

**BAB I  
PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Produk rancangan kota merupakan serentetan kebijaksanaan pembangunan fisik yang menyangkut kepentingan umum. Sasaran pembangunan kota yang ingin dicapai adalah terutama yang menyangkut kualitas lingkungan hidup. Jadi bukan hanya aspek keindahan arsitektur kotanya saja yang diutamakan, melainkan juga harus memperhatikan bagaimana seharusnya ruang kota itu berfungsi.

Perkembangan kota pada saat ini telah menunjukkan tingkat pertumbuhan yang sangat cepat. Tingkat pertumbuhan itu dapat dilihat dari makin bertambahnya bangunan-bangunan fisik untuk memenuhi kebutuhan dan aktifitas warga kota. Dapat dilihat bahwa faktor penduduk kota merupakan faktor terpenting. Makin besar jumlah penduduk makin banyak dan beragam pula fasilitas yang dibutuhkan dalam suatu kota. Bila suatu prasarana membutuhkan sejumlah luas lahan maka dapat dibayangkan luasan lahan yang dibutuhkan untuk suatu kota dengan jumlah penduduk yang besar.

Berangkat dari adanya vitalitas dari suatu lingkungan dan dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat, serta mengantisipasi perubahan drastis yang mengancam kemantapan suatu komunitas, maka muncul pendekatan pemanfaatan lahan dengan konsep superblok yang pada umumnya menunjuk pada pengertian kawasan yang digunakan secara intensif untuk mengintegrasikan berbagai fungsi dalam kawasan tersebut antara lain : fasilitas perkantoran perdagangan, pemukiman, rekreasi, dan lain-lain.

Untuk mengubah secara total kondisi fisik yang ada di suatu kawasan menjadi suatu kawasan yang baru sama sekali yang secara fungsional mendukung bagi kehidupan perekonomian kota secara keseluruhan, maka perlu direncanakan konsep pembangunan kota yang mampu mengintegrasikan berbagai fungsi kegiatan dan penggunaan lahan ke dalam ke suatu zona atau blok yang cukup luas

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

dengan kegiatan komersial sebagai mata penggerak yang di kenal sebagai "superblok".

Dengan adanya berbagai fungsi dan aktifitas tersebut, kawasan superblok disebut sebagai kota mandiri (*self contained city*) yang bila ditinjau dari letak superblok di dalam kota, maka superblok disebut juga kota dalam kota (*city within a city*), karena pada prinsipnya superblok mencoba untuk menata lingkungan kota secara terpadu, dimana fungsi-fungsi kota seperti perumahan, perniagaan (bisnis) dan fasilitas-fasilitas penunjangnya ditampung dalam lahan tunggal. Hal ini menjadikan superblok mempunyai karakter yang identik dengan sebuah kota.

Dalam sebuah kawasan dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) perjalanan dengan berjalan kaki dapat lebih cepat ketimbang dengan kendaraan bermotor akibat sulit berhenti setiap saat. Menurut Hamid Shirvani (1985):

*“a good pedestrian system reduces dependency on auto mobiles in a down town area, increase trips downtown, enhance the environment by promoting a human scale system, create more retailing activity, and finally helps to improve air quality”*

Pentingnya pedestrian dalam penataan kawasan terpadu (superblok) karena superblok merupakan suatu penggunaan multifungsi dalam suatu kawasan, yang terdiri lebih dari satu blok bangunan dan membentuk blok yang super (kompleks), antar blok memiliki kaitan dan integrasi tertentu dan memiliki fasilitas jalan lingkungan pada interior blok. Dengan demikian dapat diketahui bahwa konsep perancangan superblok dimaksudkan untuk mempertajam efektifitas penggunaan lahan, dimana di dalamnya terdapat berbagai macam fasilitas, mulai dari hunian, perkantoran sampai pada jasa dan rekreasi atau hiburan yang mana para pengguna di dalamnya dapat dengan mudah menggunakan fasilitas tersebut tanpa harus mengeluarkan biaya tambahan untuk transportasi, cukup dengan berjalan kaki saja

Dalam bukunya *Site Planning*, K.Lynch dan Gary Hach menyebutkan keutamaan pedestrian dalam penataan kawasan terpadu (superblok)

*“..large superblocks, enclosing as much as 20 hectares (50 acres) and penetrated but not divided by minor loops and finger street, they*

---

## **BAB 1 Pendahuluan**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

*concentrate the through traffic, keeping loads light on the minor streets. Large and relatively inexpensive interior parks can be provided if interior footway are included, pedestrian can cover substantial distances without crossing a street. “*

Diambilnya Johar sebagai kawasan studi memiliki berbagai pertimbangan antara lain Johar sebagai pusat kota lama memiliki embrio perkembangan kota yang dimotori oleh fungsi perdagangan sebagai fungsi dominan kawasan. Berbagai hasil analisis yang diambil penulis sebagai data awal menyebutkan bahwa kawasan ini masih mampu mendukung perkembangan kegiatan hingga tahun-tahun ke depan, yaitu

- masih memungkinkan untuk menampung 495.521 m<sup>2</sup> lantai kegiatan, sedangkan diperkirakan pada akhir tahun perencanaan (2009) jumlah lantai kegiatan seluas 355.679 m<sup>2</sup>.<sup>\*1</sup>
- Letak kawasan Johar yang strategis dan memiliki nilai jual tanah yang tinggi sangat sesuai untuk pengembangan kegiatan perekonomian kota
- Memiliki citra kawasan yang unik sebagai perpaduan pusat perdagangan tradisional dan modern, berkaitan dengan aktivitas kawasannya yang memiliki jangkauan pelayanan lokal hingga regional.

Dari analisis awal tersebut terdapat beberapa rumusan masalah yang terdapat pada kawasan Johar, sehingga diperlukan penataan kawasan ini secara terpadu. Masalah tersebut antara lain :

- Dengan berbagai peningkatan fungsi kawasan ini, ternyata tidak dibarengi dengan penataan fungsi dan aktivitas kawasan
- Pemukiman yang telah ada dan menjadi titik awal berkembangnya Johar tumbuh semakin padat seiring daya tarik Johar sebagai lahan mencari nafkah
- Pergerakan manusia dan kendaraan yang tercampur, tidak terlihat jelas beda jalur sirkulasinya ditambah lagi dengan adanya pedagang kaki lima dengan beragam jenis dagangannya yang juga terletak pada jalur sirkulasi menambah tingkat intensitas aktivitas kawasan

---

<sup>\*1</sup> Tresnowati, Feralina S. dan Yudiarti, Puti, *Arahan Penataan Kawasan Johar Semarang*, Tugas Akhir PWK FT.UNDIP, 2000)\*

---

## **BAB 1 Pendahuluan**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

- Konsentrasi fungsi perdagangan pada pasar ya'ik yang kurang terencana dan tertata dengan baik menyebabkan pergerakan orang dan barang cenderung *stuck* pada satu titik

Dari uraian di atas, pada kawasan Johar dibutuhkan penataan dalam rangka meningkatkan vitalitas dan citra kawasan. Oleh karena itu, untuk mengatasi permasalahan tersebut diperlukan penataan kawasan secara terpadu (konsep Superblok) baik dari perencanaan hingga perancangan akan dapat terwujud lingkungan yang fungsional dan mendukung arah perkembangan kota dalam lingkup yang lebih makro. Dengan menggunakan Konsep Kawasan Pembangunan Terpadu (superblok) pada Kawasan Johar dengan penekanan desain pada penataan ruang pedestrian sebagai elemen dominan kawasan, diharapkan akan memberikan kelenturan (fleksibilitas) konsep tata ruang, mendorong terselenggaranya pengembangan lingkungan yang bersifat campuran, keterpaduan konsep arsitektural, peningkatan kemampuan daya dukung/daya tampung lahan, efisiensi sistem utilitas dan pemisahan yang tegas dari berbagai moda sirkulasi (kendaraan dan pejalan kaki) dapat dicapai.

### **B. Tujuan Dan Sasaran**

#### **B.1. Tujuan**

Tujuan yang hendak dicapai adalah untuk menggali, mengumpulkan serta mengidentifikasi permasalahan yang ada serta merumuskan permasalahan tersebut untuk memperoleh solusi yang berkaitan dengan perencanaan dan perancangan Ruang Pedestrian pada Kawasan Perdagangan Johar Semarang dengan menggunakan pendekatan perancangan kawasan dengan Konsep Superblok

#### **B.2. Sasaran**

Sasaran yang hendak dicapai adalah perumusan landasan konseptual berupa *design guideline* sebagai suatu gagasan dalam penataan ruang pedestrian pada Kawasan Perdagangan Johar Semarang dengan menggunakan pendekatan perancangan kawasan dengan konsep superblok. Selanjutnya landasan ini akan

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

dibuat dalam bentuk Landasan program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP<sub>3</sub>A)

### **C. Manfaat**

#### **C.1. Manfaat Subyektif**

1. Penyusunan makalah ini merupakan salah satu persyaratan dalam menempuh Tugas Akhir sebagai ketentuan kelulusan Sarjana Strata (S1) pada Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang.
2. Sebagai pegangan dan acuan selanjutnya dalam kegiatan studio grafis yang merupakan bagian tak terpisahkan dari Tugas Akhir.

#### **C.2. Secara obyektif**

1. Usulan tentang penataan ruang pedestrian dalam kawasan perdagangan superblok johar ini diharapkan dapat menjadi salah satu masukan yang berarti bagi masyarakat Semarang dan Pemerintah Daerah khususnya dalam usaha mengatasi suatu kawasan yang mengalami kemerosotan lingkungan, serta upaya meningkatkan daya dukung lingkungan berkaitan dengan intensitas penggunaan lahan yang semakin meningkat.
2. Dapat berguna sebagai tambahan pengetahuan dan wawasan bagi mahasiswa yang akan mengikuti ujian tugas akhir serta dapat menjadi masukan dan pengalaman dalam mengenali potensi dan masalah yang nantinya dapat memperoleh alternatif pemecahan yang optimal baik secara kontekstual dan arsitektural dalam merencanakan dan merancang suatu bangunan.
3. Juga manfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan

### **D. Ruang Lingkup Bahasan**

#### **D.1. Ruang Lingkup Substansial**

Pedestrian sebagai pergerakan utama, dan bagian dari *linkage* kawasan diharapkan mampu membentuk *mental mapping* pengguna, image dan karakter kawasan superblok Johar Semarang.

---

## **BAB 1 Pendahuluan**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Ruang lingkup pembahasan secara materi dititik beratkan pada masalah masalah yang termasuk *urban design* (rancang kota) dan kajian Arsitektur Kota sebagai materi pokok untuk menghasilkan perancangan kawasan.

- a. analisa elemen-elemen perancangan kawasan, sarana dan prasarana, lahan aktivitas dan kebutuhan ruang serta kapasitas / daya tampung kawasan, merupakan jembatan untuk merancang tata ruang luar (dalam hal ini pedestrian) kawasan
- b. kajian yang menuju pada arahan desain fisik, utamanya pada penataan ruang pedestrian pada fungsi perdagangan kawasan studi.

### **D.2. Ruang Lingkup Spasial**

Wilayah studi penataan ruang pedestrian pada kawasan perdagangan Johar Semarang ini dengan batas-batas sebagai berikut :

- Sebelah utara : Jl. Agus Salim
- Sebelah Selatan : Jl. KH. Wahid Hasyim
- Sebelah Barat : Jl. Alun-alun Barat dan Jl. Kauman
- Sebelah timur : Kali Semarang

### **E. Metode Penulisan**

Metode yang digunakan dalam pembahasan LP<sub>3</sub>A ini adalah bersifat deskriptif dan komparatif dengan menguraikan data-data pokok kawasan untuk disusun dan mengambil perbandingan dari data yang telah ada dengan kemiripan masalah, sebagai masukan dalam upaya menata kembali kawasan melalui kajian analitis dari studi literatur.

Langkah-langkah yang dilakukan berkaitan dengan penelusuran metode di atas adalah sebagai berikut :

- Survei data primer (kawasan) yang berisi fenomena dalam bentuk permasalahan dan potensi kawasan melalui pengamatan langsung (observasi)
- Studi Literatur

Dilakukan untuk mendapatkan data-data sekunder yang berkaitan dengan data penunjang yang berupa data-data statistik dan kebijakan-kebijakan, peta, teori

---

## **BAB 1 Pendahuluan**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

konsep maupun standar-standar perencanaan yang digunakan untuk menganalisis data primer

- Wawancara

Mencari informasi dari nara sumber dan pihak-pihak yang terkait.

### **F. Kerangka Bahasan**

Kerangka bahasan dalam penyusunan LP3A ini meliputi :

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Menguraikan tentang latar belakang diambilnya judul, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup bahasan, metode penulisan yang digunakan serta kerangka bahasan yang berisi tentang pokok-pokok pikiran dalam setiap bab yang ada.

#### **BAB II STUDI LITERATUR**

Merupakan penjabaran teori-teori yang digunakan dalam merancang kawasan Johar, terutama konsep superblok yang berkaitan dengan revitalisasi dan kontekstual kawasan, selain itu lebih ditekankan pada pembahasan pedestrian berupa elemen-elemen, standarisasi dan aspek-aspek yang terkait dalam perencanaan dan perancangannya yang pada kawasan superblok merupakan pergerakan utama kawasan

#### **BAB III IDENTIFIKASI KAWASAN STUDI**

Berisi tentang tinjauan Kota Semarang secara umum, berkaitan dengan kebijakan dan rencana pengembangan khususnya kegiatan perdagangan, serta deskripsi kondisi dan potensi kawasan Johar.

#### **BAB IV STUDI KASUS**

Membahas permasalahan pada studi kasus, kemudian dianalisis pemecahan masalah yang diambil dalam menghadapi permasalahan, yang kemudian dibuat matrikulasi sebagai pendekatan pemecahan masalah yang dapat digunakan sebagai masukan dalam memecahkan masalah pada kawasan studi.

#### **BAB V BATASAN ; ANGGAPAN DAN ARAHAN PENATAAN**

Berisi tentang batasan, anggapan yang digunakan sebagai dasar menganalisis permasalahan dan arahan penataan lingkup studi dalam rangka

---

### **BAB 1 Pendahuluan**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

menyusun program perencanaan dan perancangan.

### **BAB VI ANALISIS KAWASAN STUDI**

Menguraikan suatu kajian (analisis) antara landasan teori dengan data-data yang ada untuk mempertajam materi judul sebagai pijakan dalam mengarahkan program perencanaan dan perancangan.

### **BAB VII PENDEKATAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Berupa pendekatan yang akan digunakan dalam menyusun program perencanaan dan perancangan yang menghasilkan perumusan konsep penataan kawasan dari hasil analisis kawasan studi, serta *design guidelines* pada ruang pedestrian kawasan.

### **BAB VIII KONSEP DAN PROGRAM DASAR PERANCANGAN**

Penerapan *design guideline* pada penataan ruang pedestrian yang terkait dengan tata ruang luar bangunan kawasan melalui penataan kawasan dengan konsep superblok.

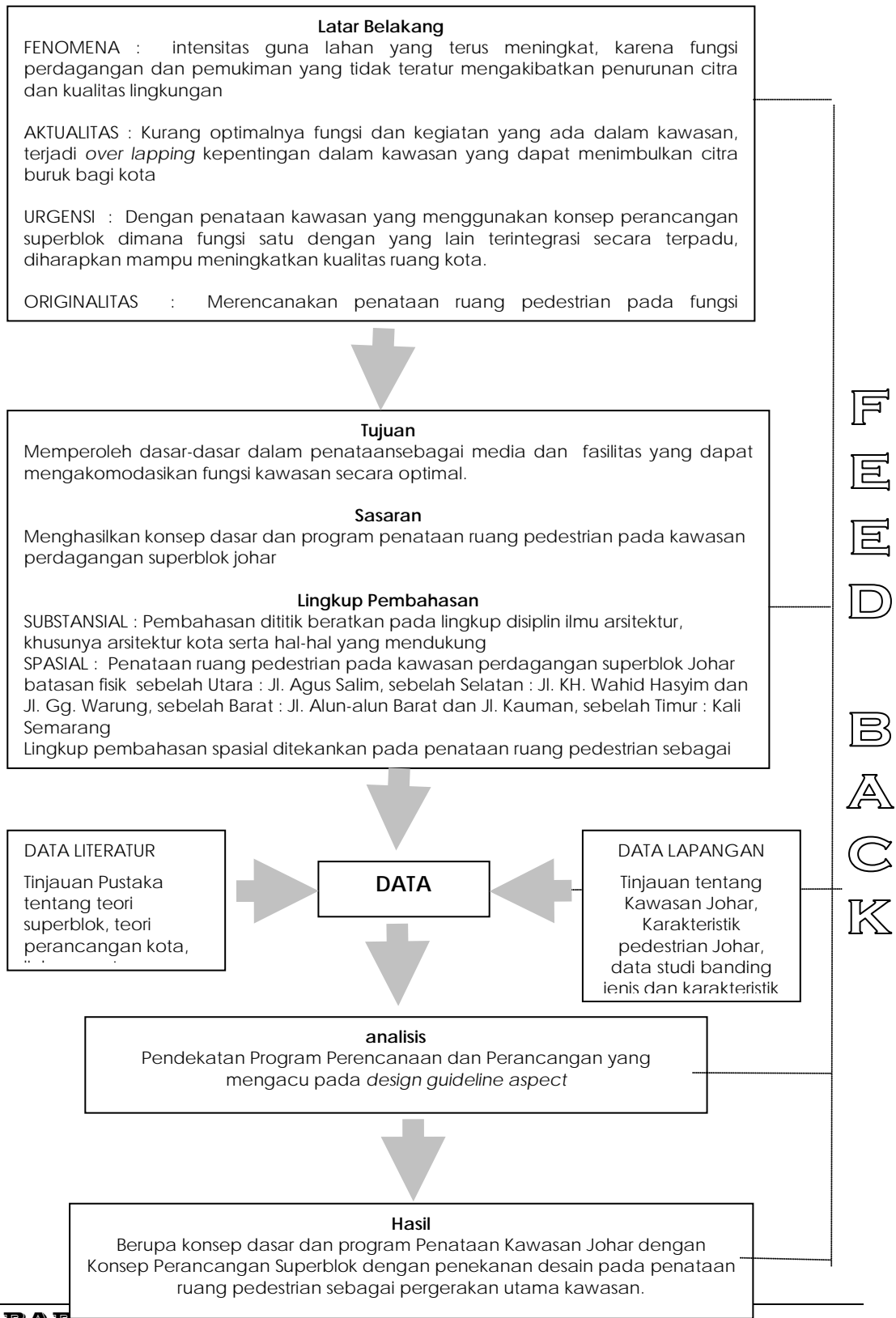
---

## **BAB 1 Pendahuluan**



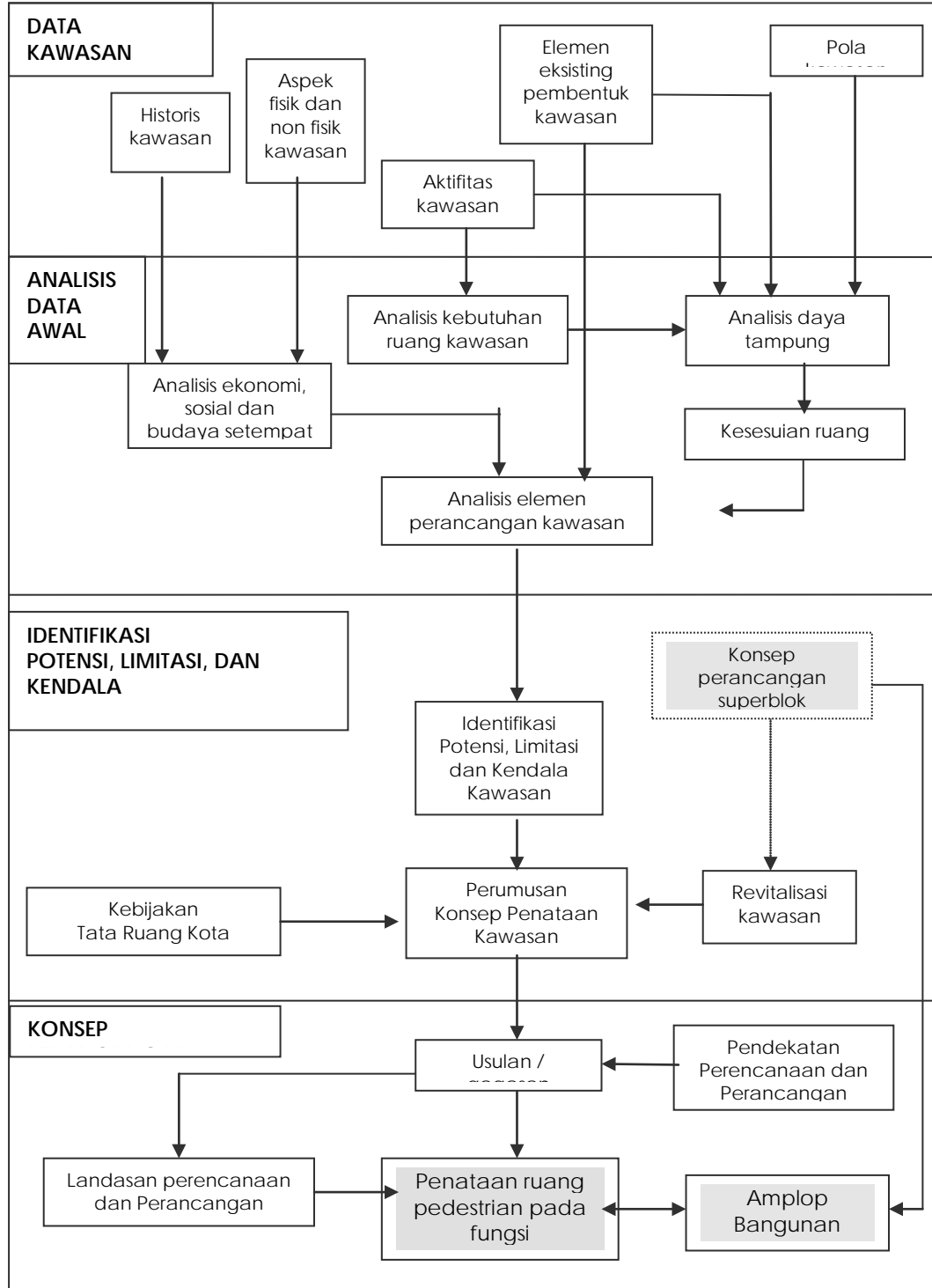
**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

**ALUR PIKIR**



**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

**PROSES PERANCANGAN**



**BAB 1 Pendahuluan**

**BAB II**

**STUDI LITERATUR**

**A. Dasar-dasar Perancangan Kawasan**

Dasar-dasar perancangan kawasan berupa produk Rancangan Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) yang disusun berdasarkan pola penanganan penataan bangunan yang ditetapkan sebelumnya (oleh pemda setempat) dan harus dapat menjadi panduan pelaksanaan kegiatan fisik penataan bangunan untuk suatu lingkungan (*district*).

Pola-pola penataan bangunan ini dapat dilakukan pada :

Lingkungan yang telah terbangun, dalam rangka pembangunan parsial, peremajaan, pembangunan kembali, revitalisasi atau regenerasi suatu lingkungan

1. Lingkungan bangunan yang dilestarikan
2. Pembangunan lingkungan baru yang potensial berkembang
3. Campuran dari ketiga pola di atas.

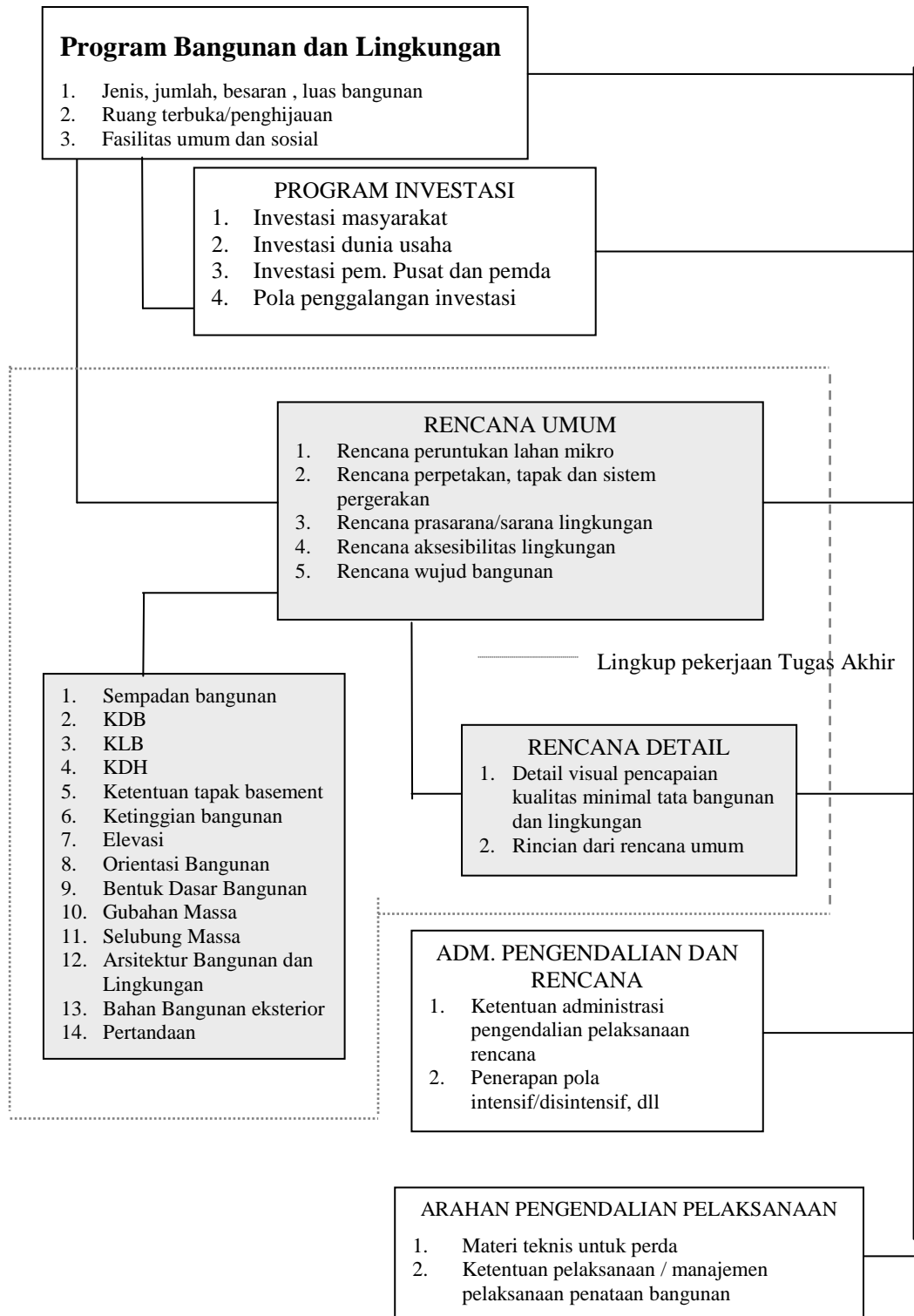
Dalam Lang, 1994 : 84, disebutkan kegunaan panduan ini adalah :

1. Mendefinisikan dan merancang kebutuhan publik
2. Mengkhususkan dan atau membatasi fungsi dan bentuk bangunan
3. Memperkirakan tipe-tipe khusus pembangunan
4. Melakukan upaya preservasi terhadap lingkungan terbangun yang sudah ada
5. Menentukan peruntukan atau lokasi *public art* sebagai penunjang nilai-nilai estetis

Secara diagramatis, substansi atau kelengkapan materi RTBL terdapat dalam gambar berikut :

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

gambar II-1  
KELENGKAPAN MATERI RTBL



Sumber : DPU Dirjen Cipta karya, 1996

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### **A.1. Pendekatan Dasar Rancang Kawasan**

Dua elemen pendekatan dasar rancang kota menurut Lang, 1994 : 184, yaitu :

#### 1. Elemen substantif (substantive element)

Merupakan elemen yang bersifat fisik maupun non fisik yang membentuk kualitas lingkungan. Lingkungan yang bersifat sosiogenik maupun biogenik. Produk perancangan ini harus mampu mengakomodasi elemen sosiogenetik yang memperhatikan aspek kultural masyarakat, aspek tata nilai yang berlaku umum (*cognitive*) dan aspek perilaku (*behavioural*), sedangkan pada lingkungan biogenetik harus dapat mempertahankan kelangsungan dan keseimbangan ekologis.

#### 2. Elemen prosedural (procedural element)

Merupakan elemen yang memuat proses rancang kota yang melibatkan berbagai pelaku dan kebijakan yang berlaku.

### **A.2. Teori Pendekatan Perancangan Kawasan**

Dalam bukunya *finding lost space*, 1973 Roger Trancik mengemukakan 3 teori pendekatan rancang kota yang sifat keterkaitannya sangat erat dan dapat saling mempengaruhi, yaitu :

#### 1. Teori Figure Ground

*Figure Ground* merupakan gambaran yang memperlihatkan secara jelas komposisi yang menarik antara solid dan void dalam suatu perancangan kawasan. Solid merupakan elemen yang berfungsi sebagai wadah aktivitas manusia dan biasanya berwujud bangunan. Void merupakan ruang terbuka dalam lingkungan, yang terdiri atas :

##### a. *Internal Void*

Merupakan ruang terbuka yang berada dalam lingkup suatu bangunan. Kualitas internal void dipengaruhi oleh konfigurasi bangunan serta keunikan dari fasade-fasade interior bangunan yang melingkupinya.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### *b. Eksternal Void*

Merupakan ruang terbuka yang berasal di luar lingkup bangunan dan bersifat *public domain*. Kualitas ruang yang ditimbulkan dipengaruhi oleh fasade-fasade bangunan yang melingkupinya, sehingga dapat dikatakan bersifat kontekstual.

**Gb.II-2.** *Plan diagram of street and squares. As urban voids, the network of streets and squares corresponds to the predominant field of solid urban blocks. Extensions of the home and places of neighborhood interaction, streets and blocks traditionally provided a system hierarchy from locally controlled territory to citywide communication routes. Places to move through, they were also place to spend time in.*

**Gb. II-3 The Park in The City Grid.**  
*Park and open gardens are urban spaces that provide contrast to the hard urban environment and opportunities for relaxation and recreation.*

SUMBER : Roger Trancik, *Finding Lost Space*

### 2. Teori Keterhubungan (*Lingage Theory*)

Bentukan suatu kota tidak terlepas dari adanya jaring-jaring sirkulasi (*network circulation*). Network yang ada dapat berupa jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk linier, ataupun bentuk-bentuk yang secara fisik menjadi penghubung antar bagian kota/kawasan. Dalam perancangan teori jaringan ini berguna sebagai salah satu titik acuan dalam mengorganisasi sistem pergerakan.

### 3. Teori Tempat Aktivitas (*Place Theory*)

Kota merupakan wadah aktivitas penduduk yang memiliki nilai budaya, sejarah maupun hal-hal lain yang sifatnya kontekstual. Keunikan, ciri khas suatu kota tidak terlepas dari perkembangan sejarah, budaya dan nilai sosial yang ada dalam komunitas kota tersebut. Bnetukan / rancangan kota harus dapat merespon dan mewadahi nilai sosial, budaya, persepsi visual,

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

sehingga kota tidak hanya hadir dan dirasakan sebagai *space*, namun juga dapat dirasakan keberadaanya sebagai sebuah *place*.

### **A.3. Prinsip integrasi dalam kawasan**

Dalam satu lingkup kawasan yang kompleks, pembangunan antar massa-massa bangunan dengan berbagai fungsi yang berbeda membutuhkan keterpaduan pedoman pelaksanaan. Pentingnya pedoman ini karena dalam satu kawasan harus tercipta integrasi ruang yang tercipta dari massa-massa bangunan yang ada.

Untuk mewujudkan kesatuan/integrasi antar ruang dalam satu kawasan, Trancik mengemukakan 5 prinsip integrasi, yaitu :

1. menciptakan pola pergerakan yang berurutan (*linking sequential movement*)
2. memperhatikan kesan kawasan yang sudah ada dan batas kesinambungan (*enclosure lateral & edge continue*)
3. bangunan/elemen peralihan (*integrated building*)
4. menciptakan sumbu dan perspektif (*axis and perspective*)
5. menyatukan ruang luar dan ruang dalam (*indoor-outdoor fusion*)

### **A.4. Elemen-elemen Perancangan Kawasan**

Salah satu teori perancangan kota yang paling lengkap dan sesuai untuk digunakan sebagai alat pengkaji keberadaan superblok adalah teori yang diungkapkan oleh Hamid Shirvani dalam Urban Design Process (1985: 7)

*"...the elements of urban design are: land use, building form and massing, circulation and parking, open space, pedestrian ways, activity support, signage, and preservation."*

"...elemen-elemen perancangan kota adalah: guna lahan, tata bangunan dan massa, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, tanda-tanda, dan preservasi."

1. Tata Guna Lahan (*land use*)

Yang dimaksud dengan tata guna lahan ( *land use* ) ialah pengaturan penggunaan lahan dimana seseorang harus menentukan pilihan yang terbaik dan keputusan untuk menggunakan lahan bagi maksud tertentu. Secara umum tata guna lahan memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan seharusnya berfungsi. Dalam perencanaannya tata guna

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

lahan ini merupakan proses alokasi sumber daya lahan yang dilakukan sedemikian sehingga manfaatnya dirasakan oleh masyarakat kota secara luas.<sup>\*1</sup> Perencanaan peraturan-peraturan yang sah dalam penggunaan tanah sebagai wujud penerapan tata guna lahan dalam usaha pemeliharaan ketertiban guna melindungi kesehatan, keamanan, dan kesejahteraan masyarakat umum ditentukan dalam perencanaan zoning. Dua hal pokok yang diatur dalam Zoning ialah: Peruntukan lahan dan Intensitas Pembangunan.

- a. Dalam peruntukan lahan terdapat pembagian penggunaan lahan menjadi kelompok-kelompok sesuai dengan interaksi antar unsur aktifitas, manusia, dan lokasi, pertama menghasilkan *land use plan* dengan pengelompokan aktifitas, fungsi, dan karakter tertentu, kedua menghasilkan *mixed land use plan* sebagai alternatif dalam pembagian penggunaan lahan yang terbatas.
  - b. Dalam intensitas pembangunan seorang developer akan mendapatkan izin membangun hingga FAR maksimum, sebagai bonus dari kompensasi atas kesediaannya membangun fasilitas tambahan bagi kepentingan umum. Aturan zoning memperhatikan aspek fisik bangunan yang mengatur ketinggian, pemunduran ( setback ), dan lantai dasar yang diperuntukkan untuk menunjang public space.
2. Bentuk dan Tataan massa Bangunan (bulding form and mass)
- Perangkat pengendalian bentuk dan massa bangunan meliputi :
- a. Ketinggian bangunan  
Dalam konteks kota ketinggian berbagai bangunan akan membentuk skyline kota, yang bukan hanya susunan berbagai bangunan di suatu kota, tetapi mempunyai berbagai makna, antara lain: skyline sebagai simbol kota, skyline sebagai indeks sosial, skyline sebagai alat orientasi, skyline sebagai perangkat estetis, skyline sebagai perangkat ritual.
  - b. Kepejalan ( bulk ) bangunan

---

<sup>\*1</sup> Kirana, Andi dkk, Pascasarjana Arsitektur ITB, *Teori Perancangan Kota* , 1989/1990



## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Kontrol kepejalan memberikan peningkatan kondisi angin dan pengontrolan terhadap cahaya matahari pada jalan-jalan dan ruang-ruang terbuka di bawahnya. Hasil kontrol kepejalan berupa bentuk artikulasi dan bertingkat permukaan dan bentuk bangunan, dapat menurunkan masalah angin. Pengontrolan cahaya matahari dan angin akan memberikan pengaruh : batas ketinggian, set back, ketinggian kondisional, sudut matahari, sudut pandang, ruang antar menara

### 3. Sirkulasi dan Parkir (*circulation and parking*)

Parkir memiliki dua pengaruh yang dapat mempengaruhi kualitas lingkungan, yaitu kelangsungan kegiatan komersial di pusat kota dan perwajahan atau bentukan fisik kota yang harus diamati.

Hal yang harus diperhatikan pada perancangan jaringan jalan, yaitu :

- a. Jaringan jalan harus mampu memberikan orientasi kepada penggunaanya dan membuat lingkungan *legible*
- b. Jaringan jalan harus merupakan ruang terbuka yang memiliki tampilan baik dan mendukung citra kawasan

Sektor publik dan private harus bekerjasama untuk mewujudkan tujuannya.

### 4. Ruang Terbuka (Open Space)

Ruang terbuka umum menurut Rustam Hakim (1987), adalah bentuk dasar dari ruang terbuka dari bangunan dapat digunakan oleh publik atau setiap orang, dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan, contohnya : jalan, pedestrian, taman, plasa, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dll

Bentuk ruang terbuka menurut Rob Krier dalam *Urban Space* (1979) diklasifikasikan menjadi 2 jenis, yaitu :

- a. Berbentuk memanjang, yaitu : ruang terbuka umumnya hanya mempunyai batas-batas di sisi-sisinya, misalnya : jalan, sungai, pedestrian, dll. Ruang terbuka ini menciptakan suatu koridor.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

b. Berbentuk cluster, yaitu : ruang terbuka ini mempunyai batas-batas di sekelilingnya, misalnya : plaza, square, lapangan, bundaran , dll.

Ruang terbuka ini membentuk kantong-kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktifitas kegiatan masyarakat kota.

### 5. Jalur Pejalan kaki (*pedestrian*)

Menurut John Fruin (1979)<sup>\*2</sup> 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. Merupakan alat penghubung antar moda angkutan yang tidak mungkin dilakukan oleh moda angkutan lain. Amos Rapoport (1977) dilihat dari kecepatannya, moda jalan kaki mempunyai kelebihan, yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitar.

Namun disadari bahwa model ini memiliki keterbatasan, antara lain, kurang handal untuk dapat dilakukakan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu-lintas kendaraan (Syaifudin, 1988 : 18)

### 6. Pendukung Aktivitas (*activity support*)

Untuk menghidupkan sebuah *space* yang terdapat dalam urban design menjadi sebuah *place* dibutuhkan adanya kegiatan-kegiatan yang mendukung berfungsinya kegiatan-kegiatan diantara kedua `pusat` kegiatan. Hal inilah yang mendorong timbulnya *activity support* (pendukung aktivitas)

Aktifitas pendukung ini menyangkut seluruh penggunaan dan kegiatan yang menunjang keberadaan ruang-ruang umum kota. Kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang umum tersebut merupakan dua hal yang selalu bersifat saling mengisi / melengkapi.

*Activity support* pada prinsipnya adalah kegiatan-kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang berada di kota. Bentuk kegiatan tersebut antara lain : *Food service*, penjualan barang-

---

<sup>\*2</sup> Dalam Belya, A. dkk, Sminar *Konsep Perancangan Superblok ...*, 1999

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

barang, hiburan, penyediaan fasilitas lingkungan yang dapat menarik pemakai untuk menikmati lingkungan disekelilingnya.

### 7. Penandaan (signage)

Ciri lain sebagai penanda citra kota adalah keberadaan Landmark (tetenger / penanda kawasan). Kota merupakan pusat kegiatan dan tempat interaksi manusia dengan sesamanya, oleh sebab itu dibutuhkan jenis informasi secara umum berupa penanda suatu kawasan dan lebih khusus berupa tanda-tanda (signage) tertentu yang berfungsi sebagai petunjuk kepada warga serta memudahkan warga kota. Landmark merupakan ciri yang menonjol dari sebuah kota dan selalu diasosiasikan dengan kawasan tersebut. Misal : bangunan tengeran, tanda-tanda, gunung, dll

Lebih jauh lagi tanda ( sign ) juga dapat dijadikan landmark yang juga dapat berfungsi sebagai orientasi.

Dari jenisnya, tanda-tanda dibedakan menjadi :<sup>\*3</sup>

#### a. Identitas

Tanda ini 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

---

<sup>\*3</sup> Dinas Tata Kota pemda DKI, *Panduan Rancang Kota-KPT Sudirman*, 1997

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

- 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 iklan dan reklame
- 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

**Gambar II-4**  
Tanda-tanda sbg *streetscape*  
Sumber :  
*The Urban Design Process*, 1985

### 8. Pelestarian/preservasi (preservation)

Dalam perancangan kota / kawasan, upaya pelestarian harus mampu melindungi kelestarian lingkungan yang telah ada dan ruang-ruang kawasan yang sudah terbentuk, seperti bangunan bersejarah. Preservasi juga dilakukan terhadap aktivitas yang sudah berlangsung dengan memperhatikan aspek sejarah kawasan selama aktivitas tersebut masih dianggap sesuai.

## **B. Konsep Superblok dan Revitalisasi Kawasan**

Pengertian Superblok adalah :

*Superblock is an urban area of several acres, usually closed to through having intrrelated residence and industry along with commercial, social, and recreational facilities.* <sup>\*4</sup>

Superblok adalah suatau daerah urban yang meliputi beberapa hektar, biasanya membentuk semacam ketertutupan untuk lalu lintas besar, memiliki kaitan antar hunian dan industri bersama dengan komersial, sosial, dan fasilitas rekreasi.

---

<sup>\*4</sup> Webster, New World Dictionary, 1988

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Dalam literatur-literatur lain disebutkan bahwa :

1. Superblok adalah suatu proyek real estate berskala besar terdiri dari tiga fungsi atau lebih, seperti belanja , perkantoran, hunian, hotel, dimana terjadi hubungan yang saling menunjang antara kegiatan tersebut, terjadi integrasi fisik dan fungsioanal yang nyata antara komponen-komponen proyek termasuk areal pedestrian yang nyaman dalam tahap-tahap pembangunan seperti jenis dan skala pemakaian, tingkat kepadatan dan hal lain yang terkait amat diutamakan
2. Superblok dapat dibayangkan sebagai kumpulan gedung-gedung bertingkat banyak yang berlokasi dalam satu kawasan atau daerah wilayah kota yang menampung berbagai fungsi pola tata guna lahan seperti perkantoran, pusat perbelanjaan, pertokoan, hotel, pusat pelayanan masyarakat, rekreasi, restoran, dan fungsi lainnya

Konsep superblok digunakan sebagai perangkat untuk menyesuaikan kawasan di pusat kota terhadap tuntutan pertumbuhan kota. Dalam hal ini pertumbuhan lahan tidak di dominasi oleh peruntukan hunian, tetapi lebih didominasi pada peningkatan nilai serta efisiensi pemanfaatan lahan secara optimal sesuai potensi ekonomi yang dimiliki lahan yang semakin tinggi.

Kenyataan tersebut mendorong dilakukan reorganisasi dari struktur penggunaan lahan, yang merupakan perombakan terhadap : peruntukan lahan, intensitas penggunaan, tingkat kepadatan, struktur secara spatial.

Dan hasil akhir dari reorganisasi adalah suatu tata ruang yang akomodatif terhadap penggunaan yang bersifat majemuk dan terpadu (Danisworo, 1991)

### **B.1. Penerapan Konsep Superblok & Aspek Kontekstual Kawasan**

Penerapan konsep superblok direalisasi melalui mekanisme peremajaan kota dengan kategori reorganisasi (penataan kembali) sehingga konsep superblok memiliki kerangka perancangan yang lentur dan cukup ruang untuk melakukan inovasi perancangan bangunan dan lingkungan (Danisworo, 1991)

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 1. Manfaat Konsep Superblok

Struktur kota yang berupa kapling-kapling beserta jaringannya, dipandang sudah tidak dapat lagi dipertahankan, kemudian dibangun kembali dengan mempertahankan aspek kontekstual, serta mempergunakan pendekatan komprehensif dan terpadu. Selain itu dapat digunakan sebagai perangkat untuk mengendalikan intensitas lahan di sebuah kawasan secara terkelola.

### 2. Karakteristik Lokasi yang Optimal Bagi Penerapan Konsep Superblok :<sup>\*5</sup>

- a. Tingkat produktifitas lahan yang semakin tinggi sesuai dengan potensi lahan yang semakin tinggi nilai ekonomi masyarakatnya.
- b. Daya dukung lingkungan layak bagi peningkatan intensitas lahan
- c. Tingkat kemerosotan fisik dan ekonomi semakin tinggi, terutama disebabkan oleh struktur kota yang dibentuk oleh susunan kapling yang sempit serta jaringan yang kurang menguntungkan, sehingga membutuhkan reorganisasi.

## **B.2. Syarat Lokasi yang berpotensi dengan konsep perancangan superblok<sup>\*6</sup>**

### 1. Access dan visibility

Hal ini berhubungan dengan tingginya tingkat aktifitas didalam superblok khususnya superblok yang berperan penuh sebagai *Central Business District* yang menjadi magnet bagi penduduk yang tinggal di luar superblok tersebut. Superblok demikian harus memiliki jaringan jalan pendukung disekitar dan diluar yang erat kaitannya dengan prasarana jalan kota. Dalam hal ini berupa jalan raya / protokol, tempat transit dan pedestrian

### 2. Dekat dengan pusat kegiatan

Lokasi dipusat kota akan lebih menguntungkan mengingat pusat kegiatan masyarakat ada disana, hal ini menyebabkan daerah tangkapannya menjadi lebih luas.

---

<sup>\*5</sup> Hatta M, Cahyo, *Intensifikasi Lahan...*, Tesis Program Magister PWK-Fak. PS ITB, 1996

<sup>\*6</sup> ibid <sup>\*2</sup>

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 3. Tersedianya prasarana listrik, air dan telpon

Kota-kota besar pada lokasi strategis yang telah didukung oleh prasarana tersebut akan lebih mendorong untuk dikembangkan dengan konsep superblok

### 4. Zonning yang mendukung (KLB, KDB, peruntukan dan batas ketinggian)

Pengembangan konsep superblok ini akan sangat bergantung pada rencana umum tata ruang dan rencana detail tata ruang kota yang didalamnya memuat antara lain peruntukan lahan, koefisien dasar bangunan dan lantai bangunan, ketinggian bangunan yang kesemuanya ini mengatur apakah konsep vertikal atau horisontal development untuk mengantisipasi tuntutan terhadap lokasi yang strategis ini dapat dikembangkan.

### **B.3. Syarat-syarat untuk Mendukung Keberhasilan Penerapan Konsep Superblok Melalui Mekanisme Peremajaan Kota<sup>\*7</sup>**

Syarat-syarat tersebut adalah :

#### 1. Menghindari dampak lingkungan yang merugikan bagi masyarakat

Hal tersebut dilakukan dengan :

- a. mempertimbangkan masyarakat berpenghasilan rendah
- b. melindungi bangunan bersejarah
- c. berperan serta mengatasi masalah transportasi

#### 2. Mempertimbangkan aspek sosial ekonomi dan sosial budaya

#### 3. Mempertimbangkan aspek perancangan bangunan

#### 4. Menghindari konsep 'orientasi ke dalam'

### **C. Pedestrian as a linkage system**

Secara harfiah linkage berarti : *action or manner of linkage or being linked* atau suatu keterkaitan atau dikaitkan<sup>\*8</sup>

Linkage menunjukkan adanya suatu hubungan dari pergerakan atau aktifitas yang terjadi pada beberapa zone makro maupun mikro dengan atau tanpa keragaman

---

<sup>\*7</sup> ibid<sup>\*5</sup>

<sup>\*8</sup> Hornby, AS, *Oxford Advance Learner Dic.*

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

fungsi. Pedestrian merupakan salah satu aspek utama dalam sebuah kawasan superblok yang terkait dengan *linkage systems*.

### **C.1. Pedestrian dalam Kawasan Superblok**

Dapat dikatakan bahwa superblok adalah suatu penggunaan multifungsi dalam suatu kawasan, yang terdiri lebih dari satu blok bangunan dan membentuk blok yang super (kompleks), antar blok memiliki kaitan dan integrasi tertentu dan biasanya memiliki fasilitas jalan lingkungan pada interior blok. Dengan demikian dapat kita ketahui bahwa perencanaan superblok dimaksudkan untuk **mempertajam efektifitas penggunaan lahan**, di mana di dalamnya terdapat berbagai macam fasilitas, mulai dari hunian, perkantoran, sampai pada jasa dan rekreasi atau hiburan yang mana para penggunaan jasa didalamnya dapat dengan mudah menggunakan fasilitas tersebut tanpa harus mengeluarkan biaya tambahan untuk transportasi, **cukup dengan berjalan kaki saja**.

### **C.2. Jenis dan Klasifikasi Jalur Pejalan Kaki**

1. Jenis jalur pejalan kaki sebagai berikut :

a. Terlindungi

1.) *Indoor*

a.) vertikal → tangga, ramp

b.) horisontal → coridor (selasar), hall, mezzanin

2.) *outdoor*

- arcade

- selasar

- gallery

- shopping mall

- terowongan

b. Tidak terlindungi

- trotoar

- plaza

- *pathway* (lorong)

- zebra cross

- *footpath* (setapak)

- jembatan penyeberangan

- pedestrian mall



**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

2. Sedangkan klasifikasi jalur pejalan kaki adalah sbb : (Rubenstein, 1992)

**Tabel II-1**  
KLASIFIKASI JALUR PEDESTRIAN

Tipe Pedestrian	Pengertian & fungsi	Keterangan
Full mall	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jalur pedestrian di pusat ota yang tertutup utk kendaraan bermotor, bila mencakup satu kawasan luas disebut <i>pedestrian district</i></li> <li>▪ aktivitas retail &amp; rekreasi didukung <i>street furniture</i></li> <li>▪ mengintegrasikan r. kawasan dalam bentuk <i>linking sequential movement</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ memerlukan pengaturan lokasi parkir</li> <li>▪ pengiriman barang ke toko / pusat retail (<i>load/unload</i>)</li> <li>▪ cara menghidupkan kawasan sepanjang hari</li> <li>▪ tdk membutuhkan jalan yang lebar</li> <li>▪ tdk diperlukan jalan tembus, krn panjang jalan biasanya pendek</li> </ul>
Transit mall	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jalur pedestrian yang hanya dilalui angkutan umum, disebut juga <i>transitway</i></li> <li>▪ aktivitas retail &amp; rekreasi didukung <i>street furniture</i></li> <li>▪ mengintegrasikan aktivitas di sepanjang rute yang mencakup perdagangan, perkantoran, hotel, hiburan dan pemukiman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cara menghidupkan kawasan sepanjang hari</li> <li>▪ Merugikan lokasi bisnis di luar pusat kota</li> <li>▪ Membutuhkan ruang untuk kendaraan</li> <li>▪ Perlu disediakan parkir kendaraan</li> </ul>
Semi mall	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalur pedestrian yang didalamnya masih dapat dilewari kendaraan pribadi namaun dibatasi akses dan kecepatannya, disebut juga <i>pedestrian sidewalk</i></li> <li>▪ Aktivitas retail didukung <i>street furniture</i></li> <li>▪ Mengintegrasikan ruang kawasan dengan menghubungkan pergerakan secara berurutan menjadi satu kesatuan (koridor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aspek interaksi sosial agak kurang</li> <li>▪ Pengaturan perparkiran</li> <li>▪ Masih ada konflik dng lalu lintas kendaraan</li> <li>▪ Perlu dilakukan pembatasan kec. Kendaraan dan pengurangan vol. Lalin kendaran</li> </ul>

Sumber : Rubenstein, 1992

**C.3. Elemen Pendukung Jalur Pedestrian (*street furniture*) antara lain :<sup>\*9</sup>**

1. Paving

Yang ikut mempengaruhi pemilihan paving antara lain : skala, pola, warna dan tekstur. Material paving dibedakan : concrete (beton), brick (batu bata), stone (batu), asphalt (aspal)

<sup>\*9</sup> Rubenstein, 1992

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 2. Lampu

Standar penerangan utk skala jalur penernagan secara umum adalah maks. Untuk ketinggian 12 f dan menggunakan bolam yang tidak lebih dari 75 watt

### 3. Sign

Sign diperlukan untuk : identitas mall, rambu lalu lintas, identitas daerah perdagangan, memberi informasi lokasi atau aktivitas

### 4. sculpture

Sebagai *eye catching*, pemanis dalam sebuah ruang terbuka

### 5. Bollards

Semacam balok-balok batu berfungsi sbg barrier atau pembatas antara jalur pedestrian dgn jalur kendaraan yang biasanya terdapat pada pedestrian tipe *semi mall*. Bollards ini biasanya dikombinasikan dengan lampu jalan

### 6. Shelter (pelindung/peneduh)

Shelter bisa berbentuk linier sbg *corridor* atau *sitting group* yang fungsinya bisa berupa tempat istirahat atau halte

### 7. Telepon Umum

### 8. Tanaman Peneduh

## **C.4. Aspek-aspek yang Mempengaruhi Kualitas Kegiatan dalam Ruang Pedestrian**

Menurut Hamid Shirvani ( 1985 ) dalam *The Urban Design Process*

“ *A good pedestrian system reduces dependency on automobiles in a downtown area, increase trips downtown, enhances the environment by promoting a human-scale system, creates more retailing activity, and finally, helps to improve air quality.*”

Oleh karena itulah maka melihat pentingnya moda jalan kaki ini bagi sistem sirkulasi kota maka kiranya perlu untuk diketahui aspek-aspek yang mempengaruhi kualitas kegiatan dalam ruang pedestrian. Aspek-aspek tersebut, antara lain :

### 1. Aspek iklim dan lingkungan

Berkaitan dengan keadaan iklim setempat, lingkungan alam/fisik dan lingkungan sosial.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 2. Aspek Pencapaian

Aspek pencapaian berkaitan dengan panjang / jarak orang untuk berjalan kaki. Hal-hal yang perlu diperhatikan adalah : (Unterman, 1984)

#### a. Waktu

Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang / jarak tempuh. Misal berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak relatif, waktu berbelanja kadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari. Di Amerika jarak yang dianggap masih menyenangkan untuk berjalan kaki adalah sampai dengan jarak 455 m. Bila lebih dari itu orang akan memilih moda yang lain untuk melanjutkan perjalanannya. Berjalan kaki di pusat kota ( kawasan perbelanjaan ) terasa masih menyenangkan dengan jarak 500 meter, lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah orang berjalan kaki ( misal adanya tempat duduk, kios, kafe ) Jarak yang pantas dilakukan dalam perjalanan kaki dari satu tempat ke tempat lain berkisar antara 5 – 30 menit, waktu 30 menit adalah batas maksimum kenyamanan, waktu 15 menit adalah batas waktu ke sekolah-sekolah atau toko terdekat. ( *Paul Ritter, Planning for man and motor* )

#### b. Kenyamanan

Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan . Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia cuaca yang sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki di Indonesia. Jarak tempuh kurang lebih 400 m <sup>\*9</sup>

#### c. Ketersediaan kendaraan bermotor

Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaan akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara lebih merata.

#### d. Pola tata guna lahan

---

<sup>\*9</sup> Kompas, 4 April 1989, dalam Teori Perancangan Urban, Program Pasca Sarjana ITB 1990

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran ( mixed use ) perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat ketimbang dengan kendaraan bermotor akibat sulit berhenti untuk setiap saat.

### 3. Aspek keamanan

Berkaitan dengan keamanan pengguna dalam ruang pedestrian baik dalam lingkup internal (keamanan fisik jalur pedestrian) maupun keamanan eksternal (keamanan lingkungan)

### 4. Aspek kondisi ruang kegiatan

Aspek ini meliputi zoning dan elemen-elemen ruang

### 5. Aspek visual, meliputi :

lingkungan sekitar, tata bangunan, tata hijau, tata informasi

Melalui perencanaan dan perancangan elemen-elemen pembentuk visual pedestrian ini akan menghasilkan *townscape* yang menghadirkan citra kawasan

## **C.5. Kategori Perjalanan Pejalan Kaki**

Tiga kategori tipe perjalanan kaki (Rubenstein, 1992), yaitu :

### 1. Terminal trips

Jalur pedestrian dirancang dari satu tempat ke lokasi yang berhubungan dengan pusat prasarana transportasi dan sebaliknya, antara lain adalah tempat parkir, halte bus, dll

### 2. Function trips

Jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, berbelanja, makan-minum, pulang dan pergi dari dan ke tempat kerja.

### 3. Recreational trips

Jalur pedestrian dirancang dalam kaitan dengan waktu luang pemakaiannya, contoh: perjalanan untuk menyaksikan pertandingan olah raga, menonton konser, dll.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### **C.6. Karakteristik bentuk pedestrian**

*Form characteristic* merupakan variabel desain yang sesuai dengan lingkup materi perancangan pedestrian sebagai elemen desain kawasan/kota. Kualitas desain pedestrian dan estetika *urban space* dapat dinilai melalui kriteria-kriteria berikut ini : (Rubenstein, 1992)

1. Figure Ground

Merupakan kontras antara sebuah obyek dengan dasarnya. Sebuah elemen terlihat sebagai figur apabila dia menonjol tanpa mengganggu dasar/lantainya. Contohnya tumbuh-tumbuhan terhadap langit sebagai dasar, lampu terhadap gedung-gedung. Beberapa kontras membuat obyek menjadi jelas dan beridentitas.

2. Continuity

Continuity terjadi melalui bagian-bagian sama yang saling berentetan. Bagian-bagian tersebut dapat saling terhubung dengan menjaga skala yang umum, bentuk, tekstur atau warna dari ruang kawasan. Misalnya dengan memberi warna khusus pada paving sehingga menimbulkan kontinuitas pada pedestrian

3. Sequence

Merupakan kontinuitas dalam ruang atau obyek yang menunjukkan rangkaian perubahan secara visual, berupa pergerakan, suasana maupun arah. Suatu ruang yang berangkai dapat menciptakan suasana khusus. Misalnya kumpulan pohon yang menciptakan ruang tertutup (*enclosure*) yang kemudian diikuti ruang terbuka di belakangnya

4. Repetition

Repetition / pengulangan di sini meliputi bentuk, warna atau tekstur dan hanya salah satu bagian saja yang dapat diulang. Contohnya jenis lampu jalan tertentu yang dapat dipilih dan diulang ke seluruh bagian jalur pedestrian

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 5. Rhythm

Rhythm / irama merupakan suatu rangkaian pengulangan elemen yang disela pada jarak tertentu. Irama ini dapat diterapkan pada pola paving dengan membuat perubahan desain / bahan pada jarak tertentu

### 6. Size / scale

Size atau ukuran suatu obyek / ruang adalah relatif dan bergantung pada jarak obyek dari pengamat. Scale merupakan ukuran relatif dan didasarkan pada tinggi rata-rata pengamat, yaitu 1,75 meter. Skala suatu ruang bergantung pada pengamat itu sendiri. Mata manusia memiliki sudut pandang  $27^{\circ}$ , sehingga untuk melihat bangunan harus berada pada jarak  $\pm 2$  kali ketinggian bangunan.

### 7. Shape

Menciptakan suatu kualitas bentuk ruang tersendiri pada suatu obyek/ruang. Menunjukkan bagaimana bentuk ruang apakah berupa garis lurus, melengkung atau menyudut.

### 8. Proportion

Merupakan perbandingan antara tinggi, lebar dan panjang. Perbandingan diperlukan untuk mendapatkan obyek yang besarnya berbeda dengan dimensi yang tetap sama.

### 9. Hierarchy

Merupakan sistem yang digunakan untuk mengelompokkan warna atau ukuran. Dapat diterapkan misalnya untuk menonjolkan area di sekitar *sculpture* dengan mengubah ukuran atau warna pavingnya.

### 10. Dominance

Menunjukkan pentingnya suatu bagian dibanding bagian lainnya karena memiliki ukuran yang lebih besar / berada pada posisi yang menonjol. Pada suatu kawasan pedestrian akan terdapat ruang yang mendominasi, di mana di dalamnya terdapat aktivitas khusus ataupun elemen utama kawasan yang menjadi *vocal point*

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 11. Texture *dan* Pattern

Tekstur dapat dilihat dari tipe material yang digunakan maupun permukaan suatu elemen. Pattern/pola penting dalam desain untuk menambah kekontrasan dan daya tarik.

### 12. Transparency

Transparansi memberikan penekanan secara visual. Penerapannya misalnya pada elemen paving melalui transparansi warna (overlap dan perubahan) sehingga membuat pola paving lebih menarik

### 13. Direction

*Direction* / arah merupakan elemen yang dapat mengarahkan ke suatu obyek atau area dalam suatu kawasan

### 14. Similarity

*Similarity* / kesamaan dapat terjadi pada kelompok-kelompok bentuk elmen jalur pedestrian. Karakteristik ini didukung dengan adanya pengulangan, warna, bentuk, ukuran dan tekstur.

### 15. Volume *dan* Enclosure

Elemen-elemen pembentuk ruang meliputi bidang dasar, bidang atas dan bidang vertikal merupakan hal yang harus diperhatikan untk mendapatkan definisi ruang yang jelas. Bidang dasar berhubungan dengan semua benda yang ada pada permukaan horisontal. Bidang vertikal memiliki fungsi penting dalam hal pembentukan ruang dan bidang atas penting dalam memberikan definisi ketinggian suatu ruang.

### 16. Motion

Merupakan proses perubahan waktu atau posisi yang dapat memperkuat arah atau jarak dan memberikan rasa bentuk dalam pergerakan. Pada saat orang berjalan di jalur pedestrian, pusat perhatian atau sudut pandang terhadap suatu obyek berubah. Hal ini mengakibatkan adanya variasi pemandangan, sinar matahari dan pola banyangan tergantung pada waktu, hari maupun musimnya.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 17. Time

Kesinambungan periode waktu atau rangkaian kejadian pada waktu lampau, sekarang maupun masa depan adalah penting. Melestarikan bangunan kuno dan menambahkan bangunan baru pada suatu kawasan akan membuat kesinambungan dengan sejarah lampau.

### 18. Sensor

Rasa suatu tempat (*sense of place*) berupa kesan visual dan daya tarik dari suara, bau, sentuhan akan menambah dimensi pada desain ruang kota. Jalur pedestrian harus mampu menciptakan suasana yang menarik orang, diantaranya melalui keberadaan *sculpture*, penataan lansekap dan aktivitas / aktraksi yang menarik.

## **C.7 Pelayanan Pejalan Kaki**

Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki berkaitan dengan beberapa pengertian, meliputi : \*

1. Kecepatan pejalan kaki (*pedestrian speed*), yaitu rata-rata kecepatan berjalan pejalan kaki dalam meter per menit
2. Tingkat arus pejalan (*pedestrian flow rate*), yaitu jumlah pejalan yang melalui suatu titik tiap menit yang dinyatakan dalam meter per menit. Titik yang dimaksud di sini adalah pandangan tegak lurus melalui lebar trotoar.
3. Satuan lebar (*unit width flow*), yaitu rata-rata arus pejalan per satuan lebar trotoar efektif dinyatakan dalam orang per menit per meter.
4. Rombongan / kelompok pejalan (*platoon*), adalah sejumlah pejalan yang berjalan bersama-sama dalam satu kelompok, biasanya secara tidak sengaja karena pengendali lalu lintas seperti lampu merah dan faktor-faktor lainnya.
5. Kepadatan pejalan (*pedestrian density*), adalah rata-rata jumlah pejalan per satuan ruang, dinyatakan dalam orang per meter persegi.
6. Ruang pejalan (*pedestrian space*), adalah rata-rata daerah yang tersedia untuk tiap pejalan pada suatu trotoar yang dinyatakan dalam meter persegi per orang.

---

\* Khisty, 1990 dalam Diah Intan, *Identifikasi Potensi Visual dan Pedestrian...*, 1999



## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Hubungan antara kepadatan, kecepatan dan arus pejalan memiliki bentuk yang sama dengan arus lalu lintas kendaraan yaitu :

$$V = S \times D$$

Dimana :

**V = arus dinyatakan dalam orang / meter / menit**

S = kecepatan dinyatakan dalam orang / meter<sup>2</sup>

D = kepadatan dinyatakan dalam orang / meter<sup>2</sup>

Persamaan lain yang sering digunakan adalah dengan memakai variabel ruang yang merupakan kebalikan variabel kepadatan yaitu :

$$V = S / M$$

M = ruang

Adapun hubungan antara arus dan ruang dapat dilihat pada gambar berikut :

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Hubungan kecepatan dan arus pejalan terlihat dalam gambar berikut :

Hubungan antara kecepatan dan ruang pejalan kaki terlihat dalam gambar berikut :

### C.7.1. Kriteria Tingkat Pelayanan Trotoar

Kriteria atau standar tingkat pelayanan dengan berdasarkan pada rata-rata pemilikan ruang tiap pejalan dan beberapa faktor kualitatif, seperti kemampuan untuk memilih kecepatan bergerrak, serta kemampuan untuk mendahului dan mencegah konflik dengan pejalan lain. Standar ini diklasifikasikan kedalam berbagai tingkat pelayanan yaitu tingkat pelayanan yang lebih tinggi menyediakan ruang pejalan yang lebih besar.

Kriteria tingkat pelayanan trotoar yang digunakan dalam studi in terbagi atas beberapa tingkatan pelayanan yang dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**BAB III  
IDENTIFIKASI KAWASAN**

**A. Tinjauan Umum Kota Semarang**

Semarang sebagai ibukota propinsi Jawa Tengah terletak di pantai Utara P. Jawa dengan posisi  $6^{\circ} 5' - 7^{\circ} 10'$  LS dan  $110^{\circ} 5' - 110^{\circ} 35'$  BT. Luas wilayah mencapai 377.366,838 m<sup>2</sup> atau 373,7 ha dan terbagi menjadi 16 kecamatan. Data Populasi kota Semarang tahun 1997 menunjukkan angka 1.261.929 jiwa.

Dalam RTRW Propinsi Dati I Jawa Tengah, strategi pengembangan kota-kota diarahkan untuk lebih memantapkan dan memperjelas hirarki yang sudah ada agar tidak terjadi polarisasi yang kuat ke arah pusat pertumbuhan yaitu dengan mengembangkan kota-kota kecil dan menengah yang mempunyai potensi untuk berkembang, terutama yang terkait dengan pusat pertumbuhan. Pengembangan kota dilakukan dengan cara menyediakan sarana dan prasarana kota yang dibutuhkan sesuai dengan peran dan fungsi kota tersebut. Berdasarkan data dari Bappeda Kotamadya Semarang mengenai konservasi bangunan kuno, pada tahun 1700-1906 merupakan awal pertumbuhan kota Semarang. Hal ini ditandai dengan munculnya bangunan perkantoran, bangunan fasilitas sosial dan pada akhirnya tumbuhnya pusat kota Semarang itu sendiri. Kemudian hadirnya pemukiman pada tahun 50-an, merupakan salah satu indikator berkembangnya kota Semarang. Fasilitas penunjang pada sektor perdagangan secara bertahap mulai tumbuh seiring tumbuh dan berkembangnya sektor lainnya seperti sektor penduduk, transportasi, industri, perumahan, perkantoran, serta sektor sosial ekonomi

Dengan adanya kebijakan Pemerintah Kotamadya Semarang, agar dapat menciptakan kehidupan kota yang serasi yang menyangkut susunan pusat-pusat pemukiman dan jangkauan pelayanan penduduk pada tiap-tiap wilayah maka Kotamadya Semarang dibagi menjadi empat wilayah pengembangan yaitu:

1. Wilayah Pengembangan I yang terbagi atas pusat kota dan ekstensi pusat kota. Berfungsi sebagai pusat kegiatan pelayanan umum (Central Business District) yang meliputi perbelanjaan, transportasi regional/lokal, pergudangan

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

dan perumahan dengan kepadatan tinggi.

2. Wilayah Pengembangan II yang merupakan pusat kegiatan industri.
3. Wilayah Pengembangan III dengan kegiatan utama di bidang jasa, pemukiman, pendidikan dan militer.
4. Wilayah Pengembangan IV merupakan wilayah di luar pusat kota dengan kegiatan utama bidang agraris.

### **B. Tinjauan Kawasan Johar**

#### **B.1. Sejarah Perkembangan Kawasan Johar Semarang**

Kota Semarang memiliki akar sejarah perkembangan yang unik. Perkembangan kota diawali dengan dua elemen fisik yaitu benteng (kota lama) dan kali Semarang. Fungsi Semarang sebagai pusat perniagaan dan pusat penyebaran agama Islam mulai terbentuk sejak Ki Pandan Arang mengembangkan pusat pemerintahan Kerajaan Demak di Tirang Ampel yang selanjutnya dikenal dengan nama bubakan. Kawasan Johar dahulu merupakan lokasi titik awal pusat pertumbuhan terbentuknya kota Semarang tahun 1500-1700. Saat itu kawasan ini di kenal dengan sleko (daerah sepanjang kali). Kota Semarang merupakan kota pelabuhan yang amat penting, hal ini ditandai dengan datangnya bangsa Cina, Portugis, Melayu, India, Persia dan bangsa Arab lalu bangsa Belanda. Kemudian mereka membentuk pemukiman sendiri, seperti saat ini terlihat di Gang Pinggir dan Gang Baru yang merupakan pemukiman etnis Cina, Pekojan dan Petolongan sebagai tempat pemukiman orang Khoja atau Arab.

Awal mulanya kawasan Johar berfungsi sebagai pusat kota Semarang, dengan konsep kota tradisional yang lengkap dengan alun-alun (ruang terbuka), pusat pemerintahan (Kanjengan), tempat ibadah (masjid agung) dan pusat perdagangan (pasar Johar). Citra sebagai pusat kota Semarang melekat pada kawasan Johar hingga akhir tahun 50-an. Kanjengan selanjutnya berkembang sebagai pusat kegiatan dengan hadirnya sebuah pasar di tepi Alun-alun Timur. Tradisi dug-deran dan warak ngendog untuk menyambut Bulan Ramadhan memanfaatkan alun-alun ini sebagai tempat perayaan dan pasar malam sejak

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

tahun 1891, selanjutnya oleh Ir. Thomas Karsten pasar yang ada direncanakan kembali sebagai pasar besar yang lebih permanen.

Pengembangan Johar sebagai pusat kegiatan ekonomi kota menguat sejak ditetapkannya Johar sebagai pusat kota Semarang pada masa pemerintahan Belanda dan ditandai dengan dibangunnya Pasar Johar, pembangunan ini selasai tahun 1939. Pada periode 1973-1978 Semarang secara umum mengalami kemajuan di bidang pembangunan. Dengan adanya perkembangan yang pesat, lambat laun citra kawasan Johar sebagai pusat kota semakin berkurang. Citra Kawasan Johar sebagai pusat kota Semarang mengalami perubahan-perubahan yang sangat mendasar sehingga mengurangi citra pusat kota, hal ini terjadi terutama dengan “hilang”nya alun-alun yang berubah fungsi menjadi hotel metro dan pertokoan yaik dan Shopping Centre Johar (SCJ). Pada perkembangan berikutnya, kawasan Johar sebagai pusat kota semakin memudar dengan berubahnya kanjengan menjadi pertokoan dan alun-alun depan masjid menjadi los-los pasar Yaik Permai. Namun demikian artefak yang masih cukup kuat sebagai pembentuk karakter kawasan Johar adalah citra Kanjengan, Masjid Agung dan pasar Johar.

Sebagai pusat kota dan pusat kegiatan pada masa pemerintahan Belanda (tahun 1700-1906), fungsi pelayanan ekonomi Johar terus berkembang. Fungsi perdagangan mendominasi aktivitas kawasan dengan didukung fungsi permukiman yang tetap dibiarkan tumbuh apa adanya. Pada sekitar tahun 70-an sebelum Simpang Lima berkembang sebagai pusat perdagangan modern, Johar menjadi pusat kegiatan perdagangan terbesar, menjadi simpul distribusi barang di Semarang dengan skala pelayanan lokal hingga regional, selain itu kegiatan perdagangannya mampu menimbulkan aktivitas jasa informal yang lain di lingkungan pemukiman yang ada di sekitar kawasan Johar.

Adapun tahapan perkembangan lingkungan Pasar Johar dapat dilihat pada gambar.III-1

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### **B.2. Kawasan Johar dalam Tata Ruang Kota Semarang**

Dalam Kotamadya Semarang, kawasan Johar merupakan bagian dari Wilayah Pengembangan I (WP I), yaitu termasuk dalam wilayah pengembangan kegiatan perdagangan. Dan dalam Bagian Wilayah Kota (BWK) Johar termasuk dalam BWK I, Pada Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) BWK I yang mencakup wilayah administrasi dari kecamatan Semarang Tengah, kecamatan Semarang Timur dan Kecamatan Semarang Selatan dengan total luas wilayah adalah  $\pm 2.223,29$  ha.

Kawasan studi merupakan wilayah administrasi dari Kelurahan Kauman, Kecamatan Semarang Tengah. Dalam detail BWK I pembentukan struktur fungsi dominan yang arahkan adalah fungsi perdagangan dan jasa, merupakan skala pelayanan kota dan regional.

Dengan kedudukan kawasan Johar dalam skala kota yang cukup strategis, maka Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Semarang merumuskan kebijaksanaan dan strategi pengembangan kawasan perdagangan Johar sebagai berikut (RTRK KPP Johar)

- a. membatasi dan memindahkan kegiatan-kegiatan yang sudah tidak layak lagi berlokasi di sekitar kawasan.
- b. Keberadaan pola dualistik, baik fisik, sosial, dan ekonomi, yaitu : antara tipe formal dan informal tetap diakui, dipertahankan dan dikembangkan, dengan harapan dapat memberikan citra/identitas Kota Semarang pada umumnya dan Kawasan Johar pada khususnya.
- c. Pengembangan intensitas kegiatan dan bangunan diarahkan ke peruntukan bangunan berlantai banyak dengan kegunaan campuran (*vertical mixed used*), semacam konsep *mega structure*
- d. Strategi pengembangan kawasan Johar yang kompak, dengan perpaduan sistem blok bangunan dengan sistem mendatar yang selaras.
- e. Fungsi kawasan Johar siang hari untuk pelayanan regional dan nasional, sedangkan malam hari diarahkan untuk pelayanan lokal/kota. Kedudukan pasar Johar dalam sistem perpasaran adalah sebagai pasar kota (*gambar. III-2*)

---

### **BAB 3 Identifikasi Kawasan Studi**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

f.



JURUSAN ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TUGAS AKHIR 72  
September – Desember 2000

**PENATAAN R. PEDESTRIAN  
PADA FUNGSI  
PERDAGANGAN SUPERBLOK  
JOHAR SEMARANG**

**PETA**

POLA PERPASARAN  
KOMATAMADIA SEMARANG

**NOTASI**

SKALA  
PETA

UTARA

NO.  
**III-2**

**SUMBER**

BAPPEDA TK II  
KOTAMADIA SEMARANG  
1998



## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

- g. Penyediaan fasilitas parkir dan ruang-ruang terbuka
- h. Melestarikan bangunan-bangunan arsitektur kuno yang bernilai sejarah
- i. Pengembangan prasarana pejalan kaki dan prasarana semi pedestrian
- j. Mengidentifikasi kawasan yang perlu diremajakan.
- k. Berusaha menarik investor skala besar untuk meremajakan kawasan Johar.

### **B.3. Kondisi Umum Kawasan Johar**

#### **B.3.1. Fisik Kawasan**

Kawasan studi merupakan dataran rendah dengan ketinggian lahan 0,75m – 3,50m dpl. Kemiringan lahan 0-2% atau relatif datar, dengan masalah utama drainase.

Menurut kondisi geologi dasar, tanah pada kawasan studi merupakan jenis tanah liat (aluvium sungai) dengan ketebalan 1-3 m. Kedalaman efektif tanah > 90 dengan tekstur tanah halus (98 %). Besar nilai daya dukung tanah 0,4 kg/cm<sup>2</sup>.

Ditinjau dari segi drainase dan banjir, secara umum kawasan studi sering digenangi air terutama pada waktu hujan. Kawasan Johar termasuk dalam kawasan rawan banjir (**gambar III-3**). Sedangkan iklim setempat sesuai dengan kondisi iklim Semarang, yaitu iklim tropis laut dengan pengaruh angin muson bertemperatur rata-rata 22-32<sup>0</sup> C.

#### **1. Guna Lahan (gambar III-4)**

Sesuai RDTRK BWK I, fungsinya sebagai pusat kota akan berpola sebagai berikut:

##### **a. Perdagangan**

Sesuai dengan wilayah pengembangannya, peruntukan lahan utama kawasan johar sebagai fungsi perdagangan Guna lahan pada fungsi ini memiliki kepadatan bangunan yang sangat tinggi. Fungsi perdagangan ini kebanyakan memanfaatkan luas lahan yang ada dengan bangunan berlantai banyak, baik untuk perdagangan tradisional maupun modern.

##### **b. Pemukiman**

Aktifitas pemukiman pada kawasan studi terkonsentrasi di sepanjang Kali Semarang, berupa kampung kota yang mayoritas dihuni oleh etnis Jawa.

---

## **BAB 3 Identifikasi Kawasan Studi**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Kepadatan bangunan dan hunian di lingkungan ini sangat tinggi. Rata-rata hunian penduduk merupakan bangunan dua lantai.

### c. Ruang Terbuka (penghijauan dan jalan)

Ruang terbuka dengan luas memadai hampir tidak dapat ditemui. Yang ada hanya deretan pohon di sepanjang Kali Semarang dan di dalam sebagian lingkungan pasar.

Ruang terbuka publik berupa jaringan jalan, pedestrian dan tempat parkir.

Tidak dijumpai plaza atau lapangan tempat orientasi atau untuk menampung kegiatan-kegiatan tertentu yang bersifat umum.

## **2. Bentuk dan Tata Bangunan**

### a. Jenis dan bentuk Bangunan

Pada kawasan ini terdapat tipe bangunan dengan arsitektur lama dan modern. Pasar Johar, kios dan sebagian rumah perkampungan merupakan bagian dari bangunan dengan arsitektur lama. Terdapat beragam kelas bangunan yang terbagi menjadi tiga, yaitu bangunan permanen, semi permanen dan non permanen. Bangunan yang ada di Johar (wilayah studi mikro) antara lain : Pasar Johar, Pasar Ya'ik Permai, gedung parkir, pertokoan Kanjengan, kompleks bangunan Metro, kompleks pasar ya'ik, Shopping Center Johar, dan pemukiman penduduk di sepanjang Kali Semarang.

### b. Tata Bangunan

Konfigurasi bangunan yang ada secara umum tampak buruk. Deretan bangunan modern justru menjadi tetenger kawasan, melemahkan keberadaan pasar Johar yang telah ada sebelumnya. Kumpulan bangunan ini membentuk skyline yang puncaknya pada SCJ dan Metro Plaza. Perletakan bangunan yang kurang terarah diduga juga menjadi penyebab belum berfungsinya beberapa bangunan yang ada secara optimal, misalnya gedung parkir. Upaya pemanfaatan setiap jengkal tanah menyebabkan timbulnya kepadatan bangunan yang sangat tinggi di lingkungan pemukiman yang didominasi oleh rumah tinggal. Bangunan-bangunan ini

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

dibangun tanpa penataan dan orientasi yang jelas, dengan hanya menyisakan sedikit ruang publik yang berupa jalan lingkungan yang sangat sempit.<sup>\*11</sup>

Secara umum pada kawasan studi dapat dikelompokkan tiga tipikal bangunan yang mendominasi, yaitu :

- 1) bangunan bertingkat tinggi dengan arsitektur modern; fasilitas perdagangan modern
- 2) bangunan bertingkat rendah dengan arsitektur lama ; fasilitas perdagangan tradisional (pasar tradisional Johar, Ya'ik Permai dan Ya'ik baru)
- 3) bangunan tidak bertingkat dan bertingkat rendah di lingkungan pemukiman berupa rumah tinggal dan pertokoan.

Pada kawasan komersial Johar, rencana pengaturan bangunan dengan koefisien lantai bangunan (KLB) yaitu 3, KDB 60 %, ketinggian bangunan antara 2 – 7 lantai. Sedangkan GSB yang di ukur dari as jalan berdasarkan fungsi jalan adalah untuk jalan arteri primer sepanjang 32 meter, jalan arteri sekunder 29 meter, jalan kolektor sekunder 23 meter dan jalan lokal sekunder sepanjang 17 meter.

### **3. Transportasi dan Sirkulasi**

Secara umum, lokasi kawasan studi ini mudah di jangkau dari berbagai arah. Akses terhadap kawasan studi dapat melalui :

Timur : Bundaran Bubakan, dari Jl. MT. Haryono melalui kompleks ruko dan rukan Jurnatan

Barat : Jl. Pemuda dan Jl. Suari

Utara : Jl. Pemuda dan Jl. AR. Hakim I serta Jl. Inspeksi Kali Semarang yang menghubungkan terminal angkota dengan Jl. Agus Salim

Selatan : Kawasan ini dapat dicapai melalui Jl. Pungkuran setelah melalui Jl. Wahid Hasyim

Akses terhadap kawasan studi dapat dilihat pada gambar III-5

---

<sup>\*11</sup> Tresnowati, FS dan Yudiarti, P., *Arahan Penataan Kawasan Johar Semarang*, 2000

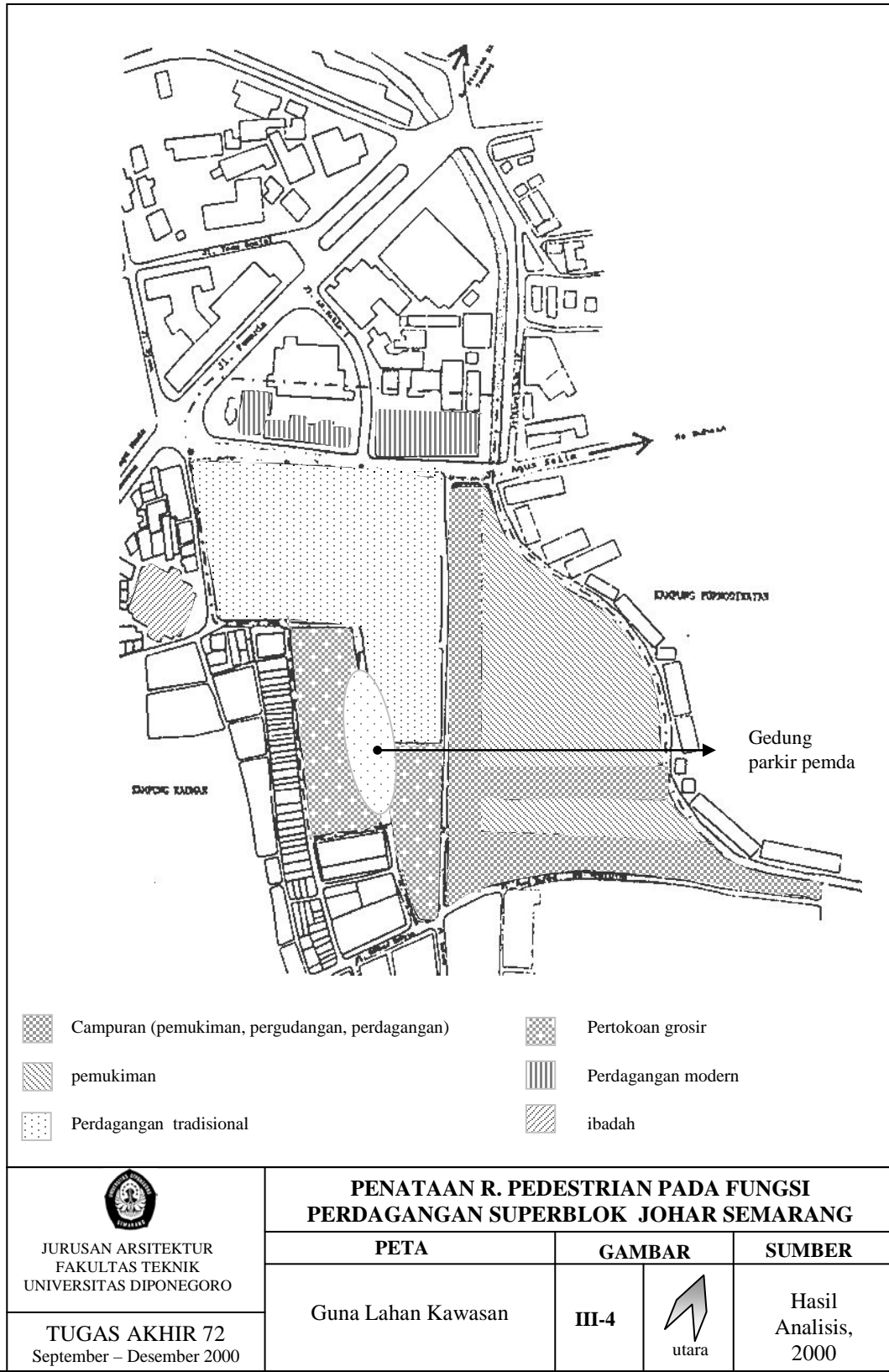
**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**



**BAB 3 Identifikasi Kawasan Studi**



## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

Berikut karakter jalan di kawasan Johar pada tabel 1

**Tabel. III-1.**

### KARAKTER JALAN DI KAWASAN JOHAR SEMARANG

No	Nama Jalan	Fungsi	Panjang (Km)	Lebar (m)	Kondisi
1	Agus Salim	AS	0,93	20	Baik
2	Pemuda	KS	3,24	24	Baik
3	Alun-alun Barat	LS	0,21	7	Baik
4	Alun-alun Timur	LS	0,16	7	Baik
5	Alun-alun Tengah	LS	0,1	4	Sedang
6	Kauman	LS	0,80	4	Baik
7	Wahid Hasyim	LP	0,80	8	Baik
8	Pedamaran	LP	0,37	7	Baik
9	Pungkuran	LS	0,1	5	Sedang
10	Kyai Damar	LS	0,5	4	Baik
11	A.R. Hakim	LS	0,1	8	Sedang

Sumber : DLLAJR Kotamadya Semarang, 1997

**Keterangan :** AS (Arteri Sekunder); KS (Kolektor Sekunder); LS (Lokal Sekunder); LP (Lokal Primer)

#### **4. Sarana dan Prasarana**

Sarana/fasilitas yang ada dalam sifat pelayanannya terbagi menjadi dua, yaitu:

- Fasilitas dengan tingkat pelayanan lingkungan, meliputi fasilitas umum dan sosial pada lingkungan pemukiman,
- Fasilitas dengan tingkat pelayanan kota dan regional, meliputi fasilitas perdagangan tradisional dan modern.

Secara umum keberadaan sarana dan prasarana yang tersedia pada kawasan studi sudah tidak lagi mampu memberikan pelayanan yang optimal. Sebagai contoh, prasarana jalan, dari segi kuantitas dan kualitas secara fisik dan dimensional, sudah tidak mampu melayani pergerakan kawasan secara optimal. Fasilitas umum seperti WC umum, sebagai penunjang utama kegiatan perdagangan keberadaannya dari segi kebersihan kurang memadai Sistem drainase yang buruk pada kawasan ditambah dengan kurang tersedianya suplai air bersih ke kawasan menambah serentetan masalah keberadaan sarana



## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

kawasan

### **5. Aspek Sosial Kependudukan**

Secara umum distribusi penduduk pada kawasan studi terbagi menjadi dua, yaitu daerah dengan jumlah penduduk relatif banyak (daerah pemukiman) dan lingkungan dengan jumlah penduduk relatif sedikit (kawasan perdagangan, jasa dan komersial)

Penduduk berdasarkan lama tinggal terbagi menjadi<sup>\*12</sup> penduduk asli / menetap, pendatang dan kaum boro. Sebagian besar bermata pencaharian sebagai pedagang dan buruh. Dengan mayoritas penduduk muslim (98%).

Laju pertumbuhan penduduk pada kawasan studi cenderung menurun karena populasi setempat sudah mencapai tahap jenuh.

### **6. Pola Kegiatan Ekonomi + Aktivitas Perdagangan**

Terdapat dua pola perdagangan pada kawasan studi, yaitu pola perdagangan modern dan perdagangan tradisional. Pola perdagangan modern adalah bentuk perdagangan barang dan pelayanan jasa dengan mengambil tempat yang lebih tertata, umumnya dalam bangunan modern dengan sistem fixed price. Bentuk perdagangan ini berupa toko swalayan, pertokoan biasa, bank, kantor swasta dan department store. Sedangkan pada pola perdagangan tradisional lebih fleksibel, baik dalam kisaran harga barang, maupun tempat yang dipergunakan.

Kegiatan perdagangan di kawasan berada di Jl. Agus Salim dan perdagangan grosir di Jl. Pekojan. Berdasarkan jenis kegiatan yang ada, tata ruang kawasan johar dapat dikelompokkan sebagai berikut:

a. Kegiatan perdagangan tradisional merupakan fasilitas yang menjual berbagai barang kebutuhan pokok sehari-hari, antara lain:

#### 1) Kompleks Pasar Johar

Pasar johar merupakan bangunan dua lantai dengan sistem struktur cendawan dan terdiri dari tiga blok bangunan, berupa pasar dan pertokoan yang menjual jenis barang kebutuhan primer, sekunder,

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

tersier dan grosir. Luas lahan yang terbangun adalah 14.300 m<sup>2</sup>.

2) Komplek Pasar Yaik Permai

Merupakan bangunan fasilitas pertokoan dua lantai dengan luas lantai 13.845m<sup>2</sup>. Massa bangunan dibuat terpisah, dan di antara massa bangunan tersebut dimanfaatkan untuk parkir mobil dan sepeda motor. Pada lantai dua dimanfaatkan untuk gudang dan istirahat pedagang.

- b. Kegiatan perdagangan modern merupakan fasilitas perdagangan yang menjual barang sekunder dan tersier (mewah). Bentuk fisik dan jenis perdagangan ini adalah toko besar, pusat pertokoan dan departemen store. Perdagangan jenis ini juga menggunakan fasilitas pembayaran yang modern seperti kartu kredit. Kelompok perdagangan ini antara lain Shopping Center Johar (7 lantai) dan kompleks Metro Plasa.
- c. Kegiatan pertokoan, antara lain kompleks pertokoan yaik permai (2 lantai), kompleks pertokoan Kanjengan, dan kompleks pertokoan Pedamaran.
- d. Kegiatan penunjang berupa pergudangan dan tempat transportasi barang serta tempat bongkar muat.
- e. Kegiatan perdagangan non formal berupa pedagang kaki lima.

Menurut survey yang dilakukan Duta Citra (RTRK KPP Johar, 1985)<sup>\*13</sup> Pasar Johar dan sekitarnya sedikitnya melayani 29,86 % penduduk Semarang, dan sejalan dengan bertumbuhnya pasar-pasar lingkungan dan kota, maka presentase jumlah masyarakat yang memanfaatkan pasar ini akan semakin berkurang. Hadirnya pedagang kaki lima sekaligus memberi warna kehidupan pada kawasan. Peran Johar sebagai tempat tumbuhnya pelayanan jasa transportasi lingkungan seperti becak juga menguatkan peranan Johar sebagai penggerak perekonomian masyarakat, terutama yang tinggal di sekitarnya.

### **B.4. Gambaran Umum Permasalahan Kawasan Johar**

Secara umum permasalahan *urban design* pada kawasan Johar adalah

---

\*12 dalam \*11

\*13 dalam \*11

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

sebagai berikut :

1. Dengan semakin meningkatnya perkembangan kawasan johar menyebabkan kebutuhan lahan kosong tidak dapat terpenuhi karena tidak tersedianya lahan kosong.
2. Terkonsentrasinya arus lalu lintas yang membawa masalah kemacetan di kawasan tersebut.
3. Belum tersedianya area parkir yang memenuhi kebutuhan dan tidak optimalnya fungsi gedung parkir di kompleks pasar johar.
4. Belum optimalnya penggunaan lahan terdiri dari berbagai aktifitas yang ada, sehingga tercipta hubungan antar kelompok ruang yang kurang efektif, efisien dan kurang mempunyai fleksibilitas tinggi serta fungsi yang satu dan yang lain kurang menunjang.
5. Masalah sirkulasi manusia, barang, kendaraan dan tempat parkir.
6. Kurang adanya *public space* berupa ruang terbuka yang representatif dan rekreatif.
7. Kurangnya kenyamanan dan keamanan bagi pengunjung yang dominan sebagai pejalan kaki dalam melakukan aktifitasnya.
8. Keadaan fisik dan visual bangunan yang kurang teratur sehingga memudahkan kawasan johar yang mempunyai citra historis dan arsitektur yang tinggi.
9. Adanya genangan air yang disebabkan oleh rob maupun karena hujan yang memerlukan penanganan khusus.
10. Untuk mengatasi masalah genangan air (rob) mengikuti rencana yang telah ada yaitu menggunakan sistem polder yang direncanakan berada di depan stasiun tawang (kota lama). Sesuai dengan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kota Lama disebutkan bahwa kawasan Kota Lama termasuk dalam hal ini kawasan johar sebagai kawasan konservasi yang dilindungi. Perencanaan lokasi Sistem Polder Kota Lama terletak pada daerah yang mengalami *Land Subsidence* (penurunan muka tanah ) dan berdasarkan pengamatan diperkirakan antara 5-10 cm per tahun.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

11. Elevasi muka tanah sebagian berada di bawah muka air pasang, maka setiap harinya terjadi genangan (rob). Pada waktu musim hujan, genangan yang terjadi bertambah parah terutama pada saat terjadi hujan deras bersamaan waktunya dengan air laut pasang karena terjadinya *back water* dari laut. Berhubung muka air laut lebih tinggi dari muka tanah sebagian dari kawasan tersebut, maka drainase sistem gravitasi tidak berfungsi. Untuk menghindari genangan akibat air laut pasang (rob) dengan cara meninggikan jalan tidak memungkinkan untuk Kawasan Kota Lama dan Kawasan Johar, karena akan mengganggu estetika Konservasi Kota Lama. Untuk itu penanganan drainase dengan sistem gravitasi (normalisasi saluran) tidak memungkinkan lagi, sehingga alternatif satu-satunya yang dapat digunakan adalah sistem non gravitasi (sistem polder).

### **C. Tinjauan Kawasan Perdagangan Johar Semarang**

#### **C.1. Pola Perdagangan Kawasan Johar**

Secara umum, pola perdagangan pada Kawasan Johar dibedakan menjadi :

1. Perdagangan Tradisional, terdiri dari perdagangan grosir dan eceran  
Meliputi : pasar Johar, pasar Ya'ik Permai
2. Perdagangan Modern, meliputi Metro Plasa dan SCJ
3. Pertokoan, diantaranya pertokoan Kanjengan dan pertokoan Pedamaran

#### **C.2. Jenis Dagangan dan Pemanfaatan Ruang**

##### **C.2.1. Perdagangan Tradisional**

Pasar tradisional terbagi dalam 4 kelompok bangunan, yaitu Pasar Johar, Pasar Ya'ik Permai, Pasar Ya'ik Baru, dan Pasar Pungkuran (lantai pertama gedung parkir pemda)

Berikut adalah rincian jumlah pedagang berdasarkan pendataan Dinas Pengelola Perpasaran tahun 1998 :

**Tabel III-2**  
JUMLAH PEDAGANG MENURUT BENTUK PEMANFAATAN RUANG

Bangunan	Jumlah Pengunjung				Dominasi Dagangan
	Kios	Los	DT	Total	

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

Johar Utara	384	192	440	1.016	Lantai 1 : Konveksi, tekstil, optik, alat tulis. Lantai 2 : Buku, alat tulis, barang plastik, pecah belah, alat-alat dapur, optik.
Johar Tengah	186	491	207	884	Lantai 1 : Kelontong, palawija, keperluan pesta, kedai, daging, ayam, jeruk.
Johar Selatan	182	546	36	764	Lantai 1 : Bawang, kacang, sayuran, cabai, rempah, pergudangan.
Yaik Permai	127	289	626	1.042	Lantai 1 : Pakaian, tekstil, sepatu, tas, elektronik, alat tulis. Lantai 2 : Grosir, buah, buku, sepatu, kamera.
Yaik Baru	65	397	307	768	Lantai 1 : Konveksi, tekstil, sepatu, tas. Lantai 2 : Penjahit, pakaian, bilyard.
Pungkuran	-	40	550	590	Palawija, bawang, kacang, buah, sayuran.
<b>TOTAL</b>	<b>594</b>	<b>1.955</b>	<b>2.166</b>	<b>5.065</b>	

Sumber : DPP Pasar Rayon Johar, 1998.

Berdasarkan survey oleh Feralina dan Puti, 1999. Secara umum perdagangan tradisional pada daerah studi dapat dibedakan menurut dua kelompok, yaitu :

1. Menurut skala penjualan : grosir (g) dan eceran (e)
2. Menurut Jenis dagangannya :
  - a. Tipe A : konveksi, tekstil, sepatu, tas, alat tulis, barang2 plastik, alat-alat dapur, alat olah raga, jasa penjahit.
  - b. Tipe B : Sayuran, buah-buahan, ikan segar, ikan asin, daging, bumbu dan rempah-rempah,
  - c. Tipe C : Barang-barang elektronik, optik dan barang pecah belah
  - d. Tipe D : Makanan, termasuk warung dan rumah makan atau kedai.

**Tabel III-3**  
JUMLAH PEDAGANG MENURUT JENIS DAGANGAN  
DAN BENTUK PEMANFAATAN RUANGNYA

Jenis Dagangan	Bentuk Pemanfaatan Ruang					Jumlah	
	Kios		Los		DT	Kios	Los
	E	G	E	G			
A	141	142	506	503	487	283	1.009
B	-	122	192	610	510	122	802
C	57	228	22	103	542	285	125
D	17	-	-	-	627	17	-
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>	<b>491</b>	<b>720</b>	<b>1.216</b>	<b>2.166</b>	<b>707</b>	<b>1.936</b>

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

Sumber : DPP Rayon Johar, 1998.

**C.2.2. Perdagangan modern**

Bentuk perdagangan modern yang terdapat pada kawasan studi adalah departmenet store, toko swalayan, pertokoan dan jasa. Wilayahnya meliputi areal seluas 23.169.6275 m<sup>2</sup> atau 23,99% luas kawasan studi.

Berikut bentuk perdagangan modern dalam kawasan Johar :

**Tabel III-4**  
BENTUK PEMANFAATAN RUANG AKTIVITAS PERDAGANGAN MODERN  
PADA KAWASAN STUDI

Bentuk Pemanfaatan Ruang	Luas (m <sup>2</sup> )		Karakteristik Kegiatan
	Bangunan	Lahan	
Department-store SCJ Matahari Department-Store Metro Plaza	39.590,2904	7.672,0451	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekreatif, pengunjung bebas mengamati barang.</li> <li>- Swalayan. Untuk beberapa jenis barang pengunjung dapat langsung memilih dan membawanya ke kasir.</li> <li>- Jenis barang beragam, kebanyakan merupakan barang kebutuhan sekunder dan tersier.</li> <li>- Terdapat petak-petak yang disewakan secara terpidah.</li> <li>- Kondisi lingkungan dituntut bersih dan nyaman. Kenyamanan dan keamanan pengunjung sangat diutamakan.</li> <li>- Membutuhkan kemudahan akses/pencapaian.</li> </ul>
Pertokoan Sebagian Komplek Kanjengan Pertokoan Pungkuran Sepanjang Jalan Pedamaran	37.594,3377	14.621,7818	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kepemilikan pribadi.</li> <li>- Layanan penjual langsung kepada konsumen.</li> <li>- Kebersihan dan kenyamanan pembeli diutamakan.</li> <li>- Jenis barang kebutuhan primer, sekunder dan tersier berimbang.</li> </ul>
Hotel (Metro Hotel)	7.327,8482	3.452,7511	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kenyamanan dan keamanan pengunjung diutamakan.</li> <li>- Lingkungan harus selalu bersih.</li> </ul>
<b>TOTAL</b>	<b>71.512,2743</b>	<b>25.746,5578</b>	

Sumber : Feralina dan Puti, 1999

**C.3. Pedagang Kaki Lima**

Pedagang Kaki Lima, merupakan salah satu mata rantai perdagangan yang relatif banyak ditemukan di kawasan perdagangan Johar, bahkan hampir pada setiap ruas jalan di kawasan ini, pada sisi kanan kirinya dimanfaatkan sebagai

**Penataam Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

ruang berdagang.

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

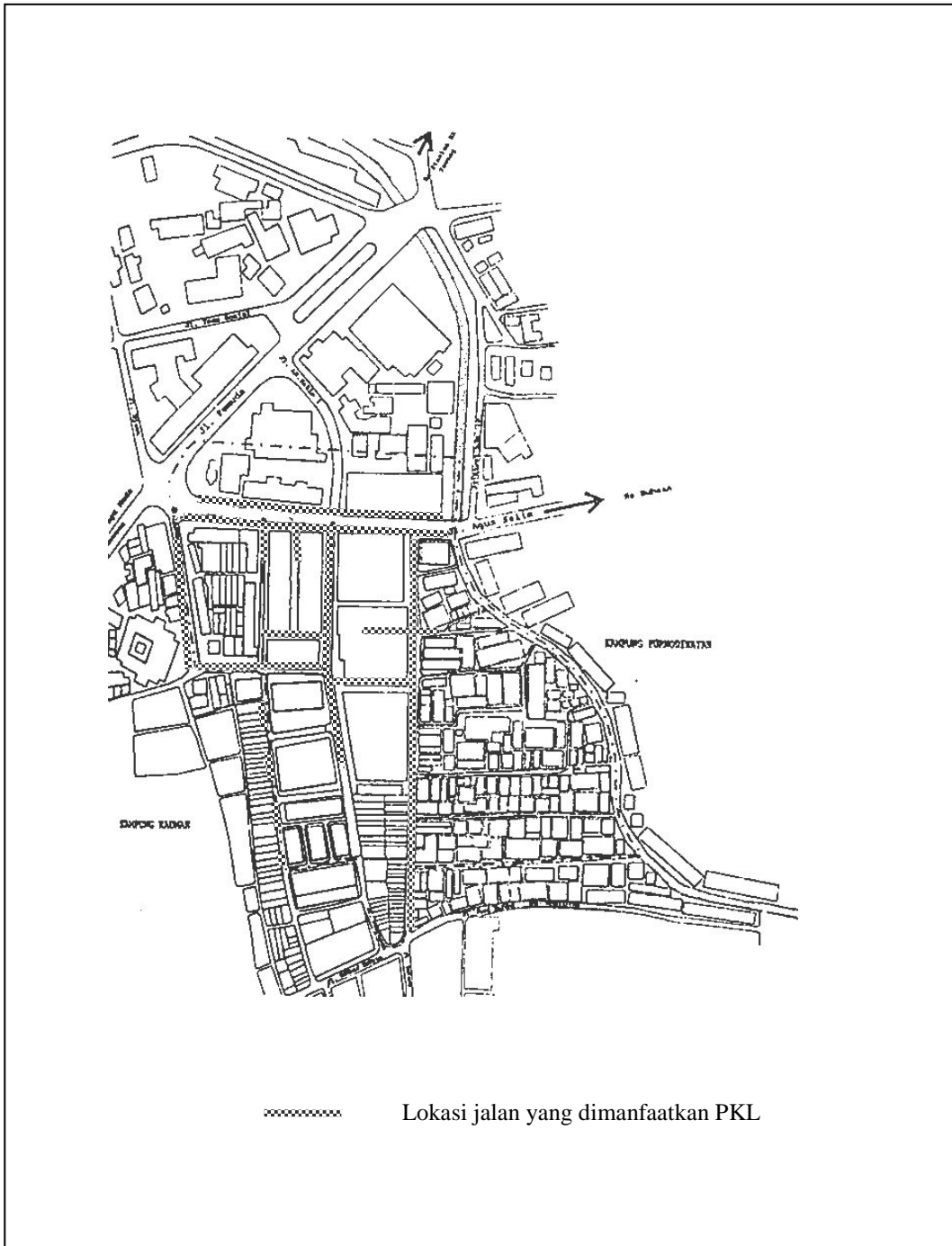
**Tabel III-5**  
TIPOLOGI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN JOHAR SEMARANG  
TAHUN 1999

<b>Tipe</b>	<b>Penggunaan ruang</b>	<b>Jenis dagangan</b>	<b>Karakter kegiatan</b>	<b>Lokasi</b>	<b>Bentuk penyajian dagangan</b>
A	Ruang Publik : Jalur sirkulasi dalam kompleks pasar.	Makanan, minuman, kelontong.	Berada pada jalur sirkulasi dengan menempel pada kios, pada tembok pembatas, pinggir tangga.	Pasar Johar Pasar Yaik Permai Pasar Yaik Baru.	Memanjang searah jalur sirkulasi dengan sarana pikulan, gelaran & meja.
B	Ruang Publik : Jalur sirkulasi pejalan kaki (trotoar) Jalur sirkulasi kendaraan (jalan)	Buah, penjual jasa, mainan, kelontong pakaian.	Barang dagangan ditempatkan pada arena pengujung dengan mengikuti pola ruang yang sudah terbentuk, sarana dagangan berupa gelaran, meja, gerobak.	Jl. Agus Salim Jl. Pedamaran Jl. Alun2 Timur Jl. Alun2 Tengah. Jl. Pungkuran Jl. A.R. Hakim	Memanjang (linier) searah jalur sirkulasi dan mengelompok menurut homogenitas barang dagangan.
C	Ruang Publik : Diantara jalur pembatas kompleks perdagangan dan jalur sirkulasi.	Pakaian dan perlengkapannya, kelontong, rokok, obat, buku, majalah dan jasa.	Menempatkan barang dagangan dengan memanfaatkan pagar.	Jl. Agus Salim tepat di depan kompleks pasar Johar.	Memanjang dengan sarana meja dan gelaran.
D	Ruang Privat : Halaman toko Koridor toserba (kompleks pertokoan).	Pakaian dan perlengkapan, makanan, minuman, mainan, majalah.	Menempel pada etalase toko, tangga entrance toko, area sekitar toko	Depan halaman kompleks SCJ. Jl. Pedamaran Jl. Pungkuran	Sporadis, memanjang dengan sarana gelaran & pikulan



Sumber : Hanarti, 1999



**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**



----- Lokasi jalan yang dimanfaatkan PKL

 JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO	<b>PENATAAN R. PEDESTRIAN PADA FUNGSI                  PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG</b>		
	<b>PETA</b>	<b>GAMBAR</b>	<b>SUMBER</b>
TUGAS AKHIR 72 September – Desember 2000	Ruas Jalan yang digunakan PKL	III-6   utara	Hasil Analisis, 2000

**BAB 3 Identifikasi Kawasan Studi**

**D. Tinjauan Umum Pedestrian pada Kawasan Perdagangan Johar  
Semarang**

**D.1. Perkembangan Sirkulasi Pejalan Kaki Kawasan**

Pola sirkulasi pejalan kaki pada kawasan Johar, awalnya dipengaruhi struktur tata ruang tradisional Jawa, yaitu : alun-alun sebagai pusat aktivitas dan tempat bersosialisasi pejalan kaki. Arus Sirkulasi bersifat rekreatif / sosial, bermakna budaya dan sekaligus religius dengan keberadaan Masjid Besar Kauman.

Pembangunan Pasar Johar menyebabkan kawasan Johar berubah menjadi pusat perdagangan besar. Hal ini mengubah pola sirkulasi pejalan kaki kawasan menjadi bersifat komersial dan rekreatif dengan masih tetap mempertahankan ciri tradisionalnya.

Perkembangan berikutnya adalah perubahan fungsi kawasan ke arah pusat perdagangan secara menyeluruh, sehingga pola sirkulasinya semakin fungsional. Dengan dibangunnya pusat perdagangan modern di kawasan ini cukup mendorong arus sirkulasi pejalan kaki yang bersifat rekreatif, sedangkan sifat-sifat sirkulasi pejalan kaki lainnya cenderung menurun.

Pada masa sekarang, sarana jalur pejalan kaki merupakan elemen perancangan kota yang vital pada kawasan ini. Terutama pada poros jalan antara kompleks pasar Johar dan SCJ karena aktivitas pergerakan manusia di daerah ini sangat padat.

Pola sirkulasi pejalan kaki dalam perkembangannya makin kompleks disebabkan pejalan kaki pada kawasan ini telah memiliki lebih dari satu tujuan perjalanan serta memiliki asal tujuan yang tidak jelas <sup>\*16</sup>

Tahapan perubahan pola sirkulasi pejalan kaki pada kawasan Johar, dapat dilihat dalam skema berikut ini :

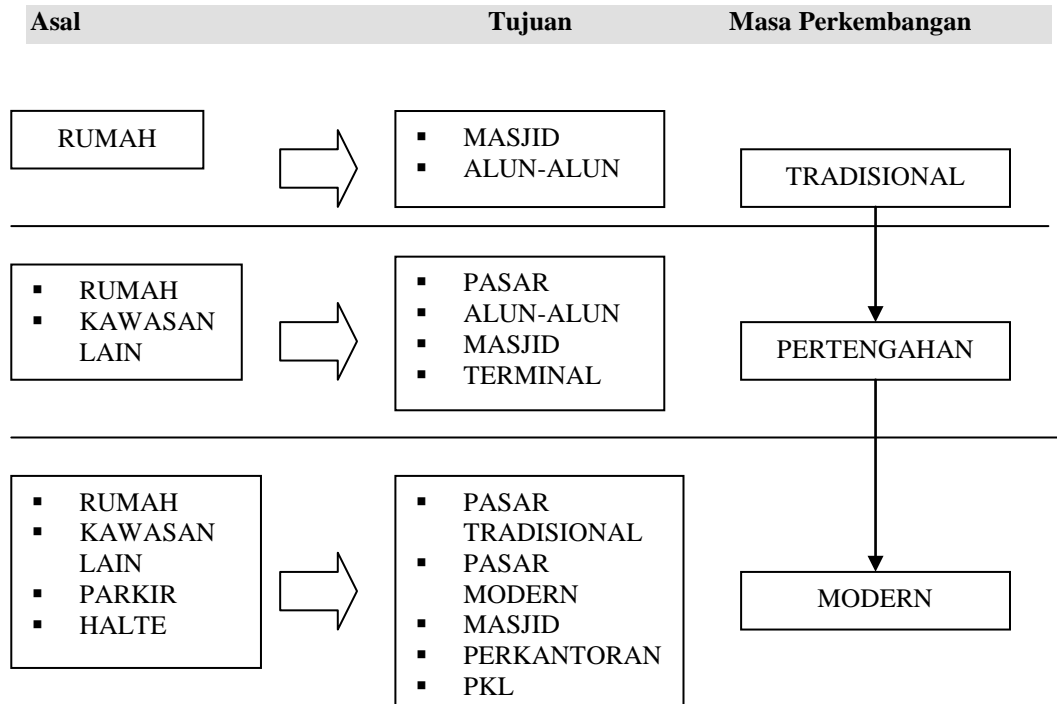
---

<sup>\*16</sup> Fachrudin, 1998

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

Gambar III-7

SKEMA TAHAPAN PERKEMBANGAN POLA SIRKULASI PEJALAN KAKI DI KAWASAN JOHAR



Sumber : Fachrudin, 1998

**D.2. Pola Sirkulasi Pejalan Kaki pada Kawasan Perdagangan Johar**

Kelancaran sirkulasi bagi pejalan kaki dan keselamatan dari ancaman kecelakaan oleh kendaraan merupakan salah satu tujuan utama. Metode untuk mengurangi konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan adalah sistem penyekat waktu dan ruang di antara keduanya.<sup>\*15</sup> Sistem penyekat waktu adalah pemisahana kedua jalur pada jam-jam tertentu. Sistem penyekat ruang adalah pemisahan kedua jalur tersebut.

Pola sirkulasi pada kawasan akan terlihat dari kategori perjalanan berikut ini :

**1. Terminal trips**

Pada kawasan Johar, menurut pengamatan Fachrudin, 1998 *terminal trips* terbesar yang terjadi pada kawasan ini adalah dari arah Jl. Pemuda

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

sebagai pusat prasarana transportasi (angkutan bus) sebanyak 41 responden dari 120 responden, kemudian disusul dari arah Jl. Mpu Tantular dan sepanjang Jl. Agus Salim, sebagai jalan arteri sekunder. Sedangkan tujuan perjalanan ke kawasan terbesar ke kompleks pasar johar sebesar 33% dari 196 responden, disusul tujuan perjalanan ke PKL dan ke SCJ, masing-masing 25% dan 23%.

### **2. Function trips**

Pada kawasan perdagangan Johar, jalur pejalan kaki yang tercipta, tidak bisa dikategorikan sebagai pedestrian yang diperuntukkan khusus memenuhi kebutuhan pejalan kaki untuk berbelanja, hal ini disebabkan karena berbagai kepentingan yang melakukan aktivitas yang mengambil jalur pejalan kaki. Diantaranya adalah pada ruas JL. Agus Salim banyak PKL yang keberadaannya menempati sebagian badan jalan, sehingga antara moda pejalan kaki dan kendaraan saling *overlap*.

### **3. Recreational trips**

Kegiatan rekreasi / hiburan pada kawasan Johar, bisa dikatakan hampir tidak ada. Pada kawasan studi, hanya terdapat bisnis hiburan berupa bilyar dan semacam bar, yang keberadaannya sudah tidak layak. Tetapi pada periode tertentu terdapat perayaan khusus, yaitu :

- a. Dugderan setiap setahun sekali dalam rangka menyambut bulan suci Ramadhan. Pada saat itu, kurang lebih selama seminggu akan diadakan semacam pasar malam dan puncaknya diadakan arak-arakan warak ngendhog sebagai simbol telah tiba bulan puasa bagi umat Islam. Keramaian terjadi di sepanjang Jl. Agus Salim dan di depan Masjid Besar Kauman
- b. Pembagian sobekan kain penutup Ka'bah, diadakan setiap jum'at kliwon pada bulan pertama haji yang dihadiri oleh pengunjung dari berbagai daerah.

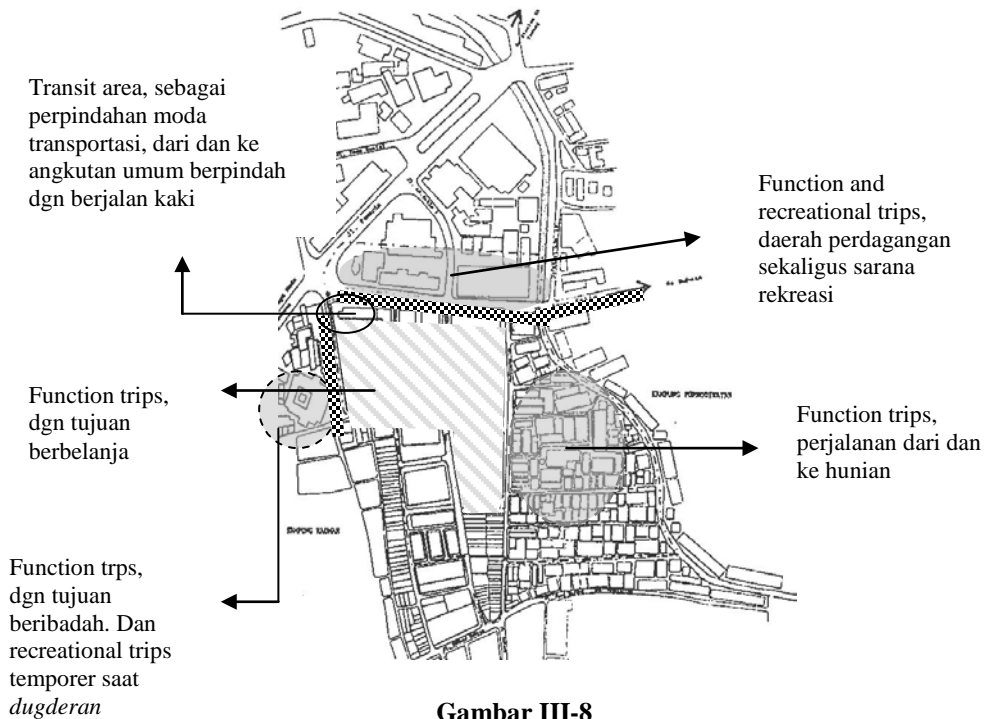
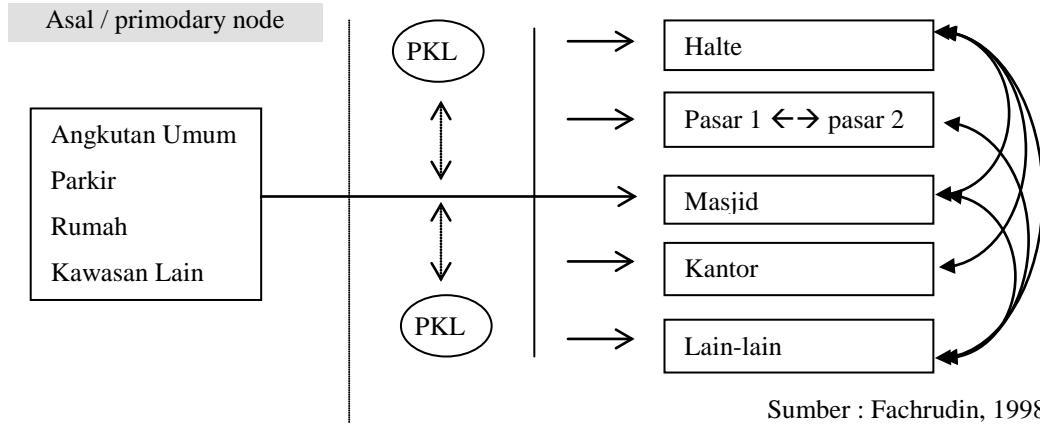
---

<sup>\*15</sup> Kirana, Andi, *Teori Perancangan Kota*, 1990

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

**Gambar III-8**

SKEMA POLA SIRKULASI PEJALAN KAKI KAWASAN



**Gambar III-8**

POLA SIRKULASI PEJALAN KAKI BERDASARKAN KATEGORI PERJALANAN

Sumber : Hasil Analisis, 2000

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

### **D.3. Identifikasi Variabel Karakteristik Sirkulasi Pejalan Kaki**

#### **D.3.1. Asal Perjalanan**

Asal perjalanan pada kawasan secara makro kawasan datang dari arah Jl. Pemuda dan Bubakan, sedangkan secara mikro internal kawasan perdagangan dianggap pergerakan bersifat pasif / tidak begitu berpengaruh pada arus sirkulasi daerah studi. Satu blok perdagangan dianggap satu tujuan.

Berikut ini tabel variabel asal perjalanan pejalan kaki pada kawasan Johar

**Tabel III-6**

REKAPITULASI VARIABEL ASAL PERJALANAN

A s a l	J u m l a h	
	Responden	Prosentase
• Arah Jalan Pemuda	41	33 %
• Arah Jalan AR. Hakim	9	8 %
• Arah Jalan Mpu Tantular	20	17 %
• Parkir Hotel Metro	7	6 %
• Parkir SCJ	14	12 %
• Parkir sepanjang Jl. Alun-alun Barat	1	1 %
• Sepanjang Jl. H. Agus Salim	16	13 %
• Arah Kauman	11	9 %
• Arah Kanjengan	1	1 %
<b>t o t a l</b>	<b>120</b>	<b>100 %</b>

Sumber : Fachrudin, 1998

#### **D.3.2. Tujuan Perjalanan**

Sesuai dengan fungsi lahan, sebagai kawasan perdagangan, tujuan perjalanan ke kawasan johar terbesar adalah ke kompleks pasar johar, sebagai perdagangan tradisional dengan prosentase 33% dari seluruh jumlah responden, kemudian ke SCJ sebesar 23 %. Prosentase tujuan perjalanan ini dapat menunjukkan bahwa fungsi kegiatan perdagangan pada kawasan merupakan fungsi dominan.

Tabel rekapitulasi variabel tujuan perjalanan dapat dilihat pada tabel III-3

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

Tabel III-7

REKAPITULASI VARIABEL TUJUAN PERJALANAN

Tujuan	Jumlah	
	Responden	Prosentase
1. Kompleks Pasar Johar	67	33 %
2. SCJ	46	23 %
3. PKL	49	25 %
4. Pangkalan angkutan	9	5 %
5. Toko Trend	2	1 %
6. Kantor	3	2 %
7. Masjid Kauman	11	6 %
8. Lain-lain	9	5 %
<b>total</b>	<b>196</b>	<b>100 %</b>

Sumber : Fachrudin, 1998

**D.3.3. Motivasi Perjalanan**

Sejalan dengan tujuan perjalanan pejalan kaki terbesar ke kawasan perdagangan, maka motivasi terbesar pejalan kaki menuju ke arah kawasan perdagangan adalah untuk berbelanja dengan prosentase 35% dari total jumlah responden

Berikut ini tabel rekapitulasi motivasi perjalanan

Tabel III-8

REKAPITULASI VARIABEL MOTIVASI PERJALANAN

Motivasi	Jumlah	
	Responden	Prosentase
1. Belanja	43	35 %
2. Rekreasi dan belanja	20	17 %
3. Rekreasi	27	23 %
4. Kerja	13	11 %
5. Transit	9	8 %
6. Ibadah	4	3 %
7. Lain-lain	4	3 %
<b>total</b>	<b>120</b>	<b>100 %</b>

Sumber : Fachrudin, 1998

**D.3.4. Kegiatan Pejalan Kaki**

Dari variabel pejalan kaki, sebagian besar, aktivitas yang dilakukan pengunjung adalah dengan cara berjalan sebanyak 85 % dari total responden. Hal ini menunjukkan bahwa perencanaan dan perancangan elemen pedestrian pada

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

kawasan ini mutlak dibutuhkan

**Tabel III-9**

VARIABEL KEGIATAN PEJALAN KAKI

Kegiatan	Jumlah	
	Responden	Prosentase
Berdiri	4	3 %
Duduk	12	10 %
Berjalan	102	85 %
Lari	2	2 %
<b>total</b>	<b>120</b>	<b>100 %</b>

Sumber : Fachrudin, 1998

**D.3.5. Perilaku Pejalan Kaki**

Perilaku pejalan kaki dilihat dari jumlahnya, 48% pengunjung datang berdua. Hal ini bisa dikaitkan dengan faktor keamanan, dimana pengunjung akan lebih aman dan nyaman apabila datang dengan kawannya.

**Tabel III-10**

VARIABEL PERILAKU PEJALAN KAKI

Perilaku	Jumlah	
	Responden	Prosentase
Sendiri	31	26 %
Berdua	58	48 %
Lebih dari dua orang	31	23 %
<b>total</b>	<b>120</b>	<b>26 %</b>

Sumber : Fachrudin, 1998

**D.4. Kondisi Pedestrian pada Kawasan Perdagangan Johar**

**Tabel III-11**

EKSISTING PEDESTRIAN PADA DAERAH STUDI

No.	Jalan	Fasilitas Pedestrian	Lebar (m)	Lebar ped. (m)	Identifikasi jalan / pedestrian
1.	KH. Agus Salim	- di sepanjang SCJ sebagai akses masuk - sepanjang hotel Metro - pada sisi kanan dari arah jl. Pemuda tidak tdp trotoar	20	1,5 m	- di muka sepanjang metro plasa dipergunakan tmp mangkal penjual es dengan - sepanjang SCJ, tmp mangkal becak dan berbagai jenis PKL
2.	Jl. Alun2 Barat	- Tidak tdp fasilitas ped., pada sisi sebelah kiri (dari arah	24	-	tidak ditemui permasalahan berarti

**BAB 3 Identifikasi Kawasan Studi**

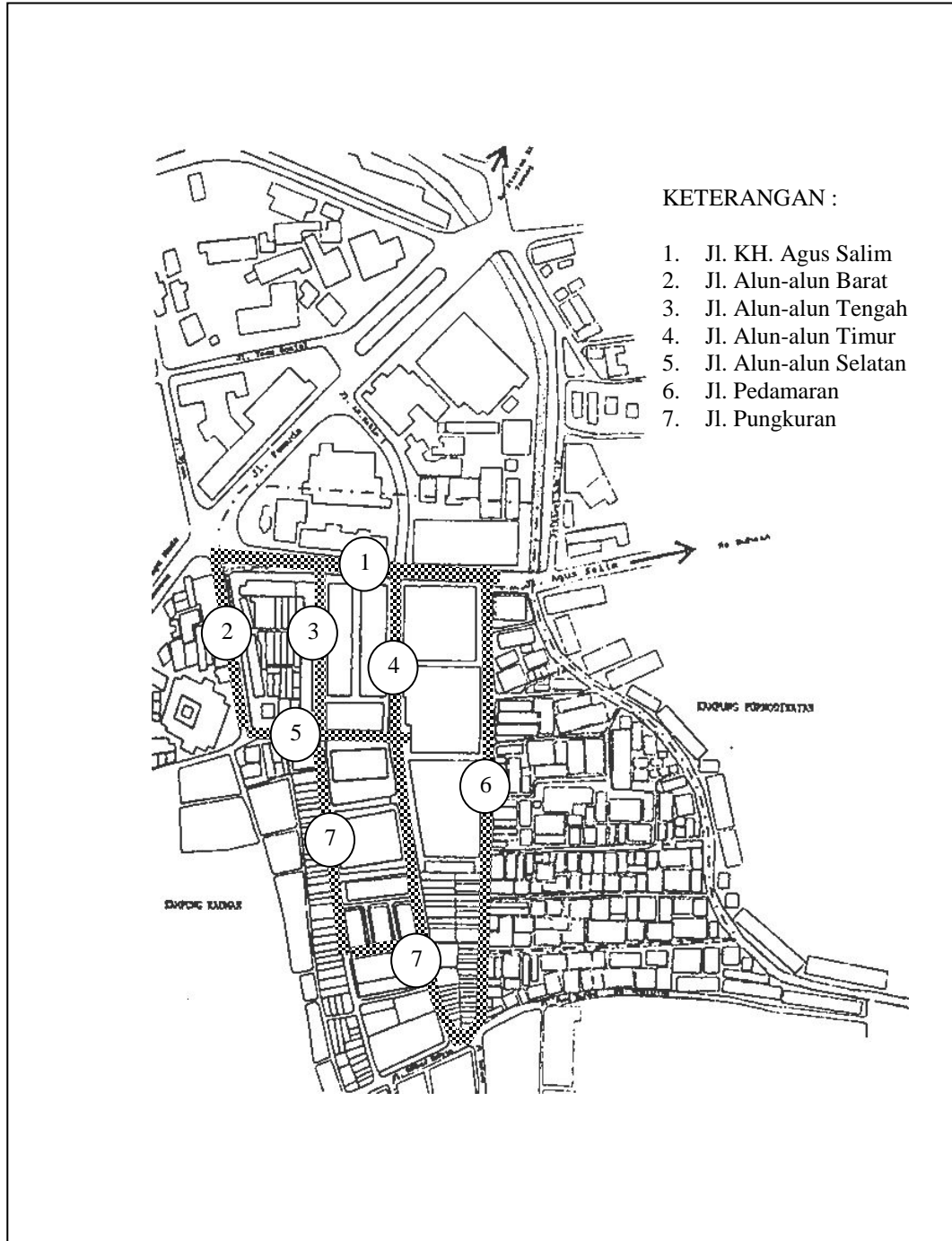


**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

		<p>Pemuda) terdapat perkerasan utk warung tenda</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sisi kanan tdp parkir mobil paralel</li> </ul>			<p>pada sirkulasi antara manusia dengan kendaraan, rmasalah utama pada ujung jalan pintu masuk ke arah kauman, yang dijadikan tempat 'ngetem' angkot.</p>
3.	Jl. Alun2 Tengah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tidak terdapat fasilitas pedestrian</li> <li>- akses masuk parkir roda 2</li> <li>- pergerakan internal pejalan kaki dan sirkulasi parkir kendaraan</li> </ul>	4	-	<p>Overlapping sirkulasi internal pejalan kaki dan keluar-masuk parkir roda 2</p>
4.	Jl. Alum2 Timur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tdk terdapat fasilitas pedestrian,</li> <li>- merupakan akses ke gedung parkir bagi roda 2 dan 4</li> <li>- sisi kanan kiri sepanjang jalan terdapat PKL, khususnya penjual buah2an</li> </ul>	7	-	<p>Terjadi overlapping antara sirkulasi internal pejalan kaki, kegiatan jual beli di spj jalan, dan akses masuk ke gedung parkir, ditambah dengan akses keluar roda 2</p>
5.	Jl. Alun2 Selatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tidak terdapat fasilitas pedestrian</li> <li>- aktivitas pergerakan antara lain manusia dan truk sampah</li> <li>- sisi kiri (dari arah kauman) terdapat kantong parkir roda 2</li> </ul>	7	-	<p>Tidak ditemui kendala persilangan arus pergerakan yang berarti, lingkungan terkesan lebih kotor karena timbulan sampah terkonsentrasi pada pangkal jalan dan merupakan akses jalan truk sampah</p>
6.	Jl. Pedamaran	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pada sisi kanan kiri jalan</li> <li>- parkir kendaraan bongkar muat pada kanan kii jalan</li> <li>- sirkulasi manusia, kendaraan roda 2 &amp; 4 serta becak bercampur satu</li> </ul>	7	Sisi kanan-kiri @1,5	<p>Pedestrian tidak berfungsi semestinya karena sebagai akses bongkar-muat barang dari parkir ke toko</p>
7.	Jl. Pungkuran	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tidak terdapat fasilitas pedestrian</li> <li>- lingkungan cenderung sepi karena karakter jalan 'hampir' benrbentuk <i>cul-desac</i></li> </ul>	5	-	<p>Tidak ditemukan persilangan arus pergerakan, karena aktivitas kawasan tidak begitu padat</p>



Sumber : Hasil Survey, 2000

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**



KETERANGAN :

1. Jl. KH. Agus Salim
2. Jl. Alun-alun Barat
3. Jl. Alun-alun Tengah
4. Jl. Alun-alun Timur
5. Jl. Alun-alun Selatan
6. Jl. Pedamaran
7. Jl. Pungkuran

 JURUSAN ARSITEKTUR KOTA UNIVERSITAS DIPONEGORO	<b>PENATAAN R. PEDESTRIAN PADA FUNGSI          PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG</b>		
	<b>PETA</b> Ruas Jalan Daerah Studi (pada Fungsi Perdagangan Kawasan Johar)	<b>GAMBAR</b>  III-9	<b>SUMBER</b>  Hasil Analisis, 2000
TUGAS AKHIR 72 September – Desember 2000			

**BAB 3 Identifikasi Kawasan Studi**

**BAB IV  
STUDI KASUS**

Studi kasus berikut ini diuraikan sebagai unsur pembanding, yang akan ditekankan pada upaya penyelesaian masalah pada beberapa kawasan yang dianggap memiliki kemiripan kasus dengan wilayah studi yang diambil.

Dari beberapa penyelesaian masalah akan diambil point-point penting yang dapat dijadikan masukan, baik sebagai parameter menganalisis wilayah studi ataupun sebagai masukan dalam memecahkan masalah yang ada.

**A. Kawasan Pembangunan Terpadu (superblok) Sudirman CBD**

**A.1. Sistem Sirkulasi**

Sistem sirkulasi pada KPT Sudirman CBD mengupayakan keterkaitan serta pemisahan yang jelas diantara berbagai moda sirkulasi (pejalan kaki, angkutan umum, kendaraan pribadi dan servis)

**1. Sirkulasi Kendaraan**

Sirkulasi eksternal terdiri atas Jl. Jend Sudirman, Jl. Jend Gatot Subroto, dan Jl. Senopti. Pencapaian utama ke dalam kawasan bagi kendaraan dialirkan melalui jalan utama di Blok Gerbang Sudirman.

Sirkulasi internal memungkinkan pencapaian kendaraan pemadam kebakaran, pemeliharaan dan pelayanan lainnya. Perubahan jenis transportasi dari kendaraan bermotor ke pejalan kaki terjadi di mana sirkulasi eksternal dan internal saling bersilangan.

**2. Sirkulasi Pejalan Kaki**

Sistem sirkulasi pejalan kaki pada kawasan terdiri atas jalur pejalan kaki primer yang membentang dari jalur Utara-Selatan dan jalur pejalan kaki sekunder yang membujur Barat-Timur. Sirkulasi pejalan kaki dapat melalui daerah hijau, jembatan penyeberangan (contoh penerapan air rights) atau terowongan bawah tanah.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

### 3. Sistem Parkir

Sebagian besar parkir kawasan super blok Sudirman terletak di basement bangunan. Parkir pada lantai dasar terbatas bagi waktu tunggu singkat. Lantai sub-sub blok dalam satu blok saling berhubungan, karena itu kebutuhan parkir dapat dialihkan (transfer). Dari daerah parkir terdapat akses ke jalur pejalan kaki.

#### **Gambar IV-1**

Sistem sirkulasi KPT Sudirman

Sumber : Panduan Rancang Kota KPT Sudirman, 1994

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Gambar IV-2**  
PETA INFRASTRUKTUR KPT SUDIRMAN  
Sumber : Panduan Rancang Kota KPT Sudirman, 1994

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Gambar IV-3**

POTONGAN A-A (*Main Gate to KPT Sudirman*)  
Sumber : Panduan Rancang Kota KPT Sudirman, 1994

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Gambar IV-4**

POTONGAN B-B ; C-C ; D-D ; E-E DAN F-F

Sumber : Panduan Rancang Kota KPT Sudirman, 1994

## **B. Malioboro - Yogyakarta**

Kawasan pedestrian yang ada sepanjang Malioboro, terdapat disisi Timur. Jalur pejalan kaki tersebut berada di depan pertokoan dengan lebar 5 m, sedangkan di depan Hotel Garuda dan Gedung DPRD Tingkat I DIY dengan lebar 8 m. Namun perkembangan jalur pejalan kaki dipergunakan tempat parkir kendaraan roda dua dari ujung Utara sampai dengan Selatan. Jalur tersebut sebagian terpotong oleh jalan Perwakilan dan jalan menuju ke Kompleks Perkantoran Pemerintah Daerah Tingkat I DIY serta di depan Hotel Mutiara II. Hampir semua pejalan kaki dari depan hotel Garuda langsung menyeberang jalan Malioboro menuju ke pertokoan di depan hotel tersebut. Di samping itu juga ada yang menuju ke hotel Garuda maupun menuju ke Malioboro Mal. Di samping kegiatan pejalan kaki, ruang luar pada daerah tersebut dilengkapi dengan pedagang kaki lima memakai kereta dorong maupun langsung menempati sebagian jalur tersebut.

Kawasan pedestrian di sisi Barat, berupa deretan arkade memanjang dari Utara sampai Selatan. Arkade tersebut sebagian terpotong oleh jalan Sosrowijayan dan jalan Dagen, sehingga diperlukan menyeberang menuju ke arkade berikutnya. Di samping itu pencapaian dari Malioboro Mal menuju ke pertokoan di depannya pejalan kaki harus menyeberang jalan Malioboro dengan perlengkapan jalan diberi sebra kros. Jalur pejalan kaki di sisi Barat sebagian tempatnya dipakai oleh pedagang kaki lima yang menghadap ke pertokoan maupun membelakangi pertokoan. Jalur pejalan kaki di Malioboro telah merangsang berbagai kegiatan ekonomi, sehingga sepanjang pertokoan berkembang kawasan bisnis. Kegiatan pejalan kaki yang ada di pertokoan jalan Malioboro tidak lepas dari penyediaan tempat parkir.

Konsep pencapaian menuju antar pertokoan Malioboro telah berhasil menata pemisahan jalur pejalan kaki dengan jalur lambat. Walaupun sudah direncanakan jalur pejalan kaki dengan baik, tetapi timbul masalah penempatan



## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

pedagang kaki lima yang kian hari bertambah banyak. Kecenderungan pedagang kaki lima tersebut dengan tujuan mendekati yang paling banyak arus pejalan kaki. Di dalam mengantisipasi kelancaran sirkulasi pejalan kaki dan keselamatan dari ancaman kecelakaan oleh kendaraan merupakan salah satu jalan utama.

Mengantisipasi hal tersebut jalur pejalan kaki dipisahkan dengan jalur cepat dengan pembatas berupa tanaman pot bunga dan tiang lampu. Jadi kehadiran kawasan pedestrian di Malioboro secara keseluruhan dapat menampakkan karakter tertentu sesuai dengan fungsi bangunan sepanjang jalan Malioboro. Dengan demikian jalur pedestrian tersebut telah memperkuat karakter bangunan yang ada di sekitar jalan Malioboro.

### **B.1. Arkade**

Deretan kolom berupa arkade dari toko kerajinan di ujung Timur sampai dengan perbatasan jalan Pajeksan telah membentuk satu kesatuan ruang antar pertokoan. Di samping untuk pejalan kaki, arkade tersebut juga dipergunakan kegiatan perdagangan informal. Kehidupan perdagangan informal dengan menjual berbagai jenis layanan dagangan. Jenis perdagangan paling banyak adalah fashion dan kerajinan kulit. Kehidupan sosial-ekonomi sepanjang arkade telah membuat deretan kegiatan perdagangan yang menerus sepanjang di depan dan sebagian di belakang pertokoan. Kegiatan ini nampak di depan toko Ramayana, toko Matahari. Suasana kegiatan di depan dan di belakang toko Matahari telah menunjukkan bermacam-macam kegiatan yang sedang berlangsung meliputi kegiatan pejalan kaki, berbelanja dan layanan perdagangan kaki lima. Sepanjang arkade tersebut terpanjang berbagai etalase di depan pertokoan sesuai dengan identitas masing-masing pertokoan.

Di samping itu arcade juga sebagai transit dari angkutan tradisional. Dengan demikian secara fungsional, arkade merupakan fasilitas pejalan kaki dengan benuansa kegiatan komersial dan terminal sementara.

Dengan perbedaan antara pedagang formal dan pedagang informal hanya masalah kualitas dari produk barang. Sistem pelayanan diantara 2 kegiatan

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

tersebut sama, yaitu cara memamerkan barang/produk tertentu dengan cara seperti pedagang kaki lima, artinya produk barang diletakkan di dalam kotak yang letaknya sudah direncanakan, agar pembeli secara bebas memilihnya. Dengan demikian kegiatan sosial sangat ada kesinambungan layanan kegiatan perdagangan hanya dipisahkan oleh arkade.

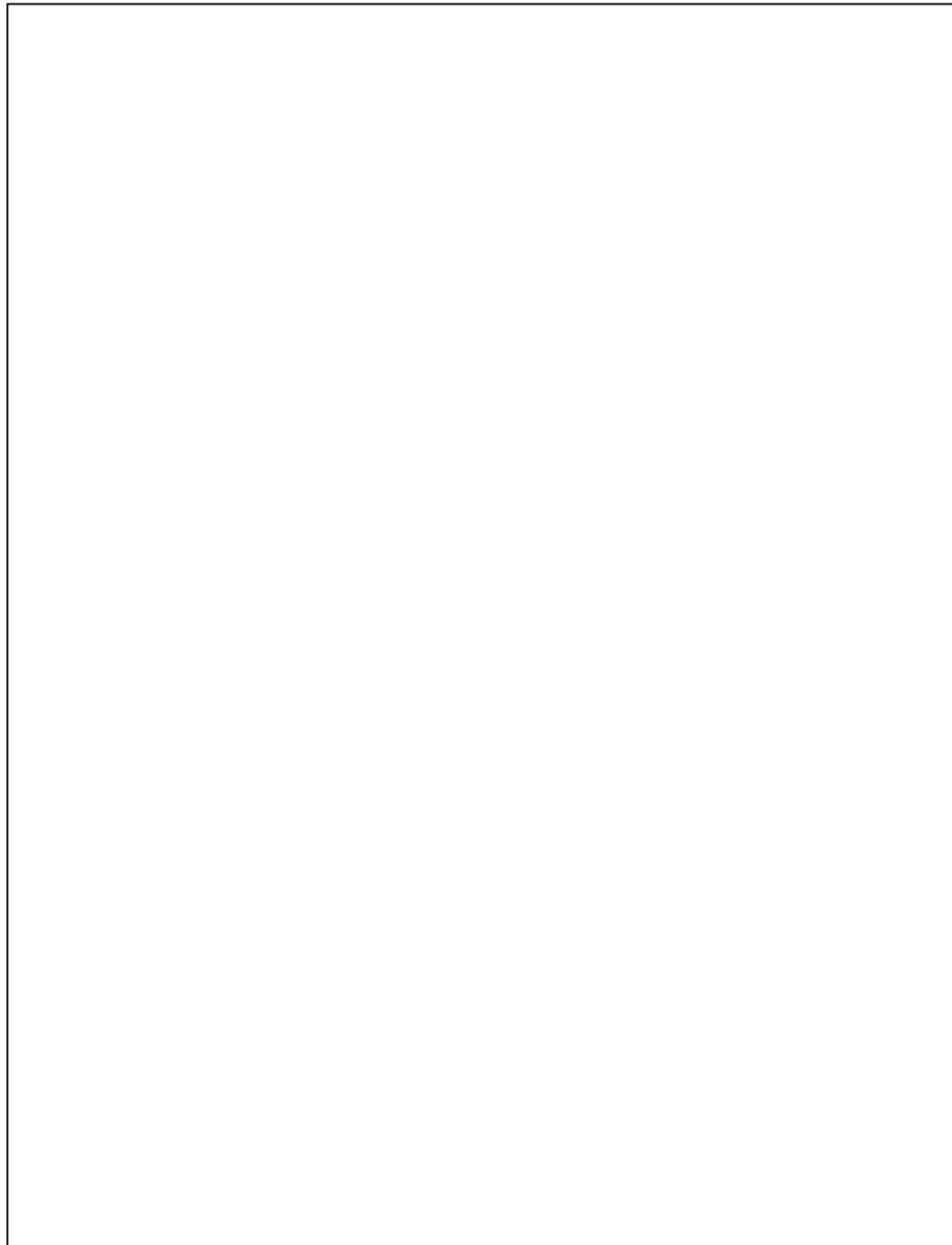
### **B.2. Koridor**



Koridor di pertokoan pinggir jalan Malioboro terbentuk dari arkade pertokoan. Kegiatan yang berlangsung di dalam arkade tersebut telah menjadi satu kesatuan kegiatan sepanjang pertokoan, sehingga membentuk ruang kegiatan menerus sepanjang pertokoan, sehingga membentuk ruang kegiatan menerus sepanjang pertokoan. Di samping itu, koridor menjadi kesinambungan atraksi kegiatan perdagangan masing-masing toko. Atraksi kegiatan perdagangan diantara satu tempat dan tempat lain berbeda kegiatannya, misalnya tempat kelompok pedagang kaki lima yang berjualan berbagai jenis layanan dagangan dengan tempat lainnya berbeda layanan kegiatannya.

Dengan keberadaan koridor tersebut sangat membantu kesinambungan kegiatan perdagangan dan pejalan kaki yang menerus, dan menjadi salah satu pemecahan pencapaian antar pertokoan dapat merasa nyaman.

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---



 JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO	PENATAAN R. PEDESTRIAN PADA FUNGSI PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG		
	<b>PETA</b>	<b>GAMBAR</b>	<b>SUMBER</b>
TUGAS AKHIR 72 <small>September – Desember 2000</small>	Koridor Pertokoan pinggir jalan 'Malioboro' di sisi Timur dan sisi Barat	IV-5 	
<b>BAB 4 Studi Kasus</b>			IV - 9

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Gambar IV-6**  
BENTUK RUANG KEGIATAN PERTOKOAN  
DAN FUNGSI PERTOKOAN  
Sumber :

**Gambar IV-7**  
BANGUNAN PERTOKOAN DGN BENTUK LINIER  
MENGIKUTI JALUR JALAN DI DEPAN PERTOKOAN  
Sumber :

### **C. Pedestrian Area of Ikebukuro Sub Centre District in Tokyo**

Pedestrian dalam sebuah stasiun berupa plaza yang menghubungkan ke 'pintu masuk' yang biasa digunakan untuk pencapaian ke area perbelanjaan, restaurant, dan area komunal. Akses untuk berbagai tipe / kategori perjalanan, seperti *functional trips*, *recreational trips*, dan *transit trips* harus melewati jalan yang diperuntukkan pejalan kaki, yang umumnya berupa jalan aspal. Penutup jaur pejalan kaki berupa paving hanya ditemui pada jalur jalan utama.

Semua jalan utama (yang menjadi bahasan) memiliki jaringan yang dapat diakses untuk kepentingan perjalanan tujuan tertentu (cenderung kegiatan sehari-hari) seperti bekerja, berjalan pulang/pergi, perjalanan dengan tujuan berekreasi, dan perjalanan dengan tujuan transit dalam rangka perpindahan moda transportasi.

Selain itu, jalan utama di kawasan tersebut berupa lalu lintas *under ground* atau berupa multi level pada tingkat dua, atau berupa *ring road system*.

Jalan utama bagi pejalan kaki dengan kondisi baik, pada garis A-D-D<sub>1</sub> dan pada garis A-E-E<sub>2</sub>. Jalan utama pada sisi timur Ikebukuro seperti A-E-E<sub>2</sub> ; B-A-C-C<sub>1</sub> dan A-D-D<sub>1</sub> berhubungan satu sama lain melalui simpul jalan. Ketika jalan utama ditutup untuk acara perayaan, dibutuhkan pengganti buat simpul jalan tersebut

Suasana kawasan pejalan kaki pada Ikebukuro tidak begitu bagus, aktivitas yang terjadi tidak terpadu, tidak nyaman dan tidak aman. Keemam fasilitas kawasan yang potensial seperti *department store*, Sun shine City, daerah transit, Pusat pemerintahan, daerah *food corner* dan Universitas Rikkyo tidak terdapat hubungan antar jalur pejalan kaki, dan hanya beberapa bagian kecil dengan penyelesaian paving dan komponen yang bagus.

Untuk itu diperlukan perbaikan kualitas kawasan melalui area pejalan kaki dengan meningkatkan jaringan akses kawasan, dimana sistem pejalan kaki yang ideal adalah memisahkan kendaraan dan manusia pada level yang berbeda, seperti kendaraan dibawah dan manusia di atas.

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Usulan perbaikan kualitas kawasan Ikebukuro antara lain sebagai berikut :

1. *Ring road Traffic System*

Sirkulasi utama pada B-B<sub>1</sub>-E-F<sub>1</sub>-C<sub>1</sub>-D<sub>2</sub>-D<sub>1</sub>-B

Mobil pribadi tidak diperkenankan masuk, kecuali untuk parkir, yang lewat melalui lingkaran. Jalan di area ini hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki.

Kegiatan *loading-unloading* dilakukan pada area parkir atau pada jalan lingkar. Universitas Rikkyo dan Taman Ikebukuro yang terletak di luar lingkaran, dibuatkan jalur penghubung pejalan kaki. Taxi dan bus dengan sistem *drop-off* dan menaikkan penumpang dari batas *ring road*. (MAP A)

2. Sistem penyeberangan *Under Ground*

*Ring road* juga berfungsi sebagai sirkulasi lalu lintas. Lalu lintas bagi kendaraan pribadi akan dialihkan ke bawah tanah tepat di depan stasiun pada bagian Timur, yang terletak di bawah lintasan jalur kereta api Marunochi dan lintasan jalur kereta api Yurakucho, selain itu juga terletak di bawah area pedestrian. *Loading-unloading* dan jemputan bagi mobil pribadi dilakukan pada *ground area*. Pencapaian parkir melalui *ring road* dengan sistem *cul-desac*. (MAP B)

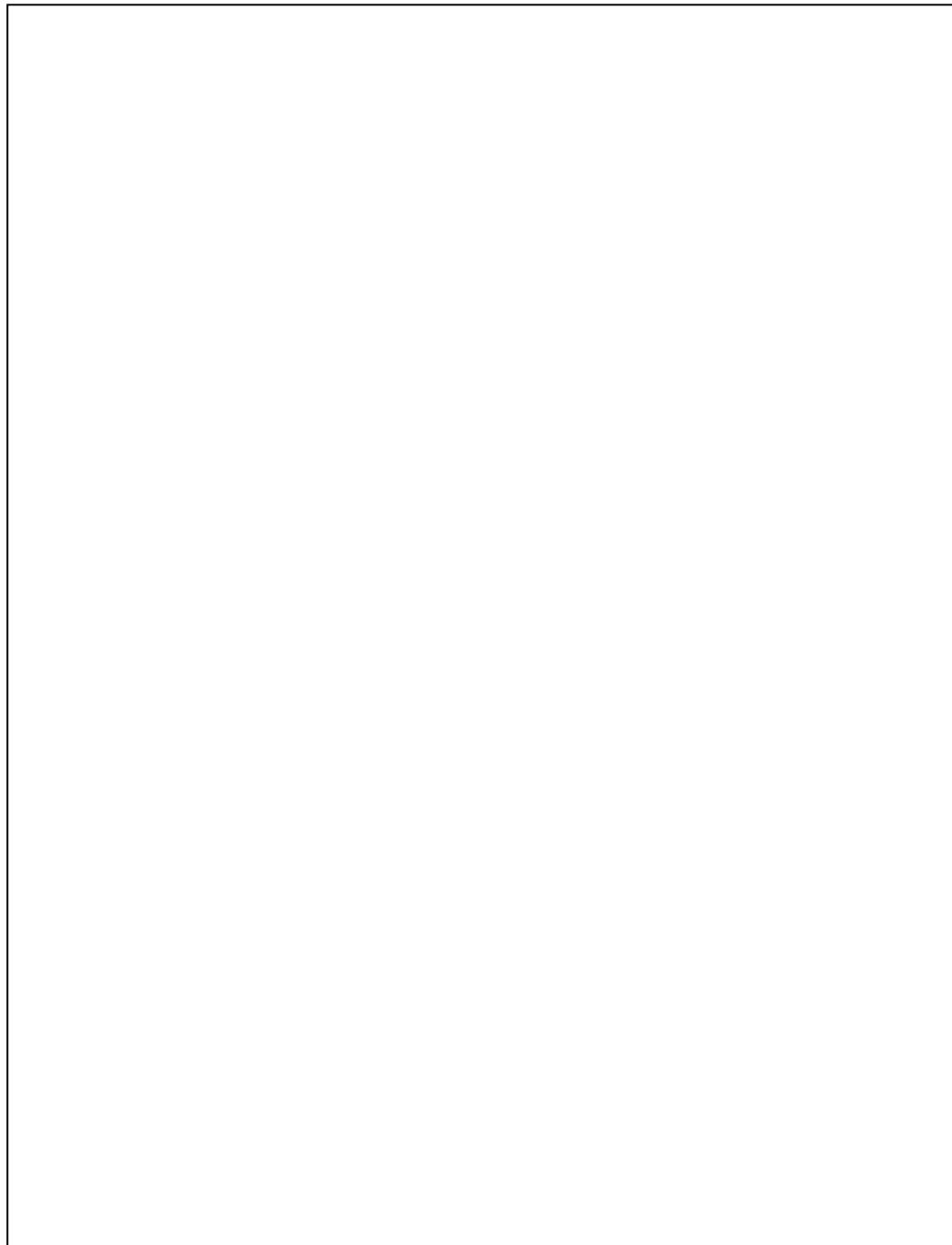
3. Sistem Lintasan Penyeberangan Pejalan Kaki


Sama seperti no 1 dan 2, sistem ini juga menggunakan sistem jalur lingkar.

Pada persilangan jalur utama, area pedestrian akan 'diangkat' dari jalur lalu-lintas, yaitu dengan lintasan atas, yang menghubungkan satu sisi dengan yang lain. *Loading-unloading* dilakukan pada sirkulasi di bawah penyeberangan pejalan kaki, begitu pula dengan mobil pribadi yang menaikkan penumpang. Pencapaian parkir melalui *ring road* di sekitarnya.

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

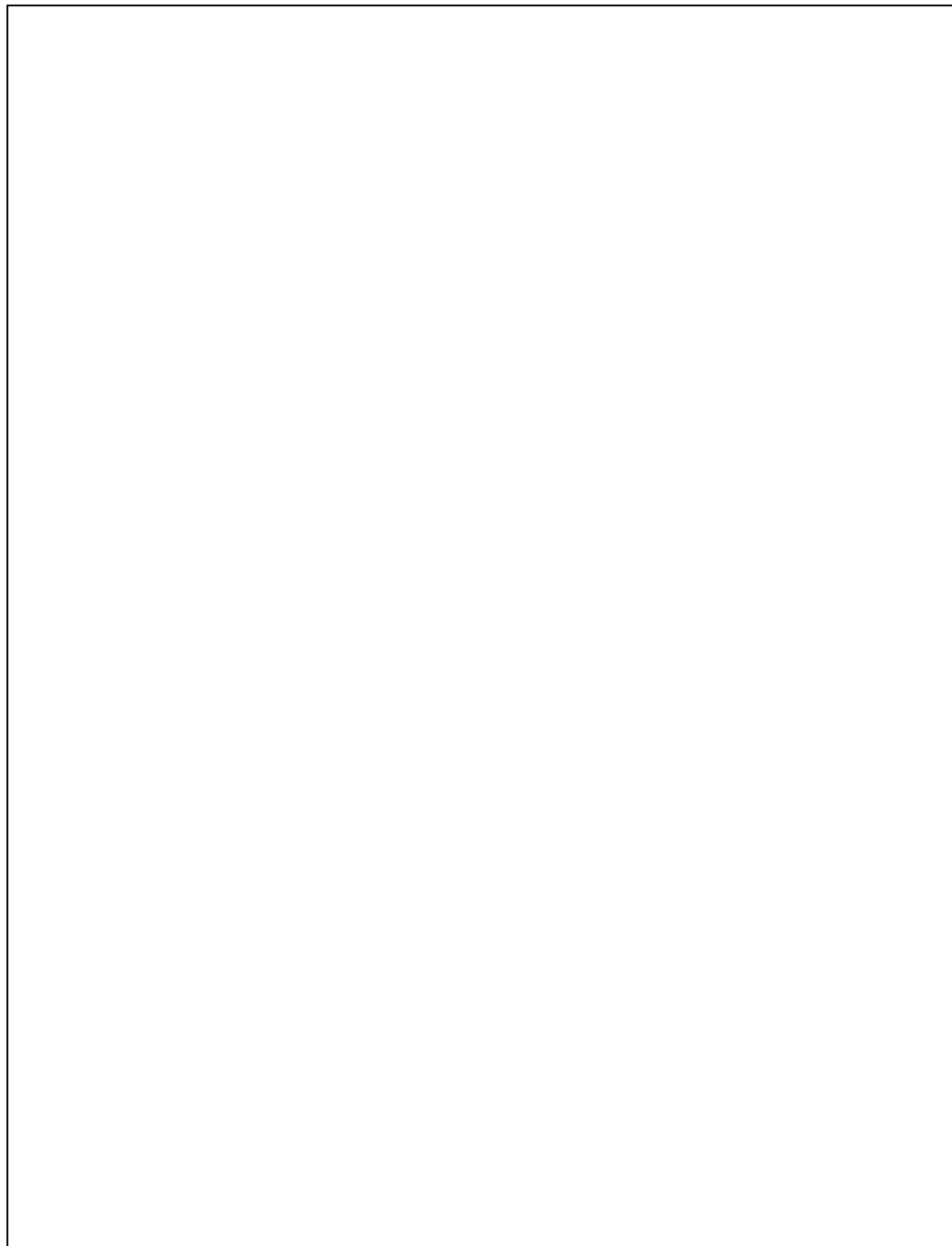
---




 JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO	PENATAAN R. PEDESTRIAN PADA FUNGSI PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG		
	<b>PETA</b>	<b>GAMBAR</b>	<b>SUMBER</b>
TUGAS AKHIR 72 September – Desember 2000	RING ROAD TRAFFIC SYSTEM MAP. A	IV-8	Edy Darmawaan, 1988

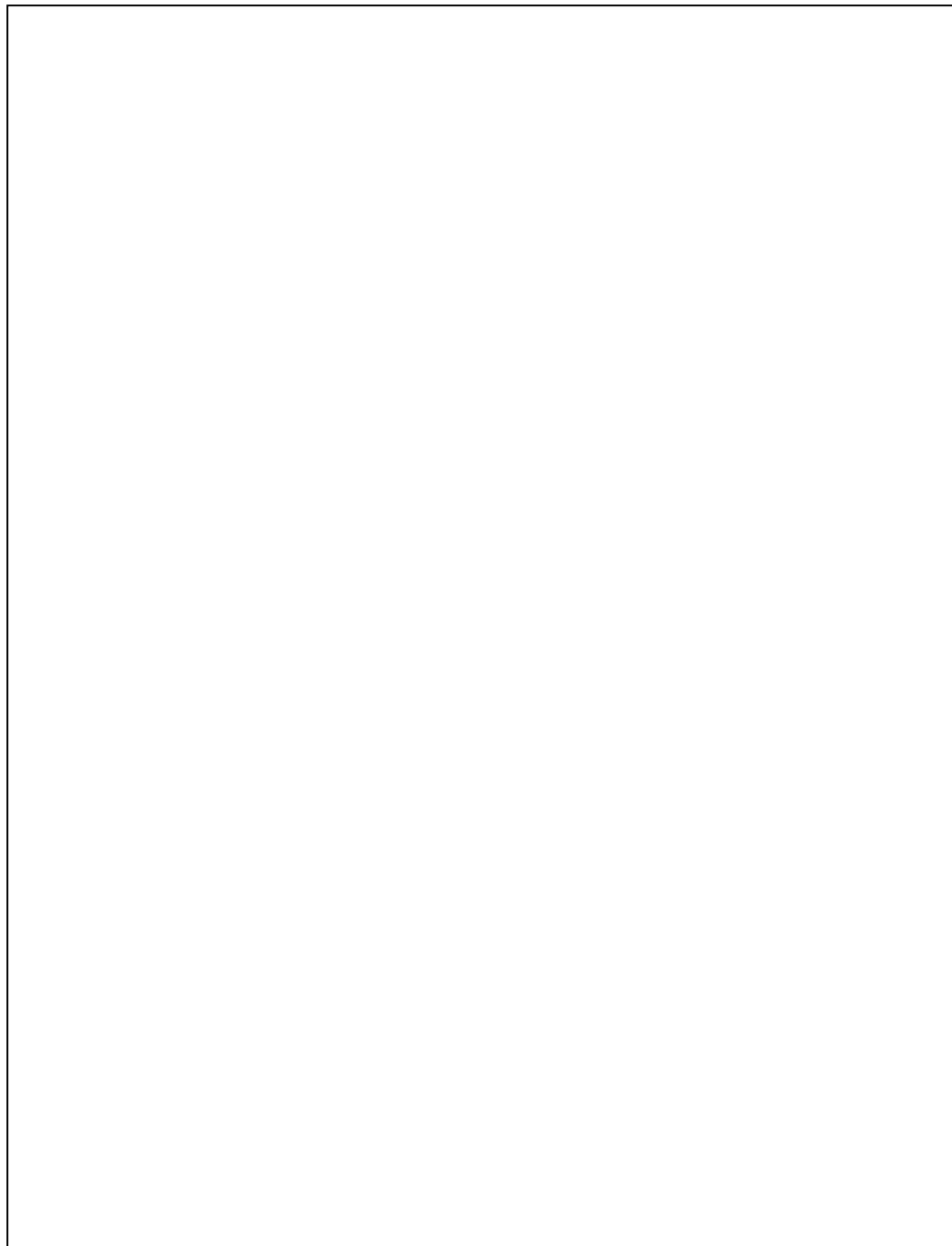



**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**



 JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO	PENATAAN R. PEDESTRIAN PADA FUNGSI PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG		
	<b>PETA</b>	<b>GAMBAR</b>	<b>SUMBER</b>
TUGAS AKHIR 72 September – Desember 2000	UNDER GROUND CROSSING SYSTEM MAP.B	IV-9	Edy Darmawan, 1988

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**



 JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO	PENATAAN R. PEDESTRIAN PADA FUNGSI PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG		
	<b>PETA</b>  CROSS OVER PEDESTRIAN SYSTEM MAP.C	<b>GAMBAR</b>  IV-10	<b>SUMBER</b>  Edy Darmawan, 1988
TUGAS AKHIR 72 September – Desember 2000			

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**Gambar IV-11**  
SITE PLAN GROUND LEVEL  
GROUND LEVEL I, II, III

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Sumber : Edy Darmawan, 1988

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

### **D. Matrikulasi Studi Kasus**

Permasalahan / Aktivitas	Upaya penyelesaian	Keterangan Dimensi (meter)						
		Lebar jalan	<i>Ped. ways</i>	Jalur lambat	Parkir	<i>Street furniture</i>	<i>Act. support</i>	fasilitas
<b>KPT SUDIRMAN CBD</b>								
<b>1. Section A-A</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gate ke kawasan</li> <li>▪ Jalur masuk Kendaraan &amp; pejalan kaki sama</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pembedaan sirk. Kendaraan dgn pejalan kaki melalui jemb. Penybrgn, jalur khusus pjl kaki, jalur bawah tanah dari halte ke sub-blok 2 dan 3</li> </ul>	10	4 s/d 4,72	-	3 lt. GL pada sb-2	Tata hi-jau spj jalur ped	-	-
<b>2. Section B-B</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sirkulasi kendaraan utama jalur timur pada blok hunian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pembedaan jalur antar moda sirk.</li> <li>▪ Jalur utama pejalan kaki sepanjang batas sub-blok</li> </ul>	11,5	2,5 s/d 4,5	-	-	Lansk : 2,5 - 4	-	-
<b>3. Section C-C</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perpotongan sirkulasi sub-blok hunian dan komersial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penciptaan hub. Bangunan antara blok hunian &amp; komersial</li> <li>▪ Jalur pejalan kaki utama sepanjang batas sub-blok</li> </ul>	11,5	4 s/d 4,75	-	2 lt. GL pada sb-16 dan 3 lt. GL pada sb-8	Lansk. : 3,5 - 6	-	Halte : Lebar jalur : 6m
<b>4. Section D-D</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perpotongan sirkulasi sub-blok hunian dengan fasilitas umum</li> <li>▪ Mrpk sub-blok pengapit fungsi utama kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hub. antar fungsi mll jalur bawah tanah</li> <li>▪ Jalur pjlk utama sepanjang batas sub-blok</li> </ul>	8	3,5 s/d 4,5	-	2 lt. GL Pada sb- 18	Lansk : 3,5 m	Retail pada lt. Dasar jalan tembus	-

## Penataam Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang

Permasalahan / Aktivitas	Upaya penyelesaian	Keterangan Dimensi (meter)						
		Lebar jalan	<i>Ped. ways</i>	Jalur lambat	Parkir	<i>Street furniture</i>	<i>Act. support</i>	fasilitas
<b>5. Section E-E</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perpotongan sirkulasi utama fungsi komersial</li> <li>▪ Sirkulasi pusat kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penciptaan hub. antar bangunan dg jemb. Penyeberangan</li> <li>▪ Car link antar bangunan</li> </ul>	11,5	4 s/d 7	-	3 lt. GL pada sb-6	Lansk: 3,5 - 4	Arcade dg fungsi retail	-
<b>6. Section F-F</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perpotongan sirkulasi sub-blok fungsi hunian dan komersial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalur utama pejalan kaki sepanjang batas sub-blok</li> </ul>	20	2,5	-	2 lt. GL pada sb-20	Lansk : 2,5 m	-	-
<b>MALIOBORO</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Padatnya sirkulasi kendaraan, manusia, becak, sepeda, dokar</li> <li>▪ PKL yang terus bertambah seiring keramaian lingk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pembedaan jalur utk tiap2 moda sirkulasi</li> <li>▪ Penataan PKL sebagai <i>act. support</i> dan aktivitas penghidup kawasan</li> </ul>	10 m	Arcade : 5 m	3	<i>Curb park</i> sebag. Jalur lambat = 3m, kantong parkir mobil	Sepjg ped. dalam 1 jalur ped.	PKL sepjg. Pedestrian ways	Shopping arcade
<b>IKEBUKURO</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aktivitas kawasan yang tidak terpadu, tidak nyaman dan tidak aman</li> <li>▪ Tidak didapati akses pejalan kaki ke fasilitas kawasan, spt : <i>depart. Store</i>, Sun Shine City, Univ. Rikk yo, dll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Ring Road Traffic System</i> Membuat area khusus pjl kaki, dgn sirk. Pjl kaki pemisahan keg. parkir serta Load-unload penumpang</li> <li>▪ Sistem penyeberangan <i>under ground</i> bagi kendaraan ketika bersilangan dg kereta api dan area pedestrian, keg. load-unload dilakukan pada <i>ground area</i></li> </ul>	5 s/d 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ground level 5m</li> <li>▪ Ped. area 11 m</li> <li>▪ Side walk 5 s/d 7 m</li> </ul>	-	Kantong parkir, <i>cul-desac system</i> , curb park pada ring road	Spj jalur ped. 2,5 s/d 3 m	Perayaan temporer	-

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

Permasalahan / Aktivitas	Upaya penyelesaian	Keterangan Dimensi (meter)						
		Lebar jalan	<i>Ped. ways</i>	Jalur lambat	Parkir	<i>Street furniture</i>	<i>Act. support</i>	fasilitas
<ul style="list-style-type: none"> <li>Persilangan antara jalur kendaraan dengan jalur pedestrian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistem lintasan penyeberangan pejalan kaki</li> <li>Area pedestrian di'angkat' pada persilangan jalur utama, yaitu dg lintasan atas menghub. satu sisi dg sisi lain, load-unload dilakukan di bawah sirk. pjlk</li> </ul>	5 s/d 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ground level 5m</li> <li>Ped. area 11 m</li> <li>Side walk 5 s/d 7 m</li> </ul>	-	Kantong parkir, <i>cul-desac system</i> , curb park pada ring road	Spj jalur ped.2,5 s/d 3 m	Perayaan temporer	-

Sumber : Analisis, 2000

## **BAB V**

### **BATASAN, ASUMSI DAN ARAHAN PENATAAN KAWASAN**

#### **A. Batasan**

1. Batasan Program Perencanaan tidak menyangkut hal-hal yang berkaitan dengan penentuan infestasi pengelolaan manajemen kawasan secara terperinci
2. Batasan wilayah secara makro penataan kawasan Johar dengan pendekatan konsep superblok, dan wilayah studi secara mikro adalah penataan ruang pedestrian pada fungsi perdagangan Johar
3. Penekanan detail desain dan ruang lingkup analisis hanya pada penataan ruang pedestrian pada kawasan perdagangan Johar sebagai daerah studi. Dimana penataan ruang pedestrian ini keberadaan nantinya mampu melayani kawasan dengan penataan Kawasan Johar yang mengacu pada kebutuhan aktivitas masa yang akan datang memiliki kecenderungan untuk terbentuk sebagai superblok, dimana fungsi perdagangan merupakan motor penggerak aktivitas kawasan.
4. Penataan kawasan dengan pendekatan konsep superblok hanya sebagai referensi, bahwa nantinya kawasan Johar akan menjadi superblok, dan penataan ruang pedesrtian pada kawasan perdagangan superblok Johar merupakan hasil kebutuhan sekarang dan diprediksikan untuk mengantisipasi bentuk kawasan yang nantinya menjadi superblok.
5. Penghitungan kapasitas dan program ruang merupakan lanjutan studi yang dilakukan oleh Feralina dan Puti, dalam *Arahan Penataan Kawasan Johar Semarang*, 1999.

#### **B. Asumsi**

1. Berdasarkan lokasi, fungsi yang ada pada kawasan studi direncanakan sesuai dengan ketentuan RDTRK Semarang th 2000-2005.
2. Penataan Kawasan Johar pada perencanaan selanjutnya dalam RTBL akan dilakukan dengan menggunakan konsep perancangan superblok.



## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

3. Hasil studi Feralina dan Puti dalam *Arahan Penataan Kawasan Johar Semarang* berupa blok plan merupakan produk yang valid dan memungkinkan untuk dikembangkan lebih lanjut menuju produk *urban design* dengan image Johar sebagai kawasan pusat perdagangan.
4. Pembahasan dan analisa permasalahan pada wilayah studi secara makro (kawasan Johar keseluruhan) telah terselesaikan pada studi sebelumnya. Untuk selanjutnya pembahasan secara mendetail adalah hal-hal berkaitan dengan ruang pedestrian pada kawasan perdagangan Johar

### **C. Arahan Penataan**

1. Kawasan studi yang terbentuk akhirnya mengarah pada terbentuknya suatu blok yang sinergis antar fungsi di dalamnya, dengan menciptakan ruang pedestrian, sebagai ruang luar kawasan perdagangan yang bersifat pelayanan sosial (*public space*)
2. Mempunyai karakter citra yang dinamis dalam kesatuan penataan kawasan dengan mengoptimalkan potensi-potensi yang ada melalui pengolahan ruang pedestrian yang mampu menghadirkan citra kawasan perdagangan.
3. Ruang pedestrian yang terbentuk menjadi moda sirkulasi dominan antar bangunan pada kawasan perdagangan.
4. Menciptakan *mental mapping* citra / image kawasan Johar kepada pengunjung melalui fungsi sirkulasi pejalan kaki. (*pedestrian ways*).

**BAB VI  
ANALISIS KAWASAN**

**A. Analisis Kawasan Studi Terhadap Perkembangan Kota Semarang**

**A.1. Kecenderungan Perubahan Fungsi dan Karakter Ruang Kawasan  
Terhadap Perkembangan Kota Semarang.**

Perubahan secara bertahap secara evolusioner pada kawasan Johar dari kawasan pusat pemerintahan menjadi kawasan perdagangan, tidak terlepas dari perkembangan / morfologi kota Semarang yang secara umum dapat dibagi menjadi beberapa periode, yaitu: periode kolonial (masa pemerintahan Belanda), periode pra kemerdekaan (1930-1945) dan periode pasca kemerdekaan (1945 – sekarang).

Perkembangan kota modern terus mengalami perubahan hingga masa (pra – pasca) perang kemerdekaan, dimana seorang insinyur Belanda, Thomas Karsten membuat rencana pengembangan 4 kawasan kota, yaitu : Candi, tanah partikulir (Batan, Peterongan, Wonodri, Pekunden), Sompok dan Semarang Timur. Perencanaan ini dilihat dari segala aspek terutama permintaan ekonomi dalam jangka waktu ke depan.

Pada perkembangan kawasan Semarang Tengah khususnya, pada waktu berikutnya kecenderungannya terlihat mengarah pada kawasan Johar dengan poros Jl. Agus Salim sebagai koridor utama kawasan, menghadirkan hirarki kawasan perdagangan tradisional dan perdagangan modern. Kawasan Johar memiliki berbagai fungsi pada tata guna lahannya, dengan fungsi perdagangan dan jasa sebagai fungsi utama kawasan, dimana kondisi sekarang ini tingkat intensitas lahan yang semakin tinggi, tetapi tidak dibarengi dengan penataan yang terpadu, mengakibatkan kawasan Johar terkesan semrawut, padahal di sisi lain kawasan ini memiliki nilai ekonomis tinggi dan memiliki akses dari perdagangan kawasan lain.

Dalam menganalisis fungsi dan karakter ruangnya terdapat beberapa aspek

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

yang terkait di dalamnya, yaitu jenis aktivitas kawasan, meliputi : pemukiman, perdagangan, ruang terbuka, sarana dan prasarana serta lingkup area yang dilayani, merupakan suatu kesatuan pembentuk karakter yang tidak dapat dipisahkan.

Pelayanan kawasan ini merupakan pelayanan pusat perdagangan dan jasa yang melingkupi skala lokal (kotamadia Semarang) dan regional (Jawa Tengah). Dari skala pelayanannya yang sangat luas ini maka dalam jangka waktu ke depan perkembangan kawasan ini diarahkan dalam bentuk sebuah penataan terpadu (gambar VI-1)

### **B. Analisis Ruang Aktivitas**

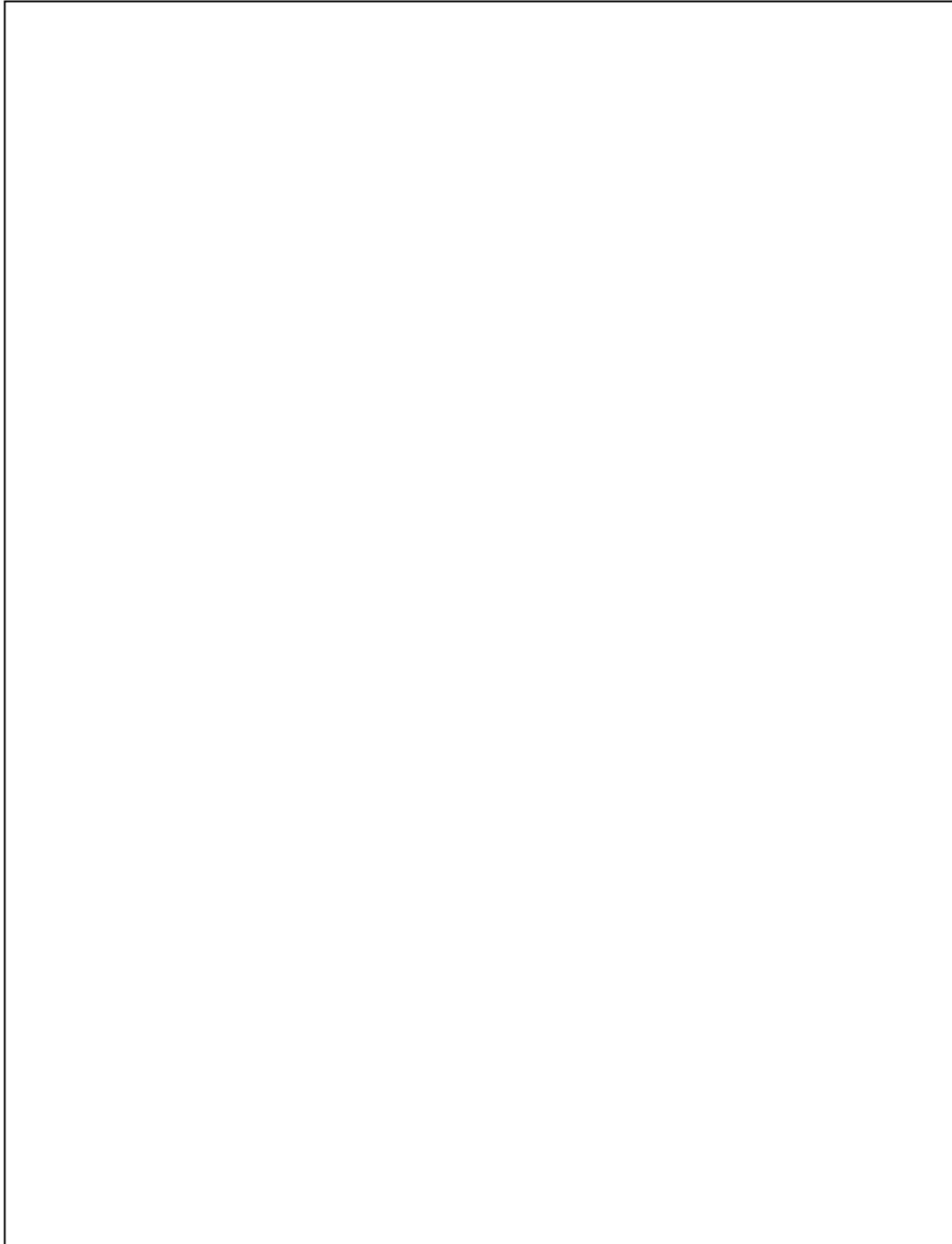
Penggunaan ruang pada lahan untuk melakukan jenis aktivitas tertentu dalam jangka waktu relatif lama dan permanen membentuk karakteristik guna lahan tertentu. Dalam kenyataannya masing-masing aktivitas membutuhkan dimensi ruang yang berbeda. Dalam analisis ini akan dinilai kebutuhan ruang aktivitas yang telah berkembang pada kawasan studi dan kecenderungannya pada masa mendatang.



Analisis dilakukan dengan berpangkal pada peraturan dan kebijaksanaan pemda yang telah ditetapkan mengenai kebijaksanaan pengembangan kawasan yang lebih luas (skala BWK) dan standar-standar perencanaan dan perancangan yang berlaku.

Menurut studi yang telah dilakukan oleh Feralina dan Puti, 1999 menyebutkan bahwa, sebagai kawasan pusat kota, aktivitas yang berkembang pada kawasan studi cukup beragam. Pada luasan yang relatif sempit, yaitu 117.404, 2113 m<sup>2</sup> atau 11,7404 ha, terdapat guna lahan pemukiman, perdagangan modern (pertokoan dan department store), perdagangan tradisional (pasar basah yang menjual keperluan sehari-hari), transportasi dan sirkulasi internal kota, parkir dan pelayanan jasa. Secara ringkas, prosentase penggunaan lahan eksisting kawasan studi dapat dilihat pada tabel VI-1 Untuk selanjutnya, data yang digunakan pada analisa ruang aktivitas pada guna lahan yang ada berikut ini

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

merupakan data hasil studi yang telah dilakukan oleh Feralina dan Puti, dalam  
Arahan Penataan Kawasan Johar Semarang, T.A Program PWK - UNDIP, 1999

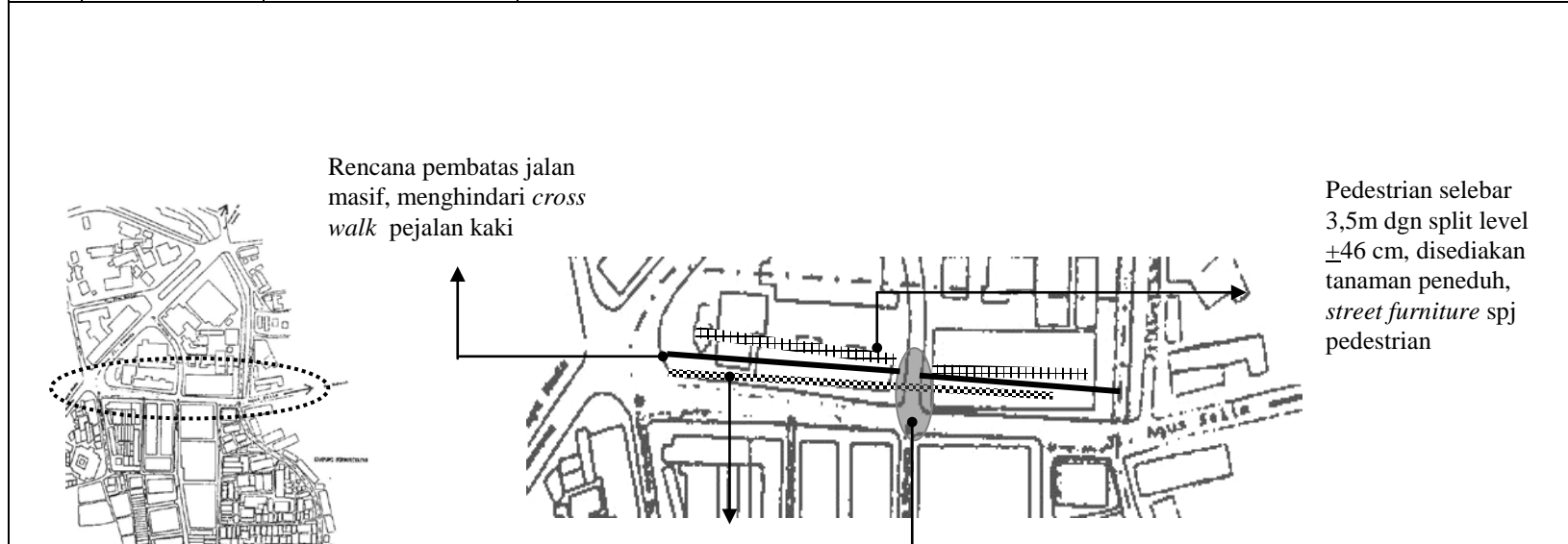


 JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK UNDIP	PENATAAN R. PEDESTRIAN PADA FUNGSI PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG		
	<b>PETA</b>	<b>GAMBAR</b>	<b>SUMBER</b>
<b>BAB 5 Analisis Kawasan</b> Kawasan Perumahan dan Kawasan Perdagangan Kotamadia Semarang	<b>VI-1</b>		VI - 3 Hasil Analisis, 2000
TUGAS AKHIR 72 September – Desember 2000			

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

**G. Pendekatan Penataan Ruang Pedestrian**

No	Nama Jalan	Kebutuhan terhadap perancangan Ruang Pedestrian	Arahan Penataan
1.	Jl. KH. Agus Salim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalur pedestrian</li> <li>▪ Wadah aktivitas PKL</li> <li>▪ Sitting group</li> <li>▪ Parkir pengunjung</li> <li>▪ <i>Street furniture</i></li> </ul>	<p><i>Side walk</i> dgn split level <math>\pm 46</math> cm thd jalur lalin. Lebar pedestrian yang dianjurkan pada jalan kelas I adl 7m (masing2 sisi jalan 3,5 m), PKL dialokasikan pada Ground Level 2 dengan sistem balcon pada Ps. Ya'ik Permai, Ps. Ya'ik baru dan Ps. Johar yang memilki akses over pass ke perdg. Modern. Sitting group (2 buah spj jalan) setiap 450 m utk mengantisipasi kelelahan pengunjung. Parkir kendaraan berupa kantung parkir di luar lokasi. <i>street furniture</i> meliputi : paving, lampu, sign, <i>bollard</i>, bangku, tanaman peneduh, telepon umum</p>



Rencana pembatas jalan masif, menghindari *cross walk* pejalan kaki

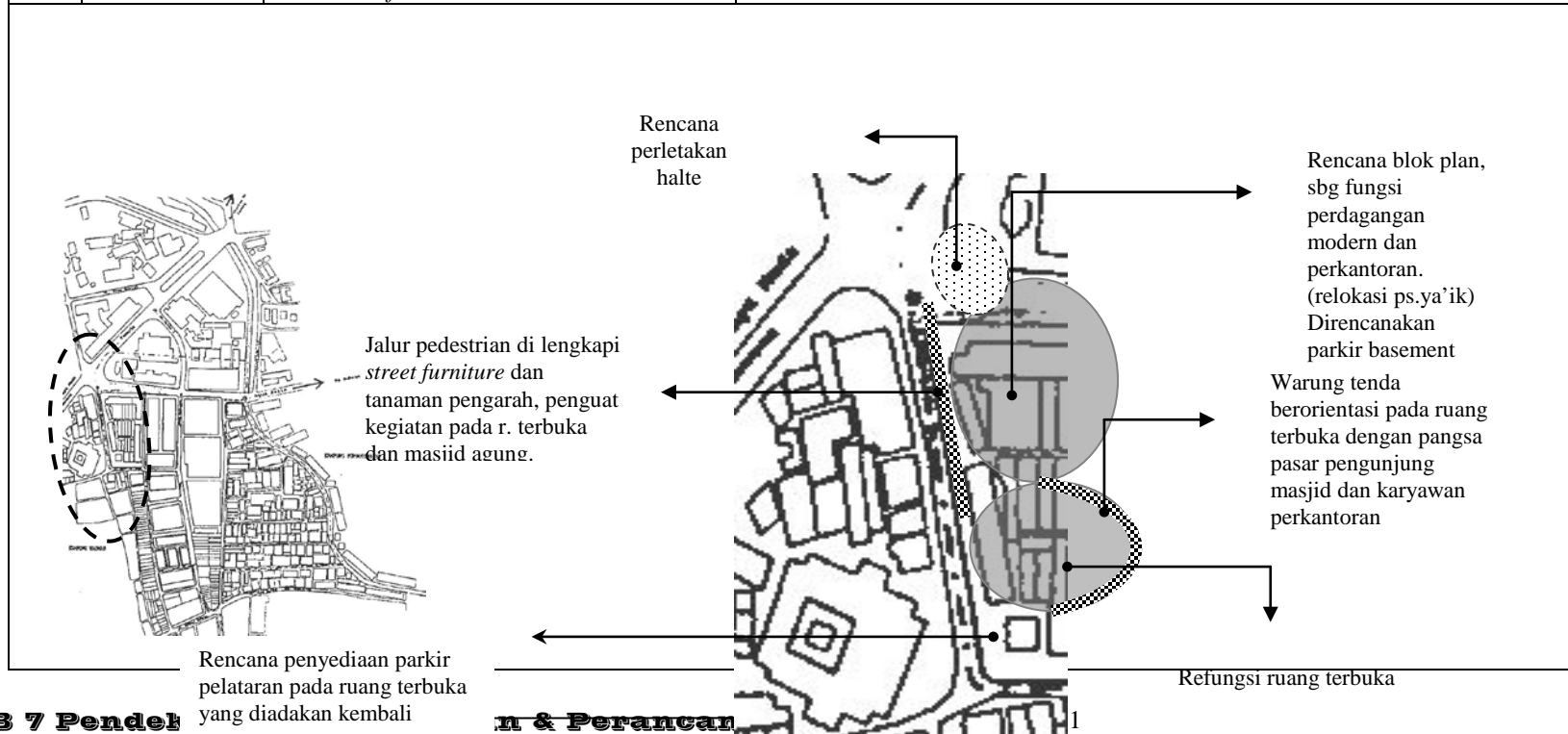
Pedestrian selebar 3,5m dgn split level  $\pm 46$  cm, disediakan tanaman peneduh, *street furniture* spj pedestrian

Arcade pada G1 menyediakan lokasi bagi PKL dan pedestrian, daerah jalur lambat dibatasi *bollard*

Rencana jembatan penyeberangan pada daerah konflik terparah

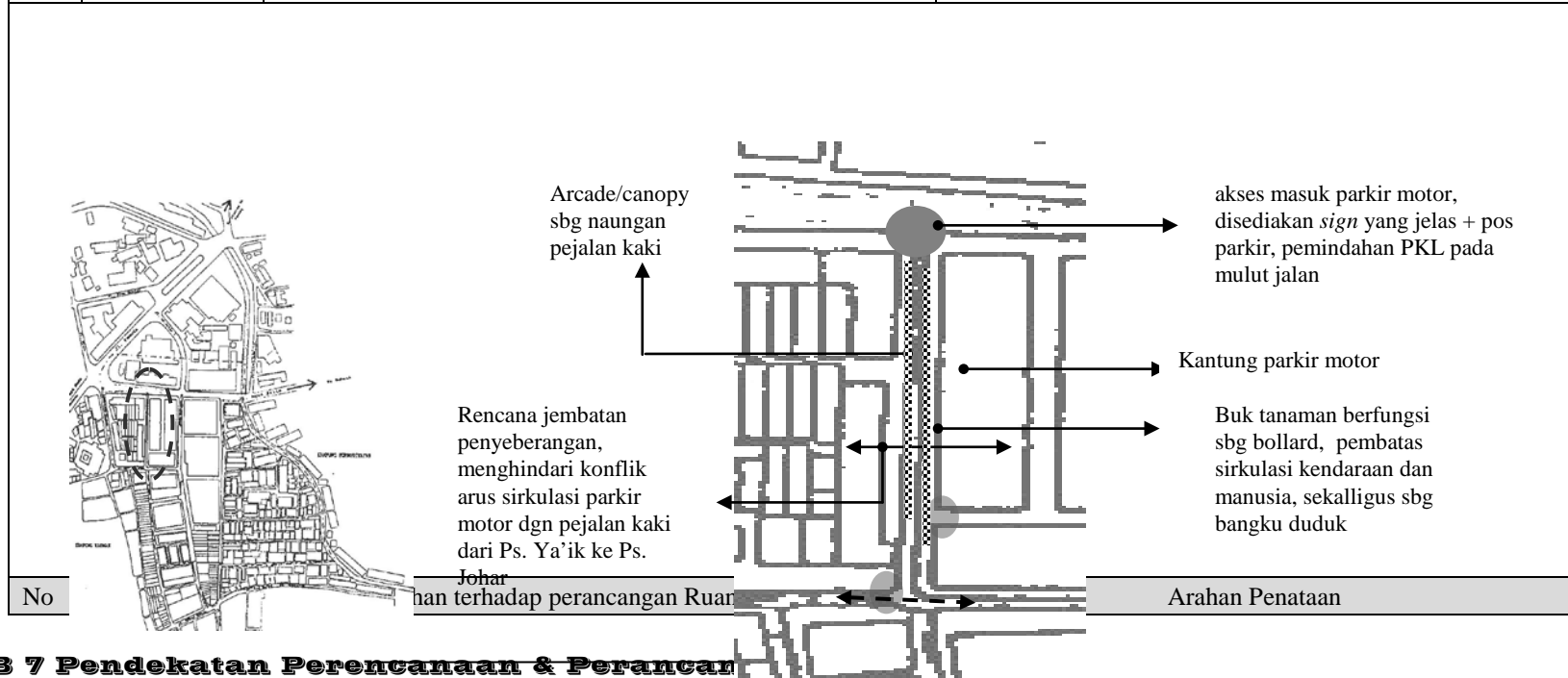
**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

No	Nama Jalan	Kebutuhan terhadap perancangan Ruang Pedestrian	Arahan Penataan
2.	Jl. Alun2 Barat	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalur pedestrian</li> <li>▪ Arcade bagi warung tenda</li> <li>▪ Terminal perpindahan moda transportasi.</li> <li>▪ Parkir pertokoan</li> <li>▪ <i>Street furniture</i></li> </ul>	Jalur pedestrian pada sisi kanan 1,5m dan sisi kiri termasuk arcade PKL 3m, Halte disertai sitting group, telpon, parkir semi basement pada ujung jalan dgn skala pelayanan Pasar terutama dan perdagangan modern. <i>Street furniture</i> meliputi : paving, lampu, sign, bollard, tanaman peneduh, halte dan penunjangnya



**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

No	Nama Jalan	Kebutuhan terhadap perancangan Ruang Pedestrian	Arahan Penataan
3.	Jl. Alun2 Tengah	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pemecah sirkulasi motor dan manusia</li> <li>▪ Arcade pada pertokoan yang menghadap ke tempat parkir</li> <li>▪ Pengaturan parkir motor</li> <li>▪ Alokasi PKL di sepanjang teras toko</li> <li>▪ Pos petugas parkir</li> <li>▪ <i>Street furniture</i></li> </ul>	<p>Diujung jalan, PKL harus ditertibkan untuk didirikan pos petugas parkir, lokasi PKL dipindahkan ke GL 2. Penempatan parkir motor sesuai aslinya. Sirkulasi pejalan kaki hanya pada arcade dan perpindahan dari parkir menuju bangunan pasar. <i>Street furniture</i> berupa lampu, sitting group sbg ruang tunggu</p>



**BAB 7 Pendekatan Perencanaan & Perancangan**

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

4.	Jl. Alun2 Timur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alokasi PKL</li> <li>▪ Relokasi gedung parkir</li> <li>▪ Jalur pedestrian sistem full mall</li> <li>▪ <i>Street furniture</i></li> </ul>	<p>Gedung parkir (eksisting) krn tdk pernah maksimal mencapai kapasitas parkir, difungsikan sbg lokasi PKL yang ada di sepanjang jalan masuk, kendaraan tidak diperkenankan masuk jalan ini. <i>Street furniture</i> meliputi : paving, lampu, tanaman peneduh, sitting group sbg r. istirahat dan r. tunggu, sign</p>
No	Nama Jalan	Kebutuhan terhadap p	Arahan Penataan


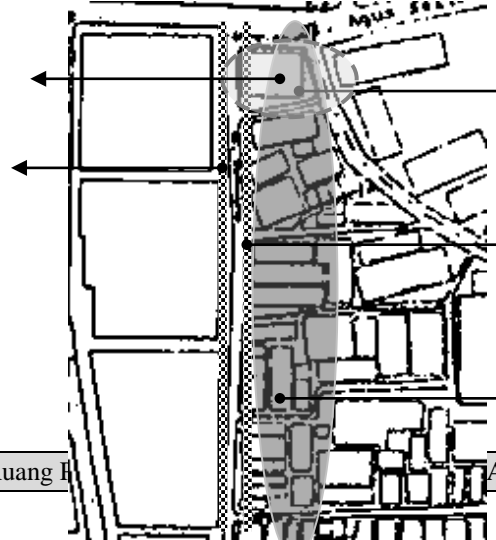
- Pemberian signage yang sesuai, salah satu cara mengatasi *disoriented*
- Akses tertutup u/kendaraan, jalan sistem *full mall*, tetapi tetap disediakan akses bagi kendaraan
- Selasar bangunan berbentuk arcade utk menampung PKL



**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

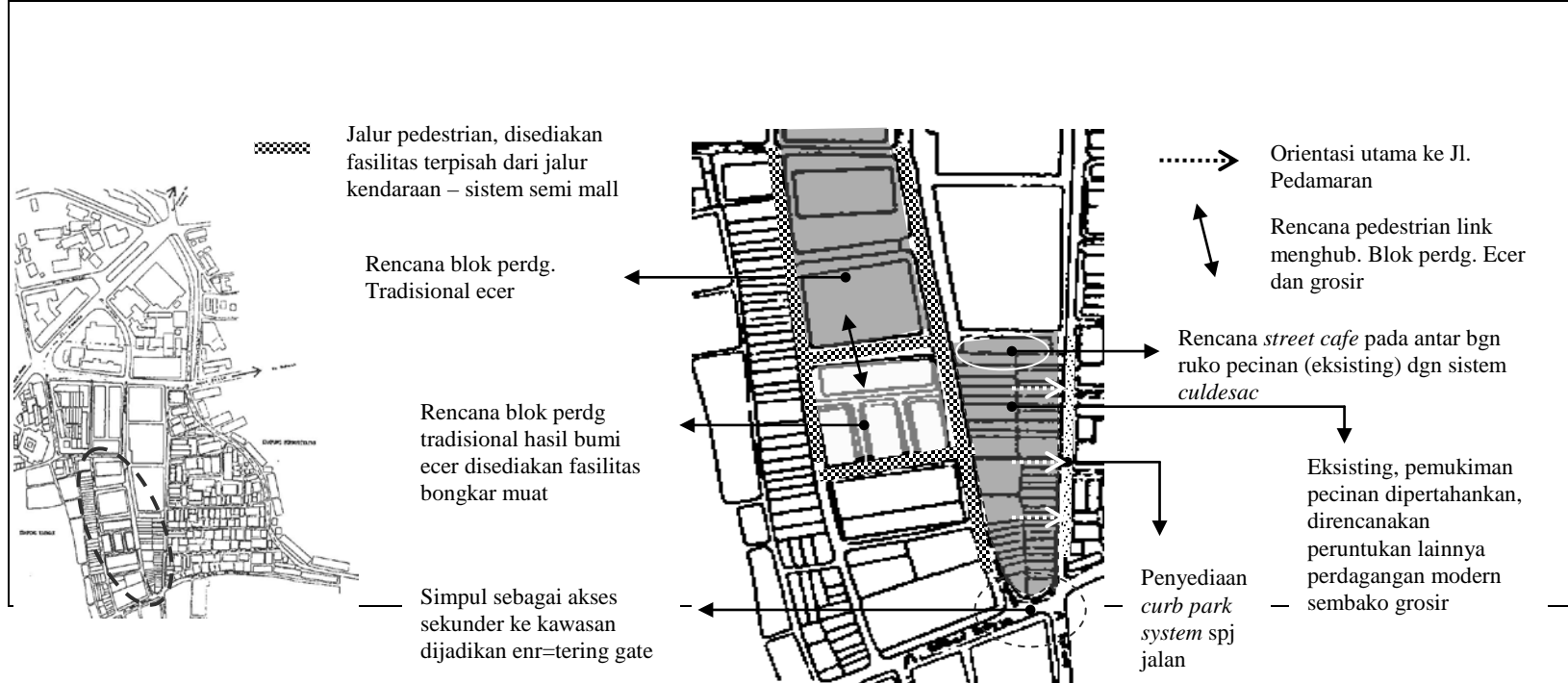
5.	Jl. Alun-alun Selatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alokasi PKL</li> <li>▪ Redesain TPS</li> <li>▪ Jalur pedestrian</li> <li>▪ Vegetasi pengarah + peneduh</li> <li>▪ <i>Street furnitures</i></li> </ul>	<p>Lokasi TPS terhadap Ruang terbuka dan lokasi perdagangan tradisional, semaksimal mungkin dibatasi secara masif, sehingga tidak mengganggu pemandangan, <i>pedestrian ways</i> yang terbentuk mrpk corridor yang mengarah Masjid Agung. Sirkulasi kendaraan dibatasi semaksimal mungkin. <i>Street furniture</i> antara lain : paving, <i>bollard</i>, lampu, vegetasi peneduh + pengarah serta sign</p>
No	Nama Jalan	Kebutuhan terhadap perancangan Ruang Pedestrian	Penataan

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

6.	Jl. Pedamaran	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pengaturan bongkar muat</li> <li>▪ Perdg. Grosir sbg penghidup kawasan</li> <li>▪ parkir pengunjung</li> </ul>	<p>Menciptakan lingkungan perdagangan grosir terpadu,. Refungsional <i>side walk</i> yang ada. <i>Street furniture</i> antara lain : lampu, sign, bollard, tanaman peneduh. <i>Curb park system</i> sepanjang jalan satu arah.</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;">  <p>Rencana blok fasilitas umum, parkir dan aktivitas bongkar muat skala kecil.</p> </div> <div style="width: 30%; text-align: center;"> <p><i>Curb park system</i>, pada kedua sisi jalan satu arah. Mobil besar untuk bongkar muat pada jam-jam tertentu.</p> </div> <div style="width: 30%;">  <p>Ruko grosir dan eceran dengan karakteristik khusus, direncanakan sebagai shopping street, aktivitas bongkar muat dikonsentrasikan pada</p> <p>Trotoar sebagai pedestrian dengan arcade sepanjang ruko, dilengkapi <i>street furniture</i></p> <p>Street cafe diadakan sebagai penghidup kawasan, yang beraktivitas selama 24 jam</p> </div> </div>			
No	Nama Jalan	Kebutuhan terhadap perancangan Ruang R	Arahan & Catatan

**Penataam Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

7.	Jl. Pungkuran	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jalur pedestrian</li> <li>▪ peruntukan bongkar muat + parkirnya</li> <li>▪ fasilitas parkir pengunjung</li> <li>▪ pemecah sirkulasi manusia dgn kendaraan</li> <li>▪ <i>street furniture</i></li> <li>▪ <i>street cafe</i> sebagai <i>activity support</i></li> </ul>	<p><i>side walk</i> dgn split level <math>\pm 46</math> cm thd jalur lalin, menggunakan paving, dgn lebar jln 5 m, lebar jalur pedestrian yang dianjurkan 1,5 m murni u/ pejalan kaki, <i>sreet cafe</i> disediakan pada kantung terdendiri dgn sistem <i>cul-desac</i>, penghub. antar bangunan perdg. grosir+ecer disediakan <i>sky over</i>. Street furniture meliputi : paving, lampu, naungan berupa <i>canopy</i>, lampu, sign, telepon umum</p>
----	---------------	--	--





LANDASAN PROGRAM PERENCANAAN DAN  
PERANCANGAN ARSITEKTUR

**PENATAAN RUANG PEDESTRIAN PADA FUNGSI  
PERDAGANGAN SUPERBLOK JOHAR SEMARANG**

DIAJUKAN UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN  
PERSYARATAN UNTUK MEMPEROLEH GELAR SARJANA TEKNIK

DIAJUKAN OLEH :

**BETA PARAMITA  
NIM L2B 096 209**

PERIODE 72  
SEPTEMBER - DESEMBER 2000

KEPADA  
**FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2000**

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**DAFTAR GAMBAR**

<b>No.</b>		<b>Hal</b>
II-1	Kelengkapan materi RTBL	II-2
II-2	Plan Diagram of street and square	II-4
II-3	The park in The City Grid	II-4
II-4	Tanda-tanda sebagai <i>streetscape</i>	II-10
III-1	Tahapan Perkembangan Lingkungan Pasar Johar	III-4
III-2	Sistem Perpasaran Kotamadia Semarang	III-6
III-3	Daerah Rawan Banjir Kotamadia Semarang	III-10
III-4	Guna Lahan Kawasan	III-11
III-5	Akses ke Kawasan Johar	III-12
III-6	Ruas Jalan yang digunakan PKL	III-21
III-7	Skema Tahapan Perkembangan Pola Sirkulasi Pejalan Kaki Di Kawasan Johar	III-23 III-23
III-8	Skema Pola Sirkulasi Pejalan Kaki Kawasan	III-25
III-9	Pola Sirkulasi Pejalan Kaki Berdasarkan Kategori Perjalanan	III-25
III-10	Ruas Jalan Daerah Studi	III-28
IV-1	Sistem Sirkulasi KPT Sudirman	IV-2
IV-2	Peta Infrastruktur KPT Sudirman	IV-3
IV-3	Potongan A-A (Main Gate To Kpt Sudirman)	IV-3
IV-4	Potongan B-B ; C-C ; D-D ; E-E Dan F-F	IV-4
IV-5	Koridor Pertokoan pinggir jalan ‘malioboro’ sisi Timur dan sisi Barat	IV-8
IV-6	Bentuk Ruang Kegiatan Pertokoan Dan Fungsi Pertokoan	IV-9
IV-7	Bangunan Pertokoan Dgn Bentuk Linier Mengikuti Jalur Jalan Di Depan Pertokoan	IV-9
IV-8	Ring Road Traffic System (MAP. A)	IV-12
IV-9	Under Ground Crossing System (MAP. B)	IV-13
IV-10	Cross Area Pedestrian System (MAP. C)	IV-14
IV-11	Site Plan Ground Level, Ground Level I,II,III	IV-15
VI-1	Penataan Terpadu Kaw. Perdagangan Kotamadia Semarang	VI-3
VIII-1	Blok Plan Kawasan Pembangunan Terpadu Johar	VIII-3

**Penataam Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**DAFTAR PUSTAKA**

**BUKU**

Chiara, Joseph de and Kopelman, Lee, *Urban Planning & Design Criteria*, Litton Educational Publishing Inc., 1975

Carr, Stephen, *Public Space*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992

Catanese, Anthony J and James C. Snyder, *Introduction to Urban Planning*, Milwaukee : Mc Graw-Hill, 1979

Lynch, Kevin, *The Image of The city*, MIT Press, USA, 1960

Rubenstein, Harvey M., *City Mall*, John Willey & Sons Inc., Canada, 1978

Rubenstein, Harey M., *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, John Wiley & Sons, Inc., Canada, 1992

Rykwert, Joseph, 'The Street : The use of its History' dalam *On Streets*, The MIT Press, Cambridge, Massachussets, 1974

Simonds, John Ormbee, *Landscape Architecture*, McGraw-Hill Book Company, USA, 1983

Spreiregen, Paul D., *Urban Design : The Architecture of Town and Cities*, Mc. Graw Hill Book Company, New York, 1965

Shirvani, Hamid, *The Urban Process*, Van Norstand Reinhold Co., New York, 1985

Trancik Roger, *Finding Lost Space*, VNR Company, New York, 1986

Rapoport, Amos, *Pedestrian Street Use*, 1977

Andi Kirana dkk, *Teori Perancangan Kota*, Terbitan terbatas Kumpulan Tugas MK AR-741 Perancangan Urban pada T. Arsitektur Fak. Pascasarjana ITB, Bandung, 1991

**BUKU DATA / LAPORAN**

Laporan Akhir Rancangan Peraturan Daerah Kotamadya Dati II Semarang Tentang Bangunan, DTB Pemda Kotamadya Dati II Semarang.

## **Penataam Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Panduan Akhir Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Terpadu Mega Kuningan. Kerjasama PSUD ITB Bandung-DTK Pemerintah DKI Jakarta, 1997

Panduan Akhir Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Terpadu Sudirman CBD. Kerjasama PSUD ITB Bandung-DTK Pemerintah DKI Jakarta, 1994

Rencana Teknik Ruang Kota Kotamadya Semarang Kawasan Pasar Johar 1986/1987. Pemerintah Daerah Tk. II Kotamadia Semarang. 1987

Rencana Tata Ruang Kota Semarang Pusat Perdagangan 1991/1992-2011/2012. Buku Analisis. Bappeda Tk II Kotamadia Semarang. 1992

Rencana Induk Kota Semarang 1975-2000. Pemerintah daerah Tk. II Semarang

### **MAJALAH/JURNAL**

Hidajat, Anggreani, *Optimasi Kebutuhan Pejalan Kaki* dalam KILAS. Jurnal Arsitektur FTUI, Vol I/no.1/Juli 1999

Sjamsuddin, Meilia, *Pedestrian pada Shopping Street* dalam KILAS, Jurnal Arsitektur FTUI, vol I/no.1/Juli 1999

Bishop, Kirk R., *Designing Urban Corridors*, American Planning Association, Planning Advisory Service Report Number 418

### **SEMINAR/KOLOKSIUM/TUGAS AKHIR/TESIS**

#### **Seminar**

Belya, Adam M. dkk, *Konsep Perancangan Superblok ditinjau dari Teori Perancangan Kota*, Seminar tidak diterbitkan, JAFT. Undip, Semarang, 1999

Fachruddin, M. dan Hasan, Mirza, *Bentuk Penerapan Jalur Pedestrian dalam Integrasi Ruang Kota yang Manusiawi*, seminar tidak diterbitkan, Program Studi PWK FT. Undip, Semarang, 1998

Nasir, Ir. Nizar, *Prospek Superblok sebagai Alternatif Pengembangan Kota di Indonesia*, SMFT. Univ. Atmajaya Yogyakarta, Yogyakarta, 1992

#### **Kolokium**

Kusumo Dewi, Diah I, *Potensi Visual dan Pedestrian di Kawasan Pecinan Semarang*, Kolokium tidak diterbitkan, 1998

---

### **Daftar Pustaka**

## **Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

Fachrudin, M., *Studi Karakteristik Sirkulasi Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan Johar Semarang*, Kolokium tidak diterbitkan, Program Studi PWK FT.Undip, Semarang, 1998

### **Tugas Akhir / LP3A**

Fachrudin, M., *Studi Karakteristik Sirkulasi Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan Johar Semarang*, Tugas Akhir tidak diterbitkan, Program Studi PWK FT. UNDIP, 1998

Kusumo Dewi, Diah I., *Identifikasi Potensi Visual dan Pedestrian di Kawasan Pecinan Semarang*, Tugas Akhir tidak diterbitkan, Program Studi PWK FT. Undip, Semarang, 1999

Muhammad N., Gito, *Penataan Koridor Perdagangan dan Jasa di Segitiga Peterongan-Bangkong*, LP3A tidak diterbitkan, JAFT. Undip, Semarang, 2000

Setiawan, Teddy, *Penataan Kawasan Kali baru sebagai Kawasan Wisata Budaya di Semarang*, LP3A tidak diterbitkan, JAFT Undip, Semarang, 2000

Tresnowati, Feralina S. dan Puti Y., *Arahan Penataan Kawasan Johar Semarang*, Tugas Akhir tidak diterbitkan, Program Studi PWK FT. Undip, Semarang, 1999

### **Tesis**

Darmawan, Edy, *Pedestrian Area of Ikebukuro Sub Centre District in Tokyo*, Tesis tidak diterbitkan, Architecture Department Science and Engineering Faculty, Waseda University, Tokyo, 1988

M., Cahyo, *Intensifikasi Lahan dengan Pendekatan Konsep Superblok melalui Mekanisme Peremajaan di Pusat Kota*, Tesis tidak diterbitkan, Program Master PWK Fak. Pascasarjana ITB, Bandung, 1996

Triwahyono, Daim, *Penataan Ruang Pedestrian dalam Kawasan Pertokoan di Pusat Kota*, Tesis tidak diterbitkan, T. Arsitektur Fak. Pascasarjana ITB, Bandung, 1992

Uniaty, Quintarina, *Kajian Perseptual terhadap Fenomena & Karakteristik Jalur Pedestrian sebagai Bagian dari Ruang Arsitektur Kota*, Tesis tidak diterbitkan, T. Arsitektur Fak. Pasca Sarjana ITB, Bandung, 1992

---

## **Daftar Pustaka**



**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---

**DAFTAR TABEL**

<b>No.</b>		<b>Hal</b>
II-1	Klasifikasi Jaur Pedestrian (Rubenstein, 1992)	II-15
II-2	Ringkasan Studi Literatur	II-23
III-1	Karakter Jalan Di Kawasan Johar Semarang	III-13
III-2	Jumlah Pedagang Menurut Bentuk Pemanfaatan Ruang	III-17
III-3	Jumlah Pedagang Menurut Jenis Dagangan Dan Bentuk Pemanfaatan Ruangnya	III-18
III-4	Bentuk Pemanfaatan Ruang Aktivitas Perdagangan Modern Pada Kawasan Studi	III-19
III-5	Tipologi Pedagang Kaki Lima Di Kawasan Johar Semarang Tahun 1999	III-20
III-6	Rekapitulasi Variabel Asal Perjalanan	III-26
III-7	Rekapitulasi Variabel Tujuan Perjalanan	III-27
III-8	Rekapitulasi Variabel Motivasi Perjalanan	III-27
III-9	Variabel Kegiatan Pejalan Kaki	III-28
III-10	Variabel Perilaku Pejalan Kaki	III-28
III-11	Eksisting Pedestrian Pada Daerah Studi	III-28
IV-1	Matrikulasi Studi Kasus	IV-18
VI-1	Karakteristik Pengguna Kawasan Johar Semarang 1999	VI-4
VI-2	Karakteristik Bangunan Pada Wilayah Studi	VI-5
VI-3	Penggunaan Lahan Kawasan Johar Semarang (1999)	VI-7
VI-4	Kebutuhan Ruang Ideal Bagi Aktivitas Perdagangan Tradisional Kawasan Studi	VI-8
VI-5	Perkiraan penambahan Jumlah PKL	VI-9
VI-6	Rencana Jumlah PKL yang Tertampung	VI-9
VI-7	Standar Kebutuhan Parkir	VI-10
VI-8	Standar Penyediaan Tempat Bongkar Muat	VI-10
VI-9	Kebutuhan Tempat Bongkar Muat Pada Kawasan Studi	VI-11
VI-10	Perbandingan Penggunaan Ruang Eksisting Dengan Luasan Ruang Ideal Pada Kawasan Studi	VI-13
VII-1	Rencana Luas Lahan pada Kawasan Superblok Johar	VII-6
VII-2	Rencana Tipe Pedestrian Pada Wilayah Studi	VII-7
VII-3	Pola Persebaran Tipe Pkl Pada Tiap Sub-Blok	VII-32
VII-4	Kebutuhan Ruang <i>Street Cafe</i>	VII-32
VII-5	Kebutuhan Ruang <i>Sitting Group</i>	VII-33
VII-6	Kebutuhan Ruang Halte	VII-33
VII-7	Kebutuhan Ruang Telepon Umum	VII-33
VII-8	Kebutuhan Ruang Atm	VII-34
VII-9	Kebutuhan Ruang Toilet Umum	VII-34
VII-10	Kebutuhan Ruang Informasi, Wartel Dan Pos Keamanan	VII-34
VIII-1	Distribusi Intensitas Pemanfaatan Lahan Kawasan	VIII-4

**Penataan Ruang Pedestrian pada Fungsi  
Perdagangan Superblok Johar Semarang**

---