



TESIS - RA 142531

***LEGIBILITY* SEBAGAI PENGUAT *IMAGE* KAWASAN
STUDI KASUS: KAWASAN PASAR BESAR MALANG**

NADIA ALMIRA JORDAN

3214 203 003

DOSEN PEMBIMBING

Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B. D., M. Arch., Ph.D

Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D

PROGRAM MAGISTER

BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA

JURUSAN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

SURABAYA

2016



THESES - RA 142531

**THE ROLE OF LEGIBILITY TO STRENGTHEN THE
IMAGE OF AREA
CASE STUDY: PASAR BESAR AREA MALANG**

NADIA ALMIRA JORDAN

3214 203 003

SUPERVISORS

Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B. D., M. Arch., Ph.D

Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D

MASTER PROGRAM

URBAN DESIGN

DEPARTMENT OF ARCHITECTURE

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING

INSTITUTE TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

SURABAYA

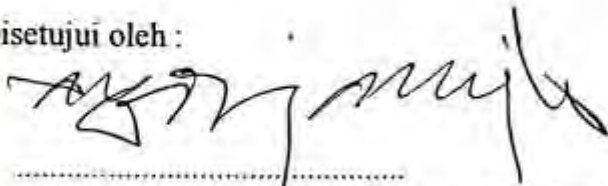
2016

**Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh
gelar
Magister Teknik (MT)
di
Institut Teknologi Sepuluh Nopember**

**Oleh :
Nadia Almira Jordan
NRP. 3214203003**

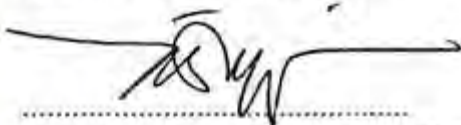
**Tanggal Ujian : 15 Juni 2016
Periode Wisuda : September 2016**

Disetujui oleh :



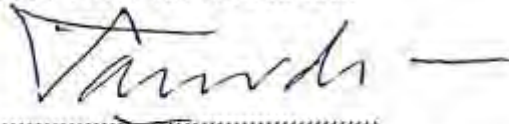
1. Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M.Arch, Ph.D
NIP. 194901251978032002

(Pembimbing I)



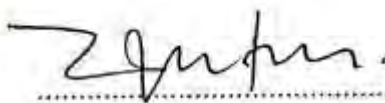
2. Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc, Ph.D
NIP. 195904271985032001

(Pembimbing II)



3. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
NIP. 196105201986011001

(Penguji)



4. Dr. Ima Defiana, S.T., M.T.
NIP. 197005191997032001

(Penguji)



Direktur Program Pascasarjana,

Prof. H. Djauhar Manfaat, M.Sc, Ph.D
NIP. 196012021987011001

LEGIBILITY SEBAGAI PENGUAT IMAGE KAWASAN

STUDI KASUS: KAWASAN PASAR BESAR KOTA MALANG

Nama Mahasiswa : Nadia Almira Jordan

ID Mahasiswa : 3214203003

Pembimbing : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti D., M. Arch., Ph.D

Co-Pembimbing : Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D

ABSTRAK

Kawasan Pasar Besar merupakan objek wisata belanja di kawasan kota lama Malang yang telah ada sejak tahun 1930-an. Pasar Besar dulunya adalah pasar etnis China yang kemudian berkembang menjadi pusat perbelanjaan Kota Malang yang berada di kawasan komersial pecinan. Perkembangan kawasan mempengaruhi perubahan fisik yang membuat kawasan tidak bisa menunjukkan *image* yang dapat langsung dikenali pengunjung.

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan konsep elemen pendukung *legibility* yang dapat menguatkan *image* kawasan sesuai dengan karakter aktivitas dan penggunaannya, dengan mempertahankan sejarah kawasan komersial pecinan dan memunculkan karakter lokal Kota Malang

Penelitian ini dilakukan dengan mendeskripsikan fakta-fakta kondisi fisik dan non-fisik kawasan pasar besar yang didukung dengan persepsi pengguna. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik *legibility analysis* dilakukan untuk mengetahui elemen pembentuk citra di dalam kawasan, *behaviour observation* dilakukan untuk melihat kecenderungan perilaku pengguna terhadap ruang dan *walkthrough analysis* dilakukan untuk melihat kondisi elemen fisik internal jalur dan *node*. Selanjutnya, metode sinopsis digunakan untuk menghasilkan alternatif solusi yang kemudian disusun dalam konsep kawasan sebagai wisata belanja Kota Malang dengan unsur sejarah dan budaya. Hasil penelitian adalah konsep elemen *path* dan *node* kawasan wisata belanja dengan karakter pecinan di Kota Malang. Tiga tipe *paths* dan dua konsep *nodes* kawasan memiliki karakter sesuai dengan jenis aktivitas komersial di dalamnya, yaitu *path* ramah pedestrian untuk pasar tradisional, *path* pertokoan modern dan *path* multifungsi, sedangkan *node* kawasan dibedakan menjadi *node* akses kawasan komersial dan *node* pusat interaksi dan aktivitas. Peningkatan wujud fisik elemen *path* dan *node* dilakukan untuk mendukung aktivitas, memberikan informasi tujuan wisata komersial dan menampilkan karakter asli kawasan sebagai kawasan pecinan.

Kata kunci: *image*, kawasan, *legibility*, pecinan

THE ROLE OF LEGIBILITY TO STRENGTHEN THE IMAGE OF AREA CASE STUDY: PASAR BESAR AREA MALANG

By : Nadia Almira Jordan
Student ID Number : 3214203003
Supervisor : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti D., M. Arch., Ph.D
Co-Supervisor : Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D

ABSTRACT

Pasar besar is the shopping tourism center in Malang City that has exists since the 1930s. It was formerly the Chinese market, which developed into a shopping center of Malang located in Chinatown commercial area. The development affecting physical changes that make the area cannot present its recognizable image for visitors.

This research aims to get the concept of legibility supporting elements that strengthen the image of Pasar Besar area based on the character of its activities and users, by maintaining the history of Chinatown commercial district and show off local character Malang.

This research was carried out by describing the facts of the physical and non-physical condition of Pasar besar area that is supported by the user's perception. The analysis technique used are legibility analysis carried out to determine the constituent elements of the image of the area, behavior observation made to see the trend of user behavior over space and walkthrough analysis done to see the condition of the physical elements of internal pathways and nodes. Furthermore, the synoptic method used to produce the alternative solution that then compiled in Malang shopping district concept with history and culture elements. The reserach product is the concept of path and node of shopping tourism area with hte chinatown character in Malang City. The three types of path and two types of node have each specific character based on its commercial activity, which are the traditional market path, pedestrian friendly path and multifunctional path. On the other hand, the types of node are the intersection node as the border of the area and a node as the interaction and activity center. The improvement of physical form of path and node is intended to support the commercial activity, inform the tourism feature, and present the indigenous character of Chinatown are in Malang.

Keyword: area, Chinatown, image, legibility

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR KEASLIAN TESIS	v
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	xi
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR TABEL	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah	3
1.3 Rumusan Masalah	4
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Sasaran Penelitian	5
1.6 Manfaat Penelitian	5
1.7 Ruang Lingkup Penelitian	5
1.7.1 Ruang Lingkup Wilayah	5
1.7.2 Ruang Lingkup Pembahasan	7
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	9
2.1 Tinjauan <i>Legibility</i>	9
2.1.1 <i>Legibility</i> untuk Membentuk <i>Image</i>	10
2.2 Teori Citra Kota	11
2.2.1 Tinjauan Mengenai Perilaku Pengguna	14
2.2.2 Tinjauan Mengenai Koridor di dalam Kawasan Komersial	18
2.2.3 Tinjauan <i>Streetscape</i>	27
2.3 Tinjauan Komparasi	32
2.3.1 <i>Kentucky Streetscape Design Guideline for Historic Commercial Districs</i>	32

2.3.2 <i>Gilbert Heritage District Design Guideline</i>	36
2.4 Review Penelitian Terdahulu	40
2.5 Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Pengamatan	41
BAB 3 METODE PENELITIAN	45
3.1 Paradigma Penelitian	45
3.2 Aspek Penelitian	46
3.3 Teknik Pengumpulan, Penyajian dan Analisis Data	48
3.3.1 Teknik Pengumpulan Data	50
3.3.2 Teknik Penyajian Data	51
3.3.3 Teknik Analisis Data	52
3.4 Metode Perancangan	53
3.5 Kerangka Penelitian	54
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	55
4.1 Tinjauan Umum Kota Malang	55
4.2 Tinjauan Umum Kawasan Penelitian	57
4.2.1 Rencana Tata Ruang	60
4.2.2 Kondisi Eksisting Kawasan Penelitian	60
4.3 Gambaran Kesejarahan Kawasan Penelitian	63
4.4 Penyajian Data dan Analisis Data	66
4.4.1 Analisis <i>Legibility</i> Kawasan Pasar Besar	66
4.4.2 Analisis Perilaku Pengguna di Kawasan	71
4.4.3 Analisis <i>Walkthrough</i>	94
4.5 Kriteria Khusus dan Konsep Elemen <i>Legibility</i> Kawasan Pasar Besar	110
4.5.1 Kriteria Khusus Elemen <i>Legibility</i>	110
4.5.2 Konsep dan Desain Elemen <i>Legibility</i>	102
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	127
DAFTAR PUSTAKA	129
BIOGRAFI	131

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kriteria umum dari teori yang digunakan	42
Tabel 3.1 Aspek penelitian berdasarkan sasaran penelitian	46
Tabel 3.2 Definisi aspek penelitian	47
Tabel 3.3 Penggunaan teknik analisis sesuai dengan sasaran peneltiian.....	49
Tabel 4.1 Luas Kecamatan di Kota Malang	55
Tabel 4.2 Jenis jalan di kawasan penelitian	63
Tabel 4.3 Pengamatan dan analisi <i>legibility</i> kawasan	67
Tabel 4.4 Pengamatan perilaku pengguna <i>path</i> I dan II	72
Tabel 4.5 Pengamatan perilaku pengguna <i>path</i> III.....	76
Tabel 4.6 Pengamatan perilaku pengguna <i>path</i> IV.....	81
Tabel 4.7 Pengamatan perilaku pengguna <i>path</i> V	85
Tabel 4.8 Pengamatan perilaku pengguna <i>path</i> VI	89
Tabel 4.9 Analisis <i>linear side view path</i> tipe 1	97
Tabel 4.10 Analisis <i>linear side view path</i> tipe 2.....	99
Tabel 4.11 Analisis <i>linear side view path</i> tipe 3.....	101
Tabel 4.12 Pengamatan <i>node</i> A	104
Tabel 4.13 Pengamatan <i>node</i> C	106
Tabel 4.13 Kriteria khsuus elemen <i>legibility</i> kawasan pasar besar	110

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Posisi Kawasan Pasar Besar.....	6
Gambar 1.2 Batas Kelurahan Sukoharjo dan Batas wilayah penelitian	7
Gambar 2.1 Elemen Pembentuk Citra Kota	12
Gambar 2.2 Aspek Kualitas <i>place</i>	16
Gambar 2.3 Fasad bangunan komersial	23
Gambar 2.4 Jenis desain bangunan pojok	24
Gambar 2.5 <i>Skyline</i> Kota Chicago	24
Gambar 2.6. Elemen dekoratif pada penutup tanah untuk membedakan jalur dan area di Nottingham	25
Gambar 2.7 <i>Sydney Opera House</i> menjadi <i>landmark</i> kota	26
Gambar 2.8 Zona <i>streetscape</i>	28
Gambar 2.9. <i>Curbs ramp</i>	33
Gambar 2.10 Material jalur <i>pedestrian</i>	33
Gambar 2.11 Pencahayaan jalur	34
Gambar 2.12 Vegetasi	34
Gambar 2.13 Area parkir	34
Gambar 2.14 Perabot jalan	35
Gambar 2.15 <i>Signage</i> toko	35
Gambar 2.16 <i>Signage</i> jalan	36
Gambar 2.17 Jalur pedestrian dengan fasilitas dan pembatas dengan jalur kendaraan	37
Gambar 2.18 Jalur kendaraan mempertahankan kontinuitas <i>sidewalk</i>	37
Gambar 2.19 Vegetasi menambah warna	38
Gambar 2.20 Elemen fasad kontemporer tetap mengikuti gaya bangunan lama .	38
Gambar 2.21 Penyesuaian warna dan material bangunan dengan gaya lama	39
Gambar 2.22 Grafis <i>signage</i> yang menarik pada siang dan malam hari	39
Gambar 2.23 <i>Sculpture</i> yang mengikuti gaya bangunan	40
Gambar 3.1 Diagram metode sinopsis	53
Gambar 4.1 Kawasan strategis Kota Malang tahun 2030	56

Gambar 4.2 Peta pembagian wilayah Kota Malang dan posisi Kawasan	
Pasar Besar	58
Gambar 4.3 Peruntukan lahan pada BWP Malang Tengah	58
Gambar 4.4 Pertokoan di kawasan pasar besar	61
Gambar 4.5 Bangunan pasar besar	61
Gambar 4.6 Permukiman di dalam kawasan	62
Gambar 4.7 Jenis koridor jalan kawasan penelitian	62
Gambar 4.8 Bangunan pasar besar sebagai bangunan utama kawasan	64
Gambar 4.9 Gaya bangunan dan ornamen di kawasan	65
Gambar 4.10 Area pengamatan perilaku pengguna	71
Gambar 4.11 Kesimpulan hasil analisis perilaku pengguna <i>path</i> dan <i>node</i>	93
Gambar 4.12 Objek pengamatan <i>walkthrough analysis</i>	95
Gambar 4.13 Peta kunci pengamatan <i>path</i> tipe 1	96
Gambar 4.14 Arah pengamatan <i>path</i> tipe 1	96
Gambar 4.15 Peta kunci pengamatan <i>path</i> tipe 2	98
Gambar 4.16 Arah pengamatan <i>path</i> tipe 2	99
Gambar 4.17 Peta kunci dan arah pengamatan <i>path</i> tipe 3	101
Gambar 4.18 Posisi <i>node</i> A pada persimpangan	103
Gambar 4.19 Lingkungan sekitar <i>node</i> A.....	104
Gambar 4.20 Pandangan visual dari tengah <i>node</i> A.....	105
Gambar 4.21 Posisi <i>node</i> C pada persimpangan	106
Gambar 4.22 Lingkungan sekitar <i>node</i> C.....	107
Gambar 4.23 Pandangan visual dari tengah <i>node</i> C.....	108
Gambar 4.24 Ruang luar <i>node</i> C	109
Gambar 4.25 Konsep elemen <i>path</i> dan <i>node</i> kawasan pasar besar	113
Gambar 4.26 Konsep <i>path</i> 1	104
Gambar 4.27 Visualisasi konsep <i>path</i> 1	105
Gambar 4.28 Visualisasi konsep <i>path</i> 1 (2)	106
Gambar 4.29 Visualisasi konsep <i>path</i> 2	108
Gambar 4.30 Visualisasi konsep <i>path</i> 3	110
Gambar 4.31 Konsep <i>node</i> persimpangan	111

Gambar 4.32 Visualisasi konsep node persimpangan	112
Gambar 4.33 Visualisasi konsep node pusat aktivitas	113
Gambar 4.34 Visualisasi konsep node pusat aktivitas (2)	114

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Malang merupakan salah satu kota besar di Jawa Timur yang berkembang dengan pesat sebagai kota kunjungan wisata. Citra (*image*) dan suasana Kota Malang menjadi salah satu daya tarik bagi wisatawan yang berkunjung. Kesan yang ditampilkan tersebut dapat terbaca melalui bangunan-bangunan sejarah dan struktur kotanya. Beberapa kawasan di Kota Malang memiliki ciri-ciri khusus yang langsung dapat dikenali, seperti kawasan bangunan kolonial Eropa di jalan Ijen, kawasan perdagangan dan jasa kuno di jl. Kayutangan dan pasar besar di kawasan pecinan.

Salah satu tujuan wisata di Kota Malang adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Beberapa barang khas diperdagangkan baik oleh warga asli maupun pendatang, sehingga kegiatan perdagangan dan jasa merupakan salah satu penunjang aspek ekonomi dan sosial. Kegiatan tersebut ditempatkan pada beberapa kawasan komersial yang telah ada sejak dulu ataupun kawasan komersial yang baru dibentuk oleh pemerintah Kota Malang.

Kawasan komersial tua dan besar Kota Malang adalah kawasan pasar besar. Bangunan utama di kawasan ini adalah bangunan pasar besar yang berada pada tengah kawasan dan merupakan tujuan belanja utama sebagian besar pengunjung. Bangunan pasar besar dan pertokoan ada sejak tahun 1930-an hingga sekarang karena kelengkapan barang dengan harga yang relatif murah, sehingga terbentuk sebuah kawasan komersial yang besar di pusat kota. Kawasan ini merupakan kawasan pecinan dan pasar besar dulunya adalah pasar swasta milik etnis china yang kemudian diambil alih oleh pemerintah Kota Malang untuk dijadikan pasar kota. Sehingga kesan pecinan dan budaya lokal Malang secara bersama berusaha ditampilkan pada elemen lingkungan kawasan.

Keberadaan pasar besar di kawasan tersebut merupakan pendorong muncul dan berkembangnya pertokoan di sekitarnya, sehingga membentuk kawasan komersial. Pemerintah Kota Malang telah melakukan pengembangan

pasar dan lingkungan di sekitarnya untuk memenuhi kebutuhan pengguna, karena pusat pergerakan manusia dan kendaraan yang paling tinggi berada pada pasar besar yang tidak hanya terdiri dari pasar tradisional, namun *department store*. Keduanya merupakan tempat belanja yang dapat dijangkau seluruh lapisan masyarakat.

Seperti kawasan komersial pada umumnya, kawasan ini terdiri dari aktivitas dan fasilitas yang beragam. Karakter aktivitas tersebut berbeda-beda, begitu pula karakter pelaku atau penggunanya. Pengguna yang terlibat berasal dari berbagai kalangan dan kawasan. Pola perilaku pengguna tersebut akan berbeda-beda sesuai dengan tujuan kunjungannya, kondisi pengguna saat berkunjung dan aspek fisik tempat aktivitas terjadi. Pola aktivitas juga akan berbeda dari satu koridor dengan koridor lainnya karena jenis aktivitas komersial yang berbeda. Aktivitas tersebut sekarang terlihat kurang teratur sehingga suasana menjadi kurang nyaman bagi pengunjung.

Penyebab ketidakaturan pada koridor-koridor di kawasan tersebut berawal dari penyalahgunaan jalur pedestrian oleh para PKL. Menetapnya PKL pada jalur pedestrian membuat pergerakan pedestrian terbatas. Pada beberapa tempat, PKL mengambil seluruh lebar jalur untuk berdagang, sehingga pedestrian mengambil bahu jalan untuk jalur berjalan. Keadaan tersebut tentunya mengancam keselamatan pedestrian dan juga mengganggu sirkulasi kendaraan yang melintas. Kendaraan menjadi kurang lancar melintas karena terhalang pedestrian dan juga kendaraan lain yang berhenti sembarangan. Selain itu, kepadatan jalur sirkulasi tersebut berdampak pada terhalangnya tampak visual pertokoan dari sudut pandang pengguna kendaraan. Hal tersebut menyebabkan pola pergerakan pada kawasan wisata belanja pasar besar kurang dapat ditangkap dengan mudah dan diikuti oleh pengunjung.

Ketidaknyamanan pengunjung tersebut terletak pada wajah jalan, yaitu ruang diluar bangunan yang menghubungkannya antar sisi koridor. Wajah jalan yang terbentuk pada kawasan tersebut telah ada sejak dulu, namun seiring dengan perkembangan kawasan yang kurang terkontrol, terdapat pengalihan fungsi dan kurangnya peningkatan kualitas. Peningkatan elemen wajah jalan dimaksudkan untuk menyediakan fasilitas penunjang aktivitas komersial yang lebih baik bagi

pengunjung. Selain itu, elemen wajah jalan juga memiliki bagian-bagian yang dapat berkontribusi dalam memperkuat karakter kawasan pecinan pasar besar.

Desain elemen wajah jalan dapat menguatkan kesan kawasan sebagai kawasan tua pecinan yang memiliki gaya arsitektur khas. Berdasarkan penelitian sebelumnya pada kawasan pasar besar (Haripradianto, 2004), terdapat perubahan fisik fasad bangunan pertokoan secara tidak terkendali, khususnya pada koridor Jl. Pasar Besar. Aspek penataan fasad pada penelitian tersebut dilihat dari langgam bangunan yang mendominasi kawasan. Hasil penelitian merupakan sebuah panduan desain fasad bangunan dengan mengembalikan jati diri kawasan, yang bertujuan menyelaraskan *skyline* bangunan di dalam koridor tersebut. Sejalan dengan pengamatan awal yang dilakukan oleh peneliti, kesan kawasan pasar besar telah memudar seiring dengan mulai berubahnya wajah beberapa bangunan menjadi gaya modern, sehingga dalam penelitian ini hasil panduan penataan fasad tersebut bisa dijadikan sebuah referensi untuk mendukung analisis yang akan dilakukan.

Perlunya penguat keterbacaan kawasan pasar besar dimaksudkan untuk menegaskan keberadaan kawasan sebagai kawasan wisata komersial. Keterbacaan ini diwujudkan agar kawasan lebih mudah dikenali dan diingat melalui tampak visual dan secara bersamaan dapat menyediakan kawasan komersial yang sesuai dengan kebutuhan penggunaannya. Selain itu, keberadaan wajah jalan koridor menjadi bagian penting dalam melengkapi kebutuhan koridor kawasan komersial, kebutuhan pertokoan dan kebutuhan pengguna khususnya pasar besar, untuk mendukung aktivitas komersial dan menciptakan wajah jalan yang sesuai dengan aktivitas yang terjadi dan sesuai dengan karakter kawasan.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, dapat diketahui bahwa meningkatnya kegiatan komersial tersebut menimbulkan ketidakteraturan kawasan. Permasalahan yang muncul dari keadaan tersebut antara lain:

- *Image* kawasan pasar besar sebagai salah satu kawasan komersial pecinan menjadi pudar karena perubahan fisik fasad bangunan dan kurangnya peningkatan desain wajah jalan

- Karakter budaya dan aktivitas yang beragam saling memiliki potensi namun terlihat kurang teratur dan kurang dikuatkan
- Ketidakteraturan di sekitar area pertokoan dan jalan mengakibatkan terganggunya sirkulasi dan berkurangnya kesan visual koridor jalan
- Wajah jalan kawasan mengalami pengalihan fungsi dan tidak terlihatnya karakter khusus, bahkan belum lengkapnya fasilitas yang dapat menunjang aktivitas komersial
- Keterbacaan *image* kawasan perlu diperkuat melalui elemen kawasan sebagai penguat dan pengenalan bagi pengunjung

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang ditemukan, permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana elemen-elemen penguat keterbacaan *image* eksisting kawasan pasar besar?
2. Bagaimana karakter perilaku pengguna di kawasan pasar besar?
3. Bagaimana kondisi fisik wajah jalan pada koridor komersial kawasan pasar besar?
4. Bagaimana konsep elemen penguat keterbacaan *image* kawasan pasar besar Malang?

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan dicapai dari penelitian ini, antara lain:

1. Mendapatkan gambaran keterbacaan *image* eksisting kawasan melalui elemen-elemen penguatnya
2. Mendapatkan karakter perilaku pengguna kawasan
3. Mendapatkan kondisi fisik wajah jalan koridor komersial kawasan
4. Mendapatkan konsep elemen penguat keterbacaan *image* kawasan wisata komersial pasar besar Kota Malang sesuai dengan karakter asli kawasan

1.5. Sasaran Penelitian

Sasaran penelitian ini adalah:

- a. Mendeskripsikan elemen-elemen penguat keterbacaan *image* kawasan eksisting
- b. Menggambarkan karakter perilaku pengguna di kawasan pasar besar
- c. Mendeskripsikan kondisi koridor jalan dan elemen wajah jalan kawasan
- d. Menyusun konsep elemen penguat keterbacaan *image* kawasan pasar besar Malang

1.6. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi berbagai pihak antara lain:

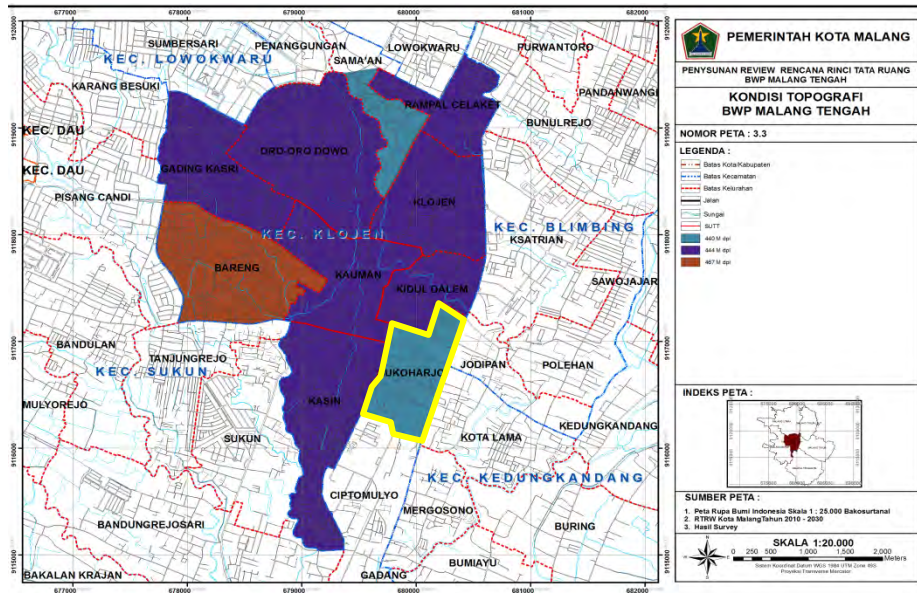
- a. Manfaat bagi pemerintah selaku penentu kebijakan
Penelitian dilakukan dengan memperhatikan permasalahan yang ada di kawasan komersial besar di Kota Malang, sehingga dapat dijadikan alternatif penyelesaian permasalahan kawasan dan juga untuk meningkatkan estetika kawasan bersejarah.
- b. Manfaat bagi masyarakat
Penelitian ini dilakukan untuk dijadikan alternatif solusi peningkatan fasilitas kegiatan komersial di kawasan baik untuk mencapai kawasan, ataupun dalam beraktivitas di dalamnya, bagi pemilik pertokoan atau pengunjung kawasan.
- c. Manfaat bagi ilmu pengetahuan
Penelitian ini menjadi penerapan teori pendukung keterbacaan untuk menguatkan *image* kawasan melalui elemen fisik dengan memperhatikan perilaku pengguna.

1.7. Ruang Lingkup Penelitian

1.7.1. Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah penelitian ini adalah Kawasan Pasar Besar, Kelurahan Sukoharjo, Kecamatan Klojen, Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) Malang Tengah, Kota Malang. Kawasan ini termasuk dalam SBWP III dengan fungsi

sebagai zona perdagangan dan jasa dan perumahan. Pusat kegiatan perdagangan dan jasa dengan skala pelayanan regional di wilayah ini salah satunya adalah kawasan pasar besar dan sekitarnya, yang disebut dengan Blok III-B.



Gambar 1.1 Posisi kawasan pasar besar pada BWP Malang Tengah (sumber: RDTR BWP Malang Tengah, 2013)

Dalam penelitian ini, batas kawasan yang diambil didasarkan pada batas Sub Blok Peruntukan VI dan disesuaikan dengan pengamatan awal kawasan mengenai area yang paling dominan memiliki permasalahan, dalam hal ini adalah penggunaan dan pergerakan dengan intensitas tinggi di dalam kawasan komersial. Batas wilayah penelitian dan koridor jalan yang diambil sebagai objek pengamatan ditunjukkan pada gambar 1.2.

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

Kajian pustaka ini meliputi pemaparan dan pengkajian mengenai teori-teori yang mendukung untuk menyelesaikan permasalahan yang telah dirumuskan. Teori utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah pemahaman mengenai keterbacaan (*legibility*) dan mengenai elemen pembentuk citra kota. Selanjutnya teori untuk mendukung teori *legibility* adalah tinjauan teori perilaku pengguna, tinjauan teori koridor jalan, teori mengenai wajah jalan (*streetscape*), studi komparasi dan *review* penelitian terdahulu.

2.1. Tinjauan *Legibility*

Sebuah kota dapat memberikan suatu kesan yang khas dan khusus bagi setiap pengunjung ataupun penghuni kota tersebut. Kesan yang ditangkap merupakan ekspresi elemen-elemen pembentuk kota yang menunjukkan kekhasan kota tersebut untuk langsung dapat dikenali. *Legibility* menurut Lynch (1960) adalah kejelasan suatu kota yang dirasakan secara jelas oleh pengamat. Sebuah kota atau bagian wilayah kota dapat dikenali dengan cepat dan jelas mengenai area atau jalur jalannya dan elemen-elemen pembentuk kotanya untuk memberi kemudahan bagi masyarakat yang bergerak di dalamnya. Dalam melihat *legibility*, kota tidak hanya dilihat sebagai sebuah objek itu sendiri, namun kota dengan penghuni yang memiliki perasaan saat menghuninya. Pengukuran *legibility* tidak dapat dilakukan hanya dengan menilai keindahan atau keteraturannya saja, namun bentuk kota harus dapat diakui dan terorganisir dalam sebuah pola yang masuk akal dan logis. Kejelasan bentuk sebuah kota dapat menyediakan kenyamanan dan pengalaman bagi masyarakat di dalamnya melalui kedalaman kawasan kota. *Legibility* yang disebut juga dengan *imageability* atau *visibility*, digunakan untuk memisahkan atau membedakan kota atau daerah melalui fitur-fitur khusus yang dimiliki dan yang dapat menarik perhatian masyarakat.

Untuk melihat kejelasan tersebut, *mental image* sebuah kota yang digambarkan berdasarkan perilaku masyarakat. Gambaran perilaku masyarakat tersebut direkam melalui peta yang dapat dikenali dan diorganisir menjadi sebuah

pola yang koheren. Jika sebuah kota itu *legible* atau jelas, dapat langsung ditangkap sebagai pola yang berhubungan menjadi simbol yang mudah dikenali. Sehingga sebuah kota yang *legible* adalah kota dengan distrik, landmark atau jalur yang mudah diidentifikasi dan dengan mudah di kelompokkan menjadi pola keseluruhan.

2.1.1. Legibility untuk Membentuk Image

Salah satu penelitian yang dilakukan oleh Hasanin (2007) mengenai kontribusi *urban legibility* dan elemen yang terkait pada *image* Kota Doha pada Asian Games ke-15 di Qatar. Analisis dalam penelitian ini mencari bagaimana *environmental graphic design* (EDG) mempengaruhi kualitas lingkungan dan bagaimana grafis lingkungan tersebut berkontribusi pada *legibility* kota. EDG merupakan komunikasi grafis pada lingkungan terbangun, yang dikenal dengan *signage*, dan merupakan jenis desain yang berhubungan dengan *image* lingkungan terbangun termasuk periklanan, penanada jalan, penanda pertokoan dan penanda lainnya yang mengindikasikan aktivitas berbeda oleh masyarakat. *Legibility* sendiri dapat dikonseptualisasikan sebagai penekanan tidak hanya pada aspek spasial dan fungsional lingkungan, tetapi juga pengaruh dari makna sosial dari pengetahuan spasial.

Dalam penelitian ini, konsep kualitas lingkungan dilihat sebagai perbedaan level taksonomi, yaitu *lower level* (kualitas instrumen lingkungan), *middle level* (kualitas fungsi lingkungan), dan *higher level* (kualitas simbolik dari kosmologis, pandangan dan agama) (Rapoport, 1988), yang mencakup gagasan *urban legibility* dan digunakan sebagai alat untuk mengukur kualitas dan efektivitas lingkungan. Pengamatan dilakukan pada keseluruhan grafis lingkungan dalam kondisi dan situasi kawasan yang berbeda berkontribusi pada keseluruhan kualitas visual kota.

Pada *lower level*, peneliti mengamati elemen seperti logo dan maskot, *billboard*, *banner*, *sculpture*, *outdoor display*, *water tower*, *icon* cabang olahraga, dan *branding*. Sedangkan *middle level*, pengamatan dilakukan pada pengarah rute, *signage* dan *landmark*. Pada *high level* pengamatan dilakukan untuk melihat makna yang ditampilkan dan konsep desain grafis dan dampaknya terhadap kualitas *image* kota.

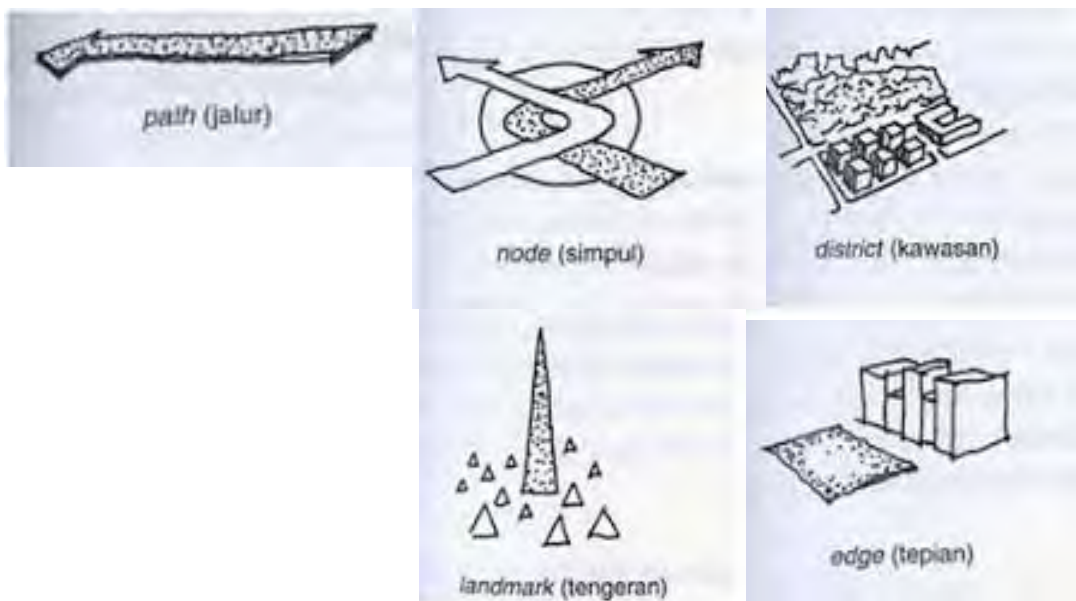
Beberapa kondisi kawasan dari yang sangat umum dan yang kurang umum lokasi dan intensitas penggunaannya diidentifikasi terkait desain lingkungannya sebelum dan sesudah pertandingan.

Berdasarkan analisis dan persepsi penduduk kota, grafis dapat membentuk *image* dan secara bersamaan berkontribusi pada *legibility* kota. Pemandangan kota dapat menggambarkan aspek-aspek yang dapat diingat. Ingatan tentu bervariasi dari sudut pandang dan cara pandang pengamat. Ingatan yang dimiliki sebagai individu atau bagian dari kelompok menjadi lebih tertanam dari pengalaman perkotaan saat diperkuat oleh konsistensi yang disajikan. Grafis lingkungan dapat berkontribusi dalam membentuk ingatan mengenai *image* kota dan membantu hubungan antara orang di masa lalu, sekarang, dan di masa depan dalam mengalami pemandangan kota.

2.2. Teori Citra Kota

Lynch (1960) menyebutkan bahwa struktur dan identitas lingkungan dapat dianalisis ke dalam tiga komponen, yaitu identitas, struktur dan makna. Identifikasi objek dan wujud objek yang dapat dipisahkan atau disatukan dengan objek lain atau lingkungan disebut sebagai identitas. Pengamatan citra (*image*) juga harus dapat melihat hubungan spasial atau pola dari objek dari sudut pandang pengamat dan objek lain. Sebuah objek dengan wujud visual tertentu dapat memiliki banyak makna bagi setiap pengamat. *Image* berguna untuk membuat kesatuan makna bagi suatu objek melalui struktur yang secara visual dapat diakui oleh masyarakat sebagai makna tertentu.

Dalam pembacaan sebuah kota, beberapa elemen dapat digunakan sebagai aspek pembacaan yang didasarkan pada identitas, struktur dan makna. Selanjutnya elemen tersebut disebut juga sebagai elemen yang mendukung pembentukan *image* sebuah kota, yaitu:



Gambar 2.1 Elemen Pembentuk Citra Kota (sumber: Lynch, 1960)

a. *Path*

Path (jalur) merupakan elemen utama sebagai sarana mengamati kota, yaitu jalur yang digunakan pengamat untuk bergerak dan berpindah tempat. Jalur tersebut antara lain jalan raya, gang, rel kereta api, dan sebagainya. *Path* menjadi elemen yang paling penting dalam kejelasan *image* kota karena menunjukkan rute-rute sirkulasi yang menghubungkan tempat dan elemen-elemen lingkungan. Dalam menjelaskan elemen ini, hal yang pertama perlu diperhatikan adalah *path* harus dapat dengan mudah diidentifikasi jalur dan belokannya dan memiliki kontinuitas yang jelas dari titik asal ke titik tujuan. Selanjutnya skala karakter *path* perlu diperhatikan dengan cara menegaskan *node* dan *landmark* di dalamnya. Selain itu, karakter spasial yang spesifik dan dekorasi fasad yang unik dapat menjadi kekuatan *legibility* kawasan melalui *path*.

b. *Edge*

Edge adalah sebuah wujud visual yang kuat yang digunakan sebagai pembatas kawasan dengan kawasan lainnya. Wujud visual *edge* diharapkan dapat membedakan, membagi ataupun menyatukan area yang berbeda sesuai dengan hubungan kedua area tersebut. Sebuah kawasan dapat memiliki identitas yang lebih baik jika batas wilayahnya jelas namun tetap terjalin

kontinuitas batas tersebut. Beberapa elemen *edge* yang digunakan dalam membatasi kawasan, yaitu jalur tol, jembatan layang atau sungai.

c. *District*

Distrik merupakan suatu bagian kota dengan karakteristik khusus yang langsung dapat dikenali pengamat. *Image* distrik dapat dilihat melalui karakter fisik yang homogen dari tampilan komponen tekstur, ruang, bentuk, detail, simbol dan komponen visual lainnya. Komponen tersebut diterapkan dalam kelompok bangunan dalam suatu kawasan yang memiliki karakter yang sama untuk membedakannya dengan kawasan lainnya. Selain itu, *image* distrik yang kuat dapat ditampilkan melalui bentuk batasnya yang memperjelas akhiran dan awalan distrik tersebut.

d. *Node*

Node adalah simpul atau daerah strategis tempat aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah aktivitas lainnya, yang dapat berbentuk lingkaran, persegi, bentuk linier, pusat kawasan dan sebagainya. Secara umum ada dua jenis bentuk *node*, yaitu perpotongan jalur dan konsentrasi karakter kawasan identitas *node* akan lebih jelas jika memiliki fitur atau spesifikasi yang unik di dalamnya dan dapat menyelaskan karakter lingkungan di sekitarnya.

e. *Landmark*

Landmark adalah titik yang secara visual dapat menarik perhatian pengamat dari ukuran dan letaknya. Karakter fisik *landmark* adalah “keganjilan” atau kesan tunggal, yaitu menciptakan aspek spasial sebagai sesuatu yang paling berpengaruh melalui kekontrasan dengan lingkungan sekitarnya. Sebuah *landmark* akan membantu sebuah kota untuk dengan mudah dikenali, karena merupakan titik yang menjadi ciri khas suatu kota atau kawasan tersebut, contohnya seperti patung Merlion di Singapura dan Tugu Pahlawan di Surabaya.

Elemen-elemen tersebut muncul menjadi suatu kesatuan elemen yang menggambarkan *image* kota. Distrik dapat dibangun dari *node*, ditegaskan keberadaannya melalui *edge*, ditembus atau dilewati melalui *path* dan didominasi dengan keberadaan *landmark*.

2.2.1. Tinjauan Mengenai Perilaku Pengguna

Pemahaman teori perilaku diperlukan untuk membantu pengamatan terkait elemen non-fisik kawasan. Pengamatan terhadap suatu kota tidak dapat dipisahkan dari elemen-elemen yang bergerak di dalam kota dan manusia serta aktivitasnya secara keseluruhan yang seimbang dengan elemen fisik kawasan (Lynch, 1960).

A. *Behaviour setting*

Teori mengenai perilaku (behaviour) masyarakat di dalam ruang kota dibutuhkan sebagai pemahaman sebelum melakukan observasi terkait dengan perilaku pengguna pasar besar di dalam kawasan. Barker (1968) mengatakan bahwa *behaviour setting* ada antara pola pergerakan perilaku dan lingkungan, dimana perilaku tersebut terjadi di lingkungan. *Behaviour setting* juga merupakan wujud referensi diri yang terdiri dari satu atau lebih pola pergerakan perilaku. Dalam mengamati *behaviour setting*, barker menyebutkan beberapa aspek yang digunakan sebagai alat pengukur, yaitu:

- a. Kejadian, yaitu jumlah hari dalam satu tahun aktivitas terjadi
- b. Durasi, yaitu berapa jam aktivitas berlangsung dalam satu tahun
- c. Populasi, yaitu jumlah orang yang berbeda yang melakukan aktivitas selama 1 tahun
- d. Waktu yang dihabiskan, yaitu jumlah waktu yang dihabiskan satu orang saat melakukan aktivitas
- e. Penetrasi, yaitu sejauh mana seorang pengguna terlibat di dalam aktivitas
- f. Pola aksi, atribut fungsional dari pola perilaku, seperti agama, pendidikan, dan rekreasi
- g. Mekanisme perilaku, yaitu modalitas melalui apa aktivitas diimplementasikan, seperti aktivitas motorik, berbicara, atau berpikir
- h. Kesempurnaan, yaitu gabungan pengukuran dari berbagai perilaku
- i. Tekanan, yaitu sejauh mana kekuatan eksternal berperan dalam pengambilan keputusan seseorang untuk mendekati/masuk atau menghindari
- j. Kesejahteraan, yaitu hubungan ruang terjadinya aktivitas dengan kelompok tertentu

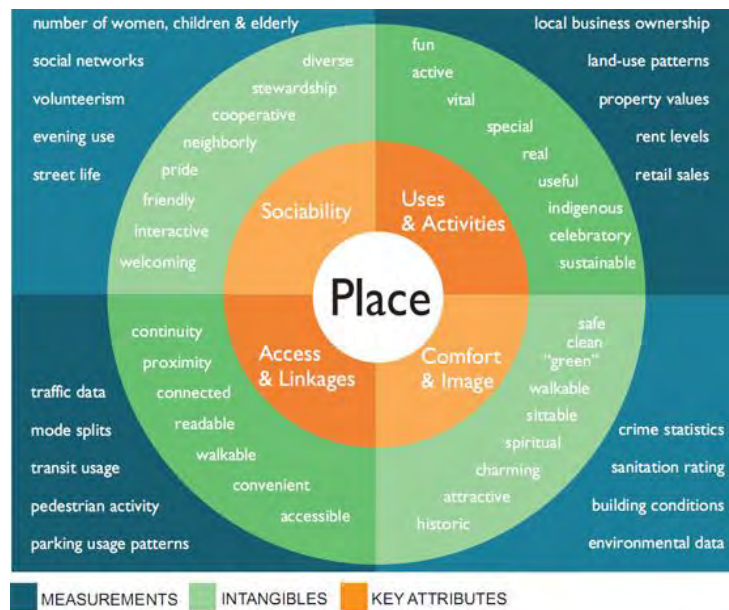
- k. Otonomi daerah, yaitu tingkatan geografis dimana aktivitas dilakukan, seperti kota, kabupaten, atau kecamatan.

Menurut Rapoport (1982), *setting* adalah tata letak dari interaksi antara manusia dengan lingkungannya. Interaksi yang terjadi akan memperlihatkan sebuah situasi, dimana tata letak yang berbeda akan memunculkan situasi yang berbeda pula. Berdasarkan ruangnya, *setting* dibedakan menjadi *setting* fisik dan *setting* aktivitas. Sedangkan berdasarkan elemen pembentuknya, *setting* terdiri dari:

- 1) *Fixed element*, yaitu elemen yang tetap dan jarang berubah, seperti bangunan dan perabot jalan yang melekat
- 2) *Semi-fixed element*, yaitu elemen-elemen yang mengalami perubahan yang mudah dan cepat, tetapi masih berkisar dari susunan tipe elemen tetap, seperti PKL, parkir, dan *signage* (tanda)
- 3) *Non-fixed element*, yaitu elemen yang berhubungan langsung dengan perilaku yang ditujukan oleh manusia itu sendiri yang selalu tidak tetap, seperti pejalan kaki, pergerakan kendaraan bermotor dan tidak bermotor.

B. Perilaku Pengguna pada Ruang Publik

PPS (Project for Public Space) (2009) mengenalkan sebuah konsep pembentukan *place* yang disebut sebagai *placemaking*. Teori ini menginspirasi masyarakat untuk membentuk dan mengembangkan ruang publik sebagai pusat dari segala komunitas. *Placemaking* merujuk pada proses kolaboratif dimana manusia dapat membentuk kebutuhan sosialnya untuk memaksimalkan nilai ruang kota. Tidak hanya menciptakan desain perkotaan yang lebih baik, konsep ini juga memfasilitasi pola penggunaan, perhatian lebih terhadap aspek fisik, budaya dan identitas sosial yang mengekspresikan tempat dan mendukung evolusi yang akan berjalan.



Gambar 2.2 Aspek kualitas place (Sumber: www.pps.org)

Dalam menilai *place* sebuah ruang publik, PPS menyatakan 4 aspek kualitas yang dapat dijadikan alat evaluasi, antara lain:

1. *Access and linkage*

Beberapa aspek yang digunakan untuk menilai akses kawasan terkait, yaitu:

- Keterhubungan dengan lingkungan sekitarnya secara visual dan fisik. Penilaian terhadap pemisahan area yang berbeda fungsi dan aktivitas, penghubung diantara ruang dan bangunan, serta pemanfaatan ruang diantara bangunan dan ruang antara bangunan dan jalan.
- Kemudahan pencapaian, kemudahan melewatinya dan batasan ruang. Penilaian terhadap keberadaan tempat yang dapat diakses dengan berjalan kaki ataupun berkendara dengan mudah ketersediaan jalur pejalan kaki yang menuntun langsung ke area tersebut, dan ketersediaan pemandu jalan untuk langsung menuju area yang ingin dicapai.
- Deretan pertokoan di sepanjang jalan dapat memberikan pemandangan menarik dan keamanan bagi pengunjung yang melewati sebuah kawasan. Penilaian terhadap kenyamanan dan keamanan pengguna jalan yang menuju maupun melalui jalur tersebut, serta ketersediaan fasilitas bagi masyarakat berkebutuhan khusus.

- d. Memiliki area parkir yang besar dan idealnya memberikan kenyamanan bagi transportasi publik. Penilaian terhadap kemudahan penggunaan moda transportasi untuk mencapai tempat tersebut.

2. *Comfort and image*

Aspek penilaian mengenai keamanan, kebersihan dan ketersediaan tempat untuk beristirahat. Pilihan akan lokasi tempat duduk, keberadaan peneduh di area duduk, kebersihan area dan kaitannya dengan perawatan yang dilakukan oleh aparat setempat dan keamanannya di dalam ruang didasarkan pada jumlah pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara kendaraan bermotor juga merupakan hal yang penting untuk diamati.

3. *Uses and activities*

Aktivitas merupakan inti sebuah tempat ada dan digunakan. Prinsip untuk menilai penggunaan dan aktivitas sebuah tempat, yaitu:

- a. Semakin banyak aktivitas yang terjadi, maka semakin besar masyarakat dapat berpartisipasi
- b. Perbandingan yang seimbang antara aktivitas yang dilakukan oleh pria dan wanita, dan oleh berbagai jenis usia
- c. Aktivitas yang terjadi dapat dilakukan sepanjang hari dan dapat dilakukan oleh sebuah kelompok, sehingga memberikan peluang bagi masyarakat untuk duduk, berinteraksi dan berekreasi.
- d. Kejelasan mengenai pihak yang bertanggung jawab terhadap kegunaan ruang dan aktivitas yang terjadi

4. *Sociability*

Hal yang sangat kuat dalam menciptakan *sense of place* adalah saat dimana orang dapat bertemu, berbincang, dan dapat nyaman berkomunikasi dengan teman, tetangga maupun orang asing untuk meningkatkan aktivitas sosialnya di dalam sebuah ruang. Penilaian aspek *sociability* dilakukan dengan mengamati intensitas kunjungan, bagaimana keadaan pengunjung yang datang, berkelompok ataupun datang sendiri, dan bagaimana pengunjung berinteraksi dengan relasinya.

2.2.2. Tinjauan Mengenai Koridor di dalam Kawasan Komersial

Pemahaman teori koridor komersial dibutuhkan untuk mendukung aspek fisik penguat kejelasan elemen *path* dan *nodes*. Koridor komersial kawasan merupakan jalur yang saling terhubung dan menghubungkan pertokoan. Selain itu koridor merupakan tempat berlangsungnya dan sebagai fasilitas pendukung aktivitas komersial kawasan.

A. Kawasan Komersial

Kawasan komersial merupakan suatu kawasan yang paling ramai dalam sebuah kota. Menurut kamus tata ruang, kawasan komersial merupakan area dengan kegiatan komersial sebagai fungsi yang mendominasi atau disebut juga sebagai kawasan perniagaan/usaha kota. Letak kawasan komersial tidak selalu ditengah-tengah kota, namun kawasan tersebut mempunyai pengaruh besar terhadap kegiatan ekonomi kota. Di dalam kawasan komersial terdapat koridor-koridor jalan yang dilengkapi oleh deretan pertokoan dan bangunan penyedia jasa yang membatasinya, yaitu koridor komersial. Jalan yang termasuk di dalam koridor komersial adalah beberapa jalan yang digunakan sebagai jalur utama kendaraan yang melewati kota, yang biasanya bermula dari area komersial menuju area suburban yang padat dengan perkantoran dan pusat pelayanan (Bishop, 1989).

B. Pengertian Koridor

Koridor merupakan ruang terbuka yang memanjang sebagai sarana sirkulasi dan memiliki batas (bangunan) di sisi-sisinya yang menentukan karakteristik dan aktivitas di dalam koridor tersebut (Krier, 1979). Koridor jalan adalah bagian dari ruang kota yang berbentuk linier, tertutup di kedua sisinya dengan karakter elemen yang mempersatukan. Elemen yang mempersatukan tersebut antara lain dinding pada kedua sisinya (Speiregen, 1965). Dalam sebuah kota, koridor jalan menjadi sarana penghubung area beserta bangunan dan aktivitasnya. Sebagai ruang luar, koridor juga berperan dalam kegiatan sosial di dalam kota. Terdapat dua jenis koridor perkotaan menurut Bishop (1989), yaitu:

1. Koridor komersial (Commercial Corridor)

Jalan yang termasuk di dalam koridor komersial adalah beberapa jalan yang digunakan sebagai jalur utama kendaraan yang melewati kota, yang biasanya bermula dari area komersial menuju area sub urban yang padat dengan perkantoran dan pusat pelayanan.

2. Koridor indah (Scenic Corridor)

Koridor indah merupakan koridor yang menyuguhkan pemandangan indah, unik ataupun terkenal sebagai pengalaman rekreasi para pengguna jalan yang melewati koridor tersebut. *Scenic corridor* memberikan pemandangan yang dapat diingat sebagai identitas suatu tempat dan banyak terdapat pada area pedesaan.

Moughtin (1999) menyebutkan, koridor jalan merupakan aspek utama dalam sebuah kota yang bervariasi panjang, perpotongan, bentuk, karakter, fungsi dan maknanya. Koridor jalan dapat diklasifikasikan menjadi 3, yaitu

1. *Civic streets* (jalan publik)

Koridor jalan yang terdiri dari bangunan publik, seperti kantor pemerintahan, balai pertemuan, museum dan teater. Gaya bangunan jalan publik cenderung formal dengan elemen vertikal, seperti kolom, podium, dan elemen klasik lainnya untuk menyatukan bangunan-bangunan yang berbeda di dalam satu koridor.

2. *Commercial streets* (jalan komersial)

Koridor jalan komersial terdiri dari pertokoan yang berperan sebagai dekorasi kota. Pergerakan dan aktivitas pejalan kaki di jalur pedestrian yang meningkatkan aktivitas komersial sudah menjadi dekorasi kota tersendiri. Fungsi jalan ini adalah hiburan, sehingga karakter visual yang ditampilkan sangat beragam, kaya warna dan dekorasi.

3. *Residential streets* (jalan residensial)

Koridor jalan residensial terdiri dari hunian. Jenis jalan ini adalah jalan yang paling mendominasi di sebuah kota. Elemen dekorasi pada jalan ini sangat beragam, mulai dari yang monoton sampai dengan yang kaya akan elemen dekorasi. Kekayaan fasad koridor jalan ini sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi pemilik hunian.

4. *Multi-function streets* (jalan multifungsi)

Jalan multi-fungsi terdiri dari bangunan dengan bermacam-macam fungsi, seperti bangunan hunian, bangunan komersial dan bangunan publik atau pemerintahan. Tidak banyak jalan yang dari awal didesain sebagai jalan multi-fungsi. Jenis jalan ini banyak muncul karena perubahan fasad dan fungsi bangunan oleh pemiliknya. Menurut Moughtin, keberadaan bermacam fungsi bangunan pada satu koridor dapat menghemat energi dan pergerakan manusia, karena kebutuhan hidupnya saling terpenuhi di dalam koridor tersebut.

Koridor jalan di kawasan pasar besar termasuk dalam jenis koridor komersial. Deretan bangunan di *perimeter segment* merupakan bangunan toko, ruko dan pusat perbelanjaan. Perubahan fungsi bangunan telah terlihat pada koridor ini, tetapi masih dalam fungsi penyedia jasa.

C. Pembentuk Karakter Visual Koridor

Karakter sebuah kawasan dapat memberikan gambaran fisik maupun non fisik. Penataan elemen-elemen dari sebuah kawasan diperlukan untuk membentuk karakter spesifik sebuah kawasan yang sesuai dengan kondisi alam, keterkaitan dengan kawasan lain dan kemampuan kawasan itu sendiri. Terdapat empat hal yang perlu diperhatikan dalam perancangan sebuah kawasan (Berry, 1980), antara lain:

1. *Natural setting*

Karakter alam sebuah tempat seperti pegunungan, aliran sungai maupun kontur, dapat mempengaruhi pola perancangan. Karakter tersebut dapat menjadi sebuah karakter utama sehingga tercipta identitas khas dari sebuah kawasan.

2. *Settlement pattern*

Pola tata lingkungan terkecil sebuah kawasan yang telah terbentuk merupakan karakter awal kawasan yang perlu dipertahankan seperti jalan, bangunan dan ruang luar.

3. *Vegetation*

Tanaman yang ada di suatu kawasan perlu dipertahankan karena beberapa tanaman merupakan tanaman asli suatu daerah. Selain itu, tanaman dapat

membentuk suasana di kawasan tersebut melalui tajuk, jenis dan warna nya, sehingga penataan yang tepat dapat menjadi pengarah jalan, pembatas ruang, pembentuk ruang pengendali pandangan dan pengendali masuknya sinar matahari ke dalam bangunan.

4. *Manmade element*

Elemen bangunan sebagai pembentuk ruang sebuah koridor merupakan elemen penting yang selalu memiliki keterkaitan dan bahkan menjadi identitas sebuah kawasan melalui gaya bangunannya, sehingga dapat memberikan suasana tersendiri pada sebuah kawasan.

Berry memasukkan keempat aspek ke dalam sebuah perancangan koridor, dan beberapa elemen yang digunakan sebagai pembentuk karakter visual koridor, antara lain:

1. Bangunan

Deretan bangunan dalam suatu penggal jalan merupakan satu kesatuan pembentuk ruang. Desain bangunan khususnya di tepi koridor dapat mempengaruhi bentuk dan kesan ruang yang dirasakan pengguna jalan tersebut.

2. Lansekap

Elemen lansekap seperti pohon dan perdu merupakan elemen yang digunakan sebagai pembeda pada sebuah koridor atau sebuah kawasan.

3. Parkir

Pola penataan parkir kendaraan berpengaruh langsung bagi pengguna terhadap ruang yang terbentuk pada koridor jalan, sirkulasi dan kemungkinan penataan elemen lain di dalamnya.

4. *Signage*

Penanda dalam sebuah penggal kota merupakan penanda bangunan, tanda lalu lintas, tanda periklanan, dan tanda informasi. Penanda tersebut merupakan elemen yang mempengaruhi karakter visual sebuah kawasan karena letak, ukuran, warna dan keseimbangannya antar penanda dapat memberikan kesan pada fasade bangunan.

D. Perancangan Koridor Komersial

Dalam buku *Urban Design: Ornament and Decoration*, Moughtin (1999) memaparkan peran ornamen dan dekorasi sebagai elemen yang menyusun kota dalam membentuk pola yang menyenangkan dan mengesankan. Analisis ornamen dan dekorasi di dalam kota didasarkan pada pernyataan Lynch (1960) mengenai *Urban Legibility* (kejelasan kota), yaitu lima elemen penyusun citra kota. Kota yang *legible* (dapat dibaca) adalah kota yang dapat dengan mudah dikenali dan memiliki struktur yang khas. Peran *urban design* dalam mewujudkan derajat keterbacaan sebuah kota adalah menstrukturkan kota dengan menyatukan penduduk dan gambaran lingkungan. Oleh karena itu Moughtin mengungkapkan kemungkinan dari ornamen dan dekorasi untuk menekankan dan menjelaskan 5 elemen citra kota untuk menguatkan *image* (kesan) kota tersebut dan meningkatkan daya tariknya untuk penghuni dan pengunjung.

Menurut Moughtin, jalan komersial terdiri dari pertokoan yang dapat memberi identitas sebuah kota. Fungsi hiburan adalah salah satu fungsi jalan ini, sehingga karakter visual jalan ini sangat beragam dan lebih kayak warna dan dekorasi. Fasad merupakan elemen yang ditangkap pertama kali oleh pengunjung pertokoan. Dalam sebuah jalan komersial, kesinambungan desain bangunan diperlukan untuk memberikan visualisasi satu kesatuan dan harmoni dalam satu koridor jalan. Elemen yang dipertimbangkan dalam menciptakan kesinambungan visual dalam jalan komersial antara lain:

1. Fasad bangunan

Fasad merupakan bagian depan bangunan atau disebut juga sebagai tampak, yang merupakan elemen bangunan pertama kali yang dilihat oleh orang. Fasad bangunan dapat menyajikan pengalaman visual yang bervariasi bagi pengamatnya. Desain sebuah fasad bangunan dapat memberikan kesan tersendiri akan fungsi dan kepentingan bangunan pada orang yang melihatnya. Tujuan sebuah bangunan dapat digambarkan melalui ornamen dan dekorasi yang ditampilkan pada fasad bangunan.

Kekayaan visual sebuah fasad dapat dicapai dengan kontrasan warna, nada warna, dan tekstur, kontrasan cahaya dan pembayangan pada permukaan fasad, serta jumlah elemen pada bidang pengelihatan pengamat.

Jumlah elemen maksimum dalam sebuah komposisi adalah lima elemen, untuk dapat dinikmati dengan nyaman.

Berdasarkan analisis mengenai fungsi dan kualitas simbol, secara garis besar fasad dibagi menjadi tiga bagian secara horisontal, yaitu bagian dasar (base) yang menghubungkan bangunan dengan dasar atau perkerasan, bagian utama (middle zone) yang terdiri dari deretan jendela, dan bagian atas (roof zone) yang menghubungkan bangunan dengan langit. Pada desain fasad bangunan komersial, aspek yang bermanfaat adalah *arcade* atau lorong beratap. *Arcade* berfungsi sebagai pelindung para pembeli dari panas dan hujan, agar dapat menikmati pertokoan dengan nyaman. *Arcade* juga membentuk suatu elemen pemersatu dan kontinuitas dari keberagaman pemandangan jalan yang dihasilkan oleh bermacam pedagang.



(1)

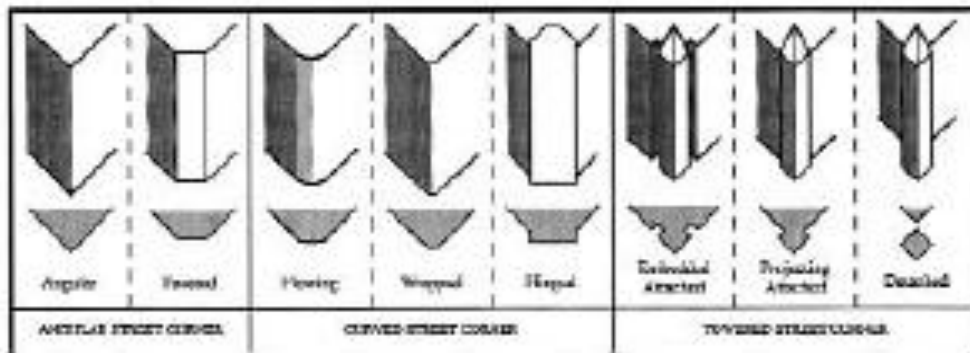


(2)

Gambar 2.3 Fasad bangunan komersial, toko dengan jendela display (1); kesatuan bangunan komersial dicapai dengan arcade (2) (sumber: Moughtin, 1999)

2. Corner (Bangunan pojok)

Link atau hubungan antara jalan komersial dan jalan lainnya seharusnya dibedakan untuk menegaskan zona yang berbeda dalam satu kawasan. Pemberian bangunan dengan desain identik dan menonjol di akhir jalan dapat menjadi simbol akhiran visual yang memberikan arti yang sama pada jalan tersebut. Bangunan pada akhir jalan yang disebut juga bangunan pojok, memiliki peranan penting dalam memberi kesinambungan antara wujud bangunan dengan keadaan kota.



Gambar 2.4. Jenis desain bangunan pojok (sumber: Moughtin, 1999)

Bangunan pojok akan memberikan penekanan melalui penggunaan dekorasi untuk menciptakan kesan kawasan tersendiri bagi penikmatnya. Tipe mendasar bangunan pojok adalah *internal corner*, yaitu pertemuan dua bidang yang membentuk ruang tertutup dan *external corner*, yaitu pertemuan dua bidang yang memberikan penyajian visual secara 3D bangunan.

3. Skyline and roofscape



Gambar 2.5. Skyline Kota Chicago (sumber: Moughtin, 1999)

Letak dekorasi yang utama adalah pada *skyline* kota. Profil kota sering terlihat sebagai siluet dari titik kedatangan yaitu dari gerbang masuk kota. Kondisi alam dan topografi menjadi elemen untuk membentuk *skyline* kota yang memiliki daya tarik dan karakter spesifik. Ketinggian bangunan yang berbeda, didukung dengan posisi bangunan pada kontur akan menyuguhkan pemandangan kota tersendiri dari kejauhan. Selain itu, simbol perkembangan kota, kondisi sosial, adat budaya lokal dan keadaan ekonomi dan politik kota juga dapat mendukung *skyline*. Kota dengan tradisi adat tertentu (tradisional)

dan kota dengan gaya modern akan memiliki ornamen dan dekorasi kota yang berbeda, sehingga akan menampilkan kesan tersendiri pada *skyline* kota.

Skyline bangunan jalan komersial yang menyatu menyajikan adegan visual yang berbeda pada setiap bangunan, namun merupakan suatu kesinambungan.

4. *City floor*

Material dalam sebuah koridor jalan terdiri dari material bangunan dan material lantai kota (*city floor*). Penggunaan material dengan jenis, tekstur, warna, motif yang sama akan menciptakan suatu kesatuan dan harmoni dalam satu koridor jalan komersial. Identitas koridor tersebut akan mudah ditangkap pengamat saat deretan bangunan yang membangun koridor tersebut memiliki elemen desain yang berbeda namun seragam.

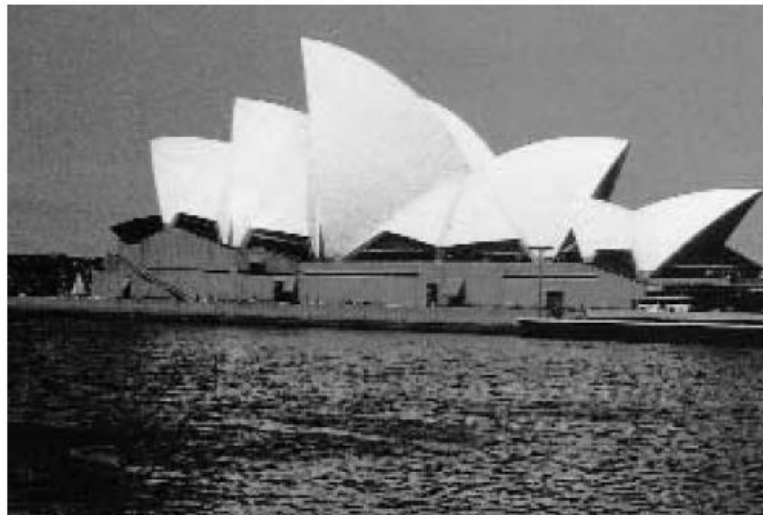


Gambar 2.6. Elemen dekoratif pada penutup tanah untuk membedakan jalur dan area di Nottingham (*sumber: Moughtin, 1999*)

Sedangkan *city floor* terdiri dari dua jenis lantai, yaitu perkerasan (*hard scape*) dan taman (*soft scape*). Kedua jenis lantai tersebut memiliki fungsi yang berbeda dalam cakupan kota. Perkerasan selain sebagai tempat seluruh kegiatan berpijak, memiliki fungsi praktis lain seperti sebagai penanda kepemilikan, pemberi peringatan dan pengarah sirkulasi, yang biasanya ditandai dengan perbedaan ketinggian, perbedaan motif, atau perbedaan material perkerasan. Taman memiliki kemampuan menyerap panas dan air diantara bangunan dan perkerasan area perkotaan. Selain itu, elemen *soft scape* juga berperan memberi kesan segar dan melunakkan efek tegas bangunan, juga menambah warna dalam kawasan perkotaan.

5. *Landmark, sculpture and furniture*

Keberadaan obyek 3 dimensi, seperti bangunan, monumen dan elemen perabot jalan yang bermanfaat merupakan unsur ornamen kota. Elemen 3 dimensi ini mengarah pada elemen *landmark* yang dikemukakan Lynch, yang dapat memperkaya struktur 2 dimensi di dalam kota. Terdapat 2 jenis *landmark*, pertama adalah landmark lokal yang dapat dilihat dari lokasi yang terbatas, seperti tanda bangunan, pintu pertokoan, kenop pintu, dan detilperkotaan yang lain. Jenis landmark kedua adalah titik utama yang merujuk pada populasi kota, seperti kubah, menara atau puncak bukit. *Landmark* kota ini cenderung dihadirkan dalam skala yang besar dan dilihat dari jarak jauh, dari semua sudut.



Gambar 2.7 Sydney Opera House menjadi *landmark* kota (sumber: Moughtin, 1999)

Kedua jenis *landmark* tersebut penting untuk menciptakan image yang menstimulasi pengamat dan membantu dalam membaca dan memahami lingkungan kota. Selain itu, peran landmark juga untuk menciptakan lansekap perkotaan yang mengesankan. Terdapat dua kategori bentuk landmark, yaitu yang ada secara alami-pepohonan, bukit, dan jurang- dan yang dibangun sebagai bagian dari lingkungan perkotaan.

6. *Colour in the city*

Penggunaan warna merupakan salah satu hal yang efektif dalam mendekorasi kota. Warna digunakan untuk menguatkan *image* kota dengan memberikan penekanan pada fitur-fitur, seperti landmark, dengan

menerapkan skema warna yang khas dari bagian wilayah kota, jalan atau plaza tertentu, dan juga dengan memberikan kode warna pada perabot jalan. Skema warna sangat berhubungan dengan karakter adat penduduk dan material bangunan lokal, era dimana bangunan atau kawasan tersebut dibangun, dan fungsi bangunan.

Pemilihan warna untuk bangunan merupakan hak dari setiap pemilik bangunan, namun keberadaan bangunan bersama bangunan lagi di dalam koridor seharusnya memberikan keharmonisan untuk menciptakan *image* koridor tersebut.

2.2.3. Tinjauan *Streetscape*

Pemahaman mengenai *streetscape* (wajah jalan) digunakan untuk mendukung kejelasan *path* dan *node* melalui lingkungan yang menjalin bangunan di dalam koridor. *Streetscape* merupakan istilah yang digunakan untuk menggambarkan alam dan area terbangun dari sebuah jalan, dan didefinisikan sebagai kualitas jalan beserta efek visualnya, yaitu termasuk bangunan, permukaan jalan, serta perlengkapan dan peralatan yang memfasilitasi penggunaannya (Charlwood, 2004). Berdasarkan *City of Chicago Streetscape Guidelines* (2003), *streetscape* di dalam lingkungan perkotaan merupakan subjek dengan intensitas penggunaan tinggi dan dapat membawa kerugian pada kondisi lingkungan, sehingga *streetscape* membutuhkan perawatan untuk tetap menarik. Perencanaan dan implementasi *streetscape* yang berhasil harus mengikuti proses yang spesifik untuk dapat membawa visi yang ingin dicapai.

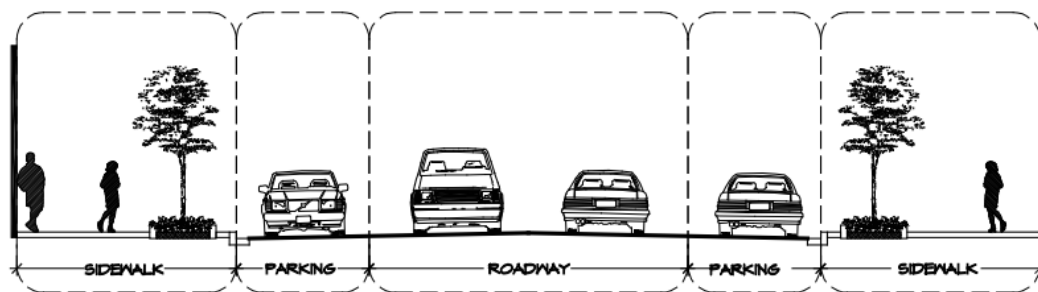
Setiap elemen jalan berkontribusi pada *streetscape* dan keseluruhan identitas lingkungan. *The street right-of-way* merupakan istilah yang digunakan untuk menggambarkan area kepemilikan publik diantara dua properti yang terletak di sepanjang jalan. Zona tersebut adalah *streetscape*, yaitu area dimana publik dan privat berkombinasi untuk menciptakan identitas kawasan komersial.

Berdasarkan *San Fransisco Streetscape Guidelines* (2008), jalan memiliki perbedaan fungsi dan peran. Pengklasifikasian jalan dilakukan sesuai dengan karakteristik tata guna lahannya dan jenis transportasi yang mendominasi. Klasifikasi jalan tersebut tidak digunakan untuk mengklasifikasikan jenis

transportasi yaang akan menggunakan jalan tersebut, namun untuk membuat keputusan akan desain *streetscape* jalan. Namun, *streetscape* harus mengklasifikasikan jalur transportasi didalamnya.

A. Zona *streetscape*

Streetscape terdiri dari banyak elemen, seperti kendaraan dan jalur parkir, jalur sepeda, trotoar dan jalur kereta, perabot jalan, pemberhentian bus, tiik utilitas, area tanaman dan penanda. Semua elemen tersebut dikelompokkan dalam 3 zona utama, yaitu zona *sidewalk* (teras depan setiap bangunan bisnis dan hunian), zona parkir dan zona jalan raya (jalur kendaraan bergerak) (Chicago Streetscape Guidelines, 2003).



Gambar 2.8 Zona *streetscape* (sumber: *Chicago Streetscape Guidelines*, 2003)

Pemahaman mengenai hubungan dan interaksi aktivitas dalam ketiga zona tersebut sangat penting untuk pengadaan *streetscape* yang berhasil. Setiap kawasan dan titik komersial membutuhkan pengamatan dan analisis untuk mendapatkan informasi tingkat intensitas aktivitas dan keseluruhan karakter. Beberapa aspek publik yang perlu dipertimbangkan dalam perancangan *streetscape* antara lain lebar trotoar, area pemberhentian bus, kepadatan area komersial dan permukiman, volume lalu lintas pejalan kaki, kebutuhan dan larangan parkir, intensitas lalu lintas kendaraan, jalur sepeda, lebar *streetscape* secara keseluruhan, dan jumlah jalur kendaraan. Karakteristik tersebut mempengaruhi bagaimana *streetscape* didesain dan dibangun dengan kemampuan untuk menarik pejalan kaki dan penghuni permukiman.

B. Elemen *Streetscape*

Elemen *streetscape* merupakan *item* fungsional dan estetika di dalam jalur pedestrian yang menyediakan keramahan dan kegunaan bagi pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya (San Fransisco Streetscape Element Guidelines,

2008). Berdasarkan *Chicago Streetscape Guidelines* (2003), *streetscape* dibagi menjadi elemen utama dan sekunder. Saat elemen-elemen tersebut disusun dan dilakukan repetisi pada deretan blok, *streetscape* membentuk ritme khusus sesuai dengan penggunaan, susunannya, dan penekanan dari elemen yang berbeda. Beberapa elemen *streetscape* dirumuskan oleh Rehan (2011) berdasarkan beberapa definisi elemen tersebut di dalam *urban streetscape guideline* yang dimiliki beberapa kota, antara lain:

1. *Sidewalks*

Sidewalks harus didesain untuk menyediakan keamanan, ruang yang atraktif dan ruang yang nyaman untuk pejalan kaki dengan desain yang mengikutsertakan penanaman pohon, pencahayaan, dan perabot jalan

2. *Street corner*

Pojok jalan menyediakan ruang yang luas untuk pejalan kaki dan kesempatan untuk interaksi sosial dengan penempatan bangku dan perabot jalan dengan area tunggu penyeberangan jalan yang aman

3. *Trees and landscape strips*

Lajur lanskap merupakan area diantara *sidewalks* dan jalan, yang efektif disediakan sebagai pembatas dan *buffer* dari kebisingan jalan dan kendaraan, sehingga lajur tersebut membantu pejalan kaki merasa lebih nyaman berjalan disepanjang tepi jalan

- *Raingarden*

Raingarden adalah petak taman yang didesain untuk pengolahan air hujan. Saat air jatuh dan mengalir ke taman, air tersebut masuk ke media penyaring yang ditanam bersama dengan vegetasi. *Raingarden* yang disatukan dengan *streetscape* dapat menyediakan area hijau yang dapat mengurangi penggunaan air talang untuk mengairi tanaman

4. *Planters*

Taman dapat menambah warna, tekstur, dan minat pada *streetscape* dan dapat menegaskan dan memisahkan ruang. Taman membantu menegaskan pintu masuk utama sebuah bangunan dan meningkatkan nilai estetika. Penempatan taman di jalur pejalan kaki diharapkan tidak membentuk kemacetan dan

situasi yang padat, sedangkan penempatannya pada pojok jalan seharusnya tidak mengganggu pemandangan pengendara kendaraan.

5. *Street furnishing*

Perabot jalan harus bersifat tetap dan saling berkoordinasi antara desain, material, warna dan gaya, yang akan melengkapi gaya arsitektural di sebuah jalan. Penempatan dan desain elemen-elemennya harus dikoordinasikan untuk menghindari ketidaksesuaian visual. Elemen-elemen tersebut dapat berupa pencahayaan, tempat sampah, bangku, penanda, dan halte sepeda

- *Benches*

Bangku merupakan elemen penting yang berkontribusi untuk membentuk ruang kota yang nyaman khususnya bagi pejalan kaki. Tujuan perletakan bangku antara lain sebagai sarana tunggu dan istirahat dan menyediakan area duduk bersama, berinteraksi dan mengamati bagi pejalan kaki di sepanjang trotoar.

- *Lighting*

Pencahayaan adalah elemen *streetcape* yang penting untuk menciptakan ruang yang aman dan indah bagi masyarakat. Semua jalur pedestrian harus dalam keadaan terang di malam hari dan pencahayaan seharusnya digunakan untuk mendukung elemen dekorasi lanskap dan dekorasi bangunan-bangunan penting.

- *Trash receptable*

Penampung sampah mungkin merupakan elemen *streetscape* yang paling banyak digunakan dan seharusnya diletakkan pada jalur pedestrian di dekat bangku, halte bus, dan titik aktivitas lain. Minimum penempatan penampung sampah adalah satu buah di setiap pojok jalan.

- *Signage*

Penanda mempunyai peran penting dalam menciptakan lingkungan kota yang nyaman dengan menyediakan panduan visual dan penunjuk orientasi bagi pejalan kaki dan pengendara. Gaya desain penanda harus jelas, tahan lama, dan fleksibel.

- *Bus shelter*

Halte bus merupakan konstruksi yang ditempatkan pada beberapa titik pemberhentian bus sebagai pelindung penumpang dari cuaca. Semua pemberhentian bus harus diberi penanda dengan rambu pemberhentian bus dan menyediakan bangku serta penampung sampah.

6. *Median*

Median merupakan cara yang efektif untuk membuat *streetscape* menjadi lebih ramah kepada pedestrian. Median mempunyai 3 tujuan utama, yaitu untuk memisahkan lalu lintas yang berlawanan arah, untuk menyediakan ruang bagi tanaman dan menyediakan area transisi bagi pejalan kaki yang akan menyeberang jalan.

7. *Curbs*

Curbs merupakan area tepi dari trotoar yang bertemu dengan jalan dan berperan sebagai pembatas untuk menghindari lalu lintas kendaraan naik ke area trotoar. *Curb ramps* disediakan untuk menghubungkan trotoar dengan jalan bagi pengguna dengan kursi roda, orang-orang dengan keranjang troli dan pengendara sepeda.

8. *Bicycle facilities*

Kebutuhan dasar pengendara sepeda adalah keamanan ketika bergerak di lalu lintas dan keamanan dan kemudahan parkir. Fasilitas pesepeda dapat ditentukan, antara lain:

- jalur sepeda yang dapat dibentuk melalui *streetscape* diantara trotoar dan jalur parkir. Dampak dari jalur sepeda pada area permukiman yaitu mengurangi kepadatan lalu lintas dan mengurangi polusi.
- halte sepeda merupakan fasilitas penting yang dapat meningkatkan pesepeda dan sebagai solusi alternatif moda transportasi. Halte sepeda seharusnya diletakkan pada area yang mudah dijangkau di sepanjang jalan, seperti area dekat pintu masuk bangunan.

9. *Crossing*

Jalur penyeberangan merupakan bagian penting dari jaringan jalur pejalan kaki. Penekanan perkerasan jalur penyeberangan dapat memberikan peringatan pada pengendara kendaraan untuk berhati-hati pada aktivitas

pejalan kaki. *Streetscape* perlu menekankan desain dengan perkerasan khusus area penyeberangan untuk menciptakan sirkulasi yang aman bagi pejalan kaki.

10. *Public art*

Public art merupakan elemen yang digunakan untuk memberikan simbol identitas lokal kawasan atau kota. *Public art* dapat menjadi *landmark* lokal, atau dapat menambah kekayaan gaya bangunan ataupun lanskap.

11. *Cafe spaces*

Cafe di area luar menyediakan aktivitas di area tepi jalan dan lokasi alami yang disusun dengan spontan untuk interaksi sosial. *Outdoor cafe* bahkan memanfaatkan trotoar yang sempit untuk menampung area duduk *cafe*. Bagian tepi *cafe* sebaiknya diletakkan berdekatan dengan tepi bangunan, bukan pada tepi luar trotoar, untuk menyediakan ruang untuk sirkulasi pejalan kaki yang lancar.

2.3. Tinjauan Komparasi

2.3.1. *Kentucky Streetscape Design Guideline for Historic Commercial Districs*

Daya tarik pusat kota tidak dimulai dari bangunan, lanskap, lampu-lampu, atau jalan. Kemampuan pusat kota dalam mengumpulkan massa bersama untuk aktivitas yang beragam merupakan alasan pentingnya mengusahakan preservasi dan revitalisasinya. Desain untuk masyarakat pada pusat kota akan membuatnya sebagai tempat untuk kesempatan sosialisasi kecil dan tempat berkumpul yang lebih besar, yang memungkinkan masyarakat bergerak menggunakan moda transportasi dan menyediakan lingkungan yang aman. Keputusan desain yang mempengaruhi kemampuan dalam mengadakan kegiatan, antara lain:

- Merancang ruang publik untuk mengakomodasi keramaian, namun berfungsi normal pada hari biasa
- Menyediakan ruang untuk truk, tenda, dan lalu lintas pejalan kaki selama kegiatan pasar
- Menyediakan layanan utilitas terhadap ruang publik

a. Jalur Pedestrian

Aksesibilitas adalah aspek paling penting dari jalur pedestrian. Semua permukaan perkerasan membutuhkan perletakan yang rata. Pemilihan perkerasan harus dapat cocok atau dapat diganti di kemudian hari.

- Aksesibilitas: *curbs* pada semua persimpangan dan zona penyeberangan harus melandai untuk memudahkan akses pengguna kursi roda. *Curbs ramp* ini tidak melandai secara lurus, tetapi juga secara diagonal pada sisi kanan dan kiri.



Gambar 2.9 *Curbs ramp* (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline*, 2002)

- Material: material perkerasan lama harus didokumentasikan di pusat kota sebelum pilihan perkerasan dibuat. Bahan perkerasan lama seharusnya menjadi model untuk perkerasan modern. Dekorasi perkerasan modern harus dihindari jika desain dan warnanya tidak sesuai dengan bangunan eksisting.

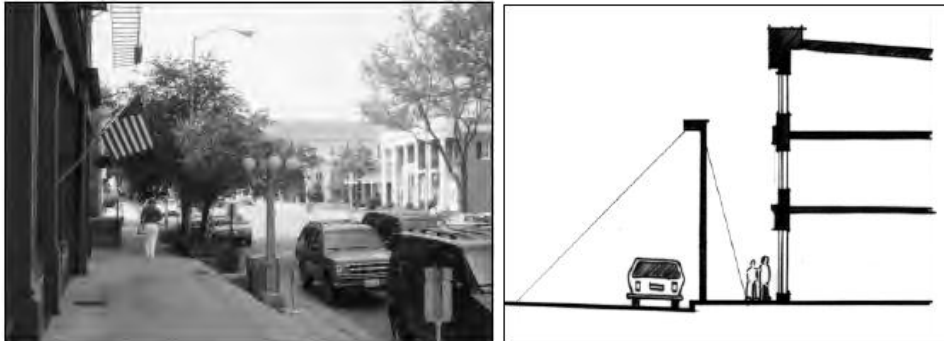


Gambar 2.10 Material Jalur pedestrian (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline* 2002)

b. Pencahayaan

Tujuan dari pencahayaan jalan di pusat kota adalah untuk secara merata menerangi jalur pergerakan dengan kebutuhan penerangan minimum. Jalur pedestrian harus dilengkapi dengan lampu dengan tingkat penerangan yang lebih

tinggu daripada jalur kendaraan. Pencahayaan dari fasad display toko harus dapat digunakan untuk mendukung jalur pedestrian.



Gambar 2.11 Pencahayaan jalur (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline*, 2002)

c. *Trees*

Periode sejarah kawasan pusat kota dapat menjadi panduan untuk mendokumentasikan lanskap perkotaan untuk mencapai tipe dan penataan pohon yang sesuai dengan bangunan. Penggunaan pohon diutamakan untuk peningkatan lingkungan, seperti untuk menaungi area parkir atau untuk menciptakan struktur ruang pada taman kota. Deretan pohon seharusnya tidak diletakkan di depan fasad bangunan komersial yang dapat menghalangi detail arsitektural dan papan nama.



Gambar 2.12 Vegetasi (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline*, 2002)

d. *Parkir*

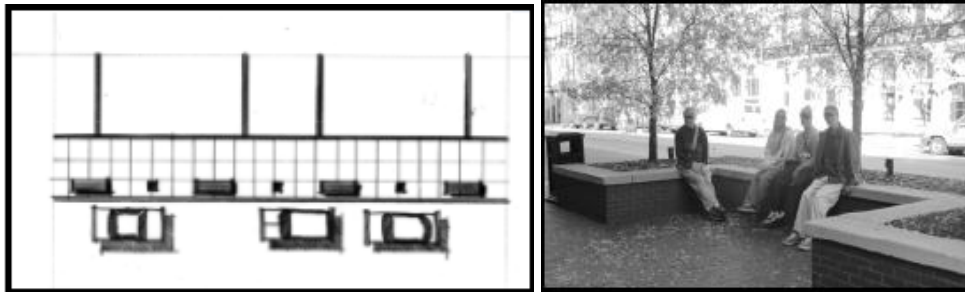


Gambar 2.13 Area parkir (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline*, 2002)

Bentuk *on-street parking* harus dapat dimaksimalkan, sehingga bangunan tidak boleh diruntuhkan untuk menyediakan area parkir. Pertimbangan penyusunan parkir antara lain:

- Menyediakan *on-street parking* maksimal bagi pengunjung pusat kota
- Mengurutkan area parkir, sehingga jika area yang satu penuh, pengunjung dapat dengan mudah mencapai area yang berikutnya
- Memastikan bahwa semua area parkir ada di dalam 450 kaki dari area dengan lalu lintas padat dan area komersial ramai

e. Street furniture



Gambar 2.14 Perabot jalan (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline*, 2002)

Elemen yang termasuk dalam perabot jalan adalah bangku, tempat sampah, pelindung tanaman, rak sepeda dan tanaman dalam pot. Corak desain perabot lama yang masih ada harus dievaluasi kemampuannya untuk mempertahankan fungsinya. Prioritas utama adalah memperbaiki elemen yang telah ada. Duplikasi atau memproduksi ulang perabot lama dapat dipertimbangkan, akan tetapi jika tidak memungkinkan, perabot kontemporer yang sederhana dapat digunakan sesuai dalam skala dan warna dengan fitur arsitektural dan lanskap eksisting.

f. Sign and Information



Gambar 2.15 Signage toko (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline*, 2002)

Dua kategori penanda pada pusat kota adalah periklanan privat dan papan nama, dan informasi publik, peraturan, dan penanda arah. Penanda yang bersifat privat atau individu harus beradaptasi untuk memungkinkan kreativitas desain dan material dan tidak memaksakan keseragaman penampilan. Sedangkan penanda untuk kepentingan komersial harus dipertimbangkan dengan hati-hati agar sesuai dengan ruang dan fitur arsitektural. Tipe material penanda harus sesuai dengan bahan pelindung bangunan dimana diletakkan. Penanda jalan dan papan peraturan harus mengikuti peraturan lalu lintas setempat. Sedangkan penempatan *banner* harus dipertimbangkan untuk menyamakan skala yang proporsional dengan elemen *streetscape* lainnya.



Gambar 2.16 Signage jalan (sumber: *Kentucky Streetscape Design Guideline*, 2002)

2.3.2. Gilbert Heritage District Design Guideline

Kawasan komersial dan permukiman pusat kota adalah kawasan tradisional di Gilbert. *Heritage district* diklasifikasikan sebagai area berkembang yang ditujukan untuk menciptakan kawasan pusat yang terus hidup dengan mengintegrasikan beraneka macam guna lahan dan ruang luar, dan menjadi lokasi utama untuk pembangunan *infill*. Panduan ini bertujuan untuk mendorong perancangan kota yang berkualitas sembari meningkatkan kelangsungan ekonomi kawasan, menarik pembangunan yang meningkatkan sirkulasi pedestrian dan kendaraan untuk menciptakan lingkungan yang aman, dan mendorong pusat kota sebagai kawasan simbolik dan pusat budaya.

a. Sirkulasi pedestrian

Pembangunan pusat kota utamanya harus menyediakan lingkungan pedestrian yang aman dan menarik untuk berjalan, berkeliling, dan berbelanja. Fokus pengembangan adalah pada hubungan langsung sirkulasi pedestrian, *sidewalk*

yang aman, fasilitas pendukung dan kenyamanan. Sirkulasi harus menghubungkan pola jalan lama dan baru, jalur pedestrian, jalur sepeda, *shelter* kendaraan umum. Jalur juga dapat dilengkapi dengan naungan, bangku, fitur air, *public art*, tempat sampah, dan pencahayaan.



Gambar 2.17 Jalur pedestrian dengan fasilitas dan pembatas dengan jalur kendaraan

(sumber: *Gilbert Heritage District Design Guideline*, 2010)

b. Sirkulasi kendaraan

Sistem jalan menyediakan akses ke semua aktivitas di *Heritage District* seperti tempat bekerja, berbelanja, tempat tinggal dan rekreasi. Area parkir kendaraan seharusnya ditempatkan agak jauh dari jalur pedestrian untuk keamanan dan dampak visual. Selain itu parkir juga dilengkapi dengan vegetasi, naungan dan pencahayaan, dan jalur pedestrian yang aman dari area parkir menuju bangunan.



Gambar 2.18 Jalur kendaraan mempertahankan kontinuitas *sidewalk*; jalur antara parkir dan bangunan (sumber: *Gilbert Heritage District Design Guideline*, 2010)

c. Ruang luar dan *streetscape*

Lansekap perlu disatukan dengan keseluruhan konsep desain dan harus dengan hati-hati direncanakan untuk berbagai tujuan. Desain lansekap harus berkontribusi pada keseluruhan penampilan dan fungsi site dan *streetscape*. Perencanaan lansekap berfokus pada penyediaan naungan dan tampak visual yang menarik.

Streetscape harus menguatkan karakter pusat kota sebagai ruang bagi pedestrian dengan menyediakan kontinuitas diantara fungsi yang berdekatan, yaitu dilengkapi dengan tanaman yang mengkonservasi air, perkerasan yang dekoratif, perabot jalan, *public art*, dan elemen infrastruktur yang terintegrasi.



Gambar 2.19 Vegetasi menambah warna; Arcade sebagai dekorasi, penauang dan area duduk (sumber: *Gilbert Heritage District Design Guideline*, 2010)

d. Arsitektur dan desain bangunan

Panduan juga diterapkan pada desain pembangunan baru dan renovasi bangunan lama di kawasan, untuk mempertahankan konteks sejarah dari *Heritage District* sembari memberikan kesempatan yang baru. Karakter arsitektur harus mengandung pengulangan dari fitur fasade tradisional untuk menciptakan deretan pola yang mekipun diterpkan dengan cara baru dan kontemporer, tetap berkontribusi pada karakter koridor komersial.



Gambar 2.20 Elemen fasad kontemporer tetap mengikuti gaya bangunan lama (sumber: *Gilbert Heritage District Design Guideline*, 2010)

Material dan warna bangunan harus membantu membentuk skala manusia dan menyediakan visual yang menarik. Warna utama harus mengikuti gaya arsitektural bangunan dan sesuai dengan bangunan pada *heritage district*.



Gambar 2.21 Penyesuaian warna dan material bangunan dengan gaya lama

(sumber: *Gilbert Heritage District Design Guideline*, 2010)

Artikulasi elemen fasad harus menyediakan efek visual yang konsisten dengan karakter dan skala *heritage district*. Secara umum ketinggian dapat dilihat dari sudut pandang pengamat dan merefleksikan keseluruhan desain, warna dan tekstur yang digunakan di fasad depan.

e. *Signage*

Signage yang meningkatkan desain arsitektural bangunan di dalam pusat kota Gilbert dan mendorong pendekatan kreatif dan inovatif. Penanda harus ekspresif dan individualis untuk menyediakan karakter khusus pada *heritage district*.



Gambar 2.22 Grafis *Signage* yang menarik pada siang dan malam hari

(sumber: *Gilbert Heritage District Design Guideline*, 2010)

f. *Public art*

Public art berperan penting dalam mendorong interaksi dan komunikasi. Objek ini harus ditempatkan bergabung di dalam ruang publik dan *plaza* bangunan. *Decorative banner* juga dapat menjadi elemen dekorasi visual kawasan untuk mengidentifikasi area-area di dalam *heritage district* dan menciptakan *sense of place*.



Gambar 2.23 *Sculpture* yang mengikuti gaya bangunan
(sumber: *Gilbert Heritage District Design Guideline*, 2010)

2.4. Review Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan oleh Haripradianto (2004) merupakan penelitian deskriptif yang dihubungkan dengan proses perancangan fasade bangunan pada koridor Jalan Pasar Besar Malang. Hasil penelitian tersebut digunakan sebagai referensi pada penelitian ini karena peneliti terdahulu telah mengidentifikasi langgam arsitektur khas di kawasan tersebut dan menyusun sebuah acuan perancangan fasade.

Secara garis besar karakteristik fasade yang diamati oleh peneliti adalah corak fasade/corak arsitektur bangunan, atap bangunan, dinding bangunan dan pemunduran bangunan. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, didapatkan ciri fasade bangunan di kawasan tersebut yang dapat mendukung studi kejelasan identitas kawasan, antara lain:

- g. Corak fasade/ciri arsitektur bangunan *Nieuwe Bouwen* dengan karakteristik fisik, yaitu bentuk bangunan kotak dengan penekanan garis horisontal, serta penggunaan etalase pada elemen dinding lantai satu.
- h. Bentuk atap bangunan tidak terlihat karena tertutup oleh dinding atap (gewel), sehingga terlihat seperti atap datar

- i. Proporsi masif-transparan pada dinding bangunan memiliki komposisi, yaitu lantai 1 semi transparan dan lantai 2 masif
- j. Efek vertikal-horisontal pada dinding bangunan lebih dominan pada efek horisontal
- k. Warna dinding bangunan cenderung mengarah ke warna terang atau *soft*
- l. Bahan dinding bangunan terbuat dari bahan tembok bata dengan *finishing* plaster biasa maupun kamport

Keadaan koridor Jalan Pasar Besar sekarang banyak mengalami perubahan dari gaya arsitektur yang mendominasi tersebut, seperti perubahan bentuk bangunan, bahan penutup bangunan, penghilangan elemen etalase menjadi pintu harmonika, dan perletakan papan reklame pada dinding lantai 2 bangunan. Sehingga dirumuskan panduan penataan fasad yang mengarah pada corak arsitektur asli untuk menciptakan irama di dalam koridor tersebut.

2.5. Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Umum

Berdasarkan beberapa teori yang dikemukakan, teori *legibility* merupakan teori utama untuk mencapai tujuan penelitian. Lima elemen citra kota menjadi elemen dasar yang digunakan untuk menggambarkan identitas kawasan melalui wujud fisik dan visual. Elemen yang paling utama adalah *path* yang dalam penelitian ini berupa koridor komersial sebagai sarana perpindahan pengunjung di dalam kawasan komersial

Pengamatan perilaku digunakan untuk mengetahui pola pergerakan dan persebaran aktivitas pengguna pasar besar dan koridor lainnya. Dalam pengamatan kawasan pasar besar, subyek penelitian adalah *semi-fixed element* dan *non-fixed element*, karena merupakan pengguna yang berperilaku dan menggunakan *fixed element* di dalam ruang publik. Aspek *behaviour setting* digunakan sebagai patokan pengamatan untuk mengetahui siapa saja yang beraktivitas, apa saja aktivitas yang ada, berapa lama aktivitas berlangsung, bagaimana pelaku mencapai tempat aktivitas, jumlah pengguna yang melakukan aktivitas dan dimana masyarakat memilih aktivitas di dalam ruang kawasan. Perilaku pengguna diamati dan disesuaikan 4 aspek ruang publik untuk melihat ketercapaian ruang kawasan pasar besar sebagai ruang publik komersial.

Pengamatan elemen koridor dan *streetscape* dibutuhkan untuk mendukung kejelasan elemen kawasan melalui kondisi fisik dan visual. Dalam perancangan koridor, terdapat elemen-elemen perancangan fisik yang dapat mendukung lima elemen tersebut. Penerapan elemen perancangan koridor terhadap objek bangunan dan lingkungan di luar bangunan dapat membentuk suatu kesatuan *path* yang nantinya membentuk *legibility* distrik secara kesatuan.

Elemen *streetscape* juga diterapkan untuk membantu kejelasan, khususnya untuk elemen *path* dan *node* dari koridor-koridor komersial kawasan. Elemen tersebut berkontribusi dalam pembentukan fisik lingkungan yang menghubungkan bangunan untuk melengkapi fasilitas kawasan dan juga menngambarkan identitas kawasan secara utuh.

Tinjauan komparasi yang diambil merujuk pada penyesuaian elemen desain yang baru dengan lingkungan yang telah ada. Selain itu, kemungkinan renovasi dapat dilakukan untuk tujuan pengembangan, namun tetap mengikuti elemen desain sejarah kawasan, seperti warna, tekstur, skala dan bentuk.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, aspek yang diambil untuk dijadikan referensi pada penelitian ini adalah gaya arsitektur *Nieuwe Bouwen* dengan ciri khasnya yang dapat digunakan sebagai bahan pengamatan dan perancangan elemen *streetscape*. Elemen-elemen fasad yang telah dirumuskan tersebut tidak menjadi fokus pengamatan dalam studi ini, sehingga aspek yang diambil dari penelitian tersebut adalah bentuk geometri, warna, material, dan tekstur yang digunakan dalam gaya arsitektur *Nieuwe Bouwen*.

Berdasarkan teori yang digunakan, dirumuskan kriteria umum teori yang dapat digunakan sebagai referensi pengamatan dan perumusan konsep penataan elemen penguat kejelasan identitas kawasan, yang disajikan pada tabel 2.1.

Tabel 2.1. Kriteria umum dari teori yang digunakan

Teori yang digunakan	Kriteria Umum
Teori <i>Legibility</i> - <i>Path</i> - <i>Edge</i>	- Jalur dan belokan jalur harus mudah diidentifikasi dengan pengarah, memiliki kontinuitas titik asal dan titik akhir yang jelas, karakter spasial dan dekorasi fasad yang unik perlu ditampilkan - Perlu diberi penekanan pada tampak visual <i>edge</i> , namun kontinuitas area yang dibatasi perlu dilakukan agar tidak terlalu kontras

- <i>District</i> - <i>Node</i> - <i>Landmark</i>	- Penyeragaman komposisi yang homogen pada tekstur, bentuk, detail, dan simbol, serta pemunculan <i>edge</i> yang jelas - Penyediaan fitur yang unik di dalam <i>node</i> yang berupa <i>focal point</i> sebagai konsentrasi karakter kawasan, dan penyesuaian lingkungan di sekitar <i>node</i> yang berupa perpotongan jalur. - Perwujudan kesan tunggal pada <i>landmark</i> yang memiliki kekontrasan dengan lingkungan di sekitarnya
Aspek <i>place</i> - <i>Access and linkage</i> - <i>Comfort and image</i> - <i>Uses and activities</i> - <i>Sociability</i>	- Keterhubungan dengan lingkungan secara fisik dan visual dengan penyediaan pemisah area yang berbeda dan penghubung ruang dan bangunan - Tersedianya jalur pejalan kaki dan pengendara, dan penyediaan pemandu jalan menuju area yang akan dicapai - Perlunya tampilan visual bangunan yang menarik dan berkesan aman, serta penyediaan fasilitas pengguna berkebutuhan khusus - Ketersediaan area untuk menjangkau transportasi publik - Penyediaan area duduk, adanya pembatasan area servis kebersihan, dan perlunya penekanan keamanan dengan pembagian area pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara bermotor - Ketersediaan aktivitas yang beragam - Penyediaan aktivitas bagi pria dan wanita yang seimbang - Ketersediaan variasi aktivitas yang dapat dilakukan oleh kelompok - Adanya aktivitas yang menarik untuk meningkatkan intensitas kunjungan masyarakat
Pembentuk karakter visual koridor - Bangunan - Lanskap - Parkir - <i>Signage</i>	- Penyajian karakteristik alam dan desain bangunan yang spesifik di dalam koridor - Penyediaan elemen vegetasi dengan jenis untuk penyegar dan pembeda koridor atau kawasan - Penyediaan area parkir yang mudah dijangkau oleh pengguna dan tidak menghalangi elemen penunjang kawasan lainnya - Penyediaan penanda bangunan, lalu lintas dan informasi umum dengan ukuran, warna dan letak yang tidak mengganggu kesan visual koridor
Aspek perancangan koridor komersial - Fasad bangunan - <i>Corner</i>	- Fasad bangunan dilengkapi dengan <i>display</i> dan <i>arcade</i> sebagai naungan bagi pejalan kaki - Desain bangunan identik dan menonjol sebagai penanda akhir atau awal kawasan atau koridor

- <i>Skyline and roofscape</i> - <i>City floor</i> - <i>Landmark, sculpture and furniture</i> - <i>Colour in the city</i>	- Perlunya pencapaian kesatuan <i>skyline</i> bangunan dengan elemen dekoratif yang memiliki harmoni - Penggunaan material <i>hardscape</i> yang berkesinambungan dan penyediaan elemen <i>softscape</i> yang seimbang - Penyediaan objek 3 dimensi dengan pemberian ornamen dan dekorasi yang mengandung unsur lokal - Pengaturan skema warna yang khas sesuai dengan karakter, material lokal, dan era bangunan dibangun
<i>Streetscape</i> - <i>Sidewalk</i> - <i>Street corner</i> - <i>Treets and landscape strip</i> - <i>Planters</i> - <i>Street furnishing</i> - <i>Median</i> - <i>Curbs</i> - <i>Bicylce facilities</i> - <i>Crossing</i> - <i>Public art</i> - <i>Cafe spaces</i>	- Ketersediaan jalur pejalan kaki yang aman, nyaman dan atraktif dengan pohon, pencahayaan, dan perabot jalan - Ketersediaan area pojok yang lebih lebar dilengkapi dengan perabot jalan untuk penyebrangan - Penyediaan jalur hijau pada <i>sidewalk</i> sebagai <i>buffer</i> dari jalur kendaraan - Penyediaan tanaman dengan warna dan tajuk sempit untuk menegaskan dan memisahkan ruang - Penyediaan perabot jalan dengan desain, material, dan warna yang sesuai dengan gaya arsitektur koridor - Penyediaan median untuk memisahkan jalur lalu lintas dan penyediaan area transisi penyeberangan jalan - Penegasan area tepi <i>sidewalk</i> dengan penyediaan ramp untuk sirkulasi troli dan kursi roda - Penyediaan jalur sepeda diantara <i>sidewalk</i> dan jalur kendaraan, dilengkapi dengan halte sepeda pada <i>sidewalk</i> - Penekanan perkerasan pada jalur penyeberangan dan rambu-rambu penyeberangan - Penyediaan elemen 3 dimensi berupa <i>sculpture</i> dengan desain identitas lokal - Penyediaan area <i>outdoor cafe</i> pada sisi dalam <i>sidewalk</i> atau pada ruang terbuka
Review penelitian terdahulu	- Bangunan berbentuk persegi dengan garis horisontal yang dominan, etalase pada lantai 1 - Dinding <i>gewel</i> dengan atap di belakang - Lantai 1 semi transparan dan lantai 2 masif - Dominan pada efek horisontal - Cenderung warna terang atau <i>soft</i> - Bahan tembok bata dengan <i>finishing</i> plaster biasa maupun kamport

Sumber: Sintesa Peneliti, 2016

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab sebelumnya telah dipaparkan teori *legibility* sebagai teori utama yang didukung oleh teori lainnya. Berdasarkan teori-teori tersebut, didapatkan elemen-elemen yang dapat digunakan sebagai aspek penelitian untuk mencapai tujuan penelitian. Pada bab ini akan dipaparkan metode yang digunakan untuk mendapatkan data dan pengolahan data untuk nantinya menghasilkan rangkuman yang mengarah pada kriteria dan konsep penataan elemen penguat *legibility* kawasan pasar besar.

Objek pengamatan peneliti adalah tiga zona *streetscape*, yaitu zona *sidewalk* (jalur pejalan kaki), zona parkir dan zona jalan kendaraan, yaitu termasuk dalam *fixed element* (elemen yang tidak berubah) adalah bangunan dan jalan, dan *semi-fixed element* (elemen yang mengalami perubahan dengan cepat tetapi masih dalam area yang ditentukan) adalah PKL, parkir dan *signage*. Sedangkan subjek penelitian adalah dan *non-fixed element* (elemen yang selalu berubah atau tidak tetap) yaitu manusia, yaitu pejalan kaki dan pengendara.

3.1. Paradigma Penelitian

Studi *legibility* kawasan pasar besar ini merupakan penelitian deskriptif-kualitatif dengan paradigma naturalistik. Penelitian deskriptif dilakukan untuk menghasilkan deskripsi secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat suatu daerah atau populasi (Darjosanjoto, 2006), dalam hal ini adalah fakta-fakta nyata yang ada di kawasan pertokoan pasar besar dan ruang di luar yang menghubungkannya. Dalam mendeskripsikan kawasan melalui paradigma naturalistik, dasar penelitiannya berkaitan erat dengan sifat makhluk dan kenyataan, yaitu kenyataan akan konstruksi sosial. Paradigma ini membantu mengenali nilai dan realitas dari interaksi yang dinamis antara yang mencari kenyataan dan yang memberi keterangan. Data yang didapatkan akan memberi kepastian dalam menyatakan kedudukan teori dan nilai dalam pengerjaan penelitian dan interpretasi hasil dari temuan penelitian (Groat and Wang, 2002).

Penelitian kualitatif menurut Groat dan Wang (2002) merupakan penelitian dengan fokus multi-metode yang berusaha menafsirkan pengertian atau makna yang diberikan oleh masyarakat, sehingga berfokus pada interpretasi dan makna dan mengutamakan *setting* ilmiah. Tujuan dari penelitian kualitatif yang digunakan adalah mengungkapkan fakta, keadaan, dan fenomena di wilayah penelitian dengan apa adanya sesuai dengan kondisi yang terjadi. Penelitian ini berfokus pada perolehan gambaran umum konteks secara holistik dengan rancangan penelitian yang bersifat terbuka dan menghasilkan penelitian yang dituliskan dalam bentuk narasi.

3.2. Aspek Penelitian

Aspek penelitian merupakan hal-hal yang digunakan untuk membaca elemen di kawasan dan menyusun kriteria konsep *legibility* kawasan. Aspek tersebut didapatkan melalui kajian teori yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Baik pengumpulan data eksisting dan analisis data kawasan disesuaikan dengan aspek yang diamati, yaitu sesuai dengan sasaran penelitian yang telah ditentukan. Adapun aspek penelitian yang digunakan, sesuai tabel 3.1.

Tabel 3.1 Aspek penelitian berdasarkan sasaran penelitian

Teori yang digunakan	Sasaran Penelitian	Aspek Penelitian
Pembentuk citra kota	Mendeskripsikan elemen-elemen penguat kejelasan <i>image</i> kawasan eksisting	- <i>Path</i> - <i>Edge</i> - <i>District</i> - <i>Node</i> - <i>landmark</i>
<i>Behaviour setting</i>	Menggambarkan karakter perilaku pengguna kawasan	- <i>semi-fixed element</i> - <i>non-fixed element</i>
Kualitas <i>place</i>		- <i>Access and linkage</i> - <i>Comfort and image</i> - <i>Uses and activities</i> - <i>Sociability</i>
Perancangan koridor komersial	Mendeskripsikan kondisi jalan dan elemen wajah jalan kawasan	- <i>Facade</i> - <i>Corner : street corner</i> - <i>Skyline and roofscape</i> - <i>City floor : sidewalk, curbs, crossing, bicycle facilities</i> - <i>Landmark, sculpture and furniture : street furnishing, public art, cafe spaces</i> - <i>Colour : trees and landscape strip, planters, median</i>

Elemen <i>streetscape</i> di dalam elemen citra kota	Menyusun konsep penataan elemen penguat kejelasan <i>image</i> kawasan pasar besar Malang	- <i>Paths</i> : <i>City floor</i> (<i>sidewalk, curbs, crossing, bicycle facilities</i>) - <i>Edges</i> - <i>Nodes</i> : <i>Corner</i> (<i>street corner</i>) - <i>District</i> : <i>Facade, Colour</i> (<i>trees and landscape strip, planters, median</i>) - <i>Landmarks</i> : <i>Landmark, sculpture and furniture</i> (<i>street furnishing, public art, cafe spaces</i>)
Aspek Gaya Arsitektur <i>Nieuwe Bouwen</i>		- Corak fasade/ciri arsitektur bangunan - Bentuk atap bangunan - Proporsi masif-transparan pada dinding bangunan - Efek vertikal-horisontal pada dinding bangunan - Warna dinding bangunan - Bahan dinding bangunan

Sumber: sintesa kajian pustaka (BAB 2)

Tabel 3.2 Definisi Aspek Penelitian

Aspek Penelitian	Definisi Operasional
- <i>Path</i> - <i>Edge</i> - <i>District</i> - <i>Node</i> - <i>Landmark</i>	- Koridor sebagai tempat pergerakan dan belokan sebagai tempat berganti rute baik bagi pejalan kaki dan kendaraan - Pembatas kawasan berupa sebuah jalur, elemen alam atau area paling luar yang membedakan kawasan dengan kawasan sekitarnya - Kumpulan bangunan komersial dengan karakter visual yang homogen, didukung oleh <i>edge</i> - Simpul persimpangan koridor dan/ area pusat aktivitas yang strategis dengan karakter tertentu - Titik tunggal yang menjadi simbol kawasan komersial
- <i>Facade</i> - <i>Corner</i> - <i>Skyline and roofscape</i> - <i>City floor</i> - <i>Landmark, sculpture and furniture</i> - <i>Colour</i>	- Bagian depan bangunan yang memberikan pengalaman visual bagi pengamat melalui dekorasi di koridor jalan - Bangunan pada pojok persimpangan atau belokan jalan yang berfungsi sebagai penghubung atau pembeda jalan dengan jalan lain - Garis atap bangunan dalam koridor atau kawasan secara kesatuan yang menginformasikan karakter lokal - Lantai kota berisi warna, motif dan tekstur yang menciptakan kesinambungan dan kesatuan jalur atau kawasan - Elemen 3 dimensi sebagai unsur ornamen kota, baik berupa detail bangunan, perabot jalan dan sculpture dalam skala besar - Elemen dekorasi yang diterapkan pada bangunan, landmark, jalan, perabot atau plaza yang berhubungan dengan karakter adat penduduk dan material bangunan

	lokal
- <i>Sidewalk</i>	- Area pejalan kaki di depan bangunan sebagai area transisi pengunjung dari jalur kendaraan masuk ke dalam bangunan
- <i>Street corner</i>	- Area pojok <i>sidewalk</i> pada belokan jalan yang berfungsi sebagai area tunggu penyeberangan jalan
- <i>Trees and landscape strip</i>	- Jalur hijau pada jalur <i>sidewalk</i> sebagai pembatas dan buffer
- <i>Planters</i>	- Taman pada jalur <i>sidewalk</i> yang dapat difungsikan sebagai penanda gerbang masuk dan peningkat nilai estetika
- <i>Street furnishing</i>	- Perabot jalan yang bersifat tetap, diletakkan sebagai pemenuh aktivitas di koridor dan kawasan dan juga sebagai elemen dekorasi
- <i>Median</i>	- Area pemisah arah lalu lintas, penyedia vegetasi dan area transisi penyeberang jalan
- <i>Curbs</i>	- Pembatas jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan pada tepi <i>sidewalk</i>
- <i>Bicycle facilities</i>	- Fasilitas pengendara sepeda berupa jalur dan halte sepeda
- <i>Crossing</i>	- Area penyeberangan jalur kendaraan untuk menciptakan kesinambungan sirkulasi pejalan kaki
- <i>Public art</i>	- Elemen yang dimunculkan sebagai simbol untuk memberi identitas lokal kawasan
- <i>Cafe space</i>	- Ruang bagi kedai makan diluar ruangan atau bagi pedagang kaki lima makanan sebagai area istirahat dan interaksi sosial

Sumber: Kajian Pustaka (Bab 2)

3.3. Teknik Pengumpulan, Penyajian dan Analisis Data

Data penelitian terdiri dari dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang didapatkan melalui pengamatan langsung di lokasi penelitian, sedangkan data sekunder merupakan data pendukung yang didapatkan melalui literatur maupun data dari organisasi terkait kawasan yang diamati. Data primer penelitian merupakan data yang didapatkan untuk dianalisis dengan teknik analisis yang dipilih untuk mencapai sasaran penelitian. Teknik analisis data yang digunakan, yaitu *legibility analysis*, *behaviour observation*, dan *walkthrough analysis*.

Penggunaan teknik analisis tersebut disesuaikan dengan sasaran penelitian, sehingga nantinya didapatkan rangkuman hasil pengamatan yang digunakan untuk menyusun kriteria dan konsep penataan.

Tabel 3.3 Penggunaan teknik analisis sesuai dengan sasaran penelitian

Sasaran penelitian	Teknik analisis yang digunakan	Lokasi pengamatan
Mendeskripsikan elemen-elemen penguat kejelasan <i>image</i> kawasan eksisting	<i>Legibility analysis</i>	Koridor di kawasan, persimpangan jalur, batas kawasan
Menggambarkan karakter perilaku pengguna di kawasan pasar besar	<i>Behaviour observation</i>	Koridor kawasan,
Mendeskripsikan karakter wajah jalan koridor komersial	<i>Walkthrough analysis</i>	Koridor kawasan, persimpangan koridor, lingkungan bangunan pasar besar
Menyusun konsep elemen penguat kejelasan <i>image</i> kawasan pasar besar Malang	Sinkronisasi data	Koridor kawasan

Teknik *legibility analysis* dilakukan untuk merekam lingkungan Pasar Besar terkait dengan 5 elemen pembentuk citra kota, yaitu *path*, *edges*, *nodes*, *district* dan *landmark* pada peta. Teknik analisis ini dilakukan untuk merekam data atau informasi tentang bagaimana kegiatan para pengguna ruang atau penghuni berdasarkan fasilitas dan elemen yang terkait dalam pembentukan *legibility* kawasan.

Teknik *behaviour observation analysis* dilakukan untuk mendeteksi dan merekam pergerakan, penggunaan dan interaksi manusia di dalam sebuah ruang kota dan elemen terbangunnya ke dalam sebuah peta dan diagram (Urban Design Toolkit, 2006). Teknik ini dilakukan untuk melihat pola perilaku *non-fixed element* terhadap *semi-fixed element* di dalam *fixed element* dalam lingkup aktivitas komersial. *Non-fixed element* adalah pedagang/pemilik toko, *supplier*, dan pembeli, karena posisinya yang selalu bergerak dan tidak tetap. *Semi-fixed element* adalah PKL dan parkir yang dapat berubah-ubah namun tidak dengan bebas, melainkan hanya pada tempat yang telah ditentukan. Sedangkan *fixed element* adalah jalur kendaraan, jalur pejalan kaki, dan perabot jalan yang keberadaannya selalu tetap.

Teknik *walkthrough analysis* merupakan tahapan analisa untuk mengurai, mengaudit dan mengevaluasi elemen-elemen fisik jalur pedestrian, yaitu elemen *hardscape* dan *softscape*, elevasi muka jalan, kelengkapan elemen penunjang hingga intensitas penggunaannya (Urban Design Toolkit, 2006). Konstrasi dalam

pengamatan *walkthrough* adalah elemen *path* dan *node*. Elemen-elemen fisik sebagai objek studi tersebut berhubungan erat dengan aspek perancangan koridor dan elemen *streetscape*. Beberapa cara yang dilakukan dalam *walkthrough analysis*, yaitu *single directional view*, *serial view* dan *linear side view*, namun dalam pengamatan koridor kawasan pasar besar, peneliti menggunakan *linear side view*. Sedangkan pemeriksaan *node* (simpul) dilakukan pada persimpangan jalan di kawasan pasar besar dan titik pusat aktivitas, untuk mengetahui fitur spesifik di dalam titik tersebut dan kesinambungan lingkungan di sekitar *node*. Pemeriksaan jalur dan *node* didasarkan pada kebutuhan perilaku dan aktivitas di koridor.

3.3.1. Teknik Pengumpulan Data

a. Pengumpulan data primer

Data primer merupakan data eksisting kawasan yang dikumpulkan berdasarkan kebutuhan teknik analisis yang digunakan. Secara umum, pengumpulan data dilakukan dengan observasi, dokumentasi dan wawancara.

1. Legibility analysis

Teknik ini membutuhkan pengamatan, dokumentasi dan wawancara untuk mengumpulkan data mengenai lima elemen pembentuk citra kota. Data didapatkan melalui pengamatan peneliti langsung dan juga berdasarkan persepsi pengguna kawasan. Pengamatan dan dokumentasi dilakukan pada pagi, siang dan malam hari oleh peneliti sendiri, untuk melihat adanya perubahan fungsi elemen pada waktu yang berbeda. Wawancara dilakukan pada siang hari terhadap penguni dan pengguna jalan.

2. Behaviour observation

Pengamatan perilaku dilakukan pada enam koridor di dalam kawasan, yaitu terfokus pada penggunaan ruang atau jalur di dalam koridor untuk aktivitas komersial. Pengumpulan data dilakukan pada dini hari, siang dan malam hari untuk melihat perubahan penggunaan ruang. Dokumentasi dilakukan di setiap koridor dan aktivitasnya. Wawancara terhadap pengguna (pedagang, pemilik toko, supplier dan pembeli) dilakukan saat aktivitas oleh peneliti sendiri.

3. Walkthrough analysis

Teknik *walkthrough* yang digunakan untuk mengamati koridor adalah *linear side view*, yaitu dengan berjalan (peneliti menggunakan kendaraan roda dua) di

tengah jalur dan melihat ke kanan dan ke kiri sembari mendokumentasikan elemen *streetscape*. Pengamatan dan dokumentasi elemen fisik juga dilakukan dengan berjalan pada jalur pedestrian pada pagi, siang dan malam hari. Selain itu, pengamatan terhadap node dilakukan dengan berdiri di pusat node dan melakukan dokumentasi secara 360⁰. Dokumentasi dilakukan oleh peneliti pada pagi hari untuk mendapatkan tampak visual yang tidak terhalang kendaraan.

b. Pengumpulan data sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan studi literatur yang berkaitan dengan kawasan komersial. Pemahaman mengenai perancangan kawasan untuk menguatkan identitasnya dan juga aspek-aspek yang dapat mendukung hal tersebut dibutuhkan untuk mengetahui sejauh mana kawasan pasar besar telah jelas identitasnya dan apa saja yang seharusnya dilakukan untuk mendukung kejelasan. Selain itu, peraturan kawasan dan peraturan mengenai koridor komersial didapatkan melalui melalui RTRW Provinsi Jawa Timur dan RDTRK Kota Malang.

3.3.2. Teknik Penyajian Data

Penyajian data penelitian disesuaikan dengan teknik analisis yang digunakan. Data disajikan bersamaan dengan proses analisis terhadap aspek penelitian dalam bentuk tabulasi dan gambar.

1. Teknik *legibility analysis*

Data yang didapatkan melalui teknik ini disajikan tabulasi yang memuat peta kawasan berdasarkan sumber pengamatan dan foto menunjukkan aspek yang diamati terkait lima elemen pembentuk citra kota dan disertai narasi mengenai kondisi saat pengamatan.

2. Teknik *behaviour observation*

Data yang dikumpulkan disajikan melalui foto, pemetaan dan diagram penggunaan ruang dan aktivitas komersial di dalam koridor. Dokumentasi berupa foto dibutuhkan untuk mendukung kejelasan hasil pengamatan. Selain itu, wawancara dilakukan kepada pengguna yang disajikan dalam bentuk peta.

3. Teknik *walkthrough analysis*

Penyajian data dalam teknik ini didasarkan pada pengamatan internal jalur yang dilakukan dengan cara *linear side view*, pemeriksaan jalur pedestrian dan pemeriksaan *node*. Data ditampilkan dalam bentuk foto-foto kondisi jalur dan simpul jalur yang dikaitkan dengan peta kunci.

3.3.3. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan setelah hasil pengamatan dan dokumentasi yang mendukung pengamatan disajikan. Proses analisis dilakukan di dalam tabulasi yang dibedakan sesuai dengan teknik analisis yang digunakan

1. *Legibility analysis*

Teknik *legibility analysis* dilakukan untuk melihat kondisi kejelasan eksisting kawasan. Hasil pengamatan di kawasan berdasarkan pengamatan peneliti dan persepsi pengguna kemudian dibandingkan dengan teori elemen pembentuk citra kota. Analisis terkait keseuaian elemen yang ada di kawasan dengan ketentuan teori akan menghasilkan rangkuman analisis, yaitu elemen pembentuk citra kota yang dapat menguatkan *image* kawasan pasar besar.

2. *Behaviour observation*

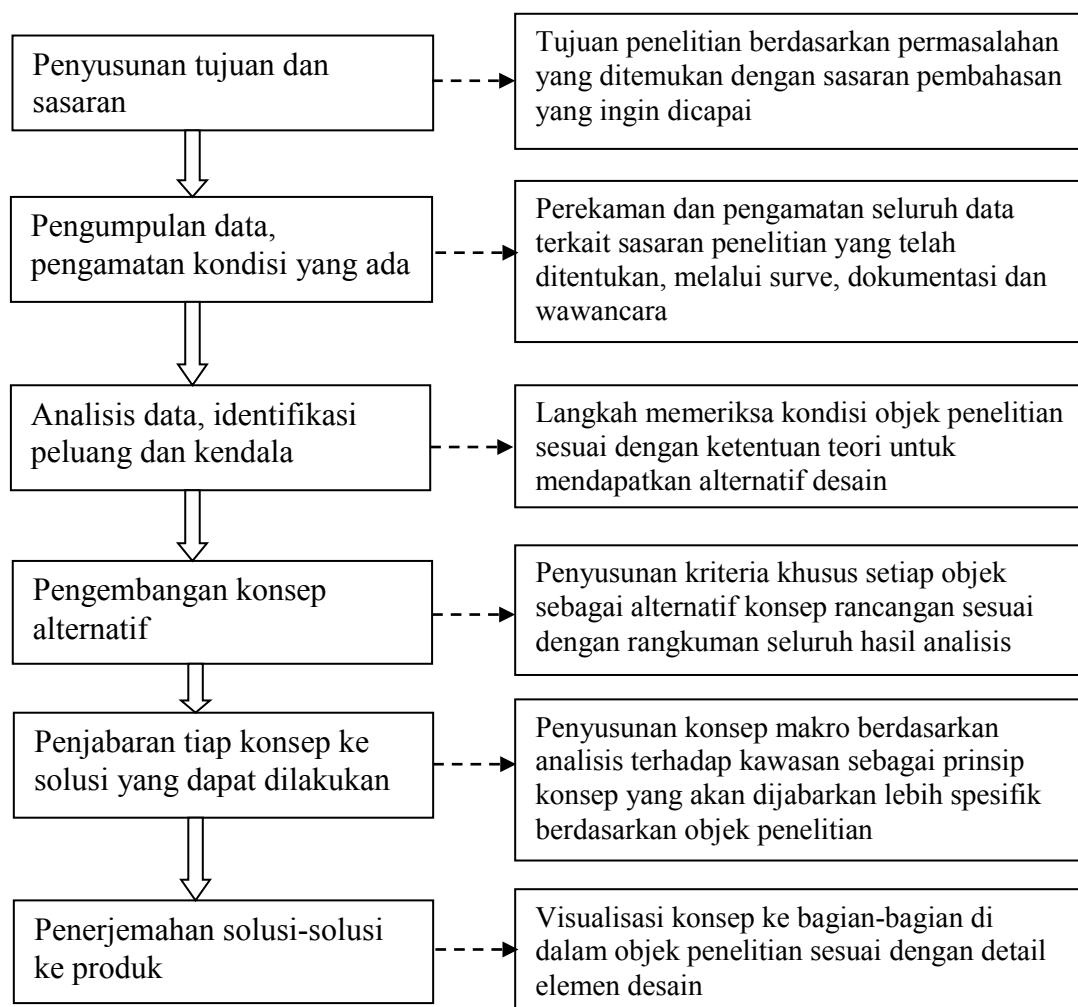
Pengamatan perilaku yang dibedakan berdasarkan koridor kemudian dianalisis menggunakan teori *public space*, yaitu untuk mengetahui peran ruang, dalam hal ini area-area di dalam koridor terhadap aktivitas publik yang terjadi. Perbedaan penggunaan ruang pada setiap koridor akan menghasilkan karakter koridor yang berbeda. Selain itu, perbedaan penggunaan ruang di dalam koridor juga akan menghasilkan strategi desain ruang multifungsi.

3. *Walkthrough analysis*

Data pengamatan koridor dan node kawasan yang telah didapatkan kemudian dianalisis terkait elemen fisik koridor komersial. Pengamatan terhadap elemen fasad bangunan, *sidewalk* dan elemen dekoratif kawasan disesuaikan dengan elemen penyusun koridor komersial dan *streetscape*. Selain itu, penyesuaian juga dilakukan terkait karakter koridor yang telah didapatkan pada analisis sebelumnya.

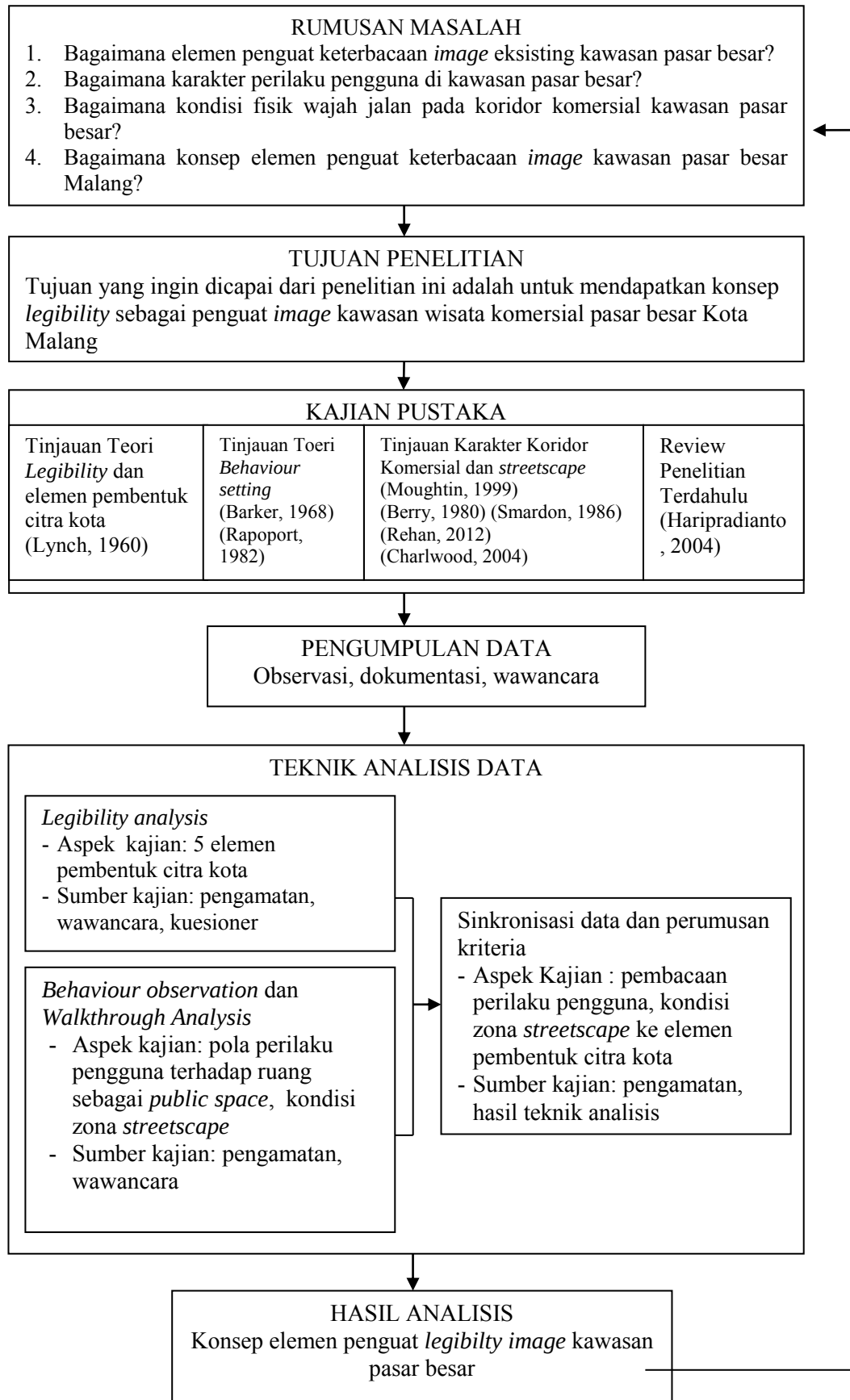
3.4. Metode Perancangan

Penelitian ini menggunakan *Synoptic Method* (metode sinopsis) untuk mendapatkan konsep rancangan kawasan pasar besar. Metode sinopsis merupakan metode bertahap yang berbasis rasional dan komprehensif. Metode ini terdiri dari langkah-langkah terstruktur dan terperinci untuk mendapatkan solusi permasalahan yang terbaik (Shirvani, 1985). Tahapan metode sinopsis pada penelitian didasarkan pada langkah yang dikemukakan oleh Shirvani, akan tetapi terdapat sedikit perbedaan (gambar 3.1.).



Gambar 3.1 Diagram Metode Sinopsis (sumber: Ilustrasi peneliti, 2016)

3.5. Kerangka Penelitian



BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pembahasan pada bab ini diawali dengan pemaparan data mengenai tinjauan umum Kota Malang, tinjauan umum kawasan pasar besar di dalam BWP Malang Tengah, dan gambaran kesejarahan kawasan penelitian. Setelah itu, hasil pembacaan kawasan disajikan runtun sesuai dengan sasaran penelitian yang telah ditentukan dan dianalisis menggunakan teknik analisis yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya. Penentuan aspek-aspek yang diamati dan diteliti didasarkan pada tabel 3.1 pada bab sebelumnya mengenai rangkuman aspek penelitian berdasarkan sintesa kajian pustaka pada bab 2. Selanjutnya disajikan konsep elemen *legibility* dengan kriteria khusus elemen sesuai dengan paduan kriteria umum (bab 2) dan hasil analisis.

4.1. Tinjauan Umum Kota Malang

Kota Malang merupakan salah satu daerah otonom dan merupakan kota besar kedua di Jawa Timur setelah Kota Surabaya. Sektor pariwisata merupakan keunggulan Kota Malang, karena dari segi geografis, Malang memiliki keindahan alam dan situs-situs purbakala peninggalan Kerajaan Singosari. Jarak tempuh yang tidak jauh antara kota dan tempat wisata membuat wisatawan menjadikan kota ini sebagai tempat singgah dan sekaligus tempat berbelanja. Perdagangan ini mampu mengubah konsep pariwisata Kota Malang dari kota peristirahatan menjadi kota wisata belanja. Secara geografis wilayah Kota Malang berada antara 07°46'48" - 08°46'42" Lintang Selatan dan 112°31'42" - 112°48'48" Bujur Timur, dengan luas wilayah 110,06 km². Kota Malang terdiri dari 5 Kecamatan dan 57 kelurahan (tabel 4.1).

Tabel 4.1. Luas kecamatan di Kota Malang

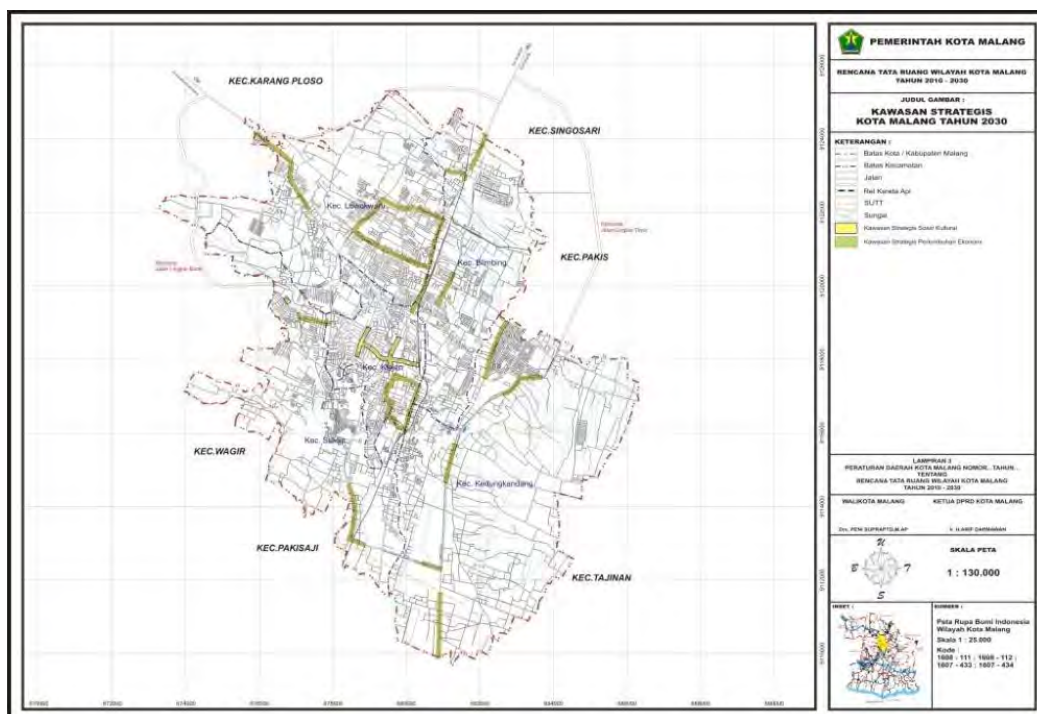
No.	Kecamatan	Luas (km ²)
1	Kedungkandang	36,89
2	Klojen	8,83
3	Blimbing	17,77
4	Lowokwaru	22,60
5	Sukun	20,97
Total		110,06

Sumber : Litbang Kompas diolah dari BPS Kota Malang 2001

Rencana struktur ruang wilayah Kota Malang diarahkan pada tujuan keseimbangan pembangunan antara pusat kota yang melayani seluruh wilayah kota dan/atau regional, sub pusat kota melayani sub wilayah kota, dan pusat lingkungan yang melayani skala lingkungan wilayah kota. Pusat pelayanan kota yang melayani seluruh wilayah kota dan/atau regional, yakni pada Kawasan Alun-alun dan sekitarnya, dengan fungsi :

- 1) Pelayanan primer : pemerintahan, perkantoran, perdagangan dan jasa, sarana olahraga, dan peribadatan;
- 2) Pelayanan sekunder : pendidikan, fasilitas umum dan sosial, perdagangan dan jasa, perumahan serta ruang terbuka hijau.

Pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang tahun 2011 disebutkan juga bahwa Kota Malang menetapkan kawasan strategis wilayah kota, yang diarahkan pada aspek pertumbuhan ekonomi (kawasan perdagangan dan jasa, pariwisata, industri), dan sosial budaya (kawasan cagar budaya dan bangunan bersejarah).



Gambar 4.1. Kawasan strategis Kota Malang tahun 2030 (sumber: RTRW Kota Malang 2010-2030)

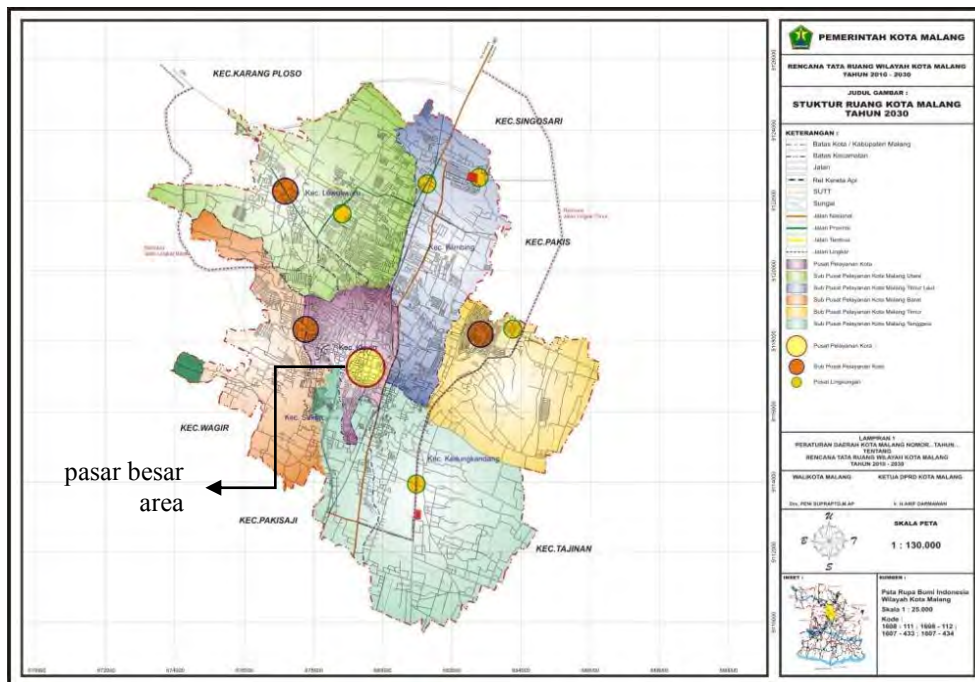
Strategi penetapan kawasan strategis wilayah kota tersebut, meliputi :

- a. menetapkan kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan ekonomi, sosial budaya, dan dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup;
- b. mengembangkan sentra-sentra industri rumah tangga dan industri kecil non polutan sebagai kawasan strategis ekonomi;
- c. menetapkan kawasan strategis sosial budaya yang menunjukkan jati diri maupun penanda budaya kota;
- d. menetapkan bangunan-bangunan yang memiliki nilai sejarah dan kriteria benda cagar budaya yang menunjukkan penanda kota dan aset wisata budaya.
- e. mempertahankan dan mengembangkan lingkungan dan bangunan cagar budaya untuk kepentingan sejarah, ilmu pengetahuan, kebudayaan dan kepariwisataan;
- f. mempercepat revitalisasi kawasan kota yang terjadi penurunan fungsi sehingga menjadi pusat kegiatan pariwisata sejarah dan budaya;
- g. membangun prasarana pariwisata.

Kota Malang juga dikembangkan sebagai pusat pelayanan berskala regional, yaitu pengembangan akses dan pelayanan sebagai daya tarik kegiatan skala regional. Beberapa strategi pengembangan Kota Malang sebagai pusat pelayanan berskala regional, adalah dengan mengarahkan perkembangan perdagangan dan jasa pada jalur regional, mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dan meningkatkan aksesibilitas dan transportasi.

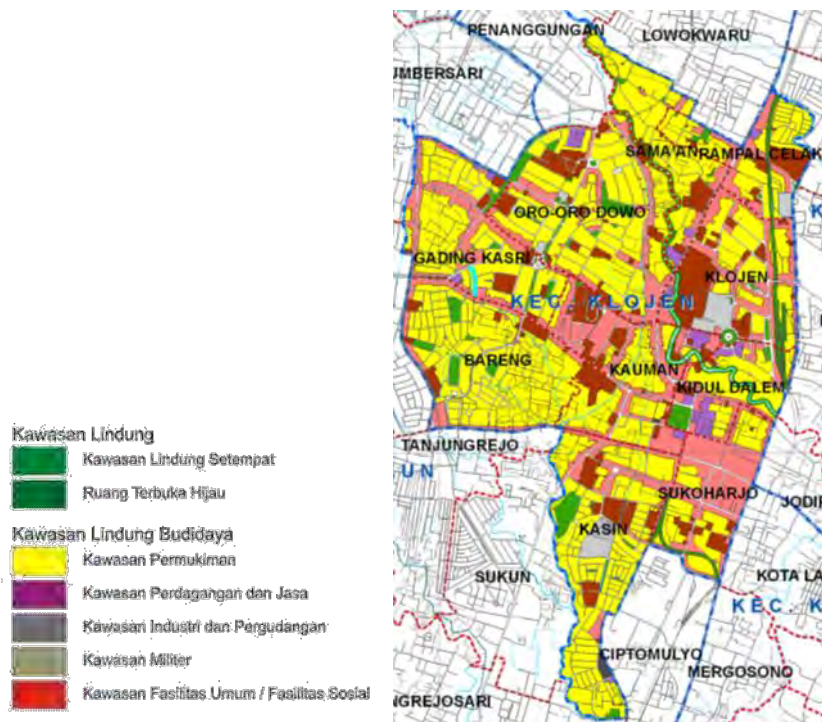
4.2.Tinjauan Umum Kawasan Penelitian

Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Malang tahun 2013, kawasan Pasar Besar berada pada Kelurahan Sukoharjo, Kecamatan Klojen, yaitu pada BWP Malang tengah, Kota Malang. Kawasan pasar besar berada di pusat kota tingkat kepadatan penduduk tinggi dan juga merupakan area sentra primer, yaitu sebagai pusat kegiatan perdagangan dengan skala pelayanan regional yang terdiri dari pasar tradisional, pusat perbelanjaan dan toko modern. Posisi kawasan pasar besar dalam Kota Malang ditunjukkan oleh gambar 4.2.



Gambar 4.2 Peta pembagian wilayah Kota Malang dan posisi Kawasan Pasar Besar sebagai Pusat Pelayanan Kota (*sumber: RTRW Kota Malang 2010-2030*)

Kawasan penelitian berada pada BWP Malang Tengah dengan pola penggunaan lahan seperti yang ditunjukkan oleh gambar 4.3.



Gambar 4.3 Peruntukan lahan pada BWP Malang Tengah (*sumber: RDTR BWP Malang Tengah, 2013*)

Lingkup BWP Malang Tengah merupakan seluruh batas Kecamatan Klojen yang berada di tengah Kota Malang dan direncanakan sebagai pusat pelayanan kota, yaitu pusat dari segala kegiatan kota. Kecamatan Klojen terdiri dari Kelurahan Klojen, Kelurahan Rampal Celaket, Kelurahan Samaan, Kelurahan Kiduldalem, Kelurahan Sukoharjo, Kelurahan Kasin, Kelurahan Kauman, Kelurahan Oro-oro Dowo, Kelurahan Bareng, Kelurahan Gadingkasri.

Fasilitas perdagangan dan jasa merupakan sektor yang mendominasi kawasan ini. Pengembangan fasilitas di kawasan perdagangan dan jasa yang direncanakan antara lain dengan peningkatan kualitas Pasar Besar, Pasar Dinoyo, Pasar Blimbing dan Pasar Tawangmangu. Selain itu, kawasan pasar besar dan sekitarnya termasuk di dalam rencana pengembangan kawasan dengan kegiatan perdagangan skala besar jenis kelontong, garment, elektronika dan barang perlengkapan sehari-hari.

Berkembangnya kawasan ini sebagai kawasan perdagangan besar, pemerintah Kota Malang memprioritaskan pengembangan kawasan sebagai kawasan obyek wisata, melalui rencana penyediaan dan pemanfaatan sektor informal, yaitu mengarahkan pedagang makanan ke Pasar Besar.

Pasar besar berada pada kawasan SBWP III yang didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa yang terpusat di kawasan pasar besar. Kawasan ini merupakan kawasan kepadatan tinggi dengan pola pergerakan tinggi pula. Perumahan pada kawasan ini berada dibalik bangunan pertokoan pada perimeter segment, yaitu rumah dengan petak kecil di dalam gang-gang yang hanya dapat dilalui kendaraan roda dua. Kawasan ini terletak pada Kelurahan Sukoharjo dengan batas kawasan, yaitu:

- a. Selatan : Jl. Irian Jaya sampai dengan Jl. Sartono
- b. Utara : Jl. KH. Agus Salim-Jl. Zainul Arifin-Jl. Aris Munandar
- c. Barat : Jl. SW. Pranoto-Jl. Sutan Syahrir sampai dengan Jl. Halmahera
- d. Timur : Jl. Gatot Subroto-Jl. Laksamana Martadinata

4.2.1. Rencana Tata Ruang

BWP Malang Tengah dalam RTRW Kota Malang ditetapkan sebagai pusat pelayanan kota. Secara umum skenario pengembangan BWP Malang Tengah adalah sebagai berikut :

- a. Pengembangan Rusunawa di Malang Tengah dikembangkan di lokasi Kelurahan Bareng blok III-A
- b. Perbaikan perumahan kepadatan sedang dan padat yaitu berupa perkampungan di blok I-A, I-B, I,C, II-A, II-B, III-A, III-B, dan III-C
- c. Mempertahankan kawasan perdagangan dan jasa tunggal berupa pasar di kawasan Pasar Besar dan sekitarnya tepatnya yaitu blok III-B;
- d. Penataan dan pengendalian perdagangan dan jasa di blok III – D tepatnya di jalan Kawi dan Jalan Semeru, blok I – A dan I - B tepatnya di Jalan Basuki Rahmat- Jalan Jaksa Agung Suprpto, Jalan Brigjen Slamet Riyadi dan di blok III – C tepatnya di kawasan pasar Comboran;
- e. Mempertahankan dan mengoptimalkan fasilitas pendidikan setingkat TK, Sekolah Dasar, SLTP dan SMU baik swasta maupun negeri;
- f. Mempertahankan RTH (taman kota, lapangan olahraga, hutan kota, taman, boulevard atau jalur hijau dan makam) yang ada saat ini;
- g. Pengendalian kawasan sempadan sungai yaitu di sepanjang Sungai Brantas;
- h. Peningkatan dan penambahan ketersediaan RTH baik RTH privat pada zona perumahan, zona perdagangan dan jasa zona perkantoran dan zona kesehatan maupun RTH publik berupa penyediaan taman lingkungan.

Untuk pengembangan zona perdagangan dan jasa, pada BWP Malang Tengah diarahkan untuk mengadakan zona perdagangan deret berupa ruko. Skala pelayanan zona perdagangan deret yang direncanakan adalah tingkat regional dan kota dan lokal jalan akses minimum adalah jalan kolektor.

4.2.2. Kondisi Eksisting Kawasan Penelitian

Bangunan perdagangan dan jasa di kawasan penelitian terdiri dari bangunan pasar besar dan pertokoan berupa deretan ruko dan toko di sekitarnya. Pasar besar merupakan pasar tradisional pusat yang menjual berbagai macam barang kebutuhan sehari-hari dan oleh-oleh. Pertokoan di sekitar pasar besar adalah pertokoan tua yang telah ada sejak dulu dan rata-rata dimiliki oleh etnis

china. Beberapa toko tua masih bertahan, baik dengan barang dagangan tertentu dan juga gaya bangunan lama. Namun banyak pula yang telah berubah pemilik, barang dagangan dan merubah wajah toko menjadi bergaya bangunan modern.



Gambar 4.4 Pertokoan di kawasan pasar besar (*sumber: Dokumentasi, 2016*)

Pasar besar sendiri telah ada sejak menetapnya etnis china di kawasan tersebut. Pemerintah Kota Malang mengambil alih pasar dan melakukan pengembangan untuk kawasan disekitarnya. Pasar ini menjadi magnet bagi masyarakat karena terdiri dari barang yang lengkap, cenderung murah dan sebagai tujuan pembeli partai besar. Keadaan bangunan pasar tersebut juga bertambah ramai dengan adanya pusat perbelanjaan Matahari pada lantai atas pasar besar. Bangunan pasar ini dilengkapi dengan gedung parkir, sehingga sebagian besar kendaraan pengunjung dapat ditampung secara vertikal.



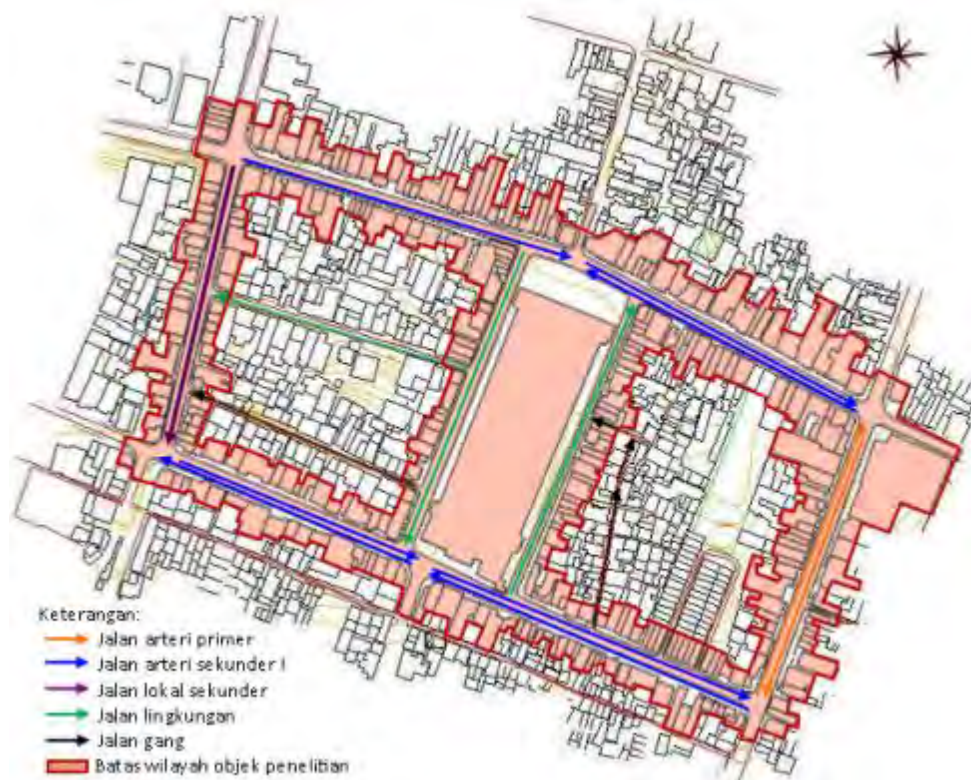
Gambar 4.5 Bangunan pasar besar (*sumber: Dokumentasi, 2016*)

Kawasan penelitian juga terdiri dari permukiman, yaitu dalam bentuk kampung dengan rumah petak kecil yang berada dibalik bangunan perimeter segment. Penghuni kampung tersebut merupakan etnis jawa yang sudah menetap sejak lama. Tipe bangunan di dalam kampung ini adalah rumah dengan petak kecil yang saling berhimpitan. Akses menuju kampung tersebut adalah melalui gang kecil yang dapat dilalui kendaraan roda dua dan roda empat milik penghuni.



Gambar 4.6 Permukiman di dalam kawasan; Akses gang masjid pada Jl. Kapten Usman (a); Akses gang ksatria pada Jl. Sersan Harun (b) (sumber: Dokumentasi, 2016)

Koridor jalan di kawasan pasar besar memiliki kondisi yang berbeda-beda tergantung pada jenis aktivitas dan jenis bangunan di dalamnya. Semua koridor tersebut terlihat padat pejalan kaki dan kendaraan yang berdampak pada kemacetan lalu lintas pada hampir semua jalur. Berdasarkan RDTR Kota Malang, jenis koridor jalan kawasan ini seperti ditunjukkan gambar 4.7.



Gambar 4.7 Jenis koridor jalan kawasan penelitian (sumber: ilustrasi peneliti, 2016)

Perbedaan jenis jalan tersebut tentunya menjadi batas kemampuan jalan untuk menerima aktivitas di dalamnya. Kapasitas jalur dan kendaraan akan mempengaruhi situasi koridor jalan.

Tabel 4.2 Jenis jalan di kawasan penelitian

Jenis jalan	Nama jalan	Keterangan jalan
Jalan Arteri primer	Jl. Laksamana Martadinata	- Jalan digunakan sebagai akses antara Surabaya-Malang-Blitar. - Pergerakan di dalam koridor adalah kegiatan komersial dan pergerakan kendaraan antar kota, sehingga volume kendaraan lebih besar dari rata-rata - Jalur kendaraan tidak terganggu oleh lalu lintas lambat
Jalan Arteri sekunder II	Jl. Pasar Besar Jl. Kyai Tamin	- Jalan digunakan sebagai akses dari pusat kota menuju jalur luar kota - Volume kendaraan lebih besar dari rata-rata - Kecepatan kendaraan yang melintas paling rendah 30 km/jam
Jalan Lokal sekunder	Jl. Sutan Syahrir	- Kecepatan kendaraan yang melintas paling rendah 20 km/jam - Merupakan jalur internal yang menghubungkan pusat pelayanan kota dengan sub pelayanan kota
Jalan lingkungan	Jl. Zainul Arifin Jl. Sersan Harun Jl. Koprul Usman Jl. Wiro Margo	- Jalur dengan lebar dibawah 3 meter tidak diperuntukkan bagi kendaraan roda 3 keatas - Kecepatan kendaraan roda 3 keatas yang melintas pada jalur dengan lebar 3-5 meter, paling rendah 10 km/jam - Menghubungkan kawasan permukiman dengan pusat kegiatan disekitarnya
Jalan gang	Gg. Kesatria Gg. Masjid	- Bukan merupakan jalur yang dilalui oleh masyarakat umum - Kendaraan roda 2 tidak dikendarai dan tidak diperuntukkan bagi kendaraan diatas roda 2

(Sumber: RDTRK Malang, 2013)

4.3. Gambaran Kesejarahan Kawasan Penelitian

Pasar besar merupakan pasar pertama dan tertua di Kota Malang yang mengalami beberapa perubahan yang disesuaikan dengan pemilik dan fungsinya. Rangkaian perubahan pasar besar, antara lain:

- Sebelum tahun 1900an : Pasar besar Kota Malang diduga telah ada dan dulunya merupakan pasar partikelir milik etnis china. Dulunya bernama Pasar Pecinan karena berasal dari nama jalannya, yaitu Chineeschestraat.
- Tahun 1914 : Pasar diambil alih oleh pemerintah Kota Malang untuk dijadikan sebagai pasar utama kota. Pada saat pasar besar diambil alih, pemerintah meminta golongan china dan arab yang tinggal di kawasan tersebut untuk melepaskan tanahnya dalam rangka perluasan wilayah pasar.
- Tahun 1914-1919 : Pemerintah terus mengadakan perbaikan lingkungan dan bangunan pasar
- Tahun 1924 : Pemerintah membangun los pasar besar untuk menampung pedagang dengan teratur dan terzona
- Tahun 1930 : Perkembangan ekonomi dan perdagangan Kota Malang meningkat namun tidak sejalan dengan bertambahnya luas pasar, pasar besar mulai mengalami permasalahan yang kompleks.
- Tahun 1932-1934 : Pemerintah membangun pasar-pasar kampung untuk mendukung sektor perdagangan.
- tahun 1935 : Pemerintah melakukan perbaikan lagi pada bangunan pasar besar sehingga jumlah pedagang yang ditampung menjadi lebih banyak.



(a)



(b)



(c)



(d)

Gambar 4.8 Bangunan Pasar besar sebagai bangunan utama kawasan ((a) pasar besar pada tahun 1930-an; (b) pasar besar pada tahun 1990-an; (c) pasar besar pada tahun 2000-an; (d) suasana di depan bangunan pasar besar) (sumber: *anak-negeri.blogspot.com*, dokumentasi peneliti (2016))

Berada di lingkungan tempat tinggal etnis china, kawasan ini kemudian disebut “Pecinan” oleh warga Malang. Nama tersebut tetap digunakan oleh pemerintah pada papan nama jalan sebagai penanda kawasan dengan karakter khusus. Akan tetapi sebutan “Kawasan pasar besar” sekarang lebih dikenal karena peran pasar besar dalam pelayanan skala Kota Malang. Sejarah kawasan tersebut tidak meninggalkan karakter ornamen khusus pada bangunan dan lingkungan, namun bangunan pertokoan memiliki gaya bangunan *Nieuwe Bouwen* yang dominan. Bangunan pasar besar juga memiliki gaya bangunan yang sejenis dengan pertokoan di sekitarnya.



Gambar 4.9 Gaya bangunan dan ornamen di kawasan pasar besar (Sumber: dokumentasi peneliti (2016))

Perbedaan terlihat pada fasilitas dan perabot jalan di kawasan. Dalam memenuhi kebutuhan jalan dan jalur pejalan kaki, dinas setempat dulunya memberikan bentuk visual perabot yang seragam dengan kawasan lainnya. Namun baru-baru ini terlihat perabot dengan ornamen china. Selain itu,

pengadaan kegiatan malam khusus di Jl. Kyai Tamin juga ditandai dengan pintu gerbang pada masing-masing ujung jalan. Gerbang tersebut berbeda satu sama lain, di satu sisi dilengkapi ornamen topeng malang dan di sisi lain bergaya china. Penerapan ornamen kedua budaya tersebut terlihat kurang tersebar merata di seluruh kawasan. Pemilihan ornamen china (warna merah, bentuk lengkung dan detail kompleks) ditujukan untuk menandai dan mengingat kawasan sebagai kawasan pecinan, namun ornamen budaya malang (warna hijau dan kuning, detail topeng) juga diterapkan untuk menegaskan lokasi pasar sebagai pasar budaya yang utama di Kota Malang.

4.4.Penyajian Data dan Analisis Data

4.4.1. Analisis *Legibility* Kawasan Pasar Besar

Untuk mendapatkan gambaran kondisi *legibility* kawasan pasar besar sekarang, dilakukan pengamatan terhadap elemen-elemen pembentuk citra kota. Pengamatan kemudian dianalisis menggunakan *legibility analysis*, yaitu menggambarkan hasil observasi langsung di lapangan ke peta mengenai bentuk fisik dan visual aspek *path*, *edge*, *node*, *district* dan *landmark* kawasan. Pengamatan dilakukan berdasarkan pengamatan peneliti dan pengamatan pengguna kawasan dalam memaknai elemen-elemen tersebut. Setelah itu, elemen hasil pengamatan tersebut disesuaikan dengan teori untuk mendapatkan elemen yang ada di kawasan dan berperan sebagai pembentuk *image* kawasan.

Tabel 4.3 Pengamatan dan analisis *legibility* kawasan

Pengamatan awal



Berdasarkan pengamatan awal peneliti terhadap kawasan pasar besar, elemen pembentuk citra kota kawasan, yaitu:

- *Path* : Koridor komersial yang menghubungkan area luar ke dalam kawasan komersial dan ke pasar besar
- *Edge* : Koridor tepi kawasan dengan bangunan komersial yang menjadi batas karakter bangunan kawasan pasar besar
- *District* : Area dalam batas penelitian
- *Node* : Persimpangan koridor dan Pusat aktivitas kawasan (ruang luar pasar besar)
- *Landmark* : Pasar besar sebagai *focal point* kawasan

Persepsi Pengguna

Elemen pembentuk citra kota juga dilihat berdasarkan persepsi pengguna kawasan dalam memaknai elemen tersebut di dalam kawasan.



Analisis data

Elemen pembentuk citra kota kawasan pasar besar berdasarkan dua pengamatan tersebut disesuaikan dengan teori. Hal tersebut dilakukan untuk mengetahui kesesuaian elemen sebagai perannya sebagai pembentuk citra kawasan.

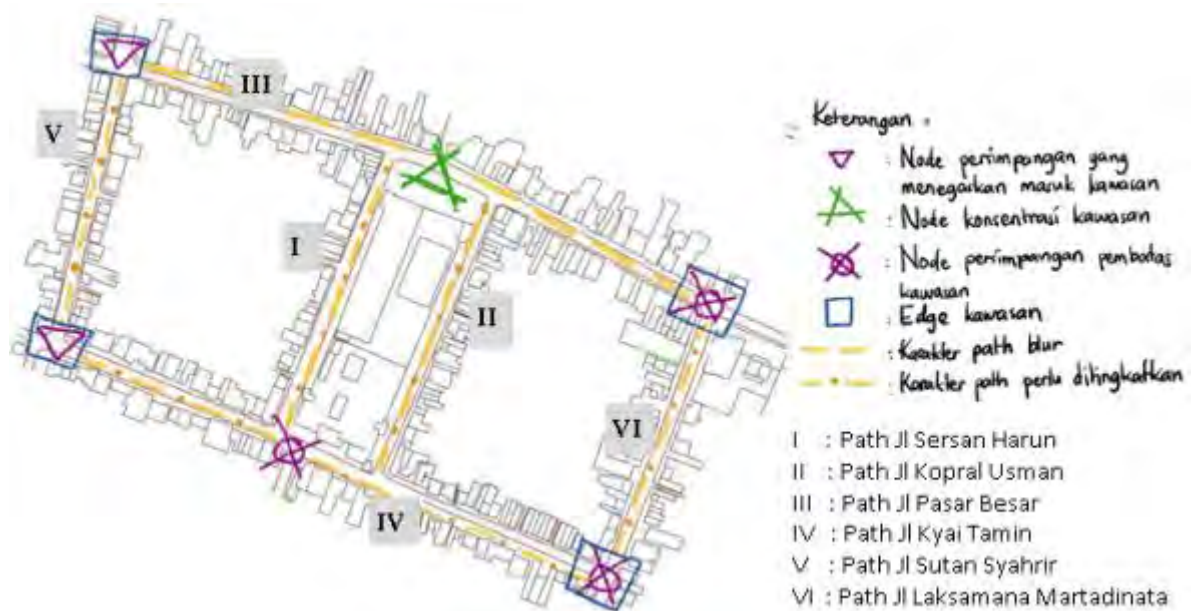
Apsek yang diamati	Ketentuan berdasarkan teori	Hasil observasi
• <i>Path</i> • <i>Edge</i> • <i>District</i> • <i>Node</i> • <i>Landmark</i>	• Jalur sebagai tempat pergerakan dan belokan sebagai tempat berganti rute bagi pengguna memiliki kontinuitas, mudah diidentifikasi dan berdekorasi fasad spesifik • Pembatas kawasan berupa sebuah jalur, elemen alam atau area paling luar yang membedakan kawasan dengan kawasan sekitarnya • Kumpulan bangunan komersial dengan karakter visual yang homogen • Simpul persimpangan koridor dan/ area sebagai konsentrasi kawasan yang strategis dengan lingkungan sekitarnya yang selaras dan aktivitas tertentu di dalam pusat aktivitas • Titik tunggal yang menjadi simbol kawasan komersial	• Kondisi jalur kawasan saling tegak lurus dan berjarak tempuh dekat, perubahan jalur bisa dilihat dengan jelas; gaya bangunan fasad pertokoan berbeda-beda • Tidak terlihat elemen khusus yang menjadi batas kawasan, namun terdapat gerbang pada koridor selatan kawasan menjadi batas area dengan aktivitas khusus • Elemen fasad bangunan lama pada beberapa koridor menunjukkan keseragaman komposisi, namun banyak yang berganti menjadi bangunan modern • Terdapat beberapa persimpangan koridor di dalam dan batas kawasan namun belum ada keselarasan lingkungan sekitar; pasar besar dan ruang luarnya merupakan pusat aktivitas komersial namun tidak ada aktivitas spesifik • Tidak terlihat simbol kawasan dengan skala besar, kesan tunggal dan ornamen lokal; pasar besar hanya berperan sebagai <i>focal point</i> berdasarkan letak dan jenis bangunannya.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, kondisi kejelasan elemen pembentuk citra kota kawasan tidak merata. Elemen *path* dan *node* yang ada telah sesuai dengan ketentuan teori, namun perlu adanya peningkatan. Potensi batas kawasan tidak sesuai dengan ketentuan elemen *edge*. Sedangkan potensi pasar besar sebagai *landmark* kawasan tidak sesuai dengan ketentuan *landmark* pada teori. Kejelasan *district* belum tercapai.

Rangkuman

Berdasarkan hasil analisis, elemen pembentuk citra kota di kawasan perlu ditingkatkan

- *Path* telah jelas kontinuitasnya untuk dilewati, namun penerapan elemen fasad gaya arsitektur lokal perlu disamakan dan ditingkatkan.
- *Edge* kawasan pasar besar tidak ditemukan
- Karakter distrik kawasan dapat diperkuat dengan penyeragaman karakter *path* dan penguatan tampak visual *edge* kawasan
- Lingkungan *node* kawasan harus diselaraskan dan penyediaan aktivitas spesifik pada pusat aktivitas pasar besar
- *Focal point* kawasan tidak bisa dimunculkan dan berperan sebagai *landmark* kawasan



Sumber: Pengamatan dan analisis peneliti, 2016

4.4.2. Analisis Pola Perilaku Pengguna di Kawasan terhadap *Path*

Pengamatan perilaku pengguna dilakukan untuk mendapatkan pola pergerakan pengguna dalam memanfaatkan koridor jalan dan area-area diluar bangunan dalam kaitannya dengan aktivitas komersial. Lokasi pengamatan adalah enam *path* sebagai jalur komersial kawasan. Analisis dilakukan untuk mendapatkan karakter dari setiap *path* dan lingkungan menuju *node* berdasarkan penggunaan ruang aktivitas yang dilakukan pada beberapa waktu, yaitu dini hari, pagi, siang, sore, dan malam hari. Pengamatan dilakukan pada hari kerja dan akhir minggu

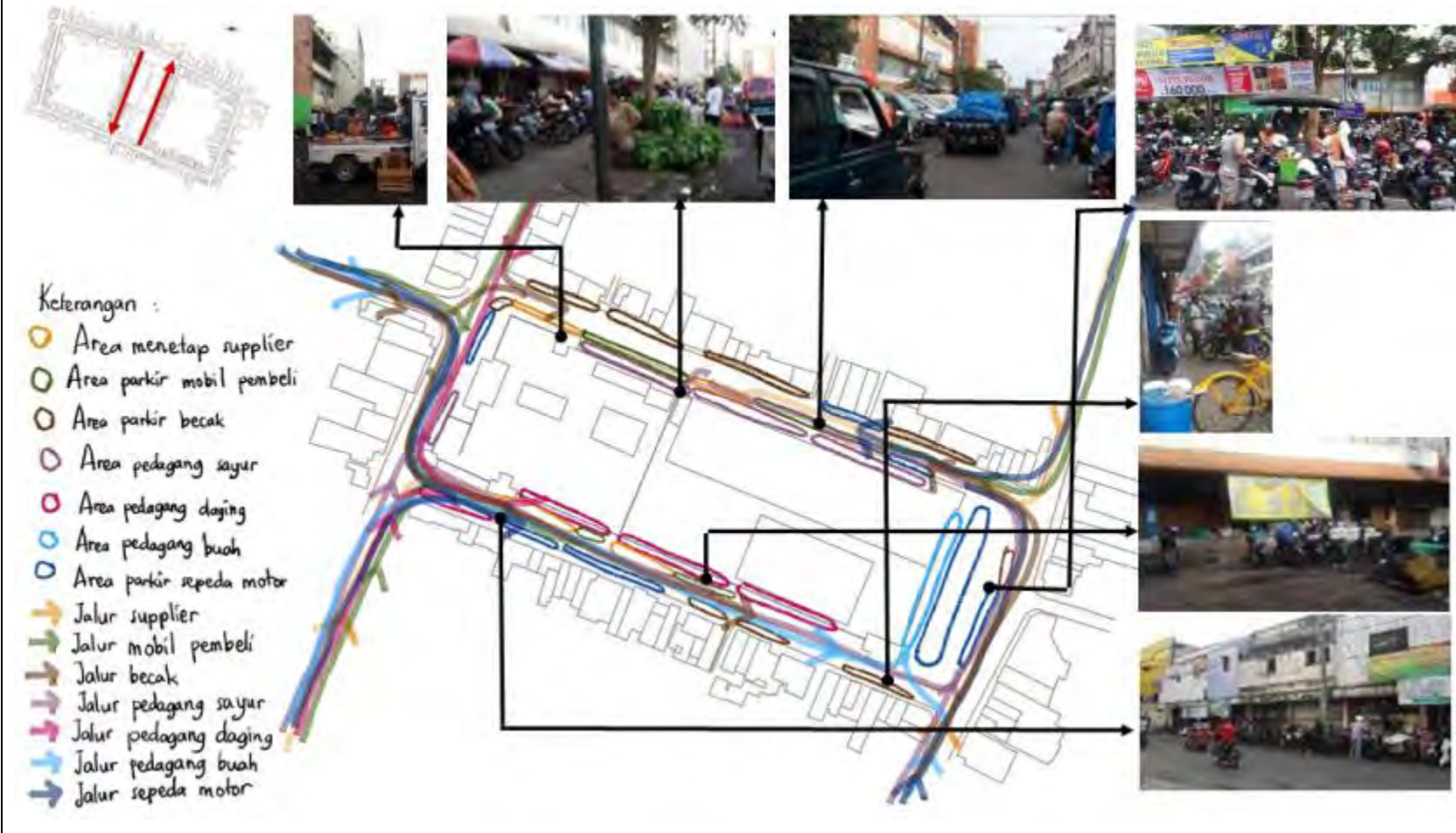
Proses analisis dilakukan pada perilaku pengguna atau *non-fixed element* (pedagang/pemiliki, *supplier*, pembeli) sebagai subjek penelitian di dalam ruang yang mempengaruhi keberadaan *semi-fixed element* (PKL, parkir) terhadap *fixed element* (jalan kendaraan, jalur pejalan kaki, perabot jalan). Perbedaan antara *non-fixed element* dan *semi-fixed element* adalah pada posisi menetapnya di dalam *path*. Area bagi *semi-fixed element* telah ditetapkan dan PKL atau parkir menetap secara tidak permanen. Sedangkan *non-fixed element* adalah pengguna yang selalu bergerak dan menggunakan fasilitas PKL, parkir, jalan dan bangunan. Pengamatan disesuaikan dengan empat aspek pembentuk *place* (placemaking), yaitu *access and linkage*, *comfort and image*, *uses and activity* dan *sociability*. Penilaian aspek tersebut disesuaikan dengan kebutuhan aktivitas komersial di dalam koridor namun tetap berkaitan dengan ruang sebagai ruang publik kawasan.



Gambar 4.10 Area pengamatan perilaku pengguna (sumber: *Ilustrasi peneliti*, 2016)

Tabel 4.4 Pengamatan perilaku pengguna *path* I dan II (Jl. Sersan Harun dan Jl. Kapten Usman)

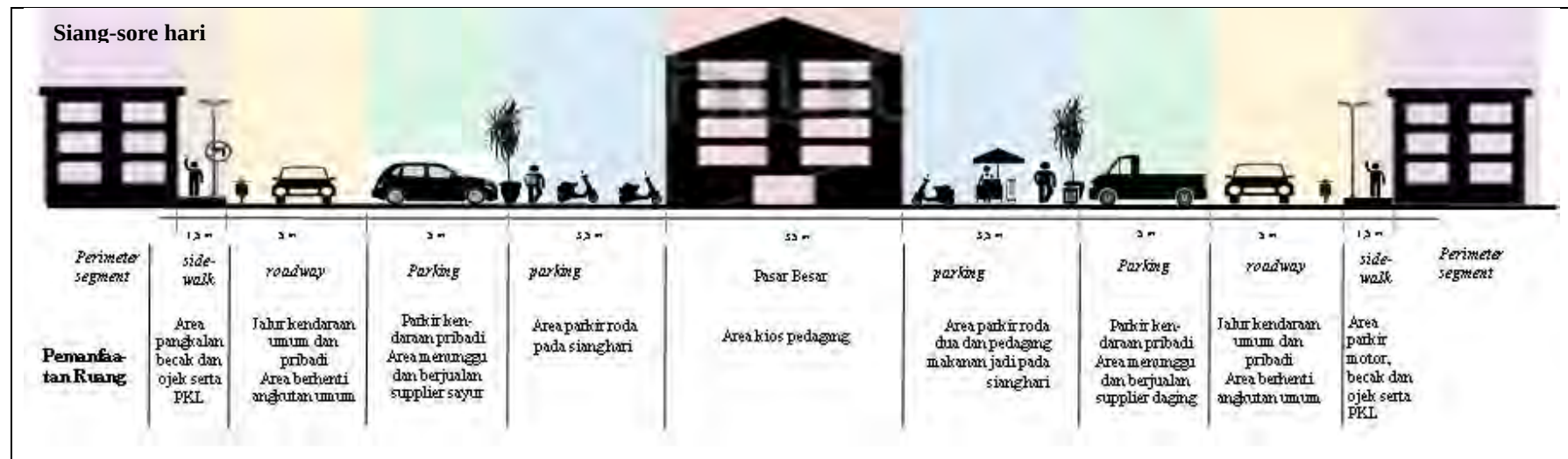
Pengamatan



Pada koridor ini, kegiatan yang terlihat dominan adalah kegiatan perdagangan tradisional. Kegiatan perdagangan terjadi baik di area pedagang, jalur dan pertokoan sekitar pasar besar. Secara umum pasar besar memberikan zonasi pedagang berdasarkan barang dagangannya. Pedagang yang tidak menempati area yang telah disediakan, memanfaatkan jalur pedestrian dan kendaraan untuk berdagang. Area ujung koridor dimanfaatkan sebagai area berdagang dan parkir, namun berpotensi sebagai penegasan simpul koridor (node).



Perbedaan penggunaan ruang pada pagi hari dan sore hari terlihat pada area diluar pasar besar, yaitu penggunaan sebagai area pedagang pada dini hari hingga pagi hari, dan sebagai area parkir pada siang hingga sore hari. Penggunaan jalur pedestrian sebagai area pedagang dan parkir yang tidak resmi juga terjadi pada pagi hari mengikuti aktivitas pasar tradisional.



Analisis

Pengamatan perilaku pengguna terhadap ruang pada *path* I dan II disesuaikan dengan teori aspek *placemaking*:

Aspek place	Ketentuan teori	Hasil Pengamatan
- o <i>Access and linkage</i> - o <i>Comfort and image</i>	• Pemisah area yang berbeda fungsi dan atau penghubung bangunan dan area • Jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan, pemandu arah ke area tujuan, dan area parkir • Fasilitas pengguna berkebutuhan khusus • Area mendapatkan transportasi umum • Area duduk; pembatas area servis; Pembeda jalur	• Zona pedagang acak dan bercampur, koridor dengan fungsi yang sama terkesan saling tidak ada berkaitan dari ruang luarnya • Jalur tersedia namun banyak dimanfaatkan PKL angkutan umum; kurang adanya parkir yang ideal • Jalur tidak dilengkapi fasilitas pengguna khusus • Tidak ada halte transportasi umum • Pengguna memanfaatkan pot tanaman dan jalur pedestrian sebagai area istirahat dan area duduk; zona pembuangan sampah bersifat terbuka dan bersebelahan dengan zona pedagang; perbedaan jalur

○ *Uses and activities*

○ *Sociability*

- Jenis aktivitas yang beragam, yang seimbang antara pria dan wanita
- Jenis aktivitas yang dapat dilakukan oleh kelompok

ditunjukkan dengan perbedaan ketinggian dan pot tanaman

- Kegiatan perdagangan dilakukan seimbang antara pria dan wanita
- Terlihat beberapa titik interaksi sosial pada ruang terbuka koridor, namun tidak ada aktivitas khusus yang mengikutsertakan banyak pengguna

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, jalur telah sesuai dengan aspek *access*, namun belum tersedianya kemudahan parkir dan keamanan dalam mendapatkan transportasi umum. *Linkage* koridor belum memenuhi ketentuan teori, begitu pula area istirahat pengunjung untuk mendukung aspek *comfort and image*. Potensi interaksi sosial bisa memenuhi ketentuan aspek *sociability*.

Rangkuman



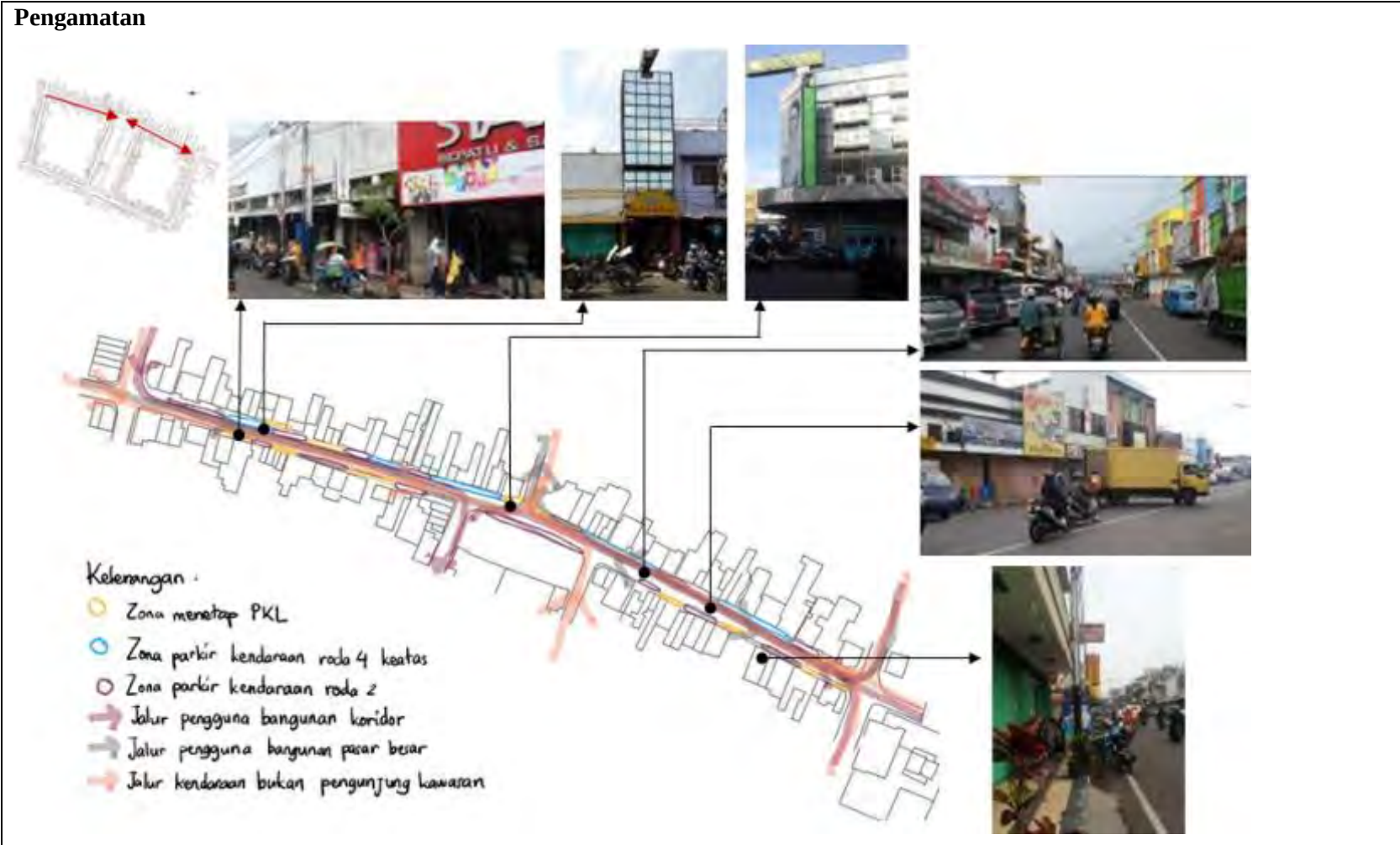
Berdasarkan hasil analisis, beberapa aspek *placemaking* perlu ditingkatkan untuk mendukung *path* I dan II, serta area sekitar *node* koridor Jl Sersan Harun dan Jl Koprul Usman, begitu juga untuk mendukung aktivitas komersial yang berlangsung setiap harinya.

- *Access path* harus ditingkatkan berdasarkan kemudahan pencapaian dengan segala moda transportasi dan bagi semua pengguna
- Keterhubungan (*Linkage*) dan perbedaan koridor perlu ditekankan melalui wujud visual untuk membentuk *node* persimpangan jalur
- *Comfort* harus dicapai melalui kenyamanan area istirahat dan peningkat suasana ruang luar koridor

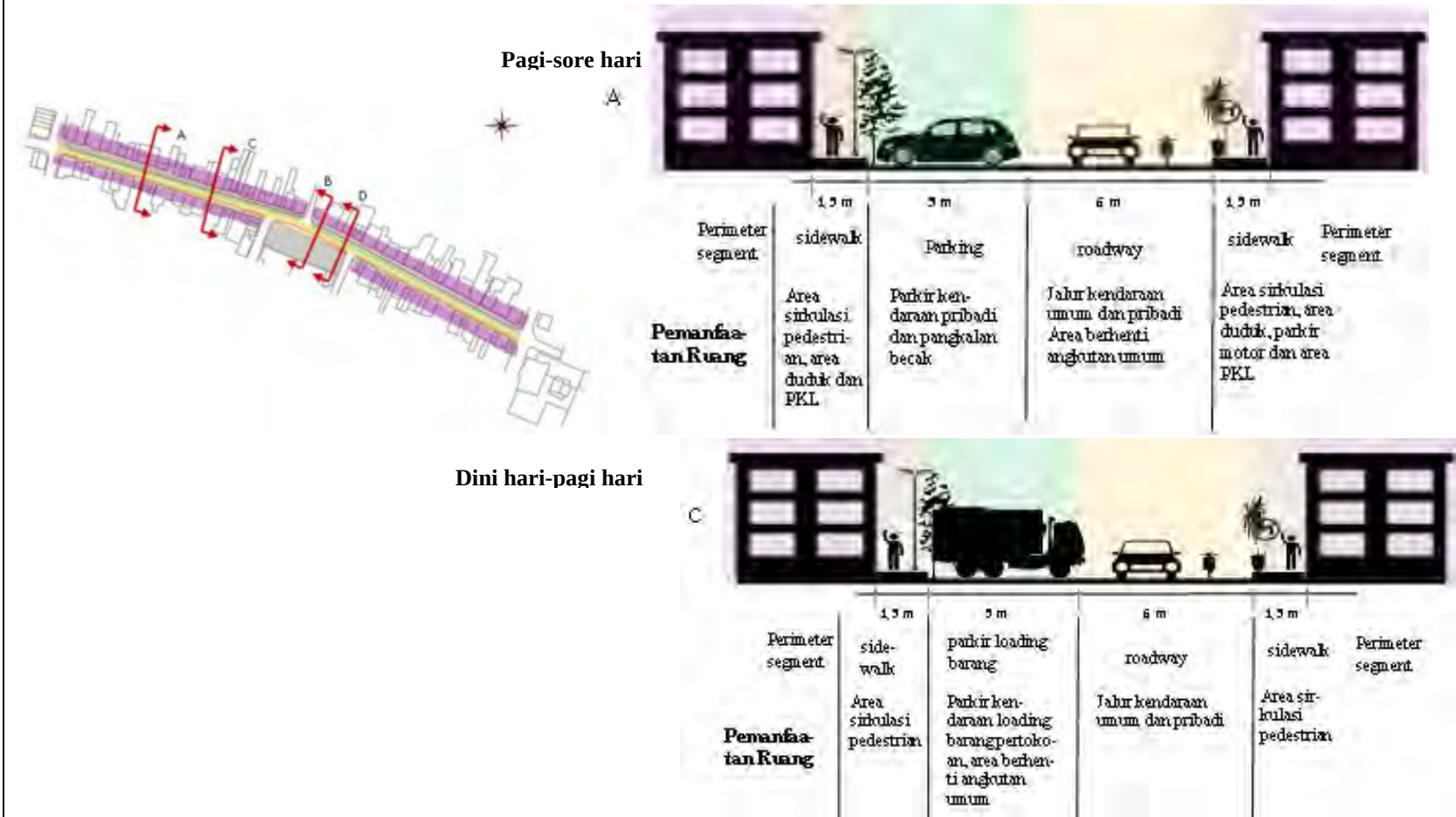
Perlunya dukungan ruang luar untuk interaksi masyarakat dalam peningkatan aspek *sociability*

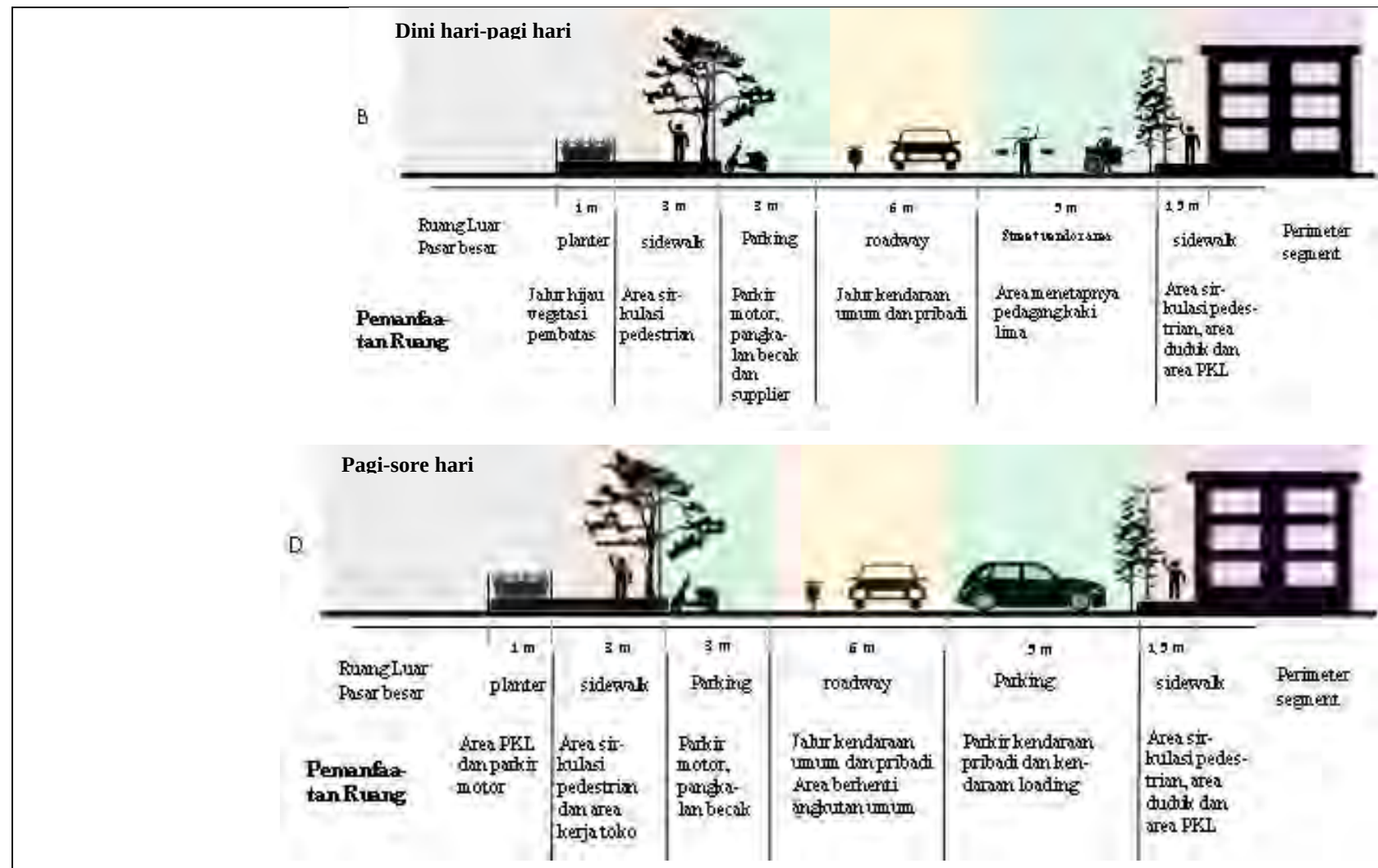
Sumber: Pengamatan dan analisis peneliti, 2016

Tabel 4.5 Pengamatan perilaku pengguna path III (JI Pasar Besar)



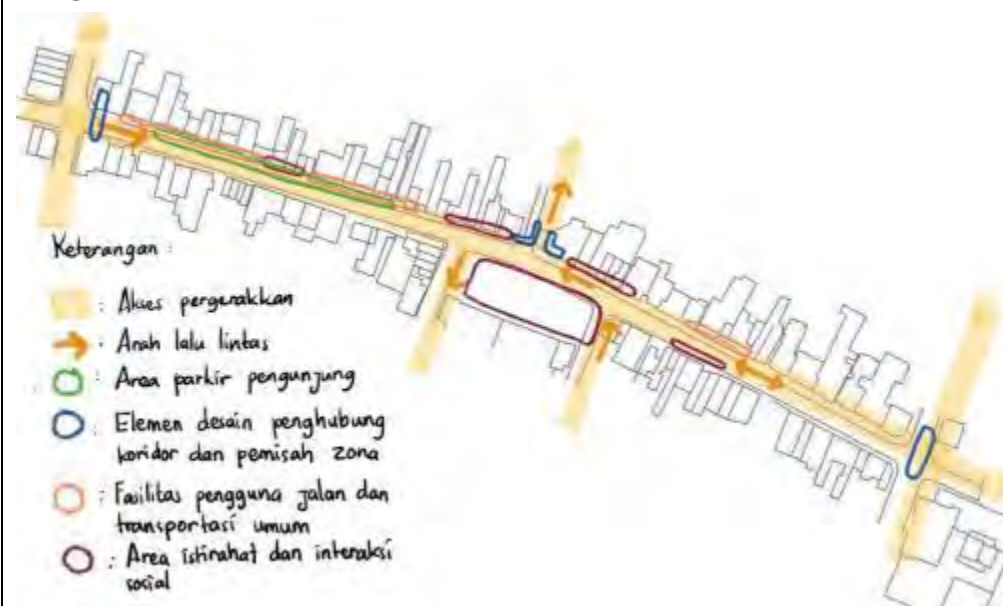
Kegiatan di koridor adalah kegiatan komersial yang dilakukan di dalam toko. PKL terlihat pada dini hingga pagi hari di jalur pedestrian dan area parkir. Pola pergerakan pengguna di koridor ini cenderung acak, namun intensitas penggunaannya tinggi, baik jalur pedestrian dan jalur kendaraan.





Analisis		
Pengamatan terhadap kegiatan pengguna dalam memanfaatkan ruang <i>path</i> III disesuaikan dengan teori aspek <i>placemaking</i> :		
<i>Aspek place</i>	Ketentuan teori	Hasil Pengamatan
○ <i>Access and linkage</i> ○ <i>Comfort and image</i> ○ <i>Uses and activities</i> ○ <i>Sociability</i>	• Pemisah area yang berbeda fungsi dan atau penghubung bangunan dan area • Jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan, pemandu arah ke area tujuan, dan area parkir • Fasilitas pengguna berkebutuhan khusus • Area mendapatkan transportasi umum • Area duduk; pembatas area servis; Pembeda jalur • Jenis aktivitas yang beragam, yang seimbang antara pria dan wanita • Jenis aktivitas yang dapat dilakukan oleh kelompok	• Tampilan visual bangunan dan ruang di luar bangunan pada penggal koridor belum menunjukkan keterhubungan • Jalur kendaraan dilengkapi dengan jalur pedestrian dan area parkir • Fasilitas pengguna berkebutuhan khusus tidak merata, yaitu hanya pada penggal timur • Tidak tersedia halte untuk menggunakan transportasi publik • Aktivitas istirahat pengunjung terlihat pada jalur pedestrian di luar bangunan; perbedaan jalur ditandai dengan perbedaan ketinggian dan perkerasan • Jenis aktivitas di koridor adalah perdagangan dan jasa, namun adanya ruang luar di pusat kawasan yang berpotensi munculnya variasi aktivitas yang dapat diikuti oleh lebih banyak masyarakat
Hasil analisis Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, fasilitas dan jalur di dalam koridor aspek <i>access</i> dan <i>linkage</i> koridor belum tercapai. Area istirahat bagi pengunjung juga belum memenuhi aspek <i>comfort and image</i>. Selain itu, adanya potensi ruang interaksi dapat membentuk variasi aktivitas untuk mencapai aspek <i>activities</i> dan <i>sociability</i>.		

Rangkuman



Berdasarkan hasil analisis, beberapa aspek *placemaking* koridor perlu ditingkatkan.

- Kemudahan pencapaian *path* bagi pengguna khusus dan transportasi umum perlu ditingkatkan secara merata
- *Linkage* kedua penggal koridor perlu dicapai melalui hubungan ruang luar dan bangunan pada *node*
- Penekanan perbedaan jalur dan penyediaan area duduk perlu ditingkatkan untuk mencapai aspek *comfort*
- Penyediaan ruang interaksi dan berkumpul perlu dilakukan pada *node* pusat aktivitas untuk mendukung potensi aspek *sociability* dan *uses* koridor

Sumber: Pengamatan dan analisis peneliti, 2016

Tabel 4.6 Pengamatan perilaku pengguna *path* IV (JI Kyai Tamin)

Pengamatan



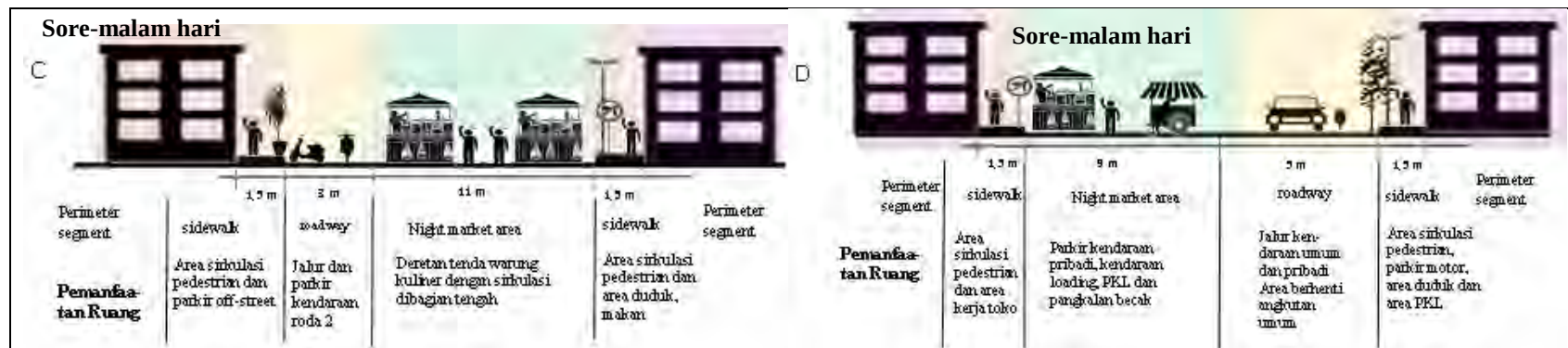
Koridor ini memiliki intensitas pengguna koridor dan di luar kegiatan komersial yang sama, karena koridor digunakan sebagai jalur yang menghubungkan kawasan di tepi kota ke pusat. Kegiatan komersial di koridor terjadi baik di dalam toko dan di area luar toko (jalur pedestrian dan area parkir) dari pagi hingga sore hari. Pergerakan pengguna cenderung satu arah.

Dini hari-siang hari



Dini hari-siang hari





Perbedaan penggunaan ruang dalam *path* terlihat antara pagi hingga siang dan pada malam hari, karena penggunaan *path* malam hari adalah area pasar kuliner malam.

Analisis

Pengamatan yang dilakukan pada *path* IV disesuaikan dengan teori aspek *placemaking*:

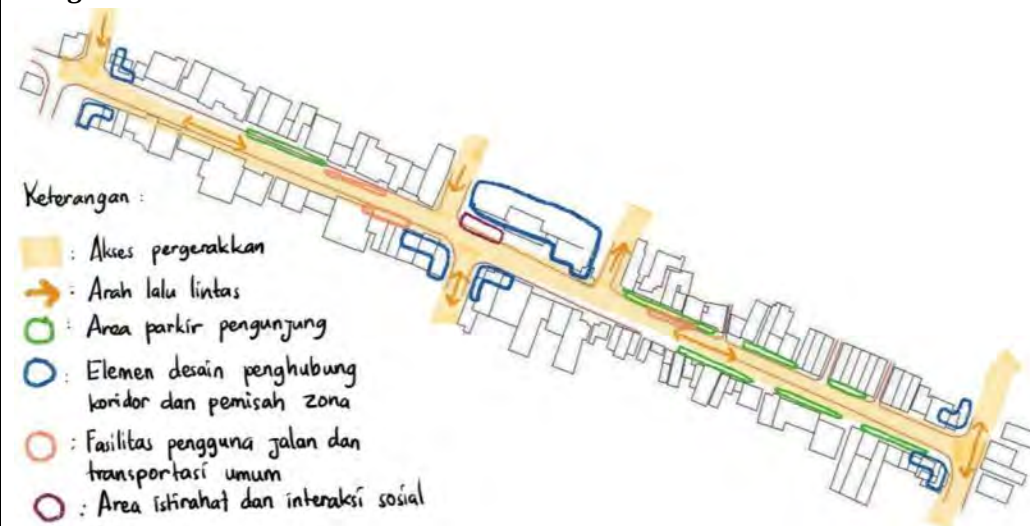
Aspek place	Ketentuan teori	Hasil Pengamatan
o <i>Access and linkage</i>	• Pemisah area yang berbeda fungsi dan atau penghubung bangunan dan area • Jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan, pemandu arah ke area tujuan, dan area parkir • Fasilitas pengguna berkebutuhan khusus • Area mendapatkan transportasi umum	• Tampilan visual bangunan dan fisik lingkungan pada pemenggalan koridor sangat berbeda dan elemen desainnya tidak saling berkaitan; fungsi berbeda pada malam hari kurang ditekankan • Jalur kendaraan dilengkapi dengan area parkir pada sisi selatan dan jalur pedestrian, namun banyak penyalahgunaan jalur pedestrian • Tidak tersedia jalur dan fasilitas pengguna berkebutuhan khusus • Tidak tersedia halte untuk menggunakan transportasi publik

○ <i>Comfort and image</i> ○ <i>Uses and activities</i> ○ <i>Sociability</i>	• Area duduk; pembatas area servis; Pembeda jalur • Jenis aktivitas yang beragam, yang seimbang antara pria dan wanita • Jenis aktivitas yang dapat dilakukan oleh kelompok	• PKL dimanfaatkan sebagai area istirahat; pembagian jalur dibedakan perkerasan namun tidak merata di seluruh bagian koridor • Jenis aktivitas seluruhnya komersial pada siang hari, namun pada malam hari terdapat aktivitas sosial yang memungkinkan dilakukan oleh kelompok, terjadi di sepanjang jalur pada acara pasar kuliner malam
--	---	--

Hasil analisis

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, jalur dan fasilitas belum mendukung aspek *access*, begitu pula keterhubungan wujud visual untuk aspek *linkage*. Aspek *comfort* koridor belum tercapai pada area duduk dan kejelasan jalur. Jenis aktivitas telah sesuai aspek *uses* dan adanya potensi *sociability* di dalam koridor pada malam hari.

Rangkuman



Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, kondisi *path* dan fasilitas di dalamnya belum mendukung aspek *access*, begitu pula keterhubungan wujud visual untuk aspek *linkage* pada *node* persimpangan jalur. Aspek *comfort* koridor belum tercapai pada area duduk dan kejelasan jalur. Jenis aktivitas telah sesuai dengan ketentuan aspek *uses*. Potensi *sociability* di dalam koridor perlu didukung dengan penyediaan area tertentu.

Sumber: Pengamatan dan analisis peneliti, 2016

Tabel 4.7 Pengamatan perilaku pengguna path V (Jl Sutan Syahrir)

Pengamatan



Koridor menjadi *path* penghubung kawasan pusat kota ke kawasan tepi kota dan juga sebagai akses menuju pasar besar dan area pasar kuliner pada malam hari. Sirkulasi kendaraan cenderung tinggi, sedangkan sirkulasi pejalan kaki tidak terlalu tinggi. Aktivitas komersial terjadi di dalam pertokoan dan hanya ditemukan beberapa PKL pada area sekitar gang permukiman.



Tidak terlihat perbedaan penggunaan ruang dalam *path* pada pagi, siang dan malam hari. Pada malam hari pertokoan dalam *path* cenderung tidak ada aktivitas sama sekali.

Analisis

Pengamatan yang dilakukan terhadap ruang koridor disesuaikan dengan teori aspek *placemaking*:

Aspek place	Ketentuan teori	Hasil Pengamatan
o Access and linkage	Pemisah area yang berbeda fungsi dan atau penghubung bangunan dan area	Koridor sebagai salah satu akses masuk kawasan tidak menunjukkan elemen pengarah pada pasar

○ <i>Comfort and image</i> ○ <i>Uses and activities</i> ○ <i>Sociability</i>	• Jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan, pemandu arah ke area tujuan, dan area parkir • Fasilitas pengguna berkebutuhan khusus • Area mendapatkan transportasi umum • Area duduk; pembatas area servis; Pembeda jalur • Jenis aktivitas yang beragam, yang seimbang antara pria dan wanita • Jenis aktivitas yang dapat dilakukan oleh kelompok	• besar dan penekanan pada batas kawasan • Jalur kendaraan dilengkapi dengan jalur pedestrian dan parkir di kedua sisi • Jalur pedestrian tidak dilengkapi dengan fasilitas dan jalur pengguna kebutuhan khusus • Tidak tersedia halte transportasi umum • Perbedaan jalur ditekankan melalui perkerasan dan ketinggian. Area istirahat terlihat pada PKL koridor • Jenis aktivitas perdagangan dan jasa dengan pengguna seimbang • Tidak ada potensi ruang dan jenis aktivitas lain yang digunakan oleh banyak pengguna
Hasil analisis Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, pembeda jalur dengan penggunaan beragam dan fasilitas transportasi umum belum memenuhi ketentuan aspek <i>access</i>. Selain itu, <i>linkage</i> belum terpenuhi melalui keterhubungan koridor dengan koridor luar dan dalam. Pembatas jalur telah dapat dibedakan dan kebutuhan area duduk yang tidak terlalu tinggi telah dapat memenuhi aspek <i>comfort</i>. Keseimbangan jenis pengguna telah sesuai dengan aspek <i>uses and activities</i>. Namun, potensi kondisi aktivitas dan ruang interaksi koridor belum sesuai dengan aspek <i>sociability</i>.		

Rangkuman



Berdasarkan pengamatan yang dilakukan

- pembagian lajur di dalam *path* harus diperjelas arah dan dipenuhi fasilitas umumnya untuk mendukung aspek *access*
- Keterhubungan fisik koridor pada *node* awal masuk kawasan dan menuju pasar malam selanjutnya perlu ditingkatkan untuk mencapai *linkage*
- Perlunya peningkatan potensi area istirahat pada gang permukiman untuk aspek *comfort* pengguna.

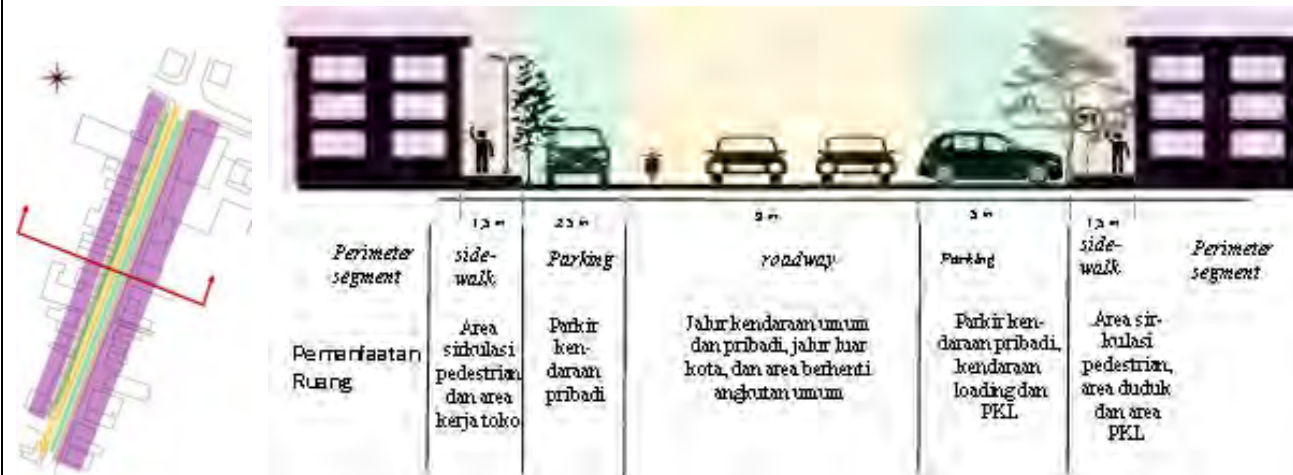
Sumber: Pengamatan dan analisis peneliti, 2016

Tabel 4.8 Pengamatan perilaku pengguna *path* VI (JI Laksamana Martadinata)

Pengamatan



Aktivitas komersial di koridor ini terjadi di dalam toko dan sangat jarang ditemukan PKL. Koridor sebagai *path* tepi kawasan dengan penggunaan paling tinggi adalah sirkulasi antar kota dan antara pusat kota dengan bagian tepi kota. Jalur ini juga digunakan sebagai jalur menuju pasar besar dan pertokoan. Pergerakan di dalam jalur didominasi oleh kendaraan kecil hingga besar, sedangkan pejalan kaki jarang ditemukan.



Tidak terlihat perbedaan penggunaan ruang dalam *path* pada pagi, siang dan malam hari. Aktivitas pertokoan pada malam hari tidak ada, namun penggunaan jalur tetap ramai hingga malam hari.

Analisis

Pengamatan yang dilakukan terhadap ruang koridor disesuaikan dengan teori aspek *placemaking*:

Aspek place	Ketentuan teori	Hasil Pengamatan
o <i>Access and linkage</i>	• Pemisah area yang berbeda fungsi dan atau penghubung bangunan dan area • Jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan, pemandu arah ke area tujuan, dan area parkir • Fasilitas pengguna berkebutuhan khusus	• Koridor dengan pengguna luar kawasan dan juga pengguna pasar besar belum memperjelas jalur menuju kawasan pasar besar • Jalur kendaraan dilengkapi dengan area parkir dan jalur pedestrian, namun kurang menerus • Koridor tidak memiliki jalur dan fasilitas pengguna kebutuhan khusus

○ <i>Comfort and image</i> ○ <i>Uses and activities</i> ○ <i>Sociability</i>	• Area mendapatkan transportasi umum • Area duduk; pembatas area servis; Pembeda jalur • Jenis aktivitas yang beragam, yang seimbang antara pria dan wanita • Jenis aktivitas yang dapat dilakukan oleh kelompok	• Tidak tersedia halte transportasi umum • area istirahat tersedia pada PKL di sekitar gang permukiman. Perbedaan jalur ditunjukkan dengan perkerasan dan ketinggian, namun tidak merata • kegiatan komersial dan peribadatan dilakukan seimbang oleh pria dan wanita • tidak adanya potensi interaksi yang dilakukan oleh lebih banyak pengunjung
Hasil analisis Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, jalur di koridor belum memenuhi ketentuan aspek <i>access</i>. <i>Linkage</i> koridor dengan koridor dalam kawasan pasar besar juga belum sesuai. Aspek <i>comfort</i> ruang luar koridor belum sesuai untuk mencapai aspek <i>uses</i> dan <i>activity</i>. Potensi kondisi aktivitas dan ruang interaksi koridor belum sesuai dengan aspek <i>sociability</i>.		
Rangkuman Berdasarkan analisis yang dilakukan: - <i>path</i> bagi segala pengguna perlu ditingkatkan dan menegaskan path menuju pasar besar untuk mencapai kemudahan aspek <i>access</i>. - <i>Linkage</i> koridor perlu dilengkapi untuk mengarahkan rute dan menekankan <i>node</i> menuju kawasan. - Perlunya peningkatan area istirahat dan interaksi karena adanya jenis aktivitas yang berbeda untuk aspek <i>comfort</i> dan <i>uses</i>, serta penekanan batas jalur untuk aspek <i>comfort</i>.		



Sumber: Pengamatan dan analisis peneliti, 2016

Kesimpulan hasil analisis perilaku pengguna *path* terhadap aspek *placemaking*

Berdasarkan rangkuman hasil analisis yang dilakukan terhadap perilaku pengguna di setiap *path* kawasan, dapat dilihat bahwa perilaku pengguna sangat dipengaruhi oleh tujuan aktivitas komersial di kawasan, yaitu jenis pedagang di pasar besar, dan jenis pertokoan atau jenis kantor. Kondisi *path* dan aturan arah lalu lintas juga mempengaruhi pola kecenderungan pemanfaatan ruang oleh pengguna dalam melakukan kegiatan komersial. *Path* pada kawasan pasar besar dapat dikelompokkan menjadi 3 jenis sesuai dengan aktivitas di dalamnya, yaitu:

- a. *Path* I dan II merupakan tipe 1, yaitu jalur yang melingkupi bangunan utama kawasan (pasar besar) dengan tipe komersial pasar tradisional di ruang luar; intensitas penggunaan jalur dan pergerakan tinggi
- b. *Path* III, V, dan VI merupakan tipe 2, yaitu jalur dengan tipe pertokoan modern, intensitas kunjungan tinggi; pergerakan kendaraan dan pedestrian sedang ke tinggi
- c. *Path* IV merupakan tipe 3, yaitu jalur yang berperan ganda menyesuaikan kegiatan yang berlangsung pada pagi dan malam hari; jenis komersial modern di pagi hari dan kumpulan tenda di malam hari; pengguna dalam dan luar kawasan sama-sama tinggi; pada malam hari dibuat bebas kendaraan besar.

Peran *node* pada kawasan sangat penting karena koridor komersial kawasan harus saling terhubung dan juga sebagai pusat aktivitas masyarakat di kawasan. Peningkatan *node* dapat dicapai melalui aspek *linkage* lingkungan dan bangunan pada ujung *path*.

Selain itu, hasil analisis juga menunjukkan bahwa fungsi ruang dan perilaku pengguna berbeda pada waktu tertentu seperti pagi, siang dan malam hari. Hal tersebut mempengaruhi kebutuhan fasilitas dan kelengkapan *path* yang berbeda pula dan dapat berubah secara efisien. Sehingga menurut hasil pengamatan dan persepsi pengguna terhadap aspek pembentuk *place* yang digunakan sebagai patokan, didapatkan karakter pengguna pasar besar, pengguna pertokoan dan karakter koridor komersial kawasan.



Gambar 4.11 Kesimpulan hasil analisis perilaku pengguna pada *path* dan *node* (sumber: ilustrasi peneliti, 2016)

4.4.3. Analisis *Walkthrough*

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya, elemen *path* dan *node* merupakan elemen pembentuk citra kota yang ada di kawasan dan membutuhkan peningkatan untuk lebih menguatkan *image*. Kejelasan dua elemen tersebut nantinya akan dapat mendukung kejelasan distrik komersial kawasan pasar besar. Elemen *path* sendiri di dalam kawasan memiliki karakter yang berbeda sesuai dengan aktivitas komersial. Tahapan selanjutnya adalah melihat kondisi fisik di dalam *path* dan *node*.

Walkthrough analysis dilakukan untuk melihat kondisi internal fisik *path* dan *node* kawasan, yaitu pada aspek koridor komersial, elemen *streetscape* dan aspek arsitektur *Nieuwe Bouwen* sebagai penguat *image* kawasan. Elemen fisik bangunan pertokoan kawasan yang telah dipaparkan pada penelitian terdahulu (Tabel 3.1.) menjadi referensi dalam pengembangan desain untuk mempertahankan karakter asli dan menguatkan *image path* dan *node* di wilayah penelitian.

Teknik pengambilan data dilakukan dengan *linear side view* untuk memeriksa *path* dalam tipe yang telah dikelompokkan dan pengambilan gambar 360⁰ pada *node*. Pengambilan data dilakukan pada pagi hari untuk melihat kelengkapan elemen *streetscape* pada setiap koridor jalan kawasan pasar besar dan siang hari untuk melihat keadaan *streetscape* saat aktivitas komersial sedang berlangsung. Analisis didasarkan pada karakter koridor sesuai hasil analisis perilaku pada sub bab sebelumnya.



Gambar 4.12 Objek pengamatan *walkthrough analysis* (sumber: *Ilustrasi peneliti, 2016*)

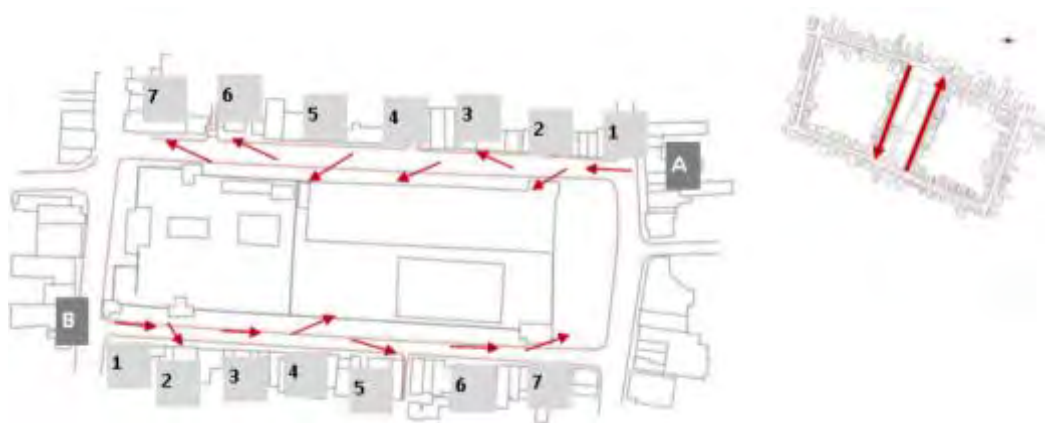
A. *Linear side view*

Linear side view dilakukan untuk melihat kondisi fisik, dalam hal ini keadaan zona *streetscape* pada *path* (koridor komersial) kawasan pasar besar. Pengambilan data dilakukan dengan berjalan di tengah koridor dan menoleh ke kanan dan ke kiri untuk mengevaluasi elemen fisik, yaitu memeriksa aspek koridor komersial dan elemen wajah jalan (*streetscape*). Pemeriksaan kondisi fisik koridor dianalisis sesuai dengan teori perancangan koridor komersial, dan kemudian kebutuhan *streetscape* akan disesuaikan dengan kebutuhan elemen fisik dan non-fisik koridor, seperti yang telah dirangkum dalam tabel 3.1 mengenai aspek penelitian untuk mencapai sasaran (lihat hal. 38).

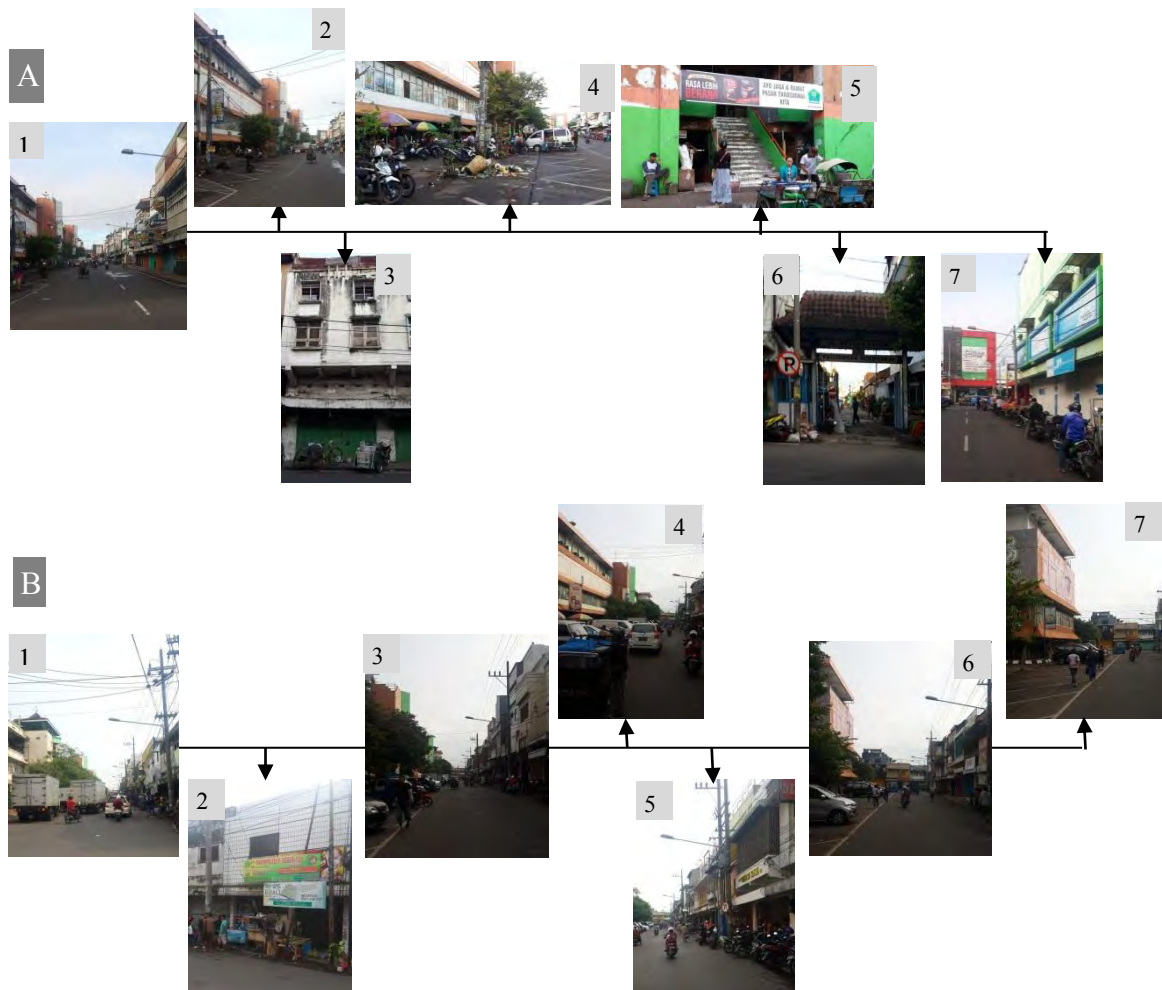
Pengamatan dilakukan pada perwakilan salah satu *path* kawasan dalam tipe yang telah dikelompokkan sesuai dengan kebutuhan aktivitasnya (gambar 4.10). Perwakilan dilakukan karena koridor memiliki karakter aktivitas dan pengguna yang sama.

1. *Path tipe 1* : Koridor Jl. Sersan Harun dan Jl. Kapten Usman

Koridor ini terdiri dari bangunan toko seluruhnya dan tidak ditemukan bangunan elemen lingkungan. Zona *streetscape* yang tersedia digunakan dengan intensitas sangat tinggi baik untuk pergerakan pembeli dan pedagang.



Gambar 4.13 Peta kunci pengamatan *path* tipe 1 (sumber: *Ilustrasi peneliti, 2016*)



Gambar 4.14 Arah pengamatan *path* tipe 1 (sumber: *Dokumentasi peneliti, 2016*)

Tabel 4.9 Analisis *Linear side view* koridor Jl. Sersan Harun dan Jl Koprul Usman

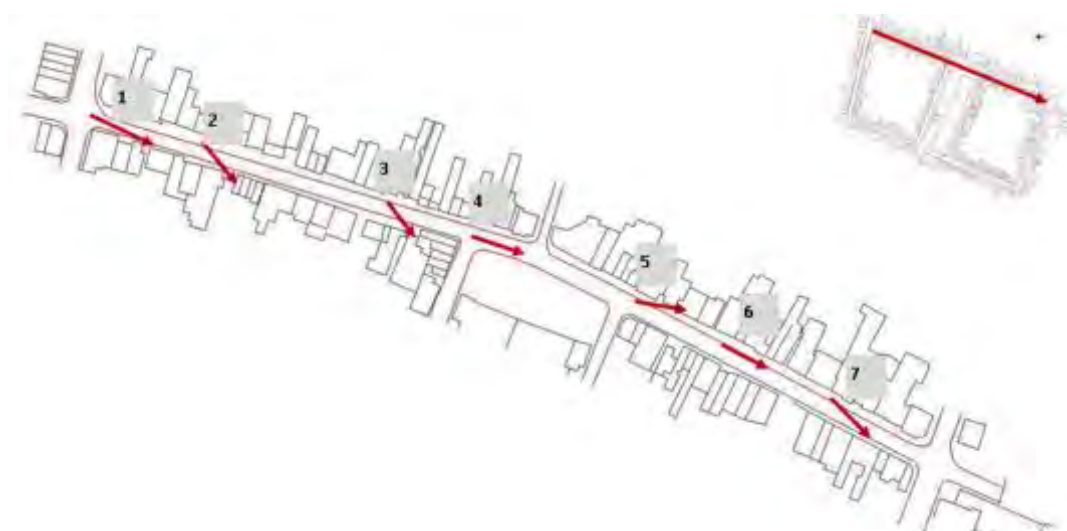
Aspek Koridor komersial	Ketentuan aspek	Hasil Pengamatan
- Fasad bangunan - <i>Corner</i> - <i>Skyline and roofscape</i> - <i>City floor</i> - <i>Landmark, sculpture and furniture</i> - <i>Colour in the city</i>	- Adanya jendela <i>display</i> pada lantai 1, bangunan kotak dengan penekanan garis horisontal - Desain bangunan identik dan menonjol sebagai penanda akhir atau awal kawasan atau koridor - Bentuk dinding atap, elemen dekoratif atap bangunan yang menyatu - Material <i>Hardscape</i> yang berkesinambungan dan <i>softscape</i> yang seimbang - Objek tiga dimensi dan perabot dengan unsur lokal - Warna dinding bangunan cenderung terang atau soft, Skema warna bangunan dan ruang luar yang harmoni	- Pintu geser pada <i>entrance</i>. <i>Display</i> terlihat dari etalase toko namun bukan bagian dari fasad, garis horisontal kurang menonjol - Bangunan pojok bersifat terbuka karena digunakan sebagai <i>entrance</i>, kurang bentuk menonjol - Bagian atap menampilkan jendela lantai atas bangunan dan papan nama, ornamen terlihat pada pagar, bingkai jendela, namun tidak saling menyatu - jalur pedestrian menggunakan <i>paving</i> blok yang tidak terawat dan tidak menerus (material dan motifnya). Pohon dan tanaman pot tidak disediakan merata - Tidak terlihat objek dekorasi khusus; perabot yang tersedia sangat minim dan tidak merata, yaitu lampu jalan, rambu lalu lintas dan tempat sampah - Warna bangunan terang namun beberapa berubah (putih, coklat, krem, abu-abu), pada bangunan pasar besar terlihat warna terang khas budaya Malang (oranye, hijau dan kuning)
Hasil Analisis Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, fasad pertokoan belum memenuhi ketentuan elemen koridor komersial. Pengolahan <i>corner</i> belum sesuai dengan teori. Aspek dekorasi <i>skyline</i> bangunan pertokoan belum sesuai dengan ketentuan karena kurang menyatu antar fasad. Penutup lantai koridor tidak sesuai dengan ketentuan baik <i>hardscape</i> maupun <i>softscape</i>. Minimnya perabot jalan tidak memenuhi aspek <i>furniture</i>. Perbedaan skema warna bangunan belum sesuai dengan aspek <i>colour</i>.		
Rangkuman Mengarah pada karakter <i>path</i> tipe 1 (Tabel 4.4), aktivitas tradisional lebih mendominasi dan elemen budaya lokal telah dimunculkan, sehingga peningkatan elemen <i>path</i> lebih diarahkan dengan menonjolkan ornamen budaya lokal tersebut. Sehingga elemen koridor komersial yang perlu ditingkatkan, yaitu:		

Elemen fisik koridor	Elemen <i>streetscape</i>
- Fasad bangunan perlu menampilkan <i>display</i> barang dan menerapkan skema warna yang menyatukan pasar besar dan bangunan di sisi seberangnya - Wujud visual antar <i>corner</i> perlu menjadi penghubung antar <i>path</i> komersial dan menampilkan karakteristik <i>path</i> tipe 1 - Perlunya penyamaan <i>city floor</i> pada satu jalur dan pembedaan perkerasan pada pembagian jalur, dan peningkatan elemen <i>softscape</i> - Perlunya penyediaan perabot jalan untuk area duduk dan interaksi	- Penerapan skema warna yang menyatu dengan bangunan pasar besar menjadi patokan; penambahan <i>landscape strip</i> untuk melembutkan warna bangunan - Perlu penyediaan <i>street corner</i> untuk pergerakan pedestrian yang nyaman dan area tunggu penyeberangan - Perbedaan perkerasan <i>sidewalk</i> dan area pedagang di luar pasar besar, penekanan area tepi <i>sidewalk</i> dengan <i>curbs</i>, penekanan area penyeberangan dan penyediaan jalur sepeda - Penyediaan lampu jalan, tempat sampah, bangku, halte kendaraan umum, dan <i>signage</i>

Sumber: Analisis dan Pengamatan Peneliti, 2016

2. *Path* tipe 2 : Koridor Jl. Pasar Besar

Bangunan di dalam koridor didominasi oleh toko dan hanya beberapa yang berupa kantor. Tidak ditemukan elemen lingkungan di dalamnya. Jalur terdiri dari *sidewalk*, area parkir, dan jalur kendaraan. Meskipun kegiatan komersial dilakukan di dalam toko, intensitas penggunaan zona *streetscape* sangat tinggi karena pengunjung pertokoan yang banyak dan pergerakannya yang acak.



Gambar 4.15 Peta kunci pengamatan *path* tipe 2 (sumber: Ilustrasi peneliti, 2016)



Gambar 4.16 Arah pengamatan *path* tipe 2 (sumber: Dokumentasi peneliti, 2016)

Tabel 4.10 Analisis *Linear side view path* tipe 2

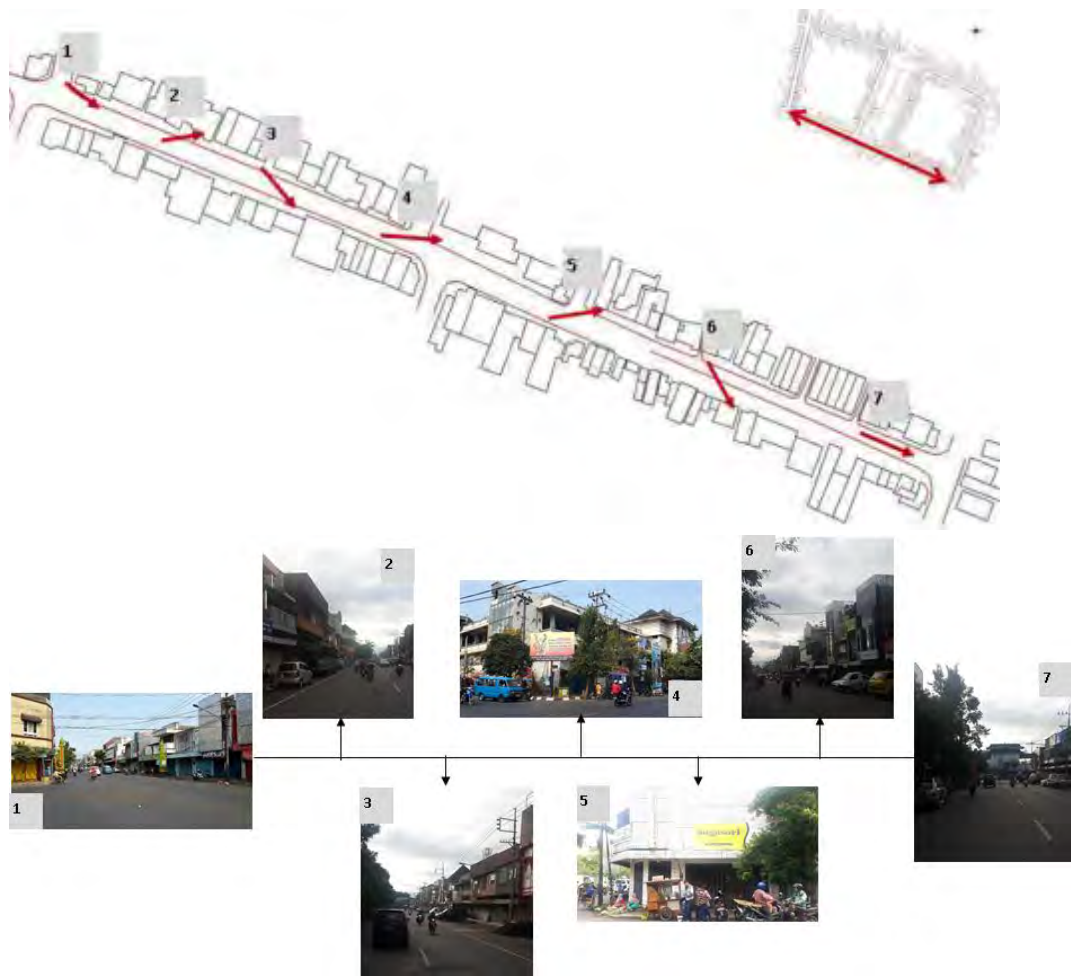
Aspek Koridor komersial	Ketentuan aspek	Hasil Pengamatan
- Fasad bangunan	- Adanya jendela <i>display</i> pada lantai 1, bangunan kotak dengan penekanan garis horisontal	- toko bergaya bangunan lama menggunakan fasad <i>display</i> , namun banyak <i>entrance</i> yang berubah menjadi pintu geser dan tidak memperlihatkan <i>display</i> ; garis horisontal kurang ditekankan
- <i>Corner</i>	- Desain bangunan identik dan menonjol sebagai penanda akhir atau awal kawasan atau koridor	- Bangunan pojok berbentuk terbuka digunakan sebagai <i>entrance</i> , penekanan skala pada bangunan pojok
- <i>Skyline and roofscape</i>	- Bentuk dinding atap, elemen dekoratif atap bangunan yang menyatu	- Terlihat perbedaan gaya bangunan, material dan elemen desain. Atap bangunan lama berupa dinding <i>gevel</i> dengan lubang angin atau jendela. Atap bangunan modern adalah <i>secondary skin</i> kaca
- <i>City floor</i>	- Material <i>Hardscape</i> yang berkesinambungan dan <i>softscape</i> yang seimbang	- Perkerasan jalur pedestrian pada penggal barat adalah tegel dengan jalur kebutuhan khusus, namun pada penggal timur adalah batuan dengan motif yang menerus. Pot tanaman diletakkan pada tepi luar jalur pedestrian namun tidak merata
- <i>Landmark, sculpture and furniture</i>	- Objek tiga dimensi dan perabot dengan unsur lokal	- Beberapa pot tanaman didesain dengan ornamen pecinan; perabot yang tersedia adalah tempat sampah, lampu jalan, rambu, namun ada dekorasi khusus
- <i>Colour in the city</i>	- Warna dinding bangunan cenderung terang atau soft, Skema warna bangunan dan ruang luar yang	- Bangunan lama menggunakan warna terang dan banyak yang diubah gelap (putih, krem, coklat dan abu-abu), namun bangunan yang direnovasi

	harmoni	menggunakan warna mencolok dan <i>solid</i> (merah, oranye, kuning, hijau)
Hasil Analisis Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, elemen fasad koridor belum sesuai dengan teori. Pengolahan <i>corner</i> telah sesuai dengan ketentuan aspek. <i>Skyline</i> bangunan belum sesuai dengan ketentuan karena kurang menyatuka fasad. Kurangnya kesinambungan penutup lantai koridor belum memenuhi ketentuan teori. Objek dekoratif dan perabot kurang sesuai dengan ketentuan aspek. Perbedaan skema warna tidak memenuhi aspek <i>colour</i> .		
Rangkuman Mengarah pada karakter <i>path</i> tipe 2 (Tabel 4.5), aktivitas pertokoan mendominasi dan bangunan dengan gaya lama dan baru sama-sama terlihat. Penerapan elemen pecinan di <i>path</i> lebih berpotensi untuk mendukung corak gaya bangunan yang telah ada. Sehingga elemen koridor komersial yang perlu ditingkatkan, yaitu:		
Elemen koridor komersial		Elemen <i>streetscape</i>
- Fasad bangunan harus menampilkan jenis barang yang dijual pada <i>display</i> dan menekankan garis horisontal pada fasad - Wujud visual bangunan-bangunan <i>corner</i> perlu menghubungkan penggal dan menandai fungsi koridor - Perlunya penyamaan perkerasan jalur pedestrian dengan motif yang berkesinambungan dan penyediaan jalur kebutuhan khusus, dan penyediaan jalur penyeberangan - Perlunya penyediaan perabot jalan untuk area duduk dan interaksi		- Penyamaan skema warna pertokoan yang menyatu - Penyediaan <i>street corner</i> untuk pergerakan pedestrian yang nyaman dan area tunggu penyeberangan - Penyediaan <i>sidewalk</i> yang nyaman untuk berpapasan dan aman bagi pengguna kebutuhan khusus, penekanan area tepi <i>sidewalk</i> dengan <i>curbs</i>, penekanan area penyeberangan; penyediaan jalur sepeda dan halte - Penyediaan tempat sampah, pot tanaman yang merata, bangku pada pelebaran <i>sidewalk</i> dan ruang interaksi, halte kendaraan umum, dan <i>signage</i>

Sumber: Analisis dan Pengamatan Peneliti, 2016

3. Koridor Jl Kyai Tamin

Bangunan di sepanjang koridor adalah toko bank, dan fasilitas umum. Intensitas penggunaan zona *streetscape* berbeda pada pagi dan malam hari. Pagi hari penggunaan sidewalk, parkir dan jalur kendaraan digunakan seperti biasa dan tipe komersial modern, namun pada malam hari jalur kendaraan digunakan sebagai area tenda *bazzar* dan parkir roda dua dengan lajur paling tepi digunakan sebagai jalur sirkulasi kendaraan roda dua.



Gambar 4.17 Peta kunci dan arah pengamatan *path* tipe 3 (sumber: *Ilustrasi dan dokumentasi peneliti, 2016*)

Tabel 4.11 Analisis *Linear side view path* tipe 3

Aspek Koridor komersial	Ketentuan aspek	Hasil Pengamatan
- Fasad bangunan	- Adanya jendela <i>display</i> pada lantai 1, bangunan kotak dengan penekanan garis horisontal	- Fasad toko berupa <i>entrance</i> pintu geser; beberapa menempatkan etalase pada area depan, namun bukan fasad <i>display</i> , tidak ada penekanan garis horisontal yang merata
- <i>Corner</i>	- Desain bangunan identik dan menonjol sebagai penanda akhir atau awal kawasan atau koridor	- Bangunan pojok berbentuk terbuka digunakan sebagai <i>entrance</i> ; <i>tidak ada desain menonjol yang menandai koridor</i>
- <i>Skyline and roofscape</i>	- Bentuk dinding atap, elemen dekoratif atap bangunan yang menyatu	- Bagian atap bangunan digunakan untuk papan iklan dan nama toko; beberapa bangunan ruko memiliki bagian atap balkon dan jendela

- <i>City floor</i>	- Material <i>Hardscape</i> yang berkesinambungan dan <i>softscape</i> yang seimbang	- Perkerasan jalur pedestrian pada kedua penggal adalah <i>paving block</i> . Belum ada perkerasan untuk menekankan perbedaan fungsi. Pohon dan pot tanaman diletakkan pada tepi area parkir.
- <i>Landmark, sculpture and furniture</i>	- Objek tiga dimensi dan perabot dengan unsur lokal	- Objek dekoratif adalah gerbang di kedua ujung jalan dengan ornamen berbeda; perabot yang ada, yaitu tempat sampah, lampu jalan, rambu, namun keberadaannya belum merata
- <i>Colour in the city</i>	- Warna dinding bangunan cenderung terang atau soft, Skema warna bangunan dan ruang luar yang harmoni	- Warna bangunan beragam baik terang (putih, krem, kuning, oranye) dan menuju ke gelap (coklat, abu-abu) namun beberapa bangunan menggunakan warna mencolok seperti merah dan hijau; ornamen gerbang berbentuk ornamen china (warna merah) dan gerbang dengan ornamen topeng malang (warna hijau)

Hasil Analisis

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, elemen fasad koridor belum sesuai dengan teori. Pengolahan *corner* telah sesuai dengan ketentuan aspek namun kurang menonjolkan karakter. *Skyline* bangunan belum memenuhi ketentuan karena elemen tidak menyatu. Penggunaan perkerasan belum memenuhi ketentuan *city floor*. Aspek *sculpture* dan *furniture* masih belum sesuai dengan teori, khususnya dalam penggunaan koridor di malam hari. *Colour* di koridor belum sesuai dengan ketentuan.

Rangkuman

Mengarah pada karakter *path* tipe 3 (Tabel 4.6), dua aktivitas dilakukan berbeda waktu, namun kesan pecinan lebih terlihat dari corak gaya bangunan. Kesan bangunan dapat mendukung menguatkan *image* China town night market pada aktivitas malam. Sehingga elemen koridor komersial yang perlu ditingkatkan, yaitu:

Elemen koridor komersial	Elemen <i>streetscape</i>
- Fasad bangunan perlu menonjolkan <i>display</i> barang dan memiliki <i>skyline</i> bangunan yang menyatu melalui garis horisontal	- Peningkatan elemen warna bangunan senada dengan ornamen gerbang
- Pengolahan <i>corner</i> perlu menampilkan karakter dan sebagai pembatas koridor dengan fungsi tertentu di malam hari	- Perlu penyediaan <i>street corner</i> untuk sirkulasi pedestrian yang nyaman menuju jalur ke pasar besar dan area tunggu penyeberangan
- Penerapan pola <i>city floor</i> yang berbeda untuk menekankan area pasar <i>bazaar</i> yang ramah pedestrian	- Penggunaan perkerasan yang berbeda motif dan material untuk memisahkan jalur <i>sidewalk</i> , lajur kendaraan dan area

- Penyediaan perabot jalan untuk meningkatkan pergerakan pengguna dan pengarah jalur	- pejalan kaki malam dengan curbs sebagai batas - Penyediaan lampu jalan, tempat sampah, dan halte kendaraan umum dengan ornamen yang sama; penyediaan <i>signage</i> mengarahkan rute dan menandai kawasan dengan aktivitas tertentu
--	--

Sumber: Analisis dan Pengamatan Peneliti, 2016

B. Pemeriksaan *node*

Pengamatan terhadap *node* dilakukan untuk menekankan peran persimpangan dan pusat aktivitas di dalam kawasan pasar besar. Berdasarkan analisis *legibility* (tabel 4.3), *node* kawasan terdiri dari *node* persimpangan jalan sebagai batas kawasan dan *node* pusat konsentrasi kawasan. Pengamatan dan analisis dilakukan pada salah satu perwakilan *node* persimpangan jalur di batas tepi menuju pasar besar dan *node* pusat aktivitas kawasan. Perwakilan *node* persimpangan jalur diambil karena ketiga *node* di tepi kawasan memiliki karakter yang sama untuk menunjukkan rute menuju pasar besar. Sedangkan *node* pusat aktivitas diambil karena menjadi titik strategis kawasan.

1. *Node* A (Jl Sutan Syahrir-Jl. Pasar Besar)



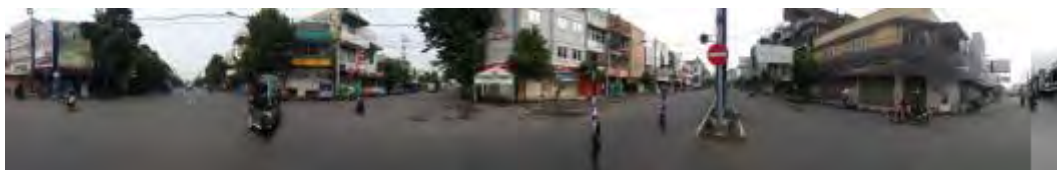
Gambar 4.18 Posisi *node* A pada persimpangan Jl Pasar Besar dan Jl Sutan Syahrir
(sumber: Ilustrasi peneliti dan Google earth, 2016)

Node ini merupakan persimpangan jalan menuju pasar besar pada koridor yang dominan digunakan pengunjung. Persimpangan ini memiliki pandangan visual yang luas ke lingkungan yang melingkupinya karena lebar jalan yang besar.

Tabel 4.12 Pengamatan *node A*

Penyajian Data	Pengamatan
	- <i>corner</i> merupakan deretan ruko 3 lantai. Fasad pojok dimanfaatkan sebagai letak papan nama toko - Area didepan toko dimanfaatkan untuk pos keamanan tidak permanen - Sisi pojok dimanfaatkan sebagai area parkir roda dua, karena tidak ada lalu lintas kendaraan berbelok
	- <i>Corner</i> berupa bangunan toko dengan gaya bangunan seperti hunian dengan fasad sisi miring yang mengarah ke persimpangan - Area pojok dilengkapi dengan jalur pedestrian yang biasa digunakan sebagai pangkalan becak - Kesan visual pojok terlihat lebih luas karena hanya terlihat satu bangunan yang tidak terlalu tinggi
	- <i>Corner</i> adalah bangunan toko yang tampak visualnya adalah papan reklame pada bagian atap - Kesan padat terlihat dari deretan ruko 2 lantai dengan kesan vertikal yang kuat - Area pojok di luar bangunan juga dimanfaatkan sebagai parkir dan meletakkan barang dagangan, karena tidak ada kendaraan yang melintas
	- Pojok bangunan merupakan deretan ruko 2-3 lantai yang ditutupi pohon dan dilengkapi dengan jalur pedestrian - Area depan bangunan biasa ditempati PKL yaitu pada badan jalan - Kesan vertikal pojok sangat terlihat, namun kurangnya kesatuan warna dan elemen desain bangunan

Sumber: Pengamatan Peneliti, 2016



Gambar 4.19 Lingkungan di sekitar *node A* (sumber: Dokumentasi peneliti, 2016)

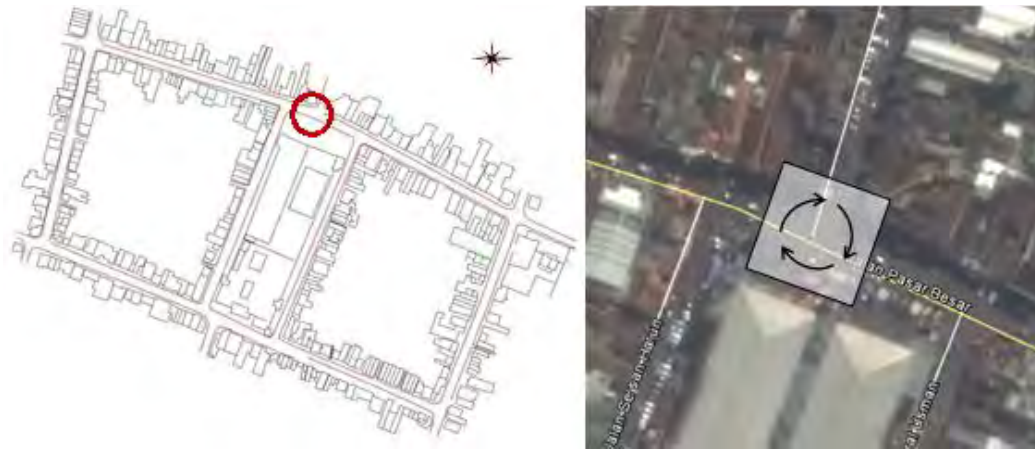


Gambar 4.20 Pandangan visual dari tengah *node A* (sumber: Dokumentasi peneliti, 2016)

Node adalah simpang empat jalur, tetapi arah kendaraan hanya dari arah utara dan barat koridor. Pandangan yang tertangkap pengunjung dari barat adalah tampak visual koridor Jl Pasar Besar tanpa ada halangan, namun jika dicapai dari utara, papan reklame besar menjadi titik fokus pandangan. Titik letak reklame tersebut menjadi potensi penempatan elemen khusus yang menjadi penanda masuk kawasan pecinan pasar besar, karena arah lalu lintas membuat koridor menjadi akses menuju pasar besar.

Secara umum kesan visual di *node* belum mencapai kesatuan. Bangunan telah memiliki fasad miring yang menghadap ke pojok jalan, namun skala bangunan dan elemen desain tidak menunjukkan harmoni keempatnya. Pada 2 bangunan pojok terlihat garis horisontal pada fasad, sedangkan 2 bangunan lainnya menampilkan gambar reklame dan papan nama bangunan. Selain itu, penggunaan warna yang tidak sama juga menjadikan suasana kurang menyatu. Area luar bangunan telah menyediakan jalur pedestrian, namun tidak dihubungkan dengan penyeberangan dan pemanfaatannya sebagai area PKL kurang tepat karena bisa mengganggu sirkulasi kendaraan.

2. Node C (Ruang luar pasar besar dan Jl Pasar besar)

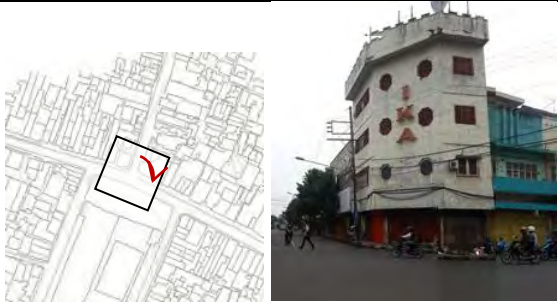
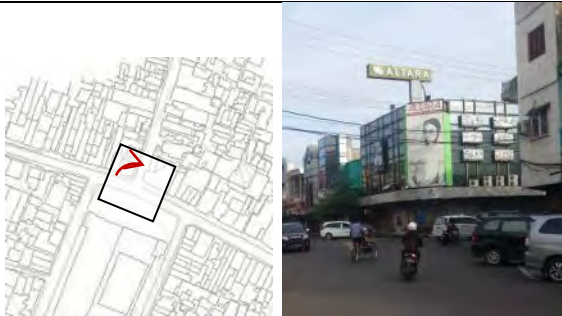


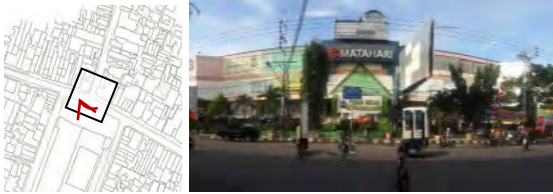
Gambar 4.21 Posisi node C pada persimpangan Jl Pasar Besar dan Jl Zainul Arifin

(sumber: Ilustrasi peneliti dan Google earth, 2016)

Node ini merupakan persimpangan jalur yang ramai di kawasan, karena pengguna jalan yang tinggi dan pertemuan arah lalu lintas yang beragam. Persimpangan ini membagi Jl Pasar Besar menjadi dua penggal, barat dan timur.

Tabel 4.13 Pengamatan node C

Penyajian Data	Pengamatan
	- Pojok jalan berupa toko 4 lantai dengan gaya bangunan lama yang memiliki 3 sisi fasad, yaitu di kedua sisi dan di sisi pojok yang dimanfaatkan sebagai papan nama toko, dilengkapi dengan dekorasi jendela dan lubang angin - Toko dilengkapi dengan jalur pedestrian yang dimanfaatkan sebagai jalur pergerakan dan area PKL. Sedangkan area bahu jalan dimanfaatkan sebagai parkir roda dua dan roda empat
	- Pojok jalan berupa toko 3 lantai dengan gaya bangunan modern dengan penutup fasad kaca dan papan reklame - Toko juga memiliki fasad yang menghadap sisi pojok yang dimanfaatkan sebagai area masuk toko - Area pojok dilengkapi dengan jalur pedestrian yang digunakan untuk PKL dan pangkalan taksi atau parkir kendaraan pengunjung

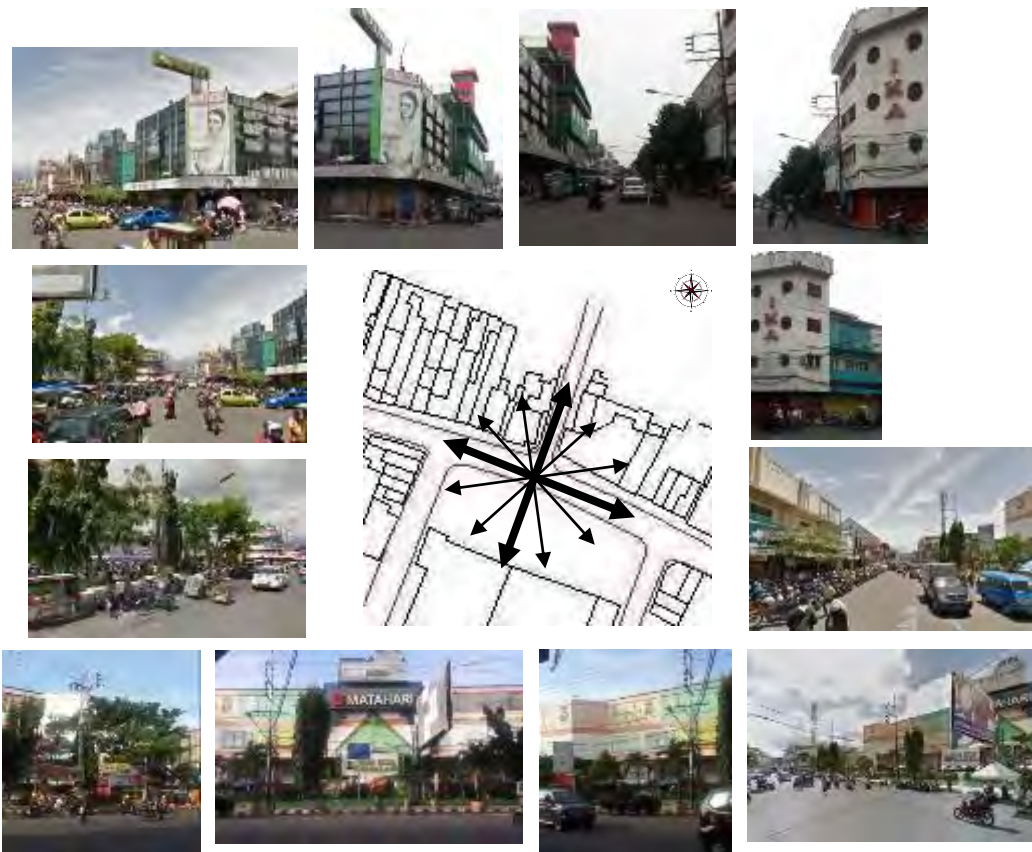
	- Bangunan yang menghadap <i>node</i> adalah fasad depan pasar besar dengan desain simetri. Desain modern pada pintu masuk utama yang berada di tengah bangunan - Kesan lapang didapatkan dari sisi bangunan pasar besar karena bangunan tidak berbatasan langsung dengan jalan, namun memiliki ruang terbuka dan jalur pedestrian yang lebar
---	--

Sumber: Pengamatan Peneliti, 2016

Selain sebagai persimpangan jalur, *node* ini dimaknai masyarakat sebagai pusat aktivitas, yaitu pada ruang luar pasar besar dan lingkungan sekitarnya. Bangunan pasar besar merupakan bangunan utama kawasan berdasarkan letaknya, skala dan fungsinya sebagai pusat perbelanjaan tradisional dan modern. Area di sekitarnya banyak dipadati pengunjung sebagai akses masuk pasar besar, dimanfaatkan sebagai tempat PKL berdagang dan tempat masyarakat beristirahat. Pemandangan visual lingkungan sekitar *node* dapat dilihat dari segala arah, karena jalur yang lebar dan persimpangan beberapa arah lalu lintas.



Gambar 4.22 Lingkungan di sekitar *node C* (sumber: Dokumentasi peneliti, 2016)



Gambar 4.23 Pandangan visual dari tengah *node C* (sumber: Dokumentasi peneliti, 2016)

Persimpangan ini memiliki keseimbangan tampak visual dari segi skala bangunan. Bangunan di pojok jalan dengan ketinggian 3 lantai masih dapat dilihat dengan nyaman karena persimpangan jalan cenderung lebar. Akan tetapi, desain bangunan pasar besar yang telah dirubah dari bangunan asli menjadikan tampak visualnya berbeda dengan bangunan di sekitarnya. Kesenambungan elemen desain juga belum tercapai melalui gaya bangunan yang berbeda-beda. Bangunan pasar besar sebagai bangunan utama kawasan tidak menunjukkan karakter pecinan dan tidak selaras dengan elemen desain bangunan pertokoan lainnya.

Sedangkan ruang luar pasar besar memiliki potensi sebagai peningkat aspek *sociability* koridor dan kawasan (lihat tabel 4.6). Posisinya di tengah kawasan menjadi titik strategis yang dapat digunakan sebagai pusat aktivitas yang lebih besar dan atraksi masyarakat. Berdasarkan teori elemen pembentuk citra kota, keberadaan aktivitas spesifik atau unik perlu di berikan pada pusat aktivitas. Selain itu, *node* ini juga memiliki potensi perletakan elemen dekorasi dan

ornamen yang menunjukkan karakter kawasan, karena perannya sebagai bangunan utama dan letaknya yang dapat dilihat dari berbagai arah.



Gambar 4.24 Ruang luar *node C* (sumber: Dokumentasi peneliti, 2016)

Kesimpulan Hasil Analisis *Walkthrough Path* dan *Node Pasar Besar*

Berdasarkan pengamatan dan analisis yang dilakukan terhadap kondisi fisik koridor kawasan pasar besar, dapat dilihat bahwa fasilitas dan elemen fisik di kawasan tidak merata kelengkapannya dan juga tidak sama desainnya. Desain bangunan asli banyak yang telah berubah, sehingga kurang memperlihatkan kesatuan desain fasad. Penekanan fasad pada kondisi awal bangunan diperlukan untuk menampilkan *image* asli kawasan.

Penyediaan fasilitas terlihat berbeda pada jalan yang sama dengan penggal yang berbeda. Perbedaan tidak hanya dipengaruhi oleh pihak penyedia fasilitas, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor internal, yaitu keinginan pemilik toko dalam mendekorasi toko dan ruang luar di depan tokonya. Elemen fisik di koridor memiliki fungsi untuk menguatkan *image* kawasan pecinan, sedangkan elemen *streetscape* kawasan diperlukan untuk mendukung elemen fisik dan aktivitas.

Kondisi *node* kawasan belum mencapai harmoni. Bangunan toko dan rumah toko di kawasan telah memiliki desain bangunan pojok, yaitu memiliki fasad tambahan pada sisi miring menghadap pojok jalan. Namun perbedaan gaya bangunan dan skala membuat belum adanya elemen yang menyatukan desainnya. Peran *node A* berdasarkan posisinya dan arah lalu lintas merupakan *node* awal masuk ke kawasan dan pasar besar, sehingga tampak visualnya dibutuhkan untuk menekankan area masuk kawasan. Sedangkan letak *node C* di tengah kawasan memiliki potensi untuk menampilkan penanda kawasan pecinan yang utama melalui desain bangunan pasar besar dan lingkungannya.

4.5. Kriteria Khusus dan Konsep Elemen *Legibility* Kawasan Pasar Besar

4.5.1. Kriteria Khusus Elemen *Legibility*

Berdasarkan kesimpulan hasil setiap analisis yang telah dilakukan, disusun kriteria khusus yang digunakan sebagai panduan perumusan konsep elemen *legibility* kawasan pasar besar. Perbedaan karakter aktivitas komersial memunculkan kebutuhan elemen fisik yang berbeda. Perbedaan peningkatan elemen tersebut disatukan melalui desain elemen dekoratif sesuai *image* pecinan sebagai karakter asli kawasan pasar besar Kota Malang.

Bangunan lama, baru ataupun renovasi setengah bagian bangunan dapat dilakukan, tetapi tetap mengikuti elemen desain bangunan lama atau pengulangan fitur bangunan lama. Selain itu, warna, garis dan material harus konsisten dengan karakter dan skala bangunan lama. Desain ornamen china yang telah dimunculkan di kawasan pada beberapa perabot, yaitu warna merah dan kuning terang, bentuk cenderung lengkung, material batu bata, dan proporsi simetri.

Tabel 4.13 Kriteria khusus elemen *legibility* kawasan pasar besar

Elemen <i>Legibility</i>	Elemen fisik dan <i>streetscape</i>	Kriteria khusus
<i>Path</i> <i>Path</i> tipe 1	- Fasad dan skema warna - Wujud visual bangunan <i>corner</i> dan <i>street corner</i> - Material <i>city floor</i>, pada <i>sidewalk</i>, <i>curbs</i> dan penyeberangan - <i>Furniture</i>	- Menerapkan fasad <i>display</i> bagi pertokoan, menekankan garis horisontal dan mengandung pengulangan elemen fasad bangunan pasar besar - Penekanan garis horisontal dan vertikal dengan skala yang lebih tinggi; pelebaran <i>street corner</i> dengan area tunggu penyeberangan - Lebar <i>sidewalk</i> minimal 2 m dengan material tegel dan jalur pengguna khusus, serta penekanan <i>entrance</i> toko; <i>curbs</i> warna terang; perkerasan <i>paving block</i> dengan perbedaan warna pada jalur kendaraan dan area pedagang dengan jalur tanaman untuk batas; peninggian jalur penyeberangan - Pemberian perabot untuk aktivitas pasar, area duduk dan jalur pedestrian; halte kendaraan umum di dekat <i>entrance</i> pasar; rak sepeda pada area parkir; <i>signage</i> pada <i>display</i> dan bagian atas bangunan

<i>Path tipe 2</i>	- Fasad dan skema warna - Wujud visual bangunan <i>corner</i> dan <i>street corner</i> - Material <i>city floor</i>, pada <i>sidewalk</i>, <i>curbs</i> dan penyeberangan - Furniture	- Menerapkan fasad <i>display</i> bagi pertokoan; penekanan garis horisontal yang menyatu; memiliki pengulangan elemen fasad pada bangunan baru dan renovasi; warna terang mendominasi fasad - Skala bangunan antar <i>corner</i> sama dengan pengulangan elemen desain; pelebaran <i>street corner</i> - Lebar <i>sidewalk</i> minimal 2 m; perkerasan dengan jalur pengguna khusus dan garis <i>curbs</i> warna terang; peninggian jalur penyeberangan - Melengkapi perabot untuk kebutuhan <i>pedestrian</i> dan pengendara; Desain perabot sesuai dengan gaya bangunan; Pemberian <i>planters</i> di jalur tambahan tepi <i>sidewalk</i>; halte kendaraan umum di sisi kiri koridor; <i>signage</i> pada fasad dan sisi atas <i>entrance</i>
<i>Path tipe 3</i>	- Fasad dan skema warna - Wujud visual bangunan <i>corner</i> dan <i>street corner</i> - Material <i>city floor</i>, pada <i>sidewalk</i>, <i>curbs</i> dan penyeberangan - Furniture	- Menerapkan fasad <i>display</i> pertokoan di sisi utara; menekankan garis horisontal dan warna terang yang mendominasi variasi - Pemberian elemen desain vertikal dan ornamen pecinan pada bangunan <i>corner</i>; pelebaran <i>street corner</i> untuk area tunggu penyeberangan - Lebar <i>sidewalk</i> minimal 1,5 m; Perbaikan material dengan jalur pengguna khusus dengan batas garis <i>curbs</i> dengan warna terang; peninggian jalur penyeberangan di tengah dan persimpangan; perkerasan paving pada jalur kendaran dengan <i>curbs</i> bongkar pasang - Pemberian perabot pelengkap jalur <i>pedestrian</i> dan <i>planters</i> di jalur tambahan tepi <i>sidewalk</i>; bangku disediakan pada <i>sidewalk</i> sisi selatan; halte kendaraan umum di sisi kiri koridor; pemberian <i>signage</i> untuk dekorasi fasad dan mengarahkan rute.
Node <i>Node simpul path</i>	- Bangunan	- Penekanan garis horisontal dan skema warna yang menyatukan <i>corner</i> - Papan nama bangunan berada diantara lantai 1 dan lantai 2; papan reklame diletakkan pada papan penanda di lampu jalan atau pada fasad bagian bawah toko

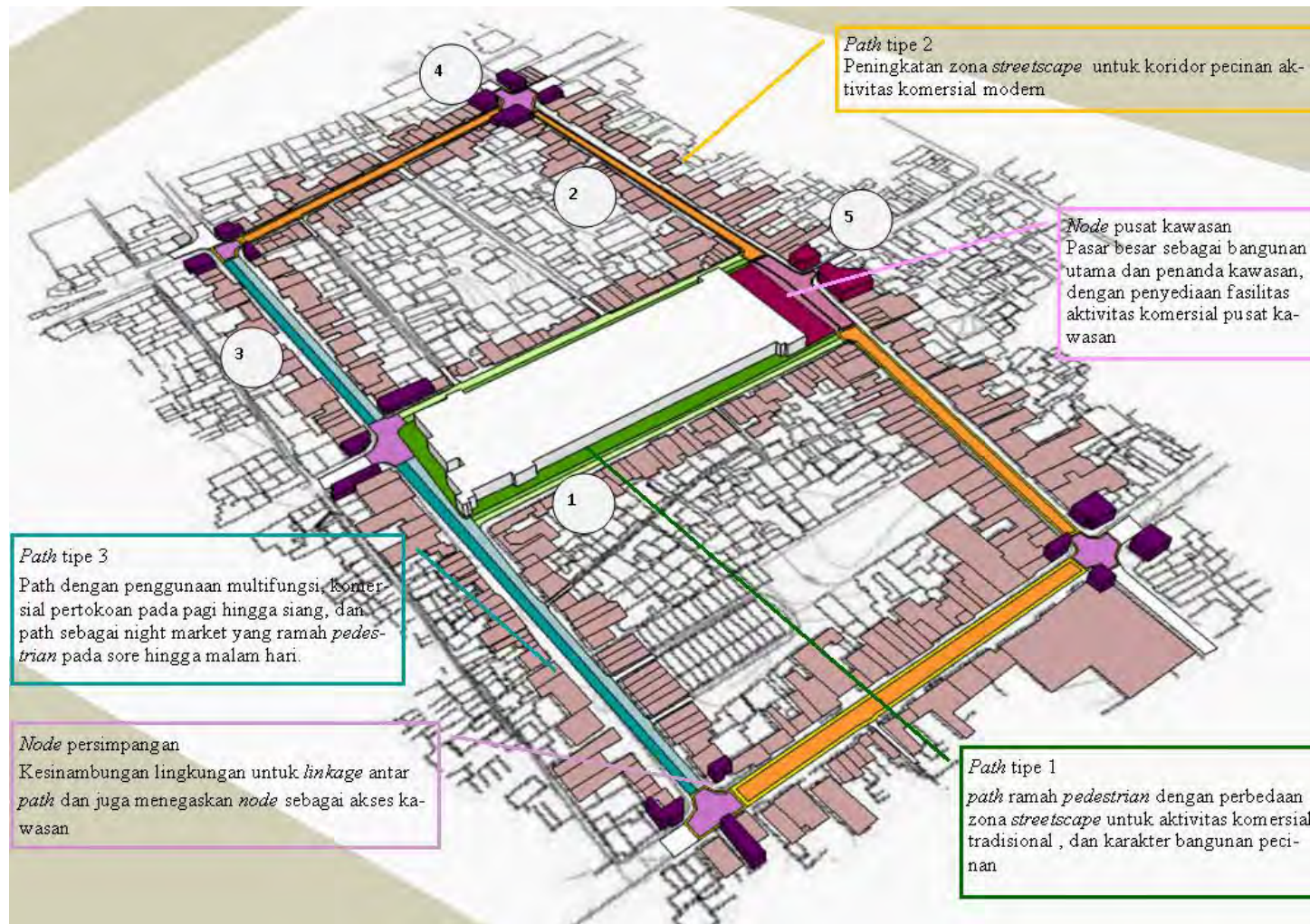
	- Ruang luar bangunan	- Pelebaran <i>street corner</i> untuk area tunggu dan jalur penyeberangan yang menghubungkan empat pojok jalan - Penanaman pohon pada <i>sidewalk</i> dan pemberian perabot untuk <i>pedestrian</i>
<i>Node</i> pusat aktivitas	- Bangunan - Ruang luar bangunan - Ruang terbuka	- Penerapan elemen desain pecinan pada pasar besar (mengikuti pasar besar pecinan lama) dan pengulangan elemen desain dari bangunan asli di sekitar <i>node</i> - Papan nama bangunan berada diantara lantai 1 dan lantai 2; papan reklame pada lantai 2 bangunan dan pada <i>signage</i> toko - Pelebaran <i>street corner</i> untuk area tunggu dan pemberian jalur penyeberangan - Penanaman pohon pada <i>sidewalk</i>; penyediaan median dengan penunjuk rute dan <i>public art</i> untuk menegaskan pergerakan di persimpangan - Penyediaan perabot (bangku, lampu jalan, tempat sampah) untuk ruang duduk dan PKL pasar besar (pedagang buah); penyediaan elemen <i>softscape</i> (tanaman dan air) dan halte sepeda

(Sumber: Rangkuman Peneliti, 2016)

4.5.2. Konsep dan Desain Elemen *Legibility*

Legibility elemen kawasan diwujudkan untuk menguatkan *image* kawasan melalui potensi bangunan, lingkungan dan aktivitas di dalamnya. Konsep yang diterapkan adalah “Kawasan wisata belanja pasar besar dengan karakter asli pecinan di Kota Malang”. Konsep tersebut diterapkan pada *path* dan *node* dengan karakteristik yang berbeda-beda. Secara umum unsur budaya pecinan diterapkan merata di semua tipe elemen *legibility* dengan warna, bentuk, dan detail ornamen yang sesuai dengan karakter asli.

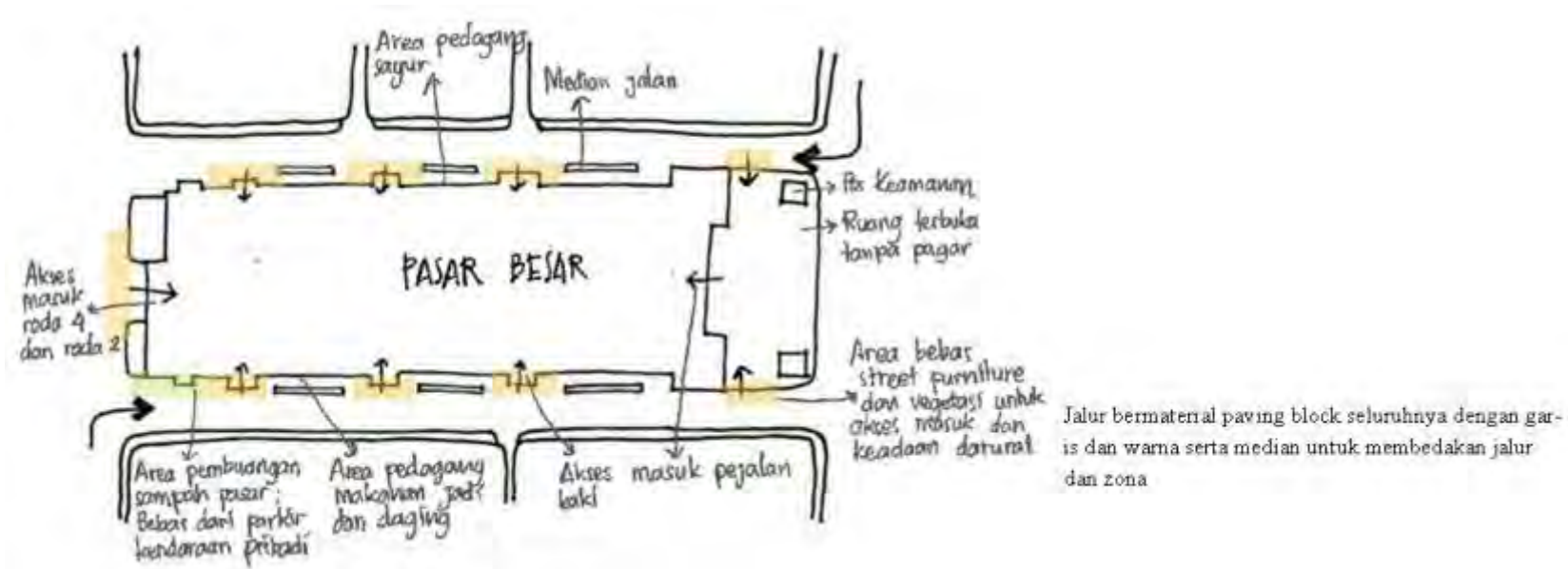
Penerapan elemen fisik terhadap kawasan disesuaikan dengan karakter asli yang telah dimiliki *path* atau *node* terkait. Secara umum, desain elemen fisik yang diterapkan adalah mempertahankan karakter asli (pecinan) kawasan, namun tetap dapat mengikutsertakan perubahan atau pengembangan bangunan yang konsisten terhadap karakter asli kawasan.



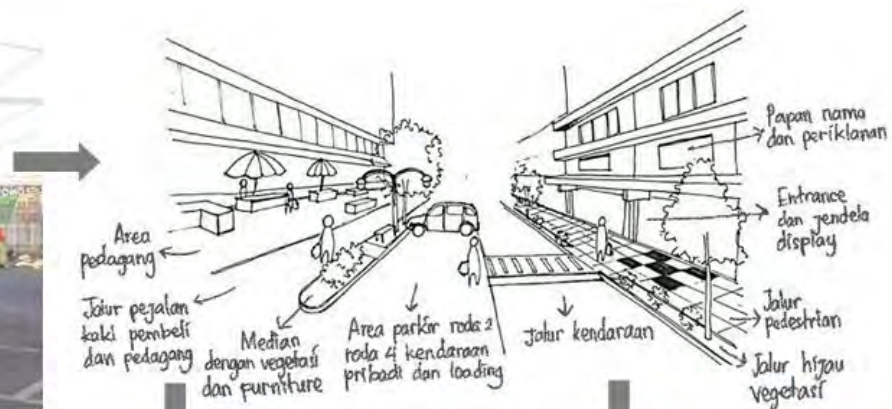
Gambar 4.25 Konsep elemen *path* dan *node* kawasan pasar besar (sumber: Ilustrasi peneliti, 2016)

1. Konsep *Path* 1

Konsep pada *path* tipe 1 adalah menyediakan jalur ramah pejalan kaki dan area nyaman bagi aktivitas pasar tradisional *outdoor*. Terdapat perbedaan pemanfaatan ruang di luar pasar besar pada pagi-siang hari dan sore hari, akan tetapi kesinambungan antara jalur pejalan kaki, area parkir, area belanja dan area istirahat menjadi hal yang diutamakan. Pada pagi hari dimana kegiatan pasar tradisional berlangsung, area pedagang dimaksimalkan dan area parkir diutamakan bagi *supplier* pedagang, pembeli, dan juga kendaraan dalam keadaan darurat. Jalur pejalan kaki dibebaskan dari atribut pedagang, sirkulasi *supplier* dan kendaraan darurat tidak terhalang oleh parkir kendaraan.



Gambar 4.26 Konsep *path* 1 (sumber: Ilustrasi peneliti, 2016)



Penggunaan pagi hari



Penggunaan siang hari



Perbedaan material dengan jalur sebelumnya dapat menjadi perhatian bagi pengendara bermotor saat memasuki jalur ramah pejalan kaki. Vegetasi berupa perdu tanaman hias ditambahkan untuk membatasi area pejalan kaki dan area pedagang, serta memberi suasana sejuk dan teduh

Jalur penyeberangan disediakan dengan ketinggian yang sama dengan jalur pedestrian dan area belanja, untuk menghubungkan akses pedestrian dengan nyaman.



Penggunaan pagi hari



Penggunaan siang hari



Pemanfaatan ruang di luar pasar besar yang berbeda antara pagi-siang hari dan sore hari, yaitu pagi-siang hari digunakan untuk area pedagang kaki lima, sedangkan sore hari digunakan sebagai parkir roda dua pengunjung.

pemberian warna garis pada perkerasan menandai perubahan ketinggian dan perbedaan fungsi. Selain itu bangku disediakan pada median jalan untuk area istirahat



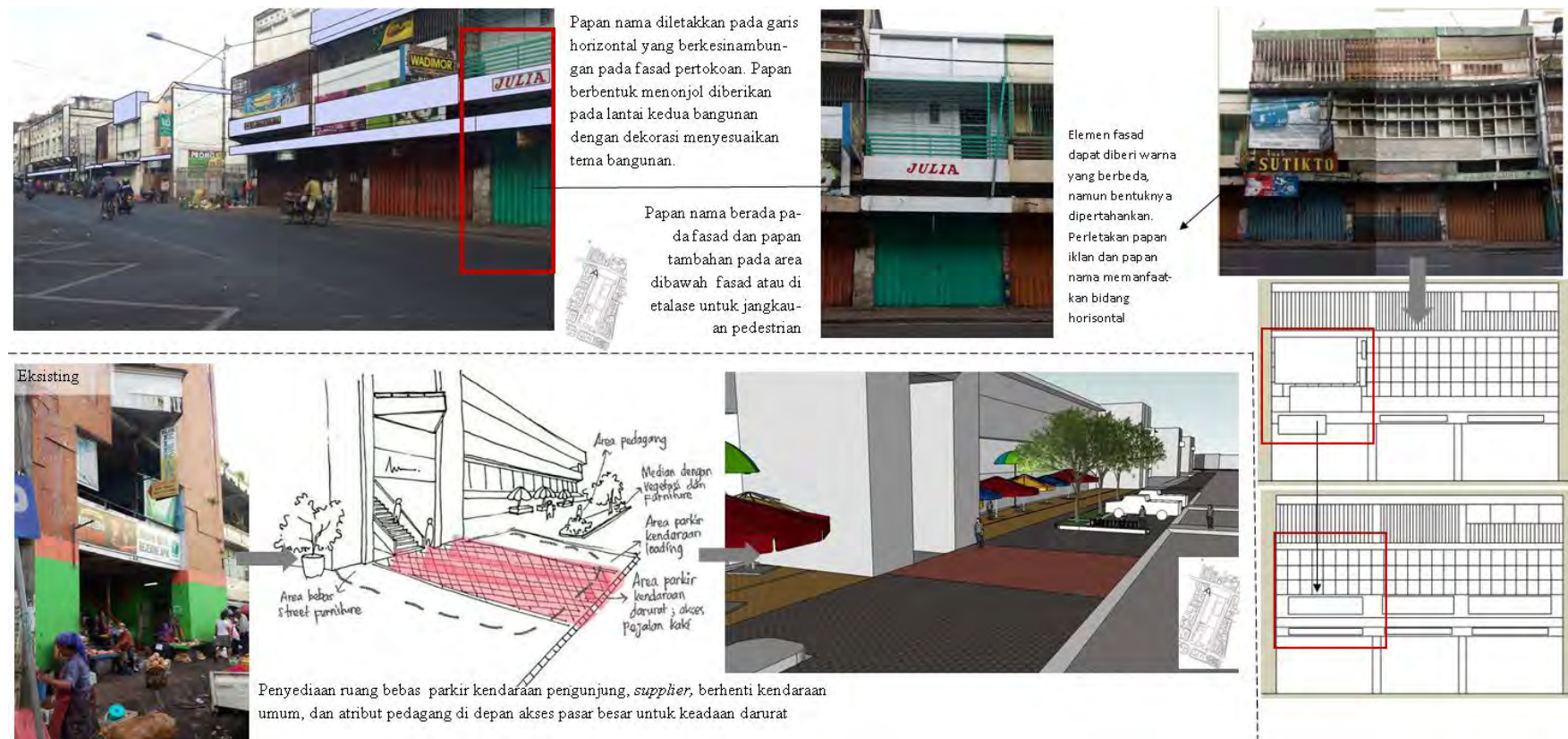
Jalur pedestrian koridor ini dihubungkan satu toko dengan yang lain, dengan tepi berupa ramp karena kebutuhan pertokoan untuk memin-dahkan barang ke toko.



Perletakan vegetasi koridor dilakukan pada lampu jalan dengan tanaman gantung dan papan iklan, karena terbatasnya lebar jalur pedestrian koridor



Gambar 4.27 Visualisasi konsep *streetscape path 1* (sumber: *Ilustrasi peneliti, 2016*)



Gambar 4.28 Visualisasi konsep fasad pertokoan dan akses path 1 (sumber: Dokumentasi dan Ilustrasi peneliti, 2016)

Elemen desain bangunan lama dipertahankan dengan menekankan garis horisontal, peletakkan *signage* pada fasad atau papan naman, dan menerapkan skema warna terang yang mengikuti bangunan pasar besar. *Display* diterapkan sesuai dengan kondisi toko dan barang dagangan, namun tetap memperlihatkan informasi produk yang mudah dilihat pengunjung.

Eksisting penggal fasad pertokoan pada *path* tipe 1 sebelah timur



Fasad yang menggambarkan karakter asli

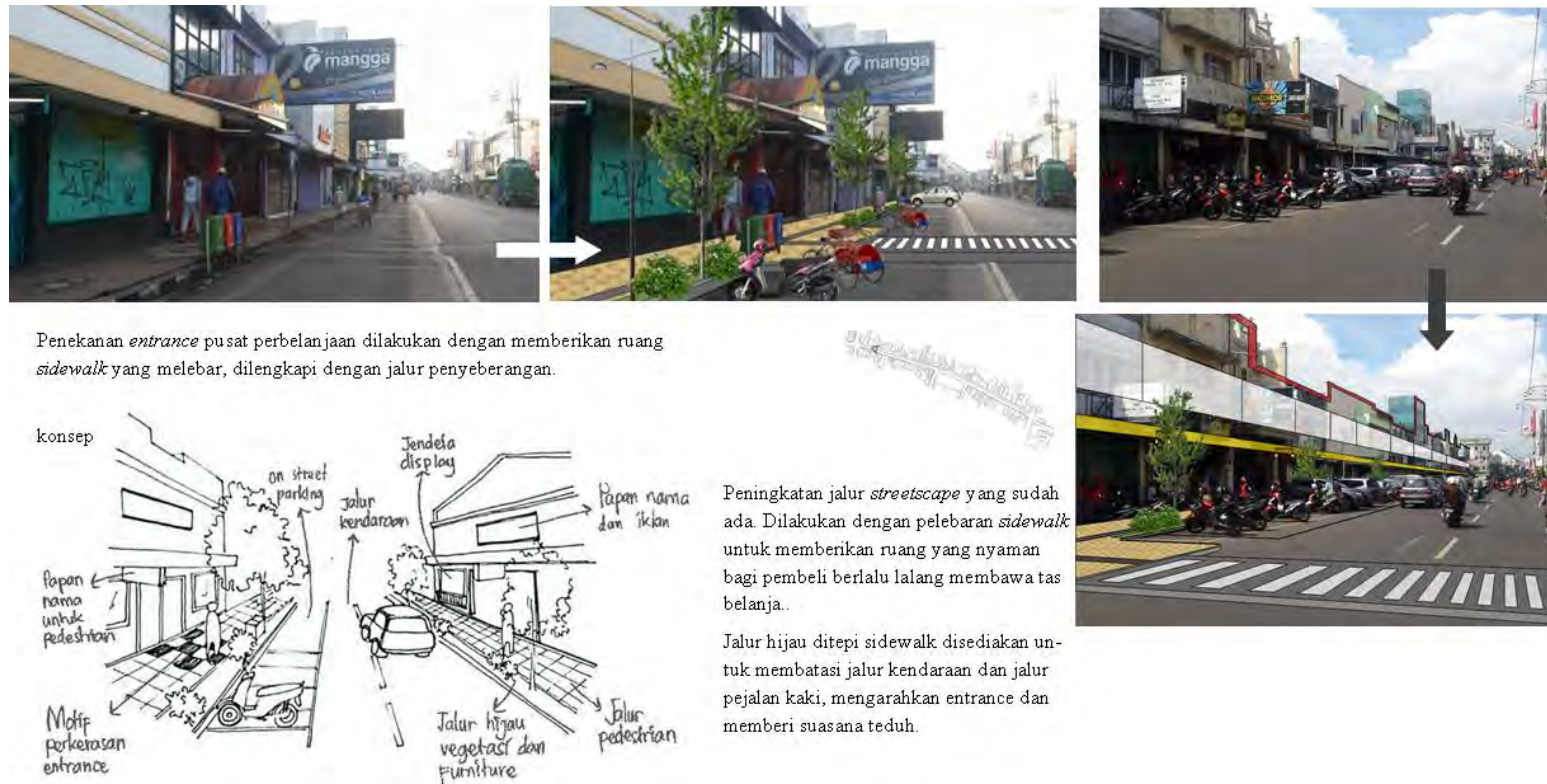
Keterangan:

1. Papan nama toko diletakkan memanfaatkan bidang horisontal fasad.
2. Elemen desain yang berbeda setiap toko dapat dilakukan dengan tetap mengambil bentuk dasar dari bangunan karakter asli.
3. Warna bangunan divariasikan, namun tetap dalam skema warna yang digunakan oleh bangunan tersebut.
4. Penggunaan papan nama gantung dan pada jendela display dilakukan untuk menginformasikan toko kepada pejalan kaki.
5. Penggunaan jendela display menyesuaikan jenis toko dan barang

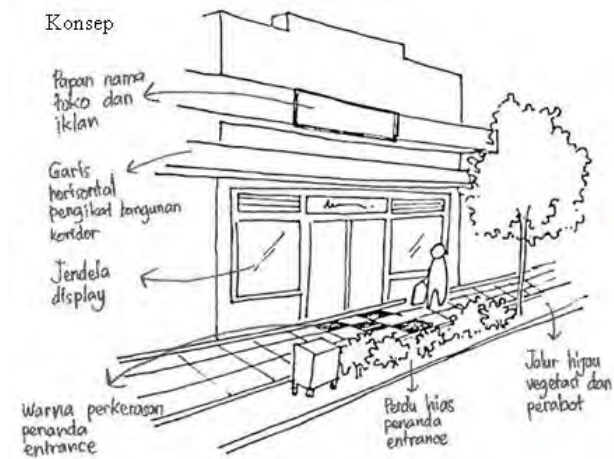
Gambar 4.29 Visualisasi konsep fasad pertokoan *path* 1 (sumber: Ilustrasi peneliti, 2016)

2. Konsep *Path 2*

Konsep pada *path 2* adalah lingkungan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan juga koridor berkarakter. Jalur pedestrian menjadi area yang nyaman untuk berpindah toko, dan menampilkan informasi toko. Area parkir khususnya untuk pembeli terwadahi pada sisi kiri jalan dan dilengkapi pohon peneduh.

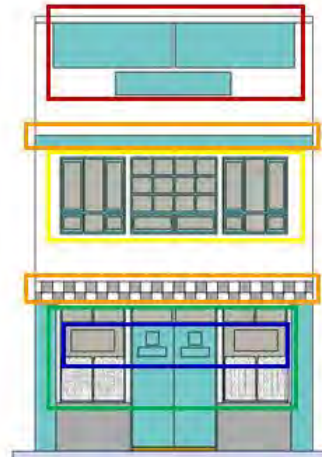


Gambar 4.30 Visualisasi konsep *streetscape path 2* (sumber: Ilustrasi peneliti, 2016)



Penyamaan material jalur pejalan kaki pada peng-
gan utara dan selatan ser-
ta barat dan timur.
Penambahan warna pada
entrance toko untuk
menekankan akses

Fasad toko sebagai karakter asli



Kesan pecinan di jalur ini lebih dikuatkan karena suasana yang terlihat dari gaya bangunan lama dan sejarah nama jalan ini lebih cenderung pada pecinan kota tua.

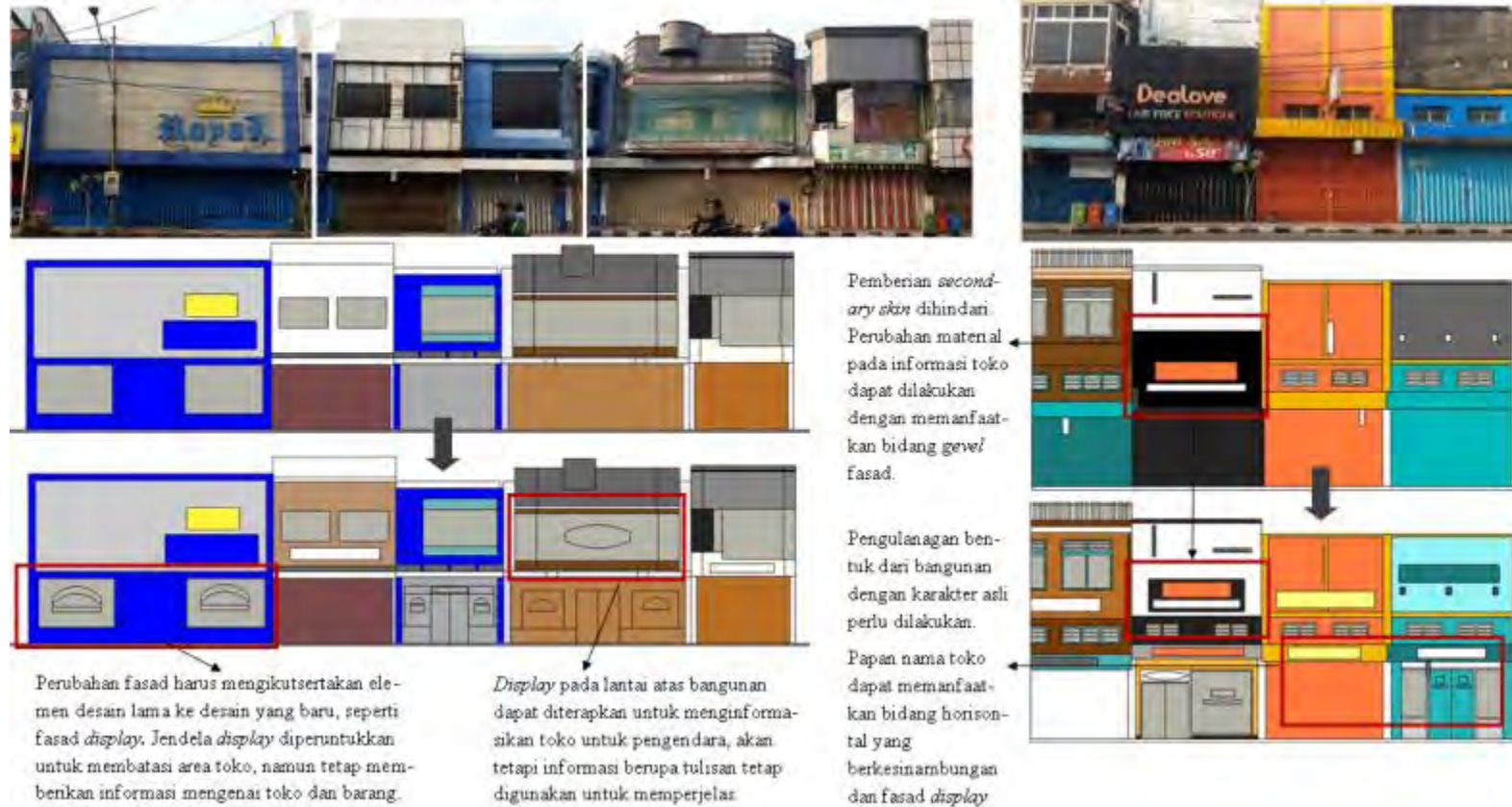
Desain bangunan baru perlu konsisten dengan desain bangunan asli dengan men-
erapkan elemen desain yang serupa dan menekankan garis horizontal

Elemen yang harus diperhatikan untuk konsistensi elemen bangunan baru, antara lain:

1. Bidang pada dinding gevel untuk perletakan nama toko untuk di-
baca oleh pengendara
2. garis horizontal yang berkeninambungan sepanjang koridor
3. Jendela dengan bentuk dasar persergi sebagai ornamen
4. Fasad display yang menginformasikan barang yang dijual dan
5. Nama toko pada pintu, jendela atau papan gantung agar mudah
dibaca oleh pejalan kaki

Gambar 4.31 Visualisasi konsep *streetscape* dan fasad toko *path 2* (sumber: *Ilustrasi peneliti, 2016*)

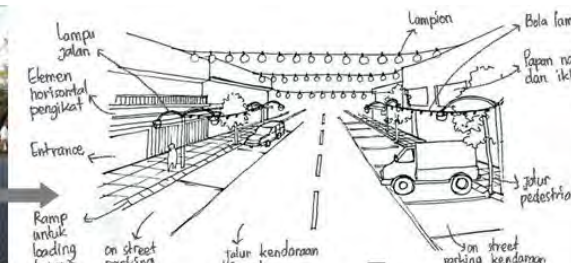
Eksisting penggal fasad pertokoan pada *path* tipe 2 sebelah selatan



Gambar 4.32 Visualisasi konsep fasad toko *path* 2 (sumber: Ilustrasi peneliti, 2016)

3. Konsep *Path* 3

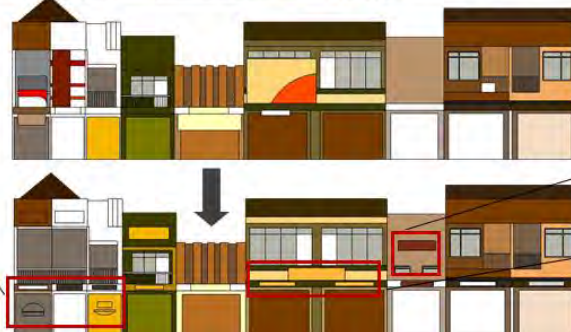
Konsep pada *path* tipe 3 adalah *path* yang multifungsi sesuai dengan aktivitas komersial pada pagi hari dan malam hari. Kegiatan malam hari dibuat dengan konsep *semi-car free night* atau area bebas kendaraan sebagian, yaituhanya kendaraan roda dua dan becak yang masih dapat melintas koridor.



Penekanan fungsi *path* dengan menerapkan perkerasan *paving block* pada koridor. Pembedaan jalur dilakukan untuk area *on street parking* sebelah utara untuk fungsinya di malam hari sebagai area parkir dan jalur lalu lintas roda dua menuju kegiatan malam hari.

Kesan pecinan dikuatkan pada koridor ini karena fasad bangunan yang belum banyak berubah dan juga adanya potensi kegiatan malam di koridor sebagai *Chinatown night market*. Elemen seperti lampion dan lampu digunakan untuk memberi suasana hidup.

Eksisting fasad pertokoan *path* 3



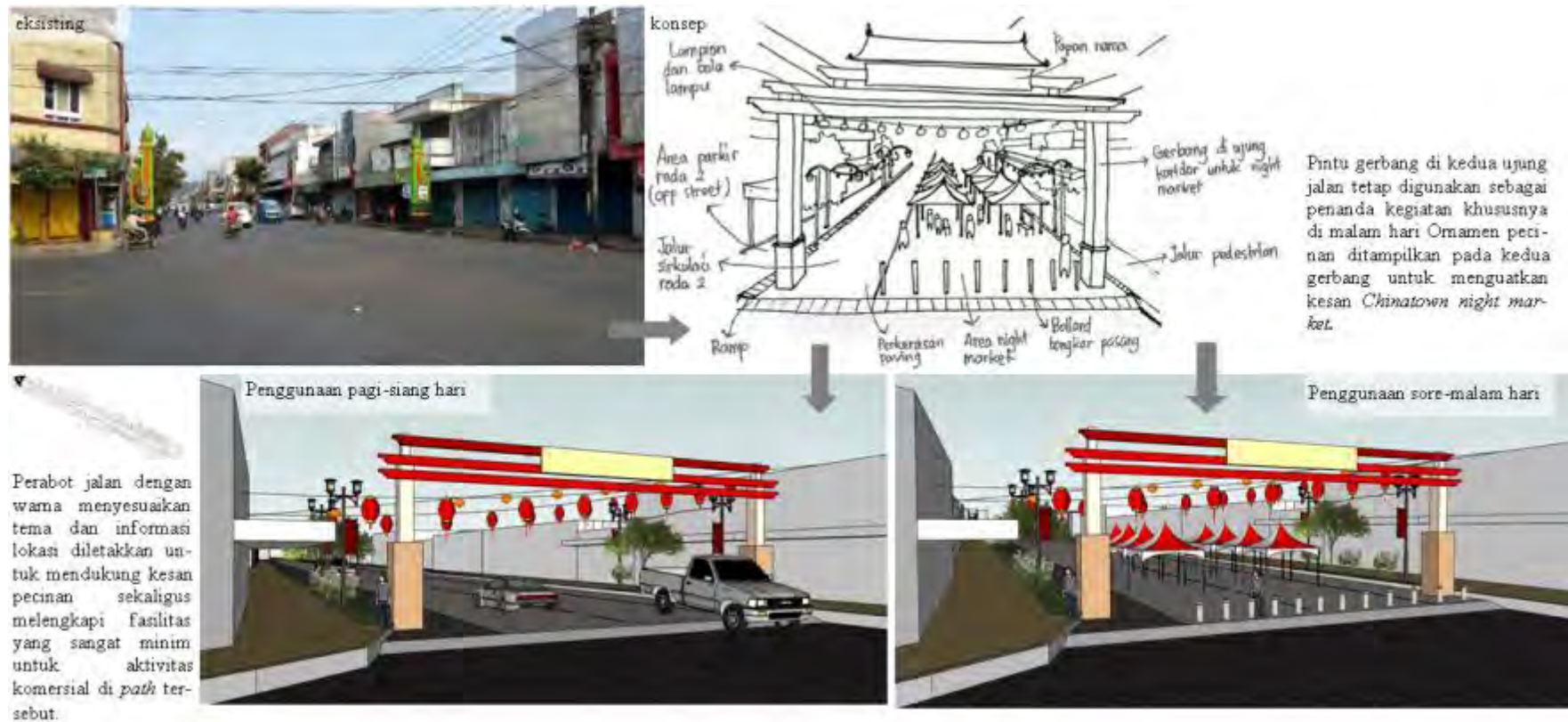
Fasad jendela *display* diterapkan pada toko eceran yang memungkinkan untuk meletakkan informasi toko yang banyak

Bangunan pertokoan dengan karakter asli mendominasi koridor, pengembangan fasad baru perlu konsisten terhadap garis horizontal yang berkesinambungan dan pengulangan elemen desain, seperti jendela persegi dan kisi-kisi angin.

Papan nama toko memanfaatkan bidang horizontal dan dinding gevel, dan tidak menutupi ornamen fasad yang variatif

Jendela *display* kurang dapat diterapkan karena jenis barang yang dominan adalah material bangunan dan bahan masakan partai besar.

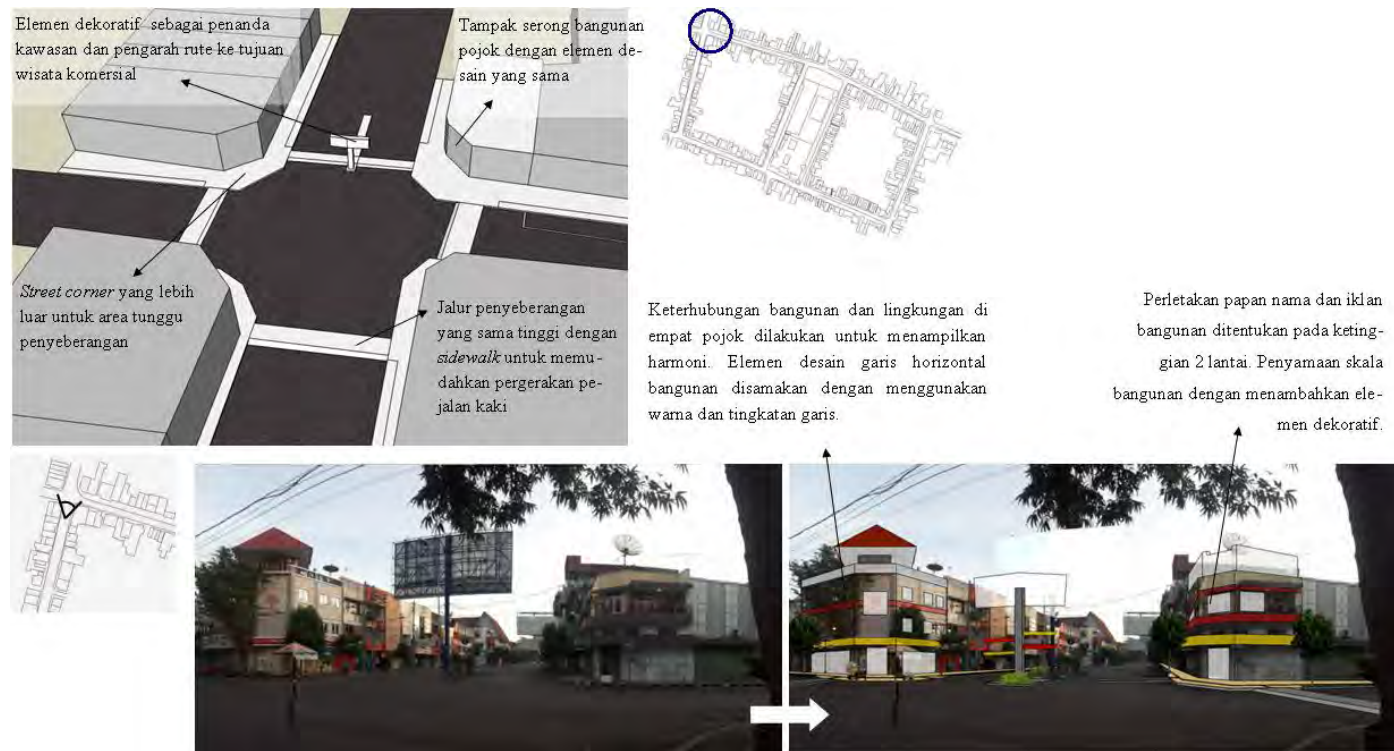




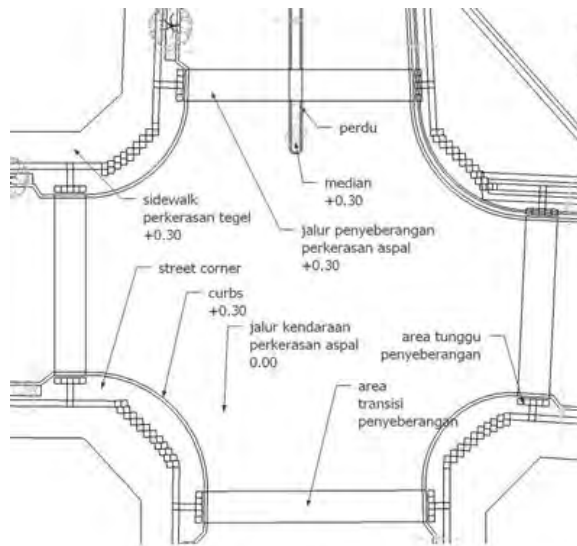
Gambar 4.33 Konsep path 3 (sumber: Dokumentasi dan Ilustrasi peneliti, 2016)

4. Konsep *Node* persimpangan

Konsep pada *node* tipe persimpangan adalah spot berkarakter sebagai pembatas kawasan komersial pasar besar melalui desain elemen bangunan dan perabot jalan. Keterhubungan lingkungan di dalam *node* harus tercapai untuk menyuguhkan *image* kawasan yang dibatasi dan suasana yang harmoni.



Gambar 4.34 Konsep *node* persimpangan (sumber: Dokumentasi dan Ilustrasi peneliti, 2016)



Peran *node* persimpangan adalah menghubungkan antar *path* dan juga sebagai penanda batas kawasan. Letaknya pada tepi kawasan menjadi area masuk dan keluar kawasan dari segala area. Ketiga sisi fasad bangunan dioptimalkan untuk menampilkan *image*.

Elemen dekoratif khusus seperti papan penunjuk dan pintu gerbang diletakkan untuk menandai kawasan komersial dengan aktivitas tertentu dan mengarahkan rute.



Gambar 4.35 Visualisasi konsep *node* persimpangan (sumber: Dokumentasi dan Ilustrasi peneliti, 2016)

5. Konsep Node Pusat Aktivitas

Skematik desain



Bangunan pasar besar menjadi bangunan utama sebagai pusat aktivitas komersial dan penanda kawasan. Wujud visualnya disesuaikan dengan bangunan lain dengan mengadaptasi desain pasar yang lama dan menggunakan fitur bangunan pertokoan kawasan



Perletakan papan iklan dan papan nama toko diatur dalam garis horizontal dan papan pada perabot

Tampak depan pasar pecinan



Bentuk 2 menara yang dulunya adalah pintu gerbang pada kedua sisi fasad pasar besar dengan penyesuaian material, warna dan pengulangan elemen desain

Tampak depan pasar besar



Gambar 4.36 Visualisasi konsep fasad pasar besar (sumber: Dokumentasi dan Ilustrasi peneliti, 2016)



Gambar 4.37 Visualisasi konsep ruang luar pasar besar (sumber: Dokumentasi dan Ilustrasi peneliti, 2016)



Area di bagian depan dibuat terbuka untuk memperlihatkan fasad bangunan pasar besar yang berada ditengah persimpangan *path*. Selain itu juga membuat kesan harmonis antara lingkungan disekitar *node*

Penggunaan ruang parkir dan PKL cenderung pada siang hingga sore hari. Akan tetapi dengan pembatas ruang, pemanfaatan ruang tersebut dapat dilakukan setiap saat.



Perbedaan warna digunakan untuk menandai fungsi pada ruang dengan beragam aktivitas

Jalur bebas perabot dan atribut PKL untuk keadaan darurat

Pemberian elemen desain berupa *public art* sesuai dengan karakter kawasan dapat menjadi daya tarik tersendiri dan menjadi informasi yang kuat terhadap *image* kawasan komersial pasar besar



Penyediaan jalur pedestrian yang menerus dari jalur di luar pasar besar dengan area duduk



Gambar 4.38 Visualisasi konsep *node* sebagai pusat interaksi dan aktivitas (sumber: Dokumentasi dan Ilustrasi peneliti, 2016)

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

3.1. Kesimpulan

Keterbacaan (legibility) kawasan pasar besar eksisting dilihat berdasarkan elemen penguatnya, dalam hal ini adalah pembentuk citra kota, yaitu elemen *path* dan *node*. Perannya elemen penguat legibility kawasan pasar besar:

- *Path* sebagai jalur yang menghubungkan area dan pertokoan. Keberadaan jalur yang saling terhubung dan memiliki pandangan visual yang tidak terhalang juga dapat memperjelas keberadaan kawasan pasar besar sebagai distrik komersial kota lama dengan karakter visual bangunan dan *streetscape* komersial pecinan
- *Node* merupakan titik persimpangan atau perubahan arah jalur. Menurut letaknya, *node* kawasan juga berpotensi untuk menampilkan elemen *node* sebagai batas dan akses kawasan, dan elemen *node* sebagai penanda kawasan.

Karakter perilaku pengguna kawasan pasar besar berbeda-beda pada setiap *path* sesuai dengan jenis aktivitas komersialnya. Secara umum, kegiatan di kawasan adalah perdagangan dan jasa, akan tetapi perbedaan jenis toko dan barang, memunculkan perbedaan pola penggunaan ruang di dalam *path*. Perbedaan tersebut juga mempengaruhi jenis pengunjung, jumlah pengunjung, dan moda transportasi yang digunakan. Jenis *path* terbagi menjadi *path* dengan tipe aktivitas komersial tradisional atau pasar, *path* dengan pertokoan modern, dan *path* dengan dua fungsi yang saling bergantian.

Kondisi fisik *streetscape* kawasan pasar besar adalah kawasan pecinan yang telah mengalami perubahan fisik pada fasad bangunan, *sidewalk* dan juga atribut lingkungan. Jenis bangunan di kawasan rata-rata adalah bangunan tua dengan gaya kolonial, namun banyak bangunan yang telah berubah menjadi bangunan modern, termasuk bangunan pasar besar. Desain dan kelengkapan elemen *streetscape* kawasan yang ditemukan tidak merata, sebagian menunjukkan desain modern dengan elemen seperti bangunan pasar besar, sedangkan yang lainnya adalah elemen yang menggunakan ornamen pecinan. Akan tetapi, elemen fisik kawasan berpotensi untuk dikuatkan kembali pada kesan pecinan melalui gaya bangunan dan desain ornamen pecinan untuk perabot dan *public art*.

Konsep elemen penguat *image* kawasan adalah elemen *path* dan *node* kawasan wisata belanja pasar besar Kota Malang dengan karakter pecinan sebagai karakter asli kawasan. Wujud fisik *path* dan *node* berperan sebagai pemberian informasi area-area tujuan wisata komersial dan menampilkan karakter asli kawasan sebagai kawasan pecinan. Konsep *legibility* kedua elemen, antara lain:

- *Path*: *path* dengan aktivitas pasar tradisional menjadi *path* ramah pedestrian pada sepanjang hari, dengan peningkatan fasilitas pejalan kaki, seperti perkerasan jalur blok *paving*, jalur *pedestrian* yang diperlebar, jalur penyeberangan, area duduk, jalur sepeda, penataan PKL dan pedagang pasar, penekanan elemen horisontal dan vertikal serta harmoni *skyline* bangunan pertokoan. *Path* dengan pertokoan modern membutuhkan pelebaran jalur pedestrian, jalur penyeberangan, elemen desain fasad yang konsisten dengan bangunan asli, *signage* dan jendela *display*. Sedangkan *path* untuk multifungsi membutuhkan pembeda area pada perkerasan untuk kegunaan malam hari, penekanan ornamen pecinan pada bangunan dan lingkungan untuk menghidupkan suasana, serta pintu gerbang dengan ornamen pecinan di kedua ujung *path*.
- *Node*: *node* pada persimpangan *path* yang menjadi akses masuk dan keluar kawasan membutuhkan *signage* penerima dan pengarah rute wisata, elemen dekoratif pecinan yang menandakan kawasan, dan juga keseimbangan elemen vertikal, horisontal, dan warna bangunan yang melingkupi. Sedangkan *node* pada pusat kawasan menjadi area interaksi baik untuk area duduk, PKL, maupun untuk kegiatan tertentu. Titik ini dimanfaatkan untuk menampilkan pasar besar, yaitu bangunan utama kawasan sebagai penanda, dengan penyesuaian desain pecinan bangunan pasar yang lama.

3.2. Saran

Studi ini diharapkan dapat memberikan pandangan mengenai bagaimana *legibility* suatu kawasan dapat dikuatkan kembali melalui *streetscape* dan elemen desain koridor komersial, dalam hal ini adalah fasad bangunan. *Image* sebuah kawasan atau kota dapat langsung dikenali melalui elemen fisik bangunan dan lingkungan sekitarnya. Selain itu, perhatian terhadap aktivitas pengguna kawasan

menjadikan elemen yang ditempatkan pada setiap *path* dan *node* dapat spesifik sesuai dengan kebutuhan di dalamnya. Aktivitas pengguna kawasan sendiri menjadi terbaca dengan jelas saat diwadahi oleh ruang yang jelas.

Untuk penelitian selanjutnya mengenai *legibility*, saran yang dapat diberikan adalah mengkaji elemen *path* dan *node* dengan tiga elemen lainnya (*edge*, *district* dan *landmark*) untuk membantu menguatkan *image* sebuah kawasan atau kota dalam memunculkan kembali karakter yang telah pudar atau memunculkan karakter kawasan baru yang belum dimiliki.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Pemkot Malang, (2013), Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi BWP Malang Tengah Tahun 2013-2033, BAPPEDA, Malang
- Barker, R. G., (1968), *Ecological Psychologi: Concept and methods for studying the environment of human behaviour*, Stanford University Press, Palo Alto, CA.
- Berry, W., (1980), *Good Neighbors : Building Next to History*, Colorado, USA: State Historical Society of Colorado.
- Bishop, Krik R., (1989), *Designing Urban Corridors*, American Planning Association.
- C. Charlwood, (2004), *Torbay Streetscape Guidelines*, Torbay Council, Torques.
- Crankshaw, Ned, (2002), *Kentucky Streetscape Design Guidelines for Historic Commercial Districts*, Kentucky Transportation Cabinet and Kentucky Heritage Council, Kentucky.
- Darjosanjoto, Endang T.S, (2006), *PenelitianArsitektur di bidangPerumahan danPermukiman*, ITS Press, Surabaya.
- Grant J.A. Associates and Visualvoice, (2008), *Glenferrie Road Precinct Walkability Study*, http://www.boroondara.vic.gov.au/-/media/Files/Imported/G/Glenferrie_Road_Precinct_Walkability_Study_12_08.pdf
- Groat, L. and Wang, D, (2002), *Architectural Research Methods*, John Wiley & Sons, Inc, Canada.
- Haripradianto, T., (2004), *Penataan Fasade Bangunan Pertokoan di Kawasan Pusat Perdagangan; Studi Kasus: Koridor Jalan Pasar Besar Malang*. Tesis Pascasarjana Perancangan Kota, ITS
- Hasanin, Abeer A., (2007), *Urban Legibility and Shaping the Image of Doha: Visual Analysis of the Environment Grapichs of the 15th. Asian Games*, International Journal of Architecture Research, Vol. 1 – Issue 3
- Heritage District Design Guidelines, (2010), Town of Gilbert, Arizona, <http://gilbertaz.gov/home/showdocument?id=536>

Krier, Rob, (1979), *Urban Space*, Rizzoli International Publication, Inc., USA

Lynch, Kevin, (1960), *The Image of the City*. Cambridge MA: [MIT Press](http://www.mitpress.edu)

M. Richard, (2003) *Streetscape Guidelines for the City of Chicago Streetscape and Urban Design Program*, Chicago Department of Transportation, Chicago.

Moughtin, C, Taner O.C, and Steven T, (1999), *Urban Design, Ornament and decoration*, Oxford: Architectural Press

Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 (2011), Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030

PPS (2009). *Project for Public Space*. Diambil dari <http://www.pps.org>.

Rapoport, A, (1982), *The Meaning of the Built Environment*, Sage Publication, London

Rehan, R.M., (2012), *Sustainable Streetscape As An Effective Tool In Sustainable Urban Design*. Department of Architecture Helwan University, Egypt.

San Fransisco Planning Department, (2008), *Better Streets Plan: Policies and Guidelines for Pedestrian Realm*. Diambil dari nacto.org

Urban Design Toolkit, (2006), Ministry for the Environment, New Zealand. www.mfe.govt.nz

BIOGRAFI PENULIS

Riwayat Pendidikan :

- SD NegeriKepatihan 16 Jember
- SMP Negeri 12 Jember
- SMA Negeri 1 Jember
- S1 Arsitektur, FakultasTeknik,
UniversitasBrawijaya, Malang
- S2 Perancangan Kota, JurusanArsitektur, FTSP,
InstitutTeknologiSepuluhNopember, Surabaya



Nadia Almira Jordan lahir di Kota Malang, 13 Januari1991 sebagai anak kedua dari tiga bersaudara.Tumbuh di dalamkeluarga yang didominasiolehulusansarjanateknik, arsitekturtelahmenjadiminatsejakkecil. Selain menggemarikerajinanangan, penulis juga memiliki hobimembaca novel dan*travelling*. Penulis memulaipendidikandasar di kotakelahiran, namun menamatkan SD sampai SMA di Kota Jember, kemudian kembalike Malang pada tahun 2009-2014 untuk menyelesaikan pendidikan S1 di jurusan Arsitektur, Universitas Brawijaya Malang. Sejak 2014 penulis melanjutkan pendidikan Magister Arsitektur bidang keahlian Perancangan Kota di Institut Teknologi Sepuluh Nopember di Surabaya.Publikasi terakhir penulis saat ini adalah jurnal internasional yang berjudul “*Influence of Physical Elements Towards the Legibility of PasarBesar Area Malang*” di tahun 2016. Penulis dapat dihubungi melalui email : nadiaalmirajordan@gmail.com.