

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Judul

KAJIAN PENGARUH PERKEMBANGAN *ACTIVITY SUPPORT* (KEGIATAN PENDUKUNG) FASILITAS PENDIDIKAN TERHADAP ELEMEN PERANCANGAN KAWASAN PADA KORIDOR

(Studi Kasus : Koridor Penggal Jl. Seturan Raya, Caturtunggal, Depok, Yogyakarta).

Kajian : **ka·ji·an (n)** 1 hasil mengkaji; 2 penyelidikan (tt sesuatu); 3 studi, penyelidikan, amatan, analisis (tt sesuatu). (*Software Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1*).

Pengaruh : **pe·nga·ruh (n)** daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang/sesuatu: *besar sekali – pertumbuhan penduduk terhadap perkembangan kawasan.* (*Software Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1*).

Perkembangan : **per·kem·bang·an (n)** perihal berkembang.
ber·kem·bang (v) 1 menjadi besar (luas, banyak, dsb); memuai: *kawasan itu ~ pesat*; 2 menjadi banyak (merata, meluas, dsb): *jumlah pedagang kaki lima ~ dengan pesat di daerah ini.* (*Software Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1*).

Activity Support : **ak·ti·vi·tas (n)** 1 keaktifan; kegiatan; 2 kerja atau salah satu kegiatan kerja. (*Software Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1*).

pen·du·kung (n) **1** orang yang mendukung; **2** penyokong; pembantu; penunjang. (*Software* Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1).

kegiatan pendukung (*activity support*) adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan yang memperkuat/mendukung ruang-ruang publik suatu kawasan kota, karena antara aktivitas/kegiatan dan ruang fisik selalu saling melengkapi satu sama lain. (**Hamid Shirvani**. *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company. 1985. hal : 37).

Fasilitas : **fa·si·li·tas** (n) sarana untuk melancarkan pelaksanaan fungsi; kemudahan. (*Software* Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1).

Pendidikan : **pen·di·dik·an** (n) proses pengubahan sikap dan tata laku seseorang atau kelompok orang dalam usaha mendewasakan manusia melalui upaya pengajaran dan pelatihan; proses, cara, perbuatan mendidik; ~ **akademik** pendidikan akademis; ~ **akademis** pendidikan yg berhubungan dng bidang ilmu (studi) spt bahasa, ilmu-ilmu sosial, matematika, ilmu pengetahuan alam; ~ **tinggi** jenjang pendidikan formal setelah pendidikan menengah (pd akademi atau universitas). (*Software* Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1).

Terhadap : **Ter·ha·dap** (p) kata depan untuk menandai arah; kepada; lawan: *pengaruh kepadatan sirkulasi ~ kemacetan jalan.* (Software Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1).

Elemen Perancangan Kawasan : Elemen dasar yang membentuk sebuah kawasan, terdiri dari ; tata guna lahan (*land use*), massa dan bentuk bangunan (*building and mass building*), ruang terbuka (*open space*), parkir dan sirkulasi (*parking and circulation*), tanda-tanda (*signages*) jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), pendukung kegiatan (*activity support*) dan preservasi (*preservation*) (**Hamid Shirvani. The Urban Design Process.** New York : Van Nostrand Reinhold Company. 1985).

Pada : **pa·da** (p) kata depan yg dipakai untuk menunjukkan posisi : terletak -- *kawasan, perkembangan -- lokasi.* (Software Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1).

Koridor : **ko·ri·dor** (n) **1** lorong dl rumah; lorong yg menghubungkan gedung yang satu dengan gedung yang lain; **2** tanah (jalan) sempit yg menghubungkan daerah terkurung: *beberapa traktor dikerahkan untuk membuat -- yang akan dilalui pasukan.* **3** tanah yang menghubungkan dua bagian negara. (Software Kamus Besar Bahasa Indonesia v1.1).

Salah satu bentuk dari *street* adalah koridor, yang merupakan ruang pergerakan linear, sebagai sarana untuk sirkulasi. Karakteristik koridor ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas/kegiatan yang ada pada koridor tersebut (**Krier, Rob.** *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications. 1979).

Koridor adalah lahan yang memanjang (membelah) kota/kawasan atau sebuah lorong yang membentuk fasade bangunan berderet dengan lantai atau ruang kota. Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur kota adalah jalan atau transportasi di dalam kota. (**Sumarsono, Anton.** *Kajian Koridor Pandanaran, sebagai Linkage Kota Semarang*. Thesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang. 2002).

2.2 Activity Support (Kegiatan Pendukung)

2.2.1 Pengertian *activity support* (kegiatan pendukung)

Activity support (kegiatan pendukung) merupakan salah satu elemen dalam perancangan kota yang dikemukakan oleh Hamid Shirvani di dalam bukunya “*Urban Design Process*”. Dalam praktek perancangan kawasan/kota, kedelapan elemen ini memiliki peran yang sama penting dan saling terkait antara satu dengan yang lain, adapun delapan kategori elemen perancangan kota tersebut yaitu:

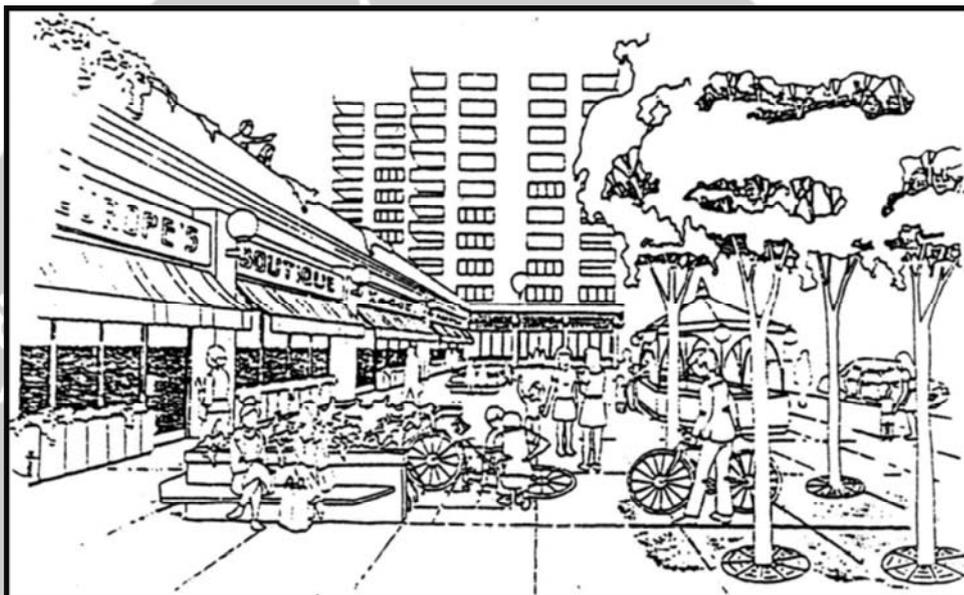
1. Tata Guna Lahan (*land use*).
2. Bentuk dan Massa Bangunan (*building form and massing*).
3. Sirkulasi dan Ruang Parkir (*circulation and parking*).
4. Ruang Terbuka (*open space*).
5. Pedestrian (*pedestrian area*).
- 6. Kegiatan Pendukung (*activity support*).**
7. Tanda-Tanda (*signage*).
8. Preservasi (*preservation*).

Pendukung (*support*) atau penyokong adalah yang mendukung atau menyokong sesuatu. Aktivitas (*activity*) atau kegiatan secara mendasar mengarah kepada sesuatu pergerakan. *Activity support* (kegiatan pendukung) berarti potensi/elemen yang mendukung suatu kegiatan. Dalam hubungannya dengan perancangan kota, kegiatan pendukung berarti suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada di kawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar¹.

Antara pusat kegiatan umum yang satu dengan pusat kegiatan yang lain mempunyai keterkaitan penting, sehingga timbul elemen kota yang disebut : “*Activity Support*” atau “Kegiatan Pendukung”. Sebuah kota akan terus berkembang, seiring dengan perkembangan pada suatu kawasan akan menarik tumbuhnya kegiatan-kegiatan yang mendukung perkembangan kawasan tersebut yaitu elemen *activity support* (kegiatan pendukung).

¹ Shirvani, Hamid. *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company. 1985.

Activity support (kegiatan pendukung) dapat berperan sebagai komunikator agar tercapainya dialog atau kualitas ruang kota yang menerus antara fungsi kegiatan yang satu dengan fungsi kegiatan lainnya sekaligus dapat memberikan citra visual yang spesifik pada kawasan kota tertentu².



Gambar 2.1 : Peran *Activity Support* (Kegiatan Pendukung) dalam Elemen Perancangan Fisik, Khususnya Ruang Terbuka.
Sumber : **Hamid Shirvani**. *The Urban Design Process*.

Activity support (kegiatan pendukung) tidak hanya bersifat horizontal pada ruang luar akan tetapi juga berada pada kegiatan vertikal pada suatu ruang dalam atau bangunan seperti peruntukan lahan campuran (*mixed use*). Keberadaan aktivitas/kegiatan pendukung tidak terlepas pada kegiatan yang diarahkan pada bentuk keberlangsungan (*continuity*), bersifat hidup (*livability*) dan kegembiraan atau kesenangan (*excitement*).

² **Sasmito, Adi**. *Pendukung Kegiatan (Activity Support) Jurnal Dinamika Sains vol. 09 No. 20*. Semarang : Universitas Pandanaran. 2011.

2.2.2 Bentuk *activity support* (kegiatan pendukung)

Bentuk *activity support* (kegiatan pendukung) yaitu :

- **Ruang Terbuka**, bentuk fisiknya dapat berupa taman, plaza-plaza, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, atau merupakan kelompok hiburan tradisional/lokal, dan sebagainya.
- **Bangunan** diperuntukkan bagi kepentingan umum/ruang tertutup adalah kelompok pertokoan eceran (grosir), pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor, department store, perpustakaan umum, dan sebagainya.

Bentuk-bentuk *activity support* (kegiatan pendukung) dapat berupa elemen fisik kota seperti tata ruang luar, *street furniture* dan peruntukan lahan yang menunjang hubungan pada kegiatan utama kota/kawasan. Kegiatan pendukung dapat juga diarahkan pada kegiatan yang berhubungan dengan bagaimana kenyamanan maupun keberlangsungan secara psikologis dapat dicapai untuk mendukung pergerakan pada jalur pencapaian pada dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum pada suatu kota/kawasan.

Pada jalur pedestrian, kualitas penataan *street furniture*, penghijauan, *pavement*, *signage* dan tampilan dan penataan bangunan yang membingkai ruang visual pejalan kaki dan sebagainya, mempengaruhi keberlangsungan suatu kegiatan pergerakan tersebut. Elemen-elemen fisik ini merupakan salah satu bentuk dari kegiatan pendukung tersebut.

Bentuk lain yang penting dari *activity support* (kegiatan pendukung) adalah suatu kegiatan yang dapat memberikan keberlangsungan secara psikologis dan dapat menghubungkan kegiatan-kegiatan utama yang ada, kegiatan tersebut adalah kegiatan retail baik yang diarahkan pada fungsi kegiatan di dalam bangunan sepanjang alur pergerakan maupun pada ruang terbuka yang dapat berupa pedagang kaki lima.

2.2.3 Fungsi *activity support* (kegiatan pendukung)

Fungsi utama dari *activity support* (kegiatan pendukung) adalah menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum kota/kawasan yang menggerakkan fungsi utama di dalam kota/kawasan untuk menjadi lebih hidup, menerus dan ramai³. *activity support* (kegiatan pendukung) bertujuan untuk menciptakan kehidupan kota yang serasi dan baik (sempurna), mudah mengakomodasikan keinginan manusia kota untuk memperoleh kebutuhannya sehari-hari, disamping memberikan pengalaman-pengalaman yang memperkaya pemakai (*urban experience*) dan peluang untuk tumbuh dan berkembangnya budaya perkotaan yang baik, terkontrol dan bersifat mendidik pada masyarakat pengguna. Menurut Krier⁴ aktivitas/kegiatan pada sebuah kota akan muncul pada area-area publik seperti square dan jalan. Jalan yang merupakan penghubung antar bagian dalam sebuah kota memiliki potensi untuk munculnya fungsi dan aktivitas/kegiatan lain. Kegiatan pendukung komersil tersebut menjadi generator yang dapat menghidupkan ruang publik.

³ Danisworo, M. *Teori Perancangan Urban*. Bandung : ITB. 1991.

⁴ Krier, Rob. *Urban Space*. United States of America : Rizzoli International Publication, Inc. 1979.

activity support (kegiatan pendukung) sebagai salah satu elemen perancangan kota sangat berkaitan dengan pertumbuhan fungsi-fungsi kegiatan umum ruang kota dimana menurut Aldo Rossi⁵ kota itu sendiri terbentuk dengan adanya konsentrasi elemen-elemen fisik spasial yang selalu tumbuh dan berkembang dan karena adanya interaksi kegiatan manusia yang terakumulasi pada satuan waktu yang tidak terbatas. Dengan adanya kegiatan pendukung ini diharapkan mampu menciptakan ruang kota yang hidup, berkelanjutan, dan mampu menintegrasikan dan menjadi penghubung kegiatan utama kota.

Contoh kasus keberadaan kegiatan pendukung seperti di Jl. Malioboro Yogyakarta. Magnet kegiatan utama adalah pada Stasiun kereta api Tugu di ujung Utara jalan dan Kompleks keraton maupun bangunan penting sekitarnya di ujung Selatan jalan tersebut. Keberadaan fungsi retail pada bangunan sepanjang jalan dan keberadaan kaki lima dan juga perancangan *street furniture* yang kontekstual merupakan suatu bentuk *activity support* (kegiatan pendukung) yang membuat suasana jalan Malioboro menjadi hidup terutama faktor keberlangsungan pergerakan pejalan kaki lima pada jalan tersebut.

Dari contoh kasus tersebut, perancangan pendukung kegiatan harus memperhatikan kontekstual lingkungan, karakteristik fisik maupun non fisik dan hubungannya terhadap elemen-elemen lainnya terutama pejalan kaki sebagai pengguna ruang utama dan pemberi kehidupan sosial kota.

⁵ Rossi, Aldo. *The Architecture of The City*, London : The MIT Press, Cambridge. 1982.



Gambar 2.2 : Keberadaan PKL Malioboro sebagai *Activity Support* (Kegiatan Pendukung) yang Membuat Suasana Jl. Malioboro Menjadi Hidup.
Sumber : <https://www.google.com/search?q=pkl+malioboro&noj=1&source=lnms&tbm>

2.2.4 Penerapan desain *activity support* (kegiatan pendukung)

Keberadaan *activity support* (kegiatan pendukung) adalah membuat suatu tempat mempunyai kegiatan yang beragam yang berkesinambungan antara tempat yang satu dengan yang lainnya sebagai serangkaian poros sumbu pergerakan. Pergerakan kegiatan yang terjadi disini timbul karena adanya interaksi manusia dengan lingkungan.

Sebagai contoh penerapan *activity support* (kegiatan pendukung) yang dapat dikatakan berhasil adalah di kawasan Malioboro Yogyakarta. Perancangan ruang *arcade* yang ada di depan bangunan pada Jl. Malioboro dengan bentuk menerus, serta didalamnya terdapat kegiatan pedagang kaki lima yang menjual barang-barang cinderamata, makanan dan minuman, kerajinan kulit dan pakaian jadi. Disamping itu sebagian tempat untuk pejalan kaki baik dengan tujuan jalan kaki maupun belanja dan rekreasi.

Menurut Sasmito⁶ keberadaan *activity support* (kegiatan pendukung) sebagai salah satu elemen “penghidup” kegiatan kota dengan diwarnai karakter lingkungan yang terdiri dari berbagai fungsi dan keaneka ragaman kegiatan.

⁶ Sasmito, Adi. *Pendukung Kegiatan (Activity Support) Jurnal Dinamika Sains vol. 09 No. 20*. Semarang : Universitas Pandanaran. 2011.

Semakin dekat dengan pusat kota, semakin tinggi konsentrasi pelayanan, intensitas dan keberagaman kegiatan, dan semakin dibutuhkan *activity support* (kegiatan pendukung), karena keberadaannya dapat mengintegrasikan kegiatan yang berlainan dan sebagai penghubung antar kegiatan yang berada di lingkungan lain.

Keberadaan *activity support* (kegiatan pendukung) sangat penting didalam perancangan kota, akan tetapi di perancangannya perlu dipertimbangkan karakteristik kegiatan maupun daerah yang bersangkutan. Mengenai pedagang kaki lima merupakan ciri khas bentuk kegiatan pendukung di kota-kota Indonesia tetap dipertahankan dengan memperhatikan penataannya tidak mengganggu tempat pejalan kaki⁷.

Hal-hal yang harus diperhatikan dalam penerapan desain *activity support* (kegiatan pendukung) adalah :

- a. Koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang.
- b. Keragaman intensitas kegiatan di dalam suatu ruang tertentu.
- c. Bentuk kegiatan memperhatikan aspek kontekstual.
- d. Pengadaan fasilitas lingkungan.
- e. Sesuatu yang terukur, menyangkut ukuran, bentuk dan lokasi dan fasilitas yang menampung *activity support* yang bertitik-tolak dari skala manusia.

⁷ **Sasmito, Adi.** *Pendukung Kegiatan (Activity Support) Jurnal Dinamika Sains vol. 09 No. 20.* Semarang : Universitas Pandanaran. 2011.

2.3 Elemen Perancangan Kawasan

Berdasar pada observasi awal di lapangan dan didukung oleh wawancara dengan kepala padukuhan Seturan, yaitu bapak Sujito, dapat diketahui beberapa elemen-elemen dalam kawasan yang terkena pengaruh dari perkembangan *activity support* (kegiatan pendukung) yang terdapat dalam koridor Jl. Seturan Raya, yaitu diantaranya adalah; tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan area parkir, ruang terbuka hijau, pedestrian serta penanda. Elemen-elemen tersebut merupakan bagian dari pembahasan delapan elemen perancangan kota/kawasan menurut Hamid Shirvani.

Menurut Hamid Shirvani dalam bukunya⁸ "*The Urban Design Process*" terdapat delapan elemen perancangan kawasan yaitu; tata guna lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*), sirkulasi dan ruang parkir (*circulation and parking*), ruang terbuka (*open space*), jalur pejalan kaki (*pedestrian*) dan penandaan (*signage*) dan preservasi (*preservation*). Karena koridor Jl. Seturan Raya bukan merupakan kawasan konservasi, maka di dalam proses penelitian dan pembahasan nantinya tidak menggunakan elemen preservasi (*preservation*) sebagai variabel di dalam penelitian ini. Untuk lebih jelasnya elemen-elemen perancangan kawasan tersebut kan dijabarkan sebagai berikut :

2.3.1 Tata guna lahan (*land use*)

Tata guna lahan (*land use*) merupakan rencana dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kota, dimana ruang-ruang tiga dimensi akan dibangun di tempat-tempat sesuai dengan fungsi bangunan tersebut.

⁸ Shirvani, Hamid. *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company. 1985.

Pengelompokan tata guna lahan bertujuan untuk memberikan gambaran keseluruhan dari fungsi kawasan yang dilakukan dengan cara pemisahan letak fungsi lahan dengan pertimbangan optimalisasi lahan. Sebagai contoh : dalam kawasan pendidikan akan memiliki bangunan dengan fungsi pendidikan atau di dalam kawasan perekonomian akan terdapat berbagai macam bangunan pertokoan/komersial. Kebijakan tata guna lahan juga membentuk hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan aktivitas/kegiatan penggunaan individual. Terdapat perbedaan kapasitas (besaran) dan pengaturan dalam penataan ruang kota, termasuk di dalamnya adalah aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual. Pada prinsipnya, pengertian *land use* (tata guna lahan) adalah pengaturan kebijakan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

Kebijakan yang terdapat dalam tata guna lahan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- Tipe penggunaan lahan yang diijinkan.
- Hubungan fungsional yang terjadi antara area yang berbeda.
- Skala pembangunan baru.
- Tipe intensif pembangunan yang sesuai untuk dikembangkan pada area dengan karakteristik tertentu.

Dalam perencanaannya, tata guna lahan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- Fungsi yang diijinkan.
- Ketertarikan antar fungsi.
- Daya tampung.
- Pengembangan kawasan.

Dalam hal ini yang termasuk dalam penggunaan lahan pada elemen perancangan kawasan antara lain :

- Tipe penggunaan dalam suatu area.
- Spesifikasi fungsi dan keterkaitan antar fungsi dalam pusat kawasan.
- Ketinggian bangunan.
- Skala fungsi.

Penataan ruang dalam tata guna lahan menurut peraturan daerah kabupaten sleman No. 12 Tahun 2012 tentang rencana tata ruang wilayah kabupaten Sleman tahun 2011-2031, penataan ruang sebagai suatu sistem perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan antara yang satu dan yang lain dan harus dilakukan sesuai dengan kaidah penataan ruang sehingga diharapkan dapat mewujudkan pemanfaatan ruang yang berhasil guna dan berdaya guna, serta mampu mendukung pengelolaan lingkungan hidup yang berkelanjutan. Penataan ruang yang didasarkan pada karakteristik, daya dukung dan daya tampung lingkungan, serta didukung oleh teknologi yang sesuai akan meningkatkan keserasian, keselarasan, dan keseimbangan subsistem.

2.3.2 Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*)

Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*) membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang berada ada suatu kawasan dapat membentuk sebuah kota serta bagaimana hubungan antar-massa (banyak bangunan) yang terdapat dalam kawasan tersebut.

Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antar-massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar-bangunan, bentuk bangunan, fasad bangunan, dan sebagainya harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk menjadi teratur, mempunyai garis langit-horizon (*skyline*) yang dinamis serta menghindari adanya *lost space* (ruang tidak terpakai).

Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*) dapat meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu :

- **Ketinggian Bangunan**

Ketinggian bangunan berkaitan dengan jarak pandang manusia, baik yang berada dalam bangunan maupun yang berada pada jalur pejalan kaki (luar bangunan). Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk sebuah garis horizon (*skyline*). Skyline dalam skala kawasan mempunyai makna; sebagai simbol kawasan, sebagai indeks sosial, sebagai alat orientasi, sebagai perangkat estetis, sebagai perangkat ritual. Ketinggian bangunan di tiap fungsi ruang perkotaan akan berbeda, tergantung dari tata guna lahan. Sebagai contoh, bangunan di sekitar bandara akan memiliki ketinggian lebih rendah dibanding bangunan di kawasan perkantoran dan perekonomian.

- **Kepejalan Bangunan**

Pengertian dari kepejalan adalah penampilan gedung dalam konteks kota. Kepejalan suatu gedung ditentukan oleh perbandingan tinggi-luas-lebar-panjang, olahan massa (desain bentuk), dan variasi penggunaan material.

- **Koefisien Lantai Bangunan (KLB)**

Koefisien lantai bangunan adalah angka prosentase perbandingan antara luas seluruh lantai bangunan gedung dengan luas tanah (tapak) atau daerah perencanaan yang sesuai rencana tata ruang bangunan dan tata lingkungan.

Dalam koefisien lantai bangunan, jika $KLB=200\%$, maka di tapak seluas $100m^2$, dapat dibangun bangunan dengan luas lantai $200m^2$ - lantai banyak). Koefisien Lantai Bangunan dipengaruhi oleh daya dukung tanah, daya dukung lingkungan, nilai harga tanah, dan faktor-faktor khusus tertentu sesuai dengan peraturan atau kepercayaan daerah setempat.

- **Koefisien Dasar Bangunan (*Building Coverage*)**

Koefisien dasar bangunan (*building coverage*) adalah prosentase antara jumlah luas seluruh lantai dasar bangunan gedung (luas tapak yang tertutup) dengan luas lahan/tanah perpetakan/daerah perencanaan yang akan dirancang, sesuai dengan rencana tata ruang bangunan dan lingkungan.

Koefisien dasar bangunan dimaksudkan untuk menyediakan area terbuka yang cukup di kawasan perkotaan agar tidak keseluruhan tapak diisi dengan bangunan. Hal ini dimaksudkan agar daur lingkungan tidak terhambat, terutama penyerapan air ke dalam tanah.

- **Garis Sempadan Bangunan (GSB)**

Garis Sempadan Bangunan merupakan jarak bangunan terhadap as jalan. Garis ini sangat penting dalam mengatur keteraturan bangunan di tepi jalan kota. Selain itu juga berfungsi sebagai jarak keselamatan pengguna jalan, terutama jika terjadi kecelakaan.

- **Langgam**

Langgam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan dimana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu. Peran dari langgam ini dalam skala urban jika direncanakan dengan baik dapat menjadi guide line yang dapat menyatukan fragmen-fragmen dan bentuk bangunan di kota.



Gambar 2.4 : Contoh Langgam Arsitektur Bangunan pada Koridor Jl. Seturan Raya.
Sumber : Data Penulis (2014)

- **Skala**

Skala adalah proporsi tertentu yang digunakan untuk menetapkan pengukuran bangunan dan dimensi-dimensi dengan memandang besaran dari unsur bangunan atau ruang terhadap bentuk-bentuk lain.

Rasa akan skala dan perubahan-perubahan dalam ketinggian ruang atau bangunan dapat memainkan peranan dalam menciptakan kontras visual yang dapat membangkitkan daya hidup dan kedinamisan.

Skala terbagi menjadi dua bagian antara lain:

- Skala umum : merupakan unsur-unsur bangunan terhadap bentuk lain di dalam lingkungannya.
- Skala manusia : digunakan sebagai acuan atau pedoman dalam menyeimbangkan kawasan perancangan.

- **Material**

Peran material berkenaan dengan komposisi visual dalam perancangan. Komposisi yang dimaksud diwujudkan oleh hubungan antar elemen visual.

- **Warna**

Warna merupakan suatu fenomena yang diakibatkan dari pencahayaan dan persepsi visual yang berguna untuk menjelaskan persepsi individu dalam corak intensitas dan nada. Dengan adanya warna (kepadatan warna, kejernihan warna), dapat memperluas kemungkinan ragam komposisi yang dihasilkan.

- **Tekstur**

Tekstur adalah kualitas yang dapat dilihat dan diraba yang ada pada permukaan dalam ukuran, proporsi, bentuk pada bagian benda. Tekstur juga berfungsi untuk menentukan sampai dimana permukaan melakukan pemantulan atau penyerapan cahaya yang datang. Dalam sebuah komposisi yang lebih besar (skala urban) sesuatu yang dilihat dari jarak tertentu maka elemen yang lebih besar dapat menimbulkan efek-efek tekstur.

Menurut Spreiregen⁹, prinsip dasar perancangan kota, mensintesa berbagai hal penting berkaitan bentuk dan massa bangunan, meliputi berbagai hal sebagai berikut :

- Skala, dalam hubungannya dengan sudut pandang manusia, sirkulasi, bangunan disekitarnya dan ukuran kawasan.
- Ruang kota, yang merupakan elemen dasar dalam perencanaan kota yang harus memperhatikan bentuk (*urban form*), skala, *sense of enclosure* dan tipe *urban space*.
- Massa kota (*urban mass*), yang di dalamnya meliputi bangunan, permukaan tanah, objek-objek yang membentuk ruang kota dan pola aktivitas/kegiatan dalam skala besar maupun kecil.

⁹ Spreiregen, Paul. *The Architecture of Towns and Cities*. USA : Mc. Graw Hill Companies. 1965.

2.3.3 Sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*)

Sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian ways* dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan).

Sirkulasi di dalam kota merupakan salah satu alat yang paling kuat untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan karena dapat membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola aktivitas/kegiatan dalam suatu kota. Selain itu sirkulasi dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas/kegiatan dan lain sebagainya. Salah satu elemen perancangan kota yang paling berkaitan dengan elemen sirkulasi adalah elemen ruang/area parkir.

Elemen ruang parkir mempunyai pengaruh langsung pada kualitas lingkungan yaitu sebagai elemen yang memperkuat kelangsungan kegiatan komersial dan elemen yang memberikan pengaruh visual pada bentuk fisik dan susunan kota. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit memberi efek visual yang merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.



Gambar 2.5 : Contoh Sirkulasi dan Parkir pada Koridor Jl. Seturan Raya.
Sumber : Data Penulis (2014)

Dalam merencanakan tempat parkir yang benar, hendaknya memenuhi persyaratan :

- a. Keberadaan strukturnya tidak mengganggu kegiatan di sekitar kawasan.
- b. Pendekatan program penggunaan berganda.
- c. Penyediaan tempat parkir khusus.
- d. Penyediaan tempat parkir di pinggiran kota.

Dalam perencanaan untuk jaringan sirkulasi dan parkir harus selalu memperhatikan :

- a. Jaringan jalan harus merupakan ruang terbuka yang mendukung citra kawasan dan aktivitas/kegiatan pada kawasan.
- b. Jaringan jalan harus memberi orientasi pada penggunaan dan membuat lingkungan yang *legible*.
- c. Kerjasama dari sektor kepemilikan dan privat dan publik dalam mewujudkan tujuan dari kawasan.

2.3.4 Ruang terbuka (*open space*)

Ruang terbuka (*open space*) berkaitan dengan lansekap dalam sebuah kawasan. Ruang terbuka meliputi semua taman, pekarangan, lapangan, jalan, jalur, sempadan sungai, *green belt*, ruang rekreasi serta elemen-elemen ruang terbuka (pohon, bangku, lampu, patung, jam, kios, tempat sampah, dan sebagainya). Selain itu, hal penting yang diperhatikan adalah hubungan ruang terbuka dengan bangunan di sekitarnya, dan hubungan antara ruang terbuka umum dengan ruang terbuka pribadi.

Ruang terbuka selalu menjadi inti dari elemen *urban design*. Berdasarkan letak dan macam kegiatan, ada dua macam ruang terbuka, yaitu :

- *Publik Domain* : Ruang terbuka yang letaknya diluar lingkup bangunan (*external void*), sehingga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat umum untuk berinteraksi sosial.
- *Private Domain* : Ruang terbuka yang letaknya di dalam lingkup bangunan (*internal void*) yang dibatasi oleh kepemilikan.

Fungsi ruang terbuka dapat dijabarkan sebagai berikut:

- Fungsi umum:
 - Tempat bersantai.
 - Tempat komunikasi sosial.
 - Tempat peralihan, tempat menunggu.
 - Sebagai ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar.
 - Sebagai pembatas atau jarak diantara massa bangunan.
- Fungsi ekologis:
 - Penyegaran udara.
 - Penyerapan air hujan.
 - Pengendalian banjir.
 - Memelihara ekosistem tertentu.
 - Pelembut arsitektur bangunan.

Harvey S. Perloff¹⁰ menyebutkan bahwa ruang terbuka (*open space*) pada pembentukannya mempunyai fungsi:

- Menyediakan cahaya dan sirkulasi udara ke dalam bangunan terutama bangunan tinggi di pusat kota.
- Menghadirkan kesan perspektif dan vista pada pemandangan kota (*urban scene*), terutama pada kawasan padat di pusat kota.
- Menyediakan area rekreasi dengan bentuk aktivitas/kegiatan yang spesifik.
- Melindungi fungsi ekologis kawasan.
- Memberikan bentuk *sold-void* kawasan kota.
- Sebagai area cadangan bagi pengguna dimasa mendatang (cadangan area pengembangan).

Dilihat dari fungsi ruang terbuka tersebut, manfaat ruang terbuka baik secara fisik perkotaan yang berkaitan dengan fungsi ekologi maupun secara sosial, mempunyai arti penting terhadap keberlangsungan kota itu sendiri. Perencanaan ruang terbuka (*open space*) akan senantiasa terkait dengan perabot jalan/taman (*street furniture*). *Street furniture* ini bisa berupa lampu, tempat sampah, papan nama, bangku taman dan sebagainya. Dalam perencanaan ruang terbuka, langkah-langkahnya adalah :

¹⁰ **Harvey S. Perloff.** *The Quality of The Urban Environment : Essays on New Resources in an Urban Age.* Washington DC. 1969.

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



Gambar 2.6 : Contoh Elemen Ruang Terbuka pada Koridor Jl. Seturan Raya.
Sumber : Data Penulis (2014).

2.3.5 Jalur pejalan kaki (*pedestrian way*)

Jalur pejalan kaki (*pedestrian way*) dipertimbangkan sebagai elemen perancangan kota yang mempunyai nilai bagi terciptanya kenyamanan. Oleh karena itu jalur pejalan kaki banyak dijumpai pada jalur perdagangan. Jalur perdagangan juga mempunyai nilai untuk menghidupkan ruang kota. Sistem pedestrian yang baik akan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor di pusat kota, meningkatkan kualitas lingkungan dan mengenalkan sistem skala manusia, membuat lebih banyak kegiatan perdagangan eceran dan yang terakhir dapat memperbaiki kualitas udara.

Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- a. *Activity support* (kegiatan pendukung) di sepanjang jalan, adanya sarana komersial seperti toko, restoran, café.
- b. *Street furniture* berupa pohon-pohon, rambu-rambu, lampu, tempat duduk, dan sebagainya.

Dalam perancangannya, jalur pejalan kaki harus mempunyai syarat-syarat untuk dapat digunakan dengan optimal dan memberi kenyamanan pada penggunaannya. Syarat-syarat tersebut adalah :

- Keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, aman dan leluasa dari kendaraan bermotor dan ruang yang cukup nyaman bagi pejalan kaki yang memakainya.
- Menyenangkan, dengan rute yang mudah dan jelas yang disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki serta Fasilitas yang menawarkan kesenangan disepanjang jalur pedestrian.
- Mudah, menuju segala arah tanpa hambatan yang disebabkan gangguan naik-turun, ruang yang sempit dan penyerobotan fungsi lain.
- Faktor kenyamanan sebagai syarat yang penting dalam perancangan pedestrian serta tersedianya fasilitas kenyamanan publik yang menyatu dan menjadi elemen jalur pedestrian serta memiliki nilai estetika dan daya tarik, dengan penyediaan sarana dan prasarana jalan (contoh : bangku, tempat sampah, penerangan jalan, dll).



Gambar 2.7 : Contoh Elemen Jalur Pejalan Kaki pada Koridor Jl. Seturan Raya.
Sumber : Data Penulis (2014).

2.3.6 Penandaan (*signage*)

Penandaan (*signage*) adalah segala sesuatu yang secara fisik dapat menginformasikan sesuatu pesan tertentu kepada masyarakat kota. Bentuk dari penandaan (*signage*) secara fisik merupakan sesuatu yang mudah untuk dibaca (*legibility*). Penandaan yang dimaksud adalah petunjuk arah jalan, rambu lalu lintas, media iklan, dan berbagai bentuk penandaan lain.

Keberadaan penandaan akan sangat mempengaruhi visualisasi kota, baik secara makro maupun mikro, jika jumlahnya cukup banyak dan memiliki karakter yang berbeda. Sebagai contoh, jika banyak terdapat penandaan dan tidak diatur perletakkannya, maka akan dapat menutupi fasad bangunan di belakangnya. Dengan begitu, visual bangunan tersebut akan terganggu. Namun, jika dilakukan penataan dengan baik, ada kemungkinan penandaan tersebut dapat menambah keindahan visual bangunan di belakangnya. Dalam perancangan penandaan (*signage*) yang perlu diatur adalah ukuran dan kualitas desain. Selain itu penandaan (*signage*) juga dapat dijadikan sebagai *landmark* yang berfungsi sebagai orientasi di dalam sebuah kawasan. Pemasangan penandaan haruslah dapat menjaga keindahan visual bangunan pada area/kawasan.



Gambar 2.8 : Contoh Elemen Penanda pada Koridor Jl. Seturan Raya
Sumber : Data Penulis (2014)

Dalam pemasangan penandaan (*signage*) harus memperhatikan pedoman teknis sebagai berikut:

- Penggunaannya harus dapat mencerminkan/merefleksikan karakter dari suatu area/kawasan.
- Penggunaan dan keberadaannya harus harmonis dengan bangunan arsitektur di sekitar lokasi.
- Pembatasan besar ukuran penandaan agar tidak mendominasi pemandangan yang ada di sebuah area/kawasan.
- Ruang (jarak dan ukuran) yang memadai dan diatur sedemikian rupa, untuk menjamin jarak penglihatan dan menghindari ketidakteraturan dengan elemen atau *signage* yang lain.
- Tidak mencolok atau menyilaukan, pembatasan penggunaan lampu hias kecuali penggunaan khusus untuk empat hiburan, *theatre*, tempat pertunjukkan dan sebagainya (tingkat terangnya harus diatur agar tidak mengganggu).

Penandaan mempunyai pengaruh penting pada desain tata kota sehingga pengaturan bentuk dan perletakan papan-papan petunjuk sebaiknya tidak menimbulkan pengaruh visual negatif dan tidak mengganggu rambu-rambu lalu lintas.

2.4 Koridor

Ada beberapa pengertian dan definisi koridor (*corridor*), yang diantaranya menurut para pakar adalah :

1. Koridor berarti jalan dalam rumah / gang (**Poerwadarminta, W.J.S.** *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka. 2003).
2. Karakteristik geometri dari koridor dan jalan adalah sama, perbedaannya hanya pada dimensi dinding yang membatasi, karakteristik pola fungsi dan sirkulasinya. Salah satu bentuk dari *street* adalah koridor, yang merupakan ruang pergerakan linear, sebagai sarana untuk sirkulasi. Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas/kegiatan yang ada pada koridor tersebut (**Krier, Rob.** *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications. 1979).
3. Koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang memanjang yang berfungsi untuk menghubungkan antara satu massa dari dua kawasan secara netral (tidak mengutamakan salah satu seperti sumbu) (**Zahnd, Marcus.** *Perancangan Kota Secara Terpadu : Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Yogyakarta : Kanisius. 1999).
4. Koridor adalah serambi atau jalur/alur yang menghubungkan bagian-bagian bangunan, jalur sempit dari suatu lahan yang membentuk jalan. (**Sudarwani, Maria.** *Karakter Visual Koridor dalam Pembentukan Image Kota : Jurnal Dinamika Sains vol 9, No 20*. Semarang : Universitas Pandanaran. 2011).

5. Koridor adalah lahan yang memanjang yang membelah kota/kawasan atau sebuah lorong yang membentuk fasade bangunan berderet dengan lantai atau ruang kota seras bergerak dari ruang satu ke ruang yang lainnya. Koridor bersifat alami seperti sungai yang membelah kota dan ada juga yang terbentuk dari buatan manusia. Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur kota adalah jalan atau transportasi di dalam kota. (Sumarsono, Anton. *Kajian Koridor Pandanaran, sebagai Linkage Kota Semarang*. Thesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang. 2002).

Salah satu bentuk dari street adalah koridor, yang merupakan ruang pergerakan linear, sebagai sarana untuk sirkulasi. Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas/kegiatan yang ada pada koridor tersebut¹¹. Selain itu, pembangunan yang terkontrol dengan koridor jalan untuk kendaraan mempunyai kontribusi yang besar bagi pergerakan dan bentuk traffic dalam suatu perkotaan¹². Dalam buku *Designing Urban Corridor* terdapat dua macam urban koridor, yaitu¹³ :

- **Komersial Koridor**, urban komersial koridor termasuk di dalamnya beberapa dari jalan untuk kendaraan utama yang melewati kota. Biasanya dimulai dari area-area komersial yang ada di mana-mana menuju pusat sub-urban yang baru di mana padat dengan kompleks perkantoran dan pusat-pusat pelayanan.

¹¹ Krier, Rob. *Urban Space*. United States of America : Rizzoli International Publication, Inc. 1979.

¹² Bishop, Kirk R. *Designing Urban Corridors*. Washington DC : American Planning. 1989.

¹³ Bishop, Kirk R. *Designing Urban Corridors*. Washington DC : American Planning. 1989.

- **Scenic Koridor**, memang kurang umum jika dibandingkan dengan komersial koridor, tetapi scenic koridor memberikan pemandangan yang unik dan terkenal atau pengalaman rekreasi bagi pengendara kendaraan saat mereka melewati jalan tersebut.

Pendekatan lokal dalam desain dan kontrol dari *komersil koridor* dan *scenic koridor* tergantung dari fungsi jalan kendaraan tersebut dan lingkungan komunitas masyarakat di mana jalan kendaraan tersebut berada.

Jumlah, ukuran dan kondisi dari koridor-koridor yang penting akan bervariasi tergantung dari komunitas tersebut. Pemeliharaan dari keberadaan koridor akan memecahkan beberapa problem utama kecepatan pertumbuhan suatu kota. Koridor sebagai ruang pergerakan (sirkulasi) dan parkir memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu kelangsungan kegiatan komersil dan kualitas visual yang kuat terhadap struktur dan bentuk fisik kota.

Elemen sirkulasi urban desain merupakan peralatan yang bermanfaat dalam menyusun lingkungan kota karena dapat membentuk, mengarahkan, dan mengontrol pola-pola aktivitas/kegiatan dan pengembangan suatu kota¹⁴.

Koridor adalah lorong yang menghubungkan suatu gedung dengan gedung lain atau jalan sempit yang menghubungkan daerah terkurung. Koridor adalah lahan yang memanjang yang membelah kota/kawasan atau sebuah lorong yang membentuk fasade bangunan berderet dengan lantai atau ruang kota serat bergerak dari ruang satu ke ruang yang lainnya.

¹⁴ **Shirvani, Hamid.** *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company. 1985.

Koridor bersifat alami seperti sungai yang membelah kota dan ada juga yang terbentuk dari buatan manusia. Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur kota adalah jalan atau transportasi di dalam kota. Spesifikasi dan karakteristik bangunan-bangunan pada suatu koridor jalan sangat besar pengaruhnya dalam menentukan wajah dan bentuk koridor itu sendiri.

Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk elemen kota tidak akan lepas dari faktor-faktor yang ada dalam koridor tersebut, yaitu :

- **Fasade**, adalah wajah depan bangunan atau tampak depan bangunan yang ada di sepanjang koridor.
- **Figure Ground**, merupakan hubungan penggunaan lahan untuk massa bangunan dan ruang terbuka. Struktur tata ruang kota menurut Roger Trancik terdiri dari dua elemen pokok, yaitu massa bangunan kota (*urban solid*) dan ruang terbuka kota (*urban void*).
- **Pedestrian Ways**, yang dilengkapi dengan pengaturan vegetasi sehingga mampu menyatu terhadap lingkungannya.

Bentuk koridor menurut Rob Krier¹⁵ adalah ruang terbuka dengan bentuk memanjang yang memiliki batas-batas di sisinya. Menurut Edmun Bacon¹⁶, koridor berbentuk deretan massa yang menciptakan *Inkage* visual antara dua tempat. Roger Trancik dalam bukunya¹⁷ menguraikan bahwa koridor adalah dua deretan massa (bangunan atau pohon) membentuk sebuah ruang.

¹⁵ **Krier, Rob.** *Urban Space*. United States of America : Rizzoli International Publication, Inc. 1979.

¹⁶ **Bacon, Edmun.** *Design of Cities*. London : Thames and Hudson. 1974.

¹⁷ **Trancik, Roger.** *Finding Lost Space*. New York : Van Nostrand Reinhold Company, Inc. 1986.

Koridor jalan sebagai bagian dari ruang publik kota merupakan tempat bertemu dan berkumpulnya warga kota, juga pendatang ketika tidak berada di dalam bangunan.

Roger Trancik¹⁸ menyebutkan bahwa pola massa dalam sebuah koridor adalah suatu *figure ground* yang dapat membantu untuk mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola tata ruang, selain itu juga masalah pembentukan dinding koridor.

Linkage membahas hubungan sebuah tempat dengan tempat lain dari berbagai aspek sebagai sebuah generator dalam koridor yang memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang sebuah koridor. Roger Trancik mendefinisikan, bahwa secara teoritis dikenal tiga cara perkembangan dasar pembentuk koridor, yaitu :

- Kerangka tiga dimensional (*three dimensional frame*), sebagai pendefinisi batas-batas fisik ruang perkotaan, tingkat keterlingkupan suatu ruang perkotaan, dan karakteristik dinding pembatas.
- Kerangka dua dimensional (*two dimension pattern*), merupakan tatanan bidang dasar yang mencakup komposisi bentuk, material, warna dan tekstur.
- Peletakan objek dalam ruang (*placement object in space*), meliputi objek fisik maupun manusia sebagai pengguna ruang. Trancik menegaskan elemen manusia paling vital karena memberikan kehidupan dalam ruang koridor jalan.

¹⁸ Trancik, Roger. *Finding Lost Space*. New York : Van Nostrand Reinhold Company, Inc. 1986.

Koridor jalan dibentuk oleh beberapa komponen yaitu; tatanan dan tampilan fisik dari koridor jalan itu sendiri, aktivitas/kegiatan dan fungsi-fungsi di dalamnya, makna yang terkait dengan koridor yaitu pengalaman visual ketika orang berada pada suatu koridor sehingga terbentuk gambaran visual tentang jalan tersebut.

Setiap kota memiliki keunikan khusus, karakter, identitas, dan jiwa yang berbeda¹⁹. Maka koridor sebuah kota memiliki karakter yang berbeda. Citra suatu koridor terbentuk dan dirasakan sebagai pengalaman yang merupakan bagian yang tidak terpisah dari kehidupan masyarakatnya. Jika citra ini berubah akan membawa dampak kehilangan kualitas kehidupan bagi masyarakatnya.

2.5 Koridor Komersial

Identifikasi elemen dari urban desain yang dikemukakan oleh Hamid Shirvani²⁰ dapat digunakan dalam proses memahami morfologi koridor. Shirvani membagi elemen fisik perancangan kota ke dalam delapan elemen yaitu tata guna lahan, bentuk dan masa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung aktivitas, signage, dan preservasi. Kedelapan elemen ini kemudian dikaitkan dengan penyusunan kebijakan dan perencanaan. Elemen kunci yang paling penting untuk dipertimbangkan dalam morfologi adalah tata guna lahan, struktur bangunan, pola tapak, dan pola jalan²¹.

¹⁹ **Garnham, Harry Lance.** *Maintaning Spirit of Place: A Process for the Preservation of Town Characters*. Arizona : PDA Publisher Corp. 1984.

²⁰ **Shirvani, Hamid.** *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company. 1985.

²¹ **Carmona, Matthew.** *'Public Space Urban Space' The Dimension of Urban Design*. London: Architectural Press London. 2003.

Penelitian pada koridor komersial melibatkan beberapa elemen fisik sebagai elemen pembentuknya. Elemen pembentuk koridor yang paling utama tentunya adalah jalan. Jalan sebagai elemen utama yang dapat dikatakan membentuk area di sisi kiri dan kanannya juga dibentuk oleh elemen fisik terbangun di sisi-sisinya. Berkaitan dengan pemahaman tentang elemen pembentuk urban morfologi, maka lapis pertama sisi koridor dibentuk oleh *development structure* berupa bangunan tunggal, bangunan deret, serta bangunan dalam blok. Bersamaan dengan *development structure*, *access structure* berupa jalan atau gang akses menuju lapis kedua koridor, lapangan sebagai ruang terbuka, dan taman juga menjadi bagian pembentuk yang sifatnya tidak berulang.

Elemen sekunder yang juga berperan memberikan ekspresi pada koridor adalah jalur pedestrian dan signage. Jalur pedestrian mendefinisikan batas antara jalan dengan tapak. Signage yang berfungsi sebagai elemen pendukung dapat berdiri sendiri pada tapak, menempel pada pagar, menempel pada fasade bangunan, maupun sebagai bagian dari elemen bangunan.

2.5.1 Tapak

Tapak merupakan hasil pembagian dari lahan. Tapak dapat tersusun dalam sebuah blok maupun tersusun dalam deret pada tepi jalan. Tapak tidak dapat dilepaskan dari isu *land use* atau pemanfaatan lahan yang kemudian berkaitan dengan fungsi yang ditempatkan pada tapak tersebut. Pemanfaatan lahan atau *land use* bersifat tidak tetap. *Land use* berganti sesuai kepemilikan maupun penguasaan lahan.

Tapak dapat dibelah-belah maupun digabungkan sesuai kebutuhan untuk pemanfaatannya. Sering kali pembelahan maupun penggabungan tapak ini menghilangkan jejak bentuk aslinya. Tapak dapat diamati sebagai objek dua dimensi yang berada pada suatu deret sisi jalan, pada blok kecil maupun pada super blok. Sebagai suatu objek dua dimensi, tapak memiliki variable ukuran atau dimensi yang mendefinisikan luas area tapak, lebar tapak yang bersinggungan dengan jalan, kedalaman tapak yang mendefinisikan jarak tapak dari aksesnya. Membaca blok dan jalan seperti yang dilakukan dalam pembacaan ruang kota dengan melihat solid dan voidnya memungkinkan pembacaan blok secara lebih seimbang. Blok dapat dipahami bukan sebagai bentuk apriori melainkan lebih pada sistem yang dihasilkan yang memiliki kemampuan dalam mengorganisasikan bagian-bagian dalam teritori kota²².

2.5.2 Bangunan

Bangunan berdiri di atas tapak. Bangunan dapat berdiri sendiri sebagai objek dalam ruang maupun secara bersama-sama dengan bangunan lainnya mendefinisikan suatu ruang. Transformasi major dalam struktur ruang publik adalah bangunan sebagai elemen konstituen dalam blok urban²³. Sesuai dengan posisinya sebagai objek tiga dimensi yang berdiri di atas tapak, maka bangunan memiliki variabel dimensi yang meliputi panjang, lebar, dan tinggi.

²² **Panerai, Philippe.** *Urban Forms : The Death and Life of The Urban Block.* Oxford : Architectural Press. 2004.

²³ **Carmona, Matthew.** *'Public Space Urban Space' The Dimension of Urban Design.* London: Architectural Press London. 2003.

Bangunan memiliki volume dengan lapisan-lapisan lantai yang membentuknya secara vertikal. Dalam relasinya dengan jalan, bangunan memiliki *setback* atau sempadan (garis batas luar pengaman yang ditetapkan dalam mendirikan bangunan dan atau pagar yang ditarik pada jarak tertentu sejajar dengan as jalan). Bangunan sebagai objek yang berdiri dalam ruang maupun secara bersama-sama membentuk ruang berkaitan erat dengan skala. Untuk mampu berperan dalam pembentuk ruang maupun untuk tampil sebagai elemen yang menonjol maka skala bangunan menjadi faktor yang menentukan.

Tidak hanya skala, prinsip Gestalt dalam desain juga menjadi faktor yang penting dan menentukan dalam pembentukan ruang. Pengalaman ruang yang merasakan kehadiran dalam suatu tempat akan sulit untuk diperoleh dalam ruang yang secara skala tidak memungkinkan untuk mampu merasakan kehadiran kecuali bila subjek sampai pada suatu ruang yang sifatnya 'selesai' misalnya *culdesac* atau tempat parkir. Satu gejala yang dapat diamati untuk menggambarkan fenomena ini adalah beberapa struktur kawasan yang dirancang dalam skala²⁴.

Bangunan merupakan wadah bagi berbagai aktivitas yang terdapat di dalamnya. Untuk mewadahi aktivitas yang berbeda-beda, bangunan menyesuaikan baik dari segi bentuk maupun tampilannya. Penyesuaian bangunan bila dikaitkan dengan fungsi dapat dilakukan pada level dimensi, tampak, level tapak yang menghubungkan bangunan dengan jalan maupun dengan bangunan atau fungsi-fungsi lain yang berada di sekelilingnya.

²⁴ **Panerai, Philippe.** *Urban Forms : The Death and Life of The Urban Block.* Oxford : Architectural Press. 2004.

2.5.3 Jalan

Jalan berperan ganda tidak hanya sebagai sirkulasi melainkan juga merupakan pergerakan dan distribusi²⁵. Sesuai perannya, jalan mengakomodasi pergerakan yang melibatkan kecepatan. Variabel kecepatan kemudian berpengaruh pada dimensi yang memungkinkan jalan untuk dapat mengakomodasi kecepatan tersebut. Jalan akan semakin kompleks manakala diberikan beban untuk menampung aktivitas dari berbagai kecepatan moda transportasi sebagaimana yang ditemukan pada kota-kota modern.

Pola jalan merefleksikan perbedaan di antara kota-kota melampaui skala, kompleksitas, pilihan yang diberikan, dan natur ruangnya²⁶. Jalan diletakkan dalam sebuah jaringan atau sistem jaringan yang saling berhubungan. Masing-masing dihubungkan antara satu sama lain untuk meningkatkan jalur alternatif untuk lalu lintas. Jalan dirancang untuk melayani segala jenis sirkulasi seperti kendaraan bermotor, sepeda dan pejalan kaki. Dengan demikian, jejaring jalan meningkatkan kemungkinan keragaman dalam komunitas yang sehat²⁷.

Jalan harus dilihat sebagai suatu institusi sekaligus sebagai fakta spasial kawasan. Salah satu jenis sirkulasi dapat bersifat dominan dalam salah satu lokasi jalan, seperti misalnya ada jalan dimana sirkulasi pejalan kaki lebih dominan dibandingkan dengan kendaraan seperti yang terjadi pada jalan-jalan yang berdekatan dengan ruang terbuka kota yang ramai atau jalan dengan aktivitas kendaraan yang lebih dominan seperti yang banyak terjadi di kota-kota besar.

²⁵ **Panerai, Philippe.** *Urban Forms : The Death and Life of The Urban Block*. Oxford : Architectural Press. 2004.

²⁶ **Jacobs, Allan B.** *Great Streets*. Cambridge : MIT Press. 1993.

²⁷ **Jacobs, Allan B.** *Great Streets*. Cambridge : MIT Press. 1993.

Jalan dan pedestrian tidak hanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi, lebih jauh lagi jalan juga dapat berfungsi sebagai ruang publik bagi komunitas guna melakukan aktivitas sosial. Jalan dapat berfungsi sebagai *linkage* struktural. Teori *linkage* struktural dimaksudkan untuk melihat dinamika hubungan secara arsitektural antara berbagai kawasan dalam kota. Dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Elemen-elemen *linkage* struktural meliputi tambahan, sambungan dan tembusan. *Linkage* struktural sudah lama digunakan sebagai upaya meningkatkan kualitas kawasan dengan cara menghubungkan berbagai kawasan. Tembusan yang mengikuti *linkage* struktural menimbulkan transformasi pada tingkat yang berbeda-beda sesuai posisinya terhadap *linkage* itu sendiri. Jalan dalam konteks pergerakan dan distribusi dibedakan dalam hirarki. Hirarki jalan yang berkaitan dengan dimensi pada akhirnya akan mempengaruhi perlakuan pada tapak dan bangunan yang terdapat pada sisi jalan tersebut.

2.5.4 Taman dan ruang hijau

Taman atau ruang hijau yang terdapat di dalam koridor dalam sebuah kawasan dapat menjadi bagian dari tapak maupun berada di luar tapak. Ruang hijau yang terdapat di dalam tapak dapat berupa taman pada sisi muka tapak maupun halaman belakang bangunan. Ruang hijau di luar tapak terbentuk oleh jalur hijau yang ada pada sepanjang jalan maupun taman pada koridor dalam kawasan. Ruang hijau yang berada di dalam tapak maupun yang terdapat di luar tapak memiliki fungsi sebagai fungsi visual dan fungsi resapan.

2.5.5 Jalur pajalan kaki (*pedestrian way*)

Jalur pedestrian sebagai batas antara jalan dan bangunan dalam konteks koridor komersial merupakan bagian dari ruang publik. Jalur pedestrian memiliki fungsi sirkulasi dan pertemuan antara tapak dan jalan. Sebagai ruang untuk pejalan kaki, relasi antara jalur pedestrian dengan bangunan dan jalan akan sangat mementingkan isu skala dan proporsi. Seperti yang sudah dikemukakan sebelumnya bahwa masalah di perkotaan adalah kesulitan menyatukan antara fungsi pejalan kaki dan kendaraan, sangat sulit untuk bisa menyatukan keduanya tanpa menimbulkan suatu konflik.

2.5.6 Penanda (*signage*)

Signage merupakan elemen visual yang penting dari kota. Meskipun signage tidak signifikan berpengaruh pada morfologi kota, namun sebagai elemen visual baik yang berdiri sendiri maupun menempel pada bangunan. *Signage* digunakan untuk memberikan pembedaan pada bangunan. Sebagai penanda maka *signage* bertujuan untuk menjadi elemen pengenal dari tempat atau bangunan. Sebagai penanda, *signage* harus dapat dengan mudah ditangkap secara visual, dapat dipahami. Beberapa faktor yang penting menjadi pertimbangan dari *signage* adalah, jarak pandang dan kecepatan pengamat melalui pengaturan skala dan proporsi.