

**LAPORAN PENELITIAN
YANG DIAJUKAN KE LEMBAGA PENELITIAN DAN
PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT**



**KAJIAN *STREETSCAPE* KORIDOR JALAN PEMUDA BLORA
UNTUK MENINGKATKAN *VISUAL IMAGE* KAWASAN**

Disusun oleh:

Ketua Tim

Sintia Dewi W., S.T., M.T. (NIK/NIDN: 10315004/0326048902)

Anggota:

Yunita Ardianti S., S.T., M.T. (NIK/NIDN: 10315008/0319068203)

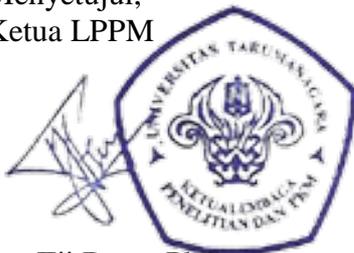
**PROGRAM STUDI S1 ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS TARUMANAGARA
JAKARTA
TAHUN 2021**

**HALAMAN PENGESAHAN
LAPORAN PENELITIAN
Periode 1/ Tahun 2020-2021**

1. Judul : Kajian *Streetscape* di Koridor Jalan Pemuda Blora untuk Meningkatkan *Visual Image* Kawasan
2. Ketua Tim
 - a. Nama dan Gelar : Sintia Dewi Wulanningrum,S.T.,M.T.
 - b. NIDN/NIK : 0326048902/ 10315004
 - c. Jabatan/Gol : Asisten Ahli 150/ IIIB
 - d. Program Studi : S1 Arsitektur
 - e. Fakultas : Teknik
 - f. Bidang Keahlian : Perancangan Kota/ Sejarah dan Arsitektur
 - g. Alamat Kantor : JL.S.Parman No.1 Jakarta Barat
 - h. Nomor HP/Tlp/Email : 085771333390/ sintiaw@ft.untar.ac.id
3. Anggota Tim Penelitian
 - a. Jumlah Anggota : Dosen 1 orang
 - b. Nama Anggota I/Keahlian :Yunita Ardianti Sabtalistia,S.T.,M.T/ Arsitektur Lingkungan
 - c. Nama Anggota II/Keahlian : -
 - d. Nama Anggota III/Keahlian : -
 - e. Jumlah Mahasiswa : 1 orang
 - f. Nama Mahasiswa/NIM : Rafael Kelvin Hermawan/315170137
4. Lokasi Kegiatan Penelitian : Jalan Pemuda, Blora
5. Luaran yang dihasilkan : Jurnal Nasional Terakreditasi ; Jurnal Pawon ITN
6. Jangka Waktu Pelaksanaan : Periode I (Januari- Juni)
7. Biaya yang disetujui ke LPPM : Rp 12.000.000,00

Jakarta, 30 Juni 2021

Menyetujui,
Ketua LPPM



Jap Tji Beng, Ph.D.
NIDN/NIK: 0323085501 / 10381047

Ketua Tim

Sintia Dewi Wulanningrum,S.T.,M.T
NIDN/NIK: 0326048902/ 10315004

RINGKASAN

Koridor di Jalan Pemuda Blora merupakan koridor utama di Kabupaten Blora, pada koridor Jalan Pemuda terdapat fungsi perdagangan dan jasa, fungsi perkantoran, hunian, pelayanan umum dan khusus, serta terdapat deretan bangunan-bangunan lama, peninggalan kolonial dan kebudayaan Tionghoa. Sebagai salah satu koridor komersial yang berpengaruh di Blora, Koridor Jalan Pemuda saat ini berkembang menjadi area komersial, dimana terdapat 66% sebagai fungsi perdagangan dan jasa. Pada saat ini koridor Jalan Pemuda telah berkembang menjadi sebuah koridor komersial yang memiliki beberapa bangunan baru dengan gaya arsitektur modern. Akan tetapi, bangunan peninggalan Belanda, serta arsitektur Tionghoa yang tersisa dalam ruang koridor tersebut belum terintegrasi dengan penataan *streetscape*. Oleh sebab itu, diperlukan penataan *streetscape* yang mampu mencerminkan karakteristik kawasan. Dengan mengetahui karakteristik kawasan dapat mempermudah dalam mengoptimalkan *visual image* kawasan. Sebuah kawasan ataupun wilayah koridor jalan dikenal dengan adanya ciri khusus yang dimiliki oleh segala elemen pembentuknya. Bahkan kekhasan yang dimiliki oleh masing-masing koridor dapat membantu manusia dalam mengorientasikan dirinya ketika berada di suatu wilayah tertentu (Rizqiyah, 2016). Metode penelitian yang dipakai adalah kualitatif deskriptif, untuk mengidentifikasi koridor di Jalan Pemuda dan menganalisis *streetscape* koridor di Jalan Pemuda. Tujuan penelitian yaitu untuk mengidentifikasikan *streetscape* Jalan Pemuda, serta untuk menganalisis kualitas fisik *existing* pada koridor Jalan Pemuda, serta membuat rencana penataan *streetscape* agar dapat mengoptimalkan *visual image* kawasan. Berdasarkan hasil analisis, menunjukkan bahwa penataan *streetscape* di koridor Jalan Pemuda masih belum optimal dan terintegrasi dengan bangunan-bangunan peninggalan Belanda, serta bangunan yang mendapat pengaruh kebudayaan Tionghoa.

Kata kunci : Koridor Jalan Pemuda, *Streetscape*, *Visual Image*

PRAKATA

Segala puji bagi Allah SWT, penulis panjatkan atas kehadiran serta rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Penelitian dengan judul “Kajian *Streetscape* di Koridor Jalan Pemuda Blora untuk Meningkatkan *Visual Image* Kawasan”.

Atas tersusunya Laporan Penelitian ini, penulis dengan kerendahan hati mengucapkan banyak terima kasih kepada;

- ❖ Seluruh rekan dari Program Studi S1 Arsitektur Universitas Tarumanagara
- ❖ Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Tarumanagara yang telah mendukung pelaksanaan program.
- ❖ Serta kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam pelaksanaan Penelitian “Kajian *Streetscape* di Koridor Jalan Pemuda Blora untuk Meningkatkan *Visual Image* Kawasan”.

Jakarta, 30 Juni 2021

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	1
HALAMAN PENGESAHAN	2
RINGKASAN	3
PRAKARTA.....	4
DAFTAR ISI	5
DAFTAR GAMBAR.....	6
BAB I PENDAHULUAN	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
BAB III METODE PENELITIAN	20
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	26
BAB V KESIMPULAN..	43
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN	
Instrumen Penelitian.....	48
Susunan Personalia Peneliti.....	48
Draft Artikel Imiah.....	49
Logbook Penelitian.....	63

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Elemen <i>Streetscape</i>	14
Gambar 2.2. Sidewalks.....	16
Gambar 2.3. <i>Street corners</i>	17
Gambar 2.4. <i>Good Design Elements in Raingarden</i>	18
Gambar 3.1. Peta Lokasi Penelitian.....	23
Gambar 3.2. Koridor Jalan Pemuda.....	24
Gambar 4.1. Lokasi Penelitian.....	26
Gambar 4.2. Pembagian spot koridor Jalan Pemuda.....	26
Gambar 4.3. Spot ke 1 koridor Jalan Pemuda.....	27
Gambar 4.4. Spot ke 2 koridor Jalan Pemuda.....	28
Gambar 4.5. Spot ke 3 koridor Jalan Pemuda	29
Gambar 4.6. Spot ke 4 koridor Jalan Pemuda.....	30
Gambar 4.7. Spot ke 5 koridor Jalan Pemuda.....	31
Gambar 4.8. Persebaran tempat sampah pada <i>eksisting</i> koridor Jalan Pemuda.....	32
Gambar 4.9. Titik Persimpangan di koridor Jalan Pemuda Blora.....	33
Gambar 4.10. Persebaran Vegetasi di koridor Jalan Pemuda Blora	34
Gambar 4.11. Papan nama di koridor Jalan Pemuda Blora Sisi Utara.....	35
Gambar 4.12. Papan nama di koridor Jalan Pemuda Blora Sisi Selatan.....	36
Gambar 4.13. Contoh Standart Bangku Taman.....	38
Gambar 4.14. Contoh Standart Dimensi Tempat Sampah.....	38
Gambar 4.15. Contoh Jalur Pejalan Kaki yang Nyaman.....	39
Gambar 4.16. Contoh Standart Papan Nama Toko.....	39
Gambar 4.17 Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 1.....	40
Gambar 4.18. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 1 (Sisi Selatan).....	41
Gambar 4.19. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 2.....	41
Gambar 4.20. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 2 Sisi Selatan.....	42
Gambar 4.21. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 4.....	43
Gambar 4.22. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 4 (Sisi Selatan).....	43

BAB I PENDAHULUAN

Koridor Jalan Pemuda Blora merupakan koridor utama di Kabupaten Blora, dimana terdapat fungsi perdagangan dan jasa, fungsi perkantoran, hunian, pelayanan umum dan khusus. Selain itu pada Koridor Jalan Pemuda terdapat juga bangunan-bangunan lama, peninggalan kolonial dan kebudayaan Tionghoa. Sebagai salah satu koridor utama yang berpengaruh di Blora, Koridor Jalan Pemuda saat ini berkembang menjadi area komersial yaitu sebagai fungsi perdagangan jasa. Jumlah total bangunan yang berada di sepanjang koridor sebanyak kurang lebih 74 bangunan.

Fungsi perdagangan dan jasa, mendominasi koridor Jalan Pemuda yaitu sebanyak 66 %, kemudian terdapat fungsi hunian sebanyak 11%. Fungsi hunian yang berada pada koridor Jalan Pemuda, merupakan bangunan-bangunan lama yang telah ada sejak dahulu, bangunan-bangunan ini merupakan peninggalan arsitektur Kolonial dan Cina. Selain itu pada koridor Jalan Pemuda terdapat juga fungsi perkantoran sebanyak 8 % (Kantor Telkom, Kantor Bupati Blora, Kantor Dinas Sosial, Kantor Penanaman Modal dan lain sebagainya); fungsi campuran berupa rumah toko (ruko) sebanyak 7%, ruko yang berada di sepanjang koridor jalan Pemuda merupakan bangunan lama , dimana sebagian besar memiliki gaya arsitektur Cina. Selain itu, terdapat juga fungsi pelayanan umum sebanyak 4% (PAUD 123, Gereja Santo Pius X dan Kelenteng Hok Tik Bio); dan fungsi pelayanan khusus sebanyak 4% , antara lain : Kodim, Polisi Militer dan Poltas Blora.

Pada saat ini koridor Jalan Pemuda telah berkembang menjadi sebuah koridor komersial yang memiliki beberapa bangunan baru dengan gaya arsitektur modern. Pada bangunan pelayanan fungsi khusus, seperti: Polisi Militer, Satlantas Blora , Kodim, Rumah Dinas Wakil Bupati, Rumah Cafe (Ex.Seruni) merupakan bangunan peninggalan Belanda. Bangunan-bangunan tersebut merupakan bangunan peninggalan Belanda yang masih digunakan sebagai fasilitas umum, maupun digunakan pemiliknya untuk kegiatan perdagangan. Selain itu, terdapat pula bangunan komersial yang digunakan untuk kegiatan perdagangan dan jasa seperti; rumah toko Prima, rumah makan Citra Minang, Toko Panca Logam, Toko Sumber Makmur, fungsi hunian, serta ruko lainnya peninggalan kebudayaan Tionghoa. Akan tetapi, penataan *streetscape* di sepanjang koridor kurang dapat terintegrasi dengan bangunan-bangunan lama tersebut, sehingga diperlukan penelitian lebih lanjut terkait penataan *streetscape* koridor, supaya dapat terintegrasi dengan bangunan-bangunan yang memiliki nilai sejarah tersebut. *Streetscape* adalah istilah yang digunakan untuk

menggambarkan alam dan binaan, dan didefinisikan sebagai kualitas desain jalan dan efek visualnya. *Streetscape* meliputi; bangunan, permukaan jalan, dan juga perlengkapan dan perlengkapan yang memudahkan penggunaannya dari halte bus dan tanda untuk skema penanaman (Rehan, 2013).

Dengan mengetahui karakteristik kawasan dapat mempermudah dalam mengoptimalkan *visual image* kawasan. Sebuah kawasan ataupun wilayah koridor jalan dikenal dengan adanya ciri khusus yang dimiliki oleh segala elemen pembentuknya. Bahkan kekhasan yang dimiliki oleh masing-masing koridor dapat membantu manusia dalam mengorientasikan dirinya ketika berada di suatu wilayah tertentu (Rizqiyah, 2016). Seperti yang dikemukakan Lynch (1969, dalam Zahnd 1999) mengenai pentingnya sebuah citra mental, karena citra mental yang jelas dapat memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain.

Penelitian sebelumnya

Penelitian yang ditulis oleh Ismail, W.N., Ja'afar, N., et al, (2019) yang berjudul "*Historic Streetscape Characterization: Exploring the Evolution of Street in the Malay Royal Town*", studi tersebut menyimpulkan bahwa peran jalan tradisional di Malay Royal Town yang kaya dengan perpaduan gaya arsitektur yang menarik, berdampak pada daya tarik kota secara keseluruhan. Studi morfologi menunjukkan bahwa perubahan perkotaan dipengaruhi oleh fungsi kota dan pengaturan geografis seperti sungai. Sedangkan transformasi fisik mengungkapkan bahwa pola dan pergerakan jalan, bangunan dan ciri arsitektural, karakter lanskap dan elemen alam serta aktivitas di sekitar Malay Royal Town dikaitkan dengan karakter kota yang dibangun oleh kolonial yang memanasifestasikan lanskap jalan bersejarah dengan identitas dan karakter yang khas. Hasil dari studi ini, diharapkan dapat diterapkan secara inovatif pada kota-kota kontemporer di mana para perencana masa kini harus belajar dari warisan kota yang sangat menekankan jalan sebagai *public space*.

Soemardiono, Raxhmawati, Ardianta, et al, (2017) yang berjudul "*Innovative Sustainable Streetscape Design Along Kembang Jepun Corridor Surabaya*", Streetscape di Koridor Kembang Jepun berpotensi untuk dikembangkan, karena dapat menghasilkan situasi lingkungan kota yang menarik, kondisi sosial dan pendukung pembangunan ekonomi perkotaan. Pada eksisting terdapat beberapa masalah seperti; kurangnya tanaman hijau dan juga keamanan. Penelitian ini, menggunakan Pendekatan FGD, yaitu metode diskusi dengan beberapa pemangku kepentingan untuk memberikan ide desain inovatif dalam

pengembangan streetscape yang memiliki arti dalam pembangunan kota berkelanjutan, karena partisipasi pemangku kepentingan merupakan faktor penting dalam proses desain berkelanjutan. Hasil yang diharapkan dari penelitian ini adalah mengembangkan desain pemandangan jalan yang inovatif di koridor dengan mengembangkan potensi dan tetap mempertahankan bangunan cagar budaya.

Selanjutnya, Penelitian yang ditulis Mokodongan dan Tallei (2016) yang berjudul “Prinsip Desain Koridor Komersial di Kawasan Kota Tua Gorontalo”, berisi tentang Jl. W. Monginsidi yang merupakan Koridor komersial yang perlahan mulai berganti wajah baru dengan alasan modernitas dan trend model bangunan masa kini. Koridor ini tidak didukung oleh kualitas daya tarik lingkungan dan pola ruang yang baik. Deretan jalur pedestrian habis terpakai untuk area parkir kendaraan, tempat jualan PKL, minimnya pencahayaan di malam hari dan sirkulasi yang tidak jelas menyebabkan koridor ini terlihat semrawut. Untuk menyelesaikan kasus ini, maka metode yang digunakan adalah eksplanatori yaitu melakukan kajian /tinjauan terhadap prinsip penataan kota tua. Selanjutnya pendekatan yang dilakukan adalah melalui studi banding dengan persoalan sejenis untuk mengetahui prinsip normatif desain koridor komersial di Jl. W. Monginsidi. Hasil dari studi adalah prinsip dan simulasi perancangan disepanjang Jl. Wolter Monginsidi, Kota Gorontalo.

Penelitian yang ditulis oleh Wardiningsih, Putra, et all. (2018), yang berjudul: *Streetscape Beautification, Penggunaan Patung Pada Lanskap Jalan Di Provinsi Bali*, berisi tentang, Bali yang merupakan simbol pariwisata Indonesia memiliki suplai wisata berupa keindahan alam dan atraksi seni budaya. Patung yang digunakan dalam lanskap jalan di Bali mewakili perwujudan ekspresi seni dan budaya serta agama Hindu yang merupakan kepercayaan utama di Provinsi Bali. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penggunaan patung pada lanskap jalan di Provinsi Bali. Metode yang digunakan berupa metode studi kasus dan analisis nilai penting. Penelitian ini mengambil lokasi di Kota Denpasar, Kabupaten Badung, dan Kabupaten Gianyar. Berdasarkan hasil analisis ditemukan bahwa nilai signifikan dari patung-patung yang ada pada lanskap jalan di lokasi penelitian adalah budaya, sains, dan agama.

Penelitian yang ditulis oleh Ramadhan, T., Wijaya, K.,Muttaqin,Z.R., Rahmat , A. (2018), yang berjudul “*Sustainable Streetscape pada Koridor Kawasan Komersial Studi Kasus : Koridor Jalan Cibaduyut Raya, Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC)*”, berisi tentang Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC) khususnya bagian koridor Jalan Cibaduyut Raya merupakan salah satu pusat kegiatan wisata belanja sepatu di Kota Bandung. *Sustainable streetscape* memainkan peran penting dalam

membentuk citra visual kota-kota yang berkelanjutan, karena ini adalah salah satu faktor terpenting yang membantu keberhasilan kota, dan tempat-tempat wisata. Penelitian ini bertujuan untuk melihat kualitas fisik existing pada koridor Jalan Cibaduyut Raya sebagai pusat kegiatan area belanja sepatu kulit di Kota Bandung. Lalu mengkaji elemen dan prinsip *sustainable streetscape* yang nantinya dapat diterapkan pada koridor Jalan Cibaduyut Raya sehingga berdampak pada sosial, ekonomi dan citra visual kota. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dengan berfokus pada pemecahan masalah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa koridor KSISC belum cukup berkelanjutan sehingga untuk membangun *streetscape* yang berkelanjutan, prinsip-prinsip *sustainable streetscape* harus diterapkan secara menyeluruh.

Berdasarkan penelitian sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa *streetscape* koridor berperan penting dalam menentukan citra visual suatu kawasan, oleh sebab itu diperlukan identifikasi *eksisting* mengenai karakter koridor tersebut, sehingga dapat mengoptimalkan potensi asli dari koridor tersebut. Melalui analisis terhadap *eksisting* terkait dengan karakter visual koridor, diperlukan identifikasi terlebih dahulu, sebelum memutuskan rencana dan desain penataan koridor. Pada *eksisting* koridor Jalan Blora, *streetscape* masih kurang terintegrasi dengan karakter bangunan di sekitarnya, serta kurangnya penataan *streetscape* pada koridor, seperti tidak adanya bangku taman, tempat sampah, penanda nama yang kurang jelas, jalur pejalan kaki yang kurang nyaman, tidak ada *signages* untuk disabilitas, terdapat juga penanda nama bangunan yang menutupi karakteristik tampilan fasad asli bangunan, sehingga karakteristik bangunan tertutup.

Berdasarkan permasalahan diatas diatas, maka rumusan masalah penelitian yaitu:

- Bagaimana tinjauan *streetscape* pada koridor Jalan Pemuda Blora
- Bagaimana konsep penataan *streetscape* pada koridor Jalan Pemuda Blora sehingga mampu mengoptimalkan *visual image* kawasan

Tujuan penelitian :

- Untuk mengidentifikasi *Streetscape* Jalan Pemuda, serta untuk menganalisis kualitas fisik pada koridor Jalan Pemuda
- Membuat konsep rencana penataan *streetscape* agar dapat mengoptimalkan *visual image* kawasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan Mengenai Koridor

Istilah koridor secara fisik dapat diartikan sebagai sebuah organisasi ruang linier sedangkan secara non-fisik dapat diartikan sebagai sebuah system tautan/keterkaitan (Moughtin, 2003). Sedangkan menurut Bishop (1989) yang dimaksud dengan koridor jalan adalah pinggir jalan untuk pejalan kaki dan halaman depan antara fasade bangunan.

Menurut Krier (1979) koridor merupakan jalur pergerakan penduduk dengan ruang yang ditentukan oleh pola, fungsi, sirkulasi, serta dinding yang membatasi yang mana dapat berupa bangunan, pepohonan, atau elemen pembentuk ruang lainnya. Selain itu, sebuah koridor juga berkaitan erat dengan aspek visual yang mendukung, antara lain:

a. Fenomena psikologi

Fenomena ini berkaitan dengan tampilan fisik koridor yang dapat menimbulkan rasa tertentu yang bersifat emosi dan erat kaitannya dengan makna yang dihadirkan oleh suatu obyek atau lingkungan kepada pengamat.

b. Fenomena fisik

Fenomena fisik berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual yang erat kaitannya dengan hubungan yang terjadi antar elemen dalam suatu lingkungan.

Tipe Bentuk Koridor

Tidak ada standar baku yang membagi tipe jalan secara pasti. Banyak jalan yang sudah didesain dan dibangun yang akhirnya disukai, dijadikan sebagai bahan tulisan, dan diabadikan (difoto), tetapi analisa mengenai bentuk jalan masih sedikit dihasilkan (Moughtin, 1992).

Secara fisik, ada dua tipe jalan, yaitu :

- 1) Jalan yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan disekitarnya (blocks).
- 2) Jalan yang terbentuk sebagai dampak tiga dimensional bangunan yang ada disekitarnya dan di dalamnya terdapat ruang terbuka dan lansekap.

Selain itu, jalan juga dapat dibedakan berdasarkan :

- 1) Lurus atau berkelok
- 2) Panjang atau pendek
- 3) Lebar atau sempit
- 4) Terbuka atau tertutup
- 5) Informal atau formal

- 6) Skala
- 7) Proporsi
- 8) Kontras
- 9) Ritme/Irama
- 10) Konektivitas

Menurut Moughtin dalam bukunya *Urban Design : Green Dimension*, terdapat tiga unsur utama yang diperhatikan dalam mendesain jalan, yaitu

- 1) Fungsi sosial dan ekonomi jalan.
- 2) Peran fisik dan visual jalan
- 3) Kemampuan jalan dalam mengakomodasi teknologi, seperti *lighting* dan sebagainya.

Dari berbagai bentuk dan tipe koridor tersebut, koridor Jalan Pemuda termasuk dalam koridor yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan di sekitarnya.

Menurut Moughtin (1992), faktor yang berpengaruh dalam mendesain suatu koridor adalah

- (1) Kegunaan lahan
- 2) Aturan pengembangan kawasan
- 3) Pengembangan lingkungan sekitar kawasan
- 4) Perubahan strata sosial
- 5) Pola distribusi populasi

Tinjauan Tantang *Visual Image*

Sebuah kawasan ataupun wilayah koridor jalan dikenal dengan adanya ciri khusus yang dimiliki oleh segala elemen pembentuknya. Bahkan kekhasan yang dimiliki oleh masing-masing koridor dapat membantu manusia dalam mengorientasikan dirinya ketika berada di suatu wilayah tertentu. Seperti yang dikemukakan Lynch (1969, dalam Zahnd 1999) mengenai betapa pentingnya sebuah citra mental karena citra mental yang jelas dapat memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat, dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain.

Citra visual sebuah kota maupun suatu wilayah juga dapat dihadirkan melalui penghubung visual. Penghubung visual tersebut dapat terealisasi dengan adanya kesamaan visual antara satu bangunan dengan bangunan yang lain dalam suatu kawasan sehingga dapat menimbulkan suatu *image* tertentu (Rizqiyah, 2016).

Setiap *place* mempunyai sifat lokalitas khusus yang menghasilkan *spirit of place*. Unsur-unsur yang menghasilkan karakter tersebut adalah (Garnham, 1985):

1. *Physical Features and Appearance*, ciri fisik dan penampilan.
2. *Observable Activities and Function*, aktivitas yang teramati dan fungsi.
3. *Meanings or Symbol*, yaitu arti atau simbol.

Tinjauan tentang *Streetscape*

Streetscape adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan alam dan binaan, dan didefinisikan sebagai kualitas desain jalan dan efek visualnya, terutama bagaimana area beraspal ditata dan dirawat. *Streetscape* meliputi; bangunan, permukaan jalan, dan juga perlengkapan dan perlengkapan yang memudahkan penggunaannya dari halte bus dan tanda untuk skema penanaman (Rehan, 2013).

Karakter suatu jalan ditentukan oleh elemen-elemen lingkungan sekitarnya. Membahas *streetscape* tidak hanya membahas elemen jalannya saja tetapi mencakup semua elemen yang ada di sekitar jalan tersebut, misalnya *street furniture*, jalur pedestrian, jalur tanaman, pertokoan, bangunan, dan lain sebagainya. Semua elemen tersebut bertujuan untuk memberikan manfaat bagi masyarakat berupa (Kapiti Coast District Council, 2008) :

- 1) *Health benefits*
- 2) *Social benefits*
- 3) *Economic benefits*
- 4) *Property value benefits*
- 5) *Environmental benefits*

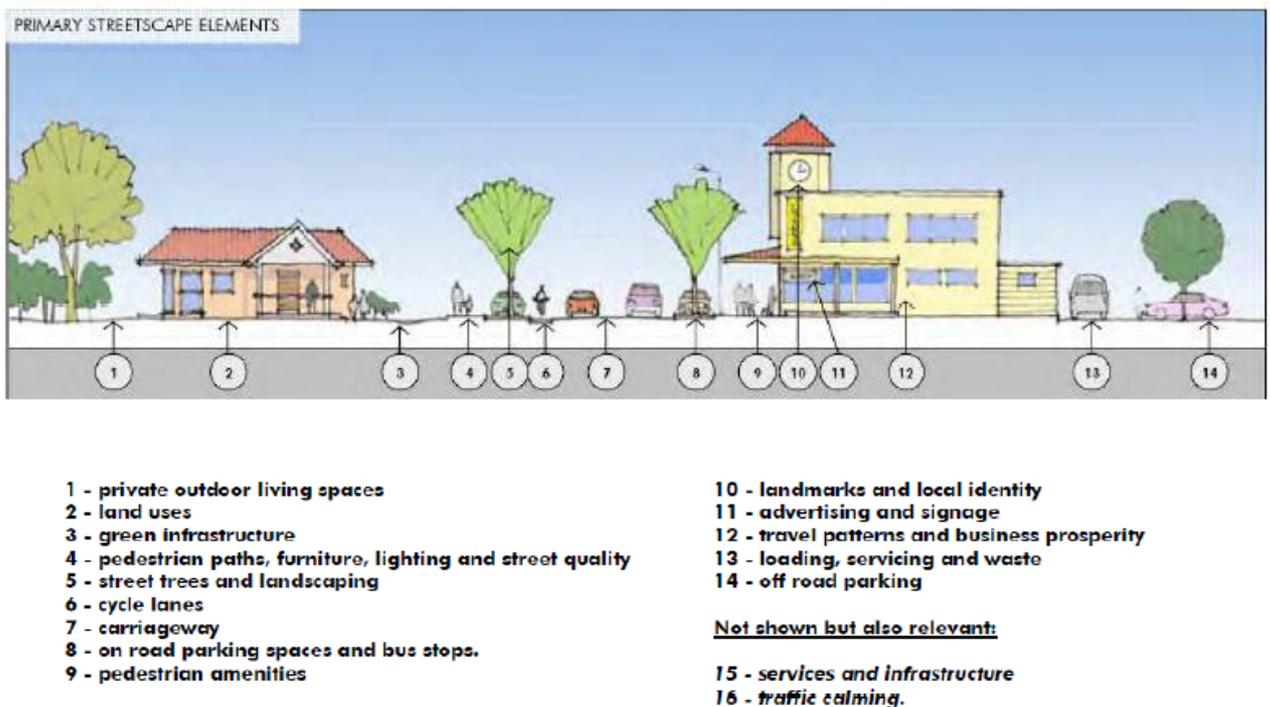
Jika dilihat dari definisinya, *streetscape* mempunyai prinsip yang sama dengan *livable street*, yaitu sama-sama bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat. Tetapi *streetscape* lebih condong kepada pendetailan semua elemen-elemen fisik yang ada dan berhubungan dengan jalan. Sedangkan *livable street* fokus pada pengguna jalannya. Tetapi keduanya saling berhubungan dan terikat satu sama lain. Jadi, apabila elemen-elemen *streetscape* sudah terpenuhi dan terlengkapi, maka *livable street* akan dapat terwujud. Hal ini dapat diketahui dari indikator keberhasilan *livable street* dan manfaat dari *streetscape*, keduanya sama, sama-sama memberikan dampak yang positif terhadap aspek sosial, ekonomi, kesehatan, dan lingkungan.

Tujuan desain *streetscape* yang berkelanjutan adalah mewadahi interaksi sosial dan ekonomi. Secara garis besar di dalam Rehan, (2013), *sustainable streetscape* bertujuan untuk

1. Meningkatkan kualitas lingkungan dalam hal ini udara, air, dan dapat mengurangi radiasi serta polusi;
2. Memenuhi kesejahteraan sosial dengan membuat jalan yang layak digunakan untuk berjalan dan berkumpul tempat dimana interaksi sosial dapat terjadi secara teratur;
3. Mempertahankan vitalitas ekonomi dengan mengurangi konsumsi sumber daya material
4. Mempertahankan sumber daya alam yang terbatas dengan mengurangi penggunaan energi dan air, serta limpasan air hujan;
5. Mempertahankan dan memperbaiki citra visual untuk apapun kota;
6. Berkontribusi pada peningkatan kesehatan masyarakat dengan memfasilitasi dan mendorong berjalan kaki dan kegiatan rekreasi lainnya di dalam komunitas.

Elemen-Elemen *Streetscape*

Elemen-elemen *streetscape* meliputi semua elemen fisik yang ada di sekitar jalan tersebut. Jadi, jika membahas tentang *streetscape* tidak bisa dengan hanya melihat elemen jalannya saja tetapi juga semua elemen fisik yang ada dikiri kanan jalan, meliputi bangunan, vegetasi, ruang sosial, dan lain-lain. Berikut gambaran tentang *streetscape*,



Gambar 2.1. Elemen *Streetscape*
(Sumber : Kapiti Coast District Council, 2008)

Streetscape mencakup berbagai elemen, seperti jalur kendaraan dan jalur parkir, jalur sepeda, trotoar dan jalur kereta, perabotan jalan, halte bus, tiang listrik, pepohonan, penanaman aksen, dan papan nama. Semua item tersebut berada pada salah satu dari tiga zona utama *streetscape* (Daley dalam Ramadhan, 2018) :

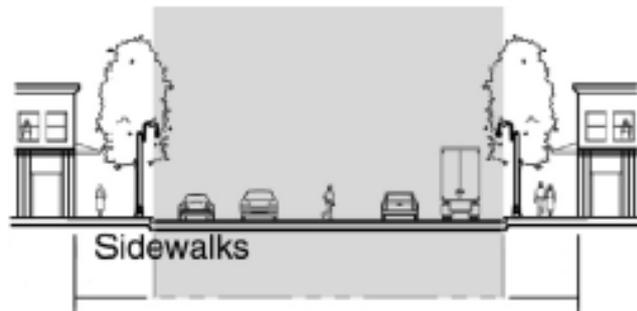
1. Zona Trotoar yaitu tempat di mana orang dapat bertemu dan berinteraksi kepada tetangga mereka atau sekadar menikmati jalan-jalan. Hal ini memungkinkan akses pejalan kaki ke seluruh penjuru jalan menuju tempat tinggal dan bisnis.
2. Zona Parkir memungkinkan pembeli yang bepergian dengan mobil untuk menuju sebuah kawasan komersial. Ini juga merupakan lokasi zona pemuatan untuk bisnis dan juga pemberhentian transit.
3. Zona Jalan yaitu jalur pergerakan kendaraan bermotor, meskipun mungkin juga menyediakan lalu lintas sepeda dengan jalur sepeda yang berdekatan dengan zona parkir.

Memahami hubungan dan interaksi aktivitas di dalam tiga zona tersebut sangat penting dalam mencapai keberhasilan *sustainable streetscape*. Setiap kawasan komersial dan persimpangan perlu diamati dan dianalisis untuk mengatasi tingkat aktivitas di setiap zona dan juga keseluruhan karakternya. Ada banyak aspek dari hak publik untuk dipertimbangkan saat merancang *streetscape*, karakteristik ini mempengaruhi bagaimana *streetscape* dirancang dan dibangun serta kemampuannya untuk menarik pejalan kaki dan penduduk.

Elemen Sustainable Streetscape (Reihan, 2013)

-Sidewalks

Sidewalks adalah komponen penting dari pemandangan jalan. *Sidewalks* harus dirancang untuk memberikan keamanan, menarik, ruang yang menarik dan nyaman untuk pejalan kaki dengan menyediakan tanaman yang dirancang dengan baik dan terkoordinasi dengan pencahayaan dan perabotan jalan



Gambar 2.2. Sidewalks
(Sumber : Reihan, 2013)

-Planters

Fungsi Tanaman yaitu menambahkan warna, tekstur dan estetika pada *streetscape* dan membantu mendefinisikan dan memisahkan ruang. Tanaman atau *planters* membantu mendefinisikan bangunan utama pada pintu masuk, dan meningkatkan nilai estetika. *Planters* ditempatkan pada jalan setapak, dan tidak boleh menimbulkan kemacetan atau menghalangi lalu lintas pejalan kaki, dan penempatan di sudut jalan tidak boleh menghalangi pengemudi *saat* melihat. *Planters* dapat ditempatkan di area tempat duduk, di sepanjang tepi tempat parkir, di alun-alun pejalan kaki, dan di perabotan jalan.

-Street Furniture

Perabotan jalan atau *Street Furniture* jalan harus konsisten dan terintegrasi antara; desain, bahan, warna dan gaya yang akan melengkapi gaya arsitektur. Penempatan dan desain elemen harus dikoordinasikan untuk menghindari kekacauan visual. Elemen-elemen ini mungkin termasuk perlengkapan pencahayaan, wadah sampah, bangku, papan tanda, dan rak sepeda.

-Benches atau bangku taman

Bangku taman merupakan daya tarik publik yang berkontribusi dan dapat menjadikan kota, sebagai tempat yang menyenangkan bagi pejalan kaki (H. Coplan, 2001). Tujuan dari tempat duduk adalah untuk tempat menunggu dan istirahat.

-Lighting atau pencahayaan

Pencahayaan adalah elemen penting dalam pemandangan jalan, sebagaimana mestinya berkontribusi dalam menciptakan publik yang aman dan menyenangkan secara estetika. Semua area pejalan kaki harus menyala di malam hari, dan pencahayaan harus digunakan untuk mengkonfirmasi elemen lansekap, dekorasi, dan bangunan penting. Semua perlengkapan pencahayaan harus hemat energi dan memberikan emisi cahaya minimal untuk mencegah polusi langit malam.

-Trash receptacles

Tempat sampah merupakan elemen pemandangan jalan yang paling banyak digunakan dan harus berlokasi strategis untuk lalu lintas pejalan kaki di dekat bangku, halte bus, dan aktivitas lainnya. Minimal, satu wadah sampah harus ditempatkan di setiap sudut (Otak Inch, 2007). Bahan yang digunakan untuk tempat sampah harus berkelanjutan, atau didaur ulang bahan untuk mencapai keberlanjutan di jalanan.

-Signages

Signages memiliki peran penting dalam menciptakan perkotaan yang nyaman lingkungan dengan menetapkan panduan dan orientasi visual untuk pejalan kaki dan pengemudi.

-Street Corner

Street Corner memberikan peningkatan ruang dan peluang pejalan kaki untuk melakukan interaksi sosial melalui penempatan bangku dan perabotan jalan, serta tempat perlindungan yang aman ketika menunggu menyebrang jalan. *Street Corner* menyediakan jarak penyeberangan yang lebih pendek untuk pejalan kaki

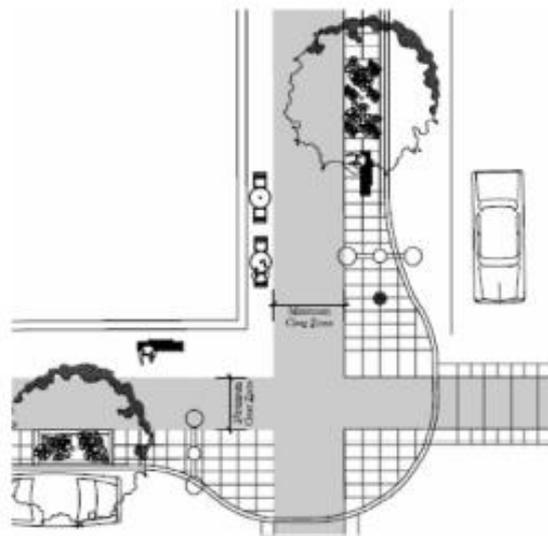


Fig. 2 Street corners. Ref. [10]

Gambar 2.3. *Street corners*
(Sumber : Reihan, 2013)

- Trees and landscape strips

Trees and landscape strips adalah solusi yang efektif yang dapat diletakkan di antara trotoar dan jalan, untuk menciptakan pembatas dari kendaraan dan jalan, mampu mengurangi

kebisingan, dan membuat pejalan kaki merasa lebih nyaman ketika berjalan di jalur pejalan kaki.

-Raingarden

Raingarden adalah *garden bed* yang dirancang untuk menampung air hujan. Saat air jatuh dan memasuki taman, air itu dilewatkan melalui media filter yang ditanami vegetasi, kemudian dimasukkan kembali ke sistem drainase atau menyerap ke tanah. Saat diintegrasikan ke *streetscape*, *raingardens* dapat memberikan solusi yang lebih ramah lingkungan dan mengurangi kebutuhan air untuk tanaman.

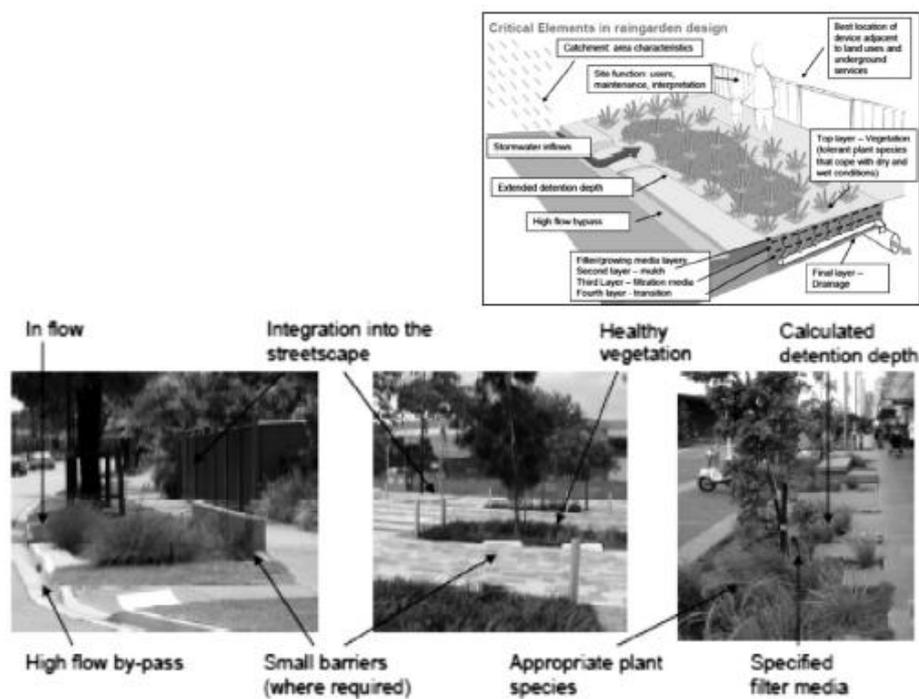


Fig. 3 Good design elements in raingarden. Ref. [11]

Gambar 2.4. *Good Design Elements in Raingarden*
(Sumber : Reihan, 2013)

-Halte bus

Halte bus adalah bangunan untuk melindungi calon penumpang bus dari dari cuaca. Semua halte bus harus ditandai dengan tanda halte bus dan dilengkapi dengan bangku dan tempat sampah.

-Median Jalan

Median adalah metode yang efektif untuk membuat pemandangan jalan yang lebih ramah bagi pejalan kaki. Desain median lanskap secara dramatis mengubah karakter visual jalan untuk pengendara dan pejalan kaki. Median dapat berkontribusi untuk pencapaian

sustainable streetscape dengan membangun area *raingarden* hijau, menggunakan bahan berkelanjutan di trotoar, atau menggunakan tenaga surya pada lampu jalan.

-*Curbs* atau sudut jalan

Curbs didefinisikan sebagai tepi trotoar, tempat bertemunya jalan dan bertindak sebagai penghalang untuk mencegah lalu lintas kendaraan naik ke trotoar. Trotoar landai menyediakan koneksi dari trotoar ke jalan untuk orang-orang dengan kursi roda, orang-orang mendorong kereta bayi, anak-anak bersepeda, dan layanan pengiriman. Trotoar landai diperlukan di semua persimpangan dan penyeberangan, termasuk penyeberangan blok tengah.

-*Bicycle facilities*

Dalam merancang jalan yang berkelanjutan harus mencakup identifikasi kebutuhan dan akomodasi sepeda. Jalan harus dirancang dan dibangun untuk mengakomodasi pengguna dan mendorong dengan aman penggunaan sepeda. Kebutuhan dasar pengendara sepeda ada dua: keamanan saat bergerak dalam lalu lintas dan nyaman, aman dan serta terjaminnya tempat parkir.

-*Public Art*

Ruang seni publik berfungsi sebagai identitas lokas serta sebagai tempat yang menyediakan kebebasan berekspresi. *Public art* dapat berfungsi sebagai ruang komunitas atau tempat bersosialisasi, serta dapat menceritakan tentang sejarah masyarakat setempat.

-*Cafe spaces*

Kafe *outdoors* dapat menciptakan bagian depan jalan yang aktif dan alami, serta trotoar yang sempit dapat juga menampung tempat duduk bergaya kafe.

Kafe pojok sebaiknya ditempatkan di tepi bangunan daripada di tepi luar trotoar, untuk menjaga jarak pandang di persimpangan .

Strategi Perencanaan Kota

Keberlanjutan ekonomi dan ekologi dapat memperkuat satu sama lain dan menguntungkan beberapa pihak. Misalnya, penerapan pengelolaan sampah terintegrasi program melalui implementasi sistematis pemangku kepentingan, dapat bermanfaat secara ekonomis dan ekologis. Utilitas terintegrasi dan perencanaan sumber daya dan pengelolaan melalui kolaborasi pemangku kepentingan yang sistematis dapat memberikan manfaat bagi keberlanjutan manusia yang lebih luas dan perkotaan yang terkoordinasi dengan baik dan komprehensif program pengembangan. Program sosial dan lingkungan menunjukkan biaya itu bukan halangan bagi perencanaan ekologi dan ekonomi kota, pembangunan dan

manajemen dan ilustrasi jejak sukses dalam pembangunan perkotaan yang dibawanya bersama-sama ruang kelembagaan dan budaya (Soemardiono,2017).

Terdapat 4 (empat) prinsip utama dalam merencanakan kota inovatif yaitu:

1. Pendekatan berbasis kota
2. Platform yang diperluas untuk desain kolaboratif dan pengambilan keputusan
3. Pendekatan satu sistem
4. Kerangka investasi yang menghargai keberlanjutan dan ketahanan.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif untuk mengidentifikasi *streetscape* koridor di Jalan Pemuda dan menganalisis *streetscape* koridor di Jalan Pemuda. Sedangkan pendekatan *Grounded research* digunakan untuk merumuskan fenomena-fenomena yang ada di *streetscape* koridor di Jalan Pemuda. Teknik pengumpulan data pada penelitian diperoleh melalui observasi atau pengamatan pada *streetscape* koridor di Jalan Pemuda, serta berasal dari literatur buku dan jurnal yang berkaitan dengan koridor, *streetscape* dan *visual image* pada bangunan.

Metode Penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti merupakan instrumen kunci (Sugiyono, 2005). Penelitian kualitatif adalah upaya untuk menyajikan dunia sosial, dan perspektifnya di dalam dunia, dari segi konsep, perilaku, persepsi, dan persoalan tentang manusia yang diteliti (Burhan, 2001).

Terdapat 4 macam teknik pengumpulan data, antara lain (Sugiyono, 2011):

a. Observasi

Observasi diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Pengamatan dan pencatatan dilakukan terhadap objek di tempat terjadi, karena penting untuk melihat perilaku dalam keadaan (*setting*) alamiah, melihat dinamika, dan gambaran perilaku berdasarkan situasi yang ada.

Observasi ini bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam melakukan, tahap-tahap penelitian selanjutnya Observasi dibedakan menjadi tiga macam yaitu:

1) Observasi Partisipatif

Dalam observasi ini, peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Dengan observasi partisipan ini, maka data yang diperoleh akan lebih lengkap, tajam, dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku yang nampak. Observasi partisipan dapat dibedakan menjadi empat macam yaitu:

a) Observasi partisipasi pasif

Peneliti datang di tempat kegiatan orang yang diamati, tetapi tidak ikut terlibat dalam kegiatan tersebut.

b) Observasi partisipasi moderat

Dalam observasi ini terdapat keseimbangan antara peneliti menjadi orang dalam dengan orang luar. Peneliti dalam mengumpulkan data ikut observasi partisipatif dalam beberapa kegiatan, tetapi tidak semuanya.

c) Observasi partisipasi aktif

Dalam observasi ini peneliti ikut melaksanakan apa yang dilakukan oleh nara sumber, tetapi belum sepenuhnya lengkap.

d) Observasi partisipasi lengkap

Dalam melakukan pengumpulan data, peneliti sudah terlibat sepenuhnya terhadap apa yang dilakukan sumber data.

2) Observasi terus terang dan tersamar

Dalam hal ini, peneliti dalam melakukan pengumpulan data menyatakan terus terang kepada sumber data, bahwa ia sedang melakukan penelitian. Jadi, mereka yang diteliti mengetahui sejak awal sampai akhir tentang aktivitas peneliti.

3) Observasi tak terstruktur

Observasi dalam penelitian kualitatif dilakukan dengan tidak berstruktur, karena fokus penelitian belum jelas. Fokus observasi akan berkembang selama kegiatan observasi berlangsung. Observasi tidak terstruktur adalah observasi yang tidak dipersiapkan secara sistematis tentang apa yang akan diobservasi.

b. Wawancara/Interview

Wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara ialah alat pengumpul informasi dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula. Dalam penelitian kualitatif, sering menggabungkan teknik observasi partisipatif dengan wawancara mendalam.

Metode penelitian kualitatif digunakan pada penelitian ini, melalui analisis *streetscape* koridor di Jalan Pemuda, untuk merumuskan konsep penataan *streetscape* yang mampu mengoptimalkan *visual image* kawasan.

Lokasi penelitian

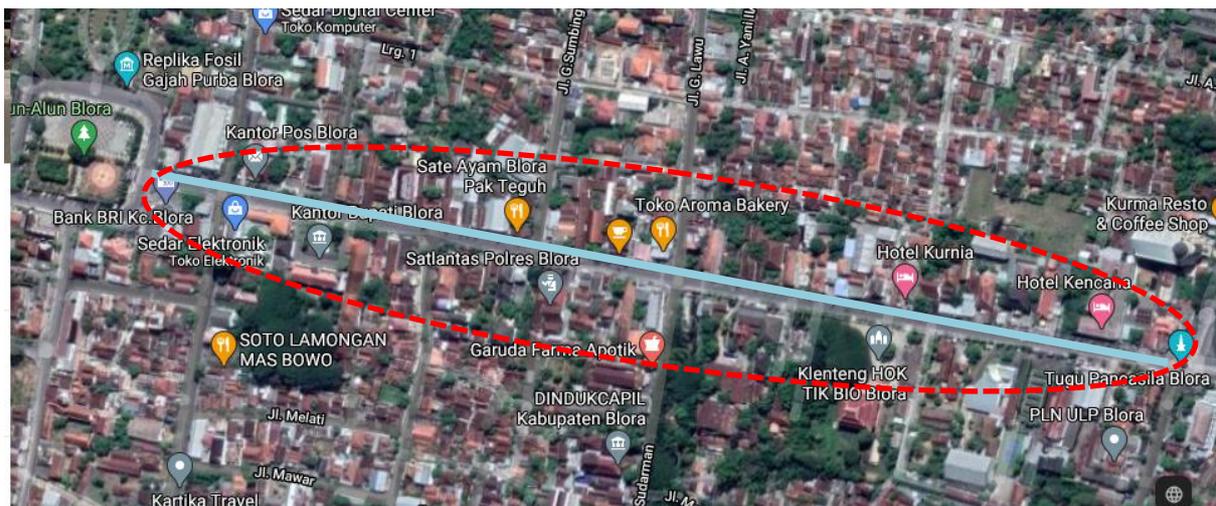
Kabupaten Blora adalah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dan berada sekitar 127 km sebelah timur Semarang. Blora berada di bagian timur Jawa Tengah, Kabupaten Blora berbatasan langsung dengan Provinsi Jawa Timur. Kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Rembang dan Kabupaten Pati di utara, Kabupaten Tuban dan Kabupaten Bojonegoro (Jawa Timur) di sebelah timur, Kabupaten Ngawi (Jawa Timur) di selatan, serta

Kabupaten Grobogan di barat. Blok Cepu, daerah penghasil minyak bumi paling utama di Pulau Jawa, terdapat di bagian timur Kabupaten Blora (wikipedia, 2021).

Jumlah penduduk Kabupaten Blora pada tahun 2019 sebesar 865,013 jiwa, dengan seks rasio 96,85 persen, artinya penduduk perempuan lebih banyak dibanding penduduk laki-laki. Tingkat kepadatan penduduk di Kabupaten Blora tahun 2019 rata-rata adalah 475,13 jiwa per km. Kepadatan tertinggi tercatat di Kecamatan Cepu sebesar 1.591 jiwa per km².

Sejak zaman Pajang sampai dengan zaman Mataram, Kabupaten Blora merupakan daerah penting bagi Pemerintahan Pusat Kerajaan, hal ini karena Blora terkenal dengan hutan jatinya. Blora mulai berubah statusnya dari *apanage* menjadi daerah kabupaten pada hari Kamis Kliwon, tanggal 11 Desember 1749 Masehi, yang sampai sekarang dikenal dengan hari jadi Kabupaten Blora.

Lokasi penelitian berada di Jalan Pemuda, Kabupaten Blora, dengan panjang koridor sekitar 1,2 Kilometer. Jalan Pemuda terletak di sebelah timur Alun-alun Kota Blora. Jalan Pemuda merupakan jalan utama di Kabupaten Blora. Jalan Pemuda merupakan jalan utama di kabupaten Blora karena berada di pusat kota Blora, serta terdapat bangunan-bangunan lama yang berada di sepanjang koridor Jalan Pemuda yang masih bisa dilihat sampai sekarang, dan di sepanjang Jalan Pemuda terdapat berbagai jenis kegiatan antara lain: perdagangan dan jasa, perkantoran, pelayanan umum, peruntukkan khusus dan perumahan. Jumlah total bangunan yang berada di sepanjang koridor sebanyak kurang lebih 74 bangunan.





Gambar 3.1. Lokasi Penelitian
(Sumber : google maps dan olahan penulis, 2021)

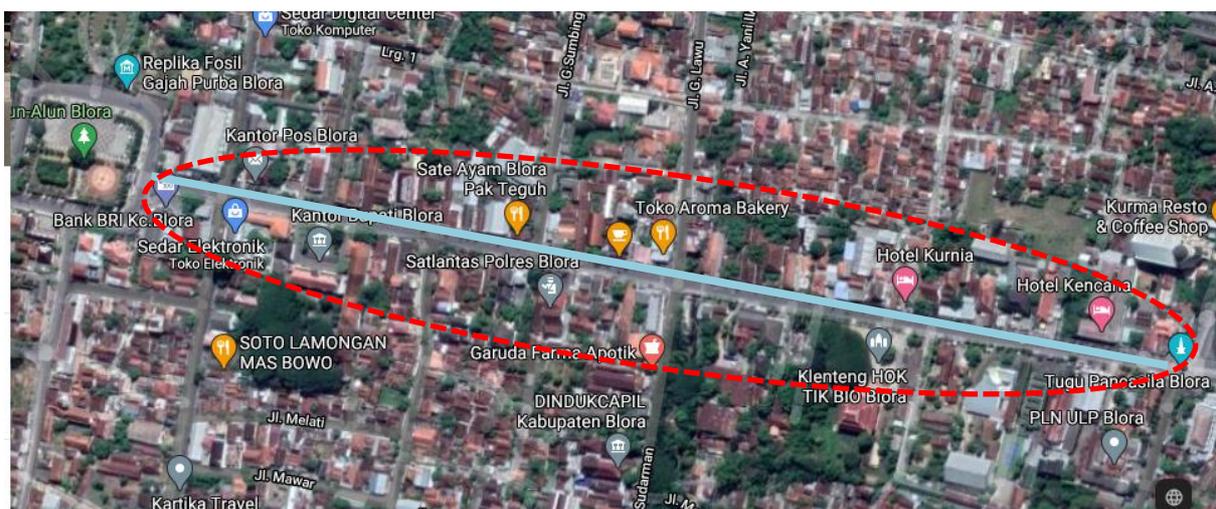


Gambar 3.2. Koridor Jalan Pemuda
Sumber : Street view, 2021

BAB IV PEMBAHASAN DAN ANALISA

Koridor Jalan Pemuda merupakan jalan kolektor di Kota Blora, dan memiliki lebar sekitar 20 meter . Pada koridor Jalan Pemuda terdapat berbagai fungsi bangunan, seperti; fungsi perdagangan dan jasa, fungsi perkantoran (Kantor Pemerintahan maupun Kantor Swasta), fungsi peruntukkan khusus (Satuan Lalu Lintas Blora, Kodim Blora, Markas Militer); fungsi pelayanan khusus (Gereja Santo Pius x, Kelenteng Hok Tik Bio), fungsi campuran (rumah toko) dan fungsi hunian.

Fungsi bangunan yang berada disepanjang koridor Jalan Pemuda sisi selatan antara lain; fungsi perdagangan dan jasa, seperti: toko elektronik Sedar, toko bangunan (Wesi Aji, Tiga Utama) toko sembako , toko sepeda (Enggal Jaya), toko sembako (Toko Prima), toko baju, toko pulsa, toko makanan (*Quick Chicken*) sebanyak 48% didominasi pengaruh gaya Post-Modern; fungsi perkantoran (Kantor Bupati Kabupaten Blora, Kantor Dinas Sosial, Kantor Dinas Penanaman Modal) sebanyak 14% didominasi gaya Post-Modern; fungsi campuran sebanyak 14% (rumah dan toko) mendapat pengaruh kebudayaan Tionghoa; serta peruntukkan khusus sebanyak 10% (Kodim, Markas Polisi Militer dan Satlantas Blora) mendapat pengaruh kebudayaan Kolonial; pelayanan umum sebanyak 7% (Gereja Katolik Santo Pius X, Klenteng Hok Tik Bio) mendapat pengaruh gaya arsitektur Post-Modern (Gereja Santo Pius) dan kebudayaan Tionghoa (Klenteng Hok Tik Bio); sebagai fungsi hunian sebanyak 7% mendapat pengaruh dari kebudayaan Tionghoa (Wulanningrum,2020).





Gambar 4.1. Lokasi Penelitian
 Sumber : google maps dan olahan penulis, 2021

Lokasi penelitian dibagi menjadi lima spot, dimulai dari sisi Barat sampai ke sisi Timur, sisi Barat dimulai dari Bank Mandiri dan Bank BRI Blora, sampai ke sisi timur yaitu Hotel Kencana Blora.

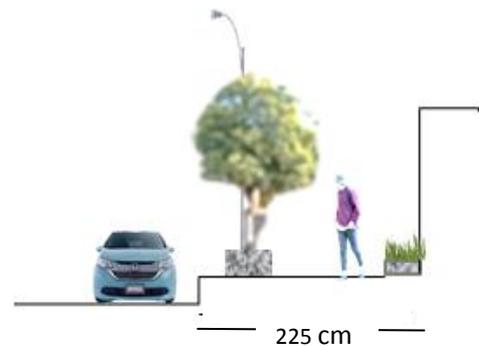


Gambar 4.2. Pembagian spot koridor Jalan Pemuda
 Sumber : google maps dan olahan penulis, 2021



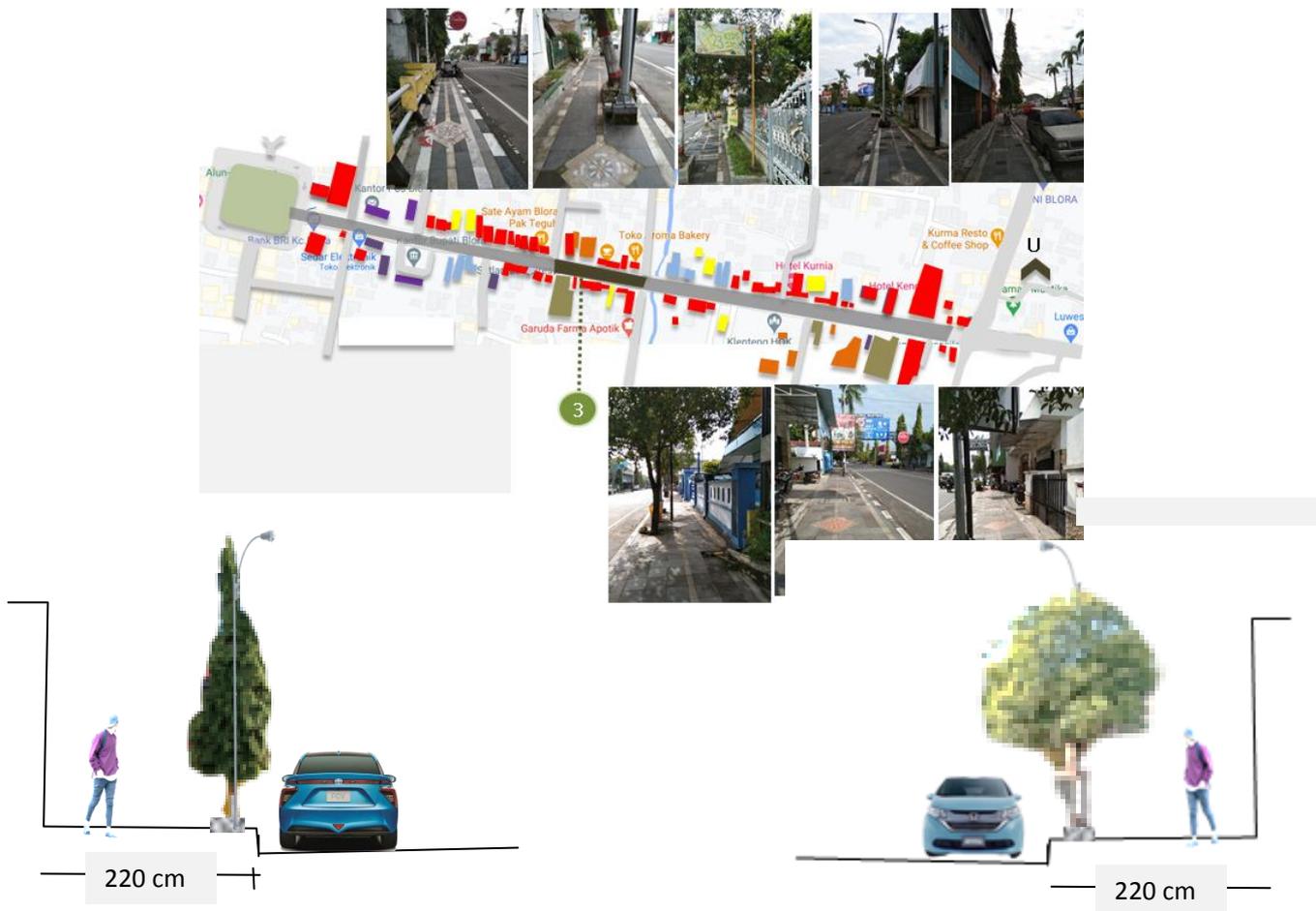
Gambar 4.3. Spot ke 1 koridor Jalan Pemuda
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada koridor bagian 1, jalur pejalan kaki sisi utara dan sisi selatan memiliki lebar jalur yaitu 210 cm serta memiliki *paving blok* berbentuk persegi panjang, pada bagian tengah jalur pejalan kaki terdapat *guiding blok* berwarna abu-abu dengan lebar 30 cm.



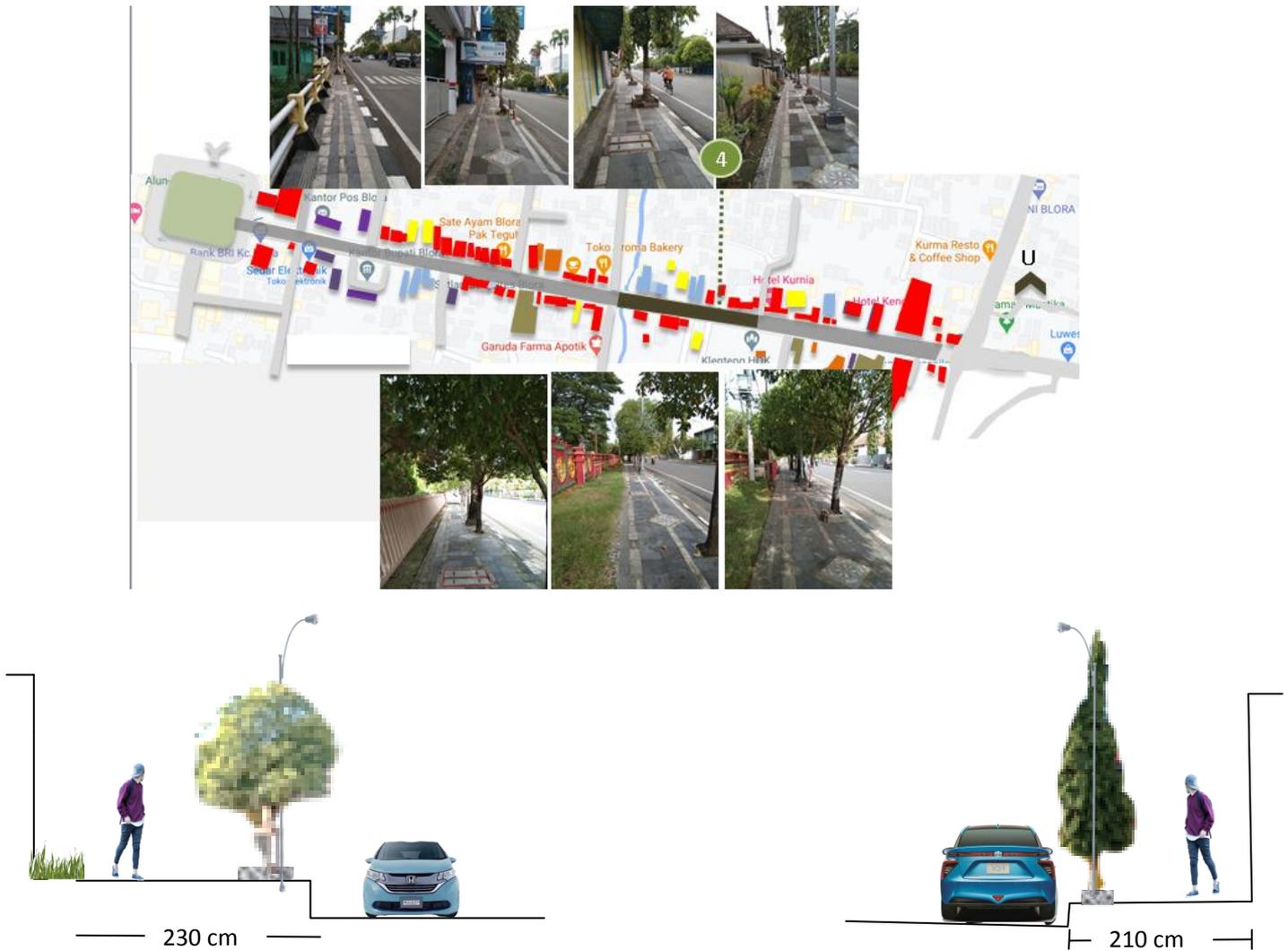
Gambar 4.4. Spot ke 2 koridor Jalan Pemuda
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada koridor spot ke 2, lebar jalur pejalan kaki sisi utara 225 cm, serta terdapat *paving blok* dan pohon. *Paving blok* pada jalur pejalan kaki berwarna abu-abu, serta pada bagian tengah jalur pejalan kaki terdapat motif *paving blok* berwarna orange, berbentuk bujur sangkar. Pada jalur pejalan kaki terdapat *sidewalk* dengan lebar 20cm.



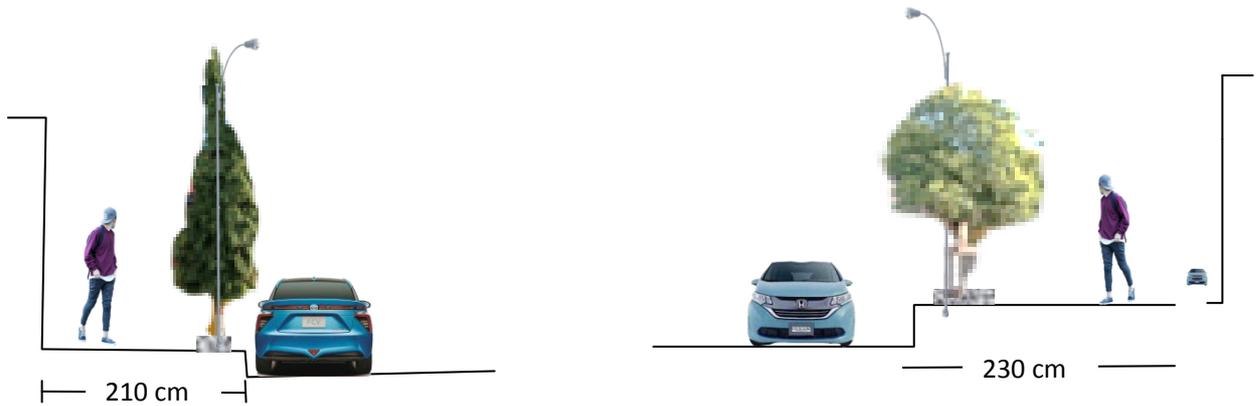
Gambar 4.5. Spot ke 3 koridor Jalan Pemuda
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada spot ke 3, lebar jalur pejalan kaki sisi utara dan selatan adalah 220 cm, material jalur pejalan kaki yaitu *paving blok* warna abu-abu, serta terdapat juga *sidewalk* dengan lebar 20 cm.



Gambar 4.6. Spot ke 4 koridor Jalan Pemuda
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Lebar jalur pejalan kaki sisi utara yaitu 210 cm , sedangkan pada sisi selatan memiliki lebar 230 cm. Pada jalur pejalan kaki sisi selatan terdapat tanaman rumput, yang berbatasan langsung dengan bangunan. *Paving blok* pada jalur pejalan kaki berwarna abu-abu, serta pada bagian tengah jalur pejalan kaki terdapat motif *paving blok* berwarna orange, berbentuk bujur sangkar. Pada jalur pejalan kaki terdapat *sidewalk* dengan lebar 20cm.



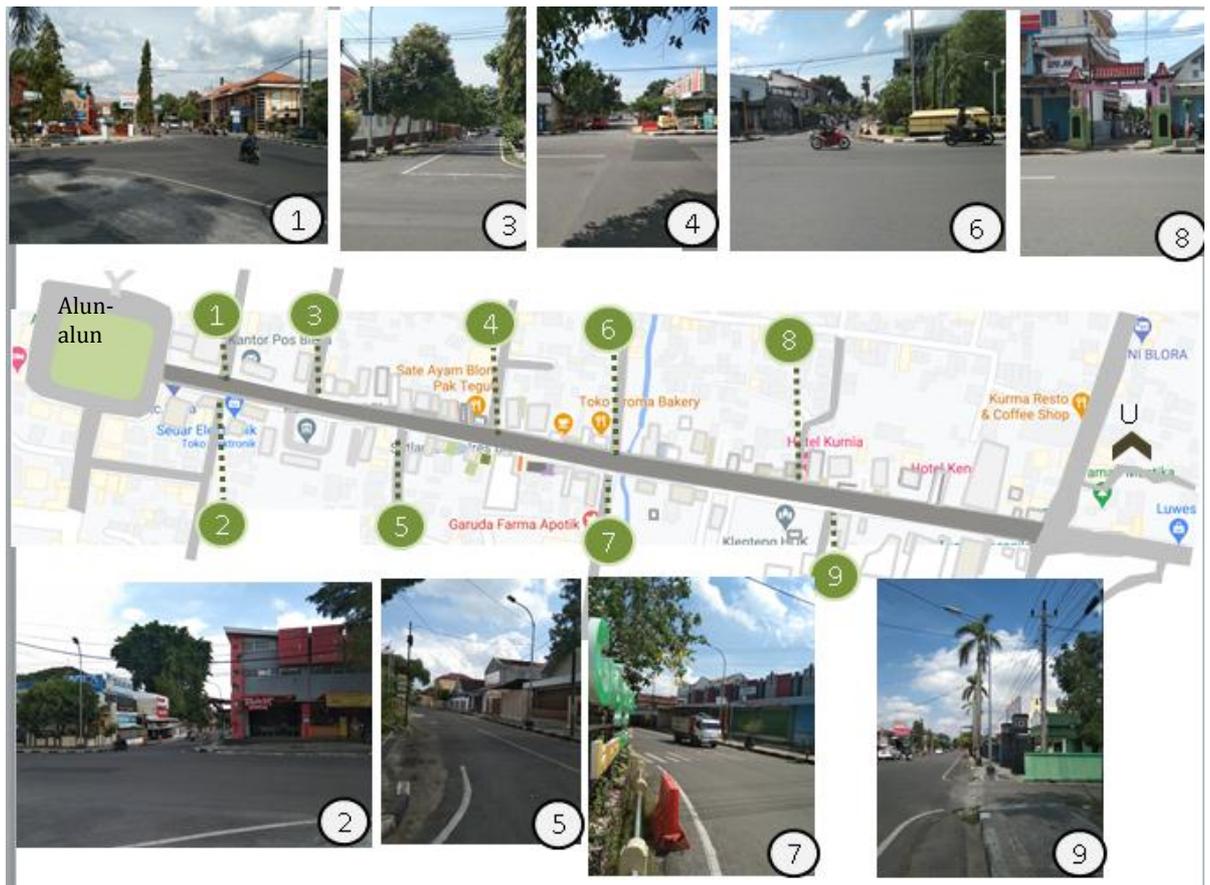
Gambar 4.7. Spot ke 5 koridor Jalan Pemuda
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Lebar jalur pejalan kaki sisi utara yaitu 210 cm , sedangkan pada sisi selatan memiliki lebar 230 cm. Pada jalur pejalan kaki sisi selatan terdapat tanaman rumput, yang berbatasan langsung dengan bangunan. *Paving blok* pada jalur pejalan kaki berwarna abu-abu, serta pada bagian tengah jalur pejalan kaki terdapat motif *paving blok* berwarna orange, berbentuk bujur sangkar. Pada jalur pejalan kaki terdapat *sidewalk* dengan lebar 20cm.



Gambar 4.8. Persebaran tempat sampah pada *eksisting* koridor Jalan Pemuda
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Tempat sampah yang berada di sepanjang koridor Jalan Pemuda tidak terlalu banyak, pada tempat sampah no 1 berada di depan Rumah Wakil Bupati Blora, pada tempat sampah no 2 berada di depan toko bahan bangunan Logam Jaya, tempat sampah ke 3 berada di depan PAUD 123 , tempat sampah ke 4 berada di depan Bank BPD Jateng, tempat sampah ke 5 berada di samping Bank BRI,tempat sampah ke 6 berada di depan POLANTAS Kabupaten Blora dan posisi tempat sampah ke 7 berada di dekat Gereja Paus X. Sebagian besar kondisi tempat sampah telah rusak dan sudah tidak ada penutup tempat sampahnya, kondisi tempat sampah paling baik yaitu no 6 , yang berada di depan Bank BPD Jateng. Jarak antar tempat sampah pada sisi utara cukup jauh terutama letak tempat sampah nomor 3 ke nomor 4, sedangkan jarak tempat sampah nomor 1,2 dan 3 cukup dekat. Pada sisi selatan koridor Jalan Pemuda, hanya terdapat 3 tempat sampah, yang jaraknya cukup jauh.



Gambar 4.9. Titik Persimpangan di koridor Jalan Pemuda Blora
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada Koridor Jalan Pemuda Blora terdapat beberapa titik persimpangan, pada titik persimpangan ke 1 dan 2 berada paling dekat dengan alun-alun Blora , yaitu pada sebelah Timur alun-alun, pada persimpangan ini berupa titik perempatan. Persimpangan ke- 3 berupa pertigaan jalan, dimana pada persimpangan ini terdapat fungsi perdagangan dan jasa. Pada titik persimpangan ke-4 berupa pertigaan, dimana pada sekitar persimpangan ini didominasi fungsi perdagangan dan jasa. Pada titik persimpangan ke-5 berupa pertigaan, dimana terdapat fungsi perkantoran, perdagangan dan jasa serta hunian. Pada persimpangan ke-6 dan 7 merupakan perempatan, dimana didominasi fungsi perdagangan dan jasa. Pada titik persimpangan ke-8 berupa pertigaan jalan, yang menghubungkan koridor utama Jalan Pemuda menuju ke permukiman penduduk. Sedangkan pada titik persimpangan ke-9, merupakan pertigaan menuju permukiman penduduk.



Gambar 4.10. Persebaran Vegetasi di koridor Jalan Pemuda Blora
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Jenis pohon yang berada di sepanjang jalan Pemuda antara lain; Palem Raja, Glodokan Tiang dan Tanjung. Pada Jalan Pemuda sisi utara didominasi oleh Pohon Glodokan Tiang yang berada di sepanjang jalur pejalan kaki, dengan ketinggian pohon sekitar 4 sampai 5 meter, selain itu, pada sisi selatan terdapat Palem Raja yang berada di depan MD mall (dekat dengan alun-alun Blora). Pada sisi utara pohon didominasi oleh Pohon Tanjung yang berada di sepanjang jalur pejalan kaki, dan terdapat juga Pohon Palem Raja yang berada di depan Kodim Blora, serta pohon Palem Raja di depan rumah warga.

Jadi jenis pohon didominasi oleh Pohon Glodokan Tiang (berada pada koridor Jalan Pemuda sisi utara) dan Pohon Tanjung (berada pada koridor Jalan Pemuda sisi selatan). Ketika siang hari pada sisi utara terasa lebih panas, jika sedang berjalan di jalur pejalan kaki, karena didominasi Pohon Glodokan Tiang yang memiliki bentuk vertikal ke atas dan tidak rindang. Sedangkan pada sisi selatan, terasa lebih sejuk, karena didominasi oleh Pohon Tanjung, yang memiliki bentuk lebih lebar, daunnya cukup lebat, sehingga terasa lebih rindang.



Gambar 4.11. Papan nama di koridor Jalan Pemuda Blora Sisi Utara
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Signages nama toko pada koridor sisi utara sebagian besar, berupa baliho menempel pada atap dan dinding bangunan. Selain itu terdapat pula papan nama yang berbahan akrilik seperti pada Bank dan Toko Kue Santana. Papan nama toko atau bangunan yang berbahan baliho kurang menarik secara visual, oleh sebab itu diperlukan penataan papan nama bangunan, yang dapat mencerminkan visual image kawasan.





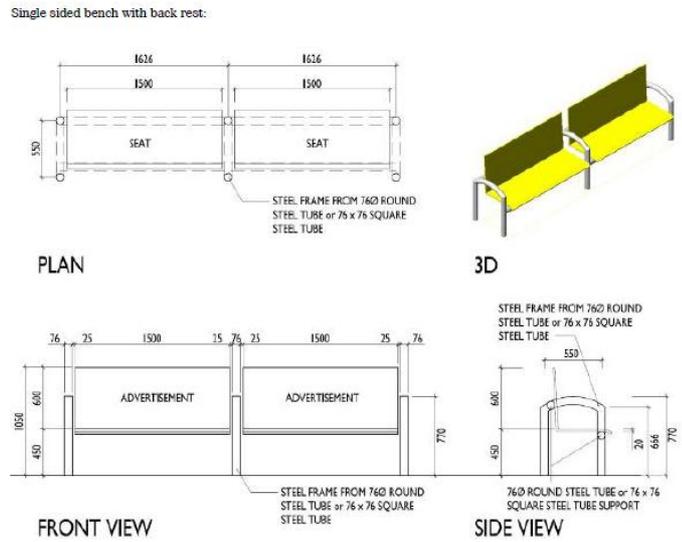
Gambar 4.12. Papan nama di koridor Jalan Pemuda Blora Sisi Selatan
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Signages nama toko pada koridor sisi selatan sebagian besar, berupa akrilik (pada fungsi Bangunan Pemerintahan, Bangunan Peribadatan dan Pelayanan Sosial, serta pada *showroom* motor, sedangkan pada ruko maupun toko yang lebih kecil, papan nama berupa baliho menempel pada atap dan dinding bangunan. Papan nama toko atau bangunan yang berbahan baliho kurang menarik secara visual, oleh sebab itu diperlukan penataan papan nama bangunan, yang dapat mencerminkan visual image kawasan.

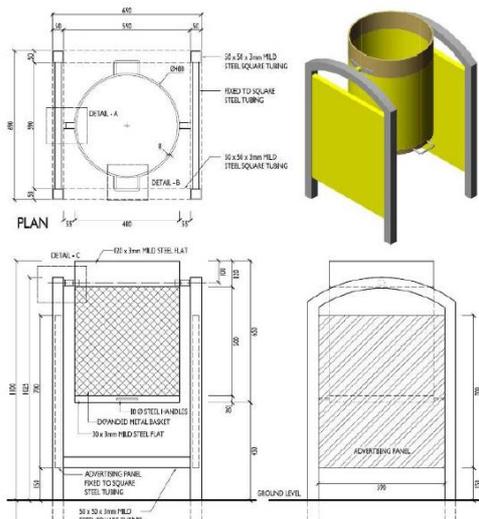
Konsep penataan *streetscape*

Penataan *streetscape* sangat penting untuk meningkatkan *image* visual kawasan, karena pada Koridor Jalan Pemuda merupakan kawasan utama di Kota Blora karena terdapat fungsi vital seperti kantor pemerintahan, sosial, perdagangan dan jasa, serta hunian. Selain itu, pada koridor Jalan Pemuda terdapat bangunan-bangunan lama yang dipengaruhi oleh gaya arsitektur Tionghoa, Belanda dan Post Modern. Pada *eksisting streetscape* Jalan Pemuda masih kurang optimal, sehingga diperlukan penataan *streetscape* koridor Jalan Pemuda untuk meningkatkan visual image kawasan yang memiliki benang merah dengan bangunan-bangunan lama yang ada disekitarnya, serta dengan menambahkan ornamen motif dasar daun jati serta menamnahkan elemen kayu pada material *street furniture* antara lain;

-Penambahan *street furniture* seperti : tempat sampah, bangku taman, fasilitas penunjang sepeda.



Gambar 4.13. Contoh Standart Bangku Taman



Gambar 4.14. Contoh Standart Dimensi Tempat Sampah

-Trotoar ; kondisi *paving block* pada jalur pejalan kaki cukup baik dan nyaman, akan tetapi masih minim adanya *guiding block* untuk disabilitas.

- Crossing atau persimpangan; perlu ditambahkan *pelican crossing* untuk meningkatkan kenyamanan penyebrang jalan atau minimal menambahkan zebra cross
- Sudut jalan; pada sudut jalan diperlukan penambahan tempat sampah
- Penataan vegetasi
- Ruang cafe; cafe yang berada dikoridor jalan Pemuda berada pada sisi utara seperti Santana Cofee, Alfamart plus dan Buana Cafe.



Gambar 4.17 Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 1
Sumber : Penulis, 2021

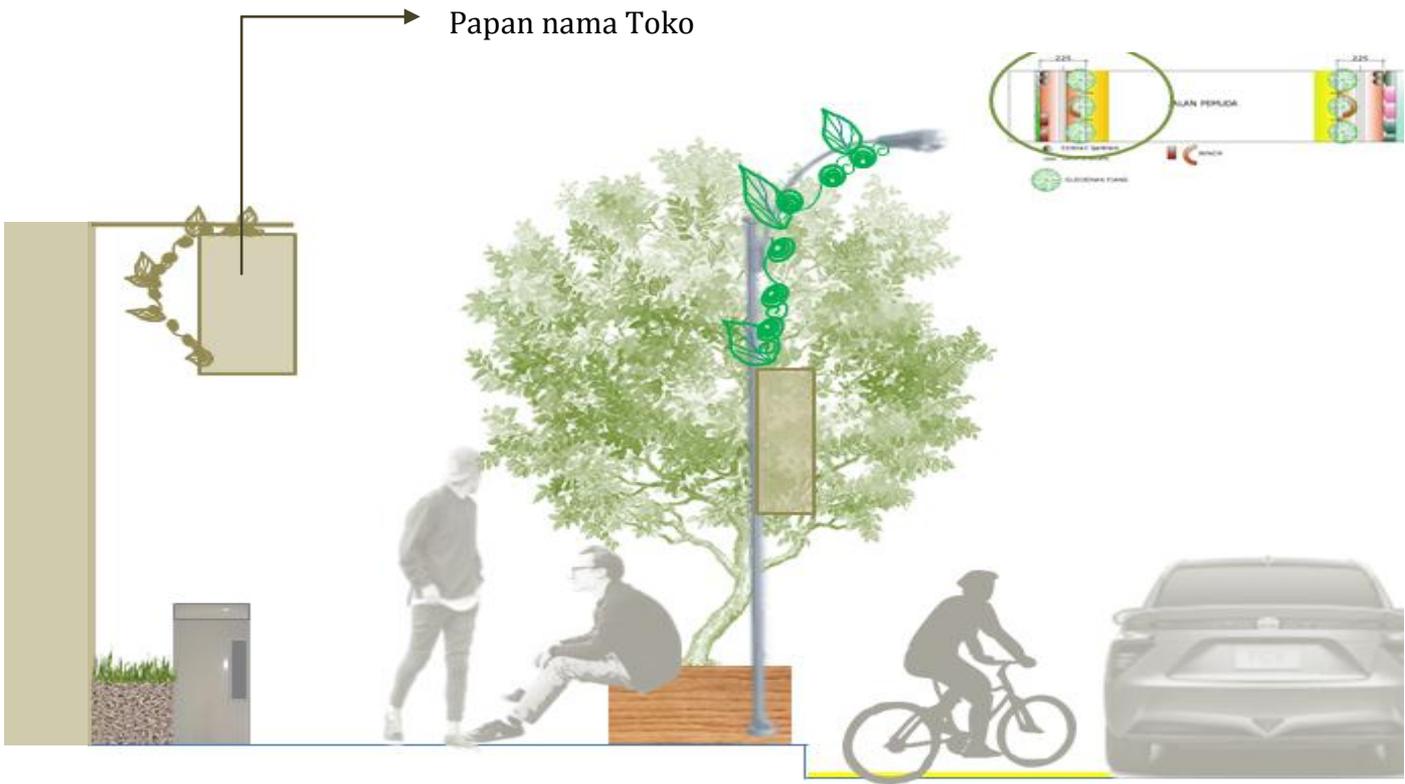


Gambar 4.18. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 1 (Sisi Selatan)
 Sumber : Penulis, 2021

Penataan Jalur Pejalan Kaki pada spot 1 sisi selztan dengan menambahkan pohon untuk peneduh, lampu jalan dengan diberikan tambahan ornamen motif daun jati, serta dengan menambahkan zona untuk bersepeda.



Gambar 4.19. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 2
 Sumber : Penulis, 2021



Gambar 4.20. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 2 Sisi Selatan
 Sumber : Penulis, 2021

Penataan Jalur Pejalan Kaki pada spot 2 sisi selatan dengan menambahkan bench yang berbahan kayu jati (merupakan produk unggulan Blora) sebagai tempat istirahat sementara, lampu jalan dengan diberikan tambahan ornamen motif daun jati, serta dengan menambahkan zona khusus bersepeda, serta menambahkan papan nama yang tidak menutupi fasad bangunan dengan menambahkan ukiran daun jati sebagai citra visual.

Communal Area



Gambar 4.21. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 4
Sumber : Penulis, 2021



Gambar 4.22. Penataan pada Jalur Pejalan Kaki Spot 4 (Sisi Selatan)
Sumber : Penulis, 2021

Penataan Jalur Pejalan Kaki pada spot 4 sisi selatan dengan Area Komunal yang berada di depan Kelenteng sebagai tempat berkumpul dan bersosialisasi, serta menambahkan *bench* yang berbahan kayu jati , lampu jalan dengan diberikan tambahan ornamen motif daun jati, serta dengan menambahkan zona khusus bersepeda.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPULAN

Penataan *streetscape* sangat penting untuk meningkatkan *image* visual kawasan, karena pada Koridor Jalan Pemuda merupakan kawasan utama di Kota Blora karena terdapat fungsi vital seperti kantor pemerintahan, sosial, perdagangan dan jasa , serta hunian. Selain itu, pada koridor Jalan Pemuda terdapat bangunan-bangunan lama yang dipengaruhi oleh gaya arsitektur Tionghoa, Belanda dan Post Modern. Pada eksisting *streetscape* Koridor Jalan Pemuda masih minim fasilitas penunjang seperti; kurangnya tempat sampah, bangku taman, papan nama toko yang menutupi fasad bangunan. . Penataan *Streetscape* kawasan Koridor Jalan Pemuda meliputi penataan bench, lampu taman, tempat sampah, *signages* (nama jalan, dan nama toko), serta *guiding block*. Konsep *streetscape* dengan mengutamakan kekhasan Blora yaitu sebagai penghasil kayu jati serta motif batik daun jati sebagai ornamen pelengkap *street furniture*.

Saran

Diperlukan peran serta dari pemerintah Kabupaten Blora untuk mewujudkan *streetscape* yang dapat meningkatkan *visual image* , melalui penataan yang memperhatikan aspek *intangible* dan *tangible*, seperti menerapkan unsur kayu serta motif batik khas Blora pada penataan *streetscape* koridor Jalan Pemuda.

DAFTAR PUSTAKA

- Garnham, Harry Launce. (1985). *Maintaining the Spirit of Place*. PDA Publishers Corporation, Mesa, Arizona.
- H. Coplan. (2001). *Streetscape Design Guidelines, Downtown Partnership of Baltimore*, USA.
- Kapiti Coast District Council. 2008. *Streetscape Strategy and Guidelines*.
- Krier, R. (1979) *Urban Space* (Academy ed). Great Britain: Academy Editions London.
- Ismail, W.N., Ja'afar, N., Harun, N.Z. (2019). *Historic Streetscape Characterization: Exploring the Evolution of Street in the Malay Royal Town*. *International Journal of Recent Technology and Engineering (IJRTE)*, Volume-7 Issue-6S2, April 2019.
- Mokodongan, E. F., Tallei, V.R. (2016). *Prinsip Desain Koridor Komersial di Kawasan Kota Tua Gorontalo*. Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2016
- Moughtin, C (2003). *Urban Design: Street and Square*. Oxford: An Imprint of Butterworth Heinemann Ltd, Linacre House
- Moughtin, Cliff. 1992. *Urban Design : Street and Square*. Butterworth Architecture : London
- Putra, A. M., Wibowo, P. A. P. (2019). *Konsep Perancangan Fasad Bangunan Berdasarkan Karakter Fasad Bangunan Dalem Di Jalan Mondorakan Kotagede, Yogyakarta*. *Jurnal ARCADE: Vol. 3 No. 2, Juli 2019*.
- Ramadhan, T., Wijaya, K., Muttaqin, Z.R., Rahmat, A. (2018). *Sustainable Streetscape pada Koridor Kawasan Komersial Studi Kasus : Koridor Jalan Cibaduyut Raya, Kawasan Sentra Industri Sepatu Cibaduyut (KSISC)*. *Jurnal ARCADE: Vol. 2 No. 1, Maret 2018*.
- Rehan, M.R. (2013). *Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design*. *Housing and Building National Research Center (HBRC) Journal* (2013) 9, 173–186
- Rizqiyah, Fardilla. (2016). *Arahan Disain Fasad Koridor Jalan Songoyudan untuk Memperkuat Citra Visual pada Area Perdagangan Bersejarah di Surabaya*. *EMARA Indonesian Journal of Architecture Vol 2 No 1 - Agustus 2016*.

Soemardiono, Raxhmawati, Ardianta, et all, (2017). *Innovative Sustainable Streetscape Design Along Kembang Jepun Corridor Surabaya*. Jurnal Architecture & Environment, Vol. 16, No. 2, Oct 2017.

Sugiyono. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Alfabeta : Bandung.

Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Otak Inc. (2007). *Streetscape Urban Design Elements, City of Cheyenne, Cheyenne, 2007*, pp. 2–14. <<http://www.otak.com/portfolio/landscape-architecture/cheyenne-streetscape-urbandesign-handbook/>>

Wardinarsih, S., Putra,P.T., et all. (2018). *Streetscape Beautification, Penggunaan Patung Pada Lanskap Jalan Di Provinsi Bali*. Jurnal KRAITH-TEKNOLOGI, Vol. 2, No. 2, Juli 2018.

Zahnd, M. (1999) *Perancangan Kota secara Terpadu*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius.

LAMPIRAN

a. Instrumen Penelitian

Tabel Instrumen Penelitian

No.	Nama Instrumen	Kegunaan	Tahap Kegiatan
1.	Meteran Manual	Digunakan untuk mengukur lebar trotoar di Jalan Pemuda	<i>Survey</i>
2.	Program Autocad	Dipakai untuk membuat gambar 2D pemetaan <i>streetscape</i>	Penggambaran hasil pemetaan <i>streetscape</i> koridor Jalan Pemuda
3.	Sketchup	Digunakan untuk membuat <i>streetscape</i> 3d	Perencanaan awal dan tahap konsep

b. Susunan Personalia Peneliti

Tabel. Susunan Personalia Peneliti

No	Nama	NIDN/NIK/ NIM	Fakultas/ Prodi	Bidang Ilmu	Alokasi waktu	Peran Tim
1	Sintia Dewi Wulanningrum,S.T .,M.T	0326048902 / 10315004	Teknik/ S1 Arsitektur	Sejarah dan Pemugaran dan <i>Urban Design</i>	4jam/ minggu	melakukan kajian literatur, <i>survey</i> , menganalisis <i>streetscape</i> koridor Jalan Pemuda, merumuskan konsep arahan pemetaan yang tepat, serta melakukan koordinasi pada anggota tim.
2	Yunita Ardianti .,S.T.,M.T	0319068203 /10315008	Teknik/ S1 Arsitektur	Arsitektur lingkungan	4jam/ minggu	melakukan kajian literatur, merumuskan konsep arahan pemetaan yang tepat.
3	Rafael Kelvin Hermawan	315170137	Teknik/ S1 Arsitektur	Arsitektur	2jam/ minggu	membantu membuat pemetaan <i>streetscape</i> koridor Jalan Pemuda dan konsep penataan desain

c.Draft Artikel Ilmiah

KAJIAN KUALITAS *STREETSCAPE* DI KORIDOR JALAN PEMUDA BLORA

Sintia Dewi Wulanningrum¹

Dosen Prodi S1 Arsitektur, Jurusan Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik,
Universitas Tarumanagara, Jakarta
e-mail: sintiaw@ft.untar.ac.id

Yunita Ardianti Sabtalistia²

Dosen Prodi S1 Arsitektur, Jurusan Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik,
Universitas Tarumanagara, Jakarta
e-mail: yunitas@ft.untar.ac.id

ABSTRAK

Koridor di Jalan Pemuda Blora merupakan koridor utama di Kabupaten Blora, pada koridor Jalan Pemuda terdapat fungsi perdagangan dan jasa, fungsi perkantoran, hunian, pelayanan umum dan khusus, serta terdapat deretan bangunan-bangunan lama, peninggalan kolonial dan arsitektur Cina. *Streetscape* adalah komponen penting dari ruang publik, karena dapat menentukan kualitas estetika, identitas, aktivitas ekonomi, kesehatan, sosial dan tidak hanya sebagai mobilitas saja (Utomo, 2018). *Streetscape* di koridor jalan Pemuda saat ini masih kurang menampilkan identitas kawasan, oleh sebab itu diperlukan penelitian terkait *streetscape* di koridor Jalan Pemuda. Metode penelitian yang dipakai adalah kualitatif deskriptif, untuk mengidentifikasi koridor di Jalan Pemuda dan menganalisis *streetscape* koridor di Jalan Pemuda. Tujuan penelitian yaitu untuk menganalisis kualitas fisik eksisting pada koridor Jalan Pemuda. Berdasarkan hasil analisis, menunjukkan bahwa eksisting *streetscape* di koridor Jalan Pemuda masih kurang dapat menampilkan karakter kawasan seperti kurangnya elemen perabot jalan.

Kata kunci : Koridor, *Streetscape*, Jalan Pemuda

ABSTRACT

The corridor on Jalan Pemuda Blora is the main corridor in Blora Regency, on the Jalan Pemuda corridor there are trade and office functions, residential, residential, and special functions, as well as old buildings, colonial heritage and Chinese architecture. Streetscape is an important component of public space, because it can determine the quality of aesthetics, identity, economic activity, health, social and not only as mobility (Utomo, 2018). Streetscape in the Jalan Pemuda corridor currently still does not show the identity of the area, therefore research related to the streetscape in Jalan Pemuda corridor is needed. The research method used is descriptive qualitative, to identify the corridor on Jalan Pemuda and analyze the view of the corridor on Jalan Pemuda. The research is to analyze the existing physical quality of the Jalan Pemuda corridor. Based on the analysis, it shows that the street scenery in the Jalan Pemuda corridor is still unable to display the character of the area such as the lack of street furniture elements.

Keywords: Corridor, *Streetscape*, Pemuda Street

1. PENDAHULUAN

Pada saat ini koridor Jalan Pemuda telah berkembang menjadi sebuah koridor komersial yang memiliki beberapa bangunan baru dengan gaya arsitektur modern, serta bangunan lama yang memiliki gaya Arsitektur Kolonial dan Cina. Pada bangunan pelayanan fungsi khusus, seperti: Rumah Dinas Wakil Bupati, Markas Polisi Militer, Kantor Satuan Lalu Lintas Kabupaten Blora, Kantor Komando Distrik Militer, Cafe (Ex.Seruni) yang merupakan bangunan peninggalan Belanda. Selain itu, terdapat pula bangunan

komersial yang digunakan untuk kegiatan perdagangan dan jasa seperti; Rumah Makan Citra Minang, Toko Sumber Makmur, Toko Prima, Toko Panca Logam, serta rumah toko (ruko) lainnya peninggalan kebudayaan Tionghoa.

Sebuah kawasan ataupun wilayah koridor jalan dikenal dengan adanya ciri khusus yang dimiliki oleh segala elemen pembentuknya. Selain itu, pembentukan visual *streetscape* perkotaan diharapkan dapat menceritakan karakter dan *image* dari kota tersebut, mulai dari cerita historisnya, hingga gaya hidup perkotaan yang tercermin dari fasilitas dan aktivitas yang terlihat pada *streetscape* (Anugrah, 2015). Bahkan kekhasan yang dimiliki oleh masing-masing koridor dapat membantu manusia dalam mengorientasikan dirinya ketika berada di suatu wilayah tertentu (Rizqiah, 2016). Namun *streetscape* di sepanjang koridor Jalan Pemuda masih kurang menampilkan identitas kawasan, seperti kurangnya perabot jalan yang mampu merepresentasikan karakter kawasan, dan juga kurangnya elemen perabot ruang, seperti; tempat sampah, bangku taman atau *bench*, kurangnya *guiding blok* dan lain sebagainya.

Tujuan penulisan artikel yaitu untuk mengkaji kualitas *streetscape* kawasan di koridor Jalan Pemuda.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Istilah koridor secara fisik dapat diartikan sebagai sebuah organisasi ruang linier sedangkan secara non-fisik dapat diartikan sebagai sebuah sistem tautan atau keterkaitan (Moughtin, 2003). Sedangkan menurut Krier (1979) Koridor merupakan jalur pergerakan penduduk dengan ruang yang ditentukan oleh pola, fungsi, sirkulasi, serta dinding yang membatasi yang mana dapat berupa bangunan.

Tipe Bentuk Koridor

Tidak ada standar baku yang membagi tipe jalan secara pasti. Banyak jalan yang sudah didesain dan dibangun yang akhirnya disukai, dijadikan sebagai bahan tulisan, dan diabadikan (difoto), tetapi analisa mengenai bentuk jalan masih sedikit dihasilkan (Moughtin, 1992).

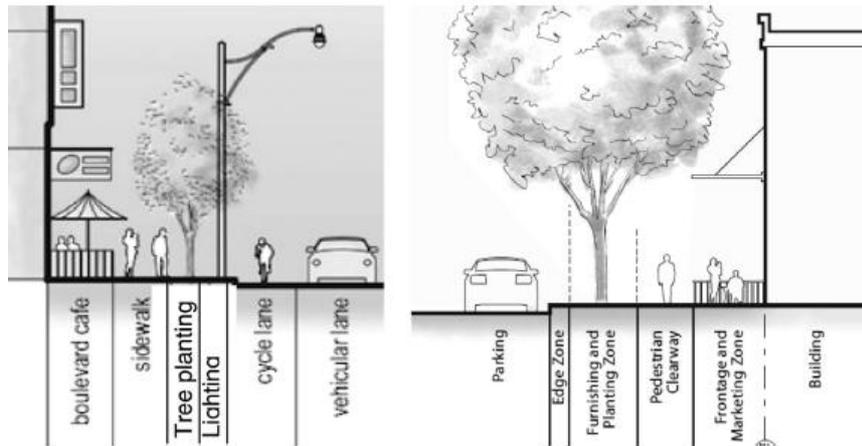
Terdapat dua tipe jalan secara fisik (Moughtin, 1992) antara lain :

- 1) Jalan yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan disekitarnya (*blocks*).
- 2) Jalan yang terbentuk sebagai dampak tiga dimensional bangunan yang ada disekitarnya dan di dalamnya terdapat ruang terbuka dan lansekap.

Streetscape adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan alam dan binaan, dan didefinisikan sebagai kualitas desain jalan dan efek visualnya, terutama bagaimana area beraspal ditata dan dirawat. *Streetscape* meliputi; bangunan, permukaan jalan, dan juga perlengkapan dan perlengkapan yang memudahkan penggunaannya dari halte bus dan tanda untuk skema penanaman (Rehan, 2013).

Elemen-Elemen *Streetscape*

Menurut Rehan (2013) Elemen-elemen *streetscape* antara lain; trotoar, pohon dan tepi landsekap; *street furniture* (seperti ; bangku, pencahayaan, tempat sampah, *signages*), persimpangan, sudut jalan, median jalan, fasilitas sepeda, halte bis, *public art* dan ruang kafe atau ruang toko.



Gambar 1. Potongan Streetscape
Sumber : Reihan, 2013

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif untuk mengidentifikasi *streetscape* koridor di Jalan Pemuda dan menganalisis *streetscape* koridor di Jalan Pemuda. Sedangkan pendekatan *Grounded research* digunakan untuk merumuskan fenomena-fenomena yang ada di *streetscape* koridor di Jalan Pemuda. Teknik pengumpulan data pada penelitian diperoleh melalui observasi atau pengamatan pada *streetscape* koridor di Jalan Pemuda, serta berasal dari literatur buku dan jurnal yang berkaitan dengan koridor dan *streetscape* kawasan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi penelitian berada di Jalan Pemuda, Kabupaten Blora, dengan panjang koridor sekitar 1,2 Kilometer. Jalan Pemuda terletak di sebelah timur Alun-alun Kota Blora. Jalan Pemuda merupakan jalan utama di Kabupaten Blora dan merupakan jalan utama di kabupaten Blora karena berada di pusat kota Blora. Pada koridor di Jalan Pemuda terdapat fungsi vital seperti kantor pemerintahan, sosial, perdagangan dan jasa, serta hunian yang mendapat pengaruh dari arsitektur Kolonial, Cina dan Modern.



Gambar 2. Lokasi koridor Jalan Pemuda
Sumber : google maps dan olahan penulis , 2021



Gambar 3. Koridor Jalan Pemuda (bagian 1)
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada koridor bagian 1, jalur pejalan kaki sisi utara dan sisi selatan memiliki lebar jalur yaitu 210 cm serta memiliki *paving blok* berbentuk persegi panjang, pada bagian tengah jalur pejalan kaki terdapat *guiding blok* berwarna abu-abu dengan lebar 30 cm, selain itu tidak pada koridor sisi ini, untuk pepohonan sangat kurang terutama dibagian selatan.



Gambar 4. Koridor Jalan Pemuda (bagian 2)
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada koridor Jalan Pemuda bagian 2, lebar jalur pejalan kaki sisi utara 225 cm, serta terdapat *paving blok* dan pohon. *Paving blok* pada jalur pejalan kaki berwarna abu-abu, serta pada bagian tengah jalur pejalan kaki terdapat motif *paving blok* berwarna orange, berbentuk bujur sangkar. Pada jalur pejalan kaki terdapat *sidewalk* dengan lebar 20cm.



Gambar 5. Koridor Jalan Pemuda (bagian 3)

Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada koridor Jalan Pemuda bagian 3, lebar jalur pejalan kaki sisi utara dan selatan adalah 220 cm, material jalur pejalan kaki yaitu *paving blok* warna abu-abu, serta terdapat juga *sidewalk* dengan lebar 20 cm. Lebar jalur pejalan kaki pada koridor bagian 3 cukup luas, akan tetapi tidak terdapat *guiding block*. Pada koridor bagian 3 tidak terdapat pembatas pengaman seperti bollard yang memisahkan jalur pejalan kaki dengan jalan raya.



Gambar 6. Persebaran tempat sampah pada *eksisting* koridor Jalan Pemuda

Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

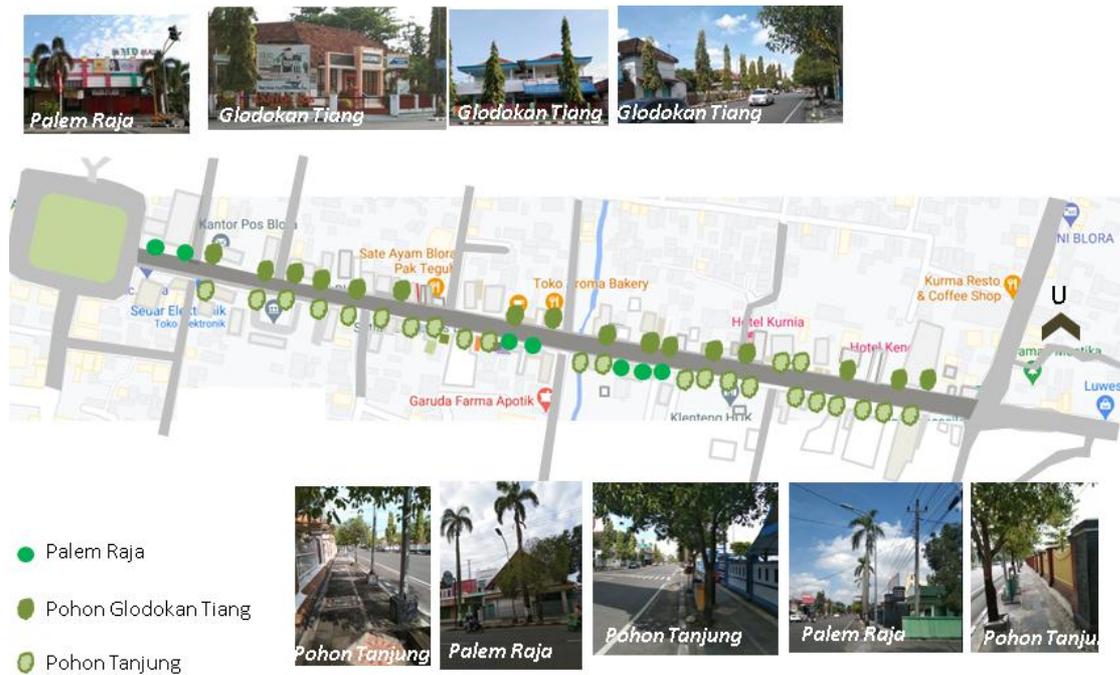
Tempat sampah yang berada di sepanjang koridor Jalan Pemuda tidak terlalu banyak, pada tempat sampah no 1 berada di depan Rumah Wakil Bupati Blora, pada tempat sampah no 2 berada di depan toko bahan bangunan Logam Jaya, tempat sampah

ke 3 berada di depan PAUD 123 , tempat sampah ke 4 berada di depan Bank BPD Jateng, tempat sampah ke 5 berada di samping Bank BRI, tempat sampah ke 6 berada di depan POLANTAS Kabupaten Blora dan posisi tempat sampah ke 7 berada di dekat Gereja Paus X. Sebagian besar kondisi tempat sampah telah rusak dan sudah tidak ada penutup tempat sampahnya, kondisi tempat sampah paling baik yaitu no 6 , yang berada di depan Bank BPD Jateng. Jarak antar tempat sampah pada sisi utara cukup jauh terutama letak tempat sampah nomor 3 ke nomor 4, sedangkan jarak tempat sampah nomor 1,2 dan 3 cukup dekat. Pada sisi selatan koridor Jalan Pemuda, hanya terdapat 3 tempat sampah, yang jaraknya cukup jauh.



Gambar 7. Titik Persimpangan di koridor Jalan Pemuda Blora
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Pada Koridor Jalan Pemuda Blora terdapat beberapa titik persimpangan, pada titik persimpangan ke 1 dan 2 berada paling dekat dengan alun-alun Blora , yaitu pada sebelah Timur alun-alun, pada persimpangan ini berupa titik perempatan. Persimpangan ke- 3 berupa pertigaan jalan, dimana pada persimpangan ini terdapat fungsi perdagangan dan jasa. Pada titik persimpangan ke-4 berupa pertigaan, dimana pada sekitar persimpangan ini didominasi fungsi perdagangan dan jasa. Pada titik persimpangan ke-5 berupa pertigaan, dimana terdapat fungsi perkantoran, perdagangan dan jasa serta hunian. Pada persimpangan ke-6 dan 7 merupakan perempatan, dimana didominasi fungsi perdagangan dan jasa. Pada titik persimpangan ke-8 berupa pertigaan jalan, yang menghubungkan koridor utama Jalan Pemuda menuju ke permukiman penduduk. Sedangkan pada titik persimpangan ke-9, merupakan pertigaan menuju permukiman penduduk.



Gambar 8. Persebaran Vegetasi di koridor Jalan Pemuda Blora
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Jenis pohon yang berada di sepanjang jalan Pemuda antara lain; Palem Raja, Glodokan Tiang dan Tanjung. Pada Jalan Pemuda sisi utara didominasi oleh Pohon Glodokan Tiang yang berada di sepanjang jalur pejalan kaki, dengan ketinggian pohon sekitar 4 sampai 5 meter, selain itu, pada sisi selatan terdapat Palem Raja yang berada di depan MD mall (dekat dengan alun-alun Blora). Pada sisi utara pohon didominasi oleh Pohon Tanjung yang berada di sepanjang jalur pejalan kaki, dan terdapat juga Pohon Palem Raja yang berada di depan Kodim Blora, serta pohon Palem Raja di depan rumah warga.

Jadi jenis pohon didominasi oleh Pohon Glodokan Tiang (berada pada koridor Jalan Pemuda sisi utara) dan Pohon Tanjung (berada pada koridor Jalan Pemuda sisi selatan). Ketika siang hari pada sisi utara terasa lebih panas, jika sedang berjalan di jalur pejalan kaki, karena didominasi Pohon Glodokan Tiang yang memiliki bentuk vertikal ke atas dan tidak rindang. Sedangkan pada sisi selatan, terasa lebih sejuk, karena didominasi oleh Pohon Tanjung, yang memiliki bentuk lebih lebar, daunnya cukup lebat, sehingga terasa lebih rindang.



Gambar 9. Papan nama di koridor Jalan Pemuda Blora Sisi Utara
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Signages nama toko pada koridor sisi utara sebagian besar, berupa baliho menempel pada atap dan dinding bangunan. Selain itu terdapat pula papan nama yang berbahan akrilik seperti pada Bank dan Toko Kue Santana. Papan nama toko atau bangunan yang berbahan baliho kurang menarik secara visual, oleh sebab itu diperlukan penataan papan nama bangunan, yang dapat mencerminkan visual image kawasan.



Gambar 10. Papan nama di koridor Jalan Pemuda Blora Sisi Selatan
 Sumber : dokumentasi pribadi, google maps dan olahan penulis, 2021

Signages nama toko pada koridor sisi selatan sebagian besar, berupa akrilik (pada fungsi Bangunan Pemerintahan, Bangunan Peribadatan dan Pelayanan Sosial, serta pada *showroom* motor, sedangkan pada ruko maupun toko yang lebih kecil, papan nama berupa baliho menempel pada atap dan dinding bangunan. Papan nama toko atau bangunan yang berbahan baliho kurang menarik secara visual, oleh sebab itu diperlukan penataan papan nama bangunan, yang dapat mencerminkan visual image kawasan.

Pada *eksisting streetscape* Jalan Pemuda masih kurang optimal, sehingga diperlukan penataan *streetscape* koridor Jalan Pemuda yang memiliki benang berah dengan bangunan-bangunan lama yang ada disekitarnya, antara lain; penataan *bench*, lampu taman, tempat sampah, *signages* (nama jalan, dan nama toko), serta *guiding block* yang mengutamakan kekhasan Blora yaitu sebagai penghasil kayu jati serta motif batik daun jati sebagai ornamen pelengkap *street furniture*. Kualitas *streetscape* sangat penting untuk meningkatkan karakter kawasan, karena pada Koridor Jalan Pemuda merupakan kawasan utama di Kota Blora karena terdapat fungsi vital seperti kantor pemerintahan, sosial, perdagangan dan jasa, serta hunian.

5. KESIMPULAN

Koridor jalan Pemuda merupakan koridor utama di Kota Blora, akan tetapi kualitas *streetscape* masih kurang optimal. Selain itu, *streetscape* koridor Jalan Pemuda masih kurang menampilkan identitas kawasan, seperti kurangnya perabot jalan yang mampu merepresentasikan karakter kawasan, dan juga kurangnya elemen perabot ruang, seperti; tempat sampah, bangku taman atau *bench*, kurangnya *guiding blok*, *signages*, fasilitas bersepeda, *public art* sehingga sehingga diperlukan penataan *streetscape* koridor Jalan Pemuda untuk meningkatkan kualitas koridor melalui penataan *streetscape* yang memiliki benang berah dengan bangunan-bangunan lama yang ada disekitarnya.

Saran

Diperlukan redesain *streetscape* koridor Jalan Pemuda, serta peran serta dari pemerintah Kabupaten Blora untuk mewujudkan *streetscape* yang dapat merepresentasikan karakter kawasan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anugrah, Anisa P. (2015). Preferensi masyarakat dalam menikmati *streetscape* perkotaan yang ideal. Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2015, B 135-140.
- Krier, R. (1979) *Urban Space* (Academy ed). Great Britain: Academy Editions London.
- Moughtin, C (2003). *Urban Design: Street and Square*. Oxford: An Imprint of Butterworth Heinemann Ltd, Linacre House
- Moughtin, Cliff. 1992. *Urban Design : Street and Square*. Butterworth Architecture : London
- Rehan, M.R. (2013). *Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design*. Housing and Building National Research Center (HBRC) Journal (2013) 9, 173–186
- Rizqiyah, Fardilla. (2016). Arahan Disain Fasad Koridor Jalan Songoyudan untuk Memperkuat Citra Visual pada Area Perdagangan Bersejarah di Surabaya. EMARA Indonesian Journal of Architecture Vol 2 No 1 - Agustus 2016.
- Utomo, H.P., Fairuz, Mutia. (2018). *STREETSCAPE SEBAGAI PEMBENTUK KARAKTER KAWASAN* Studi Kasus : Jalan Rungkut Madya Surabaya. Atrium Jurnal Arsitektur, 4 (2), 117-128.

Lampiran. Logbook Penelitian

CATATAN LOGBOOK PENELITIAN

No	Hari/tanggal	Pokok Pembahasan	Catatan/ kegiatan
1	Kamis, 7 Januari 2021	Koordinasi tim	Pertemuan awal tim untuk membahas rencana proposal dan rencana anggaran biaya
2	Kamis, 14 Januari 2021	Penyusunan kajian teori	Mencari dan menyusun kajian teori : jurnal dan peraturan terkait tipologi pada bangunan.
3	Selasa, 19 Januari 2021	Penyusunan proposal	Penyusunan proposal antara lain; membuat bab 1(pendahuluan) , bab 2 (kajian teori) dan bab 3 (gambaran umum)
4	Selasa, 16 Februari 2021	-Diskusi tim untuk meReview hasil proposal penelitian -Koordinasi tim	-Pertemuan tim pra pelaksanaan riset untuk membahas hasil proposal - Koordinasi tim untuk persiapan <i>survey</i>
5	Minggu, 28 Maret 2021	<i>Survey</i> awal	- <i>Survey</i> awal untuk mengetahui eksisting koridor di Jalan Pemuda ,Blora -Melakukan dokumentasi pada koridor Jalan Pemuda -Melakukan pengukuran jalur pejalan kaki sisi utara dan selatan
6	Selasa, 05 April 2021	Koordinasi hasil survey dan pembuatan mapping eksisting Jalan Pemuda	-Koordinasi terkait hasil survey pada koridor jalan Pemuda; terkait potensi dan permasalahan -Pembuatan mapping jalur pejalan kaki pada koridor sisi utara dan selatan Jalan Pemuda
7	Rabu, 14 April 2021	<i>Survey</i> lanjutan 1	- <i>Survey</i> lanjutan yaitu melakukan dokumentasi pada titik persimpangan dan <i>signages</i> pada koridor jalan Pemuda Blora
8	Senin, 11 Mei 2021	<i>Survey</i> lanjutan 2	<i>Survey</i> lanjutan ke 2 terkait jenis vegetasi pada koridor jalur Pemuda
9	Sabtu, 15 Mei 2021	Pembuatan konsep perencanaan <i>streetscape</i>	Perencanaan konsep <i>streetscape pada koridor jalan Pemuda terkait; street furniture, trotoar, persimpangan , vegetasi dll</i>
10	Jumat, 21 Mei 2021	Koordinasi jobdesk yang akan diberikan kepada asisten mahasiswa	koordinasi penggambaran koridor di Jalan Pemuda, Blora pada sisi utara dan selatan yang telah dikerjakan mahasiswa
11	Selasa, 26 Juni 2021	Koordinasi hasil design yang dibuat mahasiswa	Koordinasi hasil desain <i>streetscape</i> yang dibuat oleh mahasiswa
12	Kamis, 01 Juli 2021	Koordinasi penyusunan laporan kemajuan	Koordinasi laporan kemajuan untuk monev , meliputi; penambahan analisis dan penambahan desain untuk <i>streetscape</i>