TUGAS AKHIR - DA 184801

# *REDEVELOPMENT* PASAR LOAK GEMBONG BERDASARKAN *SENSE OF PLACE*

CLARITA ALFI MAGHFIRA WIJAYA
08111640000096

Dosen Pembimbing
KIRAMI BARARATIN, S.T., M.T.

Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumian
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020

TUGAS AKHIR – DA 184801

# *REDEVELOPMENT* PASAR LOAK GEMBONG BERDASARKAN *SENSE OF PLACE*

**CLARITA ALFI MAGHFIRA WIJAYA**
**08111640000096**

**Dosen Pembimbing**
**KIRAMI BARARATIN, S.T., M.T.**

**Departemen Arsitektur**
**Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumian**
**Institut Teknologi Sepuluh Nopember**
**2020**

# LEMBAR PENGESAHAN

# *REDEVELOPMENT* PASAR LOAK GEMBONG BERDASARKAN *SENSE OF PLACE*

**Disusun oleh:**

**CLARITA ALFI MAGHFIRA WIJAYA**

**NRP : 08111640000096**

**Telah dipertahankan dan diterima**

**oleh Tim penguji Tugas Akhir (DA 184801)**

**Departemen Arsitektur FT-SPK ITS pada tanggal 13 Juli 2020**

**Dengan nilai : AB**

**Mengetahui**

| Pembimbing | Koordinator Tugas Akhir |
|---|---|
| Kirami Bararatin, S.T., M.T. | FX Teddy Badai Samodra, S.T., M.T., Ph.D. |
| NIP. 198311142014042004 | NIP. 19800406 200801 1 008 |

**Kepala Departemen Arsitektur FT-SPK ITS**

**Dr. Dewi Septanti, S.Pd., S.T., M.T.**

**NIP. 19690907 199702 2 001**

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

# LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Clarita Alfi Maghfira Wijaya

NRP : 08111640000096

Judul Tugas Akhir : *Redevelopment* Pasar Loak Gembong berdasarkan *Sense of Place*

Periode : Semester ~~Gasal~~/Genap Tahun 2019/2020

Dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya buat adalah hasil karya saya sendiri dan benar-benar dikerjakan sendiri (asli/orisinil), bukan merupakan hasil jiplakan dari karya orang lain. Apabila saya melakukan penjiplakan terhadap karya karya mahasiswa/orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademik yang akan dijatuhkan oleh pihak Departemen Arsitektur FT-SPK ITS.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan akan digunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Tugas Akhir.

Surabaya, 13 Juli 2020

Yang membuat pernyataan

Clarita Alfi Maghfira Wijaya

NRP. 08111640000096

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

# KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya yang senantiasa dilimpahakan kepada penulis, sehingga bisa menyelasaikan tugas akhir dengan judul "*Redevelopment* Pasar Loak Gembong berdasarkan *Sense of place*" sebagai syarat untuk menyelesaiakan Program Sarjana (S1) pada Program Sarjana Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil, Perancangan dan Kebumian (FTSPK), Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.

Ucapan terima kasih juga ditujukan kepada berbagai pihak yang turut membantu dalam menyusun Tugas Akhir ini. Terima kasih kepada:

1. Ibu Kirami Bararatin, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing yang telah membimbing dengan sabar, memberikan ilmu dan arahan sehingga penulis bisa menyelesaikan tugas akhir.
2. Orang tua, kakak dan adik yang memfasilitasi dan memberi dukungan untuk kelancaran tugas akhir.
3. Kamilatur Rachmani, terima kasih telah menjadi *support system* dan pendengar yang baik selama empat tahun masa perkuliahan.
4. Alya, Hanina, Rifdha, dan Brigita, terima kasih sobat atas kebersamaan, canda dan tawa dari mahasiswa baru hingga menjadi mahasiswa tugas akhir.
5. Komodo, A51. Terima kasih telah menjadi wadah yang baik untuk saya berkembang selama masa kuliah. Terima kasih telah membuat masa perkuliahan menjadi lebih berwarna dalam kerasnya kehidupan menjadi mahasiswa arsitektur.
6. Studio dan Lab TA, teman 8sks yang menyita sebagian besar waktu perkuliahan. Terima kasih telah menjadi tempat berteduh, tempat diskusi, dan tempat bersenang-senang.

Penulis mohon maaf atas segala kesalahan yang pernah dilakukan. Semoga Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat baik untuk penulis maupun pembaca.

Surabaya, Juli 2020

Penyusun

Clarita Alfi Maghfira Wijaya

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

***REDEVELOPMENT:* PASAR LOAK GEMBONG BERDASARKAN**

***SENSE OF PLACE***


| | |
|---|---|
| Nama | : Clarita Alfi Maghfira Wijaya |
| Nrp | : 0811164000096 |
| Dosen Pembimbing | : Kirami Bararatin S.T., M.T. |


# ABSTRAK


Pasar adalah tempat bertemunya pembeli dan penjual untuk menjual dan membeli barang atau jasa. Pasar erat kaitannya dengan sektor formal dan informal suatu kota. Pasar merupakan perwujudan dari sektor formal. Kehadiran sektor informal sering di jumpai di wilayah sekitar pasar. Isu sektor informal tersebut kemudian dibawa pada permasalahan kontekstual, dalam hal ini adalah Pasar Loak Gembong. kehadiran pedagang informal ini memenuhi tepian jalan sehingga menimbulkan kemacetan, sehingga akhirnya Pasar Loak Gembong di relokasi oleh pemerintah. Padahal sektor informal pada koridor jalan Kapasari ini merupakan sebuah identitas bagi Pasar Loak Gembong. Dampak dari pemindahan kawasan pasar pun mempengaruhi aktivitas yang terjadi didalam pasar.

Untuk mengembalikan identitas dan aktivitas dari Pasar Loak Gembong, dilakukan *redevelopment* berdasarkan *sense of place*. Dimana proses rancangan akan didasari oleh kebutuhan pengguna dan keterikatan dari masing-masing pengguna terhadap Pasar Loak Gembong.



**Keywords:** *sense of place*, *redevelopment*, pasar, sektor informal

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

***REDEVELOPMENT:* PASAR LOAK GEMBONG BERDASARKAN**

***SENSE OF PLACE***


| | |
|---|---|
| Name | : Clarita Alfi Maghfira Wijaya |
| Nrp | : 0811164000096 |
| Supervisor | : Kirami Bararatin S.T., M.T. |


# ABSTRACT


*Market is where buyers and sellers meet and sell goods or services. The market is closely related to the formal and informal sectors of a city. Markets are a formal manifestation of the sector. The presence of informal sectors is often encountered in the area around the market. The informal sector issue was then brought on contextual issues, in this case, it was the Gembong Flea Market. Before the market was moved by the government, the presence of informal merchants filled the side road, causing a traffic jam. In fact, the informal sector of Kapasari street is an identity for the Gembong Flea Market. The effect of moving the market area also affects the activity that occurs within the market.*

*To restore the identity and activity of the Gembong Flea Market, a redevelopment approach is based on the sense of place. Where the design process will be based on the needs of the user according to the sense of place of each individual to the Gembong Flea Market.*



**Keywords:** *sense of place, redevelopment, market, informal sectors*

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

# DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN ..... i
LEMBAR PERNYATAAN ..... iii
KATA PENGANTAR ..... v
ABSTRAK ..... vii
ABSTRACT ..... ix
DAFTAR ISI ..... xi
DAFTAR GAMBAR ..... xiii
DAFTAR TABEL ..... xv
BAB I PENDAHULUAN ..... 1
1.1. Isu Perancangan ..... 1
1.1.1. Latar Belakang ..... 1
1.2. Konteks Perancangan ..... 3
1.2.1. Fenomena Kawasan Pasar Loak Gembong ..... 3
1.2.2. Konteks Lokasi ..... 4
1.3. Data Pendukung ..... 5
1.3.1. Studi Literatur ..... 5
1.3.2. Morfologi Pasar Loak Gembong ..... 6
1.3.3. Aktivitas Pasar Gembong ..... 7
1.4. Permasalahan dan Kriteria Desain ..... 10
1.4.1. Permasalahan Perancangan ..... 10
1.4.2. Kriteria Desain ..... 10
BAB 2 PROGRAM DESAIN ..... 11

2.1. Definisi Objek Rancang ..... 11
2.1.1. Deskripsi Objek ..... 11
2.1.2. Fungsi Bangunan ..... 11
2.1.3. Pelaku Aktivitas ..... 12
2.2. Rekapitulasi Program Ruang ..... 13
2.2.1. Kebutuhan Ruang ..... 13
2.2.3. Organisasi Ruang ..... 15
2.2.4. Besaran Ruang ..... 16
2.3. Deskripsi Tapak ..... 17
2.3.1. Pemilihan Tapak ..... 17
2.3.2. Analisa Lahan : Faktor Alam ..... 17
2.3.3. Analisa Lahan: Faktor Kultur ..... 19
2.3.4. Analisa Lahan: Faktor Estetika ..... 20
2.4. Kajian Peraturan dan Data Terkait ..... 21
BAB 3 PENDEKATAN DAN METODE DESAIN ..... 23
3.1. Pendekatan dan Metode Rancang ..... 23
3.1.1. Pendekatan ..... 23
3.1.2. Metode Site Planning ..... 24
3.1.3. Metode Kontekstualisme ..... 25
3.1.4 Framework ..... 26
3.2. Kajian Teori Pendukung ..... 27
3.2.1. Teori Sense of Place ..... 27
BAB 4 KONSEP DESAIN ..... 29
4.1. Eksplorasi Formal ..... 29
4.1.1. Eksplorasi Kawasan ..... 29
4.1.2. Sirkulasi ..... 32

4.1.3. *Commercial shared streets* ..... 33
4.1.4. Pedestrian Plaza ..... 35
4.1.5. Signage..... 35
4.1.6 Kategori dan Zonasi Lapak..... 36
4.2. Eksplorasi Teknis ..... 37
BAB 5 DESAIN ..... 38
5.1. Eksplorasi Formal..... 38
5.1.1. Siteplan ..... 38
5.1.2. Layout ..... 38
5.1.3. Denah ..... 39
5.1.4. Potongan Bangunan ..... 40
5.1.5. Tampak Bangunan ..... 41
5.1.6. Perspektif Bangunan ..... 43
5.1.7. Interior ..... 47
5.2. Eksplorasi Teknis ..... 51
BAB 6 KESIMPULAN..... 55
DAFTAR PUSTAKA ..... 57

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

# DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Kemacetan jalan kapasari ..... 3
Gambar 1.2. Naungan Terpal ..... 4
Gambar 1.3. Peta Kawasan ..... 4
Gambar 1.4. Layout PKL pada Koridor Jalan Kapasari ..... 6
Gambar 1.5. Layout Pasar Loak Gembong Asih ..... 7
Gambar 1.6. Lapak PKL ..... 7
Gambar 1.7. aktivitas berjualan ..... 8
Gambar 1.9. Pedagang Mengendarai Motor ..... 9
Gambar 1.8. Loading Barang menggunakan Gerobak ..... 9
Gambar 2.2. Alur pedagang tidak menetap ..... 12
Gambar 2.1. Alur pedagang menetap ..... 12
Gambar 2.3. Alur pembeli ..... 12
Gambar 2.4. Alur pengelola pasar ..... 12
Gambar 2.5. Organisasi ruang ..... 15
Gambar 2.6 Peta Lokasi ..... 17
Gambar 2.7. Iklim Kota Surabaya ..... 18
Gambar 2.8. Peta Zoning ..... 19
Gambar 2.9. Bangunan Sekitar ..... 19
Gambar 2.10. Info Lahan ..... 21
Gambar 3.1. Force based framework ..... 26
Gambar 3.2. Framework ..... 26
Gambar 4.1. Konsep sirkulasi Terminate in a Space ..... 32
Gambar 4.2. Ilustrasi Entrance ..... 32
Gambar 4.3. Ilustrasi Jalur Sirkulasi ..... 33
Gambar 4.4. Ilustrasi Shared streets ..... 34
Gambar 4.5. Ilustrasi Pedestrian Plaza ..... 35
Gambar 4.6. Ilustrasi Gate ..... 36
Gambar 4.7. Ilustrasi Lapak ..... 36
Gambar 4.8. Ilustrasi sturktur atap ..... 37

Gambar 5.1. Siteplan kawasan ..... 38
Gambar 5.2. Layout..... 38
Gambar 5.3. Denah lantai 1..... 39
Gambar 5.4. Denah lantai 2..... 39
Gambar 5.5. Denah Rencana Atap ..... 40
Gambar 5.6. Gambar Potongan ..... 40
Gambar 5.7. Tampak Utara ..... 41
Gambar 5.8. Tampak Timur..... 41
Gambar 5.10. Tampak Barat ..... 42
Gambar 5.9. Tampak Selatan ..... 42
Gambar 5.11 Gapura kawasan pasar ..... 43
Gambar 5.12. Perspektif mata burung sisi utara ..... 43
Gambar 5.13. Prespektif mata burung sisi barat ..... 44
Gambar 5.14. Perspektif mata burung sisi timur ..... 44
Gambar 5.16. Entrance..... 45
Gambar 5.15. Perspektif mata manusia ..... 45
Gambar 5.18. Area Parkir ..... 46
Gambar 5.17. Detail facade..... 46
Gambar 5.19. Ruang terbuka dalam pasar ..... 47
Gambar 5.22. Suasana Pasar ..... 48
Gambar 5.21 Kantor Pengelola ..... 48
Gambar 5.24. Area Kios..... 49
Gambar 5.23. Koridor Pasar ..... 49
Gambar 5.26. Area Toko..... 50
Gambar 5.25. Sirkulasi Ramp ..... 50
Gambar 5.27. Rencana Titik lampu ..... 51
Gambar 5.28. Rencana air kotor ..... 52
Gambar 5.29. Rencana air bersih ..... 53
Gambar 5.30. Aksonometri strukur..... 54

# DAFTAR TABEL

Tabel 1 Besaran ruang..... 16
Tabel 2 Eksplorasi kawasan..... 31

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

# BAB I
# PENDAHULUAN

## 1.1.Isu Perancangan

### 1.1.1. Latar Belakang

Pasar adalah tempat bertemunya pembeli dan penjual untuk menjual dan membeli barang atau jasa. Pasar memiliki jenis yang beragam, dapat dibedakan melalui beberapa faktor seperti; faktor pembayaran dan faktor barang. Pada faktor barang, pasar dibagi berdasarkan barang yang dijual pada pasar tersebut. Seperti: pasar hewan, pasar sayur, pasar loak, dan sebagainya.

Berbicara tentang pasar, erat kaitannya dengan sektor formal dan informal suatu kota. Pasar dapat dikatakan sebagai sektor formal dikarekanan pedagang di dalam pasar memiliki kios ataupun toko yang digunakan berjualan secara formal yang mengikuti prosedur dan kebijakan dari pengelola pasar. Sedangkan sektor informal sering disebut sebagai sektor ekonomi bayangan yang kegiatannya tidak diwadahi oleh pengelola pasar, dalam hal ini para pedagang memanfaatkan berjualan secara informal dengan cara membuka lapak di area sekitar luar pasar, atau di daerah yang dekat dengan konsumen. Menurut analisa Mc.Laughlin (1990) menyatakan bahwa sektor informal bercirikan fleksibel dan dapat mengoperasikan bisnis pada waktu dan lokasi yang memudahkan konsumen.

Kehadiran sektor informal sering di jumpai di wilayah pasar. Isu sektor informal tersebut kemudian dibawa pada permasalahan kontekstual, dalam hal ini adalah Pasar Loak Gembong (pasar yang khusus menjual barang bekas), kehadiran pedagang informal ini memenuhi sisi jalan sehingga menimbulkan kemacetan. Pada kasus ini, koridor Jalan Kapasari pun dipilih sebagai kawasan yang mempresentasikan sektor formal dan informal. Dimana sektor formal dapat dijumpai pada Pasar Loak Gembong Asih, dan sektor informal yang berada di pinggiran jalan Kapasari.

Awalnya Pasar Loak Gembong berkembang karena pedagang informal yang memenuhi koridor Jalan Kapasari. Namun kini para pedagang informal sudah dipindahkan kepada pasar formal yaitu Pasar Loak Gembong Asih yang lokasinya berada ditengah-tengah perkampungan masyarakat. Akibat dari relokasi pasar inilah terjadi pula perubahan aktivitas pada Pasar Loak Gembong yang akhirnya sedikit demi sedikit menghilangkan identitas dari Pasar Loak Gembong.

Dalam menyelesaikan permasalahan tersebut, konsep *sense of place* dipilih sebagai konsep yang mendasari karya rancang. *"Sense of place is a concept which is changing a typical space to place with special behavior and sensory characteristics for certain people. It meant connect to place by understanding of everyday activities and symbols associated to it. this sense can be created in an individual living place and be expanded along he/her life" (Relph, 1976)*. Yang berarti bahwa *sense of place* adalah sebuah konsep hubungan emosional antara manusia dengan lingkungan sekitarnya yang terbentuk dari adaptasi manusia dan penggunanya. *Sense of place* terus berkembang sepanjang hidup dari pengguna karena adanya interaksi antara *people* dan *places.*

Hubungan pengguna dan Pasar Loak Gembong adalah interaksi jual beli dengan tatanan secara linear, cara pedagang berjualan dengan cara lesehan, dan sistem berjualan *drive thru*, dimana pembeli bisa melihat-lihat dan berbelanja dengan berada diatas kendaraannya dan penjual dapat melakukan mobilitas karena barang dagangan yang dibawa berbentuk *portable.* Untuk mengembalikan identitas yang selama ini melekat pada kawasan Pasar Loak Gembong di lahan yang telah direlokasi inilah dibutuhkannya konsep *sense of place*.

## 1.2.Konteks Perancangan

### 1.2.1. Fenomena Kawasan Pasar Loak Gembong

Pasar Loak Gembong merupakan pasar loak yang berlokasi di koridor Jalan Kapasari, Surabaya, Jawa Timur, Indonesia, dengan panjang koridor sepanjang ±500m dan berada di dua sisi koridor. Pasar Loak Gembong berdiri sejak tahun 1960 ini menjadi salah satu pasar loak terlengkap dan termurah di Surabaya. Menurut data tahun 2015 dari Kelurahan Kapasari, Jumlah PKL (Pedagang Kaki Lima) yang terdata disepanjang koridor Jl. Kapasari sebanyak 163 PKL, dan di Jl. Gembong Asih sebanyak 55 PKL. (Abidin, 2016)

Dengan banyaknya jumlah PKL di koridor jalan Kapasari, kemacetan pun tidak dapat terhindari. Para pedagang memulai berjualan mulai pukul 07.00 hingga 17.00 dengan cara menggelar dagangannya di trotoar dan berjualan secara lesehan. Pengunjung yang ingin membeli dagangan pun dapat menyusuri koridor ini dengan berjalan kaki ataupun menggunakan sepeda motor. Dengan menggunakan sepeda motor, para pengendara pun menjalankan motornya dengan sangat pelan (20km/jam), kemudian jika merasa barang yang ia cari ada di salah satu lapak, pembeli pun langsung memarkirkan motornya didepan lapak pedagang dan langsung melakukan tawar menawar. Pembeli yang mengendarai motor dengan sangat pelan dan parkir sembarangan inilah yang menambah kemacetan dan kesemerawutan pasar pun tak dapat dihindari.

Gambar 1.1. Kemacetan jalan kapasari

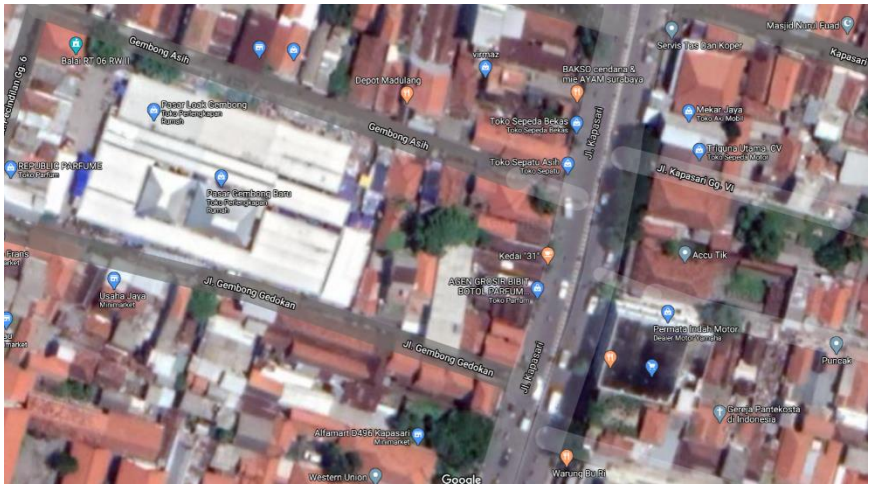
(Sumber: Google maps)

Selain kemacetan, para pedagang pun membuat naungannya sendiri untuk berjualan, yaitu dengan menggunakan terpal, *banner* bekas, hingga payung yang berukuran besar yang dikaitkan dengan cara diikat satu sama lain dengan pagar ataupun pohon disekitar lapak mereka. Terpal tersebut rata-rata sudah kusam dan kondisinya yang bolong namun tetap ditambal-tambal.

Gambar 1.2. Naungan Terpal

(Sumber: Google Maps)

### 1.2.2. Konteks Lokasi




Gambar 1.3. Peta Kawasan

(Sumber: Google Maps)

Konteks lokasi yang dipilih adalah kawasan Pasar Loak Gembong Surabaya, dimana pasar ini sudah berdiri sejak tahun 80-an. Keberadaan pasar ini sudah lekat kaitannya dengan masyarakat Surabaya, bahkan banyak masyarakat luar Surabaya yang mengadu nasibnya menjadi pedagang kaki lima dengan cara berjualan secara informal. Kini kawasan pasar loak bersih dari kegiatan pedangang informal, karena para pedagang tersebut sebagian sudah direlokasi ke beberapa pasar formal yang disediakan oleh pemerintah kota Surabaya.

## 1.3.Data Pendukung

### 1.3.1. Studi Literatur

Berdasarkan buku *Marginalisasi Sektor Informal Perkotaan* karya Alisjahbana, berkembangnya sektor informal disebuah kota karena faktor urbanisasi. Kota menjajikan "pekerjaan", namun ketika pekerjaan di sektor formal tidak terpenuhi, masyarakat lari ke sektor informal terutama ketika sedang banyak PHK (Pemutusan Hubungan Kerja). Akibatnya, sektor informal memenuhi trotoar dan menyebabkan kesemerawutan.

Untuk mengatasi kesemerawutan lalu lintas yang diakibatkan oleh menjamurnya sektor informal, dalam hal ini adalah PKL, pemerintah kota pun turun tangan dan melakukan penataan PKL. Penataan tersebut tentu saja membawa dampak bagi berbagai pihak.

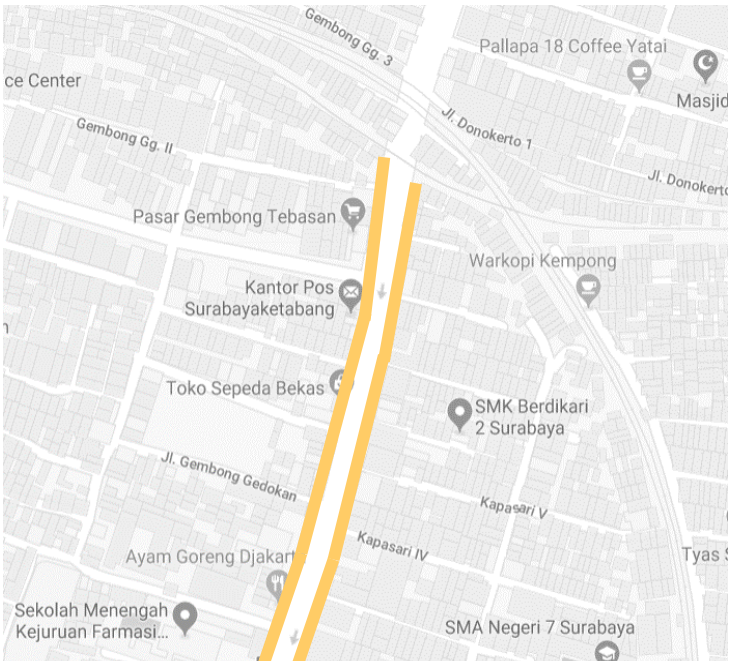
Bagi PKL, dampak yang terasa adalah pola penataan dari pemerintah yang lebih mengedepankan penertiban yang berbentuk penggusuran. Tindakan tersebut menimbulkan kekhawatiran bagi PKL. Bahkan perasaan was-was tersebut selalu menghantui PKL dalam setiap aktivitas ekonomi mereka. Karena sering terjadi penggusuran, hal ini menyebabkan pendapatan PKL menjadi tidak maksimal (penurunan omzet), hingga kehilangan mata pencaharian.

Sementara bagi Pemerintah dan masyarakat umum, dampak penataan adalah melindungi hak-hak masyarakat umum (trotoar yang bebas PKL) kemudian terciptanya ketertiban dan keindahan kota.

### 1.3.2. Morfologi Pasar Loak Gembong

Sejak berdirinya Pasar Loak Gembong, para PKL memadati kawasan Koridor Jl. Kapasari, sedikit demi sedikit pun pedagang mulai berkumpul hingga akhirnya para pedagang mematenkan kawasan jalan kapasari sebagai Pasar Loak Gembong. Kawasan Gembong pun akhirnya lebih dikenal oleh masyarakat Surabaya sebagai kawasan pasar loak.

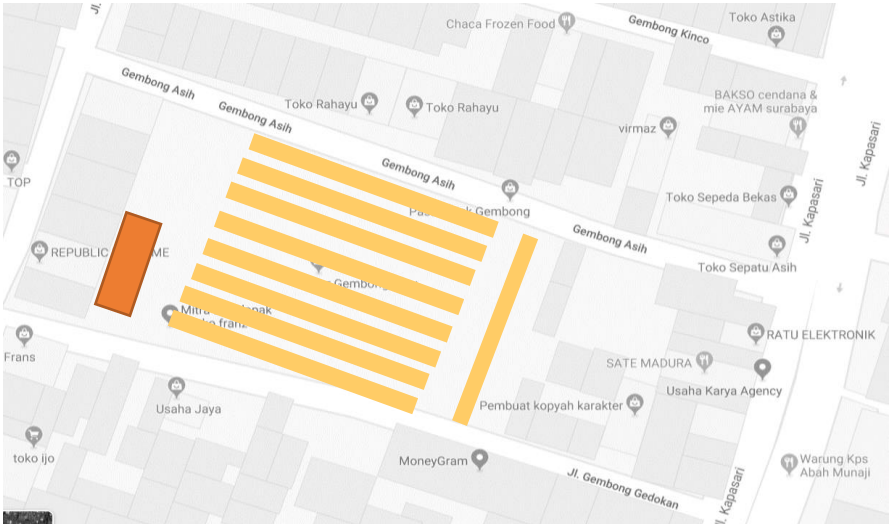
Sejak tahun 2000, Pemerintah Kota Surabaya pun mulai berencana untuk menertibkan PKL tersebut dengan cara merelokasi para PKL ke pasar-pasar yang disediakan oleh pemerintah. Namun, upaya tersebut belum berhasil, para PKL tetap kembali ke koridor Jalan Kapasari dikarenakan kawasan tersebut lebih ramai daripada tempat relokasi mereka. Setiap tahun pun upaya penertiban PKL dilakukan lebih ketat lagi, hingga pada tahun




Gambar 1.4. Layout PKL pada Koridor Jalan Kapasari

(Sumber: Google Maps, olahan penulis)

2018 pemerintah kota menyediakan lahan kosong dikawasan Jalan Gembong Asih sebagai Pasar Loak Gembong yang baru. Upaya tersebut dapat diacungi jempol, karena kini koridor jalan Kapasari bersih dari PKL. Dan pedagang pun dengan legowo direlokasi ke kawasan Pasar Gembong Asih.

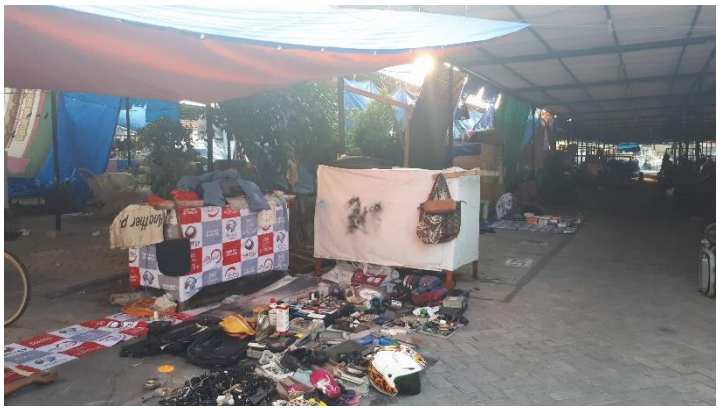



Gambar 1.5. Layout Pasar Loak Gembong Asih

(Sumber: Google Maps, Olahan Penulis)

### 1.3.3. Aktivitas Pasar Gembong

Penulis melakukan pengamatan dan wawancara pada tempat relokasi PKL Gembong yaitu Pasar Gembong Asih. Pasar tersebut berlokasi pada Jl. Gembong Asih no. 26-4, Kapasari, Kec. Genteng Kota Surabaya dengan luas lahan 3800m$^2$. Berdasarkan hasil pengamatan, kondisi Pasar



Gambar 1.6. Lapak PKL

(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

Gembong Asih tidak jauh berbeda dengan Pasar Gembong yang berada di pinggiran jalan Kapasari. Atribut yang digunakan oleh PKL pun tetap sama yaitu; terpal untuk atap, alas berjualan berupa karung atau *banner* bekas, dan juga gerobak untuk mobilisasi barang dagangan. Dari fakta tersebut, citra yang terbentuk dari Pasar Gembong Asih adalah pasar yang kumuh dan selaras dengan barang bekas yang di perjual-belikan.

Pasar Gembong Asih terdiri dari 7 lorong, untuk penataan pedagangnya sendiri ditentukan oleh pemerintah dengan cara mengambil nomor undian untuk stand yang akan ditempati. Pada pasar ini, terdapat dua pendopo dengan alas lantai keramik dan memiliki atap galvalum. Area tersebut terbilang lebih baik dibandingkan sisa area lainnya yang hanya beralaskan block paving dan atap galvalum datar. Untuk sistem berjualannya, para pedagang cukup menggelar tikar untuk meletakkan barang dagangannya dan membawa kursi kecil (*dingklik)* sebagai alas duduknya. Pengunjungpun dapat berjalan sekaligus melihat-lihat dagangan dengan menunduk, dan jika tertarik untuk membeli atau memilih-milih barang, pengunjung dapat jongkok dan melakukan proses tawar menawar langsung dengan pedagang. Jika dibandingkan dengan cara berjualan sebelum direlokasi, perbedaannya terdapat di pengunjung. Dimana pengunjung tidak berjalan kaki melainkan menggunakan kendaraan bermotor dan mengendarainya dengan sangat pelan. Jika tertarik, pembeli dapat memarkirkan kendaraannya didepan lapak pedagang, lalu turun dan tawar menawar dengan cara jongkok, ataupun dapat langsung melakukan

Gambar 1.7. aktivitas berjualan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

transaksi diatas kendaraanya. Menurut hasil wawancara, cara berjualan di pinggir jalan lebih menguntungkan daripada berada ditempat yang disediakan oleh pemerintah. Hal ini dikarenakan pengunjung yang melewati jalan dan melihat-lihat dagangan lebih banyak daripada yang terjadi sekarang.

Sirkulasi pada pasar ini pun cukup fleksibel, dimana kendaraan pedagang tetap bisa dikendarai untuk *loading* barang masuk ketika pagi hari dan barang keluar ketika sore hari. Aktivitas jual beli pun tidak terhenti walaupun kendaraan bermotor tetap melintasi lorong-lorong pasar untuk mencari jalan keluar, pembeli pun dengan sigap berdiri dan menggeser tubuhnya ke sisi lain sehingga tidak menghalangi pedagang yang mengendarai kendaraannya.

Gambar 1.8. *Loading* Barang menggunakan Gerobak

(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

Gambar 1.9. Pedagang Mengendarai Motor

(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

Sejumlah fasilitas pun turut menunjang aktivitas di Pasar Gembong Asih. Fasilitas yang tersedia adalah musholla, kamar mandi, dan tempat parkir. Masih banyak fasilitas-fasilitas yang perlu ditambah untuk menunjang aktivitas lain pada pasar. Para pedagang terpaksa membawa anak mereka untuk ikut dalam bekerja karena tidak mempunyai pilihan lain. Balita pun dibiarkan bermain di sekitar lapak orangtuanya, padahal lapak tersebut berada diatas paving blok dan hanya beralaskan tikar. Sedangkan tak sedikit pula pengunjung yang berkunjung sambil membawa anaknya. Jam buka pasar yang cukup lama yaitu pukul 08.00 hingga 16.00 menjadi salah satu perhatian saya bahwa anak-anak pedagang dan beberapa anak

pengunjung harus bermain ditempat yang tidak layak untuk mereka dari segi kebersihan, kenyamanan, dan keamanan.

## 1.4.Permasalahan dan Kriteria Desain

### 1.4.1. Permasalahan Perancangan

Berdasarkan pemaparan pada latar belakang, permasalahan yang akan diangkat dalam proposal ini adalah bagaimana desain yang mampu mengembalikan *sense of place* dari Pasar Loak Gembong.

Permasalahan kedua yang akan diangkat adalah bagaimana melakukan upaya pengembangan kembali (*redevelopment)* berdasarkan s*ense of place* Pasar Loak Gembong melalui sirkulasi dan fasilitas.

### 1.4.2. Kriteria Desain

Berdasarkan permasalahan desain yang diangkat, menghasilkan tiga kriteria utama dalam proses mendesain, yaitu:

1. Desain yang dihasilkan harus memiliki aksesibilitas yang jelas untuk pedagang, pembeli, dan pengguna jalan raya.
2. Desain yang dihasilkan harus menghargai keberadaan bangunan disekitarnya.
3. Desain yang dihasilkan harus memiliki aktivitas penunjang diluar dari fungsi utama bangunan

# BAB 2
# PROGRAM DESAIN

## 2.1. Definisi Objek Rancang

### 2.1.1. Deskripsi Objek

Menurut Peraturan Menteri Perdagangan RI tahun 2013, Pasar Tradisional adalah pasar yang dibangun dan dikelola oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Swasta, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah termasuk kerjasama dengan swasta dengan tempat usaha berupa toko, kios, los dan tenda yang dimiliki atau dikelola oleh pedagang kecil, menengah, swadaya masyarakat atau koperasi dengan usaha skala kecil, modal kecil dan dengan proses jual beli barang dagangan melalui tawar menawar.

### 2.1.2. Fungsi Bangunan

Fungsi utama pada bangunan pasar adalah kegiatan jual beli. Pada garis besarnya, kegiatan perdagangan dipasar meliputi:

1. Kegiatan penyaluran materi perdagangan seperti sirkulasi, transportasi, dropping barang dan distribusi barang dagangan ke setiap unit dalam pasar
2. Kegiatan pelayanan jual beli seperti jual beli antara pedagang dan konsumen, kegiatan penyimpanan barang dagangan, dan kegiatan pergerakan dan perpindahan pengunjung
3. Kegiatan transportasi menuju ke lokasi bangunan
4. Kegiatan servis penunjang.

Maka dari itu, untuk menunjang berjalannya aktivitas jual beli pada bangunan pasar, diperlukan perhatian ekstra untuk sirkulasi dalam bangunan. Selain sirkulasi, penataan kios atau los pasar juga perlu diperhatikan pola penataan barang dagangan sebagai *display* dan tempat penyimpanan barang dagangan.

### 2.1.3. Pelaku Aktivitas

a. Pedagang

Pedagang merupakan pelaku kegiatan yang menyediakan jasa penjualan ataupun perdagangan. Pedagang akan dikelompokkan menjadi dua yaitu pedagang yang dagangan menetap (seperti; pedagang barang bekas mobil, Pedagang Alat Kesehatan bekas) dan pedagang yang dagangan tidak menetap (Pedagang baju bekas, pedagang mainan bekas).

Gambar 2.1. Alur pedagang menetap

(sumber: ilustrasi penulis)

Gambar 2.2. Alur pedagang tidak menetap

(Sumber: ilustrasi penulis)

b. Pembeli atau Konsumen

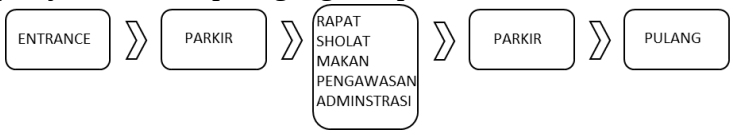
Pembeli adalah masyarakat yang datang dengan tujuan untuk mendapatkan kebutuhannya dengan pelayanan langsung.

Gambar 2.3. Alur pembeli

(Sumber: Ilustrasi penulis)

c. Pengelola Pasar

Pengelola pasar merupakan pihak yang bertanggung jawab dalam pelayanan untuk pedagang dan pembeli.




Gambar 2.4. Alur pengelola pasar

(Sumber: Ilustrasi penulis)

## 2.2. Rekapitulasi Program Ruang

### 2.2.1. Kebutuhan Ruang

Berdasarkan Perda nomor 1 tahun 2015 tentang Pengelolaan dan Pemberdayaan Pasar Rakyat pasal 6 ayat 4 menyatakan pasar khusus dapat berdiri pada lokasi dengan lebar jalan sekurang-kurangnya 9 meter dan luas lahan sekuarang-kurangnya 2000m$^2$. Pada pasal 14 ayat 1 disebutkan bahwa sarana pendukung pada aktivitas pasar adalah kantor pengelola, area parkir, sarana pengelolaan sampah, air bersih, sanitasi, tempat ibadah, toilet umum, pos keamanan, tempat pengolahan limbah, fasilitas pemadam kebakaran, penteraan, sarana komunikasi, area bongkar muat dagangan, ruangan menyusui.

Salah satu elemen utama pada pasar yaitu ruang terbuka dan ruang tertutup. Elemen ruang terbuka pada pasar dapat dikerjakan dengan *landscaping*, ataupun ruang publik. Sedangkan untuk ruang tertutup yang dimaksud adalah ruangan yang tertutup oleh atap namun tidak tertutup oleh penyekat ruangan. Contohnya adalah:

a. Los-los merupakan bangunan permanen yang beralaskan beton dan pedagang duduk untuk melayani pembeli.
b. Kios bagian dari bangunan pasar yang satu sama lain dibatasi dengan dinding serta dapat ditutup.

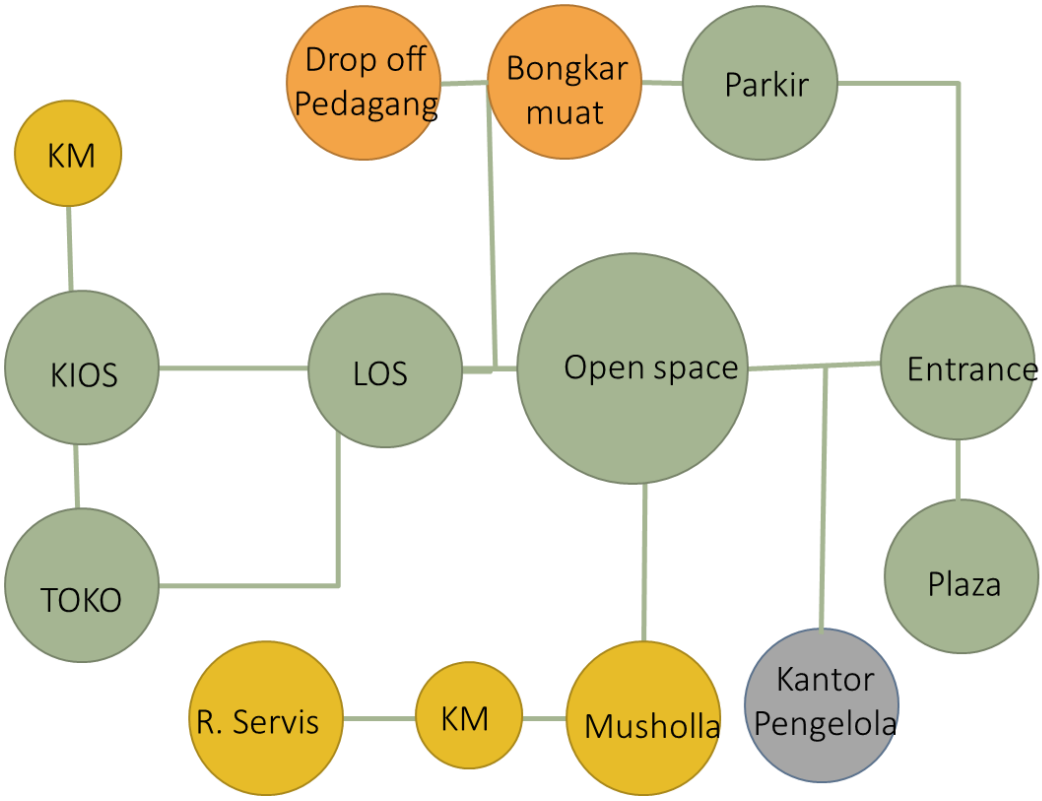
   Toko adalah bangunan gedung dengan fungsi usaha yang digunakan untuk menjual barang dan terdiri dari hanya satu penjual.

| Kategori | Fungsi/Aktivitas | Kebutuhan ruang |
|---|---|---|
| Pasar | Berdagang | Los |
| | | Kios |
| | | Toko |
| Public Space | Berinteraksi | Open Space |
| Service | Pengelolaan | Kantor Pengelolaan |
| | | Tempat Ibadah |
| | | Sarana Pengelolaan Sampah |
| | | Air bersih |
| | | Sanitasi |

| | | |
|---|---|---|
| | | Toilet Umum |
| | | Pos Keamanan |
| | | Tempat Pengelolaan limbah |
| | | Fasilitas pemadam kebakaran |
| | | Penteraan |
| | | Saran Komunikasi |
| | | Area bongkar muat barang |

| **Sifat Ruang** | **Kebutuhan Ruang** | **Jenis Kebutuhan** |
|---|---|---|
| Publik | Los | Barang Lifestyle |
| | | Barang Otomotif |
| | | Barang Elektronik |
| | kios | Barang Lifestyle |
| | | Barang Otomotif |
| | | Barang Elektronik |
| | toko | Barang Lifestyle |
| | | Barang Elektronik |
| | | Barang Otomotif |
| | Taman | Sidewalk Pedestrian Plaza |
| Semi Publik | Area Bongkar Muat | |
| Privat | Kantor Pengelola | Kepala Pengelola |
| | | Pegawai Pengelola |
| Service | R. Genset | |
| | R. CCTV | |
| | R. Pompa | |
| | R. Panel | |
| | Pos Keamanan | |

### 2.2.3. Organisasi Ruang




Gambar 2.5. Organisasi ruang

(Sumber: Ilustrasi penulis)

## 2.2.4. Besaran Ruang

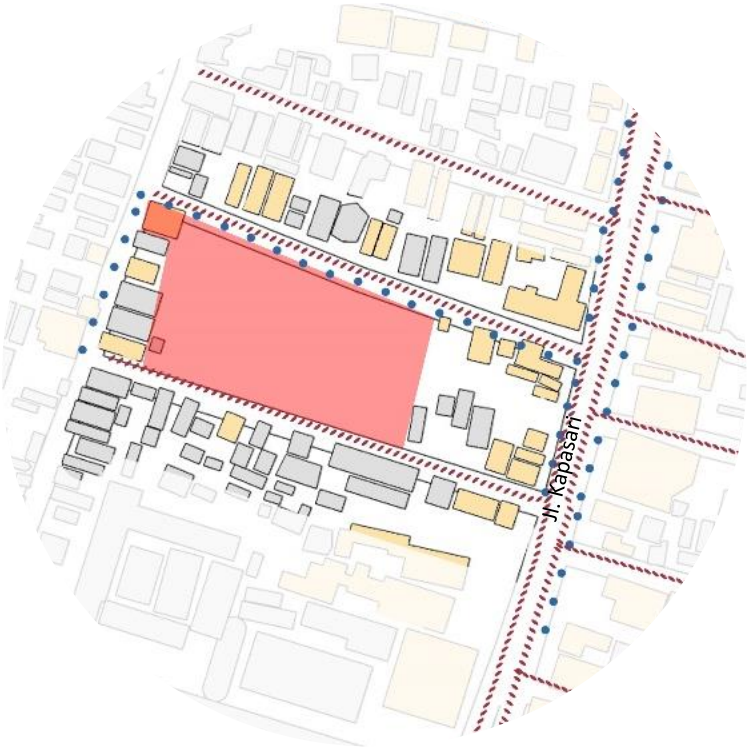
Tabel 1: Besaran Ruang

| Jenis Ruang | Jumlah | Luas per Unit (m2) | Luas Total (m2) |
|---|---|---|---|
| Area Bongkar Muat | 1 | 100 | 100 |
| Area Parkir Mobil | 15 | 15 | 225 |
| Motor | 200 | 2 | 400 |
| Musholla | 1 | 50 | 50 |
| Toilet | 6 | 12 | 72 |
| Ruang ME | 1 | 18 | 18 |
| Ruang Genset | 1 | 30 | 30 |
| Ruang Pompa | 1 | 12 | 12 |
| Ruang AHU | 1 | 30 | 30 |
| TPS | 1 | 25 | 25 |
| Shaft Sampah | 1 | 2 | 2 |
| Shaft Pipa | 1 | 1 | 1 |
| Ramp | 10 | 9 | 90 |
| sirkulasi (30%) | | | 294 |
| | | **total** | 1.349 |
| **Jenis Ruang** | **Jumlah** | **Luas per Unit (m2)** | **Luas Total (m2)** |
| Los | 150 | 4 | 600 |
| Kios | 80 | 6 | 480 |
| Toko | 50 | 12 | 600 |
| Ruko | 20 | 40 | 800 |
| Area Terbuka | 1 | 100 | 700 |
| Area Makan | 1 | 100 | 100 |
| Kantor Pengelola | 1 | 50 | 50 |
| Sirkulasi | | | 819 |
| | | **total** | 4.149 |
| **Zoning area** | | | **Luasan** |
| sirkulasi | | | 819m2 |
| Perdagangan | | | 2.840m2 |
| Area terbuka | | | 800m2 |
| Pengelola | | | 50m2 |
| Utilitas | | | 1.349m2 |
| total | | | 5,498 m2 |

## 2.3. Deskripsi Tapak

### 2.3.1. Pemilihan Tapak

Tapak yang dipilih sebagai *redevelopment* Pasar Loak Gembong adalah perlebaran kawasan Pasar Loak Gembong Asih dari Jalan Kapasari hingga jalan Pecindilan 6 dengan luas lahan sekitar 6.500m$^2$.




Gambar 2.6 Peta Lokasi

(Sumber: Ilustrasi Penulis)

Kawasan tapak dikelilingi oleh jalan Kapasari, Jalan Gembong Asih, Jalan Pecindilan 6 dan Jalan Gembong gendokan. Lingkungan sekitar tapak merupakan kios-kios toko loak yang menjual baju bekas, barang elektronik bekas, hingga sepeda bekas, selain itu kawasan ini juga merupakan kawasan padat penduduk. Sehingga kawasan tapak berisi dan dikelilingi oleh pemukiman warga.

### 2.3.2. Analisa Lahan : Faktor Alam

Faktor alam yang terdapat pada lahan dapat memberikan dampak pada bangunan. Penulis melakukan analisa lahan menggunakan metode Site Planning

oleh Kevin Lynch. Analisa lahan dimulai dari geomorfologi, hidrologi, vegetasi, habitat, dan iklim.

Hasil analisa faktor geomorfologi dan hidrologi adalah topografi pada wilayah Surabaya adalah lahan datar, dan sistem drainase pada kawasan gembong menggunakan saluran air, tiga ratus meter dari lahan terdapat aliran Sungai Kalimas. Sintesa untuk analisa adalah membuat leveling pada lahan untuk mencegah banjir.

Hasil analisa faktor vegetasi dan habitat adalah terdapat vegetasi pada median jalan yaitu tumbuhan pucuk merah, dan pada trotoar jalan Kapasari tersebar beberapa vegetasi, namun belum cukup rimbun. Untuk habitat, pada jalan pecindilan 6 dan gembong asih terdapat ayam peliharaan milik penduduk. Sintesa yang diberikan adalah menambah vegetasi pada area lahan agar dapat menjadi naungan sehingga bisa nyaman beraktifitas pada siang hari.

Kota Surabaya Bulanan suhu 1962 - 2018

| | Januari | Februari | Maret | April | Mungkin | Juni |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hari | 31°C | 32°C | 32°C | 32°C | 32°C | 32°C |
| Malam | 24°C | 24°C | 24°C | 24°C | 25°C | 24°C |

| Juli | Agustus | September | Oktober | November | Desember |
|---|---|---|---|---|---|
| 32°C | 32°C | 33°C | 34°C | 33°C | 32°C |
| 23°C | 23°C | 23°C | 24°C | 25°C | 24°C |

Data iklim bulanan untuk Kota Surabaya

| | Januari | Februari | Maret | April | Mungkin | Juni |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Suhu | 31°C | 32°C | 32°C | 32°C | 32°C | 32°C |
| Curah hujan | 133mm | 149mm | 116mm | 88mm | 56mm | 60mm |

| Juli | Agustus | September | Oktober | November | Desember |
|---|---|---|---|---|---|
| 32°C | 32°C | 33°C | 34°C | 33°C | 32°C |
| 51mm | 35mm | 19mm | 14mm | 47mm | 80mm |

Gambar 2.7. Iklim Kota Surabaya

(Sumber: bmkg.go.id)

Hasil analisa faktor iklim, Surabaya memiliki radiasi sinar matahari tertinggi pada bulan Oktober dengan perkiraan suhu 24°C - 34°C setiap tahunnya dengan kelembapan berkisar 43%. Curah hujan tertinggi berkisar pada bulan Desember hingga April. Dan lahan menghadap ke arah timur, sehingga diperlukan bukaan untuk meminimalisir panas dalam ruangan. Sintesa untuk faktor ini adalah memperbanyak bukaan agar terjadi *cross ventilation*, selain itu diperlukan naungan untuk area sekitar lahan sebagai tempat bernaung ketika panas dan hujan.

### 2.3.3. Analisa Lahan: Faktor Kultur

Gambar 2.8. Peta Zoning

(Sumber: Peta Peruntukan Surabaya)

Pada faktor kultur, hal-hal yang perlu di analisa adalah lahan eksisting, sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, kepadatan dan zoning, utilitas, dan faktor sejarah. Untuk lahan eksisting, zona lahan terbagi menjadi dua yaitu zona perumahan dan zona perdagangan dan jasa. Berdasarkan Perda Kota Surabaya nomor 8 tahun 2018, peruntukan lahan sebagai mewujudkan pengembangan kawasan perdagangan dan jasa yang mengakomodasi sektor informal pedagang kaki lima (PKL). Maka dari itu, peruntukan untuk *redevelopment* kawasan pasar loak gembong tepat sasaran.

Untuk sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki pada kawasan Pasar Loak Gembong, lebih dominan aktifitas kendaraan baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Hal ini dikarenakan fasilitas trotoar yang kurang mendukung. Sehingga kebisingan dari suara kendaraan tak dapat dihindari. Maka dari itu respon yang dapat diberikan adalah memberikan sebuah *noise barrier* kepada rancangan desain agar aktivitas pasar tidak terganggu dengan kebisingan. Selain itu, menciptakan sirkulasi yang nyaman bagi pengunjung Pasar Loak Gembong sehingga dapat mengembalikan kebiasaan lama ketika berbelanja di Pasar Loak Gembong.

Pada faktor kepadatan dan zoning, kawasan lahan dikelilingi oleh kawasan pemukiman padat penduduk dan juga kios ataupun ruko perdagangan. Sehingga hadirnya rancangan desain Pasar Loak Gembong harus menghargai bangunan eksisting di sekitar lahan.

Sejarah Pasar Loak Gembong merupakan kawasan jual beli barang bekas sejak tahun 1960-an, sektor informal ini terus berkembang dikawasan pinggir jalan koridor Jalan Kapasari. Hingga akhirnya pasar informal ini harus mengalami penggusuran berkali-kali karena dianggap menimbulkan berbagai permasalahan salah satunya adalah kemacetan. Dan kini, sektor informal tersebut sudah memiliki wadah formal yaitu Pasar Loak Gembong Asih. Namun yang disayangkan adalah sejarah uniknya proses jual beli pada Pasar Gembong yang tidak terwadahi pada Pasar Loak Gembong Asih, maka dari itu respon desain yang diharapkan dapat mengembalikan kembali *sense of place* dari Pasar  Loak Gembong.

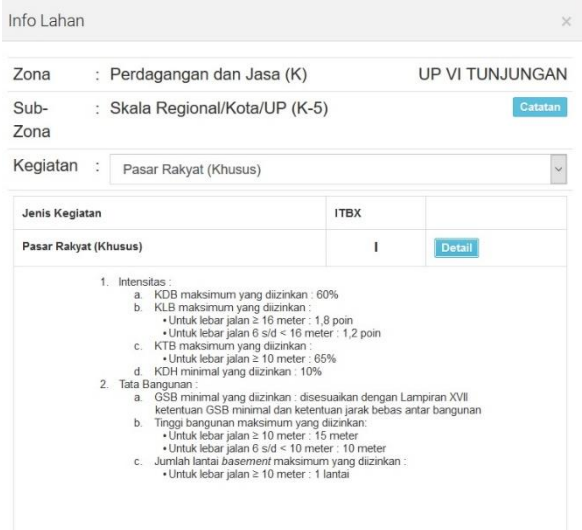
### 2.3.4. Analisa Lahan: Faktor Estetika

Pada faktor estetika, terdapat beberapa poin penunjang proses analisa, yaitu *natural features, spatial pattern,* dan *visual resources*. Pada koridor Jalan Kapasari, terutama di area Pasar Loak Gembong, *pattern* dari fasad bangunan adalah bangunan kuno yang didominasi oleh warna-warna yang telah usang, material kayu dan material seng asbes dengan ketinggian bangunan yang hanya memiliki satu lantai hingga tiga lantai. Untuk *view* yang didapatkan dari lahan adalah view pemukiman penduduk dan juga jalan raya. Sintesa dari analisa faktor estetika adalah mempertahankan ciri atau citra daerah pasar loak gembong.

Gambar 2.9. Bangunan Sekitar

(Sumber: Dokumentasi pribadi)

## 2.4. Kajian Peraturan dan Data Terkait



Info Lahan

| | | |
|---|---|---|
| Zona | : Perdagangan dan Jasa (K) | UP VI TUNJUNGAN |
| Sub-Zona | : Skala Regional/Kota/UP (K-5) | Catatan |
| Kegiatan | : Pasar Rakyat (Khusus) | |

| Jenis Kegiatan | ITBX | |
|---|---|---|
| Pasar Rakyat (Khusus) | I | Detail |

1. Intensitas :
   a. KDB maksimum yang diizinkan : 60%
   b. KLB maksimum yang diizinkan :
      • Untuk lebar jalan ≥ 16 meter : 1,8 poin
      • Untuk lebar jalan 6 s/d < 16 meter : 1,2 poin
   c. KTB maksimum yang diizinkan :
      • Untuk lebar jalan ≥ 10 meter : 65%
   d. KDH minimal yang diizinkan : 10%
2. Tata Bangunan :
   a. GSB minimal yang diizinkan : disesuaikan dengan Lampiran XVII ketentuan GSB minimal dan ketentuan jarak bebas antar bangunan
   b. Tinggi bangunan maksimum yang diizinkan:
      • Untuk lebar jalan ≥ 10 meter : 15 meter
      • Untuk lebar jalan 6 s/d < 10 meter : 10 meter
   c. Jumlah lantai *basement* maksimum yang diizinkan :
      • Untuk lebar jalan ≥ 10 meter : 1 lantai

Gambar 2.10. Info Lahan

(Sumber: Peta Peruntukan Surabaya)

Berdasarkan Perda Kota Surabaya nomor 8 tahun 2018 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Surabaya tahun 2018-2038, menyatakan bahwa kecamatan Genteng termasuk kedalam unit pengembangan VI Tunjungan. Disebutkan pada pasal 132 ayat 1 dimana kebijakan dan strategi penataan yang dimaksud adalah kebijakan dan strategi pola ruang, dan kebijakan dan strategi jaringan prasarana. Kemudian pada ayat 2 huruf 3b tertulis menata kegiatan perdagangan dan jasa yang meangkomodasi sektor informal Pedagang Kaki Lima (PKL) dengan catatan untuk bangunan baru yang menunjang fungsi yang dimaksud, maka harus menyesuaikan dengan tipologi bangunan yang sudah ada di sekitarnya.

Selain itu, harus memperhatikan ketentuan prasaran dan sarana minimal, yaitu:

1. Dilengkapi fasilitas pejalan kaki yang terintegrasi dengan fasilitas AMC dan lingkungan sekitar.
2. Disediakan Ruang terbuka hijau.
3. Terpenuhinya jaringan listrik, drainase dan air bersih untuk kebutuhan perdagangan dan jasa skala Regional/Kota/UP.

4. Memiliki kemudahan akses yang dapat dilewati pemadam kebakaran dan perlindungan sipil, dengan jarak bebas antar bangunan pada bangunan tinggi minimum 3 meter dan mempertimbangkan Lampiran XVII.
5. Dilengkapi tempat sampah dan sudah dibedakan jenis sampahnya (organik dan non organik).
6. Tersedia prasarana pembuangan limbah domestik sebelum dialirkan ke bangunan pengolahan air limbah (sistem *off-site*).
7. Drainase lingkungan tepi jalan dibuat berada di bawah trotoar dan menyatu dengan sistem drainase daerah.

# BAB 3
# PENDEKATAN DAN METODE DESAIN

## 3.1. Pendekatan dan Metode Rancang

### 3.1.1. Pendekatan

Menurut Danisworo (1989), peremajaan kota memiliki tiga kategori yaitu:

- Tingkat Perubahan kecil (mikro) yang meliputi preservasi, konservasi, restorasi, dan renovasi.
- Tingkat perubahan sedang (meso) yang meliputi gentrifikasi, rehabilitasi, dan rekontruksi.
- Tingkat perubahan besar (makro) yaitu *redevelopment*.

Berdasarkan ketiga kategori tersebut, *redevelopment* dipilih sebagai pendekatan yang mendasari proses rancang untuk Pasar Loak Gembong. *Redevelopment* adalah upaya penataan kembali suatu kawasan kota dengan melakukan pembongkaran parasarana dan sarana terlebih dahulu dari sebagian ataupun seluruh kawasan kota yang telah dinyatakan tidak dapat dipertahankan lagi kehadirannya dengan unsur kota yang lebih baru sehingga dapat meningkatan vitalitas dan kualitas lingkungannya.

Sedangkan menurut Priatmojo (2002) *redevelopment* merupakan garis besar pengembangan kawasan yang berarti menata kawasan kembali. *Redevelopment* meliputi tiga jenis pengembangan yaitu:

- Revitalisasi: menghidupkan kembali kawasan dengan menyuntikkan fungsi atau kegiatan baru serta memperbaiki sarana atau prasarana yang ada tanpa harus membongkar total
- *Infill* (pengisian): peningkatan intensitas lahan atau bangunan dan memberikan nuansa baru dalam suatu kawasan

- *Renewal* (peremajaan): Pengembangan yang bersifat memperbaharui suatu kawasan secara total

Pada intinya *redevelopment* adalah proses penataan kembali suatu kawasan karena tidak dapat dipertahankan kehadiriannya sehingga akhirnya dapat meningkatkan kualitas lingkungannya. Upaya untuk penataan pada kawasan Pasar Loak Gembong hal ini didasari dengan adanya kegiatan perdagangan informal (PKL) yang terus memenuhi kawasan pinggir jalan Kapasari, sedangkan wadah formal pasar yang sudah disediakan pemerintah mulai kehilangan identitas dari Pasar Loak Gembong itu sendiri.

Dalam melakukan upaya penataan kembali pada kawasan pasar dilakukan dengan cara revitalisasi yaitu menyuntikkan kegiatan dan fasilitas baru pada kawasan pasar berdasarkan kebutuhan pengguna. Selain revitalisasi, upaya infill pun dilakukan untuk meningkatkan intensitas penggunaan lahan yang sebelumnya berfungsi sebagai rumah warga pada area sekitar pasar menjadi bagian fasilitas atau ruang yang mendukung aktivitas pada pasar.

### 3.1.2. Metode Site Planning

Kevin Lynch dalam bukunya yang berjudul *Site Planning* mendefinisikan *Site Planning* sebagai "*the art of arranging structures on the land and shaping the spaces between; an art linked to architecture, engineering, landscape architecture and city planning"*

Dalam *site planning*, sama seperti bentuk penyelesaian masalah lain, proses berpikir kritis dalam riset, analisa dan sitensa memberikan kontribusi terbesar dalam menentukan keputusan desain. Bahan penelitian bisa dikumpulkan dari proyek eksisting, buku, fotografi, ataupun eksperimen. Sebuah rancangan kemudian dirumuskan dan elemen yang dibutuhkan untuk mengembangkan sebuah proyek. Analisa lahan harus memperhatikan semua fitur eksisting, baik natural ataupun buatan manusia untuk menentukan ciri yang melekat sehingga memberikan lahan tersebut sebuah identitas. Dalam menganalisa lahan, terdapat 3 faktor yang mempengaruhi yaitu:

- Faktor alam meliputi geologi, geomorfologi, hidrologi, vegetasi, habitat, dan iklim
- Faktor kultur meliputi lahan eksisting, sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, kepadatan dan zoning, utilitas, dan faktor sejarah
- Faktor Estetika meliputi *natural features, spatial pattern, dan visual resources.*

Penerapan metode *site planning* pada tahap perancangan terdapat pada kajian tapak dan lingkungan. Dimana hal-hal yang dianalisa mengikuti pedoman dari teori ini. Selain itu dengan menggunakan metode ini, unsur *sense of place* pada kawasan pasar loak gembong dapat diperdalam melalui analisa faktor kultur dan faktor estetika.

### 3.1.3. Metode Kontekstualisme

Kontekstualisme dalam arsitektur mempunyai arti merancang sesuai dengan konteks, yaitu merancang bangunan dengan menyediakan visualisasi yang cukup antara bangunan yang sudah ada dengan bangunan baru untuk menciptakan sebuah kesatuan. Rancangan bangunan baru harus mampu memperkuat dan mengembangkan karakteristik dari penataan lingkungan atau mempertahankan pola yang sudah ada.

Menurut Brent C. Brolin (1980) kontekstualisme adalah kemungkinan perluasan bangunan dan keinginan mengaitkan bangunan baru dengan lingkungan sekitarnya, atau dengan kata lain kontekstualisme merupakan sebuah ide tentang perlunya tanggapan terhadap lingkungannya serta bagaimana menjaga dan menghormati jiwa dan karakter suatu tempat.

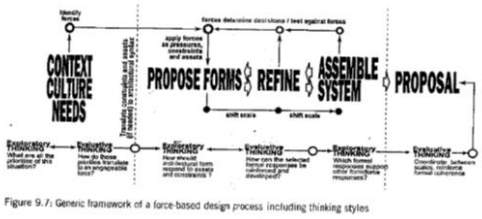
Dalam menciptakan arsitektur kontekstual, dapat menggunakan aspek fisik dan aspek non fisik. Dalam kontekstual aspek fisik, dapat dilakukan dengan cara mengambil motif desain setempat seperti bentuk massa, pola atau irama bukaan, dan ornamen desain. Sehingga mengambil bentuk dasar yang sama namun mengekplorasi bentuk tatanannya. Untuk kontekstual aspek non fisik dapat dilakukan melalui pendekatan fungsi, filosofi, maupun teknologi.

Untuk menjadikan sebuah desain kontekstual, bisa dengan menjadikannya selaras ataupun kontras dengan lingkungan sekitar namun tetap mengedepankan tujuan dari kontekstual, yaitu menghadirkan kesesuaian.

Metode konstekstual ini diterapkan pada tahap perancangan desain, dimana hasil rancangan merupakan hasil dari pengamatan penulis terhadap konteks pasar loak gembong. Dalam hal ini akan berhubungan dengan *sense of place* pasar loak gembong dan sirkulasi pasar loak gembong. Diharapkan hasil desain yang keluar dapat menghargai konteks kawasan gembong baik dari aspek fisik maupun non fisik.

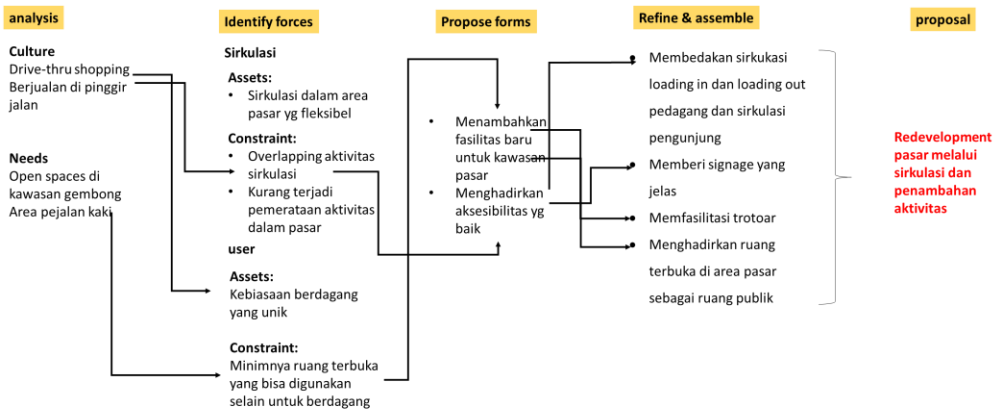
### 3.1.4 Framework

Dalam proses merancang penulis menggunakan forcebased framework dari buku milik Plowright yang berjudul *Revealing Architectural Design: methods, framework, and tools*. Penggunaan force based framework dalam proses merancang diperlukan karena hasil akhir karya rancang didasari oleh *sense of place* dari Pasar Loak Gembong.




Gambar 3.1. Force based framework

(sumber: ilustrasi penulis)




Gambar 3.2. Framework

(Sumber: Ilustrasi penulis)

## 3.2. Kajian Teori Pendukung

### 3.2.1. Teori Sense of Place

*Sense of Places* merupakan sebuah konsep yang mana merubah sebuah tipikal ruang (Space) menjadi tempat (place) dengan perilaku khusus dan karakteristik sensori untuk orang-orang tertentu. Hal ini berarti menghubungkan tempat (place) dengan cara memahami aktivitas sehari-hari dan simbol yang terkait. Sense tersebut dapat terbentuk pada tempat tinggal tiap individu dan berkembang sepanjang hidupnya (Relph, 1976). *Sense of Place* adalah sebuah konsep yang rumit dari emosi dan keterikatan pada lingkungan manusia yang terbentuk dari adaptasi manusia dan penggunaan tempatnya. Hal ini berarti bahwa *sense of place* bukanlah sebuah fenomena yang direncanakan, tapi tercipta karena adanya interaksi antara *people* dan *places*. Orang-orang tersebut memberikan gambaran kepada beberapa tempat.

Berdasarkan Steele, terdapat dua faktor yang membentuk *sense of place*. Yaitu *cognitive and perceptual factors; physical characteristic*. Dalam *Cognitive and perceptual factors*, meliputi makna dari sebuah tempat berdasarkan persepsi penggunanya. Maka dari itu dapat diartikan bahwa *sense of place* adalah sebuah keterhubungan emosi antara manusia dan *place* yang terbentuk berdasarkan teori kognitif. Sedangkan dalam *Physical characteristic*, Steele menyebutkan beberapa parameter fisik yang dapat memberikan efek pada *sense of place*, yaitu: *Size, Scale, Components, Diversity, Texture, Decoration, Color, Odor, Noise, Temperature,* dll. Steele juga menjelaskan bahwa *Identity, History, Fun, Mysterious, Pleasant, Wonderful, Security, Vitality* dan *memory* juga memberikan efek pada cara orang-orang berkomunikasi dengan *places*.

Berdasarkan skalanya, *Sense of Place* dirumuskan menjadi tujuh tingkatan menurut Shamai:

- *Knowledge of being located in a place*
  Pada tingkatan ini, pengguna familiar dengan *place;* mereka mengidentifikasi simbol tempatnya tetapi tidak memiliki keterhubungan emosi kepada tempat tersebut.

- *Belonging to a place*

  Pengguna hanya familiar dengan tempat tetapi mereka memiliki keterhubungan emosi dengan tempat namun tidak dapat mengenali simbol
- *Attachment to a place*

  Pengguna memiliki keterikatan emosi yang kuat dengan tempat. Tempat tersebut bermakna dan penting bagi pengguna. Tempat seperti ini memiliki identitas yang unik dan karakter untuk pengguna melalui simbol.
- *Identifying with the place goals*

  Pada tingkatan ini, pengguna terintegrasi dengan tempat. Tujuannya adalah tempat tersebut dapat dikenali oleh pengguna. Pengguna biasanya memiliki keterikatan yang dalam kepada tempat tersebut.
- *Involement in a place*

  Pada level ini pengguna memiliki peranan aktif pada tempatnya. Mereka rela menggunakan uang, waktu, atau bakatnya untuk bergabung dengan aktivitas tempat tersebut.
- *Sacrifice for a place*

  pada level terakhir dan level tertinggi, komitment adalah aspek utama. Pengguna akan mengorbankan hal-hal berharga miliknya.

# BAB 4

# KONSEP DESAIN

## 4.1. Eksplorasi Formal

### 4.1.1. Eksplorasi Kawasan

Menurut Hamid Shirvani dalam bukunya *The Urban Design Process*, disebutkan bahwa terdapat tiga kriteria desain, yaitu kriteria terukur, kriteria tak terukur dan kriteria generik. Kriteria terukur adalah kriteria yang secara kuantitatif dapat diukur seperti ketinggian, besar, rasio ukuran luas lantai, *setback*, *building coverage*, dsb. Sedangkan kriteria tak teukur lebih menekankan pada aspek kualitatif di lapangan. Antara kriteria terukur dan tak terukur seharusnya dijaga keseimbangannya dan bekerja bersama *framework of generic criteria.*

Dalam merumuskan kriteria tak terukur, Hamid Shirvani membaginya menjadi enam kategori yaitu:

a. *Access*

   Access dapat ditunjukkan dari kemudahan, kenyamanan, dan keamanan dalam mencapai tujuan. Hal ini terkait dengan lokasi, sirkulasi, kelengkapan sarana dan prasarana, pengamanan, dll. Kemudahan dapat diartikan sejauh mana kemampuan orang menuju tempat tujuan. Kenyamanan berarti bagaimana pengguna merasakan kenyamanan dalam kualitas lingkungan sekitaranya, seperti desain trotoar yang baik lengkap dengan street furniture dan vegetasi. Keamanan yang dimaksud adalah kejelasan alur masuk, dan signage yang berguna sebagai petunjuk.

b. *Compatibility*

   *Compability* merupakan kecocokan tata letak dengan topografi, skala, bentuk dan massa bangunan. Bagian ini berfokus pada estetika dan arsitektural, selain itu juga memperhatikan aspek sejarah, budaya dan komponen yang cocok dengan nilai bangunan.

c. *Views*

*Views* merupakan kejelasan antara orientasi manusia terhadap massa bangunan yang dapat ditunjukkan oleh ciri khas suatu kawasan. Views dapat menimbulkan kesan menarik bagi pengamat melalui unsur estetikanya dan massa banggunan yang menggambarkan ciri khas kawasan.

d. *Identity*

*Identity* merupakan sebuah identitas yang dapat dikenali oleh pengguna, atau dapat juga dimaksud sebagai citra daerah. Elemen ini dapat dikenali melalui landmark dari suatu kawasan yang mencirikan identitas dari kawasan tersebut.

e. *Sense*

*Sense* adalah suasana yang ditimbulkan masih berhubungan dengan aspek budaya. Merupakan rangkaian ruang yang memiliki fungsi erat dan berkaitan dengan kegiatan sosial.

f. *Livability*

*Livability* merupakan kenyamanan untuk tinggal didalamnya bagi banyak orang.

Berdasarkan teori diatas, maka penulis merumuskan kriteria hingga menjadi konsep rancangan menggunakan tabel yang berisi kriteria, konteks pada lokasi, dan kebutuhan pengguna yang akan menghasilkan konsep rancangan.

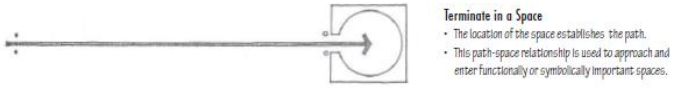
Tabel 3: Tabel Eksplorasi kawasan

| Kriteria | Konteks di Lokasi | Kebutuhan Pengguna | Konsep |
|---|---|---|---|
| **Access** | memiliki sirkulasi yang kurang jelas untuk pedagang dan pembeli | pedagang dan pembeli membutuhkan ruangnya masing2 dalam proses transaksi | membedakan sirkulasi loading in dan loading out pedagang dan sirkulasi pengunjung |
| | minimnya signage mengenai pasar loak gembong asih | pasar yg tidak terlihat keberadaannya karena tidak di pinggir jalan utama | memberi signage yg cukup jelas |
| | trotoar dilokasi berahli fungsi sebagai tempat berjual | | memfasilitasi trotoar |
| **Compatibility** | banyak bangunan lama namun bukan termasuk area cagar budaya | warga sekitar memiliki kontribusi untuk pasar yaitu sebagai lapak berdagang | membuat bangunan yg ketinggiannya selaras dengan bangunan sekitar |
| | massa bangunan sekitar merupakan pemukiman dengan ketinggian 1-2 lantai | | menggunakan material dan warna fasad yang selaras dengan bangunan sekitar |
| **Views** | area perkampungan cenderung kumuh dampak dari pasar loak | memerlukan ruang untuk mereka mengembangkan aktivitas pengguna (terutama anak-anak) | menghadirkan ruang terbuka di area pasar sebagai public space, bertindak sebagai oase ditengah perkampungan |
| | area padat penduduk minimnya open space | | |
| **Identity** | kawasan gembong dikenal sebagai kawasan pasar loak | | mempertahankan aktivitas yg terjadi di pasar loak gembong, dan menambah aktivitas baru (public space) |
| **Sense** | di pasar loak gembong memiliki kebiasaan untuk drive thru shopping menggunakan sepeda motor | membutuhkan kepraktisan dalam berbelanja | menyediakan sirkulasi untuk pembeli yg berkendara dan pembeli yg berjalan kaki |
| **Livability** | kurang nyaman untuk ditinggali karena sedikit kumuh efek dari pasar loak | anak2 sekitar lokasi membutuhkan ruang untuk bermain berkumpul | mengurangi kekumuhan dengan cara memanfaatkan ruang tidak terpakai (lost space) |

### 4.1.2. Sirkulasi

Proses merancang sirkulasi didasari oleh teori sirkulasi Francis D.K.Ching dalam bukunya *Architecture Form, Space and Order* disebutkan bahwa sirkulasi dapat dipahami sebagai penghubung antara ruang yang ada di dalam bangunan. Sirkulasi sendiri memiliki beberapa element seperti; *Approach, Entrance, Configuration of the Path, Path-Space Relationship,* dan *Form of the Configuration space.* Kelima elemen tersebut diterapkan dalam bangunan dengan porsinya masing-masing. Elemen paling utama yang mendasari sirkulasi bangunan adalah configuration of the path dan path-space relationship.

Untuk hubungan antara jalur dan ruang yang terbentuk dari luar bangunan ke dalam bangunan, *Terminate in a space* adalah konsep yang mendasari desain rancangan. *Terminate in a space* mendukung terbentuknya jalur secara jelas dan frontal yang dapat mengarahkan pengunjung untuk ke dalam bangunan. maka dari itu peletakan *Entrance* secara frontal berperan penting sebagai pembentuk jalur sirkulasi antara bangunan pasar dan jalan umum.



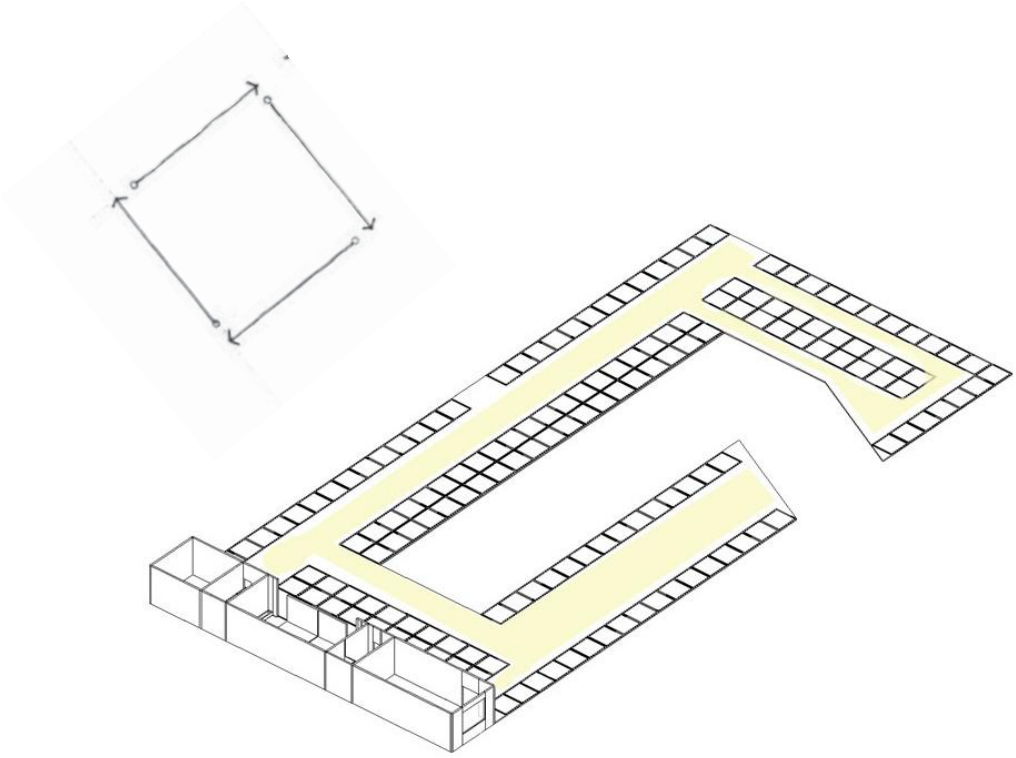

Gambar 4.1. Konsep sirkulasi *Terminate in a Space*

(Sumber: *Architecture Form, Space and Order*, F.D.K.Ching)

Gambar 4.2. Ilustrasi Entrance

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Konfigurasi jalur dalam bangunan yang diterapkan adalah sirkulasi jalur secara linear. Dalam penataan posisi lapak dan ruang yang ada dalam bangunan mengikuti dari arus sirkulasi linear yang diterapkan. Sirkulasi linear juga dilengkapi dengan beberapa persimpangan sehingga alur dalam bangunan menjadi linear yang terus-menerus (*looping)*.



Gambar 4.3. Ilustrasi Jalur Sirkulasi

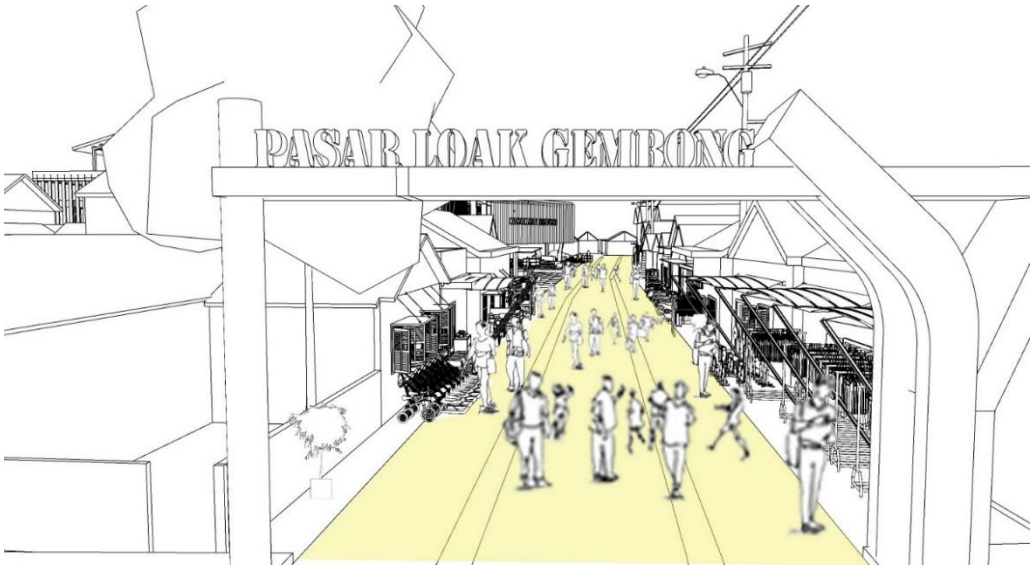
(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 4.1.3. *Commercial shared streets*

*Shared Streets* merupakan sebuah gagasan dalam merancang sebuah ruang untuk pejalan kaki dan juga kendaraan. Ruang yang terbentuk bersifat fleksibel baik bagi pejalan kaki maupun bagi pengendara kendaraan. Pada area komersial, shared streets berkontribusi untuk lebih meningkatkan aktivitas publik didalamnya dengan cara menambahkan beberapa furniture dari toko ke pinggir jalan, seperti penambahan meja outdoor pada restauran. Commercial shared streets di desain

sebagai area yang menunjang aktivitas pejalan kaki dan perdagangan sehingga kendaraan yang melalui area tersebut otomatis mengurangi kecepatan berkendaranya.

Dalam konteks lokasi, Jl. Gembong Asih memang berisikan oleh beberapa toko yang mendukung aktivitas Pasar Loak Gembong. Pedagang pada lokasi memiliki toko yang berorientasi ke arah jalan dan meletakkan barang dagangannya di pinggir jalan sebagai display agar menarik pengunjung untuk masuk kedalam toko mereka. Untuk memenuhi kebutuhan shared streets pada lokasi, jalan gembong asih didesain dengan menambahkan marking selebar dua meter sebagai batas untuk pedagang dapat mendisplay dagangannya. Marking tersebut juga digunakan sebagai batas antara kendaraan dan juga pejalan kaki, sehingga jika ada kendaraan beroda empat yang akan melintas, para pejalan kaki memiliki ruang untuk menepi. Selain itu, konsep shared streets juga membantu untuk mengarahkan pengunjung ke tujuan akhir yaitu pasar.

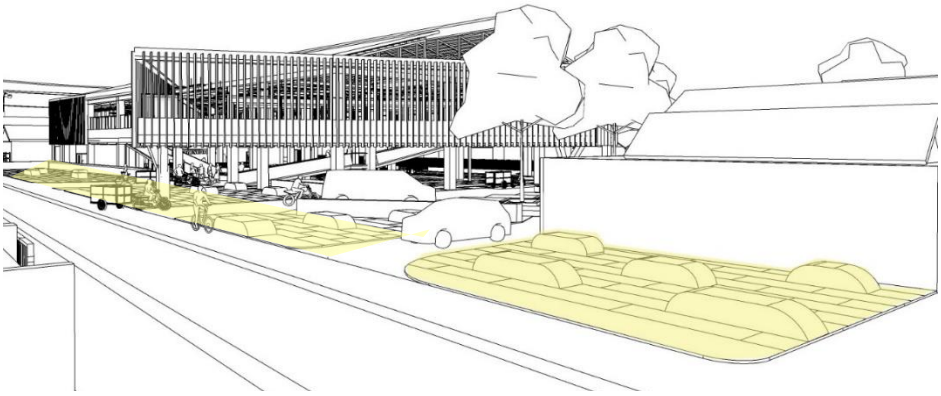



Gambar 4.4. Ilustrasi *Shared streets*

(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 4.1.4. Pedestrian Plaza

Area sekitar pasar merupakan area pemukiman padat penduduk dengan minimnya ruang terbuka sebagai sarana untuk bersosialisasi. Pada desain pasar menghadirkan konsep *sidewalk-extension plaza* dimana plaza yang dihadirkan merupakan perluasan dari tepi jalan lahan pasar. Pedestrian plaza merupakan upaya untuk merevitalisasi area sekitar pasar sehingga memiliki ruang terbuka yang bisa dimanfaatkan untuk anak-anak yang tinggal disekitar pasar untuk bermain.



Gambar 4.5. Ilustrasi Pedestrian Plaza

(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 4.1.5. Signage

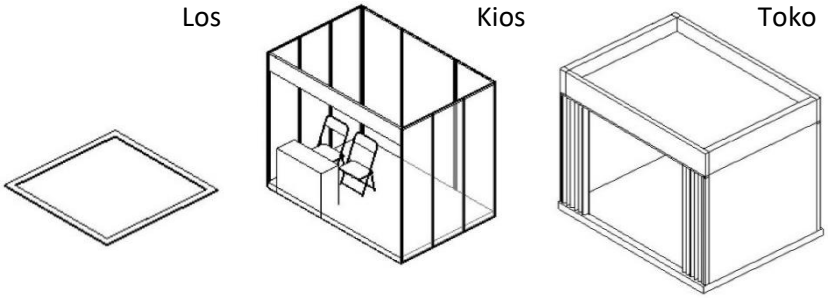
Pemberian signage dalam desain kawasan merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan visibilitas pasar loak gembong. Signage berupa gapura di desain dalam skala cukup besar menyesuaikan target user yang melihat yaitu pengendara kendaraan, sehingga gapura dapat dilihat dari jarak tertentu menyesuaikan dengan pengendara yang melalui area depan pasar. Sedangkan signage pada bangunan diletakkan pada fasad dengan ukuran yang terlihat dari kejauhan sehingga pejalan kaki dari luar dapat melihat keberadaan pasar dari jarak 50m.

Gambar 4.6. Ilustrasi Gate

(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 4.1.6 Kategori dan Zonasi Lapak

Pada area berdagang, yaitu lapak pedagang di kategorikan menjadi tiga jenis yaitu los, kios, dan toko. Pemeberian kategori ini merupakan respon dari analisa penulis terhadap cara berjualan pedagang yang ada di lokasi. Di lokasi pasar saat ini, pedagang hanya difasilitasi lapak berupa los. Karena terbatasnya “batas ruang” antar lapak, pedagang mendirikan tenda-tendanya sendiri yang membuat area pasar jadi terlihat kumuh dan tidak tertata. Untuk kategori barang yang dijual dibagi menjadi 3 yaitu lifestyle, otomotif dan elektronik. Untuk zonasi perletakkan lapak, los berada di lantai dasar agar memudahkan mobilisasi pedagang yang sistem berdagangnya secara portable dengan kendaraannya. Untuk kios dan lapak diletakkan pada lantai dua untuk pedagang yang berjualan dengan cara menetap atau meninggalkan barangnya di lapak masing-masing.

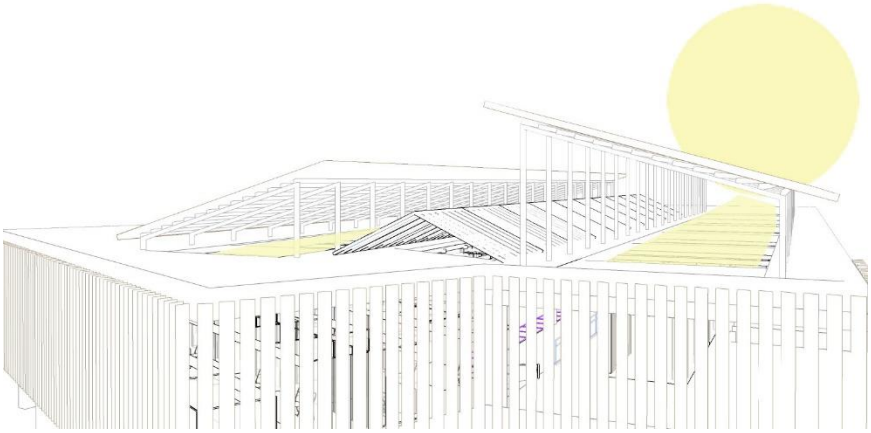



Gambar 4.7. Ilustrasi Lapak

(Sumber: Ilustrasi penulis)

## 4.2. Eksplorasi Teknis

Struktur Atap yang digunakan pada bangunan adalah atap zincalum dengan material rangka atap baja. Struktur atap sengaja di ekspos dari dalam bangunan tanpa ditutup plafond karena berfungsi sebagai bukaan untuk sirkulasi udara dan sebagai salah satu sumber cahaya untuk lantai dua, karena fasad bangunan yang tertutupi oleh *secondary skin* sehingga area lantai dua lebih gelap dibanding lantai dasar.



Gambar 4.8. Ilustrasi sturktur atap

(Sumber: Ilustrasi penulis)

# BAB 5

# DESAIN

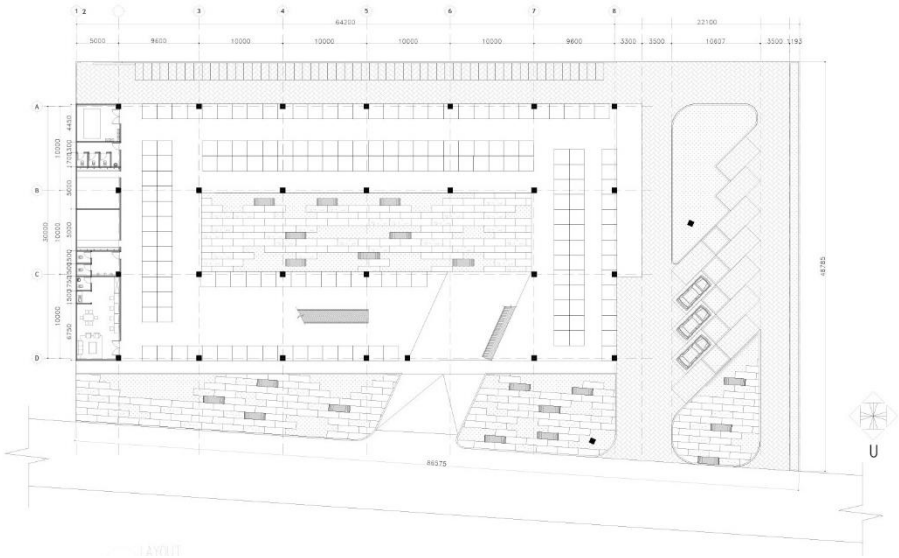
## 5.1. Eksplorasi Formal

### 5.1.1. Siteplan

Gambar 5.1. Siteplan kawasan

(Sumber: Ilustrasi penulis)

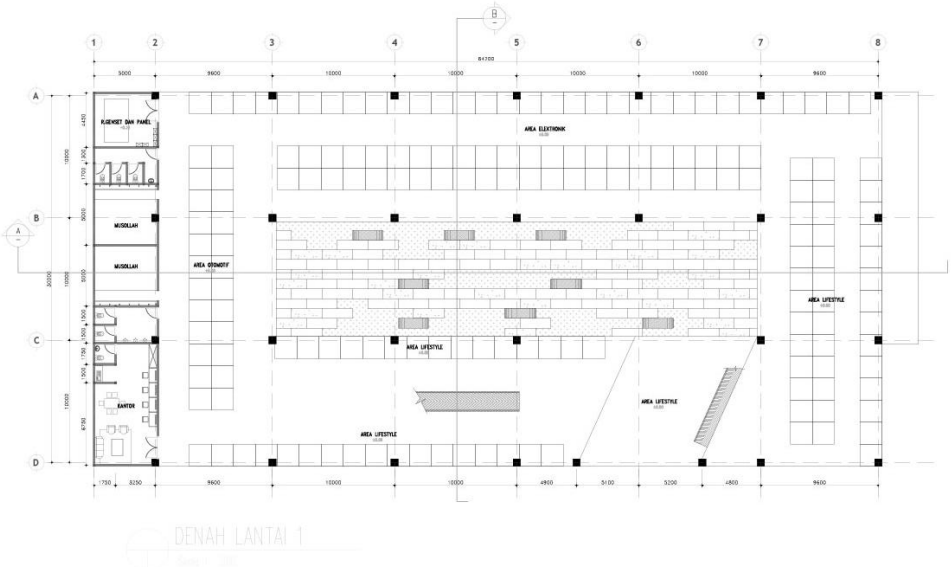
### 5.1.2. Layout



Gambar 5.2. Layout

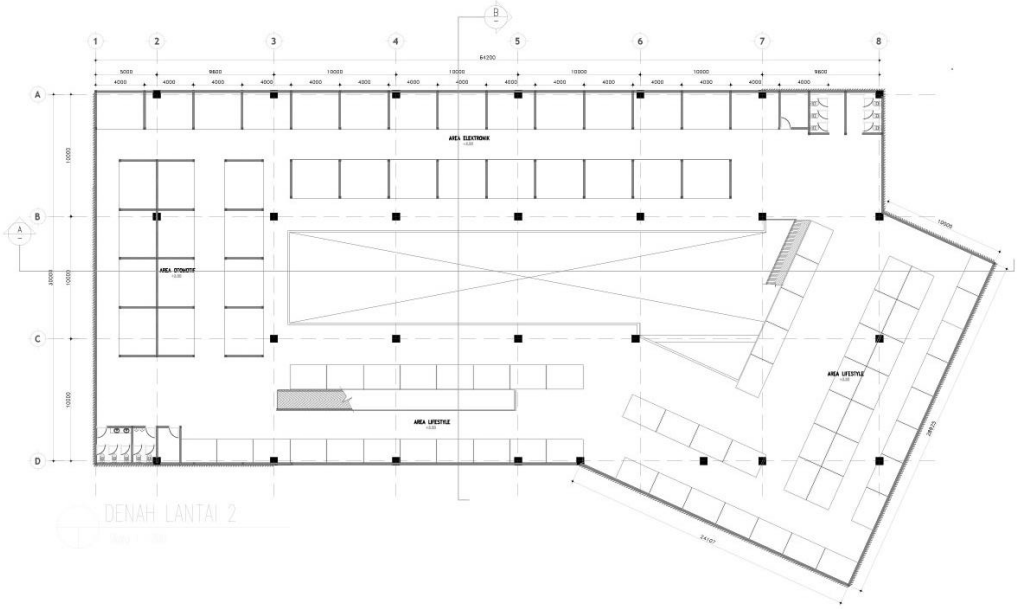
(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 5.1.3. Denah



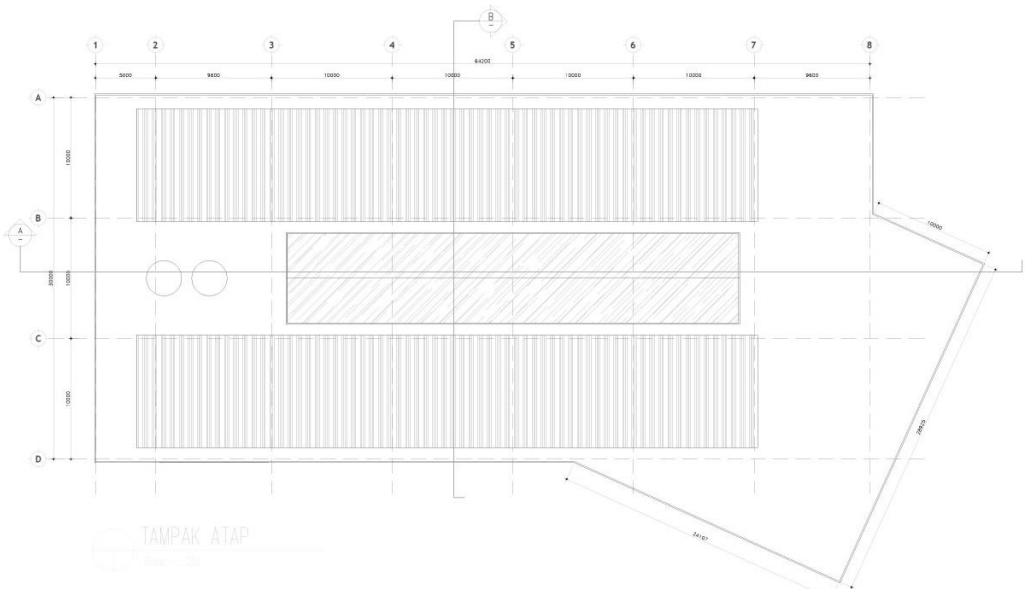

Gambar 5.3. Denah lantai 1

(Sumber: Ilustrasi penulis)




Gambar 5.4. Denah lantai 2

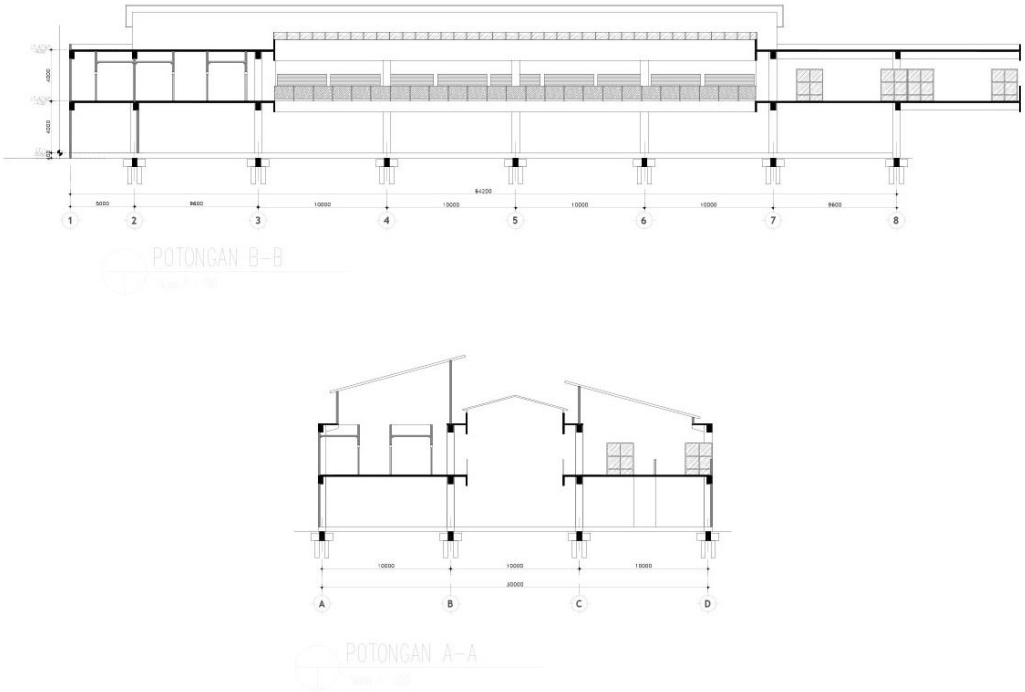
(Sumber: Ilustrasi penulis)




Gambar 5.5. Denah Rencana Atap

(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 5.1.4. Potongan Bangunan




Gambar 5.6. Gambar Potongan

(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 5.1.5. Tampak Bangunan

Gambar 5.7. Tampak Utara

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.8. Tampak Timur

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.9. Tampak Selatan

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.10. Tampak Barat

(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 5.1.6. Perspektif Bangunan

Gambar 5.11 Gapura kawasan pasar

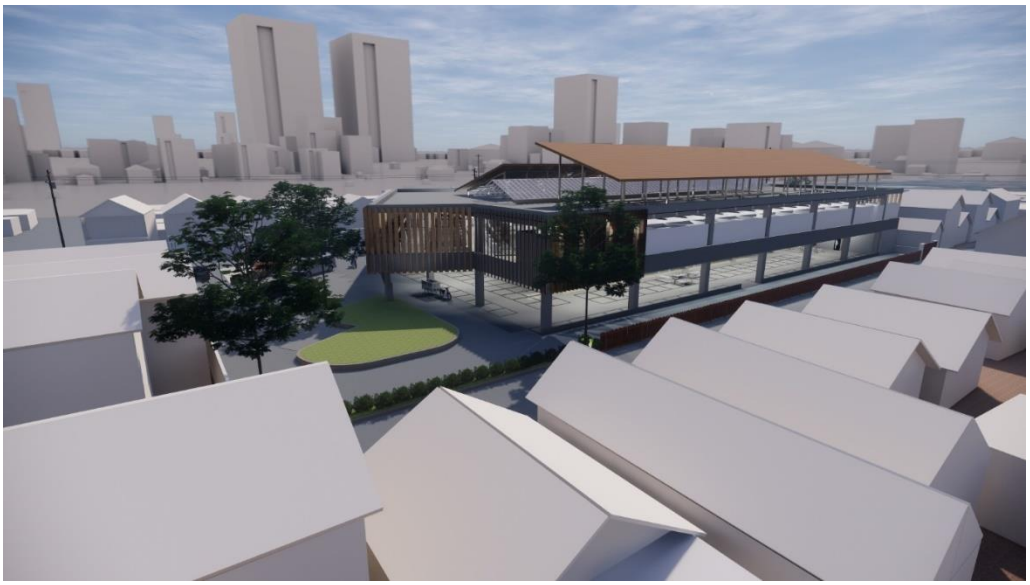
(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.12. Perspektif mata burung sisi utara

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.13. Prespektif mata burung sisi barat

(Sumber: Ilustrasi penulis)



Gambar 5.14. Perspektif mata burung sisi timur

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.15. Perspektif mata manusia

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.16. Entrance

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.17. Detail facade

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.18. Area Parkir

(Sumber: Ilustrasi penulis)

### 5.1.7. Interior

Gambar 5.19. Ruang terbuka dalam pasar

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.20. Area Los
(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.21 Kantor Pengelola

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.22. Suasana Pasar

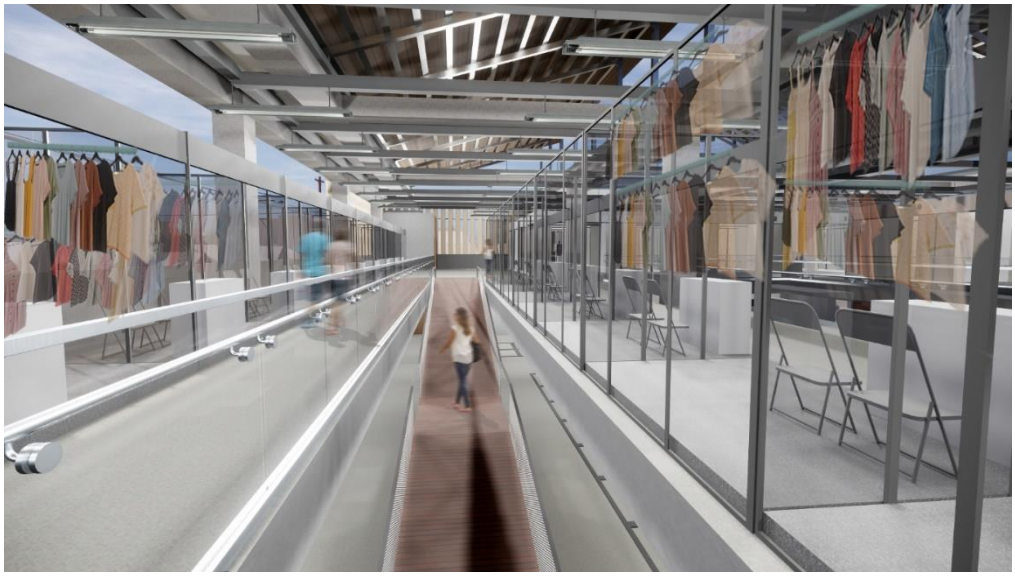
(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.23. Koridor Pasar

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.24. Area Kios

(Sumber: Ilustrasi penulis)



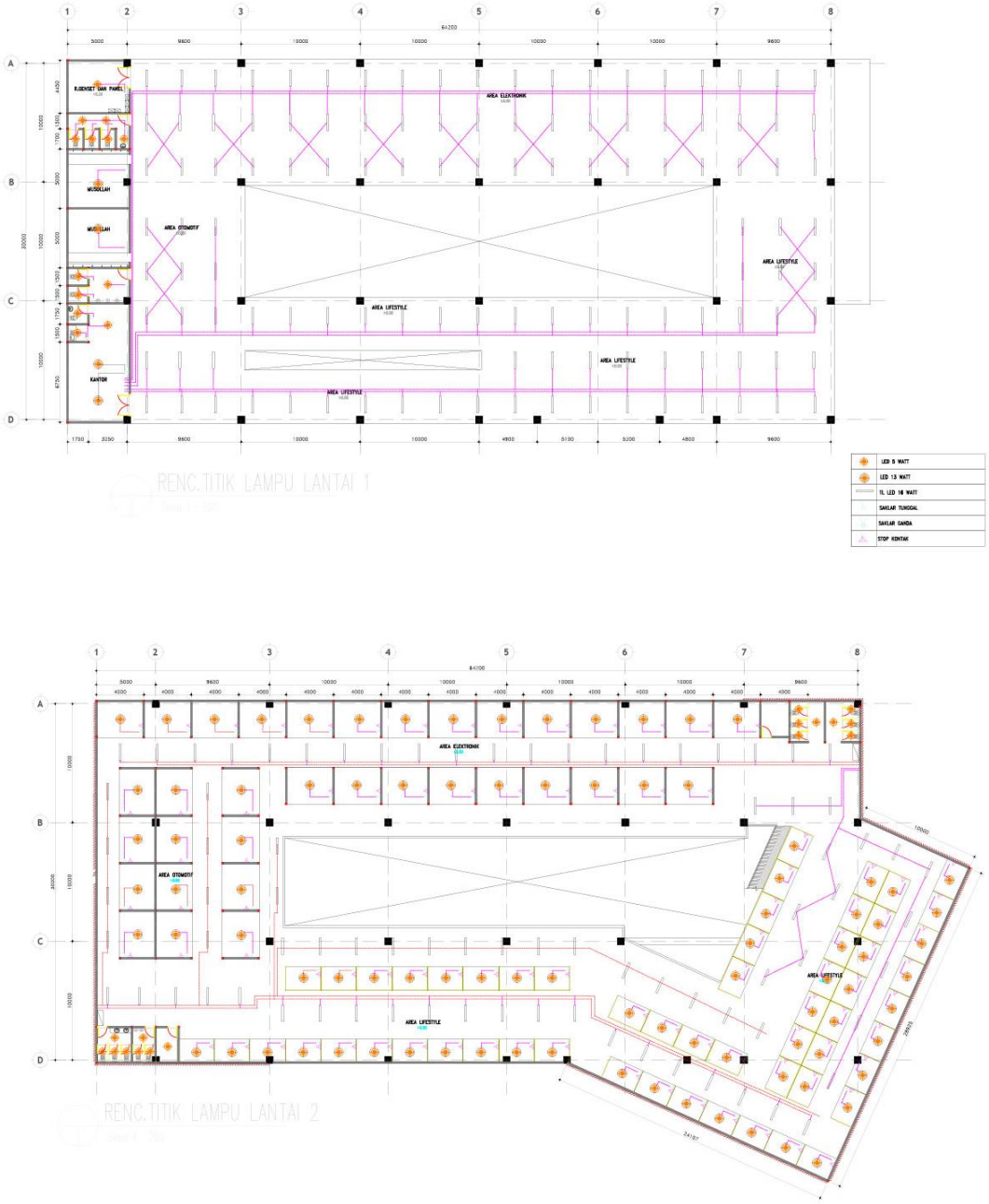
Gambar 5.25. Sirkulasi Ramp

(Sumber: Ilustrasi penulis)

Gambar 5.26. Area Toko

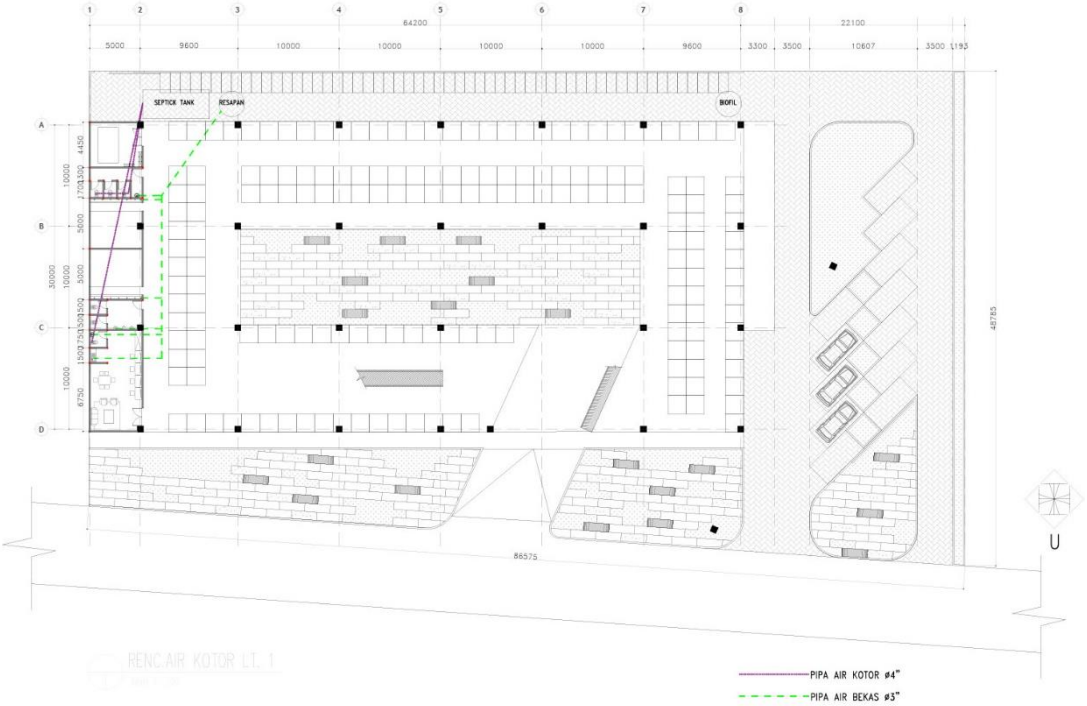
(Sumber: Ilustrasi penulis)

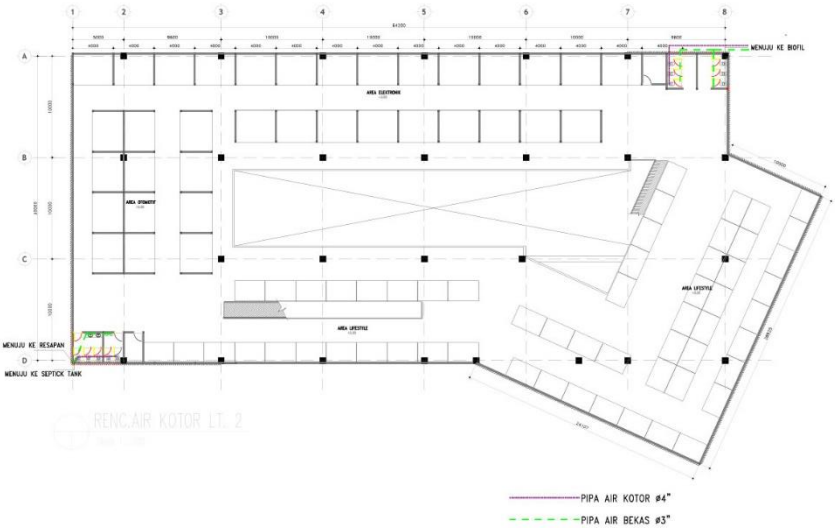
## 5.2. Eksplorasi Teknis




Gambar 5.27. Rencana Titik lampu

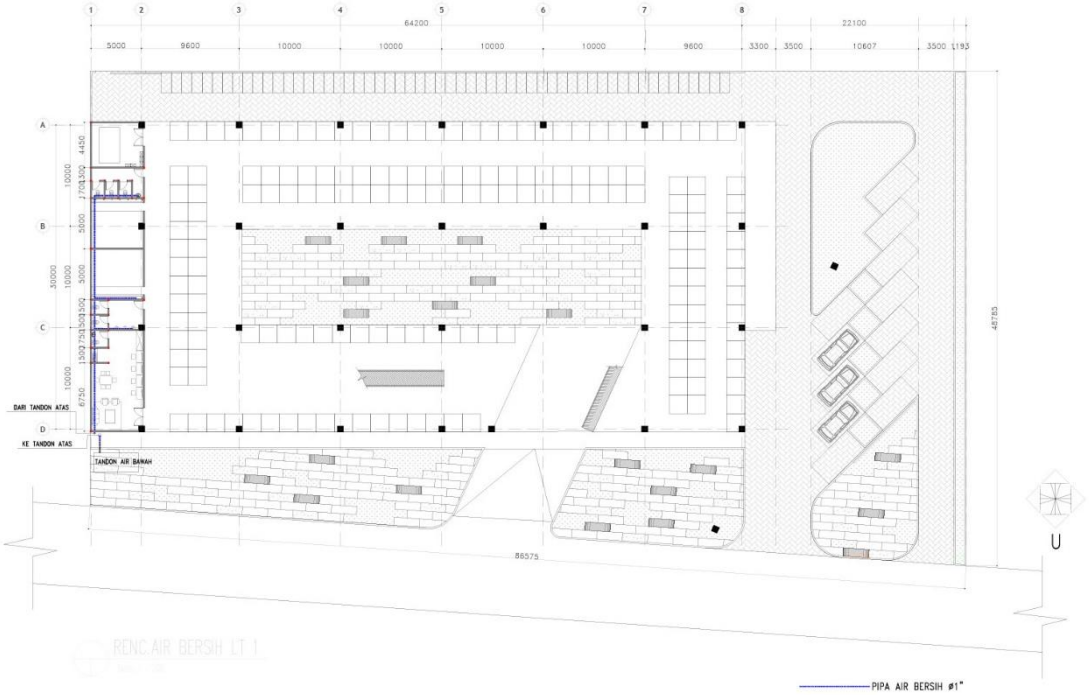
(Sumber: Ilustrasi penulis)

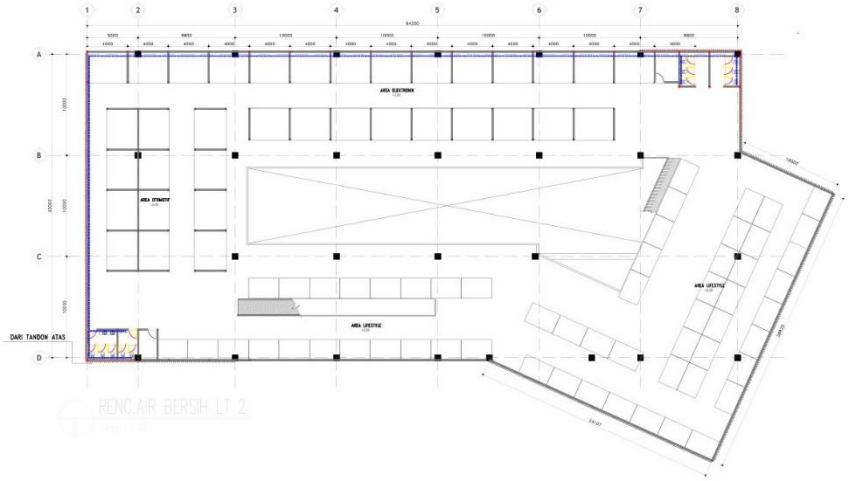



Gambar 5.28. Rencana air kotor

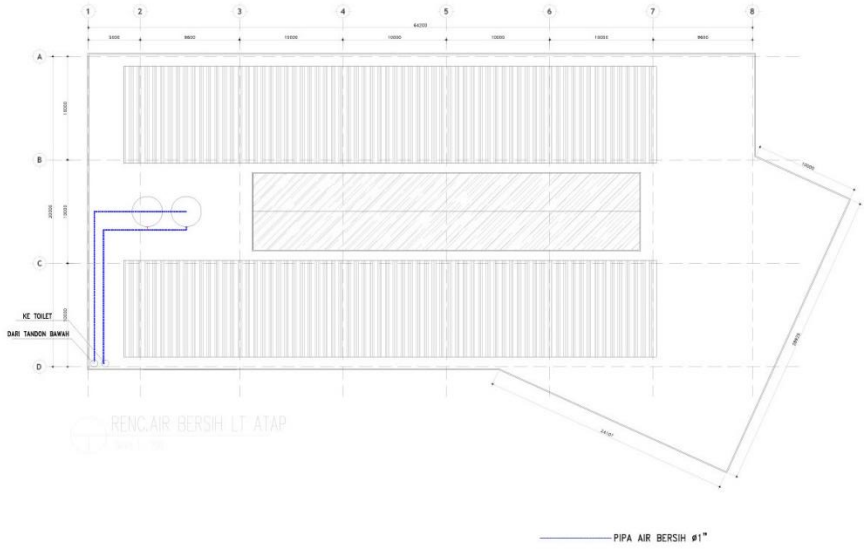
(Sumber: Ilustrasi penulis)

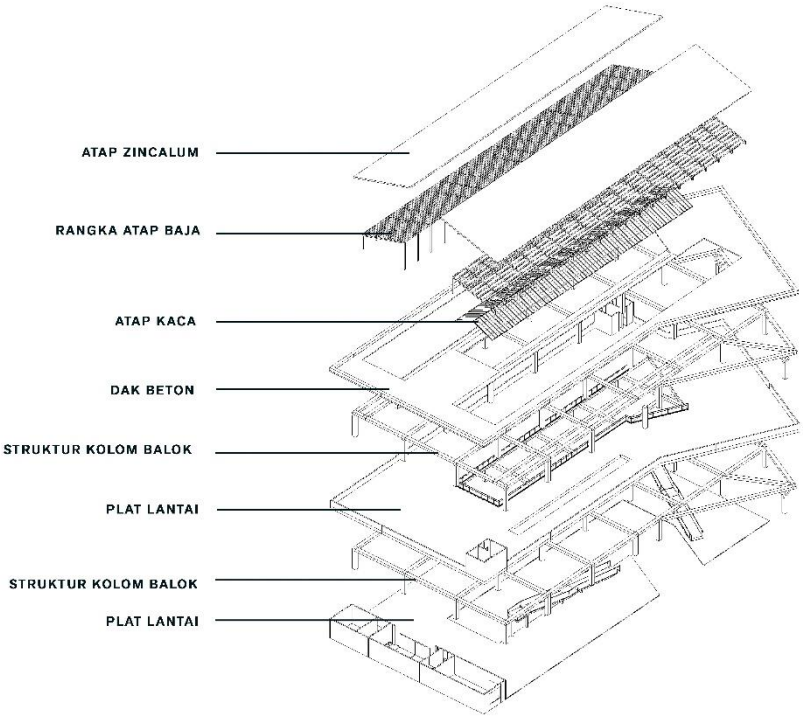



Gambar 5.29. Rencana air bersih

(Sumber: Ilustrasi penulis)




Gambar 5.30. Aksonometri strukur

(Sumber: Ilustrasi penulis)

# BAB 6

# KESIMPULAN

*Redevelopment* Pasar Loak Gembong dirancang berdasarkan hasil analisa lahan terhadap kondisi eksisting bangunan maupun budaya yanga ada di area sekitar pasar. Sirkulasi dan sistem berjualan dari pasar loak gembong sebelum direlokasi menjadi sebuah *sense of place* bagi kawasan Gembong.

Alur sirkulasi linear dioptimalkan pada hasil rancangan pasar yang baru sebagai upaya untuk mempertahankan *sense of place* dari Pasar Loak Gembong. Tidak hanya mempertahankan sirkulasi, hasil rancangan juga mengoptimalkan aktivitas area komersil dan pemukiman yang ada di lahan dengan cara mengkolaborasikan kedua hal tersebut menjadi *commercial shared streets design*. Hadirnya konsep *commercial shared streets* memperjelas batas untuk lapak, kendaraan, dan pejalan kaki.

**(***Halaman ini sengaja dikosongkan)*

# DAFTAR PUSTAKA


Alisjahbana, (2006), Marginalisasi Sektor Informal Perkotaan, Edisi Pertama, ITS Press, Surabaya.

Hashemnezhad. H., Yazdanfar. S.A., Heidari. A.A, dan Behdadfar. N., (2013), "Comparison the concepts of sense of place and attachment to place in Architectural Studies", *GEOGRAFIA OnlineTM Malaysia Journal of Society and Space,* Vol. 9, No. issue 1, Hal. 107 – 117.

Abidin, Z. (2016, January 20). Relokasi Gembong Terkendala Tanah. *Suara Surabaya*.

Lynch, K. (1984), *Site planning,* Edisi Ketiga, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, dan London, England

Pemerintah Kota Surabaya (2018), Peraturan Daerah, nomor 8, Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Surabaya tahun 2018-2038, Surabaya.

Dharma A., Kontekstualisme Dalam Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perancangan, Universitas Gunadarma. Jakarta.

Priatmojo, D. Mencermati Pengembangan Kota di Era Otonomi Daerah, Artikel, Jurnal NALARs, issue Vol. 1 No. 2. 2002.

Aqil, W., Adhianto, W., Hajjar, F., (2003), Redevelopment Kawasan Permukiman Paska Bencana Kebakaran, Artikel, Jurnal NALARs vol.2. nomor 2. 2003.

Najafi, M., Kamal, M., (2011), *The Concept of Place and Sense of Place in Architectural Studies*, International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering, Vol 5, No8.

Shirvani, Hamid. 1985.The Urban Design Process. Van Nostrand Reinhold:New York.

Neufert, Ernst, Jilid 2,Data Arsitek, Jakarta : Erlangga.

Ching, Francis D. K. 2007. Architecture Form, Space, and Order 3rded. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc

P. D. Plowright, 2014 Revealing Architectural Design : Methods, Frameworks, and Tools. New York: Routledge,

Global Designing Cities Intiative. 2016 Global Street Design Guide. Newyork: Island Press