah kota. Alun-alun dahulu biasanya merupakan milik kerajaan yang digunakan untuk melakukan upacara resmi kerajaan. Alun-alun juga menjadi tempat berlatih perang (*gladi yudha*) bagi prajurit kerajaan, tempat penyelenggaraan sayembara dan penyampaian titah (sabda) raja kepada *kawula* (rakyat). Alun-alun adalah simbol dari demokrasi orang Jawa dimana penduduk berkumpul dan berdialog dengan bupati pada jaman dahulu. Palagan Ambarawa di Kabupaten Semarang, Jawa Tengah adalah saksi sejarah peristiwa perang agresi Belanda.

Keunikan alun-alun di hampir tiap daerah kabupaten/kota adalah letaknya yang terpadu dengan pendopo (balai kota) atau kantor pemerintahan, masjid agung, dan kantor kejaksaan (namun tidak setiap daerah seperti itu). Biasanya di alun-alun terdapat pohon beringin. Di daerah tertentu, alun-alun merupakan bagian dari area Kraton atau Istana, contohnya alun-alun Utara/Selatan Kraton Yogyakarta. (Diperoleh dari "<http://id.wikipedia.org/wiki/Alun-alun>")



4.3. Elemen Perancangan Kawasan

♣ **HAMID SHIRVANI** (The Urban Design Process) mengatakan bahwa pada saat ini perancangan kota melingkupi daerah luar dari bangunan – bangunan individu dengan mempertimbangkan pengaruh positif maupun negative ke arah bangunan – bangunan itu sendiri. Dalam hal ini ruang lingkup dari perancangan kota adalah ruang – ruang kota yang berada di antara bangunan. Untuk itu Internal Patern dan Image, yang mengkaji dalam penekanan ruang – ruang

pada perancangan kota dalam skala mikro yaitu menyangkut ciri – ciri fisik dalam organisasi kota seperti vocal points, view points, landmark dan movement patterns perlu diperhatikan (mengacu pada rencana kota San Fransisco, tahun 1970).

Di samping itu menurut Hamid Shirvani ada beberapa elemen elemen perancangan kota yang perlu diperhatikan, yaitu :

1. Land Use
2. Building Form
3. circulation and Parking
4. Open Space
5. Activity Support
6. Signage
7. Preservation
8. Pedestrian Way

2.2.1. Tinjauan Land Use

Perencanaan tata guna lahan merupakan inti praktek perencanaan perkotaan. Sesuai dengan kedudukannya dalam perencanaan fungsional, perencanaan tata guna lahan merupakan kunci untuk mengarahkan pembangunan kota. Suatu rencana tata guna lahan merupakan ekspresi kehendak lingkungan masyarakat mengenai bagaimana seharusnya pola tata guna lahan suatu lingkungan pada masa yang akan datang. Dalam rencana ini akan ditentukan daerah – daerah yang akan digunakan bagi berbagai jenis, kepadatan dan intensitas kategori penggunaan, misalnya penggunaan untuk permukiman, perdagangan, industri dan berbagai kebutuhan umum. Sifat rencana tata guna lahan bisa berlain karena jenis dan luas lingkungan, struktur pemerintahan serta peraturan – peraturan negara bagian dan kotamadya atau kabupaten yang mengatur soal peralihan.

Oleh sebab perencanaan perkotaan bersifat menyeluruh dan integral, maka suatu rencana tata guna lahan biasanya hanya merupakan unsur fungsional dan hasil – hasil penelitian yang bersifat mendukungnya.

Untuk menentukan Building Coverage (Hamid Shirvani, 1986), mengikuti tata guna lahan secara sistematis yakni :

- Tipe penggunaan jalan yang diijinkan di suatu kawasan.
- ◆ Hubungan fungsional di antara kawasan kota seharusnya dibedakan dengan jelas.
- ◆ Jumlah maksimum lantai bangunan harus ditetapkan tiap – tiap ijin penggunaan lahan.
- ◆ Skala pengembangan baru
- ◆ Tipe intensif pembangunan yang diterapkan pada pengembangan pusat kota harus rinci dan spesifik

2.2.2. Tinjauan Building Form And Massing

Pada dasarnya bentuk terdiri dari dua macam yaitu 2 dimensi dan 3 dimensi. Dua dimensi dibentuk oleh bidang datar dengan batas garis, sedang tiga dimensi dibatasi oleh bidang yang mengelilingi dengan unsur vertikal sebagai sudut elevasinya. Bentuk juga dapat dikategorikan dalam dua bagian, yaitu bentuk alami dan bentuk buatan yang diciptakan oleh manusia. Dari penampilannya, bentuk dapat pula dibagi menjadi tiga, antara lain:

a. Bentuk teratur

Merupakan bentuk- bentuk geometris, kotak, kubus, kerucut dan sebagainya yang dapat memberikan kesan statis, stabil, formal, mengarah ke arah monoton dan massif.

b. Bentuk lengkung

Umumnya bentuk- bentuk alam yang dapat memberikan kesan dinamis, tuntas, labil, dan bergerak.

c. Bentuk tidak teratur

Bentuk- bentuk segitiga dan meruncing memberi kesan aktif, enerjik, tajam, serta mengarah.

Bentuk dan massa bangunan semata- mata ditentukan oleh ketinggian atau besarnya bangunan, penampilan maupun konfigurasi massa bangunannya. Disamping itu faktor warna, material, tekstur, tampak dan bentuknya di Amerika sudah mulai ditinggalkan oleh para arsitek dan kliennya. Sekarang ini kita harus memerhatikan dampak terhadap lingkungan untuk memperoleh kualitas desain dari penampilan suatu bangunan, misalnya menghindari silau yang berlebihan akibat Glass Boxed Office Towers (Shirvani. H, 1985). Sebaliknya kita akan memperoleh desain tampak suatu bangunan yang harmonis dan cocok untuk bangunan- bangunan bersejarah disekitarnya, jika kita tetap memperhatikan faktor lingkungannya.

2.2.3. Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking)

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.

Latar Belakang dari perencanaan sirkulasi dan parkir di daerah perkotaan adalah :

- ◆ Bertambahnya penggunaan kendaraan bermotor karena faktor efisiensi
- ◆ Kurangnya fasilitas transportasi umum
- ◆ Tempat parkir yang ada memiliki kualitas yang rendah, tidak tepat lokasinya dan kurang perawatan.

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

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

Kegagalan untuk merespon pentingnya pengaturan penggunaan kendaraan bermotor dan penyediaan area parkir yang menarik dan memadai mengakibatkan sejumlah pusat kota nampak kurang berkembang dan kumuh.

Beberapa usaha penyelesaian parkir yang dapat mengurangi ruang parkir di kota adalah:

- ◆ Menyatukan tempat parkir dalam suatu fungsi bangunan, misal bagian dasar bangunan parkir dipakai untuk pedagang eceran.
- ◆ Membagi tempat parkir untuk dua kegiatan yang berbeda dan memiliki waktu yang berbeda pula.

- ◆ Membuat perencanaan paket parkir, misal di suatu tempat bisnis dengan karyawan yang banyak disediakan sebuah distrik parkir.
- ◆ Membuat daerah parkir di pinggiran kota yang diusahakan oleh developer melalui program *urban edge parking*. Sirkulasi dalam 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).

2.2.4. Ruang Terbuka (Open Space)

Ruang terbuka menurut **Rustan Hakim (1987)**, adalah bentuk dasar dari ruang terbuka dari bangunan dan dapat digunakan oleh publik atau semua orang, serta dapat memberi kesempatan untuk bermacam - macam kegiatan.

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

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

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

2.2.5. Area Pedestrian (Pedestrian Ways)

◆ JOHN FRUIN (1979)

Berjalan kaki merupakan suatu alat untuk pergerakan internal kota, satu - satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas kehidupan kota.

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

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

Agar terbentuk jalur pedestrian yang baik dan memenuhi syarat, maka jalur pedestrian tersebut harus memiliki elemen-elemen pendukung (*street furniture*).

Elemen-elemen pendukung jalur pedestrian tersebut antara lain (Rubenstein, 1996:231) :

1. **Paving**
Merupakan elemen pendukung jalur pedestrian yang juga termasuk salah satu unsur syarat dari jalur pedestrian yang baik. Beberapa hal yang turut mempengaruhi pemilihan paving adalah skala, pola, warna, dan tekstur. Material paving dan teksturnya terdiri dari beberapa jenis yaitu beton, batu bata, batu aspal, dan lain-lain sesuai dengan fungsinya.
2. **Lampu**
Merupakan salah satu elemen pendukung yang penting, dengan adanya lampu ini diharapkan dapat memberi penerangan bagi pejalan kaki (terutama pada malam hari). Standar penerangan untuk skala jalur pedestrian secara umum adalah 12 feet. Sedangkan untuk kenyamanan dalam memandang, lampu diselubungi kaca akrilik dan daya lampu yang tidak lebih dari 75 watt.
3. **Sculpture**
Dibuat untuk mempercantik atau menarik perhatian mata ketika melakukan perjalanan. *Sculpture* ini dapat berbentuk patung-patung binatang, manusia, dan lain sebagainya. *Sculpture* biasanya diletakkan di depan atau di tengah plaza.
4. **Sign**
Pada dasarnya penandaan merupakan pesan yang berhubungan dengan fungsi, keselamatan dan keamanan. Penandaan ini diperlukan untuk memberikan informasi mengenai lokasi atau aktivitas, identitas mall, rambu lalu-lintas, dan kawasan perdagangan.
5. **Air mancur**
Seperti layaknya *sculpture*, air mancur ini biasanya diletakkan di depan plaza yang fungsinya sebagai penarik atau vokal elemen yang kadang juga turut membantu dalam menciptakan suasana yang dingin melalui pancaran airnya.
6. **Bollards**
Merupakan balok-balok batu yang berfungsi sebagai barrier atau pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan yang biasanya dikombinasikan dengan lampu jalan.
7. **Bangku/tempat duduk**
Merupakan salah satu fasilitas pendukung jalur pedestrian yang disediakan untuk mengantisipasi pejalan kaki yang ingin beristirahat atau sekedar menikmati suasana di sekitarnya.
8. **Tanaman peneduh**
Tanaman peneduh ini memiliki fungsi sebagai pelindung pejalan kaki dari sinar matahari, penyejuk pemandangan dan pembersih dari polusi udara akibat lalu lintas kendaraan bermotor.
9. **Telepon umum**
Merupakan fasilitas bagi pejalan kaki yang bertujuan untuk memberikan kemudahan pejalan dalam melakukan komunikasi.
10. **Kios, Shelter, dan Kanopi**
Pengadaan kios diutamakan pada yang dapat memberikan manfaat bagi pejalan, semisal untuk memberikan petunjuk atau informasi. *Shelter* biasanya dibangun dengan tujuan melindungi dari faktor cuaca seperti angin, sinar matahari dan hujan. Selain itu juga dapat digunakan sebagai tempat menunggu angkutan transportasi massal. Sedangkan

kanopi pada umumnya digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan juga memberi perlindungan dari cuaca yang tidak bersahabat.

11. **Jam, Tempat Sampah, dan Drinking Fountains**
Jam berfungsi sebagai pemberi informasi waktu, bisa juga berfungsi sebagai fokus atau landmark. Tempat sampah disediakan guna memnerikan manfaat bagi keutuhan kebersihan jalur pedestrian. Sedangkan *drinking fountains* ini sebenarnya dapat dimasukkan sebagai *sculpture*.

2.2.6. Aktivitas Pendukung (Activity Support)

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

2.2.7. Tanda-tanda (Signages)

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

- a. **Identitas**
Tanda digunakan untuk pengenalan kegiatan pada lingkungan / lokasi tertentu. Tanda - tanda yang mempunyai bentuk khusus dan skala yang besar dapat dijadikan landmark.
- b. **Nama bangunan**
Dipakai sebagai nama bangunan yang biasanya dilengkapi dengan petunjuk jenis kegiatan yang ada di dalamnya.
- c. **Petunjuk sirkulasi**
Biasanya disebut sebagai rambu - rambu lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur dan mengarahkan pengendara atau pejalan kaki dalam sirkulasi.
- d. **Komersial**
Tanda jenis ini adalah reklame dan iklan.
- e. **Petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain**
Tanda jenis ini merupakan petunjuk arah, lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak.
- f. **Informasi**
Berfungsi untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi.

2.2.8. Preservasi & Konservasi (Preservation & Conservation)

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

4.4. Teori Kevin Lynch

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

Elemen - elemen pembentuk Citra Kota tersebut adalah :

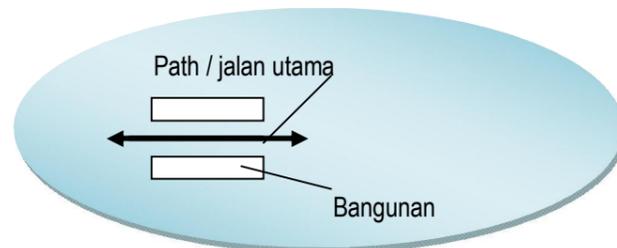
a. PATH (Jalan)

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

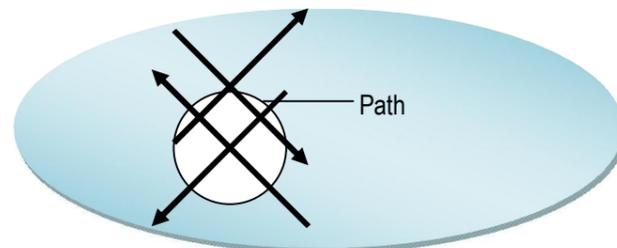
- ◆ Aktivitas khusus sepanjang jalan, misalnya perdagangan, perkantoran.
- ◆ Karakteristik fasade bangunan, misal: fasade bangunan kuno, fasade gedung - gedung kaca.
- ◆ Tampilan Path itu sendiri, misal : paving block, aspal.

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

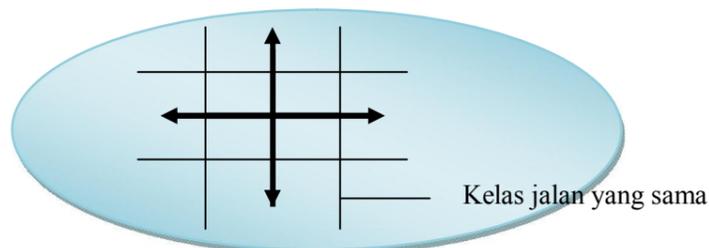
◆ Linear



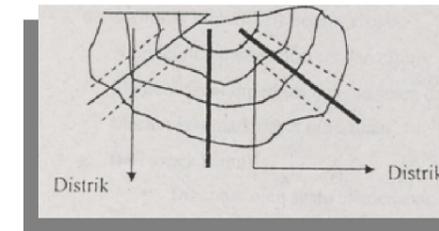
◆ Radial



◆ Grid



b. DISTRICT (Kawasan)



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

Distrik dapat terbagi atas 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.

c. EDGE (Batas)

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

Dapat diartikan batasan, sebenarnya merupakan pengakhiran dari suatu distrik 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)

d. LANDMARK

Landmark 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. Bentuk yang jelas / nyata (*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 design*.

Fungsi landmark :

1. Sebagai sarana / informasi.
2. Sebagai orientasi lingkungan.

e. NODE (Simpul)

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

Ciri – ciri node :

- ◆ pusat kegiatan.
- ◆ pertemuan beberapa ruas jalan.

- ◆ tempat pergantian alat transportasi.

Perwujudan Node :

- ◆ Secara konseptual : berupa titik kecil dalam kota.
- ◆ Secara realistik 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, fokus dan simbol 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.

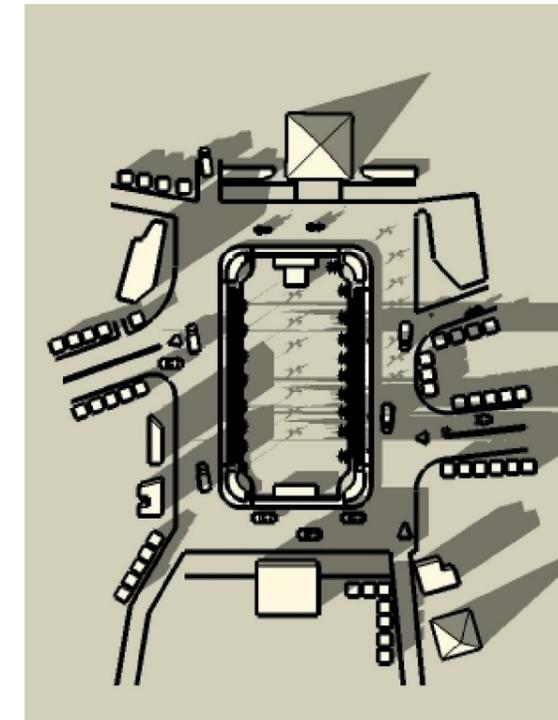
BAB III

DATA OBSERVASI LAPANGAN

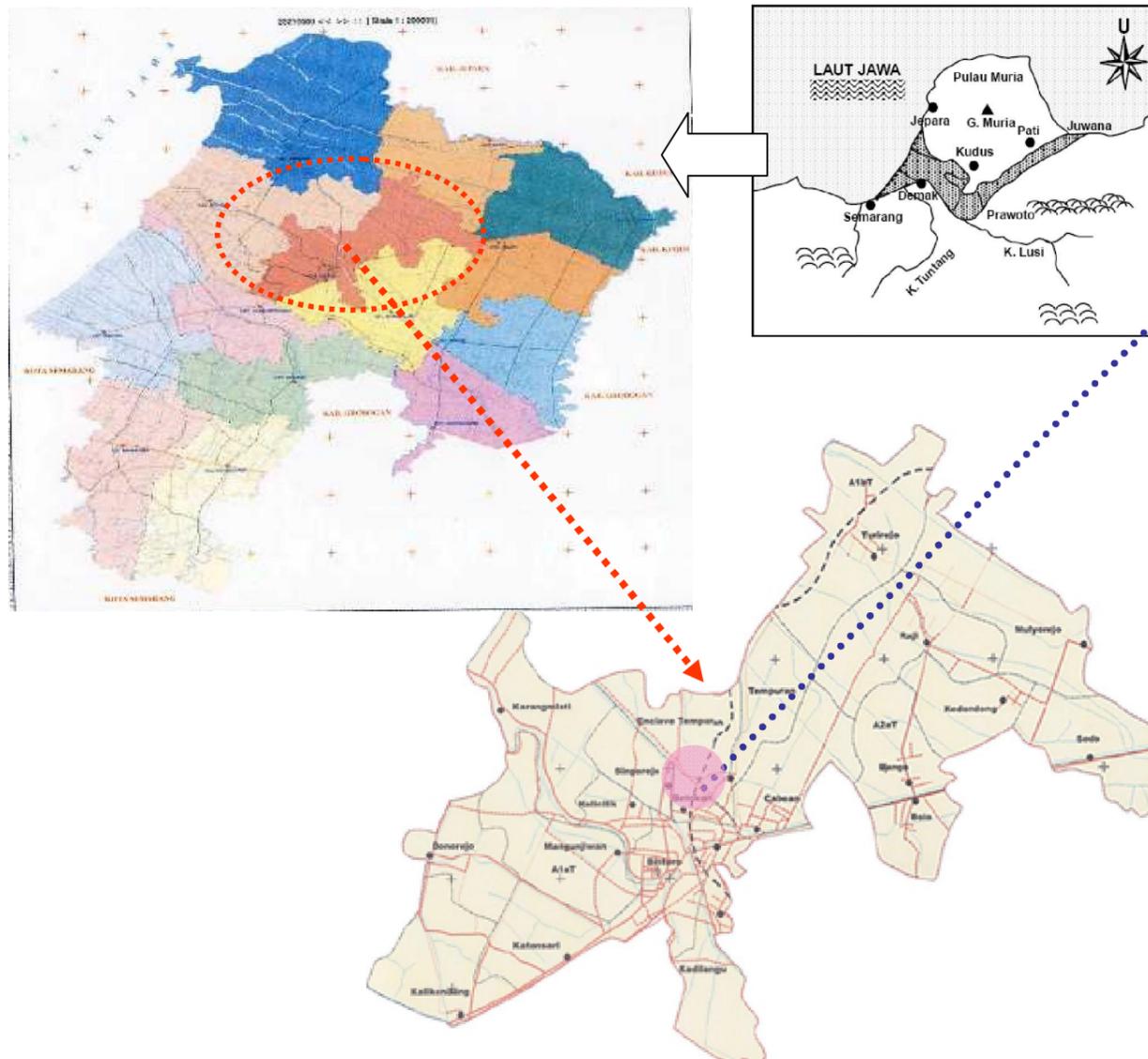
3.1 DATA FISIK

3.1.1 Tinjauan Lokasi

Lokasinya berada pada pusat Kota Demak yang merupakan persimpangan dari 6 Jalan Raya. Termasuk dalam BWK I. Lokasi ini berada pada jenis jalan arteri sekunder. Fungsi utama jalan arteri sekunder adalah menghubungkan antara Bagian Wilayah Kota dan fungsi lainnya adalah sebagai alternatif dari jalan arteri primer.



SITE ALUN – ALUN DEMAK



3.1.2 Batas Kawasan

- Sebelah Barat : Masjid Agung Demak
- Sebelah Timur : Rumah Tahanan Negara
- Sebelah Selatan : Jl. Sultan Patah
- Sebelah Utara : Jl. Sultan Patah, Jl. Kabupaten, Taman Parkir Masjid Agung Demak

3.1.3 Sejarah Kota Demak

Demak pada masa sebelumnya sebagai suatu daerah yang dikenal dengan nama Bintoro atau Gelagahwangi yang merupakan daerah kadipaten di bawah kekuasaan Majapahit.

Kadipaten Demak tersebut dikuasai oleh Raden Patah salah seorang keturunan Raja Brawijaya V (Bhre Kertabumi) yaitu raja Majapahit. Dengan berkembangnya Islam di Demak, maka Demak dapat berkembang sebagai kota dagang dan pusat penyebaran Islam di pulau Jawa. Hal ini dijadikan kesempatan bagi Demak untuk melepaskan diri dengan melakukan penyerangan terhadap Majapahit.

Setelah Majapahit hancur maka Demak berdiri sebagai kerajaan Islam pertama di pulau Jawa dengan rajanya yaitu **Raden Patah**. Kerajaan Demak secara geografis terletak di Jawa Tengah dengan pusat pemerintahannya di daerah Bintoro di muara sungai Demak, yang dikelilingi oleh daerah rawa yang luas di perairan Laut Muria. (sekarang Laut Muria sudah merupakan dataran rendah yang dialiri sungai Lusi).

Bintoro sebagai pusat kerajaan Demak terletak antara Bergola dan Jepara, di mana Bergola adalah pelabuhan yang penting pada masa berlangsungnya kerajaan Mataram (Wangsa Syailendra), sedangkan Jepara akhirnya berkembang sebagai pelabuhan yang penting bagi kerajaan Demak.

Lokasi kerajaan Demak yang strategis untuk perdagangan nasional, karena menghubungkan perdagangan antara Indonesia bagian Barat dengan Indonesia bagian Timur, serta keadaan Majapahit yang sudah hancur, maka Demak berkembang sebagai kerajaan besar di pulau Jawa, dengan rajanya yang pertama yaitu Raden Patah. Ia bergelar **Sultan Alam Akbar al-Fatah** (1500 – 1518).

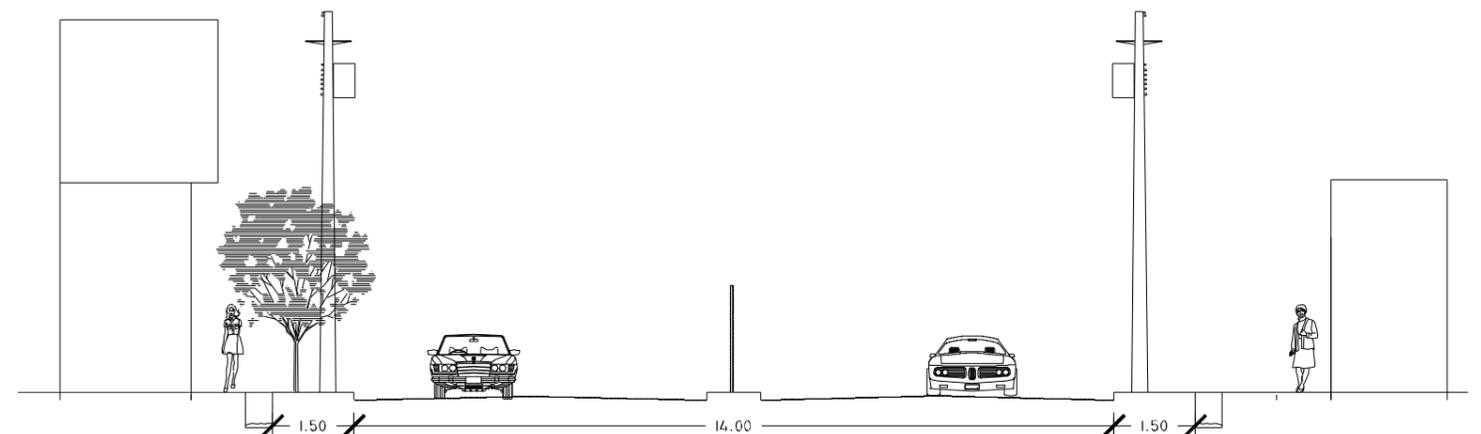
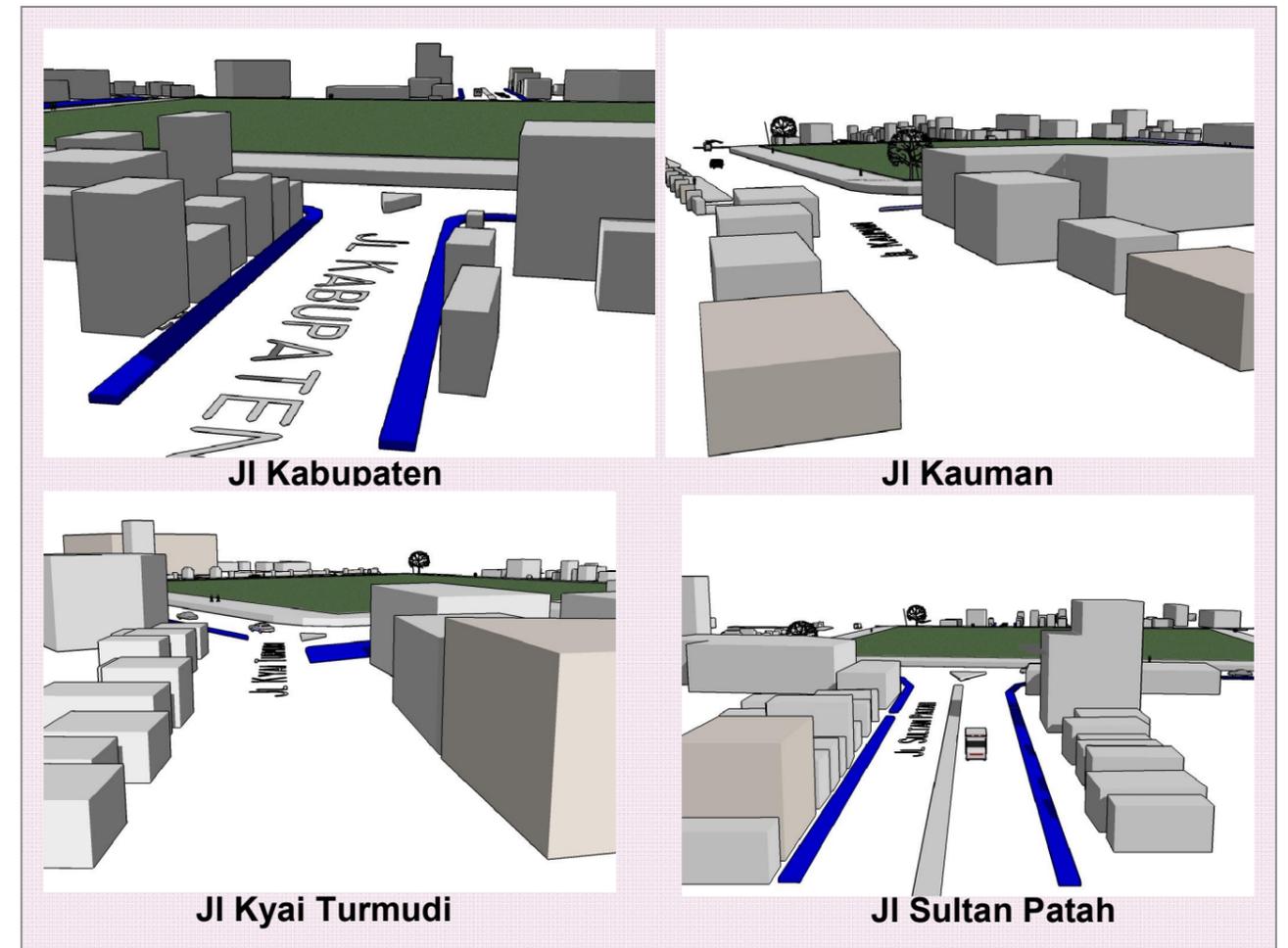
Pada masa pemerintahannya Demak memiliki peranan yang penting dalam rangka penyebaran agama Islam khususnya di pulau Jawa, karena Demak berhasil menggantikan peranan Malaka, setelah Malaka jatuh ke tangan Portugis 1511.

3.1.4 Dimensi Penggal Jalan

Panjang jalan : ± 716 m

Lebar jalan adalah 20.5 m, dengan rincian sbb:

- Jalan Utama : ± 12 m
- Jalur Lambat sebelah Barat : ± 2 m
- Trotoar sebelah Barat : ± 1.5 m
- Pulau jalan sebelah Barat : ± 1 m
- Jalur Lambat sebelah Timur : ± 2 m
- Trotoar sebelah Timur : ± 1 m
- Pulau jalan sebelah Timur : ± 1 m

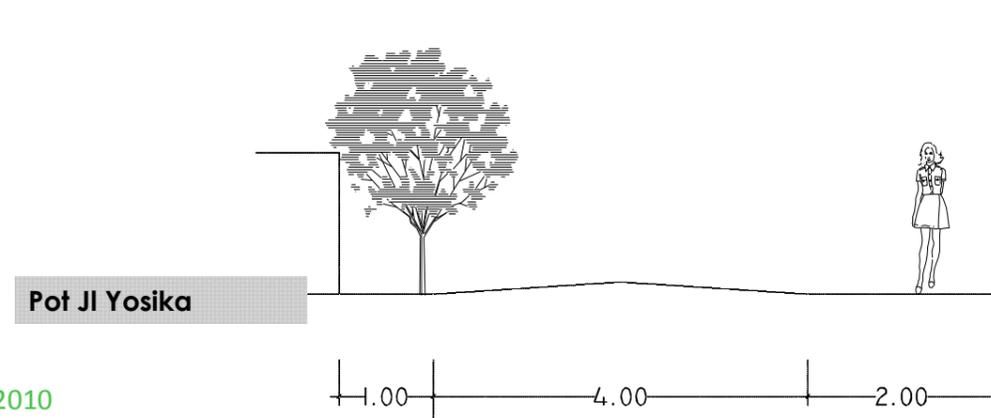
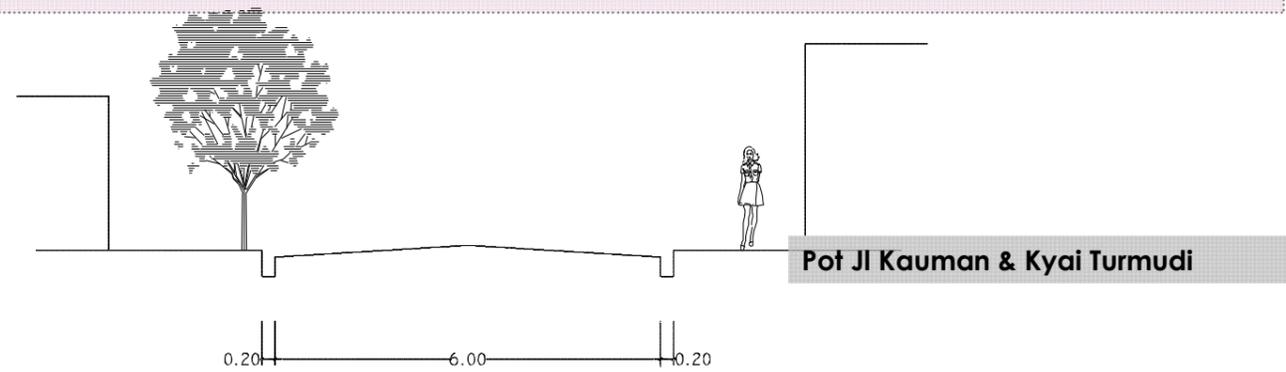
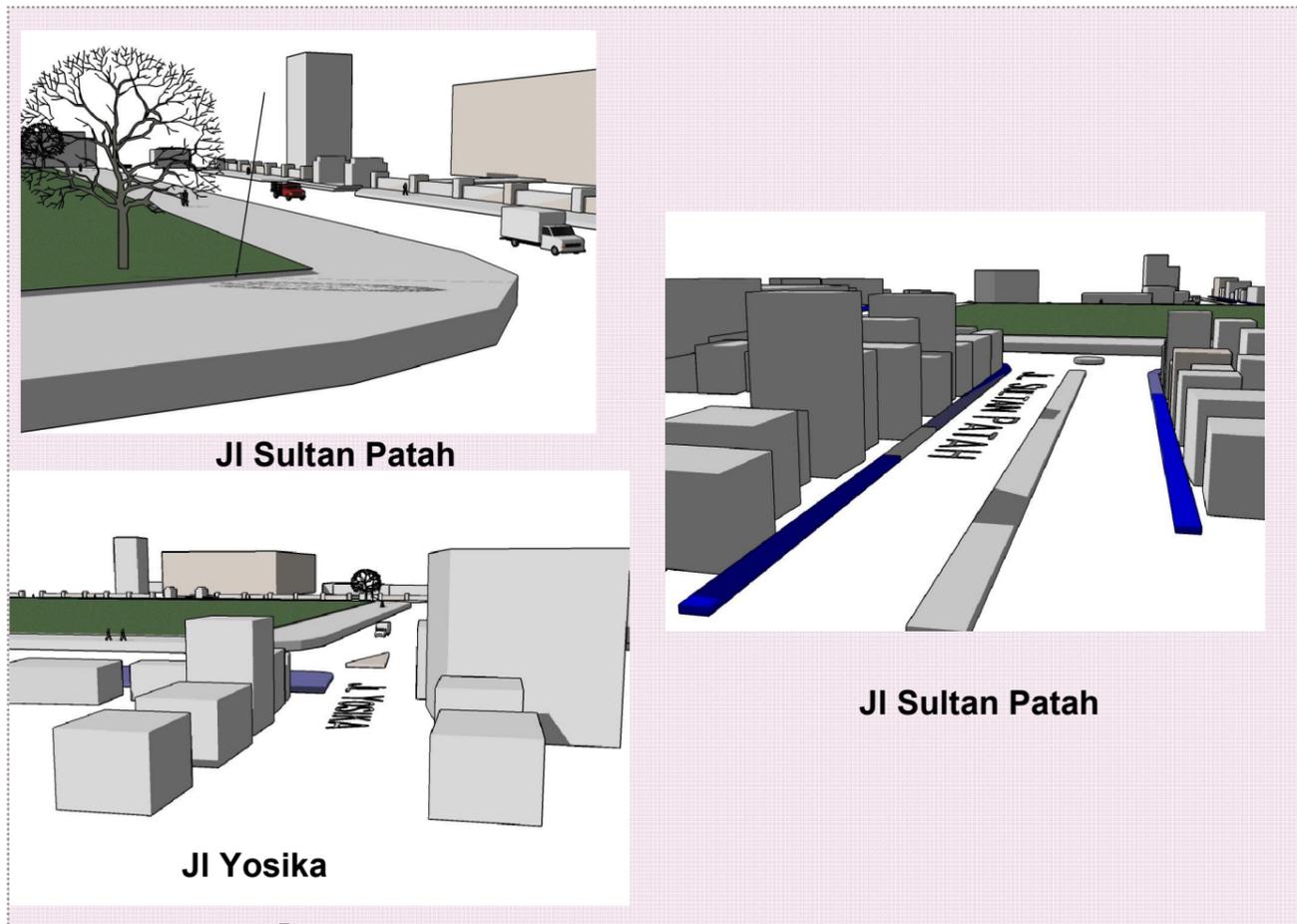


Pot JI Sultan Patah

3.2 ELEMEN FISIK PERANCANGAN KOTA PADA ALUN- ALUN DEMAK

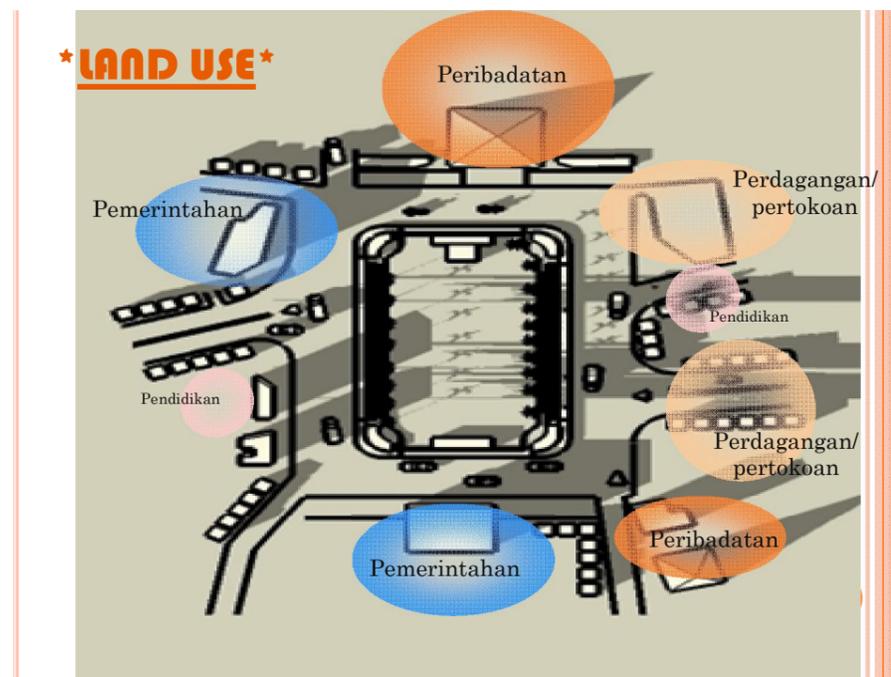
Suatu perancangan kota pada prosesnya akan menghasilkan suatu bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik dan spasial suatu lingkungan. Kata elemen memiliki konotasi sebagai komponen, perlengkapan, atau produk fisik yang berkaitan dengan kualitas fisik yang dihasilkan dari proyek urban design.

Menurut Hamid Shirvani (1986), terdapat 8 macam elemen fisik urban design yang merupakan bagian dari suatu perancangan kota, yaitu:



1. Tata Guna Lahan (Land Use)

1. Tata Guna Lahan (Land Use)



Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota Demak, lokasi alun- alun ditinjau dari jenis peruntukan tanah merupakan daerah pengembangan kawasan potensial. Pengembangan kawasan potensial ini diharapkan dapat lebih mendukung fungsi kawasan yang sudah ada saat ini.

Alun- alun Demak merupakan kawasan perdagangan dan jasa berskala kota dengan peraturan daerah setempat sebagai berikut :

- ▶ KDB yang ditetapkan
 - ▶ Untuk perumahan 60% (enam puluh perseratus).
 - ▶ Perdagangan dan Jasa 60% (enam puluh perseratus).
 - ▶ Fasilitas umum 60% (enam puluh perseratus).
- ▶ Ketinggian bangunan dan koefisien lantai dasar
 - ▶ Perkantoran maksimal 12 lantai dan KLB 3,0
 - ▶ Perdagangan dan jasa:
 - Supermarket maksimal 7 lantai dan KLB 3,0
 - Minimarket maksimal 5 lantai dan KLB 3,0

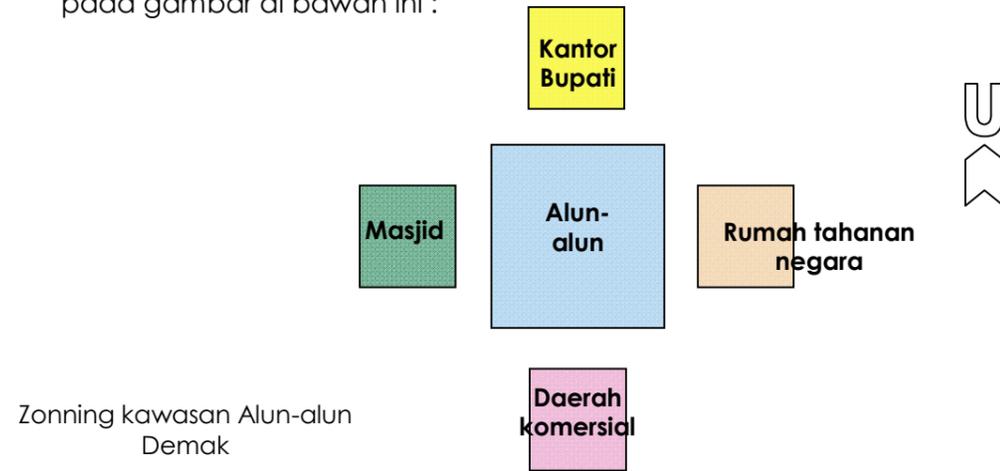
Tata guna lahan pada penggal jalan ini yaitu mixed use, terdapat perkantoran, bangunan pendidikan, bangunan perdagangan, bangunan pribadatan dan jasa serta perumahan.

ANALISA LAND USE

Menurut **Roger Trancik**, kawasan Alun-alun kota Demak terdiri dari 2 macam komponen ruang kota yaitu *hard space*, antara lain bangunan-bangunan di Kawasan alun-alun kota Demak yang merupakan daerah mixed use, dimana terdapat kegiatan perdagangan, pemerintahan, pendidikan, keagamaan dll. Sedangkan alun-alun Demak itu sendiri merupakan komponen *soft space* yang didominasi oleh alam dan berfungsi untuk berbagai macam kegiatan masyarakat kota.

Sedangkan menurut **Frederick Gibbert**, dalam bukunya *Civic Space*, alun-alun kota termasuk ruang terbuka untuk pertemuan umum (*civic space*), yaitu ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari - hari, misalnya untuk kegiatan jalan - jalan, melepas lelah, duduk dengan santai, dan juga bisa digunakan untuk kampanye, upacara - upacara resmi, atau kadang - kadang tempat perdagangan. Kegiatan perdagangan di kawasan inilah yang didominasi oleh PKL di sekitar alun-alun. Melihat penggunaan lahan pada kawasan banyak diisi oleh bangunan perdagangan, maka disimpulkan kegiatan utama kawasan ini adalah kawasan perdagangan. Aktivitas pendukung berupa kegiatan pendidikan, tempat tinggal, penyediaan jasa dan perkantoran.

Apabila ditinjau berdasarkan pola tata ruang perkotaan kota-kota islam tradisional, maka dapat terlihat bahwa masih terdapat beberapa kesamaan antara kondisi sekarang dengan kondisi masa lalu di kota Demak, seperti terlihat pada gambar di bawah ini :



2. Building Form & Massing

2. Building Form & Massing



Aspek – aspek yang perlu diperhatikan dalam pengendalian massa bangunan sebagai elemen urban design adalah sbb.:

a. Ketinggian bangunan

Pada kawasan ini massa bangunan memiliki ketinggian bangunan yang berbeda-beda. Bangunan terdiri dari bangunan berlantai 1 - berlantai 3. Pola penataan masa bangunan dikawasan alun- alun ini berbentuk linier mengikuti pola jalur jalan raya.

Beberapa bangunan seperti kantor dan bangunan pendidikan ada yang berlantai 1 tapi untuk kawasan alun – alun Demak mayoritas untuk bangunan berlantai 1 adalah rumah warga dan toko- toko perdagangan.

Beberapa contoh bangunan berlantai 2 adalah ruko, warnet, gallery, tempat tinggal, jasa perbankan, tempat peribadatan & bangunan pendidikan dan mayoritas adalah bangunan fasilitas perdagangan dan penyediaan jasa.

B
a
n
g
u
n
a
n

B
e
r
l
a
n
t
a
i

1



Rumah



Kantor KPU



Rumah Makan
'Soto Kerbau Bu Saki'



TK Kartika

B
a
n
g
u
n
a
n

B
e
r
l
a
n
t
a
i

2



Ruko & Tempat
Tinggal



Kejaksaan Negeri
Demak



Bank BNI



Gereja Bethel



Yayasan
Pendidikan NU
Demak



Warnet, gallery,
toko

Contoh bangunan berlantai 3 adalah toko, jasa perbankan dan rumah tinggal dan yang sering banyak dijumpai adalah bangunan toko- toko yang sekaligus menjadi rumah tinggal warga.



Toko Bangun Karya



Bank BPD Jateng



Rumah Tinggal



Toko Lariza & Rumah Tinggal

Bangunan Berlantai 3

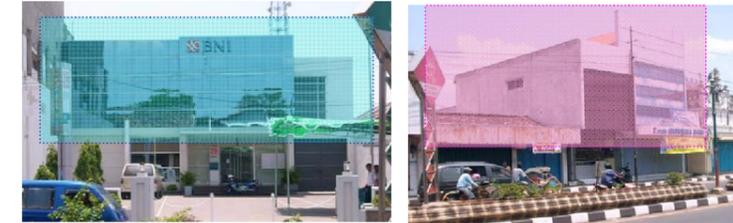
b. Hubungan antar bangunan

Hubungan fisik terjadi pada trotoar, namun pada trotoar dialih fungsikan menjadi parkir dan tempat PKL berjualan . Pengalihan fungsi pada trotoar ini mengurangi ruang gerak bagi pejalan kaki.



c. Fasade

Fasade bangunan pada kawasan ini didominasi oleh bentuk kotak (2D) dan kubus (3D)



Sedangkan fasade di sekitar Masjid Agung Demak masih tradisional, mengikuti bentuk Masjid Agung itu sendiri.



ANALISA BUILDING FORM & MASSING

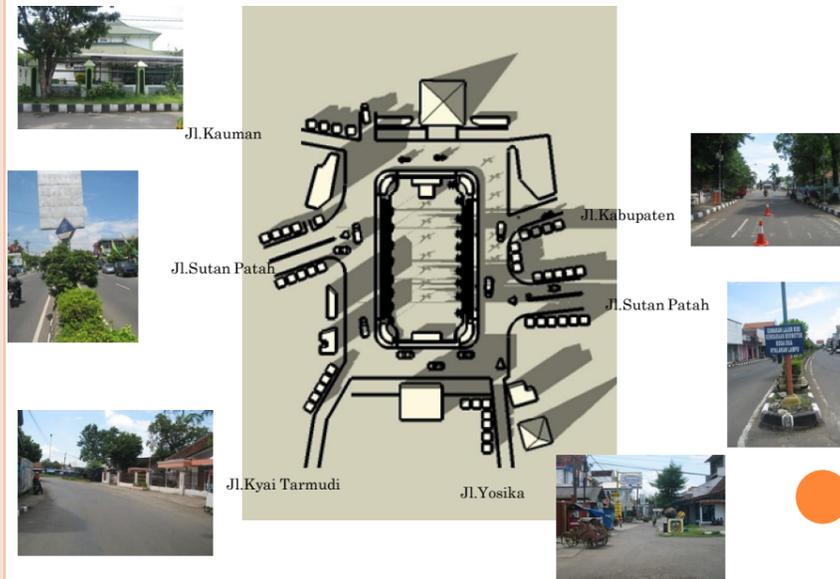
Menurut **Hamid Shirvani** (1985) kita akan memperoleh desain tampak suatu bangunan yang harmonis dan cocok untuk bangunan- bangunan bersejarah disekitarnya, jika kita tetap memperhatikan faktor lingkungannya. Sekarang ini kita harus memerhatikan dampak terhadap lingkungan untuk memperoleh kualitas desain dari penampilan suatu bangunan, misalnya menghindari silau yang berlebihan akibat *Glass Boxed Office Towers*. Bentuk bangunan pada kawasan alun-alun kota Demak masih memperhatikan unsur lingkungan, dimana tidak terdapat bangunan tinggi yang keseluruhan bangunannya terdiri dari kaca. Bangunan modern masih memadukan unsur-unsur lingkungan sekitar.

- Ketinggian bangunan dikawasan ini sudah sesuai dengan luas kawasan dan sudut pandang manusia yang berinteraksi disekitarnya.
- Mayoritas bangunan di sekitar alun- alun Demak ada yang tradisional, ada yang gabungan antara tradisional dan modern dan beberapa diantaranya ada yang modern. Untuk mayoritas bentuk bangunan adalah perpaduan tradisional dan modern meskipun teknologi mengalami kemajuan tetapi untuk kawasan alun-alun Demak tidak meninggalkan identitas khas bangunan itu sendiri.

3. Circulation & Parking

3. Circulation & Parking

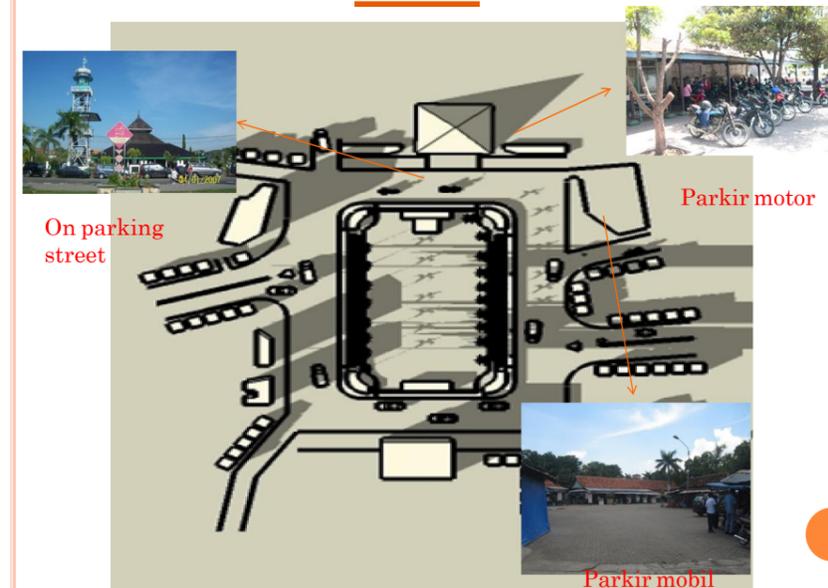
*** Sirkulasi ***



a. Sirkulasi

Sirkulasi dalam kawasan Alun-alun Demak ini digunakan untuk satu arah dan dipadati oleh berbagai jenis kendaraan bermotor. Pada bagian pedestrian ways digunakan sebagai tempat jualan PKL, sehingga membuat pejalan kaki memilih untuk tidak berjalan melalui trotoar.

*** PARKIR ***



b. Area parkir

Fasilitas parkir di kawasan Alun-alun Demak telah disediakan di Taman Parkir Masjid Agung Demak. Namun dengan keberadaan PKL yang berjualan di trotoar maupun di bagian tepi jalan mengakibatkan banyak pengunjung yang memarkir kendaraannya di tepi jalan. Hal tersebut dapat mengganggu kenyamanan pengguna kendaraan dan dapat juga mengakibatkan kemacetan.

ANALISA CIRCULATION & PARKING

Menurut teori **Kevin Lynch**, pengertian *Path* adalah jaringan dimana manusia akan bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Yang termasuk dalam *path* di kawasan alun-alun kota Demak adalah jalan Sultan Patah, jalan Kauman, jalan Kyai Turmudi, jalan Yosika, dan jalan Kabupaten. Parkir yang terdapat di kawasan alun-alun kota Demak terdiri dari 2 macam yaitu *on-street* parking dan *off-street* parking. *on-street* parking pada kawasan ini menimbulkan masalah, karena mengurangi lebar jalan dan menimbulkan kemacetan. Selain itu pada kawasan ini tidak terdapat tempat pemberhentian angkutan umum sehingga angkutan umum berhenti di sembarang tempat. Hal ini tentu akan menimbulkan kemacetan lalu lintas di kawasan tersebut. Maka untuk merevitalisasi kawasan alun-alun kota Demak, perlu dilakukan upaya-upaya sebagai berikut :

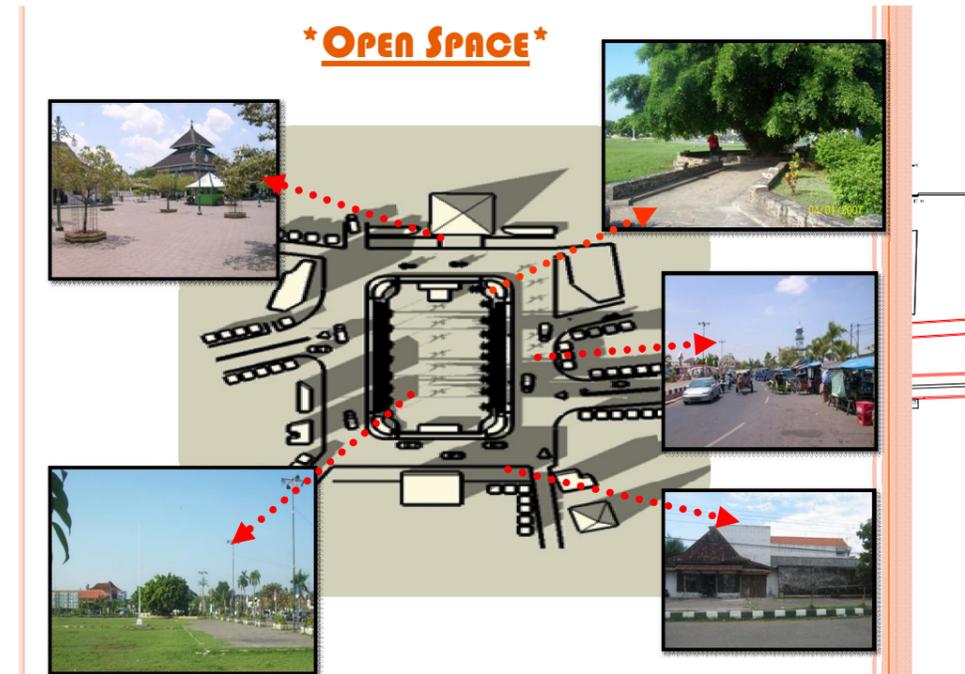
- Perlu adanya pemecahan tempat pemberhentian yang baik bagi kendaraan umum sehingga tidak mengganggu sirkulasi yang ada.
- Fungsi pedestrian ways pada alun-alun yang disalahgunakan menjadi tempat PKL perlu pemecahan tepat agar dapat dilalui para pejalan kaki dan pedestrian ways bebas dari PKL.
- Perlu pemecahan tempat bagi para PKL sehingga tidak berjulan di tepi jalan sekitar alun-alun Demak agar mengurangi kemacetan lalu lintas.
- Pemecahan yang tepat untuk penataan *on street parking* di depan masjid agung Demak.

4. Open Space

4. Open Space

Open Spaces (ruang terbuka) sebagai elemen perancangan kota (urban design) adalah semua taman, jalur pejalan kaki, taman rekreasi, lapangan serta ruang terbuka lainnya. Hubungan antara ruang terbuka lainnya dengan bangunan- bangunan di sekitarnya harus diperhatikan.

Open space di kawasan Alun-alun Demak terdapat pada alun-alun itu sendiri yang memiliki lapangan dan taman, selain itu terdapat pula taman parkir, lapangan Masjid Agung, dll.



jalan raya

Jalan raya di Alun-alun Demak ini, hanya terdiri dari 1 jalur untuk aktivitas kendaraan, mobil dan alat angkutan, supaya tidak terjadi kemacetan. Lebar jalan adalah 9 m.



Pedestrian Ways

Pedestrian ways pada sepanjang alun-alun Demak ini terletak di sisi dalam lingkaran alun-alun.. Lebar pedestrian ways ini sekitar 3,8 m.

Sitting group

Sitting group pada alun-alun Demak ini terletak di keempat ujung alun-alun. Namun sitting group tersebut disalahgunakan menjadi tempat untuk meletakkan barang-barang PKL.



ANALISA OPEN SPACE

Ruang terbuka menurut **Rustan Hakim (1987)**, adalah bentuk dasar dari ruang terbuka dari bangunan dan dapat digunakan oleh publik atau semua orang, serta dapat memberi kesempatan untuk bermacam - macam kegiatan. Selain alun-alun itu sendiri, kawasan di sekitar alun-alun Demak memiliki beberapa ruang terbuka (*open space*) misalkan lapangan masjid Demak, landscape, taman bangunan-bangunan pemerintahan/komersial dll. Menurut **Roger Trancik (1986)** dalam teorinya *figure ground theory*, *Void Figure* merupakan ruang terbuka pada lingkup kawasan perkotaan yang terbentuk di antara blok - blok bangunan. Void tidak hanya sekedar taman, tetapi juga meliputi jalan (*streets*), *square*, dan koridor. Untuk merevitalisasi kawasan alun-alun kota Demak, perhatian tidak hanya pada alun-alun itu sendiri, melainkan juga *openspace* yang terdapat disekitar alun-alun. Selain sebagai ruang publik juga dapat bermanfaat sebagai daerah resapan air untuk cadangan air tanah di daerah tersebut. Maka hal-hal berikut perlu dilakukan yaitu :

- ❖ Keadaan lapangan Masjid Agung Demak ini kondisinya sudah baik dan terawat.
- ❖ Lapangan masjid agung Demak memiliki penutup jalan paving blok sehingga air hujan masih dapat terserap tanah dengan baik.
- ❖ Perlu mempertahankan kelestarian taman-taman, landscape pada bangunan-bangunan komersial maupun pemerintah di sekitar kawasan alun-alun kota Demak.
- ❖ Meningkatkan fungsi *openspace* sebagai tempat komunal warga sekitar dan ruang terbuka hijau.

5. Activity Support

Kegiatan pendukung di kawasan Alun-alun Kota Demak antara lain, yaitu :

- Pedagang Kaki Lima yang biasa berjualan di sekitar alun-alun dan pada trotoar di tepi jalan.
- Sekolahan (TK, SD,SMP, MA NU, dll)
- Tempat peribadatan (Masjid Agung Demak, Klenteng
- Bangunan Perkantoran (Kejaksaan Negeri Demak, Kantor Bupati Demak)
- Rumah Tahanan Negara
- Rumah Tinggal

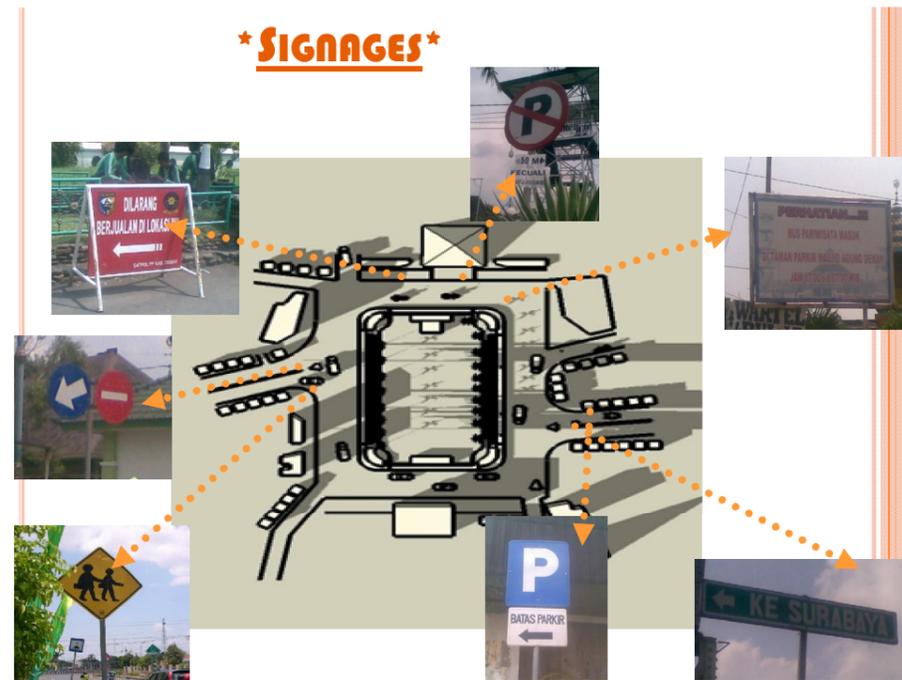


ANALISA ACTIVITY SUPPORT

- Hampir semua jenis kegiatan (*activity support*) terdapat di sekitar alun-alun Kota demak. Oleh sebab itu, Alun-alun Kota Demak sangat ramai dikunjungi oleh masyarakat.
- Aktivitas pendukung pada kawasan ini semakin memperkuat ruang terbuka publik, karena terjadi aktivitas yang saling melengkapi.
- Perlu penataan PKL yang lebih teratur agar tidak mengganggu aktivitas di sekitarnya.
- Perlu penataan parkir karena tidak semua kendaraan parkir di Taman Parkir.

6. Signages (Tanda-Tanda)

6. Signages (Tanda-Tanda)



■ Pada kawasan Alun-alun Kota Demak, terdapat beberapa petunjuk sirkulasi berupa rambu-rambu lalu-lintas yang berfungsi mengarahkan arus sirkulasi aktivitas mobil dan motor, namun tidak terdapat traffic light.



■ Rambu-rambu petunjuk lokasi dan fasilitas



■ Rambu-rambu tata tertib dan larangan berjalan bagi PKL



■ Papan informasi yang dapat digunakan sebagai tempat menempelkan brosur dan informasi lainnya.



■ Beberapa signage yang bersifat komersial, seperti billboard atau spanduk-spanduk reklame.



■ Ada juga signage yang berfungsi sebagai identitas.



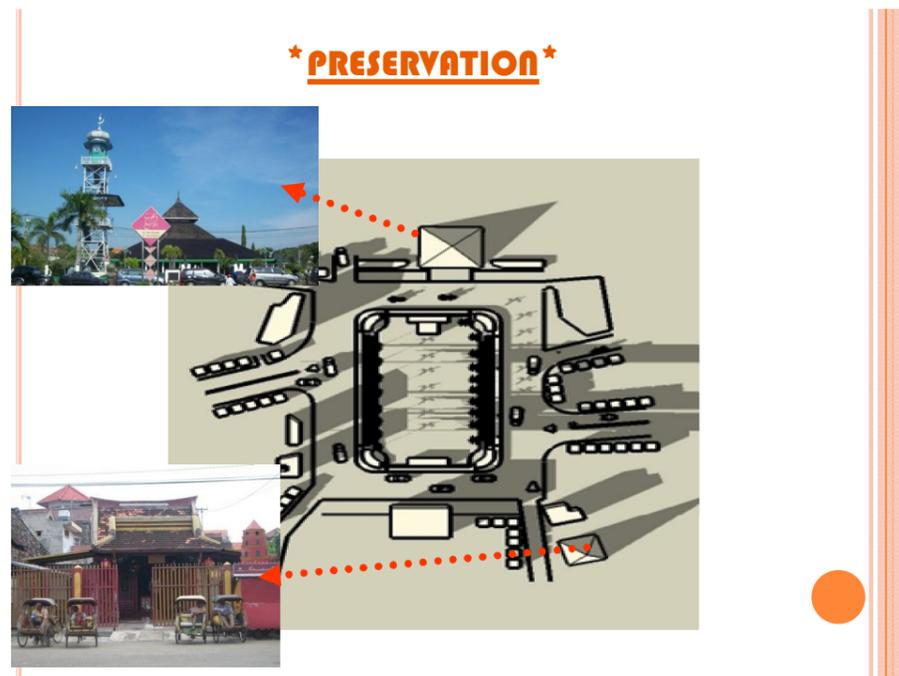
ANALISA SIGNAGES

Pengaturan pemunculan dan lokasi pemasangan papan - papan petunjuk sebaiknya tidak menimbulkan pengaruh visual negatif dan tidak mengganggu tanda - tanda lalu lintas lainnya. Selain itu perlu diperhatikan penempatannya sehingga tidak merusak pemandangan kota.

- Perlu untuk memperbaiki tanda dengan cara membuat tanda baru yang jelas dan penempatannya perlu diperhatikan agar semua orang bisa mengetahui perintah maupun larangan lalu lintas.
- Papan informasi yang tidak *eye catching* membuat masyarakat tidak tertarik untuk membaca informasi yang ada.
- Banyak PKL yang melanggar larangan walaupun terdapat rambu tata tertib bagi PKL

7. Preservation

7. Preservation



Banyak bangunan bernilai sejarah yang terdapat di Kawasan Alun-alun kota Demak yaitu berupa bangunan tempat peribadatan, tempat tinggal, bahkan terdapat makam yang terletak di tepi jalan. Hal tersebut dikarenakan juga image Kota Demak sebagai Kota Wali. Sebagai bangunan bernilai sejarah sebaiknya bangunan tersebut harus dipelihara dan dipertahankan sebagai identitas sejarah suatu kota.

- Bangunan tempat peribadatan



Masjid Agung Demak



klenten

- Bangunan rumah tinggal



- Makam yang terletak di tepi jalan



Makam di pinggir jalan yang tetap dijaga kelestariannya

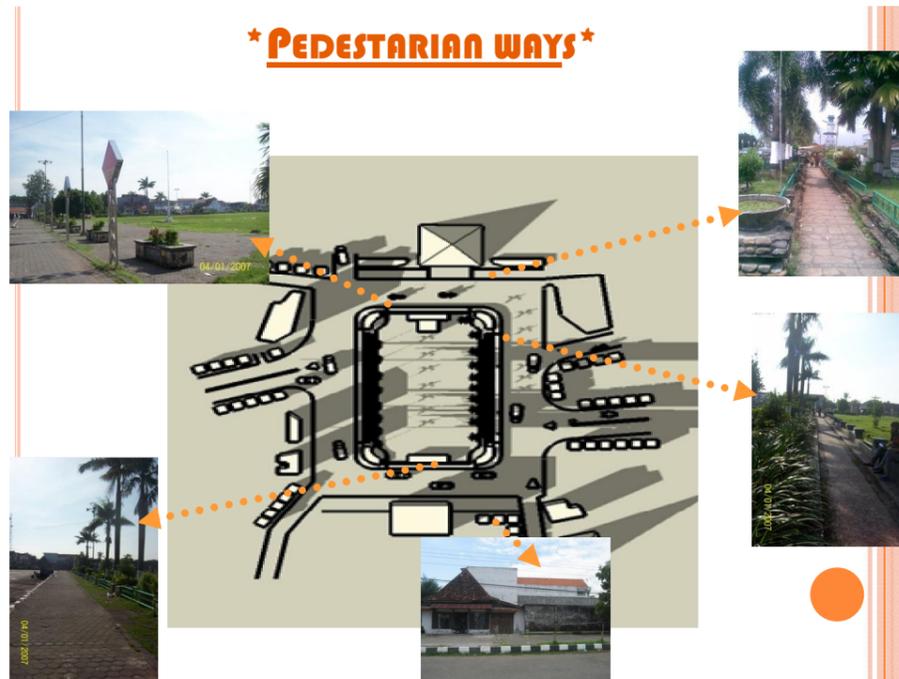
ANALISA PRESERVATION

menurut **Roger Trancik (1986)**, dalam teorinya *place theory* memberikan perwujudan bentuk - bentuk lokal. Bentuk bangunan dan elemen - elemen (*focal point*) tidak hanya sebagai *enclosure*, tetapi merupakan bentuk - bentuk yang cocok dengan potensi masyarakat, sehingga masyarakat dapat menerima nilai - nilai sosio - kultural tersebut. Maka unsur sejarah dan preservasi memegang peranan penting dalam perancangan kota. Dalam *urban design* juga harus diperhatikan keberadaan bangunan yang sudah ada. Bentuk utama dari pemunculan strategi yang baru adalah penekanan pada elemen - elemen sejarah untuk memperhatikan karakter unik kawasan, menciptakan arti sebuah wilayah, membantu perkembangan dan pertumbuhan ekonomi.

- Bangunan-bangunan dan makam yang merupakan peninggalan dan mempunyai nilai sejarah wajib dijaga kelestariannya. Apabila diperlukan, diberi rambu tata tertib supaya tidak dirusak oleh tangan-tangan jahil.

8. Pedestrian Ways

8. Pedestrian Ways



Jalur Pedestrian yang berada pada kawasan ini terletak di sepanjang Alun-alun Demak dengan dimensi yang berbeda. Bahan material yang digunakan berupa paving block.

Perbedaan dimensi ini terjadi dikaitkan terhadap fungsi pedestrian tersebut. Pada tempat yang ramai dilalui oleh manusia maupun yang aktif digunakan, dimensi pedestrian lebih besar dibandingkan dengan area yang jarang digunakan. Lebar pedestrian pada tempat yang ramai adalah 3,8 m. sedangkan untuk yang digunakan sebagai jogging track lebar pedestrian hanya sebesar 1m.



Jogging track lebar 1 m



Trotoar dengan lebar 1 m



Trotoar dengan lebar 3,8 m



Trotoar dengan lebar 1,8 m

1. Pedestrian Yang Aktif Digunakan

Pedestrian jalan yang aktif digunakan pada kawasan ini misalnya pedestrian pada tepi Alun-alun yang digunakan sebagai tempat pejalan kaki. Pedestrian yang aktif digunakan ini adalah pedestrian yang memiliki lebar 3,8 m. Selain itu, ada juga pedestrian yang aktif karena digunakan sebagai tempat berjualan PKL.



Trotoar dengan lebar 3,8 m



Trotoar yang digunakan untuk berjualan PKL.



2. Pedestrian Yang Tidak Aktif Digunakan

Pedestrian tidak semua aktif digunakan. Ada juga pedestrian yang jarang digunakan oleh pejalan kaki, dikarenakan fungsi pedestrian itu sendiri.



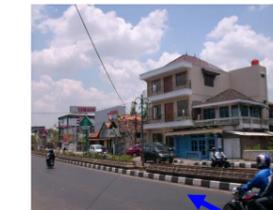
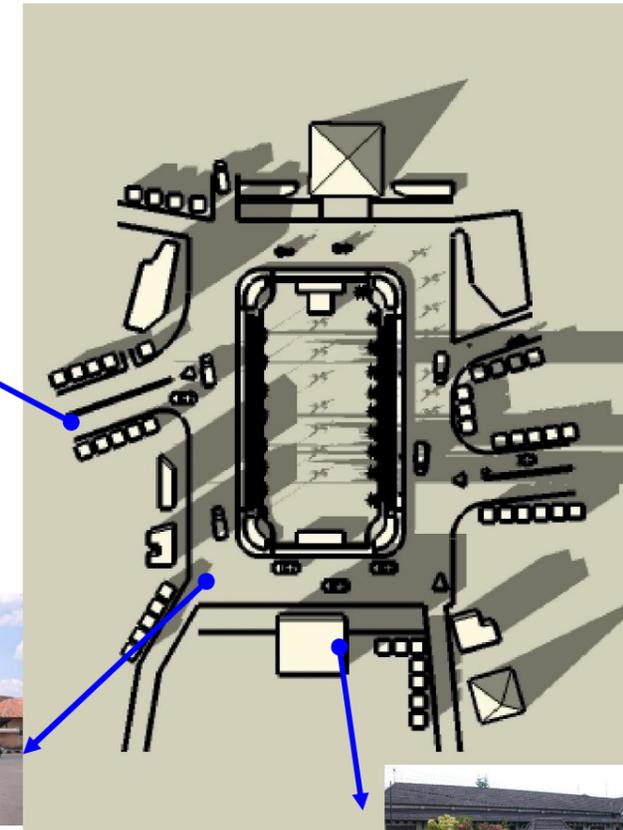
Trotoar dengan lebar 1 m

Selain pedestrian terdapat pula pulau jalan yang digunakan untuk meletakkan tempat sampah, perletakkan tanaman (seperti : pohon), sarana utilitas, dan sering juga dilalui oleh

9. Utilitas

1. Jaringan Jalan

arteri roads di sekitar alun- alun Demak ini hanya digunakan untuk satu arah saja sedangkan jalan persimpangan ada yang terdiri dari 2 arah dan lainnya merupakan jalan lingkungan.



ANALISA JARINGAN JALAN

- Jalan di sekitar Alun-alun dibuat satu arah supaya tidak terjadi kemacetan.
- Lebar jalan di sekitar Alun-alun lebih lebar dari jalan lingkungan yang menuju ke Alun-alun.
- Jalan raya dan trotoar tidak mengalami kerusakan namun fungsi trotoar dan tepi jalan yang disalahgunakan sebagai parkir PKL mengakibatkan sering terjadinya kemacetan sehingga perlu perhatian dan pemecahan yang tepat.

manusia. Dimensi dari pulau jalan adalah 1,5 m , dan bahan material sama dengan pedestrian, yaitu dari paving block.



Pulau jalan di sekitar Alun-alun

ANALISA PEDESTRIAN WAYS

Menurut **John Fruin (1979)**, berjalan kaki merupakan suatu alat untuk pergerakan internal kota, sehingga perlu diatur keseimbangan antara ketentuan bagi elemen pejalan kaki untuk menciptakan pusat kota yang nyaman dinikmati serta pembagian dari akses - akses pelayanan umum lainnya. Misalnya keseimbangan antara trotoir dan jalan raya, dll.

- Sebagian besar keadaan dari pedestrian masih layak digunakan. Akan tetapi perlu adanya perbaikan bagi pedestrian yang sudah mulai rusak agar dapat berfungsi lebih baik. Selain itu perlu ada pelebaran pada pedestrian yang memiliki dimensi kecil, sehingga dapat digunakan juga dengan baik.
- Pulau jalan yang tersedia masih kurang rapi penataan elemen didalamnya. Perlu adanya perhatian terhadap penataan pulau jalan.
- Penggunaan pedestrian sebagai tempat berjualan PKL mengganggu dan mengurangi kenyamanan para pejalan kaki.
- Sitting group pada alun-alun Demak dipadati oleh barang-barang PKL sehingga perlu pemecahan yang tepat agar nilai fungsi dan estetika sitting group tetap *interest* di mata pengunjung.
- Kondisi pedestrian ways di sekitar alun-alun sudah baik dan lebar pedestrian juga tidak terlalu sempit.

2. Drainase

Drainase di sekitar Alun-alun terdapat di tepi Alun-alun dan di tepi trotoar. Dimensi drainase tersebut berbeda-beda disesuaikan dengan daya tampung air hujan yang diperlukan.



Drainase di tepi trotoar



Drainase di tepi Alun-alun

ANALISA DRAINASE

- Drainase di pinggir jalan area alun- alun demak dipenuhi dengan sampah-sampah sehingga dapat beresiko menimbulkan banjir.
- Selain beresiko menimbulkan banjir, juga menimbulkan bau-bau yang tidak sedap.

3. Pemadam Kebakaran

Terdapat hydrant di sekitar alun- alun Demak dan di tiap bangunan tertentu sebagai perlindungan terhadap bahaya kebakaran.



Hydrant yang terdapat pada bangunan-bangunan di sekitar alun-alun

ANALISA PEMADAM KEBAKARAN

- Hydrant tidak hanya diperlukan di bangunan-bangunan tertentu, tetapi setidaknya terdapat di setiap beberapa meter.

4. Jaringan Listrik

Jaringan listrik di kawasan alun- alun Demak ini dilalui oleh saluran udara tegangan menengah.



5. Jaringan Telepon

Jaringan Telekomunikasi pada kawasan alun- alun Demak dilalui jaringan tersier



6. Jaringan Sampah

Terdapat tempat sampah yang diletakkan pada tempat tertentu seperti di pinggir jalan, trotoar dan sebagainya. Selain itu, tempat pembuangan sampah yang terakhir diperlukan perhatian khusus agar tidak terjadi tumpukan sampah yang bisa mendatangkan bau di sekeliling kawasan.



Tempat sampah



Tempat pembuangan sampah terakhir

ANALISA JARINGAN SAMPAH

- Tempat sampah sangat diperlukan supaya pengunjung Alun-alun tidak membuang sampah sembarangan.
- Desain tong sampah yang menarik dapat menambah estetika keindahan Alun-alun. Selain itu, tong sampah dengan tutup dapat mengurangi bau tak sedap dari sampah.

INTI PERMASALAHAN

Dari data dan analisa di atas, maka dapat diambil inti permasalahan sebagai berikut :

1) PKL

keberadaan PKL yang berjualan di trotoar maupun di bagian tepi jalan mengakibatkan banyak pengunjung yang memarkir kendaraannya di tepi jalan. Hal tersebut dapat mengganggu kenyamanan pengguna kendaraan bermotor dan dapat juga mengakibatkan kemacetan.



PKL di sekitar alun-alun Demak

2) On street parking

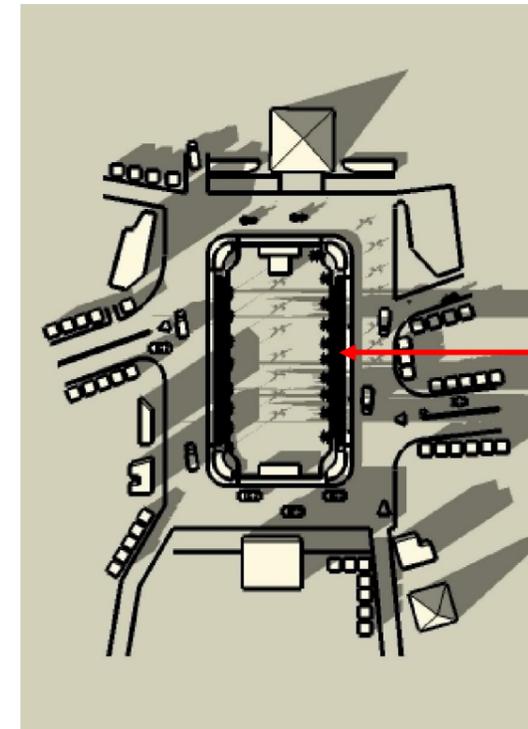
On street parking di depan masjid agung Demak, mengurangi lebar jalan sehingga dapat menimbulkan kemacetan.



On-street parking di depan masjid Agung Demak

3) Aksesibilitas

Aksesibilitas dalam kawasan alun- alun demak tidaklah mudah. Akses dari jalan utama menuju alun- alun hanya satu arah saja dan terdiri dari 6 persimpangan.



Aksesibilitas menuju trotoir

4) Street Furniture & signage

Street Furniture

Beberapa furnitur terkesan tidak menarik sehingga fungsi juga bisa diabaikan. Ada pula penyalahgunaan pada fungsi dari street furnitur sehingga dapat mengurangi nilai estetis pada kawasan alun- alun.



Tempat bendera



Lampu jalan



Sitting group

Signages

Terdapat tanda yang juga mengalami kerusakan dan tanda- tanda yang tak jelas seperti tertutup pohon sehingga tidak mudah untuk diperhatikan.



kondisi papan informasi yang bisa berfungsi sebagai signage yang sama sekali tidak menarik karena sudah banyak kerusakan sehingga perlu ditata ulang.



5) Utilitas

Tempat sampah

Tempat sampah di kawasan alun- alun Demak sangat terbatas sehingga memungkinkan masyarakat untuk membuang sampah di sembarang tempat.



Sumber sampah dari PKL

Tempat pembuangan sampah yang terakhir di kawasan ini kurang diperhatikan sehingga dapat mengakibatkan kerugian masyarakat sekitar.



Tempat Pembuangan Sampah Semaentara (TPS)

BAB IV

USULAN DESAIN

4.1. RUMUSAN PERMASALAHAN

1. Keberadaan PKL yang mengganggu kenyamanan pengguna jalan dan pedestrian. namun kita tidak dapat menghilangkan PKL begitu saja, apalagi kalau kita bicara tentang semakin termarginalkannya pedagang kaki lima, yang notabene sebenarnya termasuk pencipta lapangan kerja dan penghasil pendapatan tak langsung warga kota yang cukup besar. Dan fungsi dari alun-alun sendiri adalah sebagai ruang publik, dan untuk kepentingan rakyat.
2. Menurut Turner (1987), kata *public* merupakan kata kunci sebuah rancangan *park* karena memang esensi penciptaannya untuk memenuhi kepentingan masyarakat luas, dengan penekanan pada rakyat jelata atau golongan miskin kota. Rutledge (1971), bahkan menekankan prinsip rancangan *park* haruslah demi kepentingan rakyat (*Design must be for people*), seperti dikatakannya: *People are the benefactors of any park development*. Jelas bahwa menurut konsep Barat, *park* kota diciptakan untuk kepentingan rakyat banyak, ia harus membuat rakyat bangga memilikinya dan senang memanfaatkannya. Rasa memiliki ini bila dikelola dengan baik, pada gilirannya akan membuahkan kemauan masyarakat sendiri untuk turut menjaga keamanan, kebersihan, dan keindahannya.

Rekomendasi :

1. Penataan kembali PKL
2. Pedestrian Ways yang bebas dari PKL

Konsep desain :

1. Penjadwalan aktivitas PKL hanya pada akhir pekan dan hari libur saja, sehingga alun-alun dapat berfungsi sebagai **node**/simpul kegiatan perdagangan sektor **informal** yang dapat menjadi *landmark* unik kota.
2. Memindahkan PKL di depan masjid Demak dan jalur pedestrian alun-alun ke sisi sebelah dalam alun-alun (untuk waktu-waktu tertentu saja).
3. Memberikan fasilitas klos-klos PKL pada bagian bawah perluasan taman parkir masjid agung Demak. Perluasan sebagai gedung parkir.

a. On street parking

On street parking di depan masjid agung Demak, mengurangi lebar jalan sehingga dapat menimbulkan kemacetan.

Rekomendasi :

- Penataan kembali parkir di depan masjid agung Demak.
- Penambahan kapasitas Taman Parkir Masjid Agung Demak.

Konsep desain :

- Menyatukan tempat parkir dalam suatu fungsi bangunan, misal bagian dasar bangunan parkir dipakai untuk PKL.
- Membagi tempat parkir untuk dua kegiatan yang berbeda dan memiliki waktu yang berbeda pula.

b. Aksesibilitas

1. Tidak terdapatnya aksesibilitas ke dalam Alun-alun bagi penyandang cacat dan kendaraan yang akan memasuki lapangan alun-alun.
2. Penggunaan *paving block* dengan tekstur permukaan lebih halus sehingga mempermudah pengguna kursi roda.

Rekomendasi :

1. Pemberian aksesibilitas bagi penyandang cacat, berupa *ramp* bagi pengguna kursi roda dan *guiding blocks* bagi tuna netra pada alun-alun.
2. Memasang *guiding blocks* bagi tuna netra pada tempat-tempat strategis misalkan jalan menuju *ramp*, *jogging track* dan *sitting group*.

c. Street furniture & signage

Street furniture pada kawasan alun-alun tidak eye catching sehingga fungsinya menjadi terabaikan. Selain itu, signage yang ada tidak jelas karena letak yang tidak tepat dan tertutup oleh vegetasi, terdapat juga papan informasi yang kondisinya sudah tidak maksimal.

Rekomendasi :

- Pengadaan street furniture dengan desain yang menarik namun tanpa menghilangkan identitas Kota Demak sebagai Kota Wali
- Redesain papan informasi dengan desain yang menarik

Konsep desain :

- Beberapa desain street furniture

d. Utilitas

Terbatasnya tempat sampah di kawasan alun- alun Demak.

Rekomendasi :

- Pengadaan tempat sampah di sekitar alun-alun dengan desain yang menarik

Konsep desain :

- Desain tong sampah di sekitar alun-alun

Selain beberapa desain street furniture dan signage di atas, perlu juga ditambahkan beberapa fasilitas umum di sekitar Alun-alun kota Demak sebagai berikut :

- Telepon umum

Telepon umum dengan desain yang sesuai dengan image Kota Demak sebagai Kota Wali.

- Bus dan taxi shekter

Dengan adanya bus dan taxi shelter ini, diharapkan angkutan kota dapat lebih tertib dalam menaikn atau menurunkan penumpang, sehingga dapat terhindar dari kemacetan lalu lintas. Bus dan taxi shelter ini juga didesain untuk para penyandang cacat.



4.2. KESIMPULAN

Kota merupakan lingkungan yang dibentuk dalam waktu yang relative panjang. Kondisi wilayah perkotaan sekarang ini merupakan akumulasi dari setiap tahap perkembangan yang terjadi sebelumnya dan dipengaruhi oleh berbagai macam faktor (politik, ekonomi dan sosial budaya). Dapat pula dikatakan bahwa kota merupakan sebuah artefak urban yang kolektif dan pada proses pembentukannya mengakar dalam budaya masyarakat. Pada ruang-ruang kota tersebut tercipta lingkungan fisik, sebagai tempat warga kota beraktivitas, dalam bentuk yang sangat kompleks. Berbagai kepentingan, kesibukan dan kehangatan bergelut di dalamnya. Keramaian penduduknya bukan saja karena banyaknya jumlah orang yang menghuninya dan lalu lintas yang hiruk pikuk, melainkan juga karena irama pertumbuhan kota itu sendiri. Keramaian itu merupakan gejala terjalannya sekian banyak kebutuhan dan peranan yang terdapat di dalamnya.

Dalam perancangan suatu kota perlu dipertimbangkan faktor sejarah, sosio-kultural masyarakat sekitar agar dapat diterima dan berguna bagi masyarakat sekitar.

DAFTAR PUSTAKA

Hakim, Rustam, *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*, Bina Aksara, Jakarta, 1987.

Neufert, Ernst, *Data Arsitek Jilid 1*, Erlangga, Jakarta, 1997.

Shirvani, Hamid, *Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Co, New York, 1985.

Trancik, Roger, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Co, New York, 1985.

Zahnd, Markus, *Perancangan Kota secara Terpadu :Teori perancangan kota dan penerapannya*, Soegijapranata University Press, Semarang, 1999.