

PERUBAHAN FUNGSI KORIDOR JALAN UTAMA TLOGOSARI SEMARANG AKIBAT MUNCULNYA PEDAGANG KAKI LIMA

PRAMATYA ARLIDIAWAN

Mahasiswa Magister Universitas Diponegoro

ABSTRAK

Suatu koridor di bagian pusat kota berkembang menjadi kawasan perdagangan disebabkan faktor penunjang keberadaan lokasi tersebut, antara lain kedekatan (*proximity*), kemudahan (*accessibility*), ketersediaan (*availability*) dan faktor kenyamanan (*amenity*), selain itu ditentukan pula oleh meningkatnya jumlah penduduk disekitar kawasan serta peningkatan pendapatan perkapita masyarakat dan adanya fasilitas-fasilitas yang menunjang kawasan tersebut.

Pemanfaatan ruang sepanjang ruas jalan yang digunakan untuk melakukan kegiatan komersil merupakan lokasi yang strategis dan mudah untuk kegiatan perdagangan maupun kegiatan yang mendukungnya. Pertumbuhan pemakaian ruang sepanjang ruas jalan tidak lepas dari kegiatan yang ada di kawasan kota tersebut.

Kata kunci : koridor

ABSTRACT

A corridor at the center of the city developed into a trade area due to the factors supporting the existence of the site, among others, proximity (proximity), convenience (accessibility), availability (availability) and the convenience factor (amenities), but it is also determined by the increasing number of people around the area as well as an increase in per capita income and their community facilities that support the region.

Utilization of space along the road that used to perform commercial activities is a strategic location and easy to commercial activities as well as activities that support it. Growth in the use of space along the road can not be separated from the activities in the area of the city.

Keywords: *corridor*

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan suatu kota bersamaan dengan berkembangnya tuntutan masyarakat sebagai pelaku kegiatan. Hal ini berarti secara fisik dan fungsional, intensitas dan kualitas kegiatan kota selalu berubah. Fungsi kawasan sebagai pusat pelayanan skala kota, mengharuskan kawasan mempunyai

intensitas kegiatan yang tinggi. Kegiatan ekonomi ketengikan yang semakin kuat pada suatu bagian kota cenderung akan merubah bentukan kota yang ada. Hal ini disebabkan karena sebagai pelaku kegiatan ekonomi, orang cenderung memilih area yang strategis.

Kota Semarang adalah salah satu Ibukota yang saat ini berkembang menjadi sebuah kota yang memfokuskan pada sektor perdagangan dan jasa. Berdasarkan lokasinya, kawasan perdagangan dan jasa di

Kota Semarang terletak menyebar dan pada umumnya berada di sepanjang jalan-jalan utama. Di beberapa titik Kota Semarang terdapat pusat-pusat perdagangan yang dapat bersifat permanen maupun *non* permanen. Salah satu yang menarik perhatian peneliti adalah di Koridor Jalan Tlogosari Raya.

Jalan Tlogosari Raya Semarang terletak di Kecamatan Pedurungan, Kota Semarang, merupakan salah satu area yang berpotensi sektor perdagangan yang melayani kebutuhan penduduk di kawasan tersebut. Hal ini mengakibatkan semakin luasnya kawasan disekitar Jalan Tlogosari Raya yang digunakan para pedagang untuk menjajakan dagangannya. Bahkan beberapa ruas jalan di sekitar jalan tersebut dipergunakan untuk perluasan areal perdagangan.

Pemanfaatan ruang di koridor ini untuk kegiatan perdagangan maupun untuk aktivitas lain yang dilakukan oleh masyarakat. Kemunculan kegiatan dan aktivitas yang dilakukan menghasilkan sebuah problematika bagi fungsi sebuah sarana dan prasarana kota yang terdapat di koridor jalan ini. Penelitian ini berusaha mengungkapkan penyalahgunaan maupun pengalih fungsian sarana dan prasarana kota yang terdapat di koridor jalan Tlogosari Raya oleh para pedagang dan pengunjung sebagai dampak dari berkembangnya kawasan ini sebagai salah satu kawasan perdagangan di Kota Semarang.

1.2 Rumusan Masalah

Pembangunan pusat perbelanjaan diikuti pula tumbuhnya area-area penjualan bagi pedagang yang dilakukan oleh masyarakat di sekitarnya. Fenomena munculnya area penjualan menyebabkan penguasaanpenguasaan lahan untuk berdagang. Akhirnya berbentuk tata letak area yang dibuat oleh pedagang membentuk kelompok-kelompok pedagang.

Keberadaan fasilitas perdagangan yang tumbuh dan berkembang diduga dapat mempengaruhi fungsi koridor di sekitar fasilitas perdagangan tersebut. Perkembangan kepadatan penduduk Tlogosari serta tumbuhnya pasar tumpah di ujung koridor jalan Tlogosari Raya, perlu dibuktikan menjadi salah satu faktor

terjadinya perubahan fungsi koridor jalan Tlogosari Raya tersebut.

Problematika yang tampak pada koridor jalan Tlogosari Raya tersebut, antara lain :

- a. Terjadi perubahan fungsi bangunan dari rumah tinggal (hunian) menjadi bangunan komersial, maka muncul pergeseran fungsi yang terjadi pada ruang luar beserta aktivitas yang baru.
- b. Pergeseran penggunaan ruang luar (jalur pedestrian atau trotoar) tidak digunakan oleh para pejalan kaki, namun digunakan oleh sektor informal (PKL, warung, kedai menjajakan dagangannya), tempat parkir, pangkalan becak serta tempat bongkar muat barang. Bahkan pada penggal jalan tertentu jalur pedestrian tidak disediakan, sehingga pejalan kaki menggunakan sebagian badan jalan untuk berjalan.
- c. Pelanggaran Koefisien Dasar Bangunan (KDB), karena bangunan komersial cenderung dibangun mendekati konsumen. Sehingga semakin berkurangnya ruang terbuka di kawasan tersebut.
- d. Tampilan tampak lingkungan tidak serasi, karena setiap pedagang lebih memikirkan lahan perdagangannya secara individu.
- e. Berkurangnya kenyamanan bertempat tinggal di kawasan tersebut, munculnya masalah kekumuhan.

Dari permasalahan-permasalahan tersebut di atas, muncul perumusan yang menjadi pertanyaan pokok penelitian, yaitu :

- a. Apakah perubahan yang terjadi pada koridor jalan Tlogosari Raya diakibatkan karena keberadaan Pedagang Kaki Lima?
- b. Apakah perubahan yang terjadi memicu pengalihan fungsi koridor jalan Tlogosari Raya menjadi kawasan perdagangan?

1.3 Tujuan

Dengan teridentifikasinya masalah-masalah tersebut diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk membuktikan adanya pengaruh keberadaan Pedagang Kaki Lima terhadap perubahan fungsi koridor

jalan Tlogosari Raya yang semula adalah jalan lingkungan berkembang menjadi area perdagangan.

1.4 Metode Penelitian

Penelitian ini berupaya untuk membuktikan bahwa perubahan fungsi koridor jalan Tlogosari Raya diakibatkan oleh keberadaan Pedagang Kaki Lima. Untuk mencapai tujuan penelitian tersebut, peneliti mencoba mendiskripsikan dan mengklarifikasikan suatu fenomena dengan cara membuat variabel yang berhubungan dengan masalah pada bagian-bagian yang diteliti. Penelitian menggunakan metode yang mampu mengungkapkan dan merumuskan hasil penelitian tersebut.

Metode yang dipilih dalam penelitian ini adalah metode penelitian visual yang bersifat kuantitatif melalui deskriptif analisis dengan pendekatan observasi terhadap peta serta pengamatan terhadap karakter visual lingkungan fisik, guna memahami peran dan pengaruh dalam hubungan timbal balik manusia dan lingkungan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 PENGERTIAN DAN FUNGSI KORIDOR JALAN TERHADAP SUATU KOTA

Seperti bangunan, jalan sebagai suatu unsur membentuk kota juga menjadi salah satu unsur yang penting bagi ahli perkotaan untuk bahan kajiannya. Semenjak dahulu, kota telah menjadi pusat perubahan politik, ekonomi, sosial dan teknologi. Kota membawa kedudukan untuk menjawab kegiatan penduduknya. Dalam arti yang luas, kota dengan pola jalan papan catur adalah hasil dari pertimbangan kegiatan pertahanan, pertanian, transportasi dan perdagangan.

Kota sebagai lambang kekuasaan dari penguasa dijabarkan dalam perencanaan struktur tata ruang mengenal untuk mencerminkan hierarki yang kaku dari sistem pemerintahan. Perencanaan akan mengatur distribusi tata ruang kota dan istana,

bangunan administratif, bangunan religi, bangunan perdagangan dan perumahan berdasarkan kelas sosial masyarakat kota.

Jalan adalah juga tempat dimana dinamika kota diwujudkan. Kemacetan lalu lintas, derap kaki pejalan kaki, deretan lapak pedagang kaki lima, keberadaan penjual koran, teriakan penjual dorongan, deru alat perbaikan jalanan, peristiwa kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa sehari-hari yang mencerminkan kesibukan kehidupan kota. Jalan juga berisi aneka ragam dan warna perabotan kota yang berada di atas permukaannya. Selain sebagai sarana penunjang pergerakan masyarakat, jalan adalah tempat petunjuk arah, tempat perabotan kota maupun tempat memberi informasi yang semuanya menggambarkan suatu kota yang dinamis. Tempat duduk, reklame-reklame, billboard, tanda-tanda lalu lintas, halte bis, tiang listrik dan telepon dan pohon-pohon adalah unsur-unsur kota yang menggambarkan kehidupan suatu kota yang ditampilkan pada suatu jalan. Dengan keanekaragaman unsur-unsur ini dapat diukur apakah suatu kota statis atau dinamis, indah atau buruk, hidup atau mati dan juga apakah miskin atau makmur serta sejahtera.

Jalan adalah juga faktor yang dapat merubah hidup masyarakat kota, baik menguntungkan maupun merugikan bagi mereka. Di satu sisi, pembangunan baru dan pelebaran jalan memperlancar aksesibilitas bagi pergerakan masyarakat, membangkitkan kegiatan ekonomi, tetapi di sisi lain dapat juga memberi dampak sosial yang merugikan bagi masyarakat. Pengalaman juga telah memperlihatkan bahwa pembangunan jalan baru seringkali memindahkan sejumlah besar tempat tinggal penduduk. Lapak-lapak dan tenda-tenda milik kakilima serta rumah-rumah di permukiman kumuh digusur demi pelebaran dan pembangunan jalan. Pelebaran dan pembangunan jalan baru juga sering merubah deretan jalur hijau menjadi jalur-jalur aspal yang gersang dan membosankan secara visual. Berbagai bentuk dan jenis jalan mengisi tata ruang kota, seperti lurus, berkelok-kelok, naik dan turun, lebar dan sempit, aspal atau batu alam mempengaruhi wajah kota. Bentang jalan (*streetscape*) bertambah menarik secara visual dengan pola bentuk, bahan dan

susunannya. Pola jalan *linier*, papan catur, melingkar, *cluster cul-de-sac*, dan gabungan dari bentuk-bentuk memberi karakteristik bentuk pada kota. Daya tarik jalan bertambah menarik dengan wajah muka atau *fasad* dari deretan bangunan-bangunan (*buildingscape*) yang berdisi di sepanjang kedua sisinya. Toko-toko, kantor, masjid atau gereja yang berdiri dengan keanekaragaman bentuk, bahan bangunan, dan warna *fasade* memberi nilai dan kesan yang mendalam bagi pengunjung akan suasana kehidupan kota yang dikunjunginya.

Guna memperoleh pemahaman mengenai perubahan fungsi koridor jalan Tlogosari akibat keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL), diperlukan adanya beberapa teori dasar yang dapat dijadikan pertimbangan dalam menganalisa permasalahan, disamping perlu dipahami pula teori-teori pendukungnya. Adapun teori dasar tentang kota telah dikemukakan oleh Roger Trancik dengan teori figure ground, teori linkage dan teori place menjadi dasar untuk melihat perubahan fungsi koridor jalan Tlogosari sebagai lingkungan yang terbangun. Teori ruang yang lain dari Rapoport serta teori elemen dari Kevin Lynch dan Shirvani.

2.2 TEORI RUANG SPASIAL KOTA

Teori ruang spasial kota dalam penerapannya memberikan arahan penataan kota, dengan lebih menekankan pencapaian integrasi dari elemen kota dengan pengguna (masyarakat). Penerapan konsep untuk menelaah perkembangan kawasan dengan Figure Ground Theory, Linkage Theory dan Place Theory (Trancik, 1986)

2.2.1 Teori *Figure Ground*

Dipergunakan untuk menganalisa hubungan ruang terbuka (*void*) dengan bangunan (*solid*) di pusat kota, guna mengidentifikasi pola spasial kawasan pusat kota. Analisa dilakukan dengan cara penggambaran dalam peta *black* (masa bangunan) dan *white* (ruang terbuka) untuk memperlihatkan komposisi atau pola kawasan kota.

Solid merupakan elemen masif (bangunan) berfungsi sebagai wadah kegiatan manusia, sedangkan *void* merupakan ruang terbuka dalam lingkup kawasan, yang terdiri atas :

- a. *Internal Void* : adalah ruang terbuka yang berada dalam lingkup suatu bangunan. Kualitas *internal void* dipengaruhi oleh konfigurasi bangunan serta keunikan dari *fasade* interior bangunan yang melingkupinya.
- b. *Eksternal void* : merupakan ruang terbuka yang berasal dari luar lingkup bangunan dan bersifat *public domain*. Kualitas ruang yang ditimbulkan dipengaruhi oleh *fasade-fasade* bangunan yang melingkupinya, sehingga dapat dikatakan bersifat kontekstual.

Teori Figure Ground dapat digunakan sebagai dasar untuk :

- a. Membentuk ruang luar yang mempunyai hierarki, struktur jalan dan plaza merupakan suatu susunan yang ada mengikuti pola tersebut.
- b. Merencanakan kota agar lebih terintegrasi, karena terdapat struktur jalan dan ruang terbuka yang mempengaruhi orientasi bangunan.
- c. Mengupayakan agar terbentuk ruang yang teratur.

2.2.2 Teori *Linkage*

Merupakan teori spasial kota dengan penekanan hubungan dan pergerakan yang terjadi pada beberapa bagian kawasan kota. *Linkage* merupakan pendekatan dari jaring-jaring sirkulasi (*network circulation*) yang menjadi motor penggerak bentukan kota dan sebagai pengikat serta penyatu berbagai aktivitas bentukan kota. Jaring-jaring tersebut dapat berupa jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk linier, maupun bentuk yang secara fisik menjadi penghubung antar bagian kota atau kawasan. Dalam perancangan teori, jaringan ini berfungsi sebagai salah satu titik acuan dalam mengorganisasi sistem pergerakan.

Linkage dapat digunakan untuk melihat dinamika suatu kawasan/kota dan memperhatikan inti dan arah pertumbuhan kota melalui pola pergerakan dan sirkulasi yang memberi image atau citra pada kota tersebut.

Teori ini menunjukkan adanya suatu hubungan dari pergerakan aktifitas yang terjadi pada beberapa zona makro maupun mikro dengan keragaman fungsi yang berkaitan dengan aspek-aspek fisik, historis, ekonomi, sosial, budaya dan politik. Aspek-aspek yang terkait adalah : jalur pedestrian, transportasi dan parkir.

Menurut John Frun (1979) berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, budaya dan permukiman. Dengan berjalan kaki suatu kota menjadi lebih manusiawi (Gideon, Giovanni 1977). Menurut Amos Rapoport (1977) dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan dan dapat mengamati lingkungan sekitar, mengamati obyek secara detail serta menyadari lingkungan sekitarnya.

2.2.3 Teori Tempat

Merupakan teori yang membahas integrasi kawasan dengan faktor manusianya, dengan penekanan pada perkembangan kawasan kota yang berkaitan dengan nilai historis, sosial dan kebudayaan serta lingkungan. Sehingga pemahaman *place* pada perubahan bentuk fisik dari *space* setelah terintegrasi dari faktor sejarah dan budaya masyarakat, dalam hal ini *place* mengandung kesan atau karakter tertentu. Seperti dikemukakan oleh Roger Trancik, bahwa ruang (*space*) akan ada kalau dibatasi sebagai sebuah *void* dan *space* menjadi tempat (*place*), apabila mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. Artinya sebuah *place* dibentuk sebagai sebuah *space* jika memiliki ciri khas karakter dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya.

Karakter tersebut ditunjukkan dengan kualitas fisik atau tempat yang dapat menimbulkan image yang cukup kuat terhadap tempat tersebut. Kualitas fisik tersebut adalah suatu kemampuan mendatangkan kesan (*imageability*) yang erat kaitannya dengan kejelasan atau

kemampuan suatu tempat untuk dibaca (*legibility*) yang diperkuat dengan tiga komponen sebagai berikut (Lynch, 1960).

- a. Identitas (*identity*)
Adalah identifikasi terhadap suatu obyek, yang mampu membedakan dengan obyek lainnya. Identitas dapat menjelaskan bentuk fisik dan menjelaskan posisi/letak dari obyek fisik tertentu.
- b. Struktur (*structure*)
Struktur menjelaskan bahwa di dalam image kawasan juga mengandung pengertian ruang atau pola hubungan dari pengamat dengan suatu obyek tertentu serta kaitannya dengan obyek lainnya.
- c. Makna (*meaning*)
Suatu obyek harus memiliki makna bagi pengamat baik secara fungsi maupun emosi, serta dapat menjelaskan adanya perbedaan makna ruang dan pola hubungannya.

2.3 TEORI ELEMEN DESIGN

Menurut Shirvani (1985), bahwa elemen-elemen dalam *urban design* meliputi tata guna lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*), sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*), ruang terbuka (*open space*), jalur pedestrian (*pedestrian way*), aktivitas pendukung (*activity support*), rambu-rambu (*signage*) dan preservasi (*preservation*), sebagai berikut :

2.3.1 Tata Guna Lahan (Land Use)

Tata guna lahan dirancang dan dikembangkan dengan kebijaksanaankebijaksanaan tata guna lahan, hal tersebut untuk menginteraksikan antara rancangan dan kebijaksanaan bagi peruntukan fungsi-fungsi yang tepat pada areal tertentu (khusus). Problem rancangan tata guna lahan di masa lampau adalah, kurangnya pemahaman keanekaragaman peruntukkan lahan yang berskala kawasan, kegagalan dalam mempertimbangkan faktor-faktor fisik, lingkungan alamiah dan infrastruktur. Sedangkan yang menjadi pertimbangan utama untuk perancangan tata guna lahan dimasa mendatang adalah mengkombinasikan penggunaan lahan dalam suatu kawasan kota untuk meningkatkan kota selama 24 jam.. Tata guna lahan suatu

kawasan harus mengikuti sistematika : type penggunaan yang diijinkan dalam suatu area, hubungan fungsi kota, jumlah maksimum lantai yang diijinkan, skala dan perkembangan kota baru sebagai pendorong perkembangan kota pada kawasan yang spesifik.

2.3.2 Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)

Massa kota meliputi bangunan, permukaan tanah, obyek-obyek yang membentuk ruang kota dan pola-pola untuk mendefinisikan massa dan bentuk bangunan dengan prinsip dan pemikiran dibalik bentuk fisik kota. Berdasarkan *Long Beach Design Guidelines*, penampilan dan konfigurasi bangunan meliputi ketinggian, skala, proporsi, material, finishing, warna penerangan dan rancangan depan pertokoan. Sedangkan Spreiregen (1965) membuat sintesa mengenai bentuk dan massa bangunan, yang meliputi skala, berhubungan dengan pandangan, sirkulasi, ukuran bangunan yang berdekatan. Ruang kota merupakan elemen utama perancangan kota, skala dan rasa terlindungi (*sence of enclosure*) serta macam ruang dan massa bangunan.

2.3.3 Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking)

Elemen sirkulasi perancangan kota merupakan salah satu peralatan yang bermanfaat dalam menyusun lingkungan kota, karena dapat membentuk mengarahkan dan mengontrol pola-pola aktivitas dan pengembangan suatu kota. Sedangkan elemen parkir memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu : kelangsungan aktivitas komersial dan pengaruh visual pada struktur dan bentuk fisik kota.

2.3.4 Ruang Terbuka (Open Space)

Open space merupakan elemen yang esensial dalam perancangan kota, sehingga perencanaannya harus integral dengan perancangan kota. Suatu *open space* dirancang bersamaan dengan perancangan kotanya. Dalam hal ini *open space* didefinisikan sebagai suatu bentang lahan, bentuk-bentuk lahan luas (jalan, trotoar, taman) dan ruang-ruang yang digunakan untuk rekreasi dalam kawasan kota.

Sedangkan bidang-bidang lahan yang kosong di dalam area kota tidak dianggap sebagai *open space*. Elemen-elemen ruang terbuka kota meliputi : taman, alun-alun, ruang-ruang atau jalur-jalur hijau kota, bangku, tanaman, kran air minum, trotoar, kios, patung, tempat sampah, tugu jam dan sebagainya.

2.3.5 Jalur Pedestrian (Pedestrian Ways)

Jalur pedestrian atau jalan bagi para pejalan kaki merupakan elemen yang penting dalam perancangan kota, yang diwujudkan sebagai elemen kenyamanan dan elemen pendukung bagi para penjual eceran serta kehidupan ruang-ruang kota. Sistem jalur pedestrian dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dalam suatu kota, memperindah lingkungan dengan skala manusia, membentuk aktivitas pedagang eceran dan memperbaiki kualitas udara.

Dalam perancangan jalur pedestrian perlu diperhitungkan keseimbangan antara jumlah pejalan kaki dan pemakai jalan serta keseimbangan antara penggunaan jalur pedestrian guna mendukung ruangruang umum yang ada. Faktor lain yang perlu diperhatikan adalah keselamatan dan ketersediaan ruang yang cukup bagi para pejalan kaki tersebut. Sedangkan kriteria sebagai bahan pertimbangan dalam perancangan jalur pedestrian adalah kesesuaian, skala, material, perlengkapan perabot jalan dan pedagang eceran.

2.3.6 Aktivitas Pendukung (Activity Support)

Activity support adalah keterkaitan antara fasilitas ruang umum kota dengan kegiatan yang berlangsung di dalamnya dengan tujuan menciptakan kehidupan kota. *Activity support* dapat berperan sebagai komunitas agar dapat menciptakan dialog atau kualitas ruang kota yang menerus antara fungsi kegiatan yang satu dengan fungsi yang lain, sekaligus dapat memberikan *image* (citra visual) yang spesifik pada kawasan kota. Hal ini dapat menghadirkan identitas serta karakteristik lokal yang meliputi seluruh penggunaan dan yang membantu memperkuat ruang-ruang umum kota yang saling melengkapi satu dengan yang lainnya. Bentuk lokasi dan karakter suatu kawasan tertentu akan menarik fungsi-fungsi dan aktivitas yang khas. Sebaliknya

suatu aktivitas cenderung dialokasikan dalam suatu tempat yang dapat cepat menyesuaikan keperluan-keperluan dan kegiatan itu. Saling ketergantungan antara ruang dan penggunaan merupakan elemen yang penting dalam perancangan kota. Pendukung aktivitas bukan berarti hanya penyediaan *plaza* dan jalur pedestrian saja, namun juga mempertimbangkan elemenelemen penggunaan fungsional kota yang membangkitkan aktivitas.

2.3.7 Rambu-rambu Penandaan (Signage)

Long Beach Design Guidelines membagi komunitas rambu-rambu (tanda) menjadi dua bagian, yaitu langsung dan tidak langsung. Tanda-tanda advertensi menjadi elemen visual yang semakin penting di perkotaan. Dari segi perancangan kota, kualitas rancangan dan ukuran advertensi pribadi harus diatur untuk membentuk kesesuaian, mengurangi pengaruh visual yang negatif, mengurangi kekacauan dan persaingan dengan rambu-rambu lalu lintas yang umum diperlukan.

2.4 TEORI ELEMEN CITRA KOTA

Urban Design oleh Kevin Lynch (1969), mengulas tentang teori Elemen Citra Kota dalam rancangan urban yang dapat dianalisa dalam suatu teori pembentukan citra kota, yaitu lima Elemen Citra Kota sebagai satu kesatuan yang terdiri dari :

2.4.1. Path

Path diartikan sebagai suatu jaringan dimana manusia akan bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Pembentukan karakter *path* yaitu berupa aktivitas khusus sepanjang jalan, misalnya perdagangan, perkantoran dan karakteristik bangunan, seperti fasade bangunan. *Path* merupakan kerangka kota yang membentuk struktur kota yang terbentuk, antara lain adalah linear, radial dan grid. Contoh tampilan *path* adalah aspal, paving block.

2.4.2. Distrik

Pengertian distrik adalah terintegrasi dan terpusatnya kegiatan fungsional pada kawasan tertentu dalam kota. Distrik dapat dibagi atas satu jenis kegiatan fungsional atau campuran dari berbagai macam kegiatan fungsional. Komponen yang menentukan karakter fisik distrik adalah :

space, form, topografi, detail, simbol building, tipe, activity dan permukiman.

2.4.3. Edge (batas)

Edge dapat diartikan batasan, yang seharusnya merupakan pengakhiran dari suatu distrik atau kawasan tertentu meskipun kenyataannya sulit untuk melihat batasan yang jelas antara kawasan dengan fungsi yang berbeda. Batas elemen linear yang bukan merupakan *path*. *Edge* tersebut biasanya (tidak selalu) berupa batas-batas antara dua area, bersifat menerus dan tidak terasa tajam. Di negara maju batasan tersebut sangat jelas, misalnya dalam kawasan perdagangan, integritas bangunan sangat tinggi. Batasan dapat berupa : fungsional dan alam (sungai, gunung dan hutan).

2.4.4. Landmark

Landmark merupakan tanda fisik yang dapat memberikan info bagi pengamat dari suatu jarak, *landmark* memiliki tiga unsur, yaitu :

- Tanda fisik berupa elemen visual.
- Informasi yang memberikan gambaran secara tepat dan pasti.
- Harus dapat dikenali pada jarak tertentu.

Sedangkan kriteria *landmark* adalah : *unique, memorable, identifiable*, memiliki lebih di bidang historis dan estetis serta merupakan elemen visual yang diperkuat dengan suara dan bau. *Landmark* dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu :

- Menurut bentuk, terbentuk oleh elemen atau bangunan berupa kawasan (urban space) yang memanjang ataupun cluster.
- Menurut jarak, *distant landmark* dan *local landmark*. Proses pembentukan landmark adalah untuk memperluas arah pandang, membuat kontras dan meletakkan landmark pada suatu tempat dengan hirarki visual yang unik. Sedangkan fungsi landmarknya adalah : sebagai sarana informasi, penentu orientasi lingkungan dengan yang mudah dikenali.

2.4.5. Node (Simpul)

Node merupakan tempat yang menampung berbagai aktivitas yang unik dan

menjadi ciri bagi keberadaan *node* tersebut. Adapun ciri-ciri *node*, yaitu :

- Merupakan pusat kegiatan.
- Pertemuan beberapa ruas jalan.
- Tempat pergantian alat transportasi.

Node dapat berwujud *square linear* maupun keseluruhan pusat distrik yang luas. Kualitas *node* dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu : *Introvert Node* (memberikan kesan sedikit mengarah) dan *Extrovert Node* (menerangkan arah-arah umum, menghiasi penghubung yang jelas ke berbagai distrik).

2.5 TINJAUAN PEDAGANG KAKI LIMA

2.5.1 Pengertian PKL

Perdagangan kaki lima (PKL) merupakan salah satu alternatif dalam mengurangi angka pengangguran. Tidak sebandingnya antara lapangan pekerjaan dengan angka para pencari kerja menyebabkan sebagian masyarakat menciptakan lapangan pekerjaan yang bersifat informal untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Sektor informal tersebut tidak membutuhkan syarat-syarat keahlian dan modal yang tinggi (Maryatmo dan Susilo, 1996) serta tidak terikat dengan waktu dan tempat (Kurniadi dan Tangkilisan, 2001). Kehadirannya pun sering menyalahi aturan penataan ruang publik.

Penyebaran PKL dalam melakukan kegiatan usahanya terbagi menjadi dua bentuk, yaitu (Aproudicki, 2002) :

1. Berbentuk linier:

Pertumbuhan atau penyebaran PKL memanjang sepanjang jalur utama, sehingga mereka menggelar dagangan di atas trotoar atau di pinggir-pinggir jalan sehingga mengganggu pergerakan dari masyarakat.

2. Berbentuk aglomerasi:

PKL menggelar dagangannya secara mengelompok dan terpusat di suatu kawasan tertentu atau suatu kegiatan tertentu.

2.5.2 Karakteristik Umum PKL

Secara garis besar karakteristik PKL (Ismawan, 2002), digambarkan sebagai berikut:

1. Informalitas. Sebagian besar PKL bekerja diluar kerangka legal dan

pengaturan yang ada, maka keberadaan mereka pun tak diakui oleh pemerintah setempat.

2. Mobilitas. Aspek informalitas dari PKL juga membawa konsekuensi tiadanya jaminan keberlangsungan aktifitas yang dijalani, sehingga usaha ini merupakan sektor yang relatif mudah dimasuki dan ditinggalkan. Apabila terdapat peluang maka dengan banyak pelaku yang turut serta, sebaliknya apabila terjadi perubahan peluang ke arah negatif pelakunya akan berkurang.
3. Kemandirian. Umumnya para pedagang mencari modal sendiri tanpa mendapatkan bantuan dari pemerintah. Lembaga keuangan lokal dengan berbagai peraturan dan prinsip keberhati-hatian membatasi kemungkinan berhubungan dengan para PKL, karena tiadanya jaminan yang dimiliki mereka.
4. Hubungan dengan sektor formal. Meskipun kehadiran mereka tidak diakui, namun peranan mereka dalam membantu sektor formal sangatlah besar, terlebih lagi dalam hal pendistribusian barang kepada konsumen.

2.5.3 Faktor yang Menyebabkan Pedagang Memilih Lokasi untuk Usaha

Tujuan utama dari kegiatan perdagangan adalah untuk menjual barang dagangan dengan mendapatkan keuntungan. Umumnya kegiatan perdagangan dilakukan ditempat-tempat yang mudah dijangkau oleh konsumen. Begitu pula dengan kegiatan perdagangan PKL yang menjual dagangan di lokasi-lokasi yang ramai, untuk memperoleh keuntungan ekonomi. Sasaran penjualan produk PKL ditujukan kepada masyarakat dari golongan ekonomi menengah ke bawah, sehingga harga yang ditawarkan relatif murah dibandingkan dengan harga yang ditawarkan di pertokoan.

Haryeti (2002) dan Ardhiansyah (2003) menerangkan terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi lokasi kegiatan dagang PKL, yaitu :

- Faktor Keramaian Lokasi.
- Kemungkinan konsumen berbelanja tinggi.

➤ Kenyamanan dan keamanan Lokasi dagang PKL yang dianggap aman dan nyaman, yaitu lokasi yang bebas dari ancaman yang mengganggu. Seperti penertiban atau gangguan dari preman-preman.

2.6 HIPOTESIS

Berdasarkan hasil observasi awal tentang kondisi di lapangan serta dari kajian teori, maka dapat diperoleh hipotesis atau dugaan, yaitu : **diduga bahwa perubahan fungsi koridor jalan Tlogosari Semarang akibat keberadaan Pedagang Kaki Lima.**

BAB III TINJAUAN UMUM : SARANA DAN PRASARANA KOTA

Studi Kasus : Koridor Jalan Tlogosari Raya Semarang

3.1 Lokasi Penelitian

Jalan Tlogosari Raya terletak di Kecamatan Pedurungan Kota Semarang.



Gambar 3.1

Peta Satelit Koridor Jalan Tlogosari Raya Semarang

3.2 Kondisi Koridor Jalan Tlogosari Raya Semarang

Tlogosari Semarang termasuk salah satu kawasan perumahan dengan jumlah penduduk terbesar di kota Semarang. Hal yang diperkirakan menjadi penyebab pesatnya perkembangan kuantitas manusia itu sendiri yaitu keberadaan koridor jalan Tlogosari Raya yang menjanjikan di sektor

ekonomi. Di sana terdapat berbagai jenis usaha, khususnya perdagangan dan jasa.

Koridor jalan Tlogosari Raya dapat diakses paling mudah yaitu dari arah selatan melalui jalan Supriyadi serta jalan arteri Soekarno-Hatta. Ketika masuk pertama kali dari arah tersebut, berbagai pedagang kaki lima sudah nampak. Lokasi berdagangnya pun seolah-olah permanen berada di trotoar jalan. Di area tersebut juga terdapat sebuah mini swalayan yang cukup disesaki pengunjung bernama Gaya Swalayan.

Berlanjut ke arah utara, memasuki jalan berbahan *paving block* terdapat sebuah *gate* bertuliskan Bumi Tlogosari, yang disponsori oleh toko roti dan kue *Virgin*. Dari aspek itu saja sebenarnya dapat diperkirakan bahwa Tlogosari adalah pusatnya *kuliner*.



Gambar 3.2

Gate Tlogosari Semarang

Melewati pintu utama, kita akan disuguhkan pemandangan yang cukup menarik sekaligus mengejutkan, yaitu dua jalan lingkungan utama yang terpisah oleh sebuah sungai, namun tepat di sisi sungai terdapat deretan Pedagang Kaki Lima yang bahkan mayoritas berjualan makanan. Hal itu tentu terlihat *kontras* karena adanya pemandangan sungai yang kumuh dan "bak" tempat sampah bagi PKL tersebut.

BAB IV

ANALISA PERMASALAHAN : SARANA DAN PRASARANA KOTA

Studi Kasus : Koridor Jalan Tlogosari Raya Semarang

4.1 Kurang Diindahkannya Keberadaan Sungai

Sungai merupakan jalan air alami, mengalir menuju Samudera, Danau atau laut, atau ke sungai yang lain. Pada beberapa kasus, sebuah sungai secara sederhana mengalir meresap ke dalam tanah sebelum menemukan badan air lainnya. Dengan melalui sungai merupakan cara yang biasa bagi air hujan yang turun di daratan untuk mengalir ke laut atau tampungan air yang besar seperti danau. Sungai terdiri dari beberapa bagian, bermula dari mata air yang mengalir ke anak sungai. Beberapa anak sungai akan bergabung untuk membentuk sungai utama. Aliran air biasanya berbatasan dengan kepada saluran dengan dasar dan tebing di sebelah kiri dan kanan. Penghujung sungai di mana sungai bertemu laut dikenali sebagai muara sungai.



Gambar 4.1

Pencemaran Sungai di Tlogosari

Pencemaran sungai adalah tercemarnya air sungai yang disebabkan oleh limbah industri, limbah penduduk, limbah peternakan, bahan kimia dan unsur hara yang terdapat dalam air serta gangguan kimia dan fisika yang dapat mengganggu kesehatan manusia. Hal utama yang mencemari sungai di Tlogosari adalah **limbah penduduk**, yaitu sampah-sampah yang berasal dari warga asli tlogosari, pendatang / pengunjung, serta para Pedagang Kaki Lima.

Kurangnya prasarana tempat sampah juga menjadi salah satu sebab pencemaran yang terjadi. Selain kuantitas, kualitas dari

segi estetika tempat sampah itu sendiri juga tidak seragam. Hal ini bisa berpengaruh pada minimnya tingkat kesadaran masyarakat untuk membuang sampah pada tempatnya.

4.2 Perubahan Fungsi Jalan dan Trotoar

Dalam kasus koridor jalan Tlogosari Raya, Pedagang Kaki Lima bisa jadi adalah berstatus 'tuan rumah'. Artinya, para pejalan kaki dan pengendara kendaraan bermotor harus mengalah dalam pemakaian jalan dan trotoar karena adanya PKL. Lemahnya penegakan peraturan mengenai penyalahgunaan jalan dan trotoar menjadi salah satu penyebab utama adanya perubahan fungsi tersebut. Kawasan pedestrian merupakan kawasan yang difungsikan untuk para pejalan kaki. Namun kini kawasan itu telah berubah fungsi menjadi arena berjualan bagi para PKL. Para PKL seringkali mereka menjejali bahu-bahu jalan trotoar dan di setiap emperan untuk menawarkan barang dagangannya. Namun, ketika razia datang, pedagang harus pontang-panting meninggalkan lokasi berjualan. Hal ini dikarenakan keberadaan mereka seringkali dianggap mengganggu keindahan kota dan mengganggu kenyamanan para pejalan kaki.



Gambar 4.3

Pedagang Kaki Lima di Tlogosari

Adanya pengrusakan PKL di Indonesia bisa saja menjadi dilema etika yang sulit untuk diselesaikan. Oleh karena itu, perlu adanya pertimbangan-pertimbangan pemerintah yang didasarkan pada teori-teori etika yang ada. Yang paling penting adalah dengan adanya pengrusakan PKL tersebut,

hak-hak setiap orang yang terlibat di dalamnya tidak terenggut dan mengutamakan nilai etis yang dimiliki bangsa Indonesia sehingga tidak menimbulkan kekerasan yang tidak diinginkan.

4.3 Perbaikan Jalan yang Tak Kunjung Selesai

Koridor jalan Tlogosari Raya sebagian besar berbahan *paving block*. Hal ini tentu ditujukan agar air sungai jika adanya luapan air hujan dapat cepat terserap oleh tanah. Namun, karena seringnya dilalui kendaraan bermotor, jalan tersebut menjadi rusak yang seolah-olah berkelanjutan dan tak kunjung usai.



Gambar 4.4

Perbaikan Jalan Tlogosari Raya

4.4 Penyalahgunaan Prasarana Kota

Terdapat penyalahgunaan fasilitas prasarana kota, dalam hal ini, pemakaian tiang listrik untuk memasang baliho iklan. Mungkin, terkadang hal itu memang wajar terjadi di beberapa kota khususnya di Semarang. namun, tidak adanya tanggungjawab setelah penggunaan menyebabkan bekas yang mengurangi nilai estetika.



Gambar 4.5

Kumuhnya Tiang Listrik

4.5 Bangunan yang Tidak Berfungsi

Pemangkran pos jaga menjadi salah satu pemandangan yang tidak seharusnya, mengingat terbatasnya lahan yang terjadi di Tlogosari Semarang.

BAB V

SOLUSI DAN REKOMENDASI : SARANA DAN PRASARANA KOTA

Studi Kasus : Koridor Jalan Tlogosari Raya Semarang

5.1 Keindahan Sungai

Cara Mengatasi / Upaya Pelestarian Daerah Aliran Sungai

1. Melestarikan vegetasi di hulu sungai
Agar tidak menimbulkan erosi tanah disekitar hulu sungai sebaiknya pepohonan tidak digunduli atau ditebang atau merubahnya menjadi areal pemukiman penduduk. Dengan adanya erosi otomatis akan membawa tanah, pasir, dan sebagainya ke aliran sungai dari hulu ke hilir sehingga menyebabkan pendangkalan sungai.
2. Tidak buang air di sungai
Buang air kecil dan air besar sembarangan adalah perbuatan yang salah. Kesan pertama dari tinja atau urin yang dibuan sembarangan adalah bau dan menjijikan. Tinja juga merupakan medium yang paling baik untuk perkembangan bibit penyakit dari yang ringan sampai yang berat, oleh karena itu janganlah buang air besar sembarangan khususnya di sungai.
3. Tidak membuang sampah di sungai
Sampah yang dibuang sembarangan di sungai akan menyebabkan aliran air di sungai terhambat. Selain itu juga sampah akan menyebabkan sungai cepaa dangkal dan akhirnya memicu terjadinya banjir di musim penghujan sampah juga membuat sungai tampak kotor menjijikan dan terkontaminasi.

4. Tidak membuang limbah rumah tangga dan industri

Tempat yang paling mudah untuk membuang limbah industri atau limbah rumah tangga berupa cairan adalah dengan mambuangnya kesungai namun apakah limbah itu aman? Limbah yang dibuang secara asal-asalan tentu saja dapat menimbulkan pencemaran mulai dari bau yang tidak sedap, pencemaran air gangguan penyakit kulit serta masih banyak lagi.



Gambar 5.1

Contoh Sungai Bersih : Traverse City

5.2 Penataan Ruang Pedagang Kaki Lima

Pemaduan pedagang di kios-kios permanen dengan pedagang-pedagang yang ingin berada dikios temporer. Penataan ini bisa saja dimulai dengan menentukan zona-zona atau area tempat berjualan di dalam pusat perbelanjaan berdasarkan suatu analisa kegiatan, besaran dan komposisi ruang. Selanjutnya menata bentuk bangunan seperti mengganti kios-kios temporer dari PKL yang lebih terlihat sebagai barang-barang rongsokan menjadi kios-kios yang tertata apik mulai dari bentuk, warna dan bahan (material) yang kuat dan tahan lama. sehingga membentuk suatu elemen penghias bisa juga membedakan produk jualannya dengan warna kios, sehingga memudahkan konsumen mencari kebutuhannya.

Cara inipun membantu memperlancar sirkulasi pengunjung sehingga tidak terjadi kesemrawutan (cross circulation) di dalam bangunan PKL. Juga dilengkapi dengan sarana-sarana penunjang lainnya, seperti MCK umum yang apik, yang tidak mengganggu kenyamanan pengunjung serta disiapkan tempat-tempat buang sampah yang serasi dengan model bangunan PKL ini. Bisa juga dipilih model bangunan dengan sistem knockdown (mudah dilepas-lepas) dan dibawa pulang bersama gerobaknya atau permanen yang tinggal hanyalah tenda tempat berjualan sementara gerobak dibawa pulang. Jika akan menggunakan sistem knockdown, tentunya material yang digunakan harus kuat dan tahan lama agar tidak mudah rusak pada saat dilepas-lepaskan, hanya saja cukup merepotkan. Cara ini bisa dilakukan jika lahan PKL ini dipakai bersama dengan kegiatan lain. Jika tidak, barangkali lebih cocok menggunakan model yang permanen, yang tentunya bagunan tenda dan gerobaknya harus memiliki konsistensi warna sehingga tidak menimbulkan kesan semrawut bagi pemandangan pengunjungnya.

Kesatuan (unity) warna dan bentuk, harmoni, keseimbangan (balance) bentuk adalah unsur-unsur estetika yang sangat diperlukan di dalam mendisain bangunan-bangunan PKL serta bangunan-bangunan pertokoan secara mikro dan mendisain bangunan-bangunan tersebut terhadap lingkungan pusat kota secara makro. Cara ini diterapkan pula di beberapa simpul kegiatan PKL yang berada di beberapa wilayah kota Semarang. Apabila PKL telah ditata kembali dan dipercantik maka PKL inipun akan menebarkan kecantikannya di wajah kota Semarang.

Memang, penataan PKL ini harus diikuti dengan langkah-langkah lainnya, seperti penataan kembali perparkiran yang sebagian digunakan oleh PKL, juga sirkulasi kendaraan bermotor yang memasuki kawasan ini serta pelaksanaan peraturan yang berdasarkan kesepakatan bersama seperti waktu (jam) berjualan sehingga tidak ada yang menginap di dalam kios-kios PKL. Untuk itu pula pemerintah kota kita harus memiliki wibawa, konsistensi, bersih, serta terbuka dalam memonitor atau mengawasi jalannya pelaksanaan peraturan.

DAFTAR PUSTAKA

- Heryanto, Bambang, 2011, *Roh dan Citra Kota : Peran Perancangan Kota Sebagai Kebijakan Publik*. Surabaya : Brilian Internasional
- Lynch, Kevin, 1962, *The Image of The City*, The H.I.T. Pressmassachusetts.
- Maryatmo, R. dan Susilo, YS. (1996). *Kumpulan Tulisan Dari Masalah Usaha Kecil Sampai Masalah Ekonomi Makro*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.
- Shirvani, Hamid, 1984, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York – USA.
- Trancik, R., 1986, *Finding Lost Space : Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold, New York.