

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Pengembangan kawasan simpang lima gumul merupakan salah satu program pengembangan kawasan strategis pemerintah kabupaten Kediri dengan berdasarkan pada perda pasal 44 nomor 3 tentang pengembangan kawasan simpang lima gumul sebagai *central business distric* dengan difungsikan sebagai sarana perdagangan, rekreasi, dan jasa. Langkah pengembangan awal sudah terlaksana dengan dibangunnya Monumen Simpang Lima Gumul sebagai *node* kabupaten Kediri.

Kawasan Monumen Simpang Lima Gumul memiliki luas lahan 34 hektar dengan pembagian lahan untuk terminal mencapai 11.535 m<sup>2</sup>, ruang terbuka hijau 7.785 m<sup>2</sup>, convention hall 6.524 m<sup>2</sup>, bank daerah 1.183 m<sup>2</sup>, taman bermain 3.110 m<sup>2</sup>, tempat pedagang kaki lima (PKL) 4.498 m<sup>2</sup>, serta beberapa sarana lainnya termasuk jalan. Dilihat dari fungsi fisik lingkungan sampai sekarang pembangunan fasilitas perdagangan pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul masih belum terealisasi sepenuhnya, hanya monumen, jalan, dan tempat parkir yang sudah terealisasi.

Pemilihan kawasan Monumen Simpang Lima Gumul sebagai site dari proyek *city walk* adalah dilandasi oleh pemikiran bahwa sebuah *city walk* akan sangat ideal ketika ditempatkan di area yang menjadi pusat keramaian kota, serta belum tersedianya suatu kawasan yang memiliki fungsi sebagai perdagangan dan rekreasi. Pengembangan konsep *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul diharapkan mampu menjadi suatu rekomendasi desain terhadap fasilitas perdagangan yang memiliki fasilitas rekreasi didalamnya, serta mampu mendukung Monumen Simpang Lima Gumul sebagai sarana rekreasi pada kabupaten Kediri.

### 1.2 Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam perancangan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul antara lain:

1. Masyarakat pada kabupaten Kediri belum mendapat penyelesaian permasalahan akan kebutuhan rekreasi pada sarana perdagangan.

2. Belum adanya pusat perbelanjaan pada kabupaten Kediri, sehingga perbelanjaan hanya terpusat pada jalan Doho, Kediri Mall, Doho Mall, sehingga masyarakat pada kabupaten Kediri sering berkonsentrasi pada titik pusat perbelanjaan tersebut.
3. Pada kabupaten Kediri belum memiliki kawasan sarana *pedestrian ways* yang memiliki fungsi sebagai kegiatan publik.
4. Kegiatan mingguan dan event lain seperti bazar, festival musik, pasar malam, masih menggunakan jalan pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul.

### 1.3 Rumusan Masalah

Berikut ini merupakan rumusan masalah yang dapat mengerucutkan masalah tersebut yaitu, bagaimana merancang sarana perbelanjaan dengan konsep *city walk* yang rekreatif pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul.

### 1.4 Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah tentang perancangan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul antara lain,

1. Perancangan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul difokuskan pada pengembangan penataan kawasan, dengan memperhatikan nilai fungsi *pedestrian ways* sebagai sarana pendukung pada pusat perdagangan.
2. Ruang lingkup rancangan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul meliputi perancangan ruang terbuka aktif dan pasif, yang sampai sekarang masih terbengkalai dan belum dikerjakan dari pihak pemerintah kabupaten.
3. Konsep penataan hanya pada ruang terbuka pada area perbelanjaan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah.
4. Pembahasan tentang bentuk masa bangunan akan dibahas secara umum dengan memperhatikan bentuk fasad bangunan pada sekitar tapak sehingga mampu membentuk *unity* pada kawasan monumen.

### 1.5 Tujuan

Secara umum, tujuan rancangan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul adalah untuk memenuhi kebutuhan akan sarana perdagangan yang memiliki fasilitas rekreasi didalamnya, serta mampu mendukung Monumen Simpang Lima Gumul sebagai sarana rekreasi.

## 1.6 Manfaat

Manfaat perancangan city walk pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul adalah sebagai berikut:

1. Bagi masyarakat, akan memperoleh kenyamanan dan keamanan dalam melakukan aktivitasnya pada ruang publik, serta dorongan pentingnya berinteraksi dalam lingkungan urban.
2. Bagi kalangan akademis khususnya arsitektur, kajian ini berguna sebagai masukan dan pemberi sumbangan pengetahuan tambahan dalam perancangan city walk yang masih dapat ditindak lanjuti pengembangan kajiannya dengan harapan dapat dijadikan sebagai acuan perancangan atau perbaikan di masa mendatang.
3. Bagi pemerintah, kajian ini dapat menjadi bahan acuan dalam pembangunan khususnya sarana ruang terbuka untuk rekomendasi desain, serta memanfaatkan ruang publik sebagai aset wisata dan menjaga citra kota.
4. Bagi lingkungan, dengan mengidentifikasi mengenai arsitektur yang memperdulikan lingkungan publik cukup membantu untuk mempublikasikan pentingnya *city walk* yang tentunya dapat mengurangi efek pemanasan global khususnya di daerah tropis serta eksplorasi arsitektur tanggap iklim pada lingkungan sehingga dapat menjaga kualitas lingkungan kota.

## 1.7 Sistematika Penulisan

### BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan penjelasan secara umum tentang penulisan yang menyangkut latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, pembatasan masalah yang mengarah pada tujuan dan kegunaan penulisan yang hendak dicapai.

### BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan terhadap penataan kawasan, karakteristik terkait dengan konsep dan bangunan baik tinjauan arsitektural, maupun tinjauan non-arsitektural sesuai dengan substansi yang akan disajikan.

### BAB III : METODE PERANCANGAN

Membahas mengenai metode yang digunakan dalam memecahkan permasalahan adalah metode deduktif-induktif, yang kemudian dilanjutkan dengan metode eksploratif sebagai metode desain.

#### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi mengenai tinjauan lokasi perencanaan, analisa-sintesa data, konsep desain yang digunakan, serta pembahasan hasil desain yang berupa gambar kerja.

#### BAB V PENUTUP

Berisi mengenai kesimpulan yang merupakan jawaban dari rumusan masalah yang diangkat serta saran dari hasil kajian.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



Masalah pengembangan kawasan Monumen Simpang Lima Gumul yang akan dijadikan *Central business Distric*

**Identifikasi Masalah :**

- Belum tersedianya sarana perbelanjaan yang memikirkan sarana rekreasi.
- perlunya sarana *pedestrian ways* yang dapat difungsikan sebagai kegiatan mingguan.

**Batasan Masalah :**

City walk pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana ruang publik

**Tujuan :**

City walk kawasan Monumen Simpang Lima Gumul memberikan kontribusi pusat perbelanjaan, rekreasi, ruang publik.

**Pemilihan Objek :**

Pengembangan Kawasan Monumen Simpang Lima Gumul sebagai city walk

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan *City Walk*

*City walk* merupakan sebuah ruang terbuka yang dikhususkan sebagai pusat perdagangan dan perbelanjaan. Aktivitas pada kawasan *city walk* lebih cenderung mengarah pada kegiatan yang sedang berkembang, seperti tempat-tempat berkumpul, *caffe*, restoran, toko elektronik, toko pakaian, toko kerajinan, sampai dengan toko pernak-pernik yang berkaitan dengan gaya hidup masyarakat.

##### 2.1.1 Pengertian *City Walk*

*City Walk* merupakan suatu kawasan dengan konsep berbelanja yang memadukan antara belanja dan rekreasi serta kegiatan pendukung lainnya yang didalamnya terdapat beberapa ritel atau toko-toko yang berfungsi sebagai tempat kegiatan berbelanja atau kegiatan lain. Sedangkan dalam buku *urban design*, *city walk* dikenal dengan istilah mall atau pedestrian. Pedestrian berasal dari kata latin yang artinya kaki. Pejalan kaki sebagai istilah aktif, adalah orang yang bergerak atau berpindah dari suatu tempat titik tolak ke tempat tujuan tanpa menggunakan alat yang bersifat mekanis. Berikut merupakan bagian dalam kawasan *city walk* :

#### 1. *City Walk* Sebagai Ruang Terbuka

Ruang terbuka adalah suatu tempat yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakat suatu kota, sehingga diharapkan dapat memberikan kontribusi positif terhadap manusia disekitarnya. Ruang terbuka merupakan ruang yang direncanakan karena kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan dan aktivitas sosial bersama di ruang terbuka. Dengan adanya pertemuan dan aktivitas bersama antar manusia, kemungkinan akan timbul bermacam-macam aktifitas yang terjadi di ruang tersebut. Pada dasarnya ruang terbuka merupakan ruang kota yang dapat dicapai oleh semua orang dengan mudah dan ruang ini sangat terbuka sehingga masih mendapat pengaruh dari alam misalnya : angin, matahari, suara, dan air hujan. *City Walk* merupakan sebuah ruang terbuka yang dikhususkan sebagai sentral perdagangan dan perbelanjaan. Beberapa kota besar di Indonesia sempat memiliki beberapa ruas jalan dengan suasana perbelanjaan yang khas seperti, Jakarta dengan Pasar Baru, Jalan Lintas Melawai, Bandung dengan Ciampelas Walk, dan Yogyakarta dengan Malioboronya, perbedaan, jalan-jalan tersebut

merupakan milik publik, sedangkan city walk berada di lahan properti milik pengembang privat yang diperuntukkan sebagai ruang publik.

Dengan memanfaatkan landsekap yang ada sehingga pada sudut tertentu terasa seperti benar-benar jalan di sebuah taman kota. Aktivitas di *city walk* biasanya lebih ke arah gaya hidup yang sedang berkembang saat itu. Dari tempat nongkrong di kafe dan restoran sampai toko yang menjual pernak-pernik yang berkaitan dengan gaya hidup, seperti barang teknologi, tempat bermain anak, olahraga, bioskop, hingga barang kerajinan. Kecenderungan konsep *city walk* sebenarnya bukanlah barang baru. Beberapa tempat di mancanegara sudah sering menghadirkan konsep *city walk* pada sudut ruang kotanya. Lahan kota yang kurang hidup dapat disulap menjadi kawasan ritel dengan suasana khas.

## 2. City Walk Sebagai Fungsi Komersial

Fasilitas Komersial adalah segala yang memudahkan sarana dan prasarana untuk melakukan kegiatan perniagaan atau perdagangan baik itu barang ataupun jasa (Poerwadarminta 1970) Kegiatan komersial merupakan wadah kegiatan perniagaan, pembelian atau penjualan barang dan jasa khususnya secara besar-besaran baik nasional maupun internasional (Winardi, kamus ekonomi 1976) Orientasi fasilitas komersial adalah keuntungan finansial yang dihasilkan oleh perdagangan barang dan jasa dengan prinsip ekonomi "dengan pengeluaran sekecil-kecilnya untuk memperoleh keuntungan sebesar-besarnya" Sesuai pengertian diatas fasilitas komersial mempunyai sifat :

- *marketable*, yaitu dapat dipasarkan.
- *profitable*, yaitu mendapatkan keuntungan.
- *manageable*, yaitu mudah dikelola.
- *adjustable*, yaitu mudah disesuaikan dengan kebutuhan.
- *sustainable*, yaitu mempunyai keberlangsungan.

Klasifikasi fasilitas komersial:

- a. Fasilitas komersial untuk menjual barang, yaitu fasilitas komersial yang menjual barang produk-produk berupa barang.
- b. Fasilitas komersial yang memberikan pelayanan jasa.

Sasaran dari fasilitas komersial dapat dicapai salah satunya dengan memperhatikan citra bangunan, maka hal-hal yang perlu diperhatikan adalah:

- *Clarity* (kejelasan), bertujuan memberikan kejelasan kepada seseorang untuk mengenal suatu fasilitas dengan cepat. Kejelasan ini

ditransformasikan dengan bentuk, ukuran, dan tekstur yang dominan diantara lingkungannya. Bentuk yang komunikatif, arah bangunan yang jelas, bukaan yang dapat diketahui semua orang, serta view.

- *Boldness* (kemencolokan), yaitu bentuk yang berbeda dengan bangunan disekitarnya, kemencolokan bangunan ini juga bisa ditunjukkan dengan iklan komersial yang besar sehingga mudah diingat bagi orang yang melihatnya. *Boldness* dapat ditransformasikan melalui bentuk, bahan, letak, tekstur, dan warna.
- *Intimacy* (keakraban), yaitu menciptakan suasana yang membuat orang merasa betah, yaitu dengan membuat skala manusia pada beberapa bagian bangunan, menciptakan kesan alami, vegetasi yang cukup pada lansekap, dan tangkapan visual dari pusat perbelanjaan.
- *Flexibility* (fleksibilitas), ditransformasikan dalam bentuk peruangan yang universal, suasana yang dapat berubah, dan dibentuk dengan karakter yang kuat.
- *Efficiency* (efisien), ditransformasikan dengan penggunaan ruang yang optimal dan profitable dalam setiap luasan yang ada. *Inventiveness* (kebaruan), ditransformasikan dalam bentuk tatanan fisik yang inovatif, ekspresif, dan spesifik untuk mencegah kebosanan dan memberi atmosfer yang khas dalam bangunan komersial tersebut.

### 3. *City Walk* Sebagai Pusat Perbelanjaan

Pusat perbelanjaan adalah tempat berlangsungnya kegiatan perbelanjaan dalam suatu kota, dimana didalamnya terjadi pertukaran uang dan barang serta kegiatan lainnya yang dapat mendukung untuk melaksanakan transaksi perdagangan tersebut.

Dapat diartikan juga sebagai sebuah kompleks toko-toko ritel dan fasilitas yang berhubungan dengan itu yang direncanakan sebagai sebuah kelompok yang menyatu untuk memberikan kenyamanan maksimum dalam berbelanja untuk para pelanggan dan keterbukaan maksimum juga untuk barang dan jasa. Secara umum pusat perbelanjaan mempunyai pengertian sebagai suatu wadah dalam masyarakat yang menghidupkan kota atau lingkungan setempat, selain berfungsi sebagai tempat untuk berkumpul, berekreasi, atau rileks. Dapat disimpulkan bahwa pusat perbelanjaan adalah suatu kompleks bangunan komersial yang dirancang dan direncanakan beserta fasilitas

pendukungnya untuk memberikan kenyamanan dalam aktifitas perdagangan yang diwadahnya.

### 1. Pusat perdagangan lokal

Total area yang digunakan 2.787 – 9.290 m<sup>2</sup> dengan tingkat layanan 5000 – 40.000 orang. (sumber : *Buku Nadine Benington 1982*).

Jenis fasilitas :

- *Supermarket*

Yaitu toko yang menjual kebutuhan sehari - hari dengan sistem pelayanan sendiri dan penjualan bahan makanan tidak melebihi 15 % dari sebuah area penjualan.

- *Minimarket*

Yaitu pertokoan yang menjual beberapa kebutuhan pokok, penjual dan pembeli tidak bertransaksi secara langsung melainkan pembeli melihat label harga yang tercantum dalam barang (barcode), berada dalam satu bangunan tertutup dan dilayani oleh pramuniaga. Contoh : Superindo, Indomaret, dan Circle K

### 2. Pusat Perdagangan Distrik

Total Area yang digunakan 9.290 – 27.870 m<sup>2</sup> dengan tingkat layanan 40.000 – 150.000 orang. (sumber : *Buku Nadine Benington 1982*).

Jenis fasilitas :

- *Shopping Street*

Yaitu sederetan toko- toko disepanjang sisi jalan

Contoh : Malioboro, jalan Solo

- *Shopping Percint*

Adalah komplek pertokoan dengan stand toko menghadap ke ruang terbuka yang bebas dari kendaraan.

- *Departement Store*

Yaitu suatu toko yang sangat besar terdiri dari beberapa lantai dan menjual bermacam – macam barang termasuk pakaian sampai peralatan rumah tangga.

### 3. Pusat Perbelanjaan Regional

Total area yang digunakan 27.870 – 92.990 m<sup>2</sup> dengan tingkat layanan 5.000 – 40.000 orang. (sumber : *Buku Nadine Benington 1982*).

Jenis fasilitas :

- *Shopping Mall*

Adalah sebagai suatu area pergerakan (linier) pada suatu area pusat bisnis kota (*central city business area*) yang lebih diorientasikan bagi pejalan kaki, berbentuk pedestrian dengan kombinasi *plaza* dan ruang – ruang interaksional.

Contoh : Malioboro Mall, galeria Mall, Ambarukmo Plaza, dan Saphir Square

#### 4. *City Walk* Sebagai Fungsi Rekreasi.

Rekreasi adalah kegiatan yang bersifat fisik, mental, maupun emosional. Rekreasi menghendaki aktivitas dan tidak mempunyai bentuk dan macam tertentu. Semua kegiatan yang dapat dilakukan oleh manusia, dapat dijadikan rekreasi, asalkan dilakukan pada saat waktu yang senggang (*ieisure time*), dan memenuhi tujuan dan maksud-maksud positif dari rekreasi.

Untuk menjadi suatu obyek rekreasi, suatu tempat harus memiliki :

- *Something to see* : adanya obyek yang menarik sehingga dapat dinikmati dan diamati sebagai daya tarik untuk berkunjung ke tempat tersebut.
- *Something to do* : adanya suatu kegiatan rekreasi yang menarik dan tidak membosankan baik secara aktif maupun pasif.
- *Something to buy* : adanya suatu barang dan jasa seperti biro atau travel dan pedagang souvenir yang disediakan pada lokasi atau kawasan rekreasi untuk kebutuhan pengunjung.

#### 5. *City Walk* Sebagai Area pedestrian.

Pedestrian adalah area berjalan bagi pejalan kaki maupun bagi para penyandang cacat (*difabel*) untuk berpergian atau akan menuju ke suatu tempat. Dalam survey terbaru oleh Wisconsin Departement of Transportation, para responden menunjukkan bahwa hamper 12% perjalanan mereka dilakukan dengan sepeda dan berjalan kaki. Berjalan kaki sangat penting untuk kesehatan dan kebugaran dan merupakan bentuk transportasi yang sangat mudah dan murah. Menurut Wisconsin pada tempat-tempat dengan keindahan alam, berjalan kaki merupakan cara yang unik dan rekreatif untuk menikmati alam yang mungkin tidak didapatkan ketika mengendarai kendaraan bermotor.

##### 2.1.2 Organisasi ruang, aktivitas, dan besaran ruang pada *city walk*

Organisasi ruang pada *city walk* merupakan pola perletakan atau tata ruang yang optimal dan efisien, hal tersebut dapat mempengaruhi rasa nyaman bagi para pejalan

kaki, selain itu sirkulasi ruang yang tertata dengan baik dapat menghasilkan kenyamanan bagi para pelakunya. Secara garis besar ruang di *city walk* di bagi menjadi beberapa zona ruang yaitu :

### 1. Ruang Publik

- Open Space atau ruang terbuka yang berfungsi sebagai tempat untuk berkumpul dan bersosialisasi. Pelakunya pengunjung *city walk*.
- Public Toilet, aktivitasnya buang air besar dan kecil. Pelakunya pengunjung dan pengelola
- Mushola, aktivitasnya berupa melakukan ibadah Sholat, mengambil wudhu, keiatan ceramah/pengajian.

### 2. Ruang Privat

Restaurant, aktivitasnya adalah proses jual beli makanan dari pengelola sebagai pelaku penjual makanan dan pengunjung sebagai konsumen atau bahkan pengelola itu sendiri sebagai konsumen.

### 3. Ruang Service

- Mini Market, stores, dan retail, aktivitasnya membeli dan menjual di *city walk*. Pelakunya pengunjung dan pengelola.
- ATM, aktivitasnya mengambil uang dan melakukan transaksi bank lainnya, hal ini diperlukan apabila pengunjung ataupun masyarakat sekitar merasa khawatir membawa uang ataupun yang harus melakukan transaksi bank walaupun dalam perjalanan.
- Wartel, aktivitasnya adalah kegiatan komunikasi dan pelakunya pengunjung, pengelola dan masyarakat sekitar.
- Ruang Jense

### 4. Ruang Out door

Parking, aktivitasnya memarkir kendaraan yang masuk kawasan *city walk*.

Berikut analisa area parkir :

- Parkir Motor : 1 motor diasumsikan ada 2 penumpang, besaran luasan 2 m<sup>2</sup>/ 1 motor sumber : data arsitek jilid 2.
- Parkir Mobil : 1 mobil ada 5 penumpang termasuk supir jenis mobil kendaraan pribadi (sedan, kijang dll). Sumber : data arsitek jilid 2.

Jumlah pengunjung city walk dari penggunaan parkir dapat diasumsikan dengan pengelompokan sebagai berikut :

- Asumsi lama pengunjung city walk dalam sehari adalah 4 jam.
- Jam operasional city walk adalah 12 jam, dari jam 10.00-22.00.
- 1. Asumsi pengunjung dengan menggunakan sepeda motor adalah:  
(asumsi jumlah motor dalam sehari yang datang ke city walk = 50 motor)  
 $12:4 \times 60 = 180$  motor.
- 2. Asumsi pengunjung dengan menggunakan mobil adalah :  
(asumsi jumlah mobil dalam sehari yang datang ke city walk = 40 mobil)  
 $12:4 \times 40 = 120$  mobil.

## 2.2 Konsep City Walk Sebagai Sarana Pedestrian Mall

Berdasarkan dari rencana pemerintah kabupaten Kediri mengenai pengembangan kawasan simpang lima gumpul, maka konsep yang akan diterapkan lebih mengacu pada fungsi perdagangan. Konsep *pedestrian mall* merupakan yang mewadahi fasilitas perdagangan dan ruang terbuka.

Terdapat beberapa variasi dari *pedestrian mall*. Antara lain *enclosed mall*, *full mall transit mall* atau *transit way*, dan *semi mall* (Rubenstein, 1992). Berikut ini adalah penjelasan dari masing-masing tipe *pedestrian mall*:

### 1. Enclosed pedestrian mall

Merupakan kawasan khusus pejalan yang bertutup (beratap) untuk melindungi pejalan dari cuaca dingin/salju. Konsepnya menyerupai pusat perbelanjaan di pinggir (suburban *shopping mall*) yang dapat beroperasi setiap musim dan biasanya diterapkan di daerah beriklim dingin dan 4 musim. Mall ini memerlukan biaya yg cukup mahal.

### 2. Full pedestrian mall

Tipe mall yang diciptakan dengan cara menutup jalan yang tadinya digunakan untuk kendaraan kemudian mengubahnya menjadi kawasan khusus pejalan dengan menambahkan trotoar, perabot jalan, pepohonan, air mancur, dan sebagainya. *Pedestrian mall* jenis ini biasanya memiliki karakter tertentu dan membantu dalam membangun citra pusat kota.

### 3. Transit pedestrian mall dan transitway

Tipe mall yang dibangun dengan mengalihkan lalu-lintas kendaraan dari suatu ruas jalan dan hanya angkutan umum yang boleh melalui jalan tersebut. Trotoar bagi

pejalan diperlebar, parkir di tepi jalan (*on-street parking*) dilarang, dan jalan tersebut didesain untuk menciptakan kesan unik pada kawasan pusat kota.

#### 4. *Semi pedestrian mall*

Tipe *mall* yang dibuat dengan mengurangi parkir pada badan jalan dan arus lalu lintas yang memalui jalan. *Semi pedestrian mall* biasanya berada pada jalan utama di sekitar pusat kota. Pada tempat-tempat untuk berjalan kaki terdapat RTH, tempat duduk, penerangan jalan serta elemen estetis lainnya. *Mall* ini sering diterapkan pada kota-kota besar yang mengalami kesulitan menutup total daerah pusat kota dari kendaraan.

Konsep *pedestrian mall* modern di mulai di Jerman Barat tepatnya di Essen pada tahun 1962. Konsep ini diterapkan setelah perang dunia ke II berakhir, kemudian di ikuti oleh Amerika Utara pada tahun 1960-an. Di Eropa dimulai di Eropa Barat, antara lain Kota Cologne, Kassal, Kiel di Jerman Barat (Rubenstein, 1992). Penutupan jalan umum untuk dijadikan pusat perbelanjaan yg pertama kalinya terjadi di tahun 1962 di Copenhagen, Denmark kemudian di Norwich, Inggris pada tahun 1971 (Goultly, 1991).

Di Amerika Utara, penutupan jalan untuk dijadikan *pedestrian mall* dimulai di Kalamazoo, Michigan pada tahun 1959 (Rubenstein, 1992). Mall di Kalamazoo terinspirasi oleh penerapan *pedestrian mall* di Stockhlom, Swedia dan Rotterdam, Belanda (Barnett, 1992). Penerapan *pedestrian* di Kalamazoo mengalami keberhasilan dan banyak diikuti oleh kota-kota lainnya di Amerika Utara. Beberapa mall ini mengalami keberhasilan dan telah menjadi obat mujarab bagi vitalitas pusat kota seperti yang diharapkan perencana dan pejabat kota, sedangkan beberapa *mall-mall* lainnya dihilangkan.

Fasilitas *pedestrian* harus diberikan sesuai dengan kriteria transportasi secara umum yang selalu tingkat pelayanan. Terdapat beberapa faktor lingkungan yang berperan dalam tingkat pelayanan (*Highway Capital Manual*, 1985) yaitu:

- a. Kenyamanan (*comfort*), seperti pelindung terhadap cuaca, arcade, halte angkutan umum dan sebagainya.
- b. Kenikmatan (*convenience*), seperti jarak berjalan, tanda-tanda petunjuk dan sebagainya yang membuat perjalanan lebih menyenangkan.

- c. Keselamatan (*safety*), yan disediakan dengan memisahkan pejalan denan lalu lintas kendaraan seperti mall dan kawasan bebas kendaraan lainnya dan sebagainya.
- d. Keamanan (*security*), termasuk lampu lalu lintas, pandangan yang tidak terhalang ketika menyeberan dan tingkat atau tipe dari jalan.
- e. Aspek ekonomi yang berkaitan dengan biaya pengguna yang berhubungan dengan tundaan perjalanan dan ketidaknyamanan.

### 2.2.1 Manfaat Pedestrian Mall

Pembangunan kawasan pejalan, termasuk *pedestrian mall* , memberikan berbagai manfaat bagi penataan pusat kota. Manfaat-manfaat dari penerapan kawasan ini berupa perbaikan pada aspek pengaturan lalu-lintas, revitalisasi ekonomi, peningkatan kualitas lingkungan, dan aspek sosial. Penjelasan manfaat dari setiap aspek secara lebih terperinci dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 2.1 Manfaat Pedestrian Mall

No	Aspek	Manfaat
1	Lalu-lintas	Mengatasi kemacetan Penataan parkir Perbaikan sirkulasi Mengurangi kendaraan pribadi Mendorong pemakaian kendaraan umum
2	Ekonomi	Meningkatkan daya saing pusat kota Menyediakan pola-pola berbelanja yang baru Menarik pengunjung/turis dan investor
3	Lingkungan	Mengurangi tingkat polusi udara dan suara Memperbaiki identitas dan citra pusat kota Meningkatkan dan memelihara kawasan bersejarah
4	Sosial	Menyediakan ruang untuk kegiatan berjalan kaki Meningkatkan fungsi dan interaksi sosial bagi kegiatan publik

### 2.2.2 Karakteristik *Pedestrian Mall*

Masing-masing tipe *pedestrian mall* memiliki keunggulan dan kelemahan tersendiri. Karakteristik yang khas dari setiap *pedestrian mall* yang cocok untuk diterapkan di suatu kawasan perbandingan karakteristik beserta keunggulan dan kelemahan dari masing-masing tipe *pedestrian mall* dapat dilihat pada table berikut ini:

Tabel 2.2 Perbandingan Karakteristik Pedestrian Mall

No	Tipe mall	Karakteristik
1	<i>Full mall</i>	<p>a. Lalulintas dan transportasi Jalan tertutup untuk semua kendaraan (kecuali kendaraan darurat dan pelayanan/service). Pejalan kaki aman dari lalu-lintas kendaraan. Permukaan jalan dilapisi material baru dengan pola tertentu.</p> <p>b. Elemen Estetis Mall dilengkapi dengan elemen estetis: penerangan, lansekap, tempat duduk, dsb.</p>
2	<i>Transit Mall</i>	<p>Lalu lintas dan Transportasi Kendaraan pribadi dialihkan ke jalan lain, hanya kendaraan umum yang boleh lewat. Parkir pada sisi jalan dilarang hanya pada tempat-tempat tertentu disediakan halte. Kadang-kadang transit mall dibuat dengan pertimbangan karena tidak adanya jalan lain. Kadang-kadang dilengkapi dengan jalur penghubung untuk menghindari konflik dengan kendaraan. Elemen Estetis Dilengkapi dengan elemen estetis seperti lampu jalan, lampu taman, jalur hijau dan sebagainya</p>
3	<i>Semi Mall</i>	<p>a. Lalu lintas dan Transportasi Kendaraan dan kapasitas parkir dibatasi. Kecepatan kendaraan dibatasi.</p> <p>b. Elemen Estetis Dilengkapi dengan taman-taman, bangku, penerangan dan elemen menarik lainnya dengan maksud meningkatkan kualitas kawasan.</p>

Tabel 2.3 Perbandingan Keuntungan dan Kerugian Pedestrian Mall

No	Tipe mall	Keuntungan	Kerugian
1	<i>Full Mall</i>	<p>Kawasan lebih menarik, tidak sekedar untuk berbelanja, tapi juga untuk berbincang-bincang, melihat pemandangan, dan duduk santai. Pejalan aman dari kendaraan. Kontak social lebih akrab. Dapat meningkatkan daya saing dan citra kota.</p>	<p>Diperlukan pengaturan jalur khusus untuk kendaraan servis dan darurat karena panjang jalan relative pendek</p>
2	<i>Transit Mall</i>	<p>Mendorong penggunaan kendaraan umum. Pengunjung punya pilihan</p>	<p>Pejalan masih terhambat oleh kendaraan umum. Perlu disediakan area parkir</p>

		antara berjalan atau naik kendaraan umum. Dilengkapi dengan fasilitas lansekap, tempat duduk, dsb	pada daerah tepi kawasan (meskipun kecil). Umumnya diterapkan pada pertokoan skala besar.
3	<i>Semi Mall</i>	Perbaikan tidak terlalu banyak dilakukan, karena tindakan yang dilakukan adalah mengurangi volume dan membatasi kecepatan kendaraan. Tidak perlu menutup lalu lintas kendaraan.	Pejalan masih berbahaya terhadap lalu-lintas kendaraan.

Dalam membangun pedestrian mall dalam pusat perdagangan harus diadakan terlebih dahulu analisis yang berkaitan sehingga dapat mengetahui factor-faktor apa saja yang dipertimbangkan dalam pedestrian mall. *Rubenstein (1992)*, telah merumuskan faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam penerapan pedestrian mall. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah faktor kultural; faktor alami; faktor sosio-ekonomi serta faktor politis, pendanaan dan legal. Faktor yang akan dibahas antara lain adalah:

a. Lalu-Lintas

Sirkulasi lalu lintas merupakan salah satu faktor yang perlu diperhatikan dalam penerapan *pedestrian mall*. Seringkali ruas-ruas jalan di sekitar *pedestrian mall* memiliki arus lalu lintas yang padat dan akan menjadi lebih padat lagi dengan diterapkan *pedestrian mall* pada salah satu jalan di pusat kota tersebut. Diperlukan analisis mengenai kemampuan ruas-ruas jalan di sekitar *pedestrian mall* dalam menerima limpahan lalu lintas kendaraan.

b. Perhentian angkutan umum

Pada tipe *transit mall* dan *semi mall*, perhentian angkutan umum dapat disediakan pada jalan tersebut. Namun pada penerapan *full mall*, perhentian angkutan umum seperti bus, taksi atau kereta harus disediakan di luar jalan tersebut. Ruas-ruas jalan yang berada di sekitar *full mall* harus dipersiapkan untuk memenuhi sarana-sarana pelengkap seperti tempat parkir, halte bus, *drop-off* taksi dan zona bongkar muat.

c. Parkir

Penerapan *pedestrian mall* menyebabkan lahan untuk parkir di tepi jalan berkurang sehingga harus disediakan tempat parkir dengan jarak berjalan yang relatif

dekat dengan *pedestrian mall*. Salah satu kunci kesuksesan penerapan *pedestrian mall* adalah tersedianya fasilitas parkir yang nyaman dan bebas biaya. Fasilitas parkir yang nyaman dapat berupa bangunan khusus parkir (*parking building/ garage*) dengan jalan atau jembatan penyeberangan khusus yang langsung terhubung dengan *mall*. Penyediaan fasilitas parkir berupa pelataran agak sulit untuk disediakan mengingat keterbatasan lahan di pusat kota.

d. Jalur Kendaraan Servis dan Darurat

Hal lain yang perlu dipertimbangkan dalam penerapan *pedestrian mall* adalah rute tau akses bagi kendaraan servis dan darurat seperti truk pengantar barang, truk sampah, ambulans, mobil pemadam kebakaran, mobil polisi dan lain-lain. Pada tipe transit *mall* dan *semi mall* hal ini tidak terlalu bermasalah karena kendaraan servis dan darurat masih diperbolehkan melalui jalan. Namun apabila tipe *full mall* diterapkan, maka perlu dicari jalan alternatif bagi kendaraan-kendaraan servis dan darurat.

e. Sirkulasi Pejalan

Sirkulasi pejalan merupakan hal yang sangat penting karena tujuan utama dari pembangunan *pedestrian mall* tentunya adalah mengakomodasi kebutuhan pejalan yang meliputi keselamatan, keamanan, kenyamanan, kontinuitas, koherensi dan estetika. Kawasan pejalan yang baik adalah kawasan yang menghindarkan konflik antara pejalan dengan kendaraan. Terdapat dua metode untuk mengurangi konflik antara pejalan dengan kendaraan yaitu pemosahan waktu dan ruang. Penyediaan lampu lalu-lintas merupakan salah satu bentuk pemisahan waktu. Sedangkan pemisahan ruang dilakukan dengan menutup jalan dari seluruh kendaraan dan membangun *full mall*, membangun terowongan (*underpass*) atau jembatan/ jalan *laying (overpass)* khusus pejalan

f. Utilitas

Dalam pembangunan *pedestrian mall*, kelengkapan utilitas juga perlu dipertimbangkan. Utilitas yang dimaksud meliputi *drainase, sewerage, listrik, gas, pemanas, air minum, dan telepon.*

g. Bangunan Eksisting

Kondisi eksisting bangunan yang ada perlu diperhatikan kondisi, ketinggian, dan karakter arsitekturnya. Kondisi bangunan di daerah pusat kota yang berkualitas buruk akan mempengaruhi biaya yang dikeluarkan dalam pembangunan *pedestrian mall*.

h. Perabot Jalan

Perabot jalan (*street furniture*) adalah elemen-elemen yang terdapat pada kawasan pejalan. Elemen-elemen ini meliputi tata informasi, tata cahaya, rambu-rambu lalu-lintas, meteran parkir, hidran air, bangku/kursi, dan pot tanaman. Penyediaan perabot jalan ini sangat penting karena selain bersifat fungsional juga dapat menambah nilai estetis dari *pedestrian mall*.

i. Pemeliharaan

Tahap pemeliharaan merupakan tahap yang dilakukan setelah pembangunan *pedestrian mall*. Pemeliharaan yang diperlukan antara lain kebersihan lingkungan, pembuangan sampah, perawatan tanaman, penggantian perabot jalan yang rusak seperti lampu jalan yang mati dan lain sebagainya.

Dampak dari penerapan *pedestrian mall* ditentukan berdasarkan karakteristik *pedestrian mall* yang paling terlihat (utama) yaitu penutupan jalan dari kendaraan bermotor (Berk, 1976; Rubenstein, 1992). Beberapa implikasi yang dapat diidentifikasi yaitu (Hutauruk, 1998):

1. Terjadinya peningkatan volume kendaraan pada ruas-ruas jalan disekitar *pedestrian mall* akibat adanya penutupan jalan. Meningkatnya volume kendaraan ini dapat menurunkan kualitas ruas-ruas jalan tersebut, yaitu pada jam-jam puncak yang sangat memungkinkan terjadinya kemacetan.
2. Sesuai dengan karakter *pedestrian mall*, kendaraan yang boleh memalalui jalan hanya kendaraan servise dan darurat, sedangkan kendaraan pribadi dan angkutan umum dilarang masuk. Oleh karena itu, muncul kebutuhan akan pengaturan sirkulasi kendaraan pribadi, angkutan umum, serta kendaraan servis dan darurat.
3. Hilangnya tempat-tempat pemberhentian angkutan umum pada jalan yang diusulkan menjadi *pedestrian mall* yaitu pada alternatif *full pedestrian mall*, serta perlu disediakan tempat-tempat angkutan umum yang berdekatan dengan lokasi *full pedestrian mall*. Untuk alternatif *transit dan semi pedestrian mall* diperlukan tempat pemberhentian angkutan umum pada lokasi penerapan tersebut.
4. Relokasi parkir on street, dari kawasan *pedestrian mall* ke daerah/jalan lain disekitarnya.
5. Adanya peningkatan volume pejalan pada jalan yang diusulkan menjadi *pedestrian mall*, sehingga perlu disediakan/ditambahkan jalur pejalan (trotoar).

6. Munculnya kebutuhan akan fasilitas-fasilitas pendukung yang mengutamakan pejalan seperti penerangan, tempat duduk, jembatan penyeberangan jalan, dan lain-lain.

Terdapat dua sumber yang digunakan untuk mengidentifikasi komponen yang dipertimbangkan dalam study penerapan konsep *pedestrian mall* ini, yaitu:

1. Rubenstein (1992), merumuskan komponen-komponen yang perlu diatur dalam menerapkan *pedestrian mall*. Komponen yang terkait dengan aspek teknis digolongkan kedalam factor cultural, antara lain lalu-lintas, angkutan umum, parkir, jalur kendaraan servise dan darurat, sirkulasi pejalan, utilitas, bangunan eksisting, perabot jalan dan pemeliharaan.
2. Yulianstuti (1991), menyebutkan sejumlah komponen/fasilitas yang harus disediakan untuk penataan *pedestrian mall*. Komponen-komponen tersebut meliputi jalan masuk, fasilitas penunjang perdagangan, penampilan fisik yang menarik halte kendaraan umum, lokasi parkir dan sirkulasi, lokasi dan sirkulasi bongkar muat barang, perabot jalan, dan plasa.

### 2.2.3 Fasilitas Pejalan (Tingkat Pelayanan Trotoar)

Berdasarkan Pedoman Teknis Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota (1997), terdapat empat jenis fasilitas pejalan kaki, yaitu trotoar, *zebra cross*, jembatan penyeberangan, dan terowongan penyeberangan. Secara umum, Ramdani (1992) mengelompokkan fasilitas pejalan menjadi tiga bagian, yaitu:

1. Fasilitas utama, berupa jalur untuk berjalan, yang dapat dibuat khusus sehingga terpisah dari jalur kendaraan, seperti trotoar, plasa, *pedestrian mall*, dan arkade.
2. Fasilitas penyeberangan diperlukan untuk mengatasi dan menghindari konflik antara pejalan dengan moda angkutan lainnya. Fasilitas ini dapat berupa tanda-tanda seperti *zebra cross*, lampu lalu lintas, dan sinyal, atau berupa prasarana untuk menjaga kontinuitas jalur pejalan seperti jembatan penyeberangan (*overpass*), terowongan (*underpass*), jalan bawah tanah (*subway*), dan lain-lain.
3. Fasilitas terminal, sebagai tempat pejalan berhenti atau beristirahat, dapat berupa bangku-bangku, halte beratap, atau fasilitas lainnya.

### 2.2.4 Fasilitas Parkir

Definisi fasilitas parkir menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1996) adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.

Ketersediaan fasilitas parkir mutlak diperlukan, mengingat kendaraan pribadi merupakan salah satu moda yang digunakan oleh pejalan untuk mengunjungi full pedestrian mall. Bahkan, keberadaan fasilitas parkir sangat esensial bagi eksistensi kawasan komersial pusat kota (Shirvani, 1985:24).

Fasilitas parkir dibagi menjadi dua tipe, yaitu parkir di tepi jalan (*on-street parking*) dan parkir di luar jalan (*off-street parking*) dengan karakteristik sebagai berikut:

1. Parkir pada badan jalan (*on-street parking*)

Tempat parkir pada badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan, biasanya disebut *curb parking*. Tipe parkir ini menggunakan sebagian dari badan jalan untuk tempat berhentinya kendaraan, baik pada salah satu sisi maupun kedua sisi jalan. Bentuk parkir seperti ini banyak digunakan pada kawasan pusat kota dan kawasan komersial di Indonesia.

2. Parkir di luar jalan (*off-street parking*)

Fasilitas parkir di luar badan jalan adalah fasilitas parkir kendaraan yang dibuat khusus di luar tepi jalan umum. Bentuk fasilitas parkir di luar jalan dapat berupa pelataran parkir (*surface parking*) dan bangunan parkir (*parking building/garages*) dengan karakteristik sebagai berikut:

- a. Pelataran parkir adalah ruang parkir berupa ruang terbuka/pelataran khusus yang digunakan untuk kendaraan. Fasilitas parkir ini membutuhkan lahan yang cukup luas, oleh karena itu pengadaan pelataran parkir di daerah pusat kota agak sulit dilakukan mengingat harga lahan yang tinggi.
- b. Bangunan parkir dapat berupa bangunan khusus untuk parkir, atau sebagian dari bangunan yang dimanfaatkan untuk parkir, seperti atap atau basement gedung. Bentuk fasilitas parkir ini menghemat pemakaian ruang sehingga banyak diterapkan di daerah pusat kota untuk menyaingi tingginya harga lahan. Baik tipe *on-street* maupun *off-street* memiliki keunggulan dan kelemahannya masing-masing.

Tabel 2.4 Perbandingan Parkir *On-street* dan *Off-street*

Tipe parkir	Keunggulan	Kelemahan
<i>On-street</i>	•Meminimumkan jarak tempuh berjalan kaki (minimizing walking)	•Berkurangnya kapasitas jalan karena lebar efektif jalan

	distance) • Pengadaannya lebih menghemat biaya	berkurang •Menggangu arus lalu-lintas, serta dapat menimbulkan kemacetan dan kecelakaan
Off-street	•Tidak mengganggu arus lalu-lintas akibat manuver kendaraan •Keamanan pengendara lebih terjamin •Memiliki keleluasaan dalam pengaturan petak parkir dalam usaha memaksimalkan kapasitas parkir.	•Dibutuhkan biaya yang lebih tinggi untuk pembangunannya •Kendala ketersediaan dan harga lahan di perkotaan, khususnya daerah pusat kota

Sumber: Susilo, 1984 dalam Nugroho, 1993; Natalivan, 2003.

Jumlah petak parkir yang dibutuhkan ditentukan oleh tipe guna lahan atau fungsi bangunan yang terdapat pada jalan tersebut. Beberapa standar yang dapat digunakan untuk menghitung kebutuhan jumlah petak parkir di kawasan atau daerah komersial/pertokoan.

Tabel 2.5 Standar Jumlah Petak Parkir Zona Komersial

No	Sumber	Standar kebutuhan petak parkir
1	Haris dan Dines, 1988.	3 petak parkir setiap 90 m <sup>2</sup> lantai bruto bangunan komersial
2	Kemper, 1993.	1 petak parkir setiap 45 m <sup>2</sup> lantai bangunan komersial

Dari segi ketersediaan, daya tampung fasilitas parkir on-street dipengaruhi oleh panjang ruas jalan dan besar sudut yang digunakan. Sudut parkir yang umum digunakan adalah 0° (sejajar badan jalan/paralel), 30°, 45°, 60°, 90°. Berbeda dengan fasilitas parkir *on-street*, daya tampung untuk fasilitas parkir *off-street* tidak bergantung pada panjang dan lebar jalan, melainkan tergantung pada luas lahan atau bangunan yang digunakan sebagai tempat parkir. Penghitungan ketersediaan parkir biasanya dinyatakan dalam satuan ruang parkir (SRP), yang berlaku bagi mobil, bus/truk, atau motor. Berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1996), maka didapat suatu ukuran konversi SRP, yaitusatu SRP (1 petak) kendaraan roda empat dapat menampung sama dengan 10 SRP kendaraan roda dua. Tersedianya fasilitas parkir yang mencukupi kebutuhan harus didukung oleh lokasi tempat parkir dengan jarak tempuh yang nyaman. Rubenstein (1992) menyebutkan pejalan biasanya mencari tempat parkir dengan jarak maksimum 200 meter dari tempat tujuannya.

### 2.2.5 Tempat Perhentian Angkutan Umum

Penerapan sistem pedestrian mall harus disertai dengan tempat parkir dan layanan angkutan umum yang berjarak relatif dekat dengan fasilitas pejalan .Tempat perhentian angkutan umum yang dimaksud tentunya tidak berada pada ruas jalan yang menggunakan sistem pedestrian mall, melainkan pada ruas-ruas jalan di sekitarnya. Jenis tempat perhentian disesuaikan dengan jenis angkutan yang melalui kawasan tersebut, misalnya halte bus, stasiun kereta atau monorail, zona *drop-off* bagi taksi, dan lain-lain. Lokasi perhentian tersebut harus berada pada jarak tempuh yang wajar bagi pejalan. Berdasarkan Polim (1997), jarak maksimal yang mau ditempuh orang untuk mendapatkan angkutan umum di kawasan perumahan adalah 500 meter. Jika lebih dari jarak tersebut, maka orang lebih memilih untuk naik kendaraan lain. Sudianto (2004) merekomendasikan lokasi tempat perhentian berdasarkan jarak berjalan penumpang angkutan umum, yaitu 200-400 meter untuk daerah CBD, dan 300-500 meter di daerah pinggiran kota.

### 2.2.6 Contoh Penerapan *Pedestrian Mall*

Pada bagian ini menjelaskan mengenai konsep dan penerapan *pedestrian mall*. Pembahasannya mengenai contoh-contoh penerapan *pedestrian mall*, implikasi teknis yang ditimbulkan *pedestrian mall*.

#### a. Penerapan *Pedestrian Mall* Di Luar Negeri

Konsep *pedestrian mall* populer diterapkan di berbagai pusat kota, baik di kota besar, menengah maupun kota kecil. Berikut ini adalah sebagian contoh *full pedestrian mall* yang pernah diterapkan di Amerika Utara (Rubenstein, 1992):

##### 1. *Fulton Mall*

*Mall* yang terletak di Kota Fresno, California ini dibangun dengan menutup Fulton Street. Jalan ini merupakan kawasan perbelanjaan tradisional yang sering mengalami kemacetan. Tujuan utama dari pembangunan *mall* ini adalah untuk merevitalisasi kawasan pusat kota. Terdapat fasilitas pejalan yang terputus sepanjang setengah mill dengan total sepanjang 6 blok. Semenjak selesai dibangun pada tahun 1964, mall ini menunjukkan tingkat keberhasilan yang cukup memuaskan hingga akhir awal 1970. Terjadi peningkatan penjualan rata-rata sebesar 14%, dan peningkatan volume pejalan sebesar 60%. Pada tahun 1971, *mall* ini mulai mengalami penurunan

aktivitas. Meskipun begitu, *mall* ini merupakan contoh dari ruang publik yang menyenangkan.

## 2. *Parkway Mall*

*Mall* yang terletak di Napa, California ini terdiri dari *full mall* dan *semi mall*. Bagian yang bertipe *full mall* memiliki panjang tiga blok (300 meter), dengan sebuah plaza di sudutnya. Sedangkan bagian *semi mall*nya sepanjang 6 blok (610 meter). Kedua bagian dari *pedestrian mall* ini selesai dibangun pada tahun 1974. Tingkat penjualan di *mall* ini tidak ada menunjukkan peningkatan, namun harga dan nilai *property* meningkat. Pembangunan *mall* ini bertujuan untuk merevitalisasi kawasan pusat kota, dan dianggap cukup sukses karena telah menjadi katalisator bagi pembangunan lainnya di Kawasan Pusat Kota Napa.

## 3. *Ithaca Commons*

Ithaca Commons adalah *full pedestrian mall* yang terletak di Kota Ithaca, New York. *Mall* ini dibangun pada *State Street* sepanjang dua blok dan pada tiga *street* sepanjang tiga blok. Total panjangnya kurang lebih 350 meter dengan lebar 20 meter. *Mall* ini selesai dibangun pada tahun 1975, dan mengakibatkan tingkat penjualan naik hingga 22%. Keberadaan Ithaca Commons telah membantu revitalisasi pusat kota serta mendorong peningkatan harga lahan dan *property*. Secara keseluruhan, *mall* ini tergolong sangat sukses dan terus mengalami perkembangan yang positif.

### b. Penerapan *Pedestrian Mall* Di Indonesia

Penerapan *full pedestrian mall* di Indonesia belum dilakukan secara penuh. Terdapat dua contoh *full pedestrian mall* yang telah diterapkan di dua kota besar di Indonesia, yaitu di Jalan Ahmad Yani (Kesawan Square), Medan; dan di Jalan Kembang Jepun (Kya-Kya) di Surabaya. Kedua *full mall* tersebut hanya beroperasi dari sore hingga malam saja, sedangkan pada siang hari dapat dilalui oleh lalu lintas seperti biasa.

#### 1. *Kesawan Square*

Kesawan Square merupakan *full pedestrian mall* sepanjang 800 meter. Tempat ini mulai didirikan sejak 15 Januari 2003 dengan tujuan untuk melestarikan bangunan-bangunan di sepanjang Jalan Ahmad Yani, Medan. Jenis kegiatan utamanya adalah perdagangan makanan dan jajanan, serta cenderamata khas daerah setempat. Kegiatan-kegiatan tersebut baru memulai aktivitasnya pada sore hingga malam hari.

## 2. *Kembang Jepun (Kya-Kya)*

*Full pedestrian mall* di Surabaya bernama Pusat Kya-Kya Kembang Jepun, yang mulai didirikan sejak 27 Mei 2003. Kegiatan yang terdapat di jalan ini adalah perdagangan makanan, cenderamata, jasa, serta hiburan yang bersifat temporal. Jalan Kembang Jepun hanya mengalami penutupan dari kendaraan selama 8 jam, yaitu dari pukul 18.00-02.00, di luar jam tersebut jalan ini berfungsi seperti biasa.

### 2.3 Tinjauan Ruang Terbuka Publik

Ruang terbuka adalah ruang yang bisa diakses oleh masyarakat baik secara langsung dalam kurun waktu terbatas maupun secara tidak langsung dalam kurun waktu tidak tertentu. Ruang terbuka itu sendiri bisa berbentuk jalan, trotoar, ruang terbuka hijau seperti taman kota, hutan dan sebagainya. Dilihat dari sifatnya ruang terbuka bisa dibedakan menjadi ruang terbuka privat (memiliki batas waktu tertentu untuk mengaksesnya dan kepemilikannya bersifat pribadi, contoh halaman rumah tinggal), ruang terbuka semi privat (ruang publik yang kepemilikannya pribadi namun bisa diakses langsung oleh masyarakat), dan ruang terbuka umum (kepemilikannya oleh pemerintah dan bisa diakses langsung oleh masyarakat tanpa batas waktu tertentu, contoh alun-alun, trotoar). Selain itu ruang terbuka pun bisa diartikan sebagai ruang interaksi (Kebun Binatang, Taman rekreasi, dll) (*sumber :Google.com*).

Ruang terbuka menciptakan karakter masyarakat kota. Tanpa ruang-ruang publik masyarakat yang terbentuk adalah masyarakat maverick yang nonkonformis-individualis-asosial, yang anggota-anggotanya tidak mampu berinteraksi apalagi bekerja sama satu sama lain. Agar efektif sebagai mimbar, ruang publik haruslah netral. Artinya, bisa dicapai (hampir) setiap penghuni kota. Tidak ada satu pun pihak yang berhak mengklaim diri sebagai pemilik dan membatasi akses ke ruang publik sebagai sebuah mimbar politik. Sampai saat ini pemanfaatan ruang masih belum sesuai dengan harapan yakni terwujudnya ruang yang nyaman, produktif dan berkelanjutan. Menurunnya kualitas permukiman bisa dilihat berkembangnya kawasan yang rentan dengan bencana banjir/longsor serta semakin hilangnya ruang terbuka (*Openspace*) untuk artikulasi dan kesehatan masyarakat. Sejumlah areal di perkotaan, dalam beberapa dasawarsa terakhir ini, ruang publik, telah tersingkir akibat pembangunan gedung-gedung yang cenderung berpola “kontainer” (*container development*) yakni bangunan yang secara sekaligus dapat menampung berbagai aktivitas sosial ekonomi, seperti Mall, Perkantoran, Hotel, dlsbnya, yang berpeluang menciptakan kesenjangan antar

lapisan masyarakat. Hanya orang-orang kelas menengah ke atas saja yang “percaya diri” untuk datang ke tempat-tempat semacam itu. Ruang terbuka hijau yang ideal adalah 30 % dari luas wilayah. Hampir disemua kota besar di Indonesia, Ruang terbuka hijau saat ini baru mencapai 10% dari luas kota. Padahal ruang terbuka hijau diperlukan untuk kesehatan, arena bermain, olah raga dan komunikasi publik. Pembinaan ruang terbuka hijau harus mengikuti struktur nasional atau daerah dengan standar-standar yang ada. (sumber : *Google.com*). Sebagai wahana interaksi sosial, ruang terbuka diharapkan dapat mempertautkan seluruh anggota masyarakat tanpa membedakan latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya. Aktivitas di ruang publik dapat bercerita secara gamblang seberapa pesat dinamika kehidupan sosial suatu masyarakat. Ditinjau dari pengertian di atas, ruang terbuka tidak selalu harus memiliki bentuk fisik (baca: lahan dan lokasi) definitif. Dalam bahasa arsitektur, ruang terbuka yang telah berwujud fisik ini sering juga disebut sebagai ruang publik, sebutan yang sekali lagi menekankan aspek aksesibilitasnya. Stephen Carr dalam bukunya *Public Space*, ruang publik harus bersifat responsif, demokratis, dan bermakna. Ruang publik yang responsif artinya harus dapat digunakan untuk berbagai kegiatan dan kepentingan luas. Secara demokratis yang dimaksud adalah ruang publik itu seharusnya dapat dimanfaatkan masyarakat umum tanpa harus terkotak-kotakkan akibat perbedaan sosial, ekonomi, dan budaya. Bahkan, unsur demokratis dilekatkan sebagai salah satu watak ruang publik karena ia harus dapat dijangkau (aksesibel) bagi warga dengan berbagai kondisi fisiknya, termasuk para penderita cacat tubuh maupun lansia. Ruang-ruang terbuka atau ruang-ruang publik ditinjau dari bentuk fisiknya dapat rupa Ruang Terbuka Hijau dan/atau Ruang Terbuka Binaan (Publik atau Privat). (sumber : *Google.com*).

### 2.3.1 Pengertian Ruang Terbuka Publik.

Ruang terbuka publik merupakan ruang dimana masyarakat mempunyai untuk saling bersosialisasi. Ruang publik memiliki ciri-ciri mudah dicapai untuk kegiatan-kegiatan kelompok dan tidak selalu hijau (Carr, 1992), dapat berupa pekarangan umum, lapangan, alun-alun, plaza, mall, taman bermain dan lain sebagainya, pemanfaatan ruang publik dapat dijadikan sebagai lapangan, rekreasi atau tempat bermain untuk musim-musim tertentu.

Fungsi-fungsi ruang terbuka diantaranya :

- a. Fungsi umum :
  - Tempat bermain dan berolahraga

- Tempat bersantai
- Tempat komunikasi sosial
- Tempat peralihan , tempat menunggu
- Sebagai ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar lingkungan yang bersih
- Sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat yang lain
- Sebagai pembatas atau jarak diantara massa bangunan

b. Fungsi Ekologis :

Sebagai penyegaran udara kota, sebagai penyerap air hujan, sebagai ruang untuk memelihara ekosistem tertentu.

Terbentuk oleh alam, misalnya padang rumput.

- Dihasilkan dari proses perencanaan (milik publik) misalnya : Alun-alun, dan jalan publik.
- Dihasilkan dari proses perancangan lansekap (lingkungan milik pribadi) misalnya : kebun milik pribadi.

Proses pembentukan ruang terbuka perkotaan : (Kota Berkelanjutan 1999)

Terbentuk oleh alam, misalnya padang rumput (*medows*)

- Dihasilkan dari proses perencanaan kota (milik publik), misalnya alun-alun dan jalan publik.
- Dihasilkan dari proses perancangan lansekap (lingkungan milik pribadi) misalnya kebun privat.

Pada city walk, ruang terbuka dihasilkan dari proses perancangan lansekap milik pengembang privat, dan dijadikan ruang publik kota.

Tiga prinsip ruang terbuka :

1. *Prinsip 1* : Ruang terbuka adalah ruang terbuka yang lebih berarti daripada sesuatu yang kosong saja.
2. *Prinsip 2* : Ruang terbuka dibentuk secara organis atau teknis oleh bendabenda yang membatasinya.
3. *Prinsip 3* : Ruang terbuka dibagi dalam tiga aspek fungsional, yaitu :
  - Ruang publik (fokus kota)
  - Ruang semi publik (fokus kota)
  - Ruang semi privat (fokus rumah)

- Ruang privat (fokus rumah)

### 2.3.2 Klasifikasi Ruang Terbuka

a. Macam-macam ruang terbuka berdasarkan bentuknya:

- *Square* : berkonotasi pada ruangan yang bersifat statis, yaitu ruang yang terpumpun pada suatu aktivitas tertentu. Yang termasuk dalam tipologi ruang statis ini antara lain, alun-alun, *square*, plata, lapangan, halaman, dsb. Karakter tempat ersebut hanya digolongkan pada geometrinya saja tanpa memperhatikan fungsinya di dalam kota.
- *Street* : berkonotasi pada ruang yang bersifat dinamis, merupakan ruang-ruang sirkulasi. Biasanya bersifat linier dan berorientasi pada kedua ujungnya. Meliputi jejalur yang dapat berupa jalan, pedestrian, mall, railway, dsb. Ruang-ruang terbuka pada *city walk* termasuk dalam kategori *steet* yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi untuk pedestrian.

b. Macam-macam ruang terbuka berdasarkan kegiatannya.

Ruang terbuka aktif : yaitu ruang terbuka yang mengandung unsur-unsur kegiatan didalamnya, antara lain ermain, olah rag, upacara, dan berjalan-jalan. Ruang ini berupa plaza, lapangan olah raga, tempat rekreasi.

Ruang terbuka pasif ; yaitu ruang terbuka yang didalamnya tidak mengandung kegiatan manusia. Misalnya ruang sebagai jarak terhadap rel kereta api.

c. Macam-macam ruangan berdasarkan sifatnya.

Ruang terbuka lingkungan, yaitu ruang terbuka yang terdapat pada suatu lingkungan dan sifatnya umum. Tata letak penyusunan ruang-ruang terbuka dan ruang-ruang tertutupnya akan mempengaruhi keserasian lingkungan.

Ruang terbuka bangunan : yaitu ruang terbuka yang dibatasi oleh dinding bangunan dan lantai halaman bangunan. Ruang terbuka ini bersifat umum atau pribadi sesuai fungsi bangunannya.

Tipe square berdasarkan karakter dan fungsi (diolah dari Urban Design Compendium 2000).

- a. *meadow* (padang rumput) : ruang publik untuk rekreasi informal, berlokasi di batas lingkungannya, biasanya dataran dengan rumput dan tanaman liar.
- b. *Woodland/natural reserve* : berupa hutan atau belukar alami atau suaka alam buatan yang diberi jalan setapak untuk akses ke hutan alami.

c. *Playing field* (lapangan bermain) : ruang terbuka yang fungsinya untuk rekreasi aktif, misalnya sepak bola atau golf.

- *Cemetery* (makam)
- *Allotments* : kelompok ruang ruang semi publik yang disewakan
- *Park* (taman)
- *Green* (ruang hijau)
- *Square*
- *Plaza*
- *Communal garden*
- *Private garden*
- *Playground*
- *Courtyard*
- *Atrium*

### 2.3.3 Elemen Ruang Terbuka

Elemen keras (*hard material*), misalnya paving, bangunan, *streetfurniture*, pembatas yang menggunakan material padat. Elemen ini memberi kesan kaku, dan kuat pada ruang kota.

Elemen lembut (*soft material*), tanaman. Elemen ini memberi kesan lembut, elastis, dan fleksibel pada ruang kota. Berdasarkan jangkauan pelayanannya *city walk* yang nantinya akan dibangun di Mangkubumi sebenarnya adalah pusat perbelanjaan yang berada pada pusat perdagangan distrik dengan jenis *shooping street* yang berupa koridor ruang terbuka untuk pejalan kaki yang menghubungkan beberapa fungsi komersial dan ritel yang ada. Koridor ini biasanya terbuka dan relatif cukup lebar, berkisar 6 hingga 12 meter, tergantung konsep jenis kegiatan yang akan diciptakan. Ritel-ritel menghadap keruang terbuka yang bebas dari kendaraan dan aktivitas di *city walk* biasanya lebih ke arah gaya hidup yang sedang berkembang saat itu. Ruang terbuka dengan tatanan *landscape* menjadi daya tarik tersendiri. Dari tempat nongkrong di cafe dan restoran sampai toko yang menjual pernik-pernik yang berkaitan dengan gaya hidup, seperti barang teknologi, tempat bermain anak, tempat pendidikan, olahraga, bioskop, serta barang kerajinan sampai pada sarana rekreatif.

### 2.4 Jalur Pejalan Kaki

Jalan diklasifikasikan dengan membedakan jalur-jalur jalan menjadi dua bagian:

1. Jalur cepat,digunakan untuk kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi.
2. Jalur lambat,digunakan bagi pejalan kaki atau orang menggunakan kendaraan yang dijalan kan dengan tenaga manusia atau kendaraan dengan kecepatan lambat atau sedang.

#### 2.4.1 Fungsi Jalur Pejalan Kaki Pada Jalur Perkotaan

Fungsi jalur pejalan kaki pada jalur perkotaan menurut (Murtoom et al. 1990), yaitu sebagai berikut :

1. Sebagai fasilitas pejalan kaki.

Suatu kawasan dengan kepadatan tinggi atau pusat kota dengan kepadatan lalu lintas yang tinggi sangat di perlukan pemisahan yang jelas antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor untuk menjamin keamanan dan kenyamanan.fungsi lain adalah penghubung antara fungsi kawasan atau dengan yang lain,terutama pada kawasan perdagangan,kawasan budaya dan kawasan permukiman.berjalan merupakan sarana transportasi yang berarti,maka dengan adanya pejalan kaki akan menjadi kota lebih manusawi (Murtoom et al 1990).

2. Sebagai unsur keindahan kota

Suatu perencanaan kota yang baik,setengah dari ruang kotanya merupakan jalan dengan jalur memberikan pelayanan yang lebih luas lagi dari sekedar sebagai jalur pejalan kai.hal tersebut dapat tercapai bila terjadi korelasi jalan dengan kondisi lingkungan,selain penataan elemen pada fasilitas pejalan kaiki,antara lain:lampu penerangan,kotak surat,gardu telepon umum,tempat sampah,bangku duduk,papan pengumuman.jenis bahan yang di pergunakan juga akan mempengaruhi keberhasilan perencanaanya (Murtoom et al 1990.)

3. Jalur pejalan kaki sebagai media interaksi sosial

Jalur pejalan kaki memberikan kesempatan pada masyarakat kota untuk lebih sering bertemu. Bila jalur pejalan kaki dipandang sebagai media pertemuan yang nyaman dalam kehidupan sehari-hari,maka aspek fungsi sosial yang terkandung di dalamnya harus menjadi pertimbangan penuh.jalur pejalan kaki sebaiknya tidak hanya melayani tujuan induvidual atau kelompok,melainkan kepentingan masyarakat luas (Murtoom et al.1990)

4. Jalur pejalan kaki sebagai sarana konservasi kota.

Adanya jalur pejalan kaki,maka jarak antara bangunan dengan jalan makin jauh,atau dengan adanya jalur pejalan kaki jumlah *volumekendaraan*

menurun atau sama sekali tidak dilalui oleh kendaraan. Oleh karena itu, jalur pejalan kaki dapat berfungsi sebagai penangkal getaran yang terjadi terhadap bangunan akibat kendaraan bermotor yang melewati jalan di depannya. Jalur pejalan kaki sesuai dengan tujuan konservasi (Murtoom et al. 1990)

#### 5. Jalur pejalan kaki sebagai tempat bersantai dan bermain

Jalur pejalan kaki mempunyai fungsi tertentu tergantung lokasinya. Di antaranya ada yang berwujud sebagai tempat bermain, berjalan-jalan, santai, tempat makan minum (Murtoom et al. 1990).

### 2.4.2 Faktor-faktor Pendukung Jalur Pejalan Kaki

Faktor-faktor pendukung jalan kaki menurut (Murtoom et al. 1990) yaitu:

#### 1. Perparkiran

Pada jalur pejalan kaki biasanya area parkir banyak dipindahkan, tempat-tempat parkir tersebut juga diturunkan fungsinya menjadi tempat parkir yang berfungsi sebagai jalur pejalan kaki. Berkurangnya tempat perlu digantikan dengan lokasi-lokasi parkir yang ditempatkan pada jarak jangkauan yang layak bagi pejalan kaki, sehingga dapat mempersingkat jarak menuju jalur pejalan kaki.

#### 2. Jangkauan pelayanan kawasan pejalan kaki

Jangkauan pelayanan kawasan pejalan kaki berhubungan dengan pelayanan service dan darurat pada kawasan tersebut. Pelayanan service dapat berupa pengiriman barang, pengangkutan sampah, dan pelayanan darurat meliputi ambulans, pemadam kebakaran (Murtoom et al. 1990).

#### 3. Sirkulasi pejalan kaki

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 bermotor adalah sistem penyekat waktu dan ruana di antara keduanya. Sistem penyekat waktu adalah pemisah antara kedua jalur pada jam-jam tertentu, sedangkan sistem penyekat ruang adalah pemisah jalur tersebut. Jalur pejalan kaki yang baik harus dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki yang lancar dan aman. Persyaratan ini perlu dipertimbangkan di dalam perancangan jalur pejalan kaki. Agar dapat menyediakan jalur pejalan kaki yang dapat menampung kebutuhan kegiatan-kegiatan tersebut maka perancang perlu mengetahui kategori

perjalanan para pejalan kaki dan jenis titik simpul yang ada, dan menarik bagi pejalan kaki (Murtom et al.1990).

4. Bangunan-bangunan yang ada pada lingkungan jalur pejalan kaki

Bangunan yang ada secara keseluruhan dapat menampakkan karakter tertentu sesuai fungsi dengan fungsi bangunannya. Pejalan kaki yang dibuat tidak merusak karakter bangunan dan lingkungan setempat. Kehadiran jalur pejalan kaki diharapkan justru akan memperkuat karakter bangunan yang ada(Murtom et al.1990).

5. Perlengkapan jalan

Jalur pejalan kaki umumnya terdapat perabot jalan (street furniture) seperti: tempat duduk, lampu penerangan, bak sampah, telepon umum, bis surat, dan sebagainya (Murtom et al.1990).

6. Perawatan

Jalur pejalan kaki yang dibangun diperlukan pemeliharaan intensif bagi keberadaanya, seperti pembersih, pengangkutan sampah, penggantian bahan-bahan atau elemen-elemen yang rusak, penyiraman tanaman, pemangkasan, dan sebagainya (Murtom et al.1990).

Keenam faktor pendukung pejalan kaki yang sudah dijelaskan diatas, bahwa dalam membuat suatu desain jalur pejalan kaki keenam faktor pendukung jalur pejalan kaki ini harus terpenuhi. Sehingga jalur pejalan kaki yang tersedia dapat memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.

### 2.4.3 Bentuk-Bentuk Fasilitas Pejalan Kaki

Bentuk-bentuk fasilitas pejalan kaki akan diuraikan secara jelas di bawah ini(Rochadi et al,1991):

1. Trotoar

Merupakan jalur pejalan kaki dipinggir jalan kendaraan dengan karakteristik arah yang jelas (rochadi et al.1991).Menambabah kenyataan *visual* pejalan kaki trotoar sengaja didesain sesuai dengan konsep kawasan.

Karakteristiknya:

- a. Arahnya jelas.
- b. Lokasi ditepi jalan bebas hambatan.
- c. Permukiman rata (*max 5%*),lebar 1.50 – 2.00 m.

2. Jalur penyeberangan

Jalur pejalan yang di gunakan sebagai jalur penyebrangan untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan kendaraan (Rochadiet al.1991)

Katarestiknya:

- a. Menyilang di atas jalan ,di lengkapi traffic light.
  - b. Lebar 2.00 -4.00 m.
  - c. Frekuensi tertentu.
3. Subway

Jalur pejalan kaki yang menghubungkan setiap bangunan dengan bangunan lain, berupa terowongan dan dilengkapi dengan sirkulasi udara, serta merupakan suatu jalur yang bebas dari lalu lintas kendaraan (Rochadi et al.1991). pengertian subway adalah jalur yang digunakan bagi pejalan kaki dan sepeda yang letaknya dibawah tanah, dilengkapi dengan sirkulasi udara dan bebas dari jalur kendaraan.

Karakteristiknya:

- a. Berupa terowongan bawah tanah.
  - b. Dilengkapi pengkondisian udara dan penerangan.
  - c. Bebas lau lintas kendaraan.
4. Skyway

Merupakan suatu jalur pejalan yang menghubungkan suatu bangunan dengan bangunan lainnya diatas tanah, yang berupa jembatan penyeberangan antar bangunan (Rochadi et al.1991).

Karakteristiknya:

- a. Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan.
  - b. Sirkulasi pejalan kaki menerus.
  - c. Bebas lalu lintas.
5. Plaza

Jalur pejalan untuk melakukan kegiatan rekreatif dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor (Rochadi et al.1991).

Karakteristiknya:

- a. Bebas kendaraan.
- b. Space lapang.
- c. Lebar bervariasi

d. Ada fasilitas.

6. Mall

Jalur pejalan yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, duduk santai, dan untuk berjalan sambil melihat etalase pertokoan (Rochadi et al.1991). Mall merupakan area pejalan kaki yang dilengkapi dengan usaha dagang, rekreasi, restoran, pejalan kaki juga dapat berjalan sambil berbelanja.

Karakteristiknya:

- a. Terpisah dari jalur kendaraan.
- b. Dilengkapi pertokoan.
- c. Plaza kecil.
- d. Lebar bervariasi.
- e. Ada fasilitas.

Menurut **Tri Rochadi et al. (1991)**, berikut merupakan kriteria fasilitas pejalan kaki:

1. Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan, biasanya terletak bersebelahan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
2. Jalur pejalan kaki yang diletakkan terpisah dari jalur kendaraan berupa trotoar yang letaknya ditepi jalan dengan permukaan yang rata. Trotoar ini biasanya dibuat dengan perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dan kendaraan
3. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur penyeberangan untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan kendaraan lain, yaitu zebra cross, sky way, sub way.
4. Jalur penyeberangan ini didesain khusus untuk jalur penyeberangan pejalan kaki, yang letaknya memotong jalur kendaraan. Meskipun penyeberangan ini memotong jalur pejalan kaki, keamanan bagi pejalan kaki terjamin karena dibuat tanda bagi pengendara kendaraan untuk berhati-hati apabila melewati jalur penyeberangan ini (zebra cross).
5. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang, terpisah sama sekali dengan jalur kendaraan bermotor dan biasanya dinikmati secara santai, tanpa gangguan kendaraan bermotor.

Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif ini dapat berupa plaza yaitu ruang terbuka yang dikhususkan bagi pejalan kaki dilengkapi dengan fasilitas

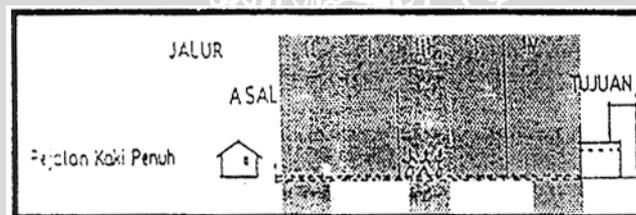
pejalan kaki (tempat duduk, shelter, fountains dan lain sebagainya), sehingga pejalan kaki akan merasa nyaman dan aman.

6. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas: berjalan, duduk santai, dan sekaligus untuk berjalan jalan sambil melihat etalase pertokoan. Jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan etalase toko biasanya disebut dengan mal, dikhususkan bagi pejalan kaki. Ruang yang disediakan bagi pejalan kaki cukup lebar sehingga, pejalan kaki dapat leluasa untuk berjalan sambil berbelanja.

#### 2.4.4 Sarana pejalan kaki

Pejalan kaki berdasarkan sarana perjalanannya dapat dikategorikan sebagai berikut (Tri Rochadi et al. 1991):

Pejalan kaki penuh, adalah mereka yang menggunakan pedestrian sebagai sarana utama, pejalan kaki menggunakan pedestrian sepenuhnya dari tempat asal sampai ketempat tujuan.

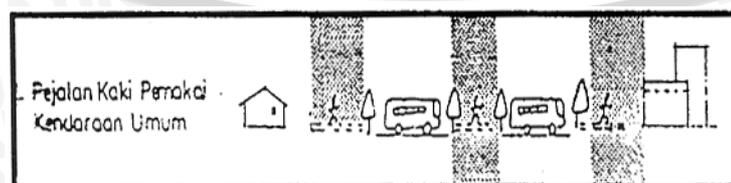


Gambar 2.1 Skema Pejalan Kaki Penuh

Sumber : Tri Rochadi, 1991

Golongan pejalan kaki penuh adalah golongan pejalan kaki yang murni menggunakan sarana jalan kaki dalam melakukan aktivitasnya, sehingga dalam melakukan aktivitas berjalannya tidak dicampuri dengan menggunakan kendaraan mulai dari tempat asal sampai dengan tujuan.

Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, adalah pejalan kaki yang menggunakan sarana pejalan kaki sebagai sarana perantara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ketempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau dari tempat pemberhentian kendaraan umum ketempat tujuan akhir.

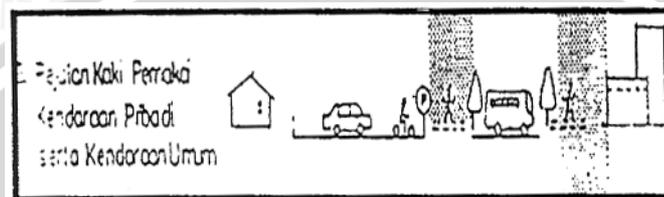


Gambar 2.2 Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Umum

Sumber : Tri Rochadi, 1991

Golongan kaki pemakai kendaraan umum adalah golongan yang mencampurkan dua sarana dalam melakukan pergerakan yaitu sarana pejalan kaki dan kendaraan. Sarana pejalan kaki digunakan sebagai sarana perantara dalam melakukan pergerakan selanjutnya yaitu menggunakan kendaraan umum.

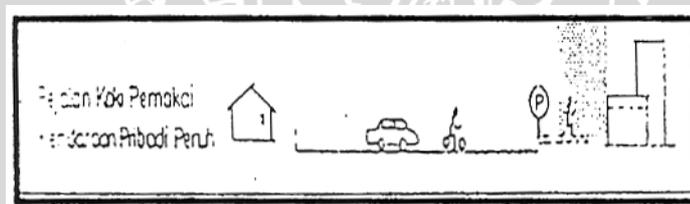
Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi menggunakan sarana pejalan kaki sebagai sarana perantara dari tempat parkir kendaraan pribadi ketempat kendaraan umum, dan dari tempat parker kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.



Gambar 2.3 Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi

Sumber : Tri Rochadi, 1991

Golongan pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi menggunakan pedestrian sebagai sarana ketika menuju tempat parkir kendaraan pribadi atau ke tempat kendaraan umum.



Gambar 2.4 Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Pribadi

Sumber : Tri Rochadi, 1991

Golongan pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh menggunakan sarana pejalan kaki ketika selesai menggunakan kendaraan pribadi dan melanjutkan ketempat tujuan selanjutnya menggunakan jalan kaki.

#### 2.4.5 Fasilitas Pada Pedestrian

Fasilitas pendukung merupakan salah satu yang membuat orang merasanyaman pada saat berjalan pada area tersebut, beberapa fasilitas adalah:

##### 1. Jalan pintas

Jika tujuan telah terpikirkan, pejalan kaki cenderung untuk memilih rute yang langsung atau dapat dikatakan pejalan kaki cenderung memilih jalan pintas apabila dimungkinkan, hanya apabila ada rintangan seperti lalu-lintas padat seperti atau

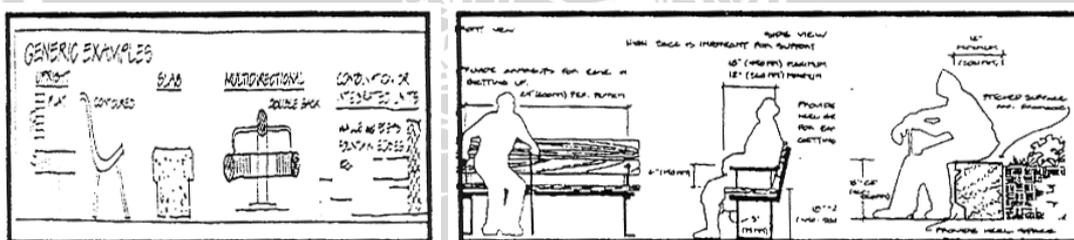
pembatas yang tegas. Apabila terdapat rintangan tersebut, maka dapat dimungkinkan pejalan kaki mengikuti pola yang telah ditentukan.

Suatu jalur pintas yang menembus bangunan, atau-pun berupa ganggang diantara bangunan, memotong secara diagonal menembus blok suatu kawasan dapat secara fisik memudahkan pejalan kaki untuk mencapai tujuan.

Fountains yang terdapat pada daerah penelitian terdiri dari tiga macam dengan bentuk yang berbeda. Perletakkanya-pun diletakkan pada jalur pejalan kaki.

## 2. Tempat duduk

Bangku tempat duduk mempunyai aneka bentuk rancangan, namun hanya ada dua tipe, yaitu yang memakai sandaran punggung dan yang tidak. Bangku tempat duduk jenis tanpa sandaran biasanya digunakan sebagai elemen sculpture. Material yang digunakan terbuat dari bahan kayu, logam, beton ataupun batu. Tinggi tempat duduknya 450 - 500 mm di atas tanah, lebar tempat duduk 360 - 450 mm. Sebaiknya bangku yang diletakkan di luar bangunan mudah perawatanya dan dalam pemilihan materialnya sebaiknya dipilih material yang tidak mudah kotor. Alas tempat duduk didesain berlubang agar apabila hujan turun air akan mengalir, sehingga tidak mengganggu pengunjung apabila akan duduk. Perletakkannya sebaiknya diletakkan pada jalur sirkulasi pejalan kaki atau pada area peristirahatan, sehingga tempat duduk dapat berfungsi secara maksimal (Hariss et al. 1988).



Gambar 2.5 Macam-Macam Tempat Duduk dan Detail Ukuran Tempat Duduk.

Sumber : Harris, 1988

## 3. Pot dan tanaman

Pot yang digunakan untuk tanaman harus memiliki kedalaman tiga foot dan sistem pengairan yang baik. Pot dapat didesain dengan bentuk, material yang bermacam-macam. Penempatannya-pun dapat diletakkan pada tempat yang berbeda-beda, dengan penempatan yang baik maka dapat menarik perhatian pengunjung. Ukuran pot tanaman harus disesuaikan agar tanaman dapat tumbuh dengan baik (Rubenstein, 1978:38).

#### 4. Kios, shelter

Kios digunakan untuk papan pengumuman, arah jalan, dan tempat informasi. Agar lebih menarik biasanya kios ini dirancang dengan menggunakan warna dan penerangan. Sebenarnya kios tidak hanya berfungsi sebagai tempat untuk berjualan melainkan berisi telepon umum, informasi, koran, hiburan dan mesin ATM. Kios dapat dikatakan sebagai bangunan multi fungsi tidak hanya berfungsi sebagai perdagangan. Perletakkannya biasanya diletakkan pada jalur sirkulasi sehingga memudahkan pejalan kaki untuk mendapatkan informasi. Kios biasanya didesain semenarik mungkin sesuai dengan konsep bangunan atau ruang luar (Hariss et al. 1988).

Shelter digunakan sebagai unsur pelindung tempat duduk dari sinar matahari dan hujan. Komponen shelter secara lengkapnya terdiri dari atap yang lebarnya 1,2 m-2,4 m, tetapi biasanya lebar atap ini disesuaikan dengan kondisi site. Dilengkapi dengan papan informasi, tempat duduk dan penerangan. terkadang pada bagian atas dibuat sky light atau penerangan alami (Hariss et al. 1988).



Gambar 2.6 Detail Shelter

Sumber : Haris, 1988.

#### 5. Tempat sampah

Tempat sampah merupakan elemen penting dalam perancangan lansekap, perletakaan tempat sampah sebaiknya menyebar diutamakan pada tempat-tempat yang menjadi jalur sirkulasi utama ataupun tempat-tempat dekat dengan daerah peristirahatan. Terdapat bermacam-macam jenis tempat sampah yaitu (Haris et al.1988).

##### a. Open top

Open top yaitu jenis tempat sampah yang bagian atasnya terbuka, total. Biasanya bentuk ini hanya digunakan pada ruang dalam, karena berkaitan dengan kondisi iklim, sehingga penggunaannya sangatlah terbatas.

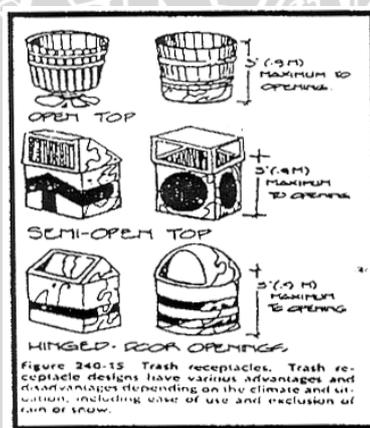
### b. Semi open top

Semi open top adalah jenis tempat sampah yang hanya terbuka pada sisi samping bagian atas. sehingga tetap tertutup pada bagian atas. Jenis tempat sampah ini dapat digunakan di ruang luar karena terlindung dari kondisi iklim yang ada. Biasanya jenis tempat sampah ini merupakan kombinasi dari dua tempat sampah yaitu bagian atas digunakan khusus untuk puntung rokok dan dibagian bawah digunakan untuk tempat sampah.

### c. Hinged Door Opening

Hinged door opening adalah jenis tempat sampah yang pada bagian atasnya tertutup tetapi tutupnya dapat dibuka, jenis tempat sampah ini dapat diletakkali didalam ataupun diluar ruangan, tetapi sebagian besar jenis tempat sampah ini diletakkan didalam bangunan.

Menghindari kesan monoton maka tempat sampah biasanya didesain sesuai dengan konsep bangunan atau-pun ruang luarnya sehingga, tidak heran apabila desain tempat sampah beraneka ragam. Tetapi tetap harus dapat mewedahi fungsi utamanya (**Hariss et al. 1988**).



Gambar 2.7 Jenis Tempat Sampah.

Sumber : Hariss, 1988

## 6. Tangga dan Ramp

Tangga berfungsi sebagai alat penghubung antara lantai – lantai yang perbedaan tingginya cukup besar. Tangga dapat juga digunakan untuk memberi kesan penting pada daerah pintu atau tempat masuk atau daerah yang ada objek ruangnya seperti air mancur atau patung. Tangga harus dirancang agar orang merasa nyaman menggunakannya, dengan rasio antara tanjakan dan injakan yang paling cocok dengan slope yang ada, dengan memperhitungkan penggunaan lahan daerah tersebut. Rumus

umum untuk menentukan ketinggian tanjakan serta lebar injakan sebuah anak tangga adalah 2 (dua) injakan + 1 (satu) injakan = 63 cm sampai 65 cm. Rumus ini dibuat berdasarkan panjang langkah orang rata-rata. Kombinasi ukuran anak tangga yang sering digunakan adalah 15 cm untuk tanjakan dan 34 cm untuk injakan. Namun untuk ruang luar, tanjakan jarang lebih dari 15 cm, karena injakan yang terlalu sempit skalanya tidak cocok dan akan mengganggu orang lewat. Sebaiknya diberi pengamanan berupa dinding atau balok sebagai pengaman dan juga diletakkan penerangan pada bagian atas (Gunadi, 1989)

Ramp umumnya mempunyai panjang absolut minimum 1,50 m, namun lebih baik bila panjang minimum itu menjadi 2,00 m, mengingat panjangnya langkah orang. Rump dengan kemiringan slope 6 % paling nyaman di gunakan. Kemiringan maksimum 10 %, walaupun kemiringan sampai 15 % kadang- kadang masih digunakan (Gunadi, 1989).

#### **2.4.6 Ciri pejalan kaki di kota**

1. Berjalan kaki merupakan alat pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersil dan kultural dilingkungan kehidupan kota (fruin, 1979).
2. Kelebihan pejalan kaki yaitu kecepatannya yang rendah, sehingga dapat menguntungkan karena dapat mengamati objek lingkungan sekitar dan mengamati objek detail serta menyadari lingkungan sekitarnya (Rapoport, 1977). Melakukan aktivitas berjalan pejalan kaki membutuhkan ruang yang cukup sehingga pejalan kaki dapat merasa nyaman, sekaligus dapat mengamati objek di lingkungan sekitar.

#### **2.4.7 Maksud dan tujuan berjalan kaki**

Berdasarkan jenis kegiatan yang dilakukan pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut (Rochadi et al., 1991).

1. Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pejalan kaki dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi ke dan dari tempat kerja.
2. Berjalan kaki untuk berbelanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat bekerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata - rata lebih panjang dan sering tidak

disadari panjang perjalanan yang ditempuh akibat daya tarik kawasan yang ada.

3. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai. Diperlukan beberapa fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti: kegiatan berkumpul, bercakap - cakap, menikmati pemandangan disekitarnya yang memerlukan ruang terbuka yang dilengkapi dengan elemen pendukungnya antara lain: tempat duduk, lampu penerangan, pot bunga dan sebagainya.
4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas: berjalan, duduk santai, dan sekaligus untuk berjalan jalan sambil melihat etalase pertokoan. Jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan etalase toko biasanya disebut dengan mal, dikhususkan bagi pejalan kaki. Ruang yang disediakan bagi pejalan kaki cukup lebar sehingga, pejalan kaki dapat leluasa untuk berjalan sambil berbelanja.

Keempat kriteria fasilitas pejalan kaki, yang paling sesuai dengan wilayah studi, yaitu kriteria terakhir yaitu jalur pejalan kaki yang hanya digunakan untuk berbagai aktivitas dan rekreasi.

#### **2.4.8 Jenis kegiatan berjalan kaki**

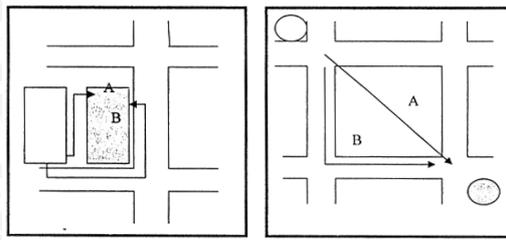
1. Kegiatan berjalan

Pilihan rute untuk berjalan

- a. Jalan pintas

Jika tujuan telah terpikirkan, pejalan kaki cenderung untuk memilih rute yang langsung atau dapat dikatakan pejalan kaki cenderung memilih jalan pintas apabila dimungkinkan, hanya apabila ada rintangan seperti lalu-lintas padat seperti atau pembatas yang tegas. Apabila terdapat rintangan tersebut, maka dapat dimungkinkan pejalan kaki mengikuti pola yang telah ditentukan.

Suatu jalur pintas yang menembus bangunan atau-pun berupa gang-gang diantara bangunan, memotong secara diagonal menembus blok suatu kawasan dapat secara fisik memudahkan pejalan kaki untuk mencapai tujuan.

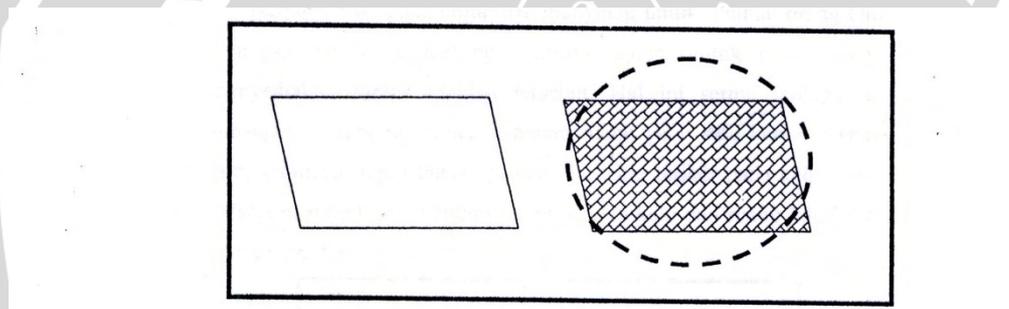


Gambar 2.8 Kecenderungan Pejalan Kaki Memilih Rute

A daripada rute B. Sumber : Gehl, 1987

b. Pola permukaan Jantai jalur pejalan kaki

Ketika pejalan kaki akan melintasi suatu area yang luas, maka lebih baik apabila permukaan lantai area tersebut dibagi - bagi menjadi unit - unit pola yang lebih kecil. Pejalan kaki akan lebih berkonsentrasi pada pergerakan dari satu unit menuju unit yang lainnya. Memberikan kesan jarak yang pendek daripada langsung melihat pola secara keseluruhan area.



Gambar 2.9 Pola Paving Memberi Kesan Bertahap dan Yang Tidak Berpaving

Sumber : Gehl, 1987

c. Perbedaan tinggi lantai jalur pejalan kaki

Pada umumnya pejalan kaki menyukai perbedaan ketinggian lantai, naik maupun turun. Hal tersebut akan banyak memerlukan usaha dan tenaga, di samping itu ketinggian dan penurunan lantai jalur pejalan kaki juga akan mengganggu ritme berjalan mereka.

Dalam situasi tertentu, memang pemakaian trap/ tangga naik maupun turun tidak bias dihindari. Misalnya untuk menghindari crossing pejalan kaki dengan jalur kendaraan yang padat. Penelitian dari Gehl (1987), mengemukakan bahwa memulai pergerakan menurun lebih disukai pejalan kaki daripada memulai dengan pergerakan naik.

## 2. Kegiatan berhenti

Kegiatan ini tidak memerlukan luasan ruang khusus seperti kegiatan duduk maupun berjalan, tetapi hal ini diperlukan sebagai bagian dari kegiatan berjalan. Seperti berdiri untuk menunggu lampu merah, traffic light untuk berbiucang dengan seseorang, menikmati strasana lingkungan atau untuk menunggu seseorang dan sebagainya.

### 2.4.9 Ukuran tubuh pejalan kaki

Ukuran tubuh manusia ditentukan oleh lebarnya badan dan lebar bahu manusia. Merencanakan jalur-jalur pejalan kaki, lebar bahu dipergunakan untuk menentukan lebar dari jalur pejalan kaki. Penelitian yang dilakukan Fruin (1971), mengemukakan bahwa 99 % dari orang sipil memiliki lebar bahu 20,7 *inch* (52,5 cm) dengan perhitungan tambahan sebesar 1,5 *inch* (3,8 cm) untuk lebar pakaian. Fruin menganjurkan menggunakan ukuran 18 x 24 *inch* (45,7 x 61 *inch*) dalam bentuk elips untuk tubuh manusia pada sebuah area seluas 2,3 *square feet* (0,21 m<sup>2</sup>) didalam menjelaskan secara praktis daya tampung dalam sebuah area. Ukuran elips terbesar memberikan fakta bahwa biasanya pejalan kaki membawa barang-barang miliknya, cenderung menghindari bersentuhan badan dengan orang lain dapat berjalan lenggang.

Neufert (1980), memberikan persyaratan ruang yang lebih besar untuk seseorang dengan barang bawaan, yaitu lebih besar untuk seseorang dengan barang bawaan, yaitu selebar 80 cm, lebar bahu untuk barang-barang yang dibawa dengan satu tangan, dan 100 cm untuk lebar bahu untuk barang-barang yang dibawa dengan dua tangan.

## 2.5 Tinjauan Massa Bangunan

Tinjauan tata massa bangunan digunakan untuk mendapatkan pandangan tentang pola penataan massa bangunan yang sesuai bagi objek rancangan.

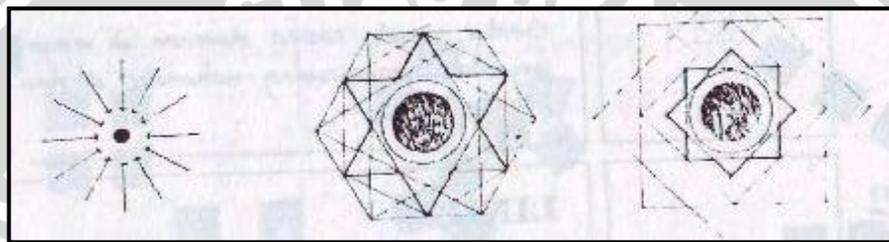
### 2.5.1 Bentuk dan Orientasi

Menurut Vitruvius, tidak ada istilah bentuk. Bentuk, bagi Vitruvius, bila mau dikaitkan dengan fungsi/utilitas tentunya merupakan gabungan antara firmistas (technic) dengan venustas (beauty/delight) (Saliya, 1999). Obyek-obyek dalam persepsi kita memiliki wujud/ujud (shape) (Abecrombie, 1984:37) Wujud/ujud merupakan hasil konfigurasi tertentu dari permukaan-permukaan dan sisi-sisi bentuk (Ching, 1979:50).

Perancangan memperhatikan pola organisasi ruang dan massa agar tercipta efisiensi, fleksibilitas ruang dan kenyamanan bagi pengguna. Menurut Ching (1979), terdapat beberapa pola organisasi massa yang lazim digunakan yaitu :

1. Organisasi *central* (dipusatkan)

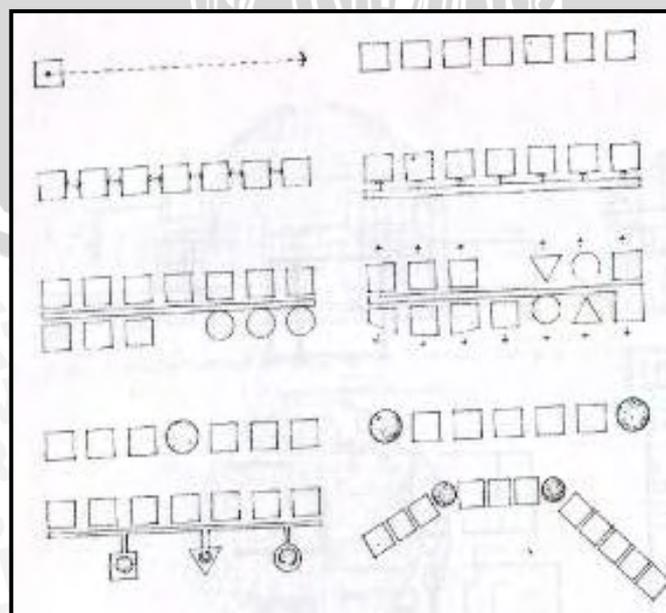
Suatu organisasi terpusat akan stabil, jika komposisi terpusat yang terdiri dari sejumlah ruang-ruang sekunder dikelompokkan mengelilingi suatu ruang pusat yang luas dan dominan. Pusat pemersatu ruang dari organisasi pada umumnya teratur dalam bentuk dan cukup besar dalam ukuran untuk mengumpulkan sejumlah ruang sekunder di sekitar bentuknya.



Gambar 2.10 Organisasi Terpusat  
Sumber : Ching, 1979

2. Organisasi linier

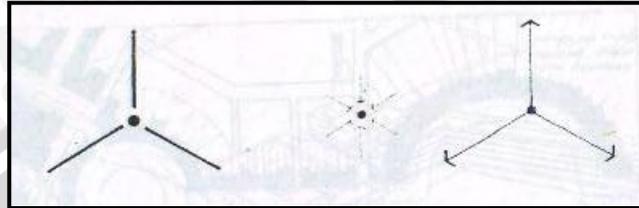
Sebuah organisasi linier biasanya terdiri dari ruang-ruang yang berulang yang mirip dalam ukuran, bentuk, dan fungsi. Dapat juga terdiri dari ruang-ruang linier yang mengatur menurut panjangnya sederetan ruang-ruang yang berbeda dalam ukuran, bentuk, atau fungsi. Dikedua kasus tersebut, tiap-tiap ruang sepanjang deretannya memiliki hubungan dengan udara luar. Karakternya yang panjang, menunjukkan suatu arah, gerak, perkembangan, dan pertumbuhan.



Gambar 2.11 Organisasi Linier  
Sumber : Ching, 1979

### 3. Organisasi radial

Suatu organisasi ruang radial menggabungkan unsur-unsur organisasi terpusat maupun linier. Organisasi ini terdiri dari ruang pusat yang dominan dari sejumlah organisasi-organisasi linier berkembang seperti bentuk jari-jarinya. Sebuah organisasi radial adalah sebuah bentuk yang ekstrovert yang mengembang keluar lingkungannya.

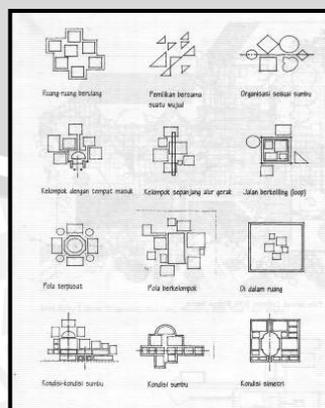


Gambar 2.12 Organisasi Radial  
Sumber : Ching, 1979

Jika dibandingkan dengan organisasi-organisasi terpusat, ruang pusat pada suatu organisasi radial pada umumnya berbentuk teratur. Lengan-lengan linier dimana ruang pusat menjadi porosnya, mungkin mirip satu sama lain dalam bentuk dan panjang dan mempertahankan keteraturan bentuk organisasi secara keseluruhan. Lengan-lengan radialnya dapat juga berbeda satu sama lain untuk menyesuaikan diri terhadap kebutuhan-kebutuhan masing-masing fungsi dan lingkungannya.

### 4. Organisasi *cluster*

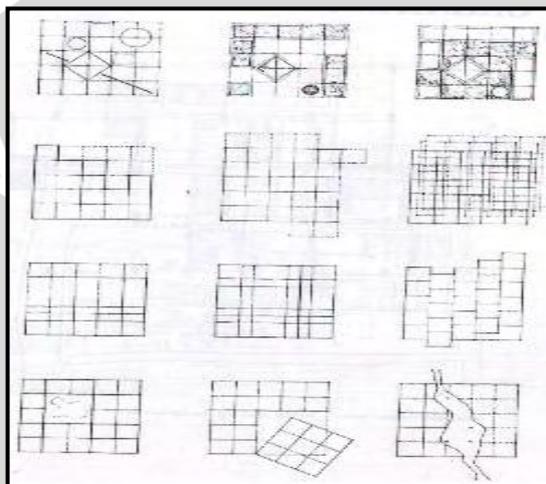
Pada organisasi *cluster*, ruang-ruang dikelompokkan berdasarkan adanya hubungan atau bersama-sama memanfaatkan ciri atau hubungan visual. Tidak adanya tempat utama yang terkandung di dalam pola organisasi *cluster*, signifikansi sebuah ruang atau massa harus ditegaskan lagi oleh ukuran, bentuk dan orientasi didalam polanya. Kondisi simetris atau aksial dapat membantu menegaskan keutamaan suatu ruang atau sekelompok ruang dalam organisasi ini.



Gambar 2.13 Organisasi Cluster  
Sumber : Ching, 1979

### 5. Organisasi *grid*

Suatu organisasi *grid* terdiri dari bentuk-bentuk dan ruang-ruang dimana posisi-posisinya dalam ruang dan hubungannya satu sama lain diatur oleh pola *grid* tiga dimensi atau bidang. Suatu *grid* dibentuk dengan menetapkan sebuah pola teratur dari titik-titik yang menentukan pertemuan-pertemuan dari 2 set garis-garis sejajar. Kekuatan yang mengorganisir suatu *grid* timbul dari keteraturan dan keutuhan pola-polanya yang menembus unsur-unsur yang diorganisir.



Gambar2.14 Organisasi *Grid*  
Sumber : Ching, 1979

Secara lebih spesifik terdapat beberapa prinsip tatanan menurut Ching antara lain sebagai berikut:

#### 1. Sumbu

Sebuah garis yang terbentuk oleh dua buah titik di dalam ruang, dimana bentuk-bentuk dan ruang-ruang dapat disusun dalam paduan yang seimbang.

#### 2. Simetri

Distribusi dan susunan yang seimbang dari bentuk-bentuk dan ruang-ruang yang sama pada sisi yang berlawanan terhadap suatu garis satau bidang pembagi ataupun terhadap titik pusat atau sumbu.

#### 3. Hirarki

Penekanan kepentingan atau keutamaan suatu bentuk atau ruang menurut ukuran, wujud atau penempatannya, relatif terhadap bentuk-bentuk atau ruang-ruang lain dari suatu organisasi.

4. Irama  
Pergerakan yang mempersatukan, yang dicirikan dengan pengulangan berpola atau pergantian unsur atau motif formal dalam bentuk yang sama atau modifikasi.
5. Datum  
Sebuah garis, bidang atau volume yang oleh karena kesinambungan dan keteraturannya berguna untuk mengumpulkan, mengukur dan mengorganisir suatu pola bentuk-bentuk dan ruang-ruang.
6. Tranformasi  
Prinsip bahwa konsep arsitektur, struktur atau organisasi dapat diubah melalui serangkaian manipulasi dan permutasi dalam merespon suatu lingkup atau kondisi yang spesifik tanpa kehilangan konsep atau identitasnya.

### 2.5.2 Integrasi Massa dan Ruang Luar

Integrasi berasal dari bahasa Inggris “*integration*” yang berarti keterkaitan atau keterpaduan, definisi lain integrasi adalah keterkaitan antara elemen yang satu dengan elemen lainnya, suatu keadaan dimana elemen yang satu dengan lainnya beradaptasi dan bersikap komformitas, namun masih tetap mempertahankan ciri khas mereka masing-masing. Integrasi juga memiliki arti membuat satu keseluruhan dan menyatukan unsur-unsur tertentu. Selain itu secara garis besar dalam disiplin ilmu arsitektur, integrasi dapat dicapai dengan susunan dan hubungan massa itu sendiri.

Ruang mempunyai arti penting bagi kehidupan manusia. Ruang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia baik secara psikologis emosional maupun dimensional. Imanuel Kant berpendapat bahwa ruang bukanlah sesuatu yang objektif atau nyata, tetapi merupakan sesuatu yang subjektif sebagai hasil pikiran dan perasaan manusia. Sedangkan Plano berpendapat bahwa ruang adalah suatu kerangka atau wadah dimana objek dan kejadian tertentu berada. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ruang adalah suatu wadah yang tidak nyata akan tetapi dapat dirasakan oleh manusia. Perasaan presepsi masing-masing individu melalui penglihatan, penciuman, pendengaran dan penafsirannya untuk menyatakan bentuk dunianya, manusia menciptakan ruang tersendiri dengan dasar fungsi dan keindahan yang disebut ruang arsitektural yang terdiri dari ruang dalam dan ruang luar.

Pada umumnya dikatakan bahwa ruang dalam dibatasi minimal oleh 3 bidang yaitu alas atau lantai, dinding dan langit-langit atau atap yang akhirnya akan membentuk sebuah massa. Ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan membetasi alam

hanya pada bidang alas, dindingnya dapat berupa dinding nyata maupun bidang maya, sedangkan atapnya dapat dikatakan tidak terbatas.

Integrasi ruang dalam dan ruang luar dapat terjadi oleh 2 sebab, antara lain (1) Penembusan ruang atau perembesan ruang akibat bidang pembatas yang memisahkan ruang sangat sedikit, seperti pada konstruksi rumah Jepang dengan pembukaan seluas-luasnya sehingga ruang dapat menembus keluar; (2) Adanya penerapan konsep framing, yaitu cara memasukkan pandangan alam dalam desain melalui “meminjam pemandangan” (Ashihara, 1974). Secara lebih spesifik menurut Olds, 2001 integrasi antar massa bangunan dan ruang luarnya dapat dicapai dengan:

1. Berusaha untuk menciptakan akses dari tiap ruang menuju area bermain di ruang luar.
2. Area transisi yang efektif maksimal tidak kurang dari  $6\text{ft}^2$ , idealnya  $15\text{ft}^2$ . Hal ini berfungsi sebagai area naungan untuk menjaga dari radiasi sinar matahari yang berlebihan dan cuaca yang buruk. Kantilever yang terbuat dari kaca atau plastik bening dapat memaksimalkan cahaya matahari yang masuk ke ruang kelas.
3. Menciptakan area sudut yang menarik untuk menghubungkan area ruang dalam dan ruang luar bangunan.
4. Menciptakan lingkungan alamiah yang mendukung aktifitas pembelajaran melalui elemen taman.

Pada skala tapak suatu bangunan, ada bermacam-macam strategi menurut Ching untuk menghubungkan suatu bentuk bangunan terhadap ruang disekitarnya. Suatu bangunan dapat:

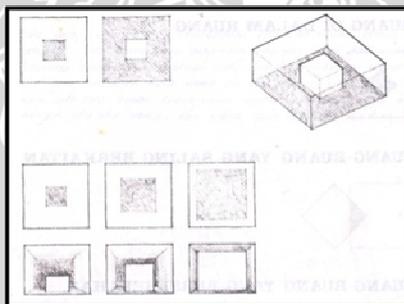
1. Membentuk dinding sepanjang sisi tapak dan membentuk ruang-ruang luar yang positif.
2. Mengelilingi dan melingkupi suatu halaman atau ruang atrium di dalam volumenya.
3. Menyatukan ruang interior dengan ruang luar pribadi pada suatu tapak yang dipagari oleh dinding tembok.
4. Melingkungi sebagian tapaknya sebagai ruang luar.
5. Berdiri sebagai bentuk yang jelas di dalam ruang dan mendominasi tapak tersebut.

6. Merentang keluar dan menciptakan suatu muka yang luas menghadap suatu arah pada tapak tersebut.
7. Berdiri bebas di dalam tapak tetapi memiliki ruang eksterior pribadi, menciptakan ruang luar yang merupakan perluasan dari ruang interiornya.
8. Berdiri sebagai bentuk positif di dalam ruang negatif.

Secara garis besar sebuah integrasi ruang juga dapat diartikan sebagai hubungan ruang. Menurut Ching (1979), terdapat beberapa hubungan antar ruang yang juga dapat diaplikasikan ke dalam hubungan ruang dalam maupun ruang luar, yaitu :

1. *Space within a space* (ruang di dalam ruang)

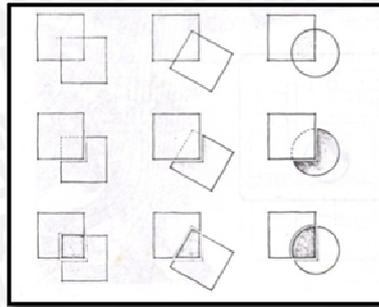
Sebuah ruang luas yang dapat menghubungkan dan mengandung sebuah ruang lain yang lebih kecil di dalamnya. Ruang yang lebih besar berfungsi sebagai suatu kawasan tiga dimensi untuk ruang yang dikandungnya. Jika ruang yang dikandung berkembang ukurannya, maka ruang yang lebih besar akan mulai kehilangan artinya sebagai ruang pembungkus, dan hanya menjadi selaput atau kulit saja. Bentuk asli dan masing-masing ruang pun akan hilang.



Gambar 2.15 Ruang Di Dalam Ruang  
Sumber : Ching, 1979

2. *Interlocking spaces* (ruang-ruang yang saling berkaitan)

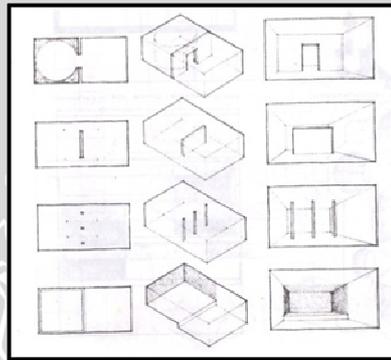
Ruang-ruang yang saling berkaitan dihasilkan dengan overlapping dua daerah ruang dan membentuk suatu daerah ruang bersama. Jika dua buah ruangan membentuk kaitan semacam ini, maka masing-masing ruang akan mempertahankan identitasnya dan definisinya sebagai ruang. Tetapi hasil konfigurasi kedua ruang yang saling berkaitan akan tergantung kepada sejumlah panafsiran.



Gambar 2.16. Ruang-ruang Yang Saling Berkaitan  
 Sumber : Ching, 1979

3. *Adjacent spaces* (ruang-ruang yang bersebelahan)

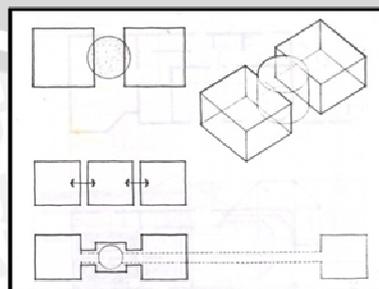
Bentuk interaksi adjacent terdiri atas ruang yang diletakkan secara bersebelahan dengan jarak yang sangat dekat atau bahkan berhimpitan. Pada bentuk interaksi ini, ruang yang berinteraksi tetap dapat mempertahankan identitasnya masing-masing.



Gambar 2.17 Ruang-Ruang Yang Rersebelahan  
 Sumber : Ching, 1979

4. *Spaces linked by a common space* (ruang-ruang dihubungkan oleh ruang bersama)

Jenis ini dapat dicapai dengan menghubungkan atau mengaitkan dua buah ruang yang terpisah oleh jarak dengan ruang ketiga sebagai perantara. Hubungan visual dan hubungan keruangan antara kedua ruang tergantung pada sifat ruang ketiga yang digunakan bersama-sama. Ruang perantara dapat berbeda dalam bentuk dan orientasi dari kedua ruang lainnya, dalam rangka menunjukkan fungsi penghubungnya.



Gambar 2.18 Ruang-Ruang Dihubungkan Oleh Ruang Bersama  
 Sumber : Ching, 1979

### 2.5.3 Fasad

Fasade merupakan elemen arsitektur terpenting yang mampu menyuarakan fungsi dan makna sebuah bangunan (Krier, 1988: 122). Fasade tidaklah semata-mata mengenai memenuhi “persyaratan alami” yang ditentukan oleh organisasi dan ruang dibaliknya. Fasade menyampaikan keadaan budaya saat bangunan itu dibangun; fasade mengungkap kriteria tatanan dan penataan, dan berjasa memberikan kemungkinan dan kreativitas dalam ornamentasi dan dan dekorasi.

Perkembangan fasade sebuah bangunan itu sendiri sangat bergantung pada perubahan-perubahan sosial budaya masyarakat. Keberagaman tampilan fasade bangunan merupakan modifikasi berbagai unsur desain yang dari waktu ke waktu mengalami transformasi. Menurut Ching (1979: 50-51) “Perlengkapan visual bentuk yang menjadi objek transformasi dan modifikasi bentuk elemen pada fasade bangunan meliputi sosok, ukuran, warna, tekstur, posisi, orientasi dan inersia visual.” Selain tradisi lokal, budaya luar melalui informasi yang didapat masyarakat memberikan pengaruh yang kuat terhadap pemilihan perlengkapan visual bentuk sehingga tampilan sosok, warna, ukuran, tekstur, dan lain-lain seringkali menggambarkan bagaimana kondisi serta *trend* apa yang sedang muncul pada saat desain fasade itu dibuat.

Untuk mengevaluasi atau melakukan studi pada arsitektur fasade menurut DK Ching (1979): “Komponen visual yang menjadi objek transformasi dan modifikasi dari fasade bangunan dapat diamati dengan membuat klasifikasi melalui prinsip-prinsip gagasan formatif yang menekankan pada geometri, simetri, kontras, ritme, proporsi dan skala “.

- a. **Geometri** pada fasade yaitu gagasan formatif dalam arsitektur yang mewujudkan prinsip-prinsip geometri pada bidang maupun benda suatu lingkungan binaan, segi tiga, lingkaran, segi empat beserta varian-variannya.
- b. **Simetri** yaitu gagasan formatif yang mengarahkan desain bangunan melalui keseimbangan yang terjadi pada bentuk-bentuk lingkungan binaan. Dibagi menjadi; simetri dengan keseimbangan mutlak, simetri dengan keseimbangan geometri, simetri dengan keseimbangan diagonal.
- c. Untuk membangun suatu keseimbangan komposisi, simetri harus jauh lebih dominan dari asimetri. Fasade harus memiliki „wajah-wajah“ yang mencerminkan solusi terencananya yang berbeda tetapi tetap simetris di dalam diri mereka sendiri (analog terhadap tubuh manusia). Tampak samping, seperti yang terlihat, dapat memainkan peran minor dalam menyeimbangkan tampak depan dan belakang.

- d. **Kontras Kedalaman** yaitu gagasan formatif yang mempertimbangkan warna dan pencahayaan kedalaman menjadi perbedaan gelap terang yang terjadi pada elemen fasade. Tingkat perbedaan dikategorikan menjadi 3; sangat gelap, gelap, terang.
- e. **Ritme** yaitu tipologi gambaran yang menunjukkan komponen bangunan dalam bentuk repetisi baik dalam skala besar maupun skala kecil. Komponen yang dimaksud dapat berupa kolom, pintu, jendela atau ornamen. Semakin sedikit ukuran skala yang berulang, dikategorikan ritme monoton, semakin banyak dikategorikan dinamis.
- f. **Proporsi** yaitu perbandingan antara satu bagian dengan bagian lainnya pada salah satu elemen fasade. Dalam menentukan proporsi bangunan biasanya mempertimbangkan batasan-batasan yang diterapkan pada bentuk, sifat alami bahan, fungsi struktur atau oleh proses produksi. Penentuan proporsi bentuk dan ruang bangunan sepenuhnya merupakan keputusan perancang yang memiliki kemampuan untuk mengolah bentuk-bentuk arsitektur, mengembangkan bentuk-bentuk geometri dasar dan sebagainya, yang tentunya keputusan dalam penentuan proporsi tersebut ada dasarnya.
- g. **Skala** dalam arsitektur menunjukkan perbandingan antara elemen bangunan atau ruang dengan suatu elemen tertentu dengan ukurannya bagi manusia. Pada konteks fasade bangunan, skala merupakan proporsi yang dipakai untuk menetapkan ukuran dan dimensi-dimensi dari elemen fasade.

#### 2.5.4 Bentuk dan Tampilan

Menurut Ching dengan teori bentuk, ruang dan tatanan, bentuk dapat dihubungkan baik dengan struktur internal maupun garis eksternal serta prinsip yang memberikan kesatuan secara menyeluruh. Jika bentuk lebih sering dimaksudkan sebagai pengertian massa atau isi tiga dimensi, maka wujud secara khusus lebih mengarah pada aspek penting bentuk yang mewujudkan penampilannya, konfigurasi atau perletakan garis atau kontur yang membatasi suatu gambar atau bentuk.

Bentuk dan penutup ruang di dalam sebuah bangunan akan menentukan atau ditentukan oleh bentuk ruang-ruang di sekitarnya. Beberapa ruang yang memiliki tetapi hampir serupa dan dapat dikelompokkan menjadi satu bentuk tunggal, linear atau *cluster*.

Dari penjelasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa desain sekolah berangkat dari kebutuhan fungsional. Jadi bentuk sekolah disini merupakan salah satu dari desain "*form follow function*". *Form follows function* muncul pada awal abad ke-

20. *Form follows function* sering diasosiasikan dengan *modern architecture* dan *industrial design*. *Form follows function* itu sendiri diartikan sebagai “*The shape of a building or object should be primarily based upon its intended function or purpose*” yaitu bentuk bangunan atau suatu objek harus disesuaikan dengan fungsi atau kegunaannya.

Modern adalah efisien, bentuk indah hanya sah jika memiliki fungsi yang berguna, bukan hanya sekedar hiasan. Segala tambahan atau ornamen yang tidak memiliki fungsi sebaiknya dipangkas (*reduce*). Slogan *form follows function* (bentuk mengikuti fungsi) menjadi dasar filosofi modernisme dan minimalisme adalah puncaknya.

Integrasi bentuk dan tampilan dapat ditekankan pada harmoni/keselarasan unsur-unsur perancangan. Semua unsur dan prinsip perancangan menyatu/melebur menciptakan harmoni. Seolah suatu orkes dimana setiap pemain memainkan alat musiknya untuk mencapai suatu kesatuan dari bunyi-bunyi berbagai alat musik sehingga tercetus suatu komposisi yang utuh dan harmonis. Begitu pula dalam hal perancangan, setiap unsur atau komponen harus berbaur sehingga menampilkan satu kesatuan utuh dan masing-masing unsur menunjang tema dari perancangan itu. Suatu perancangan yang semua unsurnya selaras akan terasa sabagai suatu kesatuan, bukan sekedar sebagai penjumlahan beberapa bagian yang lepas satu dengan yang lain. Untuk mencapai keharmonisan tentu kita dapat menggunakan unsur-unsur yang sama sifatnya, tetapi hasilnya akan menjadi sangat monoton. Harus ada variasi untuk menimbulkan sesuatu yang menarik. Tetapi terlalu banyak variasi bisa menjadi kacau tau terlalu “ramai” (Laksmiwati, 1989).

Dalam menatap sebuah desain, maka kita bergerak menurut irama tertentu dari benda yang satu ke benda yang lainnya. Irama disini dapat dimaknai sebagai keterkaitan atau integrasi dari ruang yang satu ke ruang yang lainnya. Irama dapat dicapai dengan garis tidak terputus, perulangan, gradasi, radiasi dan pergantian (Laksmiwati, 1989).

1. Garis tidak terputus

Garis yang tidak terputus mempunyai sifat mengalir, kadang-kadang bisa terputus namun dengan jarak yang kecil, sehingga mata tetap bergerak menurut irama menuju bagian berikutnya. Garis tidak terputus dapat tercipta dari keseragaman ketinggian lantai, *floor to floor* maupun ketinggian bangunan.

2. Perulangan

Perulangan disini dapat berupa perulangan garis, warna, bentuk, cahaya, tekstur, motif dan ruang yang akhirnya akan membentuk satu kesatuan. Perulangan bisa mengontrol gerak mata sehingga bergerak menuju arah yang kita inginkan.

### 3. Gradasi

Gradasi dalam warna, garis, bentuk, ukuran, cahaya, motif dan tekstur membawa mata bergerak lebih dinamis dari pada perulangan.

### 4. Radiasi

Radiasi (garis-garis yang menyebar keluar dari satu titik pusat) memang tidak membuat mata bergerak dengan lancar dari suatu bagian ke bagian lain dalam suatu desain, tetapi radiasi ini bertujuan mencapai efek tertentu.

### 5. Pergantian

Pergantian adalah irama yang dicapai dengan pergantian yang diulang-ulang misalnya: hitam-putih, pendek-tinggi, besar-kecil, terang-gelap. Dengan membuat suatu penyimpangan dari irama ini bisa didapat variasi yang menarik.

## 2.6 Tinjauan Komparasi

Tinjauan komparasi dilakukan untuk memperoleh data sebagai acuan mengenai pengembangan pusat perbelanjaan dengan konsep *city walk* selanjutnya.

### 2.6.1 Riset-riset Terdahulu Tentang City walk

Penelitian yang terdahulu dapat di jadikan tolak ukur sejauh mana tingkat perbedaan dan keterkaitan kasus, hasil penelitian akan dipaparkan sebagai berikut :

#### 1. Deasazkia Prihutami (2008)

Penelitian yang dilakukan Deasazkia Prihutami (2008) adalah penelitian tentang pola dan kegiatan masyarakat urban pada mall, objek yang terpilih yaitu Cilandak Town Square. Kegiatan masyarakat pada mall lebih cenderung dilakukan pada ruang-ruang terbuka karena masyarakat lebih cenderung berkumpul dan mengobrol pada tenan-tenan cafe, dalam fakta penelitian ini dapat disimpulkan bahwa masyarakat lebih menyukai suasananya ruang terbuka dengan fasilitas pejalan kaki yang nyaman.

#### **Kontribusi :**

##### a. Open space

Dalam penelitian diatas memberikan kontribusi mengenai pentingnya open space bagi masyarakat pada sarana pusat perbelanjaan, dan masyarakat cenderung menyukai tempat-tempat pada area terbuka.

b. Street furniture

Pada penelitian tersebut memberikan kontribusi pentingnya street furniture pada pada lingkungan, karena keberadaan street furniture dapat menimbulkan rasa relaksasi dan menghilangkan kejenuhan.

c. Pedestrian ways

Pada penelitian diatas memberikan kontribusi pentingnya sarana pedestrian ways yang memiliki multi fungsi, seperti bazar, fashion show, dan lain sebagainya.

## 2. Sohib Manan (2008)

Penelitian yang dilakukan oleh Sohid Manan (2008) yang berjudul tentang "City walk Di Penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta (Pasar Pon-Gladag) Modern Tradisional". Dalam studi ini membahas mengenai identitas kota yang telah hilang oleh era modernisasi, penelitian ini juga melibatkan masyarakat sekitar dengan membagikan kuisoner tentang perancangan city walk pada kawasan jalan Slamet Riyadi. Kesimpulan dari penelitian ini adalah masyarakat sejutu dengan pembangunan city walk yang melestarikan peninggalan-peninggalan bersejarah seperti kereta api dan bangunan-bangunan lama.

### Kontribusi :

Pada penelitian ini memberikan kontribusi bagaimana cara memperoleh pendapat masyarakat, dan memberikan masukan menjadikan image kota pada kawasan city walk yang memperhatikan fasad bangunan pada suatu wilayah.

## 3. Trini Ramdani (1992)

Penelitian yang dilakukan oleh Ramdani (1992), berjudul "Studi Peningkatan Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kotamadya Bandung". Studi ini membahas tentang karakteristik pejalan kaki yang kemudian dihubungkan dengan pelayanan fasilitas pejalan kaki di pusat Kota Bandung.

### Kontribusi :

Studi ini dapat memberikan masukan tentang karakteristik pejalan kaki di kota. Informasi mengenai karakteristik pejalan kaki di Kota Bandung dapat digunakan sebagai analisis mengenai pola pemanfaatan fasilitas pejalan kaki.

## 4. Daim Triwahyono (1992)

Penelitian yang dilakukan oleh Triwahyono (1992) berjudul "Kajian Perseptual Terhadap Fenomena dan Karakteristik Jalur Pejalan kaki sebagai bagian dari Ruang Arsitektur Kota". Studi ini membahas mengenai pola-pola pejalan kaki dalam

memanfaatkan jalur pejalan kaki yang tersedia sepanjang koridor pertokoan di Kota Malang.

#### **Kontribusi :**

Studi ini dapat memberikan masukan mengenai pola-pola pengunjung dalam memanfaatkan ruang yang tersedia di jalur pejalan kaki. Metode yang digunakan yaitu metode kualitatif observasi yang dilakukan dengan menggambarkan pola pemanfaatan pejalan kaki dalam mapping. Informasi mengenai pola-pola pemanfaatan dapat digunakan sebagai analisis dengan kondisi di lapangan.

### **2.6.2 Objek Komparasi**

#### **1. Cilandak Town Square**

Cilandak Town Square adalah pusat hiburan ruang tertutup dengan konsep ruang terbuka, menggunakan konsep *arcade* berupa *cafe strip* dengan dilengkapi oleh sarana pedestrian yang cukup lebar merupakan salah satu daya tarik yang dimiliki oleh Citos. Konsep tersebut diadaptasi kedalam bangunan ini dengan zona *city walk* sebagai *main anchor*, dengan harapan terciptanya hubungan antara manusia yang sebenarnya.

#### **1. Konsep Ruang Terbuka Pada Citos**

Konsep ruang terbuka pada Citos berupa sebuah atrium dan *city walk* yang terdiri dari deretan cafe seperti pada sebuah koridor ruang terbuka.



Gambar 2.19 Deretan Cafe dan Resto

Sumber: Deazsaskia



Gambar 2.20 Plaza Atrium Dengan Komposisi Ruang Terbuka dan Tertutup

Sumber: Deazsaskia

Penggunaan skyligth pada bangunan juga memiliki peran penting dalam memberikan kesan ruang terbuka dalam bangunan.



Gambar 2.21 Skyligth Pada Bagian Plaza Atrium

Sumber: Deazsaskia,2008



Gambar 2.22 Skyligth Pada Bagian Pedestrian

Sumber: Deazsaskia,2008

## 2. Aktivitas Pengunjung Pada Citos

Pengunjung pada Citos lebih mengarah pada aktivitas nongkrong di cafe disepanjang *city walk* maupun resto yang berada pada lantai dua, sedangkan pada hari-hari tertentu akan diadakan event seperti *Ladys day bazaar* yang diadakan setiap hari rabu.



Gambar 2.23 Area Plaza Atrium Yang Berubah Menjadi Stand Bazaar

Sumber: Deazsaskia,2008



Gambar 2.24 Area *City Walk* Yang Dipadati Pengunjung Bazaar

Sumber: Deazsaskia,2008

## 2. Cihampelas Walk

Cihampelas Walk adalah salah satu pusat perbelanjaan sekaligus taman rekreasi keluarga yang terletak di sisi jalan raya Cihampelas, Bandung. Cihampelas Walk mengalami dua kali pembangunan, tahun 2004 awal mula pembangunan Cihampelas Walk yang hanya terdiri dari area perbelanjaan, koridor broadwalk, dan kafe-kafe makan, selebihnya hanya berupa area terbuka yang dibiarkan hijau serta lantai paving tanpa bangunan lain. Pembangunan besar yang kedua adalah sekitar tahun 2008, dimana area terbuka yang tadinya hanya berupa lantai paving dan taman hijau, akhirnya dibangun pula selasar dua lantai lengkap dengan lift dan escalator. Bangunan pada proyek ini dibuat mengitari area terbuka tersebut sehingga menjadi bangunan tambahan untuk mengakses bangunan utama Cihampelas walk yang sudah ada pada pembangunan tahap pertama.

### a. Konsep Ruang Terbuka Pada Cihampelas Walk

Cihampelas walk memiliki luas lahan sekitar 3,5 hektar. Penataan kawasan pada Cihampelas walk mempertahankan kontur permukaan tanahnya yang berbukit, sehingga antar bangunan satu dengan yang lainnya terlihat seperti rumah-rumah yang tersusun rapi seperti bukit dalam kota. Pembagian area terbangun hanya sepertiga dari lahan, sedangkan dua pertiganya adalah taman dan lapangan parkir, atau open space. Bangunan utama pada Cihampelas walk adalah mall yang terletak di bagian tengah, dikelilingi outlet-outlet yang umumnya menjajakan produk fesyen dan makanan. Di sebelah kiri bangunan mall terbentang jalan yang diberi nama Broadway, di sebelah kanannya adalah Young Street, sedangkan bagian depan disebut Union Square, ruang publik yang biasa digunakan untuk arena kesenian.



Gambar 2.25 Union Square

Sumber: [www.ririfoto.blogspot.com](http://www.ririfoto.blogspot.com),2007



Gambar 2.26 Broadway

Sumber: [www.ririfoto.blogspot.com](http://www.ririfoto.blogspot.com),2007

### b. Aktivitas Pengunjung Pada Cihampelas Walk

Aktivitas pada kawasan Cihampelas walk terletak pada pusat perbelanjaan, Broadway yang lebih difokuskan pada sarana nongkrong dengan suasana yang dewasa dan keluarga. Suasana tersebut dapat terlihat dari penyewa- penyewa yang umumnya dikunjungi eksekutif muda atau keluarga, seperti Embargo, Gokana, Honeymoon Desert, dan Texas. Sedangkan kawasan Young Street, pengunjung yang berbelanja atau datang pada cafe adalah anak muda. Fasilitas yang tersedia kurang lebih 16 restoran dan 25 outlet fesyen yang ada pada kawasan Broadway dan Young Street, fasilitas lain

adalah tersedianya bangku-bangku yang terletak di tengah-tengah jalan sejajar dengan deretan pohon di kawasan Broadway maupun Young Street, yang berfungsi sebagai tempat duduk.



Gambar 2.27 Mall

Sumber: [www.ririfoto.blogspot.com](http://www.ririfoto.blogspot.com),2007



Gambar 2.28 Young Street

Sumber: [www.ririfoto.blogspot.com](http://www.ririfoto.blogspot.com),2007

**a. Kondisi eksiting pada zona satu di Cihampales Walk.**

Zona satu merupakan area paling depan di area Cihampales Walk, pada zona ini sebagian besar di penuhi dengan ruang terbuka yang difungsikan sebagai area parkir mobil, jalur pejalan kaki, jalur kendaraan dan jalur campuran antara pejalan kaki dan kendaraan. zona ini terletak pada bagian paling depan pada area cihampales walk, maka apabila kita akan memasukinya akan melalui pemeriksaan keamanan yang di lalui oleh *security*. pemeriksaan ini dikhususkan bagi pengunjung yang melakukan moda angkutan dan sepeda motor, sehingga keamanan terhadap pengunjung sngatlah terjamin. zona ini juga dilengkapi dengan pertokoan dan galeri lukis. penataan area pertokoan pada area ini diletakkan berdekatan dengan jalur pejalan kaki sehingga pengunjung dapat berjalan sambil berbelanja. Galeri lukisan pun di letakkan perdekatan dengan jalur pejalan kaki, sekaligus sebagai upaya untuk melakukan pameran hasil karyanya kepada pengunjung cihampales walk.

Kondisi lahan yang berkontur, maka pengolahan kontur akan terasa apabila kita melewati area parkir mobil, pengilahan kontur dilakukan dengan membuat ramp

disesuaikan dengan fungsinya yaitu sebagai jalur kendaraan. *Vegetasi* berupa pohon-pohon tua dipertahankan, di manfaatkan sebagai unsur setetika sekaligus sebagai perlindungan dari panas matahari

Jalur pejalan kaki ini berada pada area yang didesain khusus yang membedakan dengan jalur kendaraan. Desain khusus itu ditunjukkan dengan memberikan beda ketinggian antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Jalur pejalan kaki dibuat lebih menarik dengan pengolahan pola paving. Selain itu fasilitas yang melengkapinya pun di sediakan sebagai usaha untuk memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki misal: tempat sampah, lampu, dan pot.

#### **b. kondisi eksiting pada zona dua di cahampales walk**

Zona dua merupakan zona yang menyediakan fasilitas pejalan kaki berupa *squer* dan jalur pejalan kaki. *Squer* di bedakan menjadi dua yaitu *Union square* dan *square*. *Union square* di samakan dengan *square* yang di gunakan sebagai pusat kegiatan. Setiap kegiatan selalu di tempatkan pada area ini. *Union square* merupakan *point of interest* dari zona dua. Bentuk pola dan warna yang beraneka menambahkan kesan menarik apabila akan memasuki bangunan utama. Selain itu *event* yang diadakan pada bulan Ramadhan 1428 H berupa bazaar menambahkan semarak area ini. *Vegetasi* berupa pohon-pohon besar diletakkan sebagai pembatas antara area ini dengan jalur pejalan kaki, sehingga tetap memberikan kesan yang asri.

*Square* yang diletakkan di depan "*score cofe pub*" merupakan *square* yang di manfaatkan sebagai area berkumpul bagi anak-anak muda, karena keberadaannya yang rindang dan nyaman. Meskipun tidak seramai dan semarak *union dan square* keberadaan *square* ini juga rame di kunjungi pengunjung untuk beristirahat sekaligus hanya duduk untuk makan. *gsikan*

Jalur pejalan kaki yang terletak pada zona dua merupakan area penghubung antara zona dua dengan zona tiga (*broadway dan young street*). Area ini merupakan area transisi sekaligus sebagai pejalan kaki, fasilitas berupa tempat duduk yang disediakan diletakkan pada bagian tepi, sehingga tidak rindang dan asri tertangkap apabila memasuki area ini karena pepohonan rindang diletakkan tepat di tepi jalur ini sehingga pengunjung dapat berjalan sekaligus beristirahat dengan nyaman.

Jenis fasilitas pejalan kaki pada zona dua yaitu :

1. *Square*

Zona dua *square* terletak pada bagian *anchor* sebagai bangunan utama di area *Cihampales Walk*. *square* difungsikan juga sebagai *open hall* sehingga apabila ada acara yang berkaitan langsung dengan pengunjung, (*bazaar, meet n greet artist, konser* dan sebagainya) *square* ini difungsikan sebagai *open hall*, *square* di desain lebih terbuka dan menarik. Ciri khas yang terlihat dari *union square* ini adalah pola paving yang dipilih disesuaikan dengan bentuk *square* yaitu didominasi dengan bentuk bulat.

2. Jalur pejalan kaki

Zona dua jalur pejalan kaki yang tersedia berupa jalur pejalan kaki yang menghubungkan antar zona dua dengan zona tiga (*broadway*). jalur ini dilengkapi dengan fasilitas berupa tempat duduk yang berjumlah lima terletak di bagian tepi, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki dalam melakukan aktifitas berjalan. pola paving di bentuk dengan pola paving yang ada di *union square* sehingga memberikan identitas sebagai suatu fasilitas bagi pejalan kaki

**c. Kondisi eksisting pada zona tiga Cihampales Walk**

Zona tiga jenis fasilitas pejalan kaki yang tersedia berupa jalur bagi pejalan kaki dilengkapi dengan deret toko dan restoran, karena pada area ini dikhususkan sebagai kawasan *windows shopping*. Fasilitas yang tersedia untuk memberikan kenyamanan bagi pengunjung berupa tempat duduk yang berjumlah enam buah di lengkapi dengan kios yang berjumlah lima buah, sehingga memberikan kenyamanan bagi pengunjung.

**3. Ketersediaan elemen pendukung kegiatan belum dapat memenuhi kebutuhan pengunjung**

a. berdasarkan aspek *provider of variety choice* pada zona satu

hasil pengamatan di lapangan menurut aspek walkability pada zona satu terdapat perilaku pengunjung yang memanfaatkan pot tanaman sebagai tempat untuk duduk dan beristirahat. Pembahasan selanjutnya hasil dari pengamatan diuji menggunakan *behaviour setting*. Terhadap enam kriteria *behaviour setting*.

pengertian memiliki bentuk dan pilihan berhubungan langsung dengan penyediaan elemen pendukung kegiatan pada fasilitas pejalan kaki (garbrecht, 1993) berdasarkan (ghel, 1987) tempat yang di pilih untuk kegiatan duduk umumnya sama dengan untuk kegiatan berdiri biasanya dipilih tempat yang sesuai dengan proposi manusia dan terlindung dari sinar matahari. Pot tanaman merupakan elemen

pendukung kegiatan yang di anggap dapat mewadahi aktivitas tersebut. Meskipun letaknya berada pada jalur perjalanan kaki,tetapi bentuk struktur pot tanaman dan kondisinya pun nyaman di dimanfaatkan untuk duduk.

Simpulan bahwa penyediaan elemen pendukung kegiatan pada zona satu belum dapat mewadahi kegiatan tersebut. Apabila pola pemanfaatan tersebut berlangsung secara terus – menerus,maka di kawatirkan akan memngganggu kgiatan berjalan yang letaknya di depan pot tanaman tersebut.

b. berdasarkan aspek *provider of variety choice* pada zona dua

hasil pengamatan di lapangan menurut aspek walkability pada zona satu terdapat banyak aktivitas yang terwadahi. Banyak aktivitas berdampak terhadap pemanfaatan elemen pendukung kegiatan.

1. Pengunjung berhenti di depan pizza cafe;
2. Pengunjung memanfaatkan tempat duduk di union aquare;
3. Pengunjung memanfaatkan tangga untuk duduk di union
4. Pengunjung memanfaatkan tempat duduk pada jalur pejalan kaki;dan
5. Pengunjung memanfaatkan tempat duduk di square.

Pembahasan selanjutnya hasil dari pengamatan diuji menggunakan *behaviour setting*.

Pembahasan pemberhentian pengunjung di depan Pizza Cafe terdapat kesesuaian dengan teori Ghel (1987) yaitu pengunjung cenderung berhenti pada area transisi antara jalur kendaraan dan jalur pejalan kaki,selain itu mereka juga mengelilingi satu elemen pendukung kegiatan yang berfungsi sebagai bentuk ruang imajiner.

Pada zona dua pemanfaatan tangga dan tempat dimanfaatakanebagai tempat duduk memiliki kemasn dengan teori yang di ungkapka ghel,bahwa pejalan kaki cenderung memanfaatkan fasilitas sembarang yang dapat mereka gunkan untuk duduk danistirahat. Tempat duduk dan tangga yang letaknya di union square merupakan salah satu contoh fasilitas yang dimanfaatkan oleh pengunjung untuk duduk dan beristirahat. Terlindung dari sinarmatahari dan besaran tangga sesuai denggan proposi tubuh manusia memberikan kenyamanan bagi pengunjung.

c.berdasarkan aspek *provider of variety choice* pada zona tiga

hasil dari pengamatan di lapangan menurut aspek walkability pada zona tiga pengunjung memanfaatkan elemen pendukung kegiatan berupa tempat duduk yang di letakkan pada bagian tengah jalur pejalan kaki.pembahasan selanjutnya hasil dari pengamatan di kaji mnggunakan behaviour setiing.

kriteria *provider of variety choice* di cihampelas walk dapat dikatakan dapat terpenuhi,karena pengunjung cenderung memanfaatkan elemen pendukung kegiatan pada zona tiga dengan memanfaatkan tempat duduk pada bagian tengah jalur pejalan kaki untuk beristirahat.terdapat kesesuaian dengan teori ghel (1987) bahwa pengunjung cenderung memilih tempat duduk yang memiliki view yang baik dan terlindung dari sinarmatahari.kondisi tersebut sama dengan kondisi penyediaan elemen pendukung kegiatan tempat duduk pada zona tiga

## 2. Kesimpulan objek komparasi

Dari hasil studi komparasi di atas maka dapat ditarik beberapa kesimpulan yang didasarkan pada aspek-aspek desain yang ada sebagai berikut:

Tabel 2.6 Kesimpulan Tinjauan Objek Sejenis

No	Variable	Cilandak Town Square	Cihampelas walk
1	Aktivitas	Nongkrong, perbelanjaan, event mingguan	Perbelanjaan, nongkrong, kreasi seni
2	Fungsi sosial	Dapat berfungsi sebagai tempat bersosialisasi dengan baik	Dapat berfungsi sebagai tempat bersosialisasi dengan baik
3	Fungsi ekologis	Tidak memiliki ruang yang terhubung dengan alam.	Memiliki ruang terbuka yang dapat berhubungan langsung dengan alam.
4	Aksesibilitas	Dapat dicapai dengan kendaraan umum	Dapat dicapai dengan kendaraan umum
5	Ruang publik	Ruang publik terletak pada	Ruang publik terletak pada

		square dan lorong	sebelah kiri, kanan dan bagian depan bangunan
6	Ruang terbuka	Tidak memiliki ruang terbuka	Memiliki ruang terbuka sebagai sarana pedestrian ways
7	Sirkulasi	Sirkulasi utama terdapat pada tengah bangunan	Terdapat pada sebelah kanan dan kiri massa utama
8	Jalur pedestrian	Terletak pada tengah-tengah massa	Terletak pada depan, sebelah kanan, dan kiri

### 2.6.3 Ringkasan teori

Berikut merupakan rangkuman teori yang akan dipakai dalam proses perancangan city walk pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul.

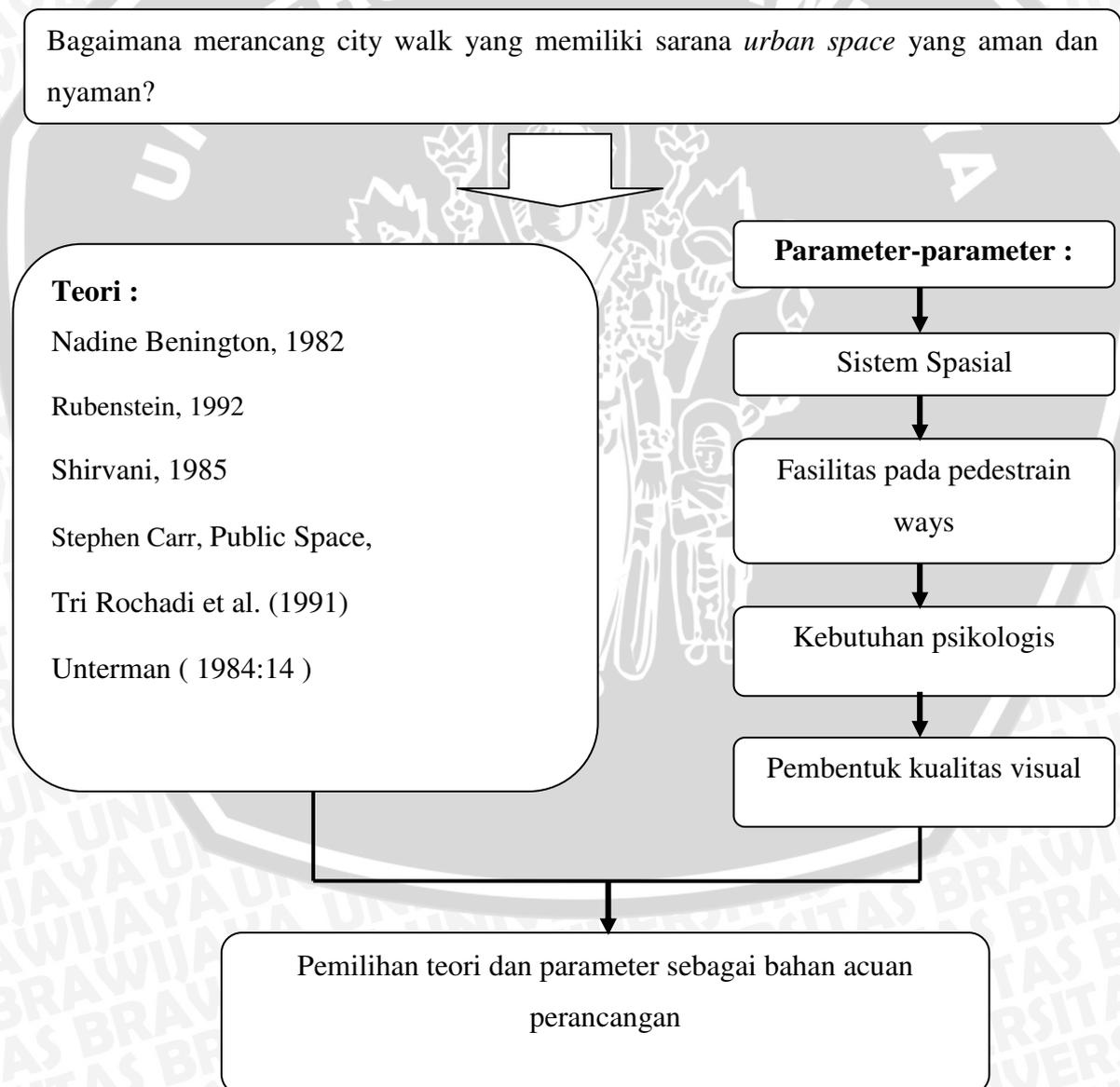
Tabel 2.7 Rangkuman Teori

No	Sumber	Uraian
1	Nadine Benington, 1982	City walk pada pusat perdagangan <i>distric</i> , total Area 9.290 – 27.870 m <sup>2</sup> dengan tingkat layanan 40.000 – 150.000 orang. Jenis fasilitas : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Shopping Street</i></li> <li>• <i>Shopping Percint</i></li> <li>• <i>Departement Store</i></li> </ul>
2	Rubenstein, 1992	Konsep <i>full mall</i> dan fasilitas pada <i>full mall</i> seperti, trotoar, perabot jalan, pepohonan, air mancur, dan sebagainya.
3	Shirvani, 1985	Bentuk fasilitas parkir di luar jalan dapat berupa pelataran parkir ( <i>surface parking</i> ) dan bangunan parkir ( <i>parking building/garages</i> )
4	Stephen Carr, Public Space,	ruang publik harus bersifat responsif, demokratis, dan bermakna. Ruang publik yang responsif artinya harus dapat digunakan untuk berbagai kegiatan dan kepentingan luas.

5	Tri Rochadi et al. (1991)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bentuk-bentuk fasilitas pejalan kaki</li> <li>• Fasilitas Pada Pedestrian</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

**Kerangka Teori**

Teori dipilih didasarkan atas identifikasi serta rumusan masalah, digambarkan dalam kerangka sebagai berikut:



## BAB III

### METODE PERANCANGAN

#### 3.1 Metode Umum

Metode yang dipakai adalah metode deskriptif-eksploratif. Metode eksploratif adalah metode dengan menelusuri data yang dari berbagai dokumen terkait dengan menfokuskan pada permasalahan, kemudian digunakan untuk memecahkan suatu permasalahan yang telah dirumuskan. Hasil dari proses penelusuran kemudian dilakukan analisa yang terkait dengan teori-teori pendukung untuk mendapatkan konsep perancangan yang sesuai dengan tujuan.

#### 3.2 Proses Perancangan

Tahap proses perancangan secara umum yang digunakan sebagai berikut:

##### 1. Perumusan ide gagasan

Gagasan diperoleh dari isu yang sedang berkembang di masyarakat, surat kabar, dan media elektronik yang telah dikumpulkan dan diangkat menjadi topik kajian. Selanjutnya dilakukan identifikasi masalah dari data yang didapat, sehingga dapat menjadi topik kajian yang merupakan penentuan pokok permasalahan.

##### 2. Pengumpulan data

Data-data yang diperlukan meliputi data primer yang berasal dari pengamatan langsung dan data sekunder yang didapat dari studi literatur yang semuanya dapat digunakan sebagai pendukung dalam proses analisis dan sintesis masalah.

##### 3. Analisa data

Analisa data diperoleh dengan menggabungkan kajian teori, eksisting, dan studi komparasi yang telah dilakukan. Analisa data pada kajian ini meliputi analisa konsep dasar, analisa tapak, analisa fungsi, analisa pelaku, analisa tata massa, dan ruang luar.

##### 4. Sintesa (pemecahan masalah)

Sintesa adalah kesimpulan terhadap proses analisa yang telah dilakukan, yang kemudian menghasilkan beberapa alternatif dalam pemecahan masalah. Alternatif tersebut akan disusun dan diklasifikasikan untuk memperoleh keputusan perancangan.

Pada tahap ini dilakukan eksplorasi desain pada semua aspek terutama tata massa, ruang luar serta bentuk, dan tampilan. Proses desain ini dilakukan dengan penerapan konsep-konsep perancangan yang telah dihasilkan pada tahap sintesa.

## 5. Pembahasan desain (evaluasi)

Pembahasan desain dimulai tahap pra-rancangan sampai dengan desain akhir sehingga diketahui proses dari awal sampai akhir perancangan, kemudian dilanjutkan pada tahap evaluasi antar tahap (feed back) untuk memastikan kesesuaian antara langkah tahapan yang dilakukan dengan hasil yang akan dicapai pada proses perancangan. Penyelesaian ini memuat penyelesaian desain tata massa dan ruang luar, selanjutnya pembahasan integrasi yang didapat dari keterpaduan tata massa, ruang luar, desain bentuk dan tampilan yang mencerminkan suatu kawasan.

### 3.3 Metode Pengumpulan Data

Data yang perlukan merupakan data mengenai pembagian zoning, penataan massa, dan sarana pedestrian, data tersebut diperoleh dari internet maupun jurnal. Data tersebut sebagai acuan dalam riset dan tahap desain. Pengumpulan data di klasifikasikan menjadi dua, yaitu data primer dan data skunder.

#### 3.3.1 Data Primer

Pengumpulan data primer di peroleh melalui pengamatan langsung pada lapangan. Data dari lapangan yang diambil adalah data mengenai letak site, karakter site, potensi site, batas-batas lingkungan tapak, serta bangunan sekitar meliputi bentuk dan fasad, pengambilan tersebut menggunakan kamera digital. Selain data primer dari lapangan data primer juga diperoleh dari instansi pemerintah daerah yaitu badan BAPEDA Kabupaten Kediri yang berupa luas lahan, pembagian fungsi tiap lahan, dan *master plan* kawasan, data tersebut berfungsi sebagai acuan agar perancangan sesuai dengan rencana pemerintah Kabupaten Kediri.

#### 3.3.2 Data Skunder

Data sekunder diperoleh dengan pencarian dari internet dan google eart berupa *site plan* kawasan Monumen Simpang Lima Gumul, batas-batas wilayah yang berdekatan lansung dengan kawasan, dan jalur sikulasi kendaraan dari berbagai daerah yang melalui kawasan tersebut. Fungsi dari data sekunder tersebut membantu agar perancangan pada site yang sudah dipilih tidak mengganggu lingkungan sekitar dan juga memudahkan pengaturan sirkulasi pada tapak perancangan.

### 3.4 Metode Pengolahn Data

#### 3.4.1 Analisa Data

Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis, proses analisa diawali dengan penjabaran aspek yang telah dikaji, aspek tersebut terbagi menjadi lima tahapan yaitu:

1. Analisa fungsi

Analisa fungsi ini digunakan sebagai dasar dalam menentukan kebutuhan ruang, baik ruang dalam dan ruang luar pada city walk kawasan Monumen Simpang Lima Gumul. Analisa ini terbagi atas fungsi primer, sekunder, dan tersier.

2. Analisa pelaku dan aktifitas

Analisa terhadap pelaku dan aktifitas merupakan dasar dalam mengetahui kebutuhan ruang disamping menggunakan standar yang sudah ada.

3. Analisa tapak

Analisa tapak dilakukan untuk mendapat suatu konservasi lingkungan serta bangunan yang responsif terhadap lingkungan baik skala mikro maupun makro. Analisis lingkungan terhadap faktor-faktor potensi tapak, lingkungan sekitar tapak beserta tautan-tautan yang terjadi di dalamnya. Analisa tapak menggunakan metode programatik tapak yang meliputi:

- a. Tapak dalam skala kota meliputi luas tapak, aturan ketinggian bangunan, aturan sempadan jalan dan skyline bangunan.
- b. Analisa lingkungan meliputi batas tapak, lebar jalan, aksesibilitas kawasan, vegetasi lingkungan sekitar, fasilitas umum di lingkungan sekitar serta fasilitas sejenis di sekitar tapak.
- c. Analisa spesifik tapak yang meliputi bentuk dan ukuran tapak, aksesibilitas, orientasi bangunan, view, kebisingan, kontur, analisa tata hijau dan zoning.

4. Analisa Sirkulasi

Analisa sirkulasi disini meliputi analisa kuantitatif sirkulasi yang terdiri dari dimensi, kapasitas, yang didapatkan dari standar dan pedoman yang telah ada.

#### 3.4.2 Sintesis

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, didapatkan kesimpulan yang akan dilanjutkan menuju proses penyusunan skematik desain dan konsep desain yang berupa konsep perancangan tapak dan konsep perancangan sirkulasi. Hasil desain yang

dihasilkan akan dievaluasi menggunakan konsep-konsep yang sudah dihasilkan sebelumnya dan permasalahan yang ingin diselesaikan melalui perancangan ini.

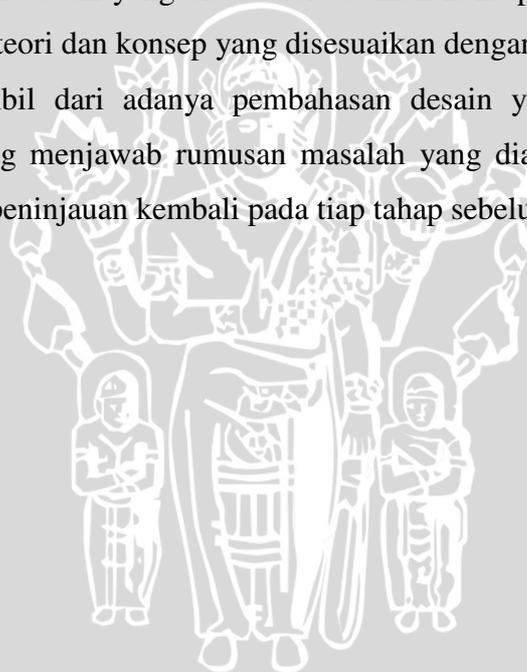
### 3.4.3 Evaluasi

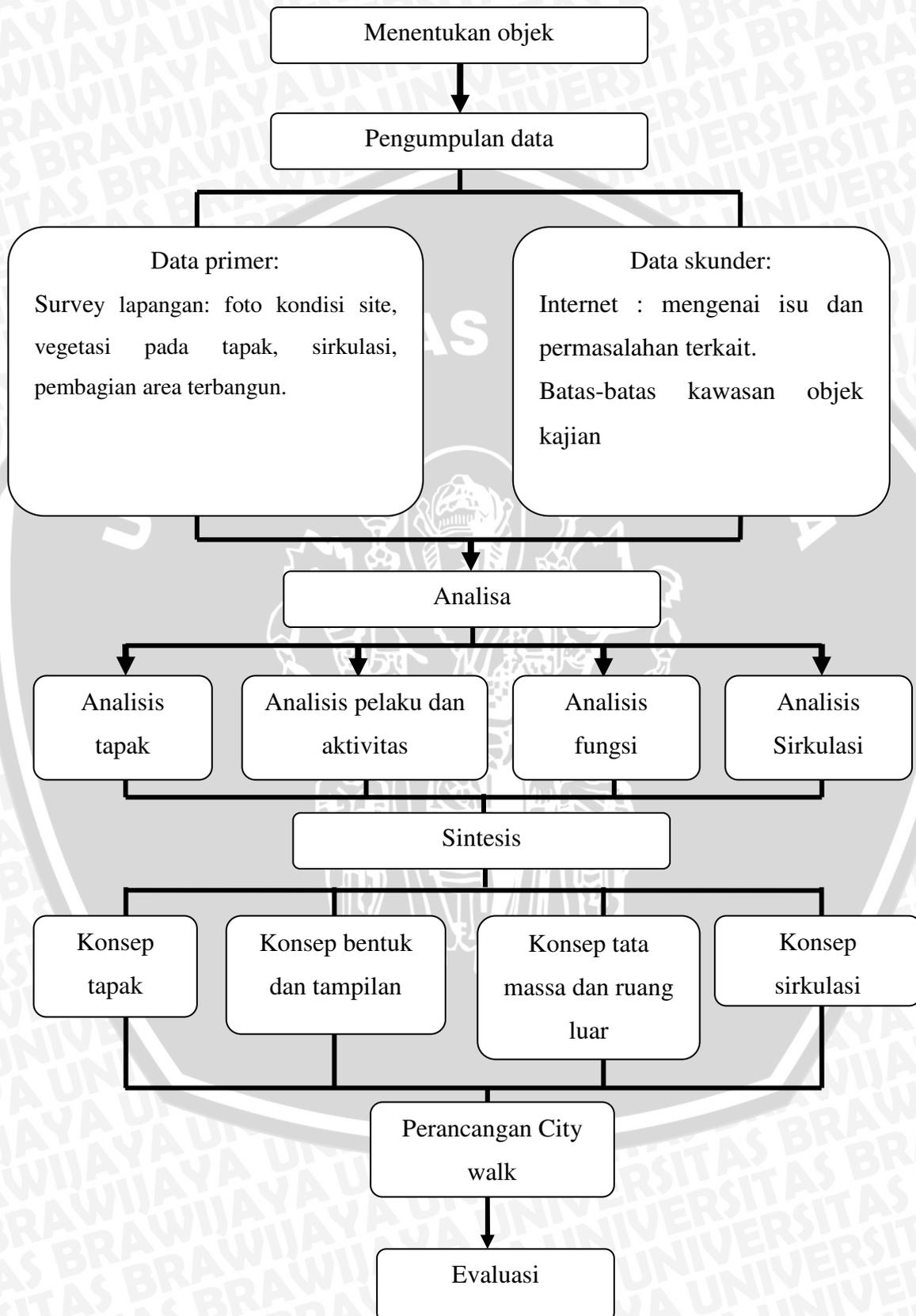
Tahapan evaluasi dilakukan untuk memantapkan konsep dasar perencanaan dan perancangan berdasarkan hasil analisis-sintesis yang telah dilakukan. Kegiatan evaluasi ini merupakan kajian ulang kesesuaian antara konsep dan tuntutan pada awal pemilihan tema yang tepat pada latar belakang. Penetapan rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup pembahasan, serta teori dan parameter pada kajian pustaka.

### 3.5 Metode Pembahasan desain dan Penyimpulan

Hasil dari perancangan kemudian dijelaskan dengan metode deskriptif, yaitu dengan menjabarkan hasil desain yang dibuat berdasarkan konsep desain. Hasil desain akan dievaluasi terhadap teori dan konsep yang disesuaikan dengan tujuan utama.

Kesimpulan diambil dari adanya pembahasan desain yang dihasilkan yang berupa solusi desain yang menjawab rumusan masalah yang diangkat. Hal ini dapat terjawab dengan adanya peninjauan kembali pada tiap tahap sebelumnya.





## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Tinjauan Tapak

Tapak berada pada propinsi Jawa Timur, tepatnya pada Kabupaten Kediri, Desa Tugu Rejo, Kecamatan Ngasem. Berikut ini merupakan data-data tapak meliputi data makro tapak Kabupaten Kediri dan data mikro eksisting tapak.

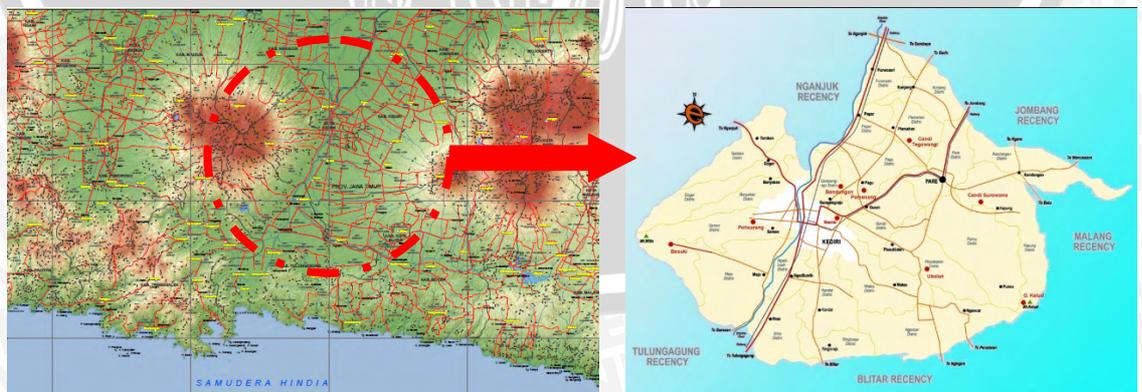
##### 4.1.1 Data Makro Kabupaten Kediri

Kabupaten Kediri merupakan daerah yang memiliki perkembangan yang cukup pesat, karena Kabupaten Kediri sebagai salah satu pusat pertumbuhan bagi daerah-daerah sekitarnya, seperti Nganjuk, Blitar, Trenggalek, dan Tulungagung.

##### 1. Letak Geografis Kabupaten Kediri

Kabupaten Kediri terletak antara  $111^{\circ} 47' 05''$  sampai dengan  $112^{\circ} 18' 20''$  Bujur Timur dan  $7^{\circ} 36' 12''$  sampai dengan  $8^{\circ} 0' 32''$  Lintang Selatan. Wilayah Kabupaten Kediri diapit oleh 5 Kabupaten, yakni :

Sebelah Barat	:Tulungagung dan Nganjuk
Sebelah Utara	: Nganjuk dan Jombang
Sebelah Timur	: Jombang dan Malang
Sebelah Selatan	: Blitar dan Tulungagung



Gambar 4.1 Peta Kabupaten Kediri

Sumber : [www.pemkab.kediri.htm](http://www.pemkab.kediri.htm)

## 2. Kondisi Topografi Kabupaten Kediri

Kabupaten Kediri merupakan wilayah dengan topografi yang berupa pegunungan, perbukitan dan dataran rendah. Letak ketinggian tempat umumnya berada antara 25 m sampai dengan 2.300 m diatas permukaan air laut (dpl).

Berdasarkan topografinya Kabupaten Kediri dapat dibagi menjadi 4 golongan :

- Ketinggian 0 meter–100 meter dpl membentang seluas 32,45 % dari luas wilayah.
- Ketinggian diatas 100 meter–500 meter dpl membentang seluas 53,83 % dari luas wilayah.
- Ketinggian diatas 500 meter–1.000 meter dpl membentang seluas 9,98 % dari luas wilayah.
- Ketinggian diatas 1.000 meter dpl membentang seluas 3,73 % dari luas wilayah.

## 3. Kondisi Demografi Kabupaten Kediri

Wilayah Kabupaten Kediri diapit oleh dua gunung yang berbeda sifatnya, yaitu Gunung Kelud di sebelah Timur yang bersifat Vulkanik dan Gunung Wilis disebelah barat yang bersifat non vulkanik, sedangkan tepat di bagian tengah wilayah Kabupaten Kediri melintas sungai Brantas yang membelah Wilayah Kabupaten Kediri menjadi dua bagian, yaitu bagian Barat sungai Brantas yang merupakan perbukitan lereng Gunung Wilis dan Gunung Klotok, sedangkan bagian timur Sungai Brantas.

Ditinjau dari jenis tanahnya, Kabupaten Kediri dapat dibagi menjadi 5 (lima) golongan yaitu :

1. Regosol coklat kekelabuan seluas 77.397 Ha atau 55,84 %, merupakan jenis tanah yang sebagian besar ada di wilayah kecamatan Kepung, Puncu, ngancar, Plosoklaten, Wates, Gurah, Pare, kandangan, kandat, Ringinrejo, Kras, papar, Purwoasri, Pagu, Plemahan, Kunjang dan Gampengrejo
2. Aluvial kelabu coklat seluas 28,178 Ha atau 20,33 %, merupakan jenis tanah yang dijumpai di Kecamatan Ngadiluwih, Kras, Semen, Mojo, Grogol, Banyak, Papan, Tarokan dan Kandangan
3. Andosol coklat kuning, regosol coklat kuning, litosol seluas 4.408 Ha atau 3,18 %, dijumpai di daerah ketinggian di atas 1.000 dpl seperti Kecamatan Kandangan, Grogol, Semen dan Mojo.

4. Mediteran coklat merah, grumosol kelabu seluas 13.556 Ha atau 9,78 %, terdapat di Kecamatan Mojo, Semen, Grogol, banyakan, tarokan, Plemahan, Pare dan Kunjang.
5. Litosol coklat kemerahan seluas 15.066 Ha atau 10.87%, terdapat di kecamatan Semen, Mojo, Grogol, banyakan, tarokan dan kandangan.

Karakteristik wilayah Kabupaten Kediri menurut kondisi geologi dibagi menjadi

3 daerah :

- Bagian Barat Sungai Brantas, merupakan perbukitan lereng Gunung Wilis dan Gunung Klotok, sebagian besar merupakan daerah yang kurang subur.
- Bagian tengah, merupakan dataran rendah yang sangat subur, melintas aliran Sungai Brantas dari Selatan ke Utara yang membelah wilayah Kabupaten Kediri.
- Bagian Timur, merupakan perbukitan kurang subur yang membentang dari Gunung Wilis yang di bagian Utara dan Gunung Kelud di bagian Selatan.

Pola penggunaan lahan di Wilayah Kediri antara lain meliputi areal persawahan Kabupaten Kediri ditinjau dari pola penggunaan lahannya meliputi areal lahan persawahan seluas 47.023 Ha (33,93%) dan areal tanah kering seluas 91.582 Ha (66,07%) yang mengandung pasir. Dari kondisi lahan kering tersebut didominasi oleh perumahan dan tegal. Adapun rincian detail pola penggunaan lahan sebagai berikut :

1. Tanah sawah :

- Sawah teknis : 35.801 Ha (25,83%)
- Sawah setengah teknis : 3.977 Ha (2,87%)
- Sawah sederhana : 5.637 Ha (4,07%)
- Sawah tadah hujan : 1.037 Ha (0,75%)
- Irigasi Desa : 571 Ha (0,41%)

2. Tanah Kering :

- Pekarangan dan bangunan : 30.688 Ha ( 22,14%)
- Tegal dan kebun : 13.555 Ha (9,78%)
- Hutan negara : 13.736 Ha (9,91%)
- Perkebunan rakyat : 9.752 Ha (7,04%)
- Hutan kayu : 285 Ha (0,21%)
- Kolam/empang : 25 Ha (0,02%)

- Lahan kritis : 14.904 Ha (10,75%)
- Tanah tandus : 2.608 Ha (1,88%)
- Lainnya : 6.027 Ha (4,34%)

Tanah tandus seluas 2.608 Ha berlokasi di lereng Gunung Wilis di wilayah Kecamatan Tarokan, Grogol, Banyak, Semen dan Mojo. Dari data diatas dapat diketahui jenis tanah dan bagaimana sifat tanah tersebut jika didirikan suatu bangunan pada wilayah tersebut.

#### 4. Kondisi Klimatologi Kabupaten Kediri

Kondisi klimatologis suatu daerah berkaitan dengan letak geografisnya sehingga pada akhirnya akan mempengaruhi bentuk fisik dari suatu bangunan yang direncanakan.

Unsur-unsur klimatologis yang terdapat dalam suatu daerah, yaitu :

##### 1. Suhu udara kota

Wilayah Kabupaten Kediri termasuk beriklim tropis panas dengan suhu udara 280C sampai dengan 310C.

##### 2. Curah hujan

Kabupaten Kediri yang termasuk beriklim tropis mempunyai curah hujan antara 1.500 mm–2.500 mm setiap tahun. Kecamatan–kecamatan yang curah hujannya rendah (1.500 mm–2.000 mm) terletak disebelah barat, sedangkan kecamatan yang terletak disebelah Timur umumnya mempunyai curah hujan yang lebih tinggi (2.000 mm-2.500 mm).

#### 4.1.2 Kriteria Pemilihan Tapak

Pemilihan tapak perancangan city walk terletak pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul. Lingkungan tapak merupakan faktor pendukung kemajuan tapak lingkungan. Berikut merupakan potensi lingkungan tapak pada Monumen Simpang Lima Gumul :

1. Tapak merupakan kawasan strategis pada kabupaten Kediri yang akan dikembangkan sebagai *central bisnies distric*, meliputi kegiatan perdagangan, rekreasi, terminal, convension hall, dan sebagainya.
2. Mempunyai nilai filosofi yang tinggi sehingga mencerminkan identitas.
3. Hubungan dengan instansi-instansi daerah (bidang pariwisata, komersil, dan sebagainya).

4. Merupakan kawasan yang berkembang dengan cepat, dapat diartikan memiliki prospek masa depan yang baik.
5. Pencapaian terhadap lokasi mudah dan berbagai sarana transportasi dan jalur utama.
6. Dipertimbangkan faktor jaringan listrik, air bersih, kenyamanan, dan keamanan.
7. Lokasi bebas banjir dan juga mempunyai jaringan utilitas yang baik dan ditunjang dengan prasarana kota yang lengkap.

#### **4.1.3 Data Makro Tapak**

Data mikro tapak dimaksudkan untuk meninjau secara khusus kondisi lingkungan tapak, yang meliputi:

##### **1. Tata ruang**

###### **a. Koefisien Dasar Bangunan**

Perdagangan dan jasa baru, diarahkan dengan KDB sesuai yaitu maksimum 70-80 %, dan tujuan agar tersedia cukup ruang terbuka untuk penyinaran dan ventilasi pada bagian yang berbeda di tengah-tengah bangunan, penyediaan ruang untuk sirkulasi, parkir dan bongkar muat barang (menghindari terjadinya parkir dan bongkar muat barang di tepi jalan yang bisa mengakibatkan kemacetan lalu lintas).

###### **b. Koefisien lantai bangunan**

Fasilitas perdagangan dan jasa baru, diarahkan dengan KLB yaitu antara 70-240% dengan tujuan agar tersedia cukup ruang terbuka untuk penyinaran dan ventilasi alami pada bagian yang berada di tengah-tengah bangunan, penyediaan ruang untuk sirkulasi, parkir dan bongkar muat barang (untuk menghindari terjadinya parkir dan bongkar muat barang di tepi jalan yang bisa mengakibatkan kemacetan lalu lintas).

###### **c. Ketinggian Bangunan**

Kawasan perdagangan dan jasa baru dengan lingkup pelayanan regional dan lokal, diarahkan dengan ketinggian yaitu 1-3 lantai.

##### **2. Kondisi Tapak Wilayah Perencanaan**

Karakteristik suatu kawasan perlu dikaji untuk mengetahui bentuk-bentuk kegiatan yang dikembangkan pada suatu kawasan. Karakteristik fisik dasar wilayah perencanaan secara umum adalah :

**a. Topografi**

Kondisi topografi wilayah perencanaan merupakan dataran rendah dengan tanah relatif landai, terletak 311 m diatas permukaan air laut.

**b. Hidrologi**

Pada wilayah perencanaan terdapat sungai yang berfungsi sebagai sarana irigasi masyarakat sekitar. Kedalaman air tanah berada 10 m–15 m sehingga kebutuhan air sekitar kawasan perencana dari PDAM dan air sumur.

**c. Klimatologi**

Kondisi iklim pada wilayah perencanaan termasuk dalam iklim tropis dengan temperatur berkisar antara 190C sampai dengan 300C. Curah hujan rata-rata wilayah perencanaan dalam satu tahun berkisar antara 122 mm. kondisi iklim tropis dengan 2 musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau.

**d. Penggunaan Lahan**

Komposisi penggunaan lahan di wilayah perencanaan di dominasi oleh penggunaan lahan lahan tak terbangun dan kebanyakan digunakan untuk kegiatan agraris, yaitu perkebunan, sawah dan tegalan, untuk penggunaan lahan disekitarnya digunakan sebagai pemukiman penduduk yang ditunjang oleh beberapa fasilitas yang sudah ada seperti tempat peribadatan, toko, gudang, dan beberapa perkantoran pelayanan pemerintah. Sedangkan status tanah merupakan tanah milik warga Desa Tugu Rejo yang sudah dibebaskan.

Tabel 4.1 Pembagian Ruang Terbuka Hijau Pada Tiap Kecamatan Pada Kabupaten Kediri Dengan Kedalaman Kecamatan Ngasem

No	Perkotaan	Luas Perkotaan (Ha)	Luas RTH Eksisting (Ha)	% Thd Total Luas Perkotaan	Luas RTH Rencana (Ha)	% Thd Total Luas Perkotaan
1	Mojo	1.118,80	181,7	0,43	335,6	0,79
2	Semen	860,90	190,1	0,45	496,2	1,17
3	Ngadiluwih	1.513,00	203,5	0,48	691,8	1,63
4	Kras	1.046,70	164,3	0,39	314	0,74
5	Ringinrejo	1.674,80	217,8	0,51	502,4	1,18
6	Kandat	2.036,40	300,6	0,71	610,9	1,44
7	Wates	1.369,10	275,2	0,65	648,6	1,53
8	Ngancar	2.326,50	403,3	0,95	698	1,65
9	Plosoklaten	1.217,90	222,8	0,53	365,4	0,86
10	Gurah	1.280,40	257,2	0,61	622	1,47
11	Puncu	1.905,10	331,8	0,78	571,5	1,35

12	Kepung	2.420,70	411,5	0,97	726,2	1,71
13	Kandangan	897,80	171,5	0,40	269,3	0,63
14	Pare	4.717,10	1030,5	2,43	1765,4	4,16
15	Badas	2.604,30	411,7	0,97	781,3	1,84
16	Kunjang	1.011,00	183,5	0,43	303,3	0,72
17	Plemahan	1.106,30	227,1	0,54	331,9	0,78
18	Purwoasri	1.371,30	197,5	0,47	411,4	0,97
19	Papar	1.516,10	183	0,43	691,8	1,63
20	Pagu	1.132,10	191,7	0,45	339,6	0,80
21	Kayen Kidul	525,30	99,1	0,23	157,6	0,37
22	Gampengrejo	863,60	178,5	0,42	497	1,17
23	Ngasem	2.234,10	411	0,97	1020,3	2,41
24	Banyakan	1.295,40	251,6	0,59	388,6	0,92
25	Grogol	1.436,30	177,1	0,42	668,8	1,58
26	Tarokan	2.937,00	212,2	0,50	881,1	2,08
<b>Jumlah</b>		<b>42.418,00</b>	<b>7.085,80</b>	<b>16,71</b>	<b>15.090,00</b>	<b>35,57</b>

Letak tapak perancangan terletak pada kecamatan Ngasem, yang sedang pada proses pengembangan sebagai pusat perdagangan.

#### 4.2 Kondisi Geografis Tapak

Tapak yang diambil sebagai objek perancangan merupakan Kawasan Monumen Simpang Lima Gumul, secara administratif termasuk dalam wilayah kecamatan Ngasem.

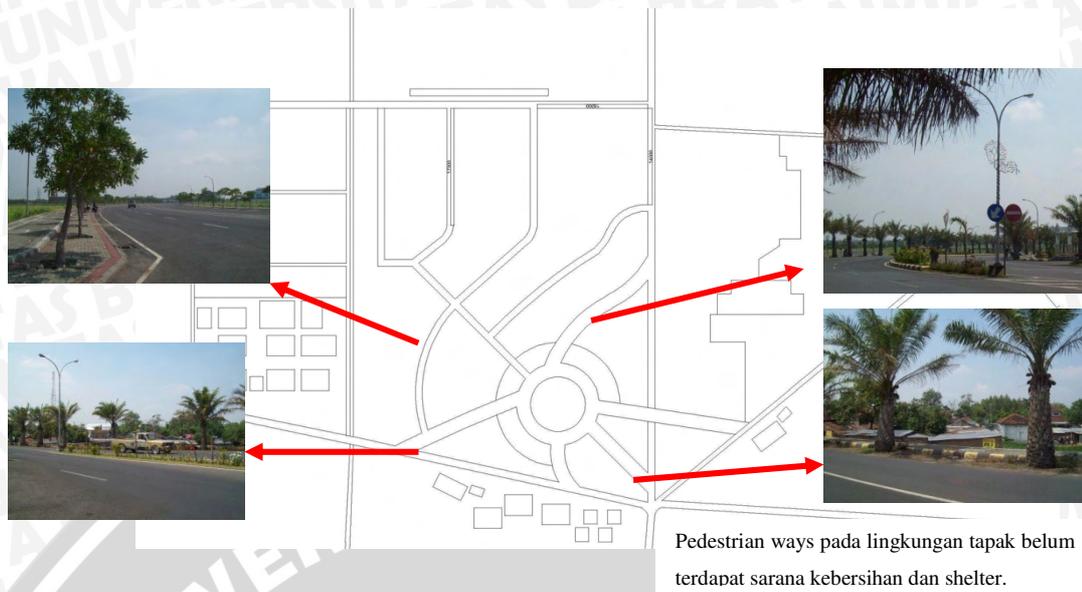


Gambar 4.2 Kecamatan Ngasem  
Sumber : [www.pemkab.kediri.htm](http://www.pemkab.kediri.htm)

##### 4.2.1 Data Makro Tapak

###### 1. Pedestrian Ways Pada Sekitar Tapak

*Pedestrian ways* merupakan sarana yang perlu diperhatikan pada area city walk, selain memudahkan pejalan kaki menuju dari satu tempat ke tempat lain *pedestrian ways* juga harus memiliki nilai kenyamanan. Pada kawasan perencanaan jalan primer berfokus pada bundaran Simpang Lima dengan dibagi menjadi lima jalan dan ditandai dengan pohon palem dioptimalkan sebagai pejalan kaki.



Gambar 4.3 Pedestrian Ways Pada Lingkungan

## 2. Batas Kawasan Monumen Simpang Lima Gumul

Batas pada lingkungan tapak meliputi jalan lingkungan, terminal, dan pemukiman masyarakat.



Gambar 4.4 Batas Lingkungan

## 3. Aksebilitas Pada Lingkungan Tapak

Aksebilitas pada kawasan merupakan lima jalan menuju lima bagian kota pada kabupaten Kediri, diantaranya jalan dari arah Pare, dari arah Kediri, dari arah Wates, dari arah Plosoklaten, dan dari arah Pagu. Sedangkan jalan primer adalah Jl. Ahmad Yani

yang merupakan simpang dari jalan skunder dari arah Pagu, Plosoklaten, dan Wates. Dengan memiliki akseibilitas yang dapat diakses dari segala bagian kota pada kabupaten Kediri, maka masyarakat dari lima bagian kota dapat menagkses kawasan dengan mudah. Terdapat tiga jenis jalan yang terdapat di kawasan Simpang Lima Gumul :

#### 1. Jalan antar kota

Jalan ini termasuk jalan arteri primer atau Jalan Propinsi yaitu Jalan Ahmad Yani, yang menghubungkan antara kabupaten Jombang, Kabupaten Malang, dan Surabaya. Berikut ini merupakan kondisi jalan primer pada kawasan tersebut:

- Jalan yang menghubungkan kota jenjang ke satu dengan jenjang yang lain yang saling berdekatan.
- Jalan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 12 m.
- Jalan yang dipakai untuk kecepatan paling terendah 60 km/jam.
- Jalan yang tidak terputus walau memasuki kota.
- Jalan dengan lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh oleh lalu lintas bolakbalik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.

#### 2. Jalan Menuju Pusat Kota

Seperi jalan menuju Wates, Pagu, Plosoklaten, termasuk dalam kelas jalan sekunder, yang menghubungkan daerah-daerah di sekitar Simpang Lima Gumul. Berikut merupakan kondisi jalan skunder pada kawasan tersebut:

- Jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan ke satu, dengan kawasan sekunder ke satu dengan kawasan sekunder ke satu.
- Jalan yang dipakai untuk kecepatan paling terendah 30 km/jam.
- Jalan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 10 m.
- Jalan dengan lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

#### 3. Jalan Menuju Lingkungan Sekitar

Seperti Jalan Sri Rejeki, Jalan Pahlawan dan lain-lain yang menghubungkan kampung-kampung di dalam kawasan Simpang Lima Gumul, Gampengrejo. Berikut ini merupakan kondis jalan lingkungan pada kawasan tersebut:

- Jalan dengan lebar badan jalan 6 m.
- Jalan yang melayani keperluan masyarakat setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat.

- Jalan yang dipakai untuk kecepatan kendaraan rata-rata rendah.
- Sebelah kiri-kanan jalan terdapat pepohonan yang rindah
- Kondisi jalan masih belum tertata dengan baik.
- Sebelah kiri-kanan jalan tidak pedestrian ways.

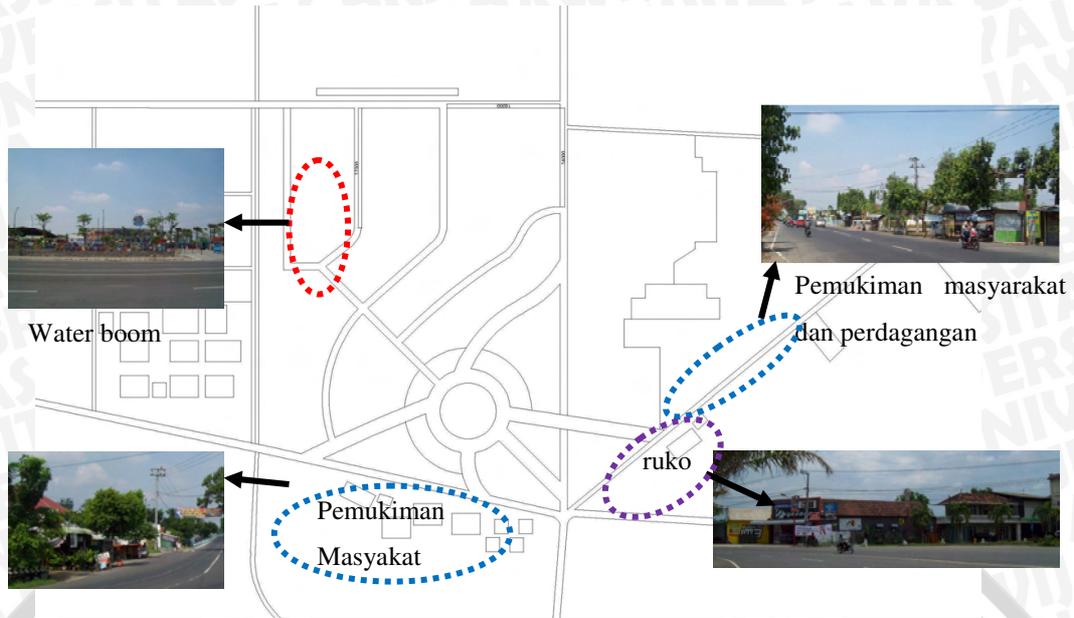


Gambar 4.5 Akseibilitas Pada Lingkungan Tapak

#### 4. Konteks Urban

##### a. Distrik

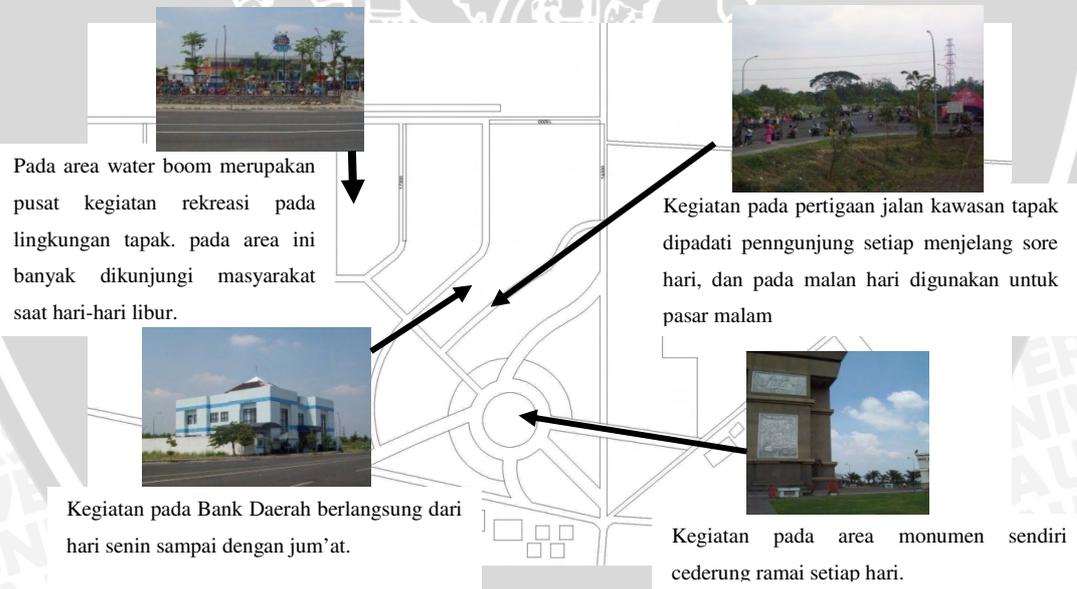
Pada lingkungan Monumen Simpang Lima Gumul merupakan area pemukiman masyarakat, sarana rekreasi, dan ruko.



Gambar 4.6 Distrik Sekitar Tapak

**b. Titik Kegiatan**

Titik kegiatan pada lingkungan tapak terletak pada Monumen Simpang Lima Gumul, Jalan lingkungan pada area monumen yang meruapakan area pedagang kali lima sementara, bank daerah, dan area water boom pada barat laut.



Gambar 4.7 Titik Kegiatan Pada Lingkungan Tapak

**c. Penanda Lingkungan**

Penanda lingkungan tapak adalah Monumen Simpang Lima Gumul, yang letaknya pada sebelah timur laut tapak perancangan.





Penanda pada lingkungan tapak adalah Monumen Simpang Lima Gumul yang terletak pada pertemuan lima jalan dari lima bagian kota kabupaten Kediri

Gambar 4.8 Penanda Pada Lingkungan

#### d. Ketersediaan Lahan

Pada perancangan city walk pemilihan lahan yang tepat adalah area sekitar Monumen Simpang Lima Gumul, karena pada area tersebut merupakan lahan kosong. Lahan pada area monumen telah dibebaskan oleh pemerintah untuk kepentingan umum yang tertera dalam Kepres No 55 tahun 1993, selain itu lahan pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul juga memiliki potensi untuk meningkatkan perekonomian dalam bidang perdagangan.

##### 4.2.2 Vegetasi Pada Lingkungan Tapak

Pada kawasan tapak hanya terdapat sedikit vegetasi, karena tapak merupakan area persawahan maka vegetasi yang mendominasi area tersebut hanya tanaman perdu dan rumput liar. Pada area jalan primer dan skunder pohon palem banyak digunakan sebagai pengarah, sedangkan pada sepanjang area sirkulasi pejalan kaki menggunakan pohon gandaria dengan ciri pohon tidak terlalu tinggi yang berfungsi sebagai batas antara jalan aspal dengan pedestrian way, sehingga pohon dapat ditebang untuk disesuaikan kondisi perancangan selanjutnya.



Tabel 4.9 Letak Vegetasi Pada Lingkungan Tapak

#### 4.2.3 Sistem Utilitas Kawasan

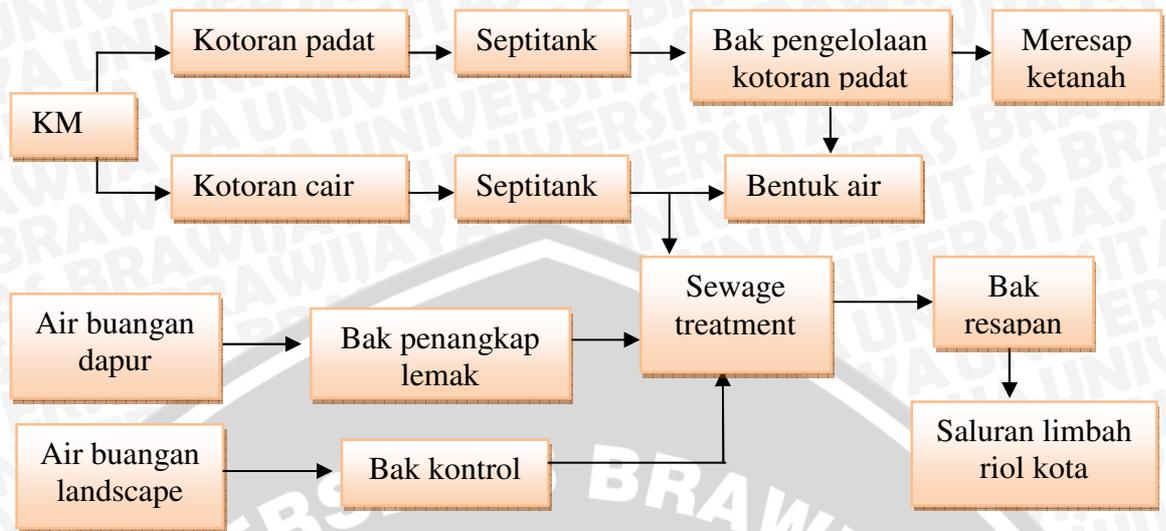
Untuk pengembangan Simpang Lima Gumul sistem utilitas yang direncanakan dengan melihat situasi dan kondisi Simpang Lima Gumul sistem utilitas dibuatkan goronggorong bawah tanah dengan posisi di bawah trotoar.

##### a. Jaringan Drainase

- **Air kotor**

Pada dasarnya air kotor yang berasal dari dari toilet-toilet yang ada di setiap bangunan di tampung dalam septitank, kemudian ditampung dalam bak penampungan air kotor, lalu dipompa dengan sup-pump dan dialirkan ke saluran limbah.

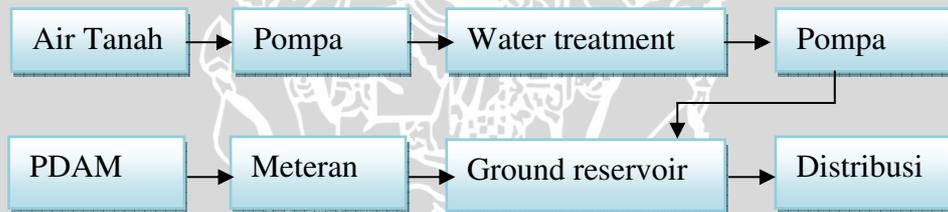
Bak penampungan air kotor terbuat dari dari konstruksi beton tertutup dengan lubang inspeksi, serta lubang pengawasan yang cukup untuk memudahkan operasi dan pemeliharaan. Bak ini mempunyai kedalaman air tetap tertentu untuk sistem pemompaan. Pompa yang digunakan untuk air kotor adalah pompa khusus air kota.



Skema 4.1 Pengolahan Air Kotor

**b. Jaringan air bersih**

Air bersih pada kawasan perencanaan diperoleh dari PDAM dan sebagian warga ada yang menggunakan air tanah dengan membuat sumur.



Skema 4.2 Penyediaan Air Bersih Pada Kawasan

• **Air hujan**

Sebagian besar air hujan yang mengalir dalam site diusahakan bisa ditampung dalam sumur peresapan, agar bisa dibagi pembuangannya.



Skema 4.3 Pembagian Pembuangan Air Hujan

**c. Fire Hydrat untuk mengantisipasi bahaya kebakaran**

Merupakan jaringan pipa air yang di bangun sepanjang kawasan yang dihubungkan dengan bak penampung air bersih terdekat. Pada titik tertentu dibangun



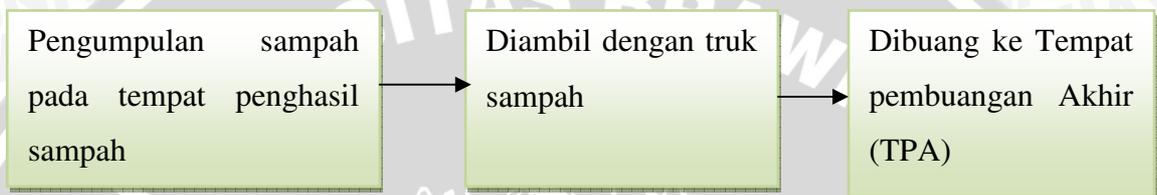
fire extinguisher. Dengan bantuan pompa dari mobil pemadam kebakaran air ditarik dan disemprotkan pada tempat kebakaran.

#### d. Jaringan Telekomunikasi

Memfaatkan sistem jaringan telepon dari PT. Telkom yang kemudian disalurkan menuju kawasan di setiap kavling pada bangunan di kawasan Monumen Simpang Lima Gumul.

#### e. Jaringan Pembuangan Sampah

Jaringan pembuangan sampah merupakan sarana perlu diperhatikan mulai dari penempatan maupun pengelolaannya.



Skema 4.4 Jaringan Pembuangan Sampah

#### f. Jaringan Listrik

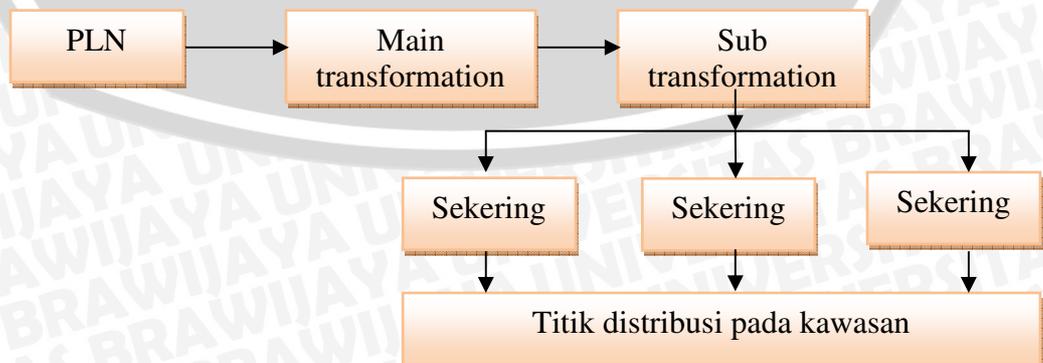
Untuk listrik dan telepon juga diletakan pada gorong-gorong bawah tanah dan diletakan di dalam pipa sepanjang gorong-gorong. Penempatan di bawah tanah ini dengan pertimbangan keadaan visual, karena dengan saluran yang diletakan diatas sering menimbulkan pemandangan visual yang tidak baik apalagi bila sudah terlalu banyak yang saling berpotongan.

- Dari PLN

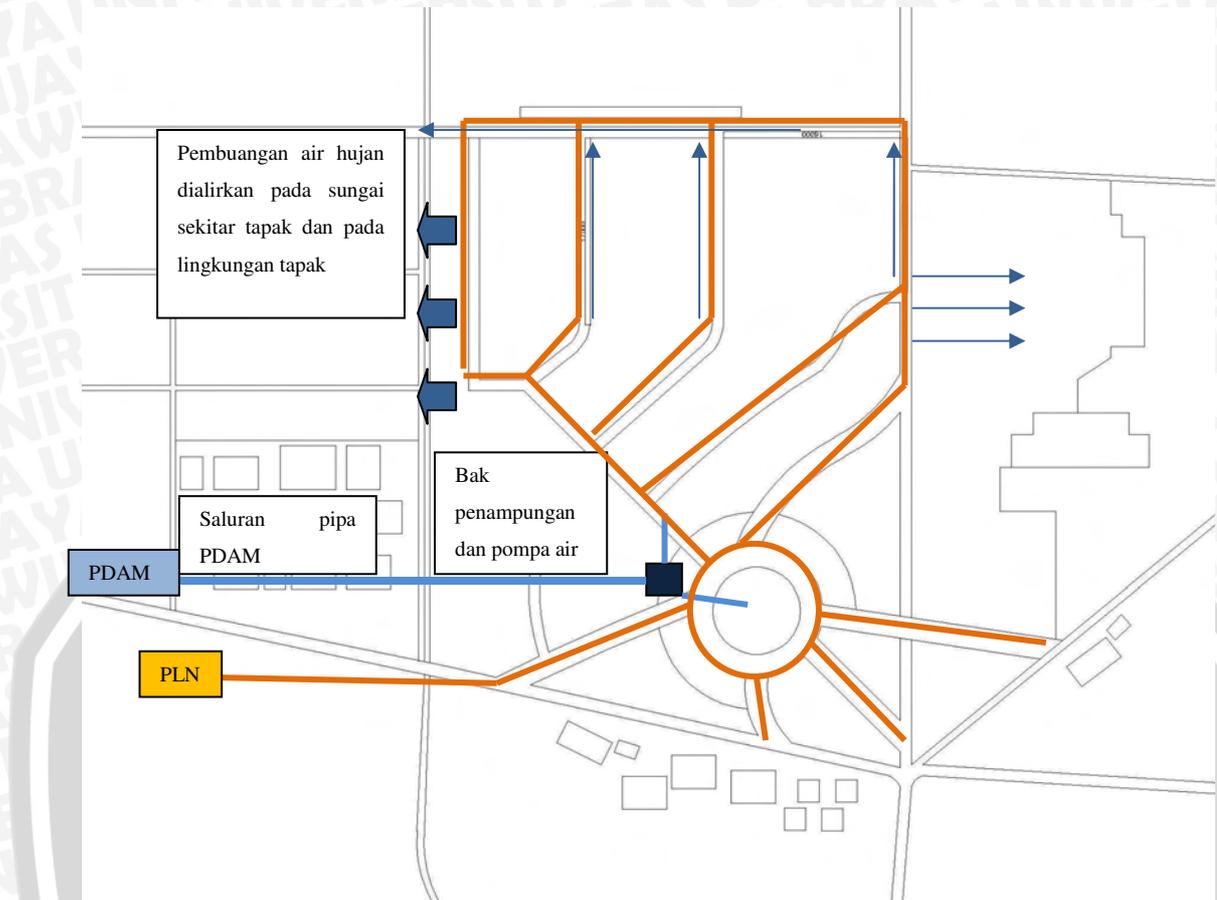


Skema 4.5 Jaringan listrik

- Sistem Distribusi



Skema 4.6 Pendistribusian Jaringan Listrik



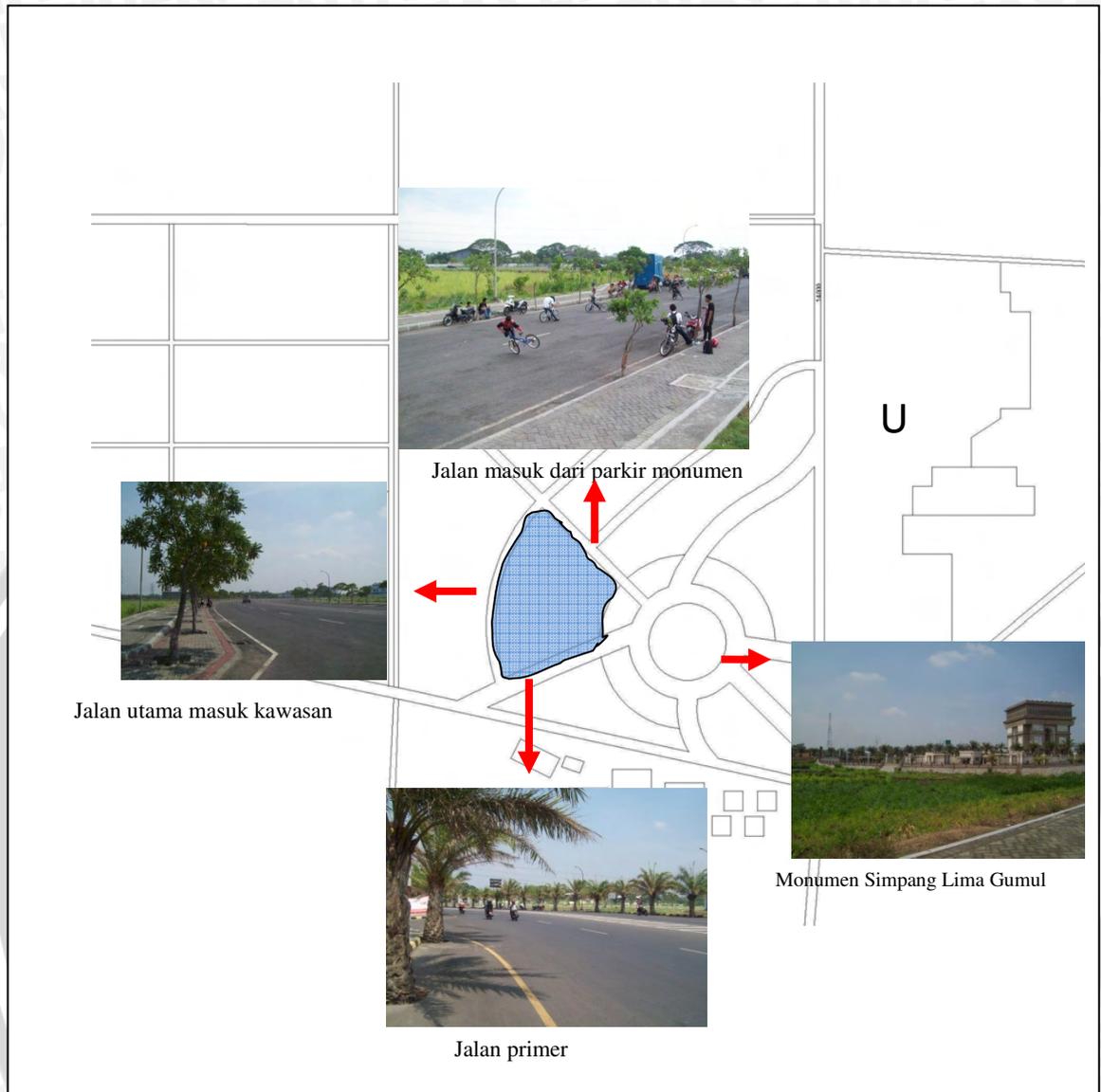
Gambar 4.10 Jaringan Utilitas Pada Tapak

#### 4.2.4 Data Mikro Tapak

##### 1. Batas Tapak

Wilayah perancangan merupakan lahan kawasan Monumen Simpang Lima Gumul yang belum terbangun, yang memiliki luas lahan 10.700 m<sup>2</sup>. Batas-batas pada wilayah sebagai berikut:

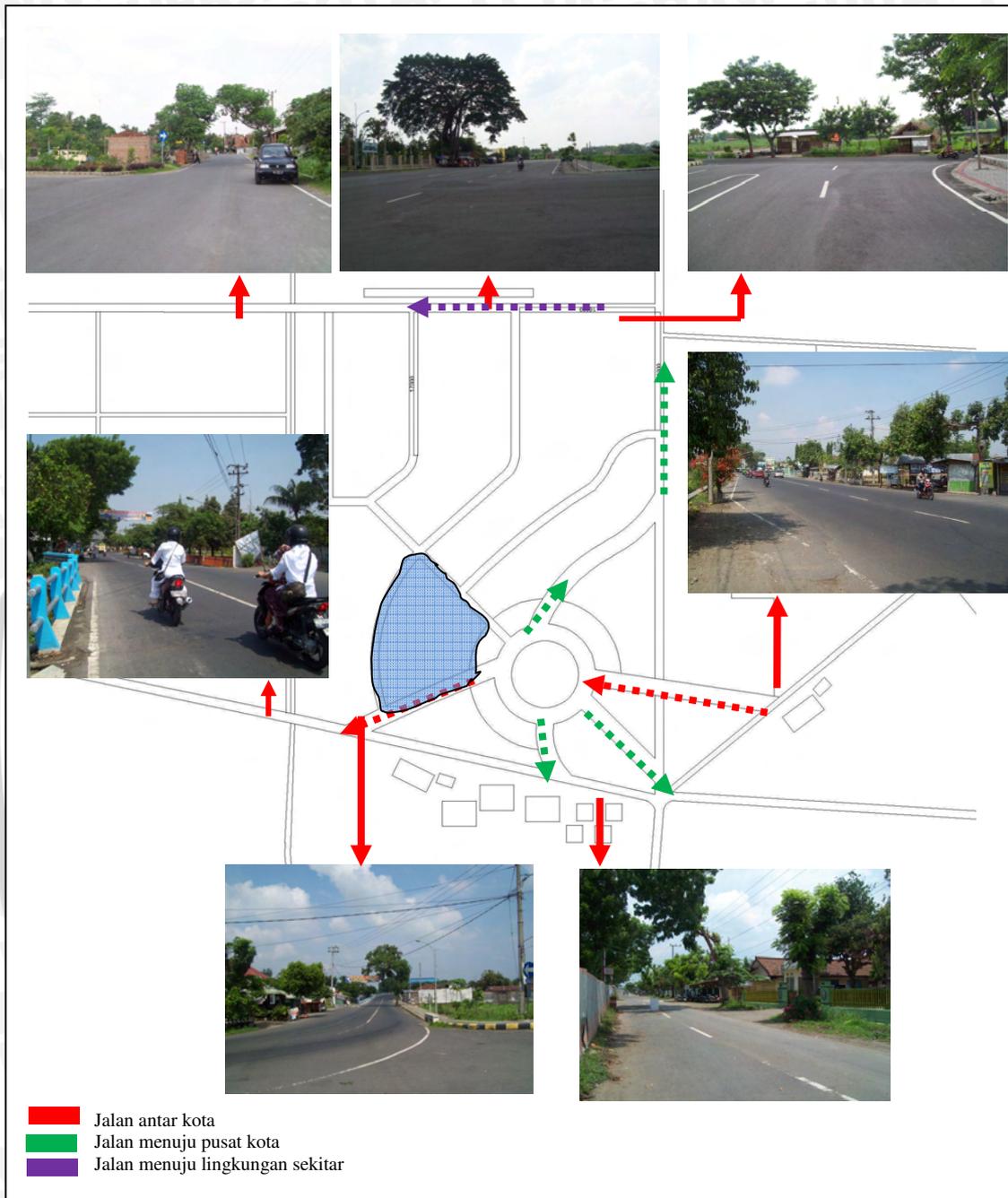
- Sebelah Utara : jalan lingkungan
- Sebelah Barat : jalan masuk utama
- Sebelah Selatan : jalan primer
- Sebelah Timur : Monumen Simpang Lima Gumul



Gambar 4.11 Batas Pada Tapak

## 2. Pencapaian Menuju Tapak

Pencapaian pada wilayah perancangan dapat diakses melalui sebelah selatan adalah jalan utama masuk kawasan yang merupakan percabangan jalan primer Pare-Kediri, dari sebelah utara dapat diakses melalui jalan lingkungan yang menghubungkan dari desa sekitar menuju tapak, sedangkan sebelah timur akses masuk kawasan melalui area parkir Monumen Simpang Lima Gumul yang hanya dapat diakses dengan jalan kaki.



Gambar 4.12 Jalan Pencapaian Menuju Kawasan

Arah sirkulasi pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul sudah diatur dengan perputaran untuk menghindari kemacetan, akan tetapi tempat-tempat bagi pejalan kaki belum diatur sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

### 4.3 Pendekatan Konsep Dasar

#### 4.3.1 Analisa Konsep Dasar

Konsep dasar dari *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul adalah untuk menciptakan sarana perdagangan dengan memperhatikan keterkaitan antar

massa dan ruang luar. Dari tujuan tersebut maka tema utama yang akan diangkat adalah *Full mall*.

Pendekatan konsep dasar ini didasarkan pada tinjauan pustaka yang berkaitan dengan teori integrasi dan kesimpulan dari studi komparasi yang telah didapatkan. Dari penggabungan keduanya dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pola organisasi ruang membentuk sistem grid.
2. Sirkulasi yang digunakan adalah sirkulasi langsung antar tiap ruang.
3. Untuk integrasi ruang dalam dan ruang luar dapat dilakukan dengan cara:
  - (a) Penembusan ruang atau perembesan ruang akibat bidang pembatas yang memisahkan ruang sangat sedikit.
  - (b) Adanya penerapan konsep framing, yaitu cara memasukkan pandangan alam dalam desain melalui “meminjam pemandangan”.
4. Konsep pencahayaan dan penghawaan pada bangunan mayoritas alami.
5. Pola tata massa, ruang luar serta bentuk dan tampilan bangunan harus saling terintegrasi satu sama lain.
6. Terdapat ruang luar yang cukup luas untuk sarana parkir dan kegiatan penunjang.

#### **4.3.2 Analisa Fungsi**

Analisa fungsi merupakan pengelompokan berdasarkan kebutuhan ruang terbuka dan fasilitas yang berada pada kawasan perancangan, yang dibagi menjadi tiga aspek antara lain:

1. Primer

Fungsi primer mencakup tentang fungsi perdagangan yang mengutamakan fasilitas pejalan kaki, pada tiap area.

2. Skunder

Fungsi sekunder merupakan fungsi penunjang dari kegiatan masyarakat, seperti tempat minum kopi, belanja, rekreasi, tempat untuk bersantai, dan lain sebagainya.

3. Tersier

Sedangkan fungsi tersier adalah fungsi pelengkap dari fungsi primer dan sekunder yaitu dimana fasilitas ruang terbuka pada kawasan dapat dijadikan suatu tempat untuk kegiatan umum.

### 4.3.3 Analisa pelaku, Aktivitas, dan Kebutuhan ruang

Analisa terhadap pelaku dan aktifitas merupakan dasar dalam mengetahui kebutuhan ruang disamping menggunakan standar yang sudah ada. Berikut merupakan pelaku dan aktivitas yang ada pada kawasan.

#### 1. Analisa Pelaku

Analisa pelaku didasarkan pada pelaku yang berada pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul.

Tabel 4.2 Pelaku Aktivitas

No	Fungsi	Fasilitas	Pelaku
1	Primer	Pedestrian way	Publik
		Taman	Publik
		Shelter	Publik
2	Skunder	Sarana perbelanjaan	Publik
			Pengelola
3	Tersier	Ruang terbuka untuk kegiatan	Publik
			Pengelola

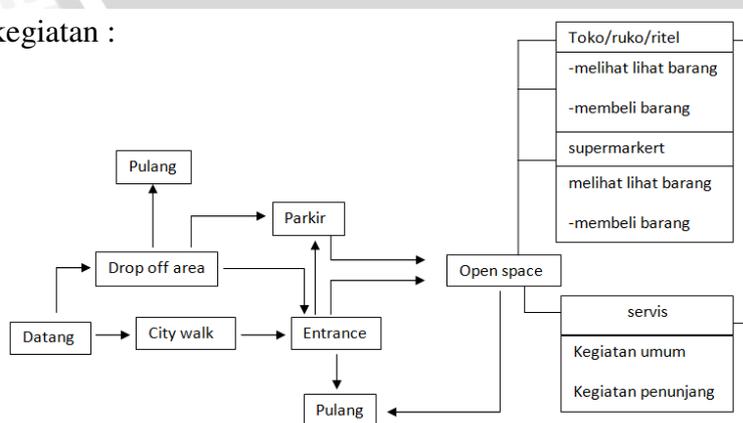
#### 2. Analisa Aktivitas

Analisa aktivitas dilakukan untuk mengetahui kegiatan masyarakat pada tapak yang akan dirancang untuk city walk, dari pengamatan lapangan aktivitas pelaku dapat diketahui sebagai berikut.

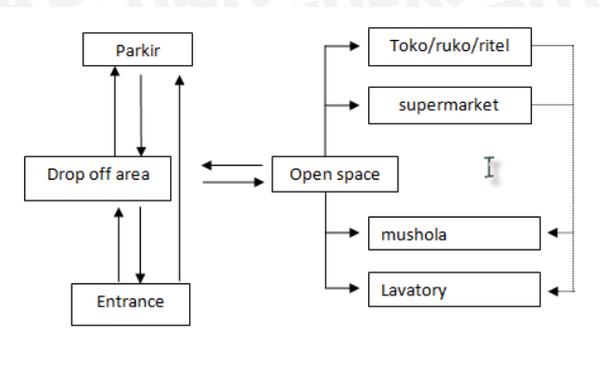
##### a. Aktivitas Pengunjung

- **Pengunjung yang datang khusus berbelanja**

Alur kegiatan :

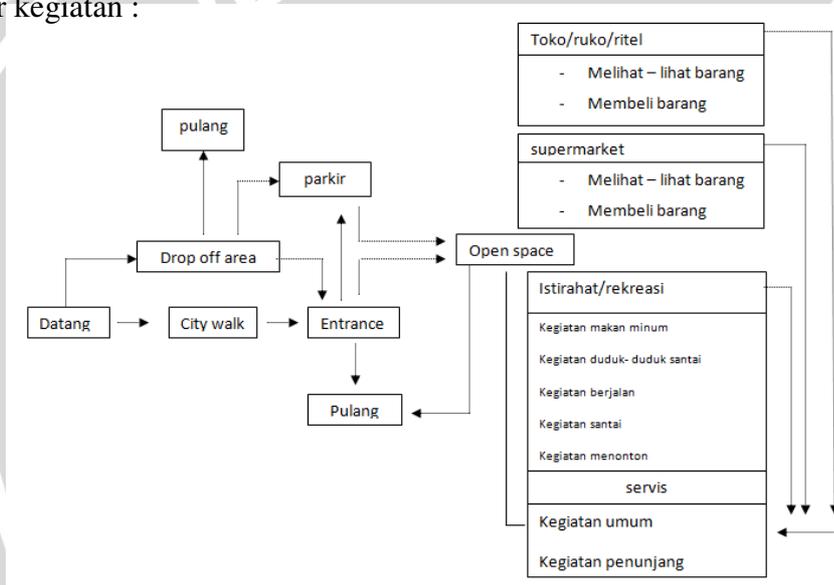


Organisasi ruang :

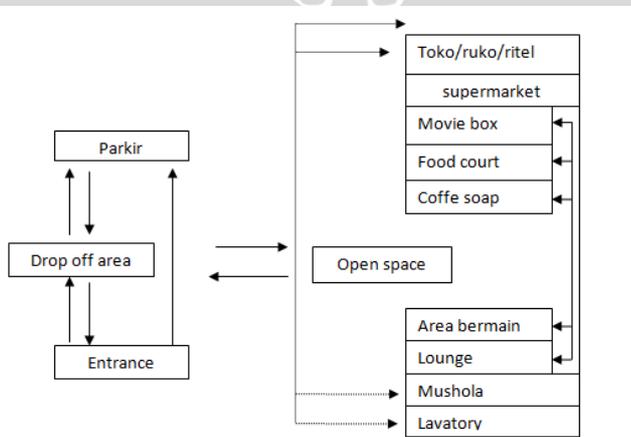


- **Pengunjung yang tujuannya berbelanja sambil berekreasi**

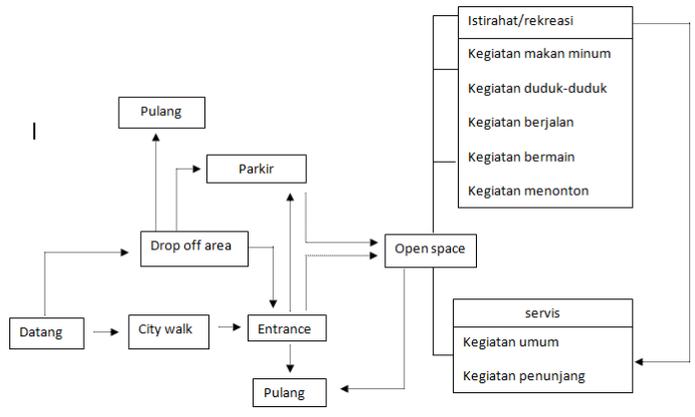
Alur kegiatan :



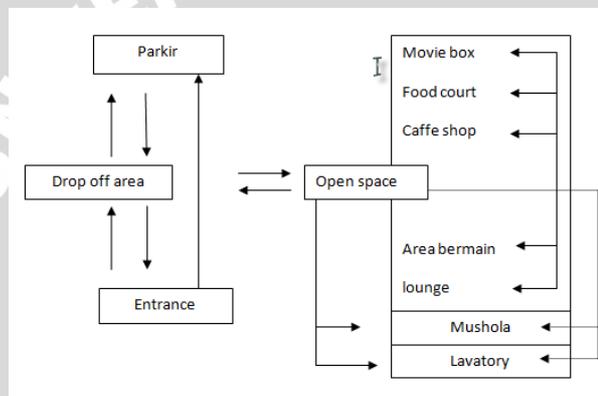
Organisasi ruang :



- Pengunjung yang datang khusus berekreasi/melihat-lihat

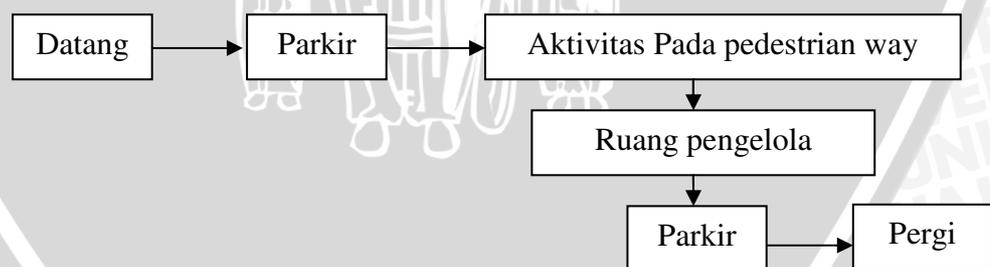


Organisasi ruang :



Skema 4.7 Alur Aktivitas pengunjung

b. Aktivitas Pengelola



Skema 4.8 Alur Aktivitas Pengelola

#### 4.3.4 Analisa Kebutuhan Ruang

Analisa kebutuhan ruang yang terdiri dari dimensi dan kapasitas ruang yang terdapat pada fasilitas city walk. Standar yang digunakan adalah *Data Arsitek* dan observasi pada komparasi.

Tabel 4.3 Besaran Ruang Lantai 1

Ruang	Sifat	Kapasitas	Unit	Standar	Perhitungan luas	Luas total (m <sup>2</sup> )
Hall	publik	350 orang	1	0,6 m <sup>2</sup> /org	20x20	400
Departement store	Publik		1	1500 m <sup>2</sup>	40x40	1600
Cafe	Publik	30 orang	1	2 m <sup>2</sup> /org	10x10	100
Resto	Publik	45 orang	1	2 m <sup>2</sup> /org	15x15	225
Bakery	Publik	25 orang	1	1 m <sup>2</sup> /org	10x10	100
Coffe shop	Publik	25 orang	2	2 m <sup>2</sup> /org	8x8	128
Salon	Publik	15 orang	1	2,5 m <sup>2</sup> /org	8x8	64
Mens wear	Publik	15 orang	1	1,5 m <sup>2</sup> /org	10x10	100
Kids wear	publik	30 orang	1	1,5 m <sup>2</sup> /org	10x10	100
Distro	Publik	24 orang	2	1,5 m <sup>2</sup> /org	7x7	98
Elektronic shop	Publik	30 orang	1	2 m <sup>2</sup> /org	20x20	400
Book story and stasionary	Publik	40 orang	1	2 m <sup>2</sup> /org	15x15	225
Gift shop	Publik	20 orang	1	1 m <sup>2</sup> /org	10x10	100
Optik	publik	15 orang	1	1 m <sup>2</sup> /org	8x8	64
salon	publik	15 orang	1	2,5 m <sup>2</sup> /org	8x8	64
Butik	Publik	10 orang	2	1,5 m <sup>2</sup> /org	10x10	200
Lavatori pria	Semi	4orang	1	1,5 m <sup>2</sup> /org	4x6	24
Lavatory wanita	Semi	4 orang	1	1,5 m <sup>2</sup> /org	4x6	24
ATM center	Publik	4 orang	1	1,5 m <sup>2</sup> /org	1,5x2	3
Gudang	Priat	4 orang	1	1,5 m <sup>2</sup> /org	6x8	48
R.security	Privat	2 orang	1	1,5 m <sup>2</sup> /org	3x3	9
Jumlah total						4076
Sirkulasi 30%						3210
Total luas area						10700

#### 4.3.5 Analisa Kekhususan City walk Pada Kawasan Monumen Simpang Lima Gumul

Kawasan Monumen Simpang Lima Gumul sangat memiliki potensi untuk pengembangan city walk. Berikut merupakan kelebihan city walk pada Kawasan Monumen Simpang Lima Gumul,

1. *City walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul mengutamakan *urban space* dengan fungsi sebagai sarana pusat perbelanjaan dan kegiatan berkumpul.
2. Memiliki fasilitas ruang terbuka yang dapat dijadikan sarana rekreasi oleh masyarakat, sehingga tidak merasa jenuh saat berada pada pusat perbelanjaan.
3. Aksesibilitas yang mudah karena memiliki sirkulasi yang saling berhubungan antara fasilitas dalam satu tapak.
4. Orientasi view lebih mengutamakan lingkungan luar karena memiliki tata ruang hijau yang cukup luas dengan dilengkapi elemen-elemen alam seperti pohon dan air.
5. *City walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul memiliki *node* sebagai titik penunjuk dan sebagai view keluar bangunan.

#### 4.3.6 Analisa Eksisting Tapak

##### 1. Analisa Kondisi Tapak

Tapak perancang terletak pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul yang merupakan area perdagangan. Pada sekeliling tapak terdapat beberapa fasilitas pendukung yang sudah terealisasi seperti terminal dengan luas mencapai 11.535 m<sup>2</sup>, convention hall dengan luas mencapai 6.524 m<sup>2</sup>, bank daerah dengan luas mencapai 1.183 m<sup>2</sup>, serta beberapa sarana lainya termasuk jalan. Tapak *city walk* terletak pada sebelah barat monumen dan dapat diakses langsung dari monumen.



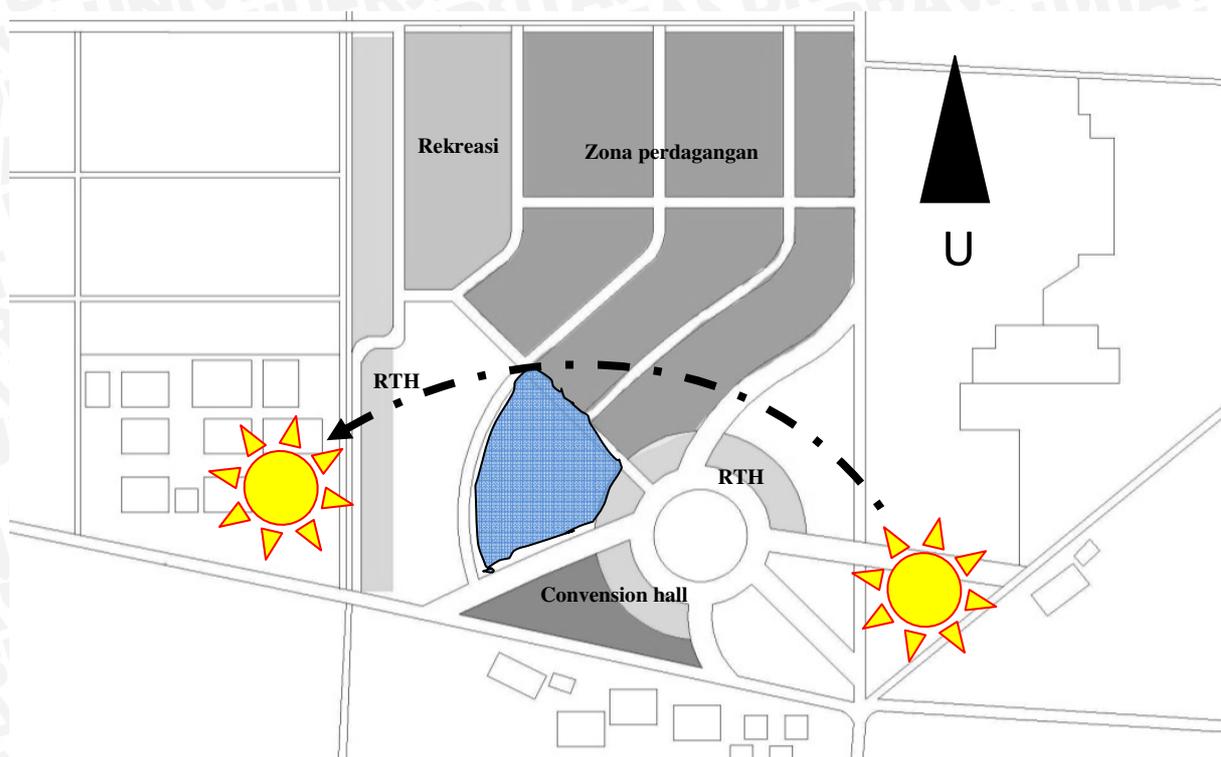
Gambar 4.13 Pembagian Zoning

Sumber : RDTRK kecamatan Ngasem

## 2. Analisa Pengaruh Sinar Matahari

### a. Kondisi Eksisting

Kebutuhan akan sinar matahari sangatlah penting karena selain untuk kesehatan, sinar matahari juga dapat membantu pencahayaan alami pada bangunan. Sinar matahari siang dan sore hari dapat mengurangi kenyamanan pada saat berjalan pada area pejalan kaki, diruang terbuka, maupun dalam ruang. Berikut merupakan arah pergerakan matahari pada tapak perencanaan:



Gambar 4.14 Arah Matahari

#### b. Pemecahan masalah

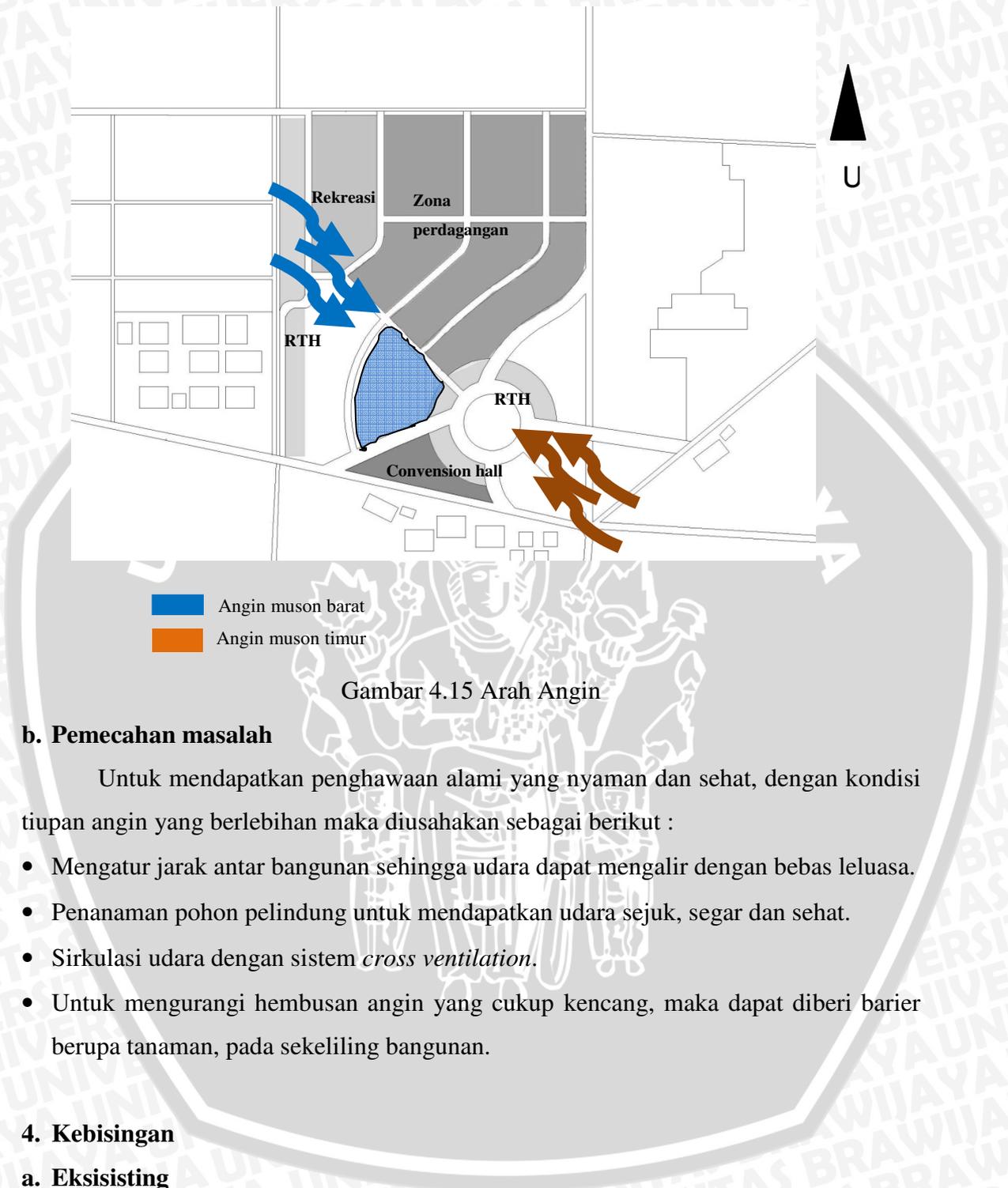
Untuk mengurangi radiasi panas matahari siang dan sore hari terutama yang masuk dalam bangunan maka diperlukan beberapa pemecahan, antara lain:

- Penataan bangunan menghadap ke arah utara-selatan atau membujur timur-barat untuk mengurangi bidang terpaan panas sinar matahari dan silau matahari.
- Pemanfaatan eksisting vegetasi alami maupun buatan yang berupa pohon-pohon besar atau tanaman-tanaman kecil sebagai pelindung bangunan.
- Memperpanjang tritisan atap yang dapat memberi *shading* dan keteduhan.
- Penggunaan julasi (kerai) pada jendela pada bangunan lantai satu.
- Penggunaan tanaman rambat pada pergola sebagai filter cahaya.

### 3. Pengaruh Angin

#### a. Kondisi Eksisting

Angin yang bertiup pada tapak merupakan angin dari arah barat laut menuju tenggara atau tenggara menuju barat laut yang memiliki sifat yang kering atau basah dengan kecepatan cukup tinggi. Angin pada kawasan tapak sangat kurang menguntungkan terlebih bagi kenyamanan masyarakat, karena dapat mengganggu kondisi tubuh.



Gambar 4.15 Arah Angin

#### b. Pemecahan masalah

Untuk mendapatkan penghawaan alami yang nyaman dan sehat, dengan kondisi tiupan angin yang berlebihan maka diusahakan sebagai berikut :

- Mengatur jarak antar bangunan sehingga udara dapat mengalir dengan bebas leluasa.
- Penanaman pohon pelindung untuk mendapatkan udara sejuk, segar dan sehat.
- Sirkulasi udara dengan sistem *cross ventilation*.
- Untuk mengurangi hembusan angin yang cukup kencang, maka dapat diberi barier berupa tanaman, pada sekeliling bangunan.

#### 4. Kebisingan

##### a. Eksisisting

Lokasi tapak berada pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul, yang cukup padat lalu lintas. Keuntungan dari lokasi ini, tapak berada di lokasi yang strategis dari segi pencapaian, namun memiliki sisi negatif dari segi kebisingan. Untuk pemecahan masalah tersebut maka lokasi tapak yang dipilih yaitu dekat dengan jalan menuju Pagu, karena arus kendaraan pada jalur tersebut tidak terlalu padat.



Gambar 4.16 Tingkat Kebisingan

### b. Pemecahan masalah

Kebisingan pada tapak dapat dikurangi dengan memberikan vegetasi seperti perdu dan semak yang diletakan pada sekeliling jalan yang sering dilalui kendaraan bermotor.

## 5. Analisa View

### a. Eksisting

Berdasarkan analisa sirkulasi maka pergerakan utama terjadi pada jalan sirkulasi dalam kawasan, sehingga view mengarah pada jalan. Untuk fasilitas yang dekat dengan ruang terbuka hijau view mengarah pada ruang terbuka hijau.



Gambar 4.17 Orientasi View Pada Tapak

b. Pemecahan masalah

Bangunan lebih mengutamakan view pada monumen dan lingkungan sekitar. Masyarakat dapat melihat kondisi lingkungan dan Monumen Simpang Lima Gumul dari dalam bangunan, sehingga pada setiap titik pandang akan mendapatkan kesan pemandangan yang berbeda-beda.

**6. Vegetasi Pada Tapak**

**a. Eksisting**

Melihat kondisi tapak merupakan bekas area persawahan maka vegetasi yang mendominasi pada tapak adalah jenis rumput. Sedangkan pada area tertentu seperti jalan dan salah satu tapak ditanami pohon mahoni dan pada tepi jalan tapak terdapat pohon sawo manilo.



Gambar 4.18 Vegetasi Pada Tapak

**b. Pemecahan masalah**

Untuk menanggapi permasalahan tersebut maka vegetasi akan disesuaikan menurut kebutuhan tapak. Berikut merupakan pemecahan permasalahan terhadap vegetasi pada tapak:

1. Pada area sirkulasi yang dilalui kendaraan bermotor akan ditanami pohon yang memiliki bunga dan cukup tinggi.
2. Pohon yang kurang bermanfaat tidak memiliki daun yang lebat sebagai peneduh akan digantikan dengan pohon yang memiliki daun rindang.
3. Pohon yang ada dalam pedestrian ways akan dihilangkan agar tidak menjadi penghalang pada area pedestrian ways.

**7. Analisa Bentuk dan Tampilan**

**a. Eksisting**

Bentuk dan tampilan bangunan merupakan aspek penting dalam perancangan suatu wilayah. Bangunan pada sekitar kawasan perencanaan berbentuk persegi dengan mengedepankan aspek fungsi dari bangunan tersebut.



Gambar 4.19 Bangunan sekitar tapak

b. Pemecahan masalah

Dalam perancangan kawasan *city walk* bentuk dan tampilan bangunan akan disesuaikan dengan bangunan sekitarnya yang lebih mengarah pada bentuk simetris, dengan alasan agar bangunan pada kawasan *city walk* dapat membentuk *unity* dengan bangunan lingkungan sekitarnya.



Gambar 4.20 Bentuk Massa Pada Tapak

## 4.5 Konsep Perancangan

### 4.5.1 Persyaratan *City Walk*

*City walk* merupakan suatu kawasan yang lebih menfokuskan pada pejalan kaki yang dilengkapi dengan fasilitas masyarakat urban, seperti berbelanja, tempat untuk minum kopi, berkumpul, dan sebagainya.

Berikut beberapa konsep dasar yang akan digunakan pada proses perancangan *City walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul:

1. Pada area perancangan lebih mengedepankan *open spase*, sebagai sarana publik.
2. Orientasi view mengarah pada lingkungan luar.
3. Konsep pencahayaan dan penghawaan pada bangunan mayoritas alami.
4. Menggunakan konsep bentukan bangunan dengan mengedepankan aspek fungsional (*form follow function*).

5. Sirkulasi yang mudah diakses dan saling berhubungan tiap zona.
6. Sarana perdagangan dengan konsep *city walk* bersifat lebih terbuka.

#### 4.5.2 Konsep Fungsi

Konsep fungsi tentang kawasan *city walk* adalah mengarah pada kebutuhan ruang terbuka dan kebutuhan akan kegiatan masyarakat urban. Berikut merupakan tabel konsep fungsi pada kawasan *city walk*:

Tabel 4.4 Konsep Fungsi

No	Klasifikasi	Fungsi
1	Primer	Pusat perdagangan
2	Skunder	Nongkrong, rekreasi
3	Tersier	Kegiatan mingguan, kreasi seni

#### 4.5.3 Konsep City walk Pada Kawasan Simpang Lima Gumul

Berdasarkan jangkauan pelayanan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul yang sebenarnya adalah pusat perbelanjaan yang berada pada pusat perdagangan distrik, maka konsep yang akan dipakai adalah jenis *Full mall* dengan pertimbangan kawasan lebih menarik, tidak sekedar untuk berbelanja, untuk berbincang-bincang, melihat pemandangan, dan duduk santai.

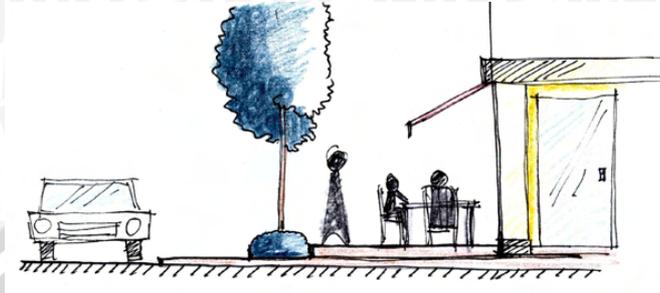
Berikut merupakan kelebihan *city walk* Monumen Simpang Lima Gumul:

1. *City walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul memiliki ruang terbuka yang luas dan mampu menjadi sarana kegiatan dan rekreasi oleh masyarakat, dan tiap fasilitas pada area tapak dapat diakses dengan jalan kaki.



Gambar 4.21 Ruang Terbuka

2. Sarana parkir berada disebelah barat, hal tersebut untuk sebagai parkir tambahan karena parkir utama terletak pada sarana parkir monumen.



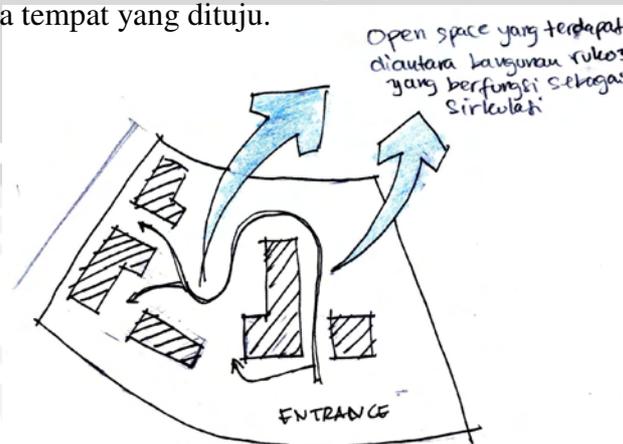
Gambar 4.22 Sarna Parkir

3. Memiliki orientasi view kelingkungan luar, sehingga masyarakat yang berada didalam bangunan dapat melihat pemandangan luar.



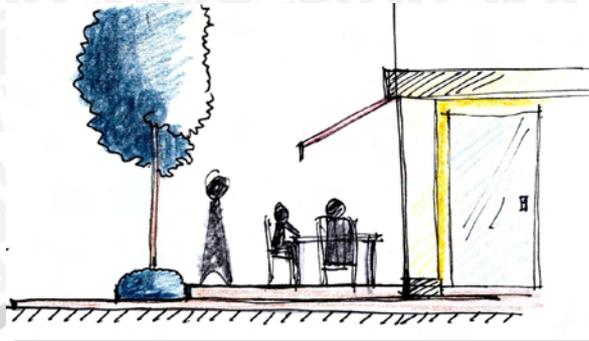
Gambar 4.23 View Mengarah Keluar

4. Sirkulasi yang terdapat pada tengah bangunan sehingga mempermudah pencapaian pada tempat yang dituju.



Gambar 4.24 Sirkulasi Antar Bangunan

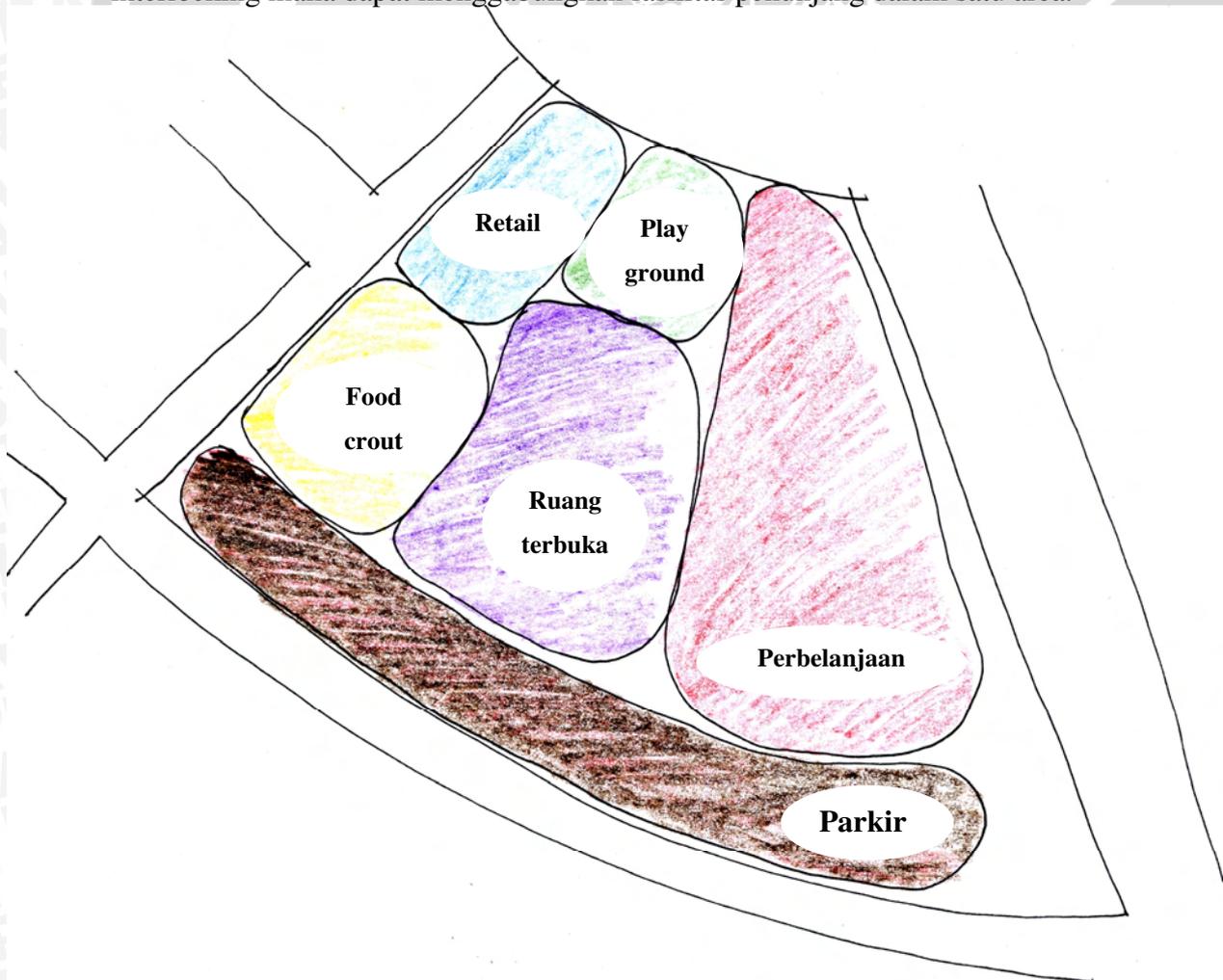
5. Tersedia cafe out dor sebagai sarana penunjang pejalan kaki pada kawasan *city walk*.



Gambar 4.25 Cafe Out Door

#### 4.5.4 Konsep Zoning tapak

Tapak merupakan area perdagangan yang terletak disebelah barat monumen, maka konsep yang dipakai adalah konsep *interlocking*. Dengan mamakai konsep *interlocking* maka dapat menggabungkan fasilitas penunjang dalam satu area.

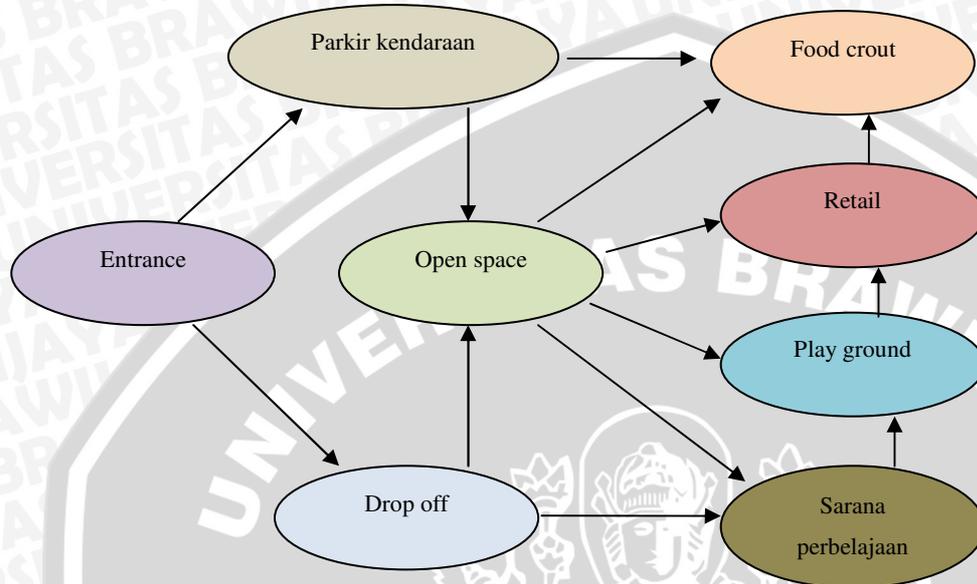


Gambar 4.26 Zoning Tapak

#### 4.5.5 Konsep Tata Massa dan Organisasi Ruang Luar

##### 1. Organisasi Ruang Luar

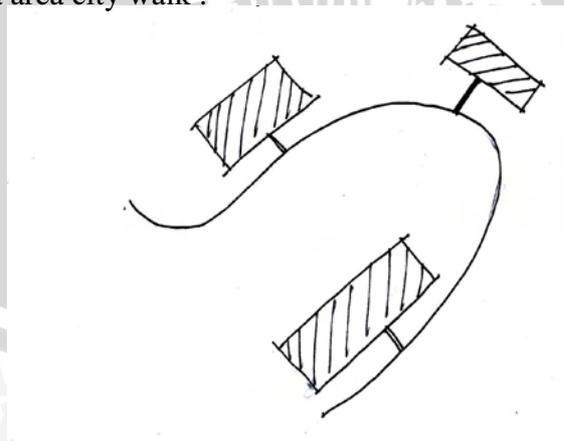
Penataan massa dengan menggabungkan fasilitas penunjang dalam satu area, sehingga fasilitas dapat dengan mudah diakses dari segala arah.



Gambar 4.27 Diagram Organisasi Ruang Luar

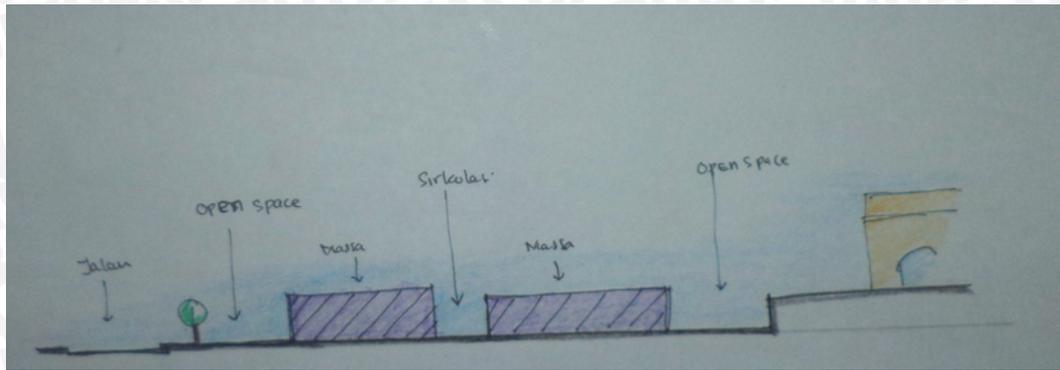
##### 2. Tata Massa

Penataan massa pada area city walk memiliki peran penting dalam menentukan tingkat kenyamanan, terutama pada faktor aksesibilitas. Berikut merupakan konsep penataan masa pada area city walk :



Gambar 4.28 Tata Massa

Bentuk sirkulasi yang dinamis dan tidak monoton memberikan kesan tidak membosankan, dan ruang terbuka diantar massa bangunan dapat dijadikan tempat-tempat yang bersifat rekreasi.



Gambar 4.29 Tata Massa Vertikal

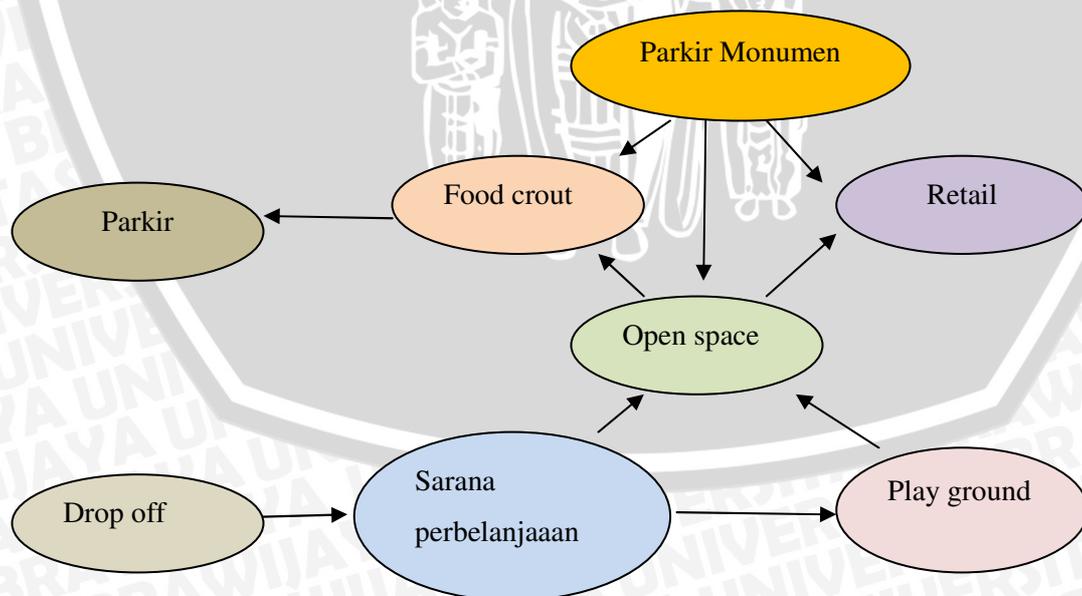
#### 4.5.6 Konsep Penataan Akses dan Sirkulasi

##### 1. Konsep Penataan Akses

Pentataan akses kendaraan dan pejalan kaki pada area *city walk* akan dibedakan, agar tidak terjadi crossing antar pengguna jalan. Berikut merupakan perbedaan akses pejalan kaki dan kendaraan.

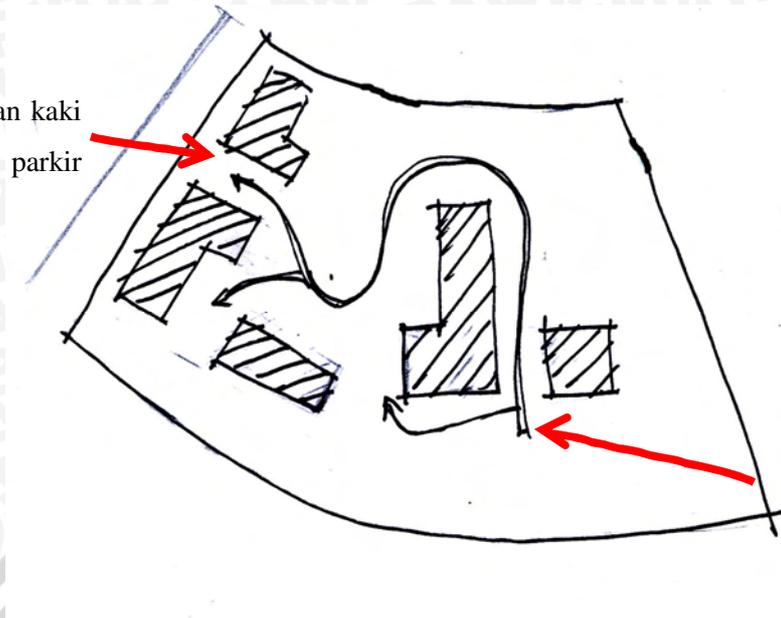
###### a. Akses pejalan kaki

Akses pejalan kaki berada di depan site, dan langsung terhubung dengan massa *open space* dan massa. Area *drop off* untuk menurunkan penumpang terletak pada sebelah barat, hal ini dimaksudkan untuk mempermudah pengunjung dalam mencapai tempat-tempat yang akan dituju. Sedangkan untuk akses kedua terletak disebelah timur yang dapat diakses dari monumen dengan berjalan kaki.



Gambar 4.30 Diagram Sirkulasi Pejalan Kaki

Masuk pejalan kaki  
melalui  
monumen  
parkir



Masuk pejalan kaki  
melalui  
drop off

Gambar 4.31 Konsep Penataan Akses

b. Akses kendaraan

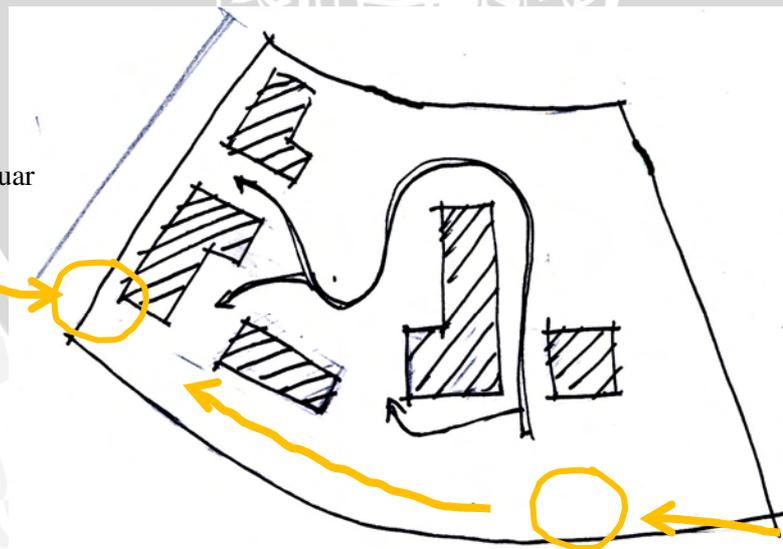
- Akses masuk kendaraan

Akses masuk untuk kendaraan terletak pada bagian barat site yang dihubungkan langsung pada *drop off area*, untuk area parkir pada site dapat diakses langsung dari jalan lingkungan.

- Akses keluar kendaraan

Akses keluar untuk kendaraan diarahkan ke jalan lingkungan yang mengarah ke jalan dua arah. Terdapat dua arah akses keluar dari site, yaitu dari area masuk yang melalui *drop off area*, serta dari tempat parkir kendaraan.

Pintu keluar  
mobil



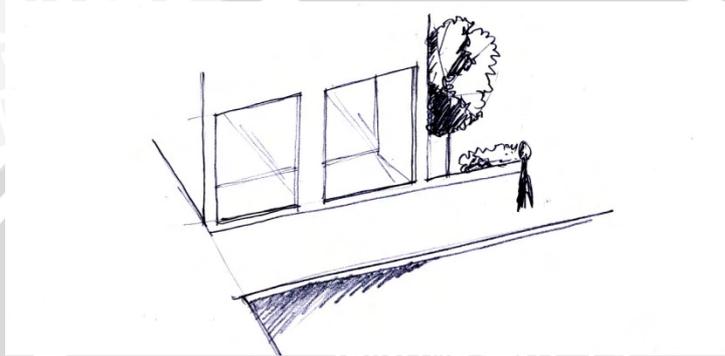
Masuk kendaraan  
(mobil)

Gambar 4.32 Konsep Penataan Akses Masuk Kendaraan

## 2. Konsep Pedestrian ways

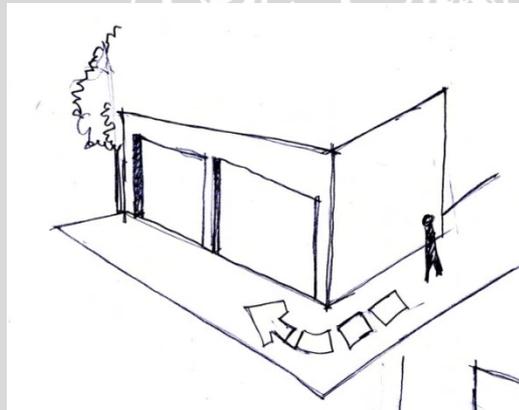
Sirkulasi pedestrian ways merupakan sana penting dalam area city walk. Pada area open space, sirkulasi pedestrian dilengkapi dengan beragam vegetasi dan street furniture, selain itu juga untuk pencapaian ke setiap fungsi bangunan juga diberikan *connector corridor* sebagai penghubung.

- a. Lurus, dengan tujuan memperpanjang tujuan, memperjelas tujuan, proses klimaks yang kurang tercapai



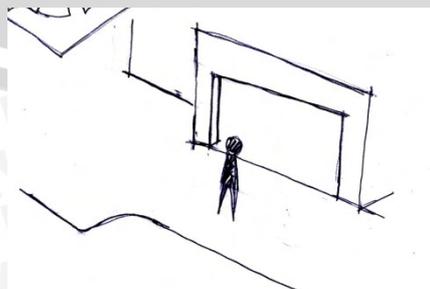
Gambar 4.33 Konsep Penataan Sirkulasi Pejalan Kaki Lurus

- b. Berbelok, dengan tujuan memperkecil kejenuhan.



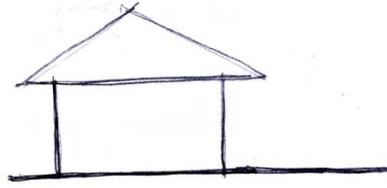
Gambar 4.34 Konsep Penataan Sirkulasi Pejalan Kaki Belok

- c. Melebar atau menyebarkan, dengan tujuan suasana lebih terbuka, membebaskan gerak



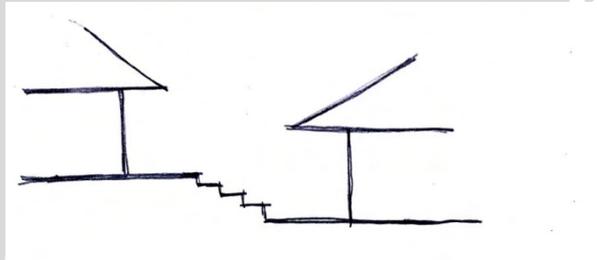
Gambar 4.35 Konsep Penataan Sirkulasi Pejalan Kaki

- d. Mendatar dengan tujuan kebebasan dalam gerak, pengontrolan mudah, menyebabkan kejenuhan, pergerakan lebih stabil



Gambar 4.36 Pedestrian Mendatar

- e. Naik, dengan tujuan mengontrol pergerakan di bawahnya, peningkatan keprivasian, memperlambat arus  
f. Turun, dengan tujuan mengontrol gerak tinggi, menuju tempat yang lebih publik, orientasi pandangan kebidang datar

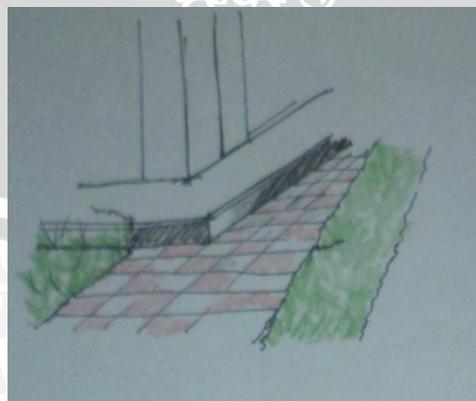


Gambar 4.37 Pedestrian Naik Atau Turun

Untuk material yang nantinya dapat digunakan sebagai bahan penutup permukaan tanah antara lain:

1. Rumput

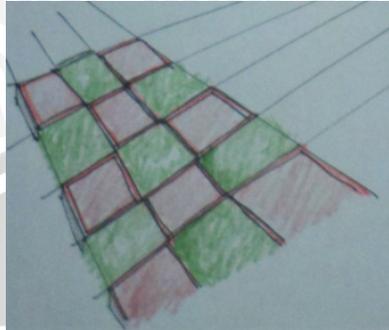
Permukaan ini hanya mampu menahan lalu lintas yang ringan dan sangat baik untuk menambah suasana alami.



Gambar 4.38 Rumput Disekitar Pedestrian

2. Grass blok

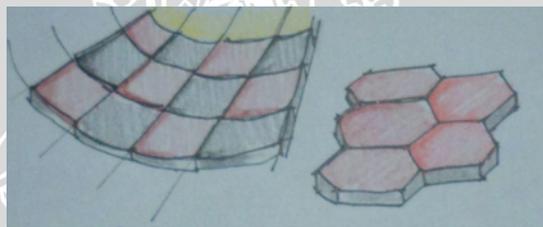
Permukaan kasar karena terbuat dari semen dan memiliki bentuk yang beragam sehingga dapat membentuk pola-pola tertentu sesuai dengan keinginan.



Gambar 4.39 Grass Blok

3. Paving blok

Paving blok yang dipakai memiliki warna merah bata sehingga akan menambah kesan alami pada pedestrian ways.

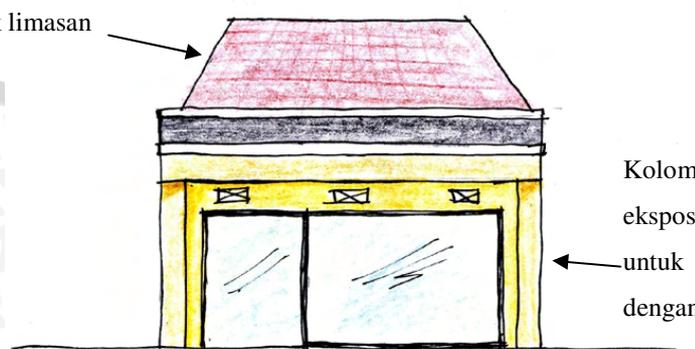


Gambar 4.40 Paving Blok

4.5.7 Konsep Bentuk Bangunan

Bentuk dan fasad bangunan pada kawasan *city walk* di dominasi garis dan bentukan simetris dengan menyesuaikan fasad monumen dengan massa bangunan, sehingga membentuk *unity* dengan massa sekitar kawasan.

Atap berbentuk limasan



Kolom pada bangunan di ekspose, dengan tujuan untuk membentuk *unity* dengan monumen.

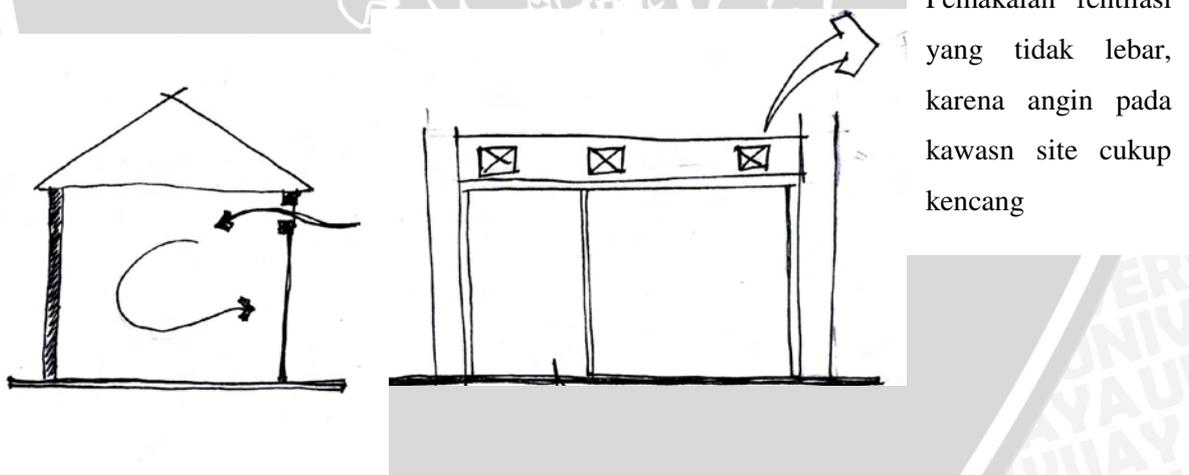
Gambar 4.41 Bentuk dan Fasad Bangunan

Pencahayaan alami di terapkan pada bangunan di kawasan dengan memperlebar bukaan dan pada bangunan skala besar digunakan atap transparan.



Gambar 4.42 Pencahayaan Bangunan

Penghawaan didalam menggunakan penghawaan alami dengan memberikan ventilasi pada bangunan, sehingga udara dari luar dapat masuk kedalam.



Gambar 4.43 Penghawaan Bangunan

#### 4.5.8 Konsep Elemen-Elemen Ruang Terbuka

Pada kawasan *city walk*, elemen-elemen pada kawasan tersebut memiliki peran dalam membentuk kenyamanan, sehingga bentuk dan peletakkannya harus dipertimbangkan sesuai kebutuhan. Berikut merupakan konsep elemen-elemen pendukung pada kawasan *city walk*.

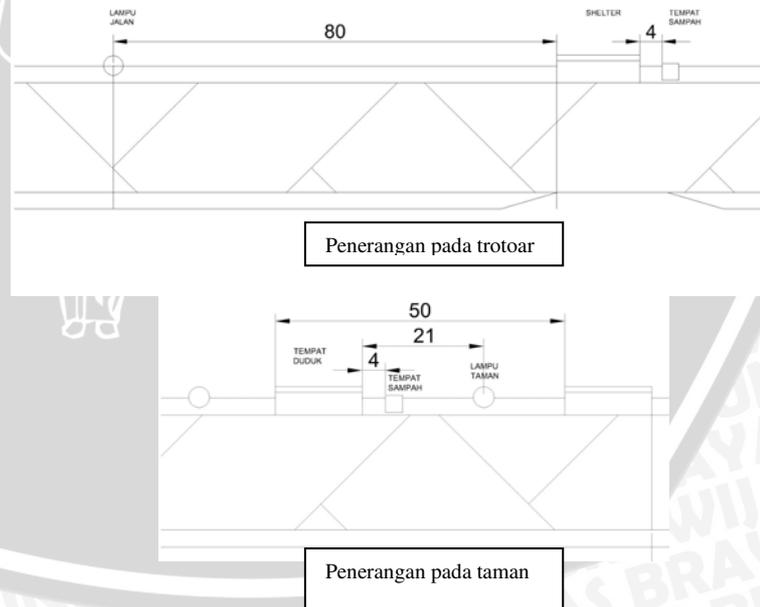
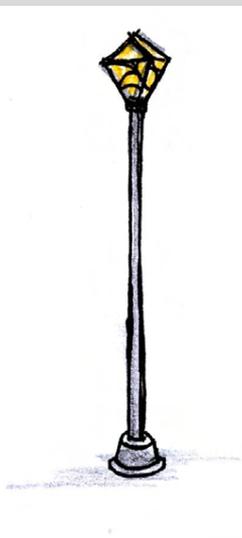
##### 1. Elemen keras (*hard material*)

Elemen keras merupakan bentuk suatu ruang bersifat kaku dan kuat. Berikut merupakan konsep elemen keras pada kawasan.

##### a. Lampu

Kebutuhan penerangan pada kawasan *city walk* sangatlah diperlukan, di tepi jalan maupun didalam kawasan. Penempatan lampu penerangan sebagai berikut :

- Penempatan lampu penerangan adalah dipinggir jalan pedestrian sehingga tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki.
- Peletakan lampu dibuat panjang sehingga cahaya lampu tidak terhalang oleh rerimbunan pohon.
- Kabel diletakkan di bawah tanah, sehingga tidak ada lagi rentangan kabel di udara.

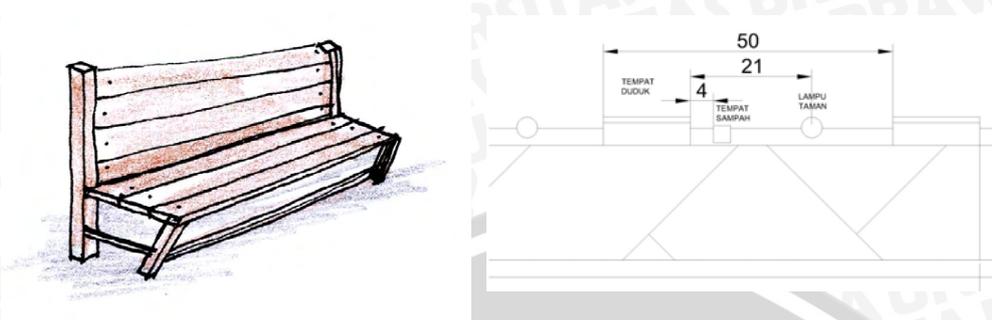


Gambar 4.44 Penataan Lampu

##### b. Tempat Duduk

Penempatan tempat duduk pada kawasan perencanaan sebagai berikut :

- Didesain hanya berfungsi sebagai tempat duduk .
- Penempatannya dengan jarak maksimal  $\pm 100$  m.



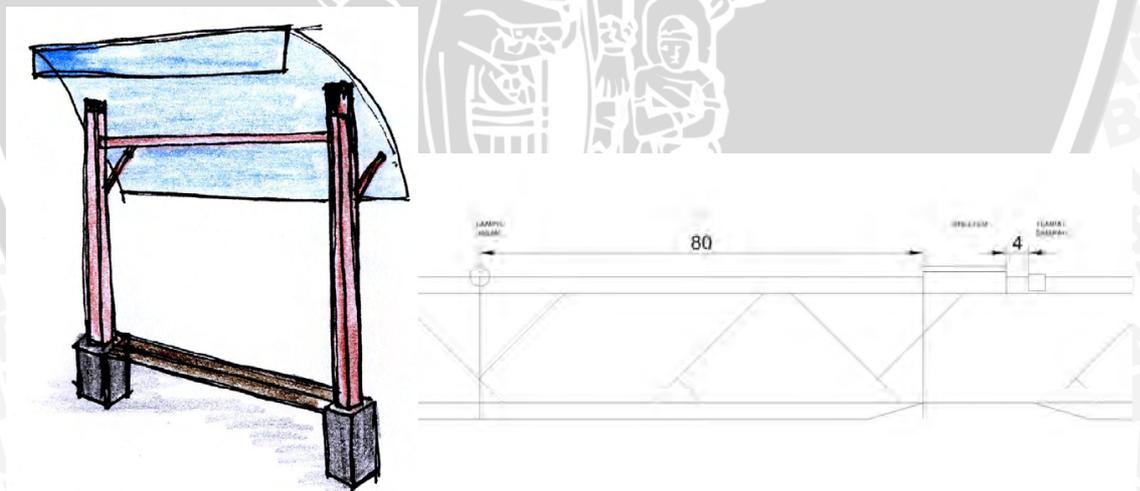
Gambar 4.45 Penataan Tempat Duduk

c. Shelter

*Shelter* merupakan fasilitas yang berfungsi sebagai tempat berteduh saat panas, hujan, dan dapat berfungsi sebagai tempat beristirahat saat berada di jalan.

Berikut merupakan penataan *shelter* pada kawasan :

- Menambah *shelter* beratap pada trotoar yang telah ada dengan jarak antar shelter  $\pm 300$  m.
- Penempatan *shelter* dengan tempat sampah dan tempat duduk dalam satu lokasi, tetapi penempatannya secara terpisah.

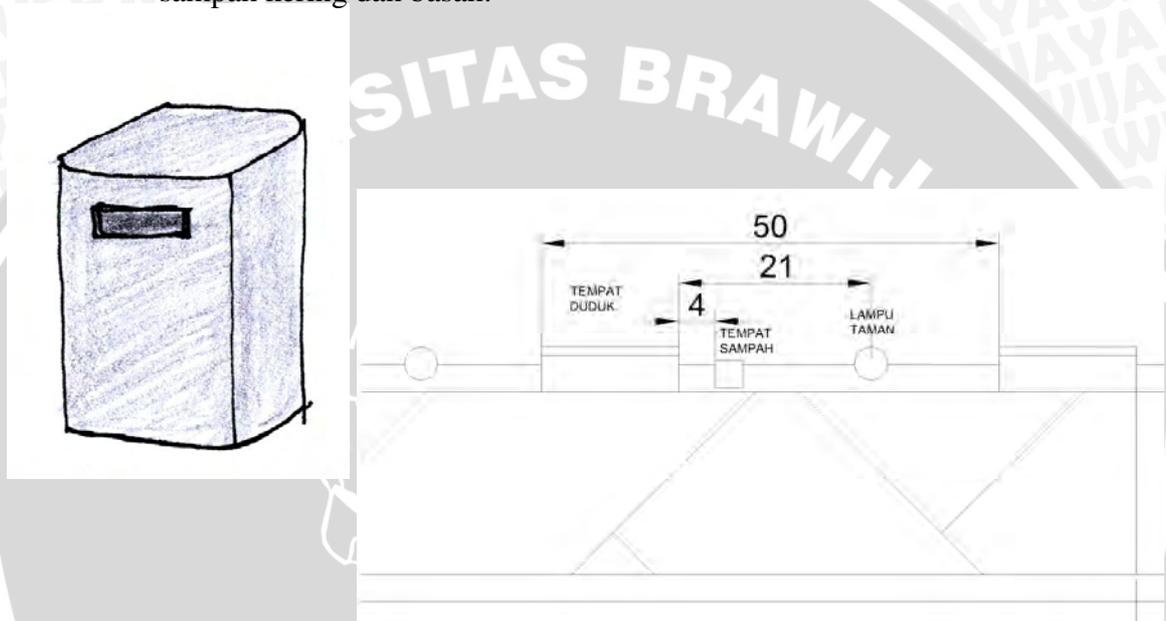


Gambar 4.46 Penataan Shelter

d. Tempat Sampah

Penataan tempat sampah diletakkan pada tempat yang strategis sehingga memudahkan untuk membuang sampah. Berikut merupakan penempatan tempat sampah pada kawasan :

- Ditempatkan di jalur sirkulasi, di pinggir jalan sirkulasi manusia atau pedestrian
- Bak sampah didesain dengan membedakan antara tempat pembuangan sampah kering dan basah.



Gambar 4.47 Penataan Tempat Sampah

2. Elemen lembut (*soft material*)

Elemen lembut merupakan elemen yang memberikan kesan elastis, lembut, fleksibel, seperti vegetasi dan air. Vegetasi merupakan material alamai yang mampu menciptakan suasana nyaman bagi pengunjung yang berada pada kawasan city walk. Berikut merupakan konsep vegetasi pada kawasan city walk.

Peletakan vegetasi pada sekitar bangunan dimaksudkan untuk mengurangi panas cahaya mahari dan hembusan angin, sehingga diantara bangunan dan vegetasi terdapat banyangan yang dapat dijadikan tempat berteduh bagi pejalan, sedangkan vegetasi diantara bangunan berfungsi sebagai peneduh pada siang hari, karena matahari yang berada tepat diatas. Berikut merupakan vegetasi yang dipakai sebagai peneduh pada area pedestrian:

### 1. Pohon akasia kuning

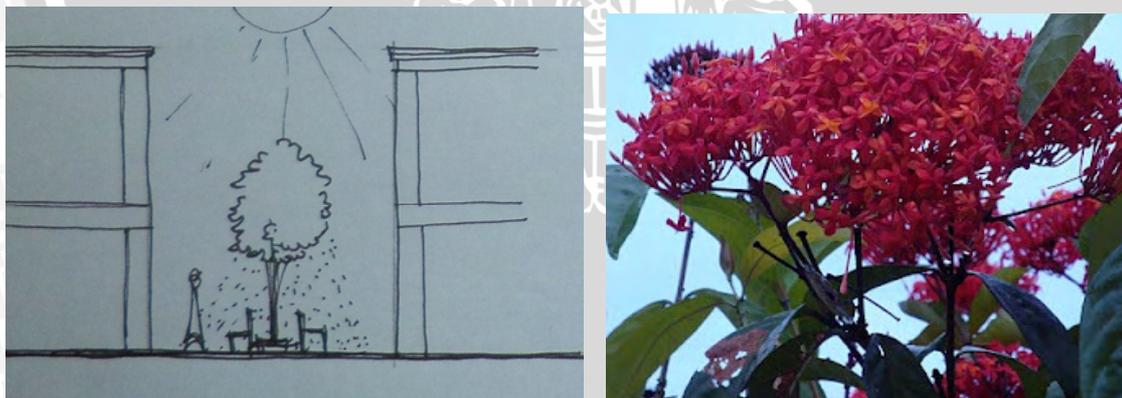
Akasia kuning (*acacia auriculiformis*) paling banyak ditanam sebagai tanaman peneduh dan penghias taman. Dapat tumbuh rindang berupa pohon sampai setinggi 15 m dan berdaun tunggal berbentuk bulan sabit memanjang yang disebut daun semu.



Gambar 4.48 Pohon Akasia Kuning

### 2. Pohon soka

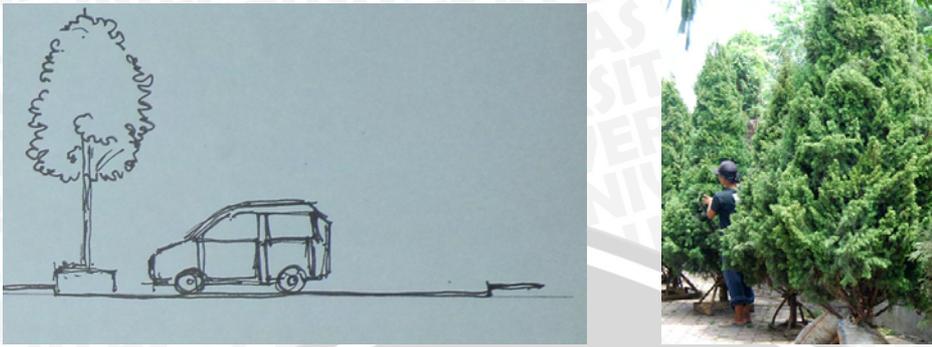
Soka (*ixora sp*) sangat digemari sebagai elemen taman. Penggunaannya antara lain sebagai tanaman pembatas, variasi taman misalnya ditanam dalam bentuk lingkaran. Tanaman ini paling bagus ditanam didaerah beriklim kering yang sepanjang hari terkena sinar matahari karena dengan kondisi ini tanaman akan rajin berbunga.



Gambar 4.49 Pohon Soka

### 3. Pohon Cemara

Pemakaian pohon cemaran digunakan sebagai penahan angin yang berasal dari barat dan timur, selain itu pohon cemaran juga berfungsi sebagai tanaman hias yang dapat dipasang lampu-lampu.



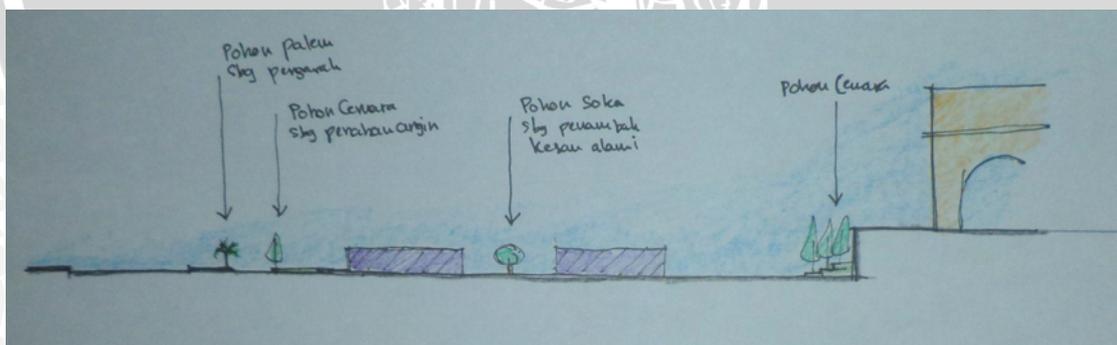
Gambar 4.50 Pohon Cemara

4. Pohon teh-tehan

Merupakan tanaman asli Indonesia yang dapat tumbuh dengan berdaun lebat dan rapat sehingga dapat digunakan sebagai pagar atau tanaman penghalang pandangan.



Gambar 4.51 Pohon Teh-tehan

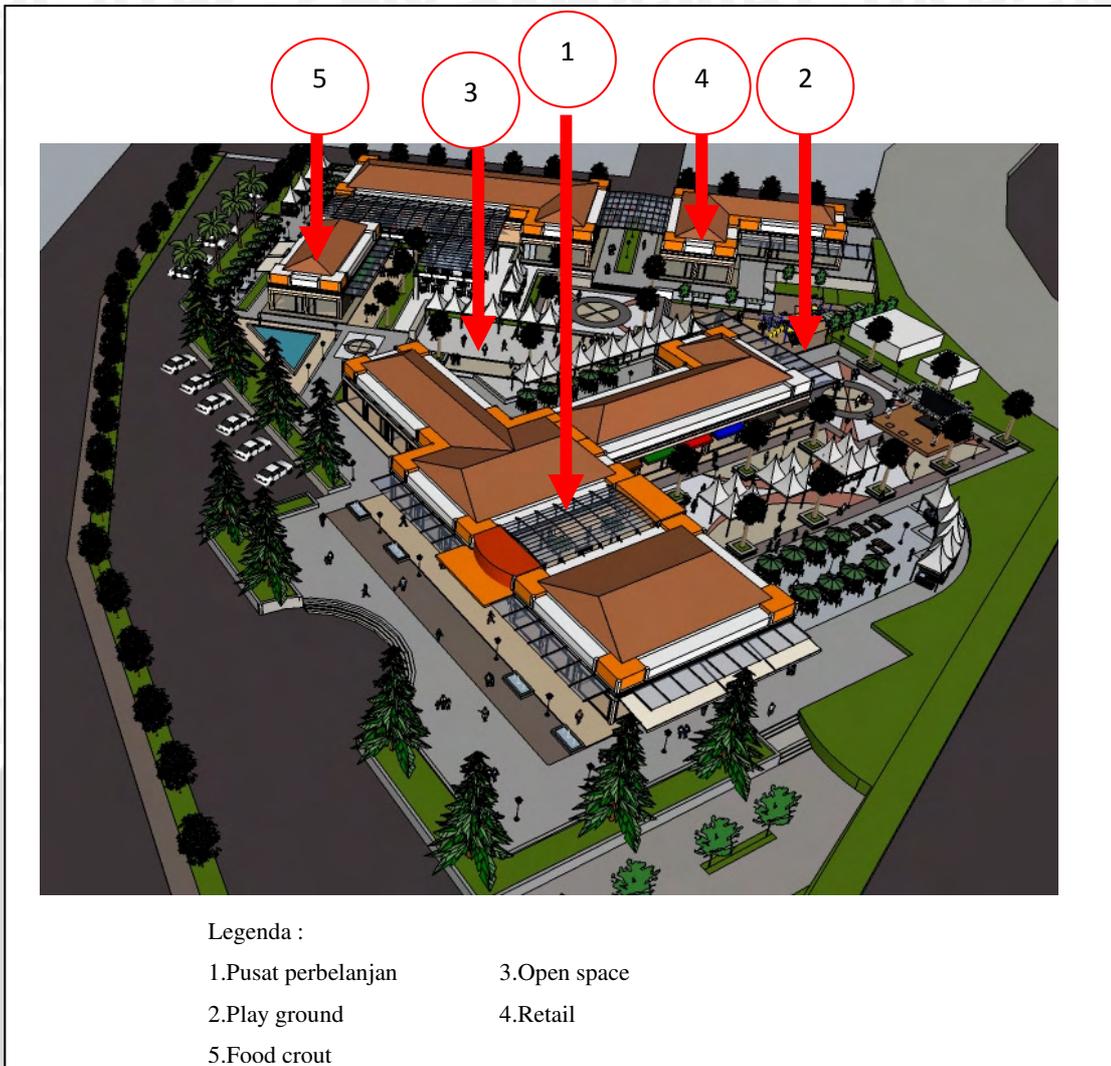


Gambar 4.52 Konsep Vegetasi Pada Kawasan

6.5 Hasil Desain

1. Organisasi Ruang

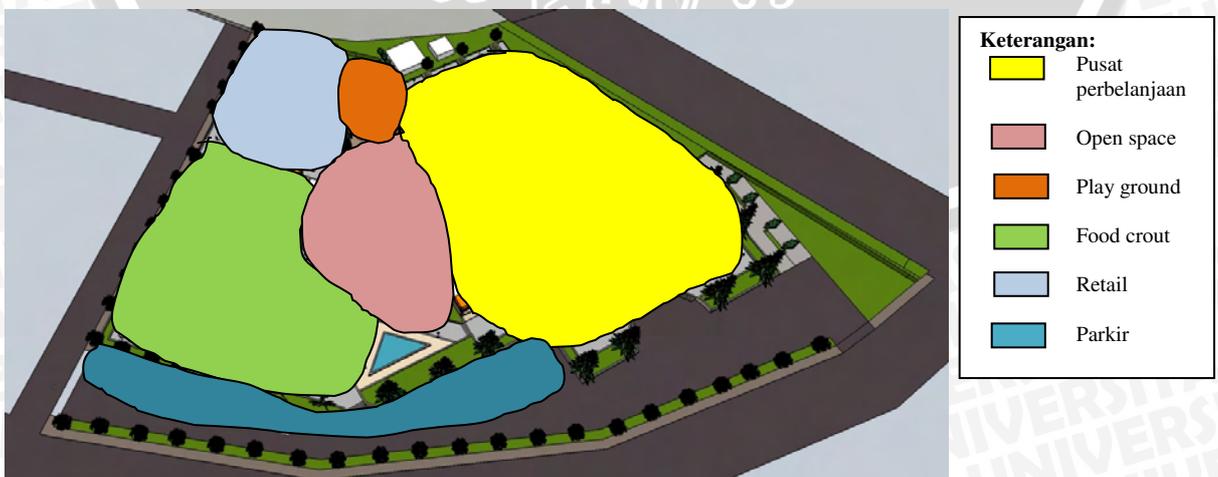
Penataan massa diletakan mengikuti sirkiasi sehingga tidak memberikan kesan monoton, dan pencapaian pada tiap massa dapat digunakan untuk kegiatan publik. Massa bangunan pada kawasan meliputi pusat perdagangan, play ground, ruang terbuka, food crout, retail.



Gambar 4.53 Layout City Walk Pada Kawasan Simpang Lima Gumul

## 2. Zoning Pada Tapak

Zoning pada tapak disesuaikan dengan jalur masuk sirkulasi pada kawasan, sehingga tiap area dapat diakses oleh pengunjung. Berikut merupakan zoning pada tapak *city walk* :



Gambar 4.55 Zoning Pada Tapak

Pada fasilitas perbelanjaan pengunjung dapat berbelanja diluar bangunan maupun didalam bangunan, diluar bangunan terdapat pedagang kaki lima dan tenan-tenan. Dengan memadukan dua konsep perbelajaan diluar dan didalam bangunan maka akan memberikan suasana berbeda.



Gambar 4.56 Fasilitas Perbelanjaan

Penyediaan fasilitas *play ground* pada kawasan *city walk* merupakan salah satu upaya untuk menarik anak-anak untuk datang pada kawasan *city walk*. *Retail* dan *play ground* berhubungan secara langsung, hal tersebut untuk memudahkan penyediaan kebutuhan pengunjung yang berada pada area *play ground*.



Gambar 4.57 Play Ground

Open space yang terdapat pada tengah tapak memiliki mempermudah akses menuju fasilitas lain seperti play gound, food crout, dan pusat perbelanjaan. Open space



Gambar 4.58 *Open Space*

Pada area *food crout* lebih bersifat terbuka dan dapat diakses langsung melalui parkir kawasan *city walk*. Penggunaan atap fiber glass memberikan kesan terbuka dan pemanfaatan cahaya matahari pada siang hari sebagai penerangan.



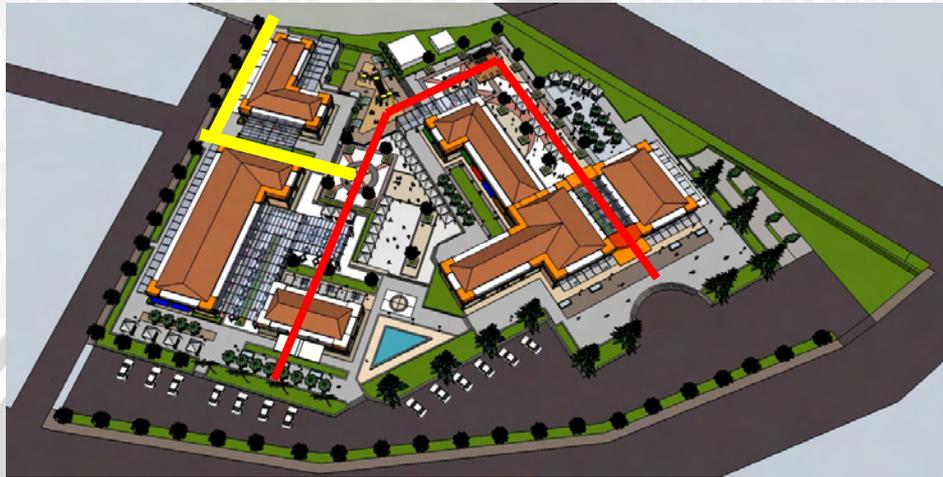
Gambar 4.59 *Food Crout*



Gambar 4.60 Akses Parkir Menuju *Food Crout*

### 3. Sirkulasi Pada Tapak

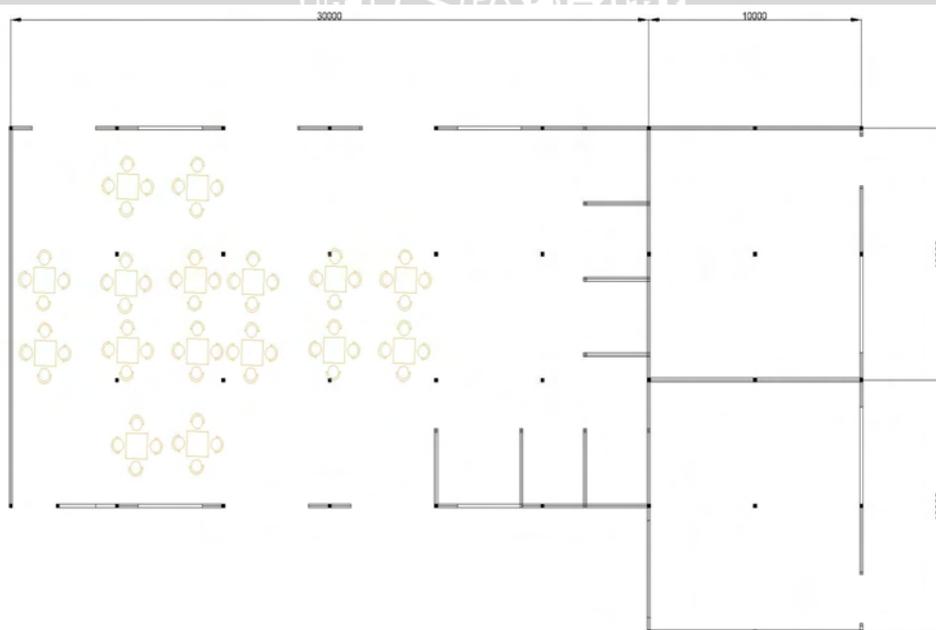
Sirkulasi pejalan kaki pada kawasan *city walk* diarahkan melalui ruang terbuka yang terdapat disekitar bangunan. Sirkulasi primer mulai dari entrance kemudian menuju area parkir, sedang sirkulasi sekunder dapat diakses melalui sebelah utara tapak.



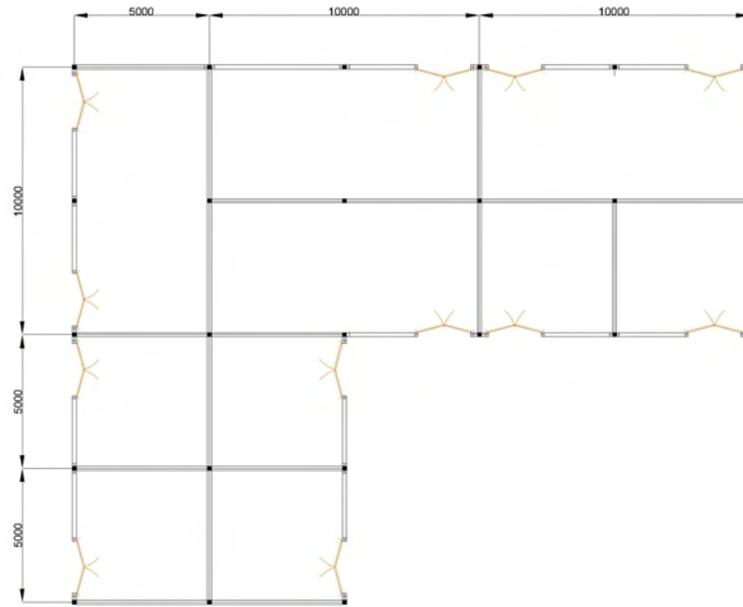
Gambar 4.61 Arah Sirkulasi

### 4. Denah

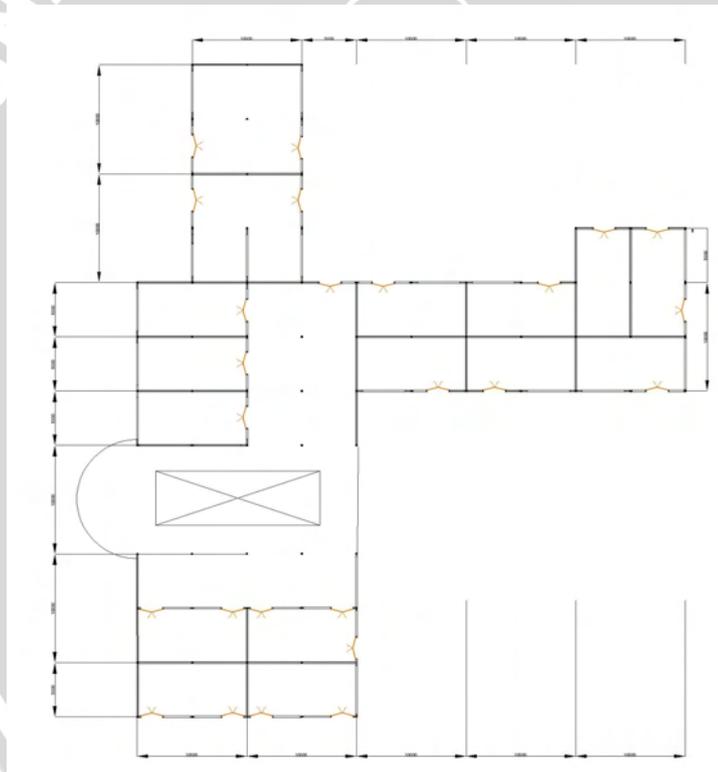
Denah bangunan berbentuk simetris, sehingga pemanfaatan lantai terbangun dapat digunakan semaksimal mungkin.



Gambar 4.62 Denah *Food Crout*



Gambar 4.62 Denah Retail



Gambar 4.63 Denah Pusat Perbelanjaan

### 5. Massa Bangunan Publik

Bentuk massa yang simetris merupakan salah satu cara untuk membentuk unity pada kawasan tersebut karena bentuk bangunan sekitar yang lebih didominasi oleh bentuk simetris. Warna pada fasad bangunan menggunakan warna monokrom coklat dengan menggunakan atap limasan yang disesuaikan dengan lingkungan sekitar tapak.



Gambar 4.64 Fasad Bangunan

Bangunan dengan skala besar seperti pusat perbelanjaan dan *food court* menggunakan penutup atap yang dapat ditembus oleh cahaya matahari, dengan tujuan untuk pecahayaannya alami dan memberikan kesan diluar ruangan.



Gambar 4.65 Interior Bangunan

## 6. Pedestrian Ways

*Pedestrian ways* yang terletak pada zona perbelanjaan dimanfaatkan sebagai tempat bazar, pedagang kaki lima, dan kegiatan yang bersifat rekreatif.



Gambar 4.66 Pemanfaatan *Pedestrian Ways*



Gambar 4.67 Sarana Bazar Pada Open Space



Gambar 4.68 Jalan Masuk Melalui Parkir Monumen



## BAB V

### KESIMPULAN

#### 5.1 Kesimpulan

Perkembangan kabupaten Kediri sangat pesat terutama pada objek-objek wisata dan perdagangan, akan tetapi perkembangan tersebut tidak diimbangi dengan jumlah fasilitas dan pengolahan lahan yang tepat sehingga masyarakat cenderung kurang menikmati fasilitas yang sudah ada.

*City walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul merupakan rekomendasi mengenai penataan landscape disekitar objek wisata dan tanggapan mengenai isu dengan permasalahan mengenai urban space yang berada pada kawasan distric, serta memberikan rekomendasi mengenai pentingnya sarana *pedestrian ways* pada suatu kawasan.

Kekhususan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul adalah sebagai berikut:

- Penataan massa yang terdiri dari beberapa massa yang dihubungkan dengan *pedestrian ways* merupakan salah satu pemecahan permasalahan mengenai kurangnya sarana pejalan kaki yang nyaman.
- Pada area *city walk* lebih banyak ruang terbuka sehingga dapat dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan oleh masyarakat, dan memberikan view keluar sehingga memberikan kesan menyatu dengan lingkungan sekitar.
- Merupakan kawasan perdagangan yang didukung dengan tersedianya sarana rekreasi pada tiap titik di kawasan tersebut.
- Memiliki tiga zoning, diantara zoning untuk anak muda dengan fasilitasnya, anak-anak dengan dilengkapi play ground, dan dewasa yang lebih cenderung pada fasilitas perbelanjaan.

#### 5.2 Saran

Proses perencanaan *city walk* pada kawasan Monumen Simpang Lima Gumul merupakan suatu gagasan yang timbul dari suatu fenomena kurang optimalnya penyediaan fasilitas urban space terutama pada sarana *pedestrian ways* yang hampir tidak dipedulikan oleh pemerintah.

Dalam kajian ini diharapkan dapat memberi sumbangan dan masukan terhadap perkembangan ilmu pengetahuan khususnya yang berkaitan dengan perancangan *city*

walk yang dapat dilihat dari disiplin ilmu arsitektur maupun dunia pariwisata pada umumnya. Masih kurangnya fasilitas pedestrian dan urban space merupakan suatu permasalahan yang timbul dalam sebuah kawasan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Asihihara, Yoshinobu, 1989, *Exterior Design In Architecture*, P.T.Dian Surya, Surabaya.
- Rapport, Amos, 1977, *Human Aspect of Urban Form*, Pergameon Prees, New York.
- Cars, Stephen, 1992, *Publick Space*, University Press, Cambridge.
- Gunadi, Sugeng, 1989, *Pedoman Perencanaan Tapak dan Lingkungan*.
- Hakim, Rustam, 2002, *Arsitektur Landsekap*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Rubenstein. 1978. *Central City Mall, Streetscapes and Urban Space*. New York: John Wiley and Sons. Inc
- Anas, Aly Mohamad, 1995, **Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan**, jurnal: Departemen Pekerja Umum, Jakarta.
- Petrus Natalivan dan Diau Aquarita, 2007, *Kebutuhan dan Peluang Pengembangan Fasilitas Pedestrian Pada Sistem Jalan di Perkotaan*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Vol 18 No 2 Agustus 2007.
- Santhyasa, G Komang, 2004, *Kajian Kawasan Ruang Publik Kota Pada Kawasan Alun-alun Kota Malang*, Jurnal: Jurusan Planologi Institut Teknologi Nasional, Malang.
- Manan, Sohid , 2008, *City walk Di Penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta (Pasar Pon-Gladag) Modern Tradisional*. Skripsi : jurusan Arsitektur fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah, Surakarta.
- Prihutami, Deasazkia, 2008, *Ruang Publik Kota*. Jurnal: Fakultas Teknik universitas Indonesia.
- Anonim, <http://www.garut.go.id/pariwisata>, diakses 15 Mei 2007.
- Anonim, [http://www.Kediri\\_holic.com/Sejuta Pesona Kecil](http://www.Kediri_holic.com/Sejuta_Pesona_Kecil), diakses 15 April 2010.
- Anonim, 2010, [http://www.Saudagar Bugis.co.id/](http://www.Saudagar_Bugis.co.id/) Kota Terbaik untuk Berbisnis.
- Anonim, 2008, [http://www..PareKITA.com/Mlaku-Mlaku Nang Pare](http://www.PareKITA.com/Mlaku-Mlaku_Nang_Pare), diakses 29 januari 2010.
- Undang Sudrajat, dalam <http://www.pikiran-rakyat.com/>, diakses pada 15 Mei 2010.