MASTER INDEX BACK to TOC HELP

2 PERENCANAAN TAPAK

2.1 Data lokasi

2.1.1 Lokasi lahan

Kota Semarang yang berada di bagian utara Propinsi Jawa Tengah mempunyai karakter tersendiri dalam kegiatan, maupun perkembangan fisik kota. Kota Semarang dilintasi jalan arteri primer yang menghubungkan kota Jakarta dan Surabaya, serta ke arah selatan dihubungkan dengan kota Surakarta dan Yogyakarta. Didukung struktur jalan tersebut, serta oleh daerah belakang di Propinsi Jawa Tengah maka perkembangan di kota-kota besar di propinsi lain akan mendorong pertumbuhan kota Semarang dari segi kedudukan lokasional kota Semarang mempunyai kesempatan untuk memanfaatkan keuntungan-keuntungan lokasi untuk pertumbuhan dan perkembangannya.[1]

Oleh karena itu pemilihan lokasi secara umum disesuaikan dengan kebijaksanaan pokok dan strategi tata ruang kota Semarang, antara lain :

- Mengembangkan kawasan Semarang bagian utara untuk mengurangi beban pelayanan di tengah kota.
- Mengembangkan unit-unit pengembangan kota dengan memberikan karakteristik dan fungsi pada tiap unit.
- Menyediakan ruang-ruang untuk kegiatan dan fasilitas yang memungkinkan Semarang menjalankan peranannya sebagai ibukota propinsi, dalam tinjauannya di bidang pariwisata.

---

[1] RDTRK Bagian Wilayah Kota III (BWK III) Kecamatan Semarang Utara th. 1995-2005 Pemda Kodya Dati II Semarang

- Memanfaatkan seoptimal mungkin penggunaan lahan dengan pendekatan fisik, ekonomi, dan sosial.
- Mengendalikan intensitas kawasan-kawasan terbangun untuk memberikan keleluasaan penciptaan wadah kegiatan baru dalam fungsi-fungsi kegiatan perkotaan.

Pusat Entertainmen di Semarang ini direncanakan di atas alternatif lahan terpilih, yang terletak di kawasan kota lama, tepatnya di Jalan Garuda dan Merak. Kawasan kota lama sendiri termasuk *Central Bussines District*, Semarang utara. Dasar pertimbangan terhadap pemilihan alternatif lahan di daerah kawasan kota lama, Semarang utara adalah:

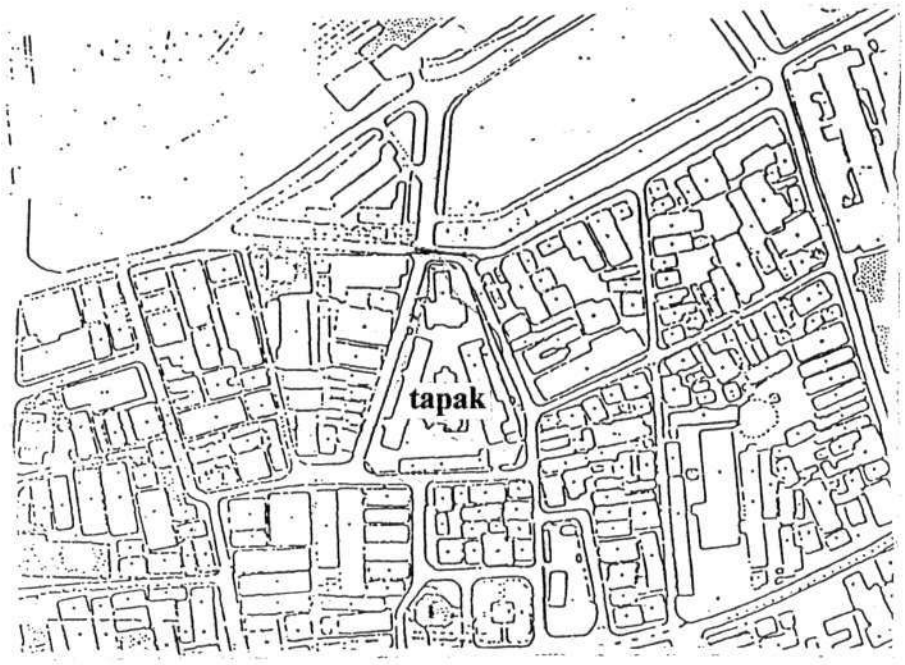
- Lokasi direncanakan sebagai *Central Bussiness District* yang dapat menghidupkan kawasan, tetapi tampaknya hal tersebut kurang berkembang karena terjadinya pergeseran pusat-pusat kegiatan dan fungsi kawasan dari pusat kota yang lama ke pusat kota yang lain, sebagai akibat dari manajemen pertumbuhan kota yang kurang baik.[2] Oleh karena itu, perlu diadakan revitalisasi, dengan menghadirkan suatu bangunan yang menyediakan fasilitas entertainmen.
- Revitalisasi tersebut juga bertujuan untuk mengurangi konsentrasi kepadatan arus pengunjung yang selama ini terpusat di kota (simpang lima), serta upaya penyebaran dalam penyediaan sarana dan prasarana yang ada di kota Semarang.
- Di dekatnya terdapat pusat komersial kota yang lebih dikenal dengan sebutan Pasar Johar, yang mengakibatkan pemusatan yang terlalu kuat.[3] Sehingga dengan

---

[2] Laporan Akhir RTBL Semarang, PT. Wiswakharman Hlm. 1
[13] RTRW Bagian Wilayah Kota III (BWK III) Kecamatan Semarang Utara th. 1995-2005 Pemda Kodya Dati II Semarang

hadirnya pusat entertainmen di kawasan kota lama tersebut dapat menyeimbangkan kondisi yang ada, terutama dalam hal penyebaran kegiatan.

- Kawasan kota lama sebagai suatu kawasan yang kaya akan *urban heritage* berupa bangunan kuno berarsitektur kolonial, yang beberapa di antaranya merupakan bangunan bersejarah merupakan prioritas utama preservasi, baik kawasan maupun bangunannya. Di samping merupakan bagian dari masa lalu dan kebudayaan kota, kota lama juga merupakan potensi pariwisata dan aset kota, bangunan dan infrastruktur yang tidak ternilai.
- Pusat entertainmen ini nantinya akan menjadi salah satu magnet untuk memacu pengembangan di kawasan Semarang utara, sehingga perkembangan kegiatan kota lebih merata, yang mana kawasan tersebut sebenarnya merupakan *Central Bussiness District* yang kurang berkembang.
- Dari segi pencapaian, lahan berdekatan dengan pusat penjualan, sehingga kawasan tersebut diperkirakan dapat melayani kebutuhan penduduk setempat, dengan fasilitas yang ada.
- Lahan bukan merupakan lahan kosong, melainkan terdapat bangunan yang sebelumnya merupakan asrama *stailan*, dimana kondisi bangunan sudah tidak terawat dan lahan termasuk dalam daerah pengembangan segmen kedua, yaitu merupakan segmen rekreatif. Melihat kondisi dari bangunan yang ada serta bedasarkan rencana tata guna lahan di kawasan kota lama, maka bangunan tersebut memungkinkan untuk didemolisi atau alih fungsi.



Gambar 2.1 **Denah situasi daerah Semarang Utara**

Batas wilayah perencanaan pada lingkup RDTRK Kawasan Pusat Entertainmen di Semarang dan sekitarnya dengan luas kurang lebih 8.250 m^2, sebagai berikut :

Batas utara	:	Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang
Batas timur	:	bangunan pergudangan milik swasta dan rumah penduduk
Batas barat	:	Pabrik Rokok Praoe Layar
Batas selatan	:	bangunan pergudangan dan bangunan kosong
KDB	:	80%-100%
KLB	:	2,4
TLB	:	2-4 lantai

Data *site* lihat lampiran 2.

2.2 Pendaerahan (*Zoning*)

2.2.1 Pendaerahan dengan pengaruh batasan *site*

Di dalam struktur tata ruang kota Semarang, wilayah perencanaan yang merupakan kawasan (*district*) dengan *urban heritage* yang berpotensi di bidang pariwisata dan juga sebagai aset kota. Ditinjau dari arahan pengembangannya, lingkungan di sekitar tapak direncanakan atau termasuk dalam segmen rekreatif, dengan tata guna ruang yang diarahkan berupa supermarket, *retail shop*, *café*, toko *souvenir*, hotel/losmen, stasiun, museum kereta, toko buku, pusat informasi, pasar rakyat, jasa, industri, dan ruang terbuka publik.

Tapak dikelilingi oleh jalan (*path*) yang merupakan jalan lingkungan sekaligus merupakan batas dari wilayah perencanaan, dengan bangunan di sekitarnya yaitu:

- Sebelah utara: berbatasan dengan Jalan Merak, yang di depannya terdapat Lapangan Tawang, yang merupakan ruang terbuka di dalam kawasan, yang apabila dari arah *site*, dapat melihat langsung ke arah Stasiun Tawang.
- Sebelah timur: berbatasan dengan Jalan Sri Gunting, dengan bangunan pabrik dan perumahan di sebelahnya yang menghadap ke arah *site*.
- Sebelah selatan: berbatasan dengan Jalan Garuda, yang menghubungkan langsung tapak dengan Gereja Blenduk, yang merupakan bangunan konservasi kelas A dalam kawasan, dengan bangunan di sekitarnya adalah bangunan perkantoran dan pergudangan.
- Sebelah barat: berbatasan dengan Jalan Nuri, dimana di sekitar jalan ini adalah bangunan pergudangan yang sudah tidak difungsikan lagi.

2.2.2 **Penerapan konsep perancangan dalam *zoning* massa bangunan**

Bangunan yang akan direncanakan di atas tapak merupakan bangunan komersial rekreatif dengan berbagai fasilitas di dalamnya, oleh karena itu perletakan maupun pendaerahan pada tapak disesuaikan dengan kondisi lingkungan yang ada, yaitu sebagai berikut:

Sebelah utara : merupakan daerah untuk ruang terbuka sehingga digunakan sebagai *space* penangkap/penerima ke dalam tapak.

Sebelah timur : merupakan daerah untuk fasilitas penunjang dalam bangunan.

Sebelah selatan : merupakan daerah dengan potensi ruang terbuka yang dapat dimanfaatkan sebagai fasilitas utama dengan potensi *view* dari dan ke dalam tapak.

Sebelah barat : merupakan daerah untuk fasilitas penunjang dan *service* dalam bangunan.

2.3 **Pengaruh lingkungan sekitar terhadap tapak**

Kawasan kota lama merupakan kawasan preservasi, sehingga pelestariannya dijabarkan dalam konsep preservasi-revitalisasi, yang merupakan upaya memelihara dan melestarikan lingkungan serta masalah fungsional, dengan meletakkannya pada latar belakang historis masa lalu, juga pada tuntutan kehidupan masa kini dan masa yang akan datang.

Modal utama kawasan ini adalah artefak/bangunan/arsitektur yang ada, oleh karena itu pengembangan kawasan selalu mengacu pada tema atau tipologi kawasan yang menonjol dan memiliki kekayaaan berupa arsitektur yang spesifik yang akan menarik perkembangan kegiatan dan menentukan nuansa kawasan.

Magnet-magnet pengembangan dalam kawasan terbentuk antara lain oleh elemen pembentuk kota yang sangat spesifik dan terkadang sangat kontekstual terhadap kawasan, berupa bangunan, lapangan, menara, gapura, dan kemungkinan juga berkaitan dengan aspek historis yang ada dalam kawasan.

Sistem utilitas yang tertata adalah untuk mendukung aktifitas dan upaya pengembangan revitalisasi kawasan, yaitu untuk memenuhi kebutuhan/kapasitas secara memadai, mengupayakan suatu sistem perawatan yang mudah serta menjaga aspek estetika lingkungan binaan. Sistem pematusan/drainase yang ada dibedakan menjadi dua macam saluran, yaitu saluran terbuka dan saluran tertutup (gorong-gorong) di dalam tanah. . Untuk mengalirkan air kotor yang berasal dari hujan, limbah rumah tangga, maupun perkantoran perlu direncanakan dengan tepat, baik dimensi maupun fungsinya agar kawasan perencanaan menjadi bersih, tidak ada air yang menggenang. Saluran air kotor terdiri dari saluran primer (sungai), sekunder (saluran induk kota) dan tersier, saluran tersier menampung air kotor dari tiap bangunan yang kemudian disalurkan ke saluran sekunder (saluran induk kota) dan selanjutnya dibuang ke sungai. Sistem jaringan listrik didistribusikan oleh PLN melalui jaringan bawah tanah dengan pemasangan trafo tiap 50 meter sampai 100 meter. Sistem hubungan telepon pada kawasan menggunakan sistem hubungan telepon otomat. Penyediaan kebutuhan air bersih disuplai dari jaringan PDAM, juga terdapat dua buah ground tank. Buangan yang berasal dari buangan air kotor WC dan air bekas membersihkan los-los pasar, disalurkan terlebih dahulu pada suatu tempat untuk diproses sehingga tidak mungkin lagi mencemari saluran terbuka umum.

Massa bangunan diatur menurut ketentuan Peraturan Daerah tentang bangunan, yaitu menurut Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 80%-100%, Koefisien Lantai

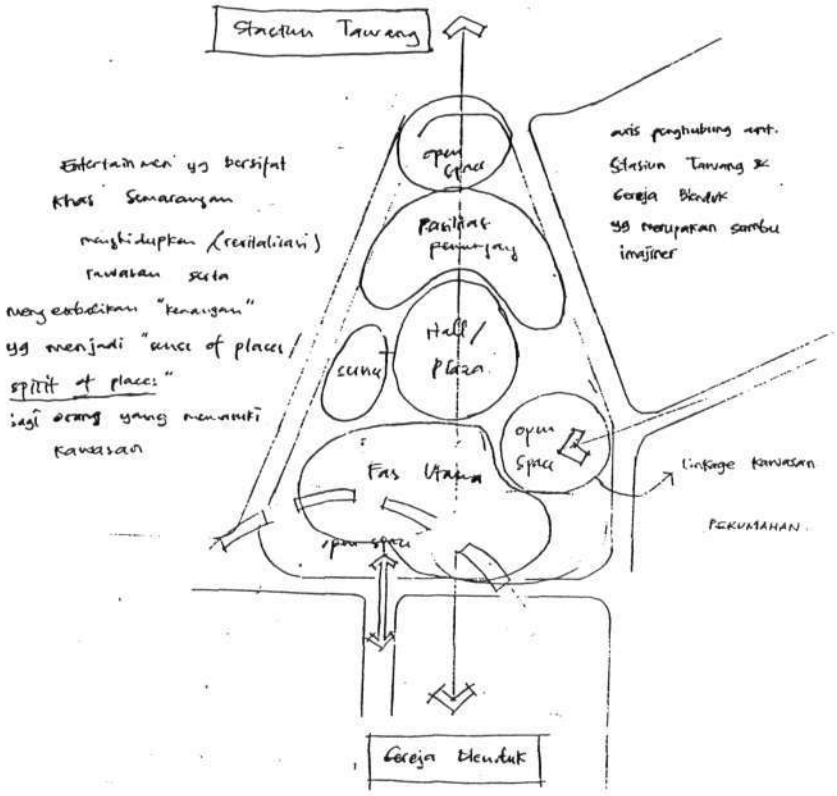
Bangunan (KLB) dengan koefisien 2,4, ketinggian bangunan maksimum 4 lantai, serta garis sempadan bangunan/pagar menurut peringkat fungsi jalan dimana bangunan berada. Untuk Jalan Merak 7,5 meter, Jalan Sri Gunting 4 meter, Jalan Garuda 4 meter dan Jalan Nuri 5 meter.

2.4 **Pengaruh perencanaan tapak terhadap lingkungan sekitar**

Perencanaan pembayangan yang disesuaikan dengan kebutuhan dan orientasi dinding yang terjadi dapat memberikan kenyamanan udara dalam ruang yang lebih, selain itu dapat membantu sistem kerja penghawaan pasif yang digunakan pada sebagian besar fasilitas yang ada, sehingga beban panas yang dihasilkan dapat direduksi. Beban angin tidak terlalu mempengaruhi perencanaan tapak, karena peraturan akan ketinggian bangunan dalam kawasan hanya 2-4 lantai.

Pola drainase pada tapak, disesuaikan dengan kondisi eksisting yang di sekeliling tapak terdapat jalur pematusan atau saluran kota, sehingga dimensi maupun fungsinya sangat mempengaruhi lingkungan. Kebisingan tidak terlalu berpengaruh, karena kawasan dibagi-bagi menjadi beberapa segmen, yaitu segmen budaya, rekreatif, komersial, perkantoran, dan perdagangan, sedangkan tapak termasuk ke dalam segmen rekreatif.

Pola lalu lintas memegang peranan penting, karena dari dimensi dan arus kendaraan yang ada, orang dapat diarahkan masuk ke dalam tapak. Kondisi eksisting tapak dikelilingi oleh jalan yang mempunyai potensi untuk mengarahkan orang, sehingga dalam perencanaan dibedakan antara sirkulasi utama (pengunjung) dengan sirkulasi servis.



Gambar 2.2 **Sketsa pembagian zona**

2.5 **Pencapaian tapak**

Arus kendaraan di sekeliling tapak merupakan arus jalan lingkungan dua arah, dengan intensitas trafik yang sedang, sedangkan arus kendaraan di Jalan Merak dan Jalan Tawang adalah arus searah ke timur dengan intensitas trafik yang tinggi.

Jalan Merak digunakan sebagai jalan masuk utama ke dalam tapak, karena arus kendaraan terbesar berada pada Jalan Merak sehingga dengan demikian dapat mengorientasikan pengunjung ke dalam tapak.

Pada konsep awal, Jalan Merak yang digunakan sebagai jalan masuk utama ke dalam tapak menerima pengunjung yang berkendaraan oleh *drop off* yang terdapat di bagian utara tapak, sehingga dari *drop off*, pengunjung dapat mengorientasikan diri langsung, menuju ke tempat parkir atau kembali ke Jalan Merak. Hal ini

mengakibatkan terjadinya kemacetan di bagian utara tapak, antara pengunjung yang hanya menurunkan atau menjemput penumpang dengan pengunjung yang akan parkir di dalam bangunan. Oleh karena itu di dalam mengorientasikan pengunjung, pengunjung tidak dihadapkan ke dua pilihan pada waktu di luar tapak, tetapi secara tidak langsung diorientasikan setelah pengunjung memasuki tapak.

Dimensi tapak yang berbentuk segitiga sama kaki tidak sempurna dengan puncak menghadap ke arah utara mengakibatkan sisi tapak yang menghadap ke arah utara sempit. Oleh karena itu pada sisi ini, untuk menarik dan menerima pengunjung, digunakan untuk *space* penangkap berupa ruang terbuka yang berfungsi pula sebagai jalan masuk utama bagi pejalan kaki. Bagi kendaraan yang hanya menurunkan atau menjemput penumpang, keluar menuju Jalan Sri Gunting, sedangkan kendaraan yang menuju ke tempat parkir, keluar menuju Jalan Nuri. Hal ini untuk menghindari terjadinya silang kendaraan antara yang akan masuk ke tapak dengan yang keluar.

Jalan masuk servis ke dalam tapak dicapai dari Jalan Nuri, untuk memudahkan sirkulasi dengan mempertimbangkan jarak pencapaian ke daerah servis yang terletak di bagian barat tapak.

2.6 **Sistem sirkulasi di dalam tapak**

2.6.1 **Sirkulasi pejalan kaki (*pedestrian*)**

Sirkulasi pejalan kaki dari luar site masuk melalui *pedestrian way* langsung ke dalam tapak. Pada konsep awal, sirkulasi pejalan kaki diterima di bagian utara dan selatan tapak. Hal ini mengakibatkan adanya *crossing* dengan sirkulasi kendaraan terutama di bagian utara tapak, kemudian pintu masuk yang ada dibedakan, antara sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan, tetapi hal ini menimbulkan masalah baru, yaitu

menjadi rancunya pintu masuk utama (*main entrance*) yang berada di bagian utara, dengan adanya tiga pintu masuk pada daerah yang sama.

Pada tahap selanjutnya, sirkulasi untuk pejalan kaki mempunyai jalur tersendiri, yang tidak dilewati oleh kendaraan yang terletak di bagian utara tapak, sedangkan pejalan kaki dari tempat parkir disediakan sirkulasi vertikal berupa tangga yang berhubungan langsung dengan koridor yang menuju sirkulasi utama dalam tapak.

2.6.2 **Sirkulasi sepeda motor**

Jumlah pemilik sepeda motor di Semarang lebih banyak dibandingkan dengan jumlah pemilik mobil. Sirkulasi sepeda motor yang terjadi pada konsep awal memiliki pintu masuk ke dalam tapak yang langsung menuju ke tempat parkir, sehingga pengendara sepeda motor tidak dapat menikmati pintu masuk (*entrance*) yang ada. Oleh karena itu, pada proses selanjutnya pintu masuk (*entrance*) yang ada sedapat mungkin dinikmati oleh pengunjung, baik yang mengendarai mobil maupun sepeda motor.

2.6.3 **Sirkulasi mobil**

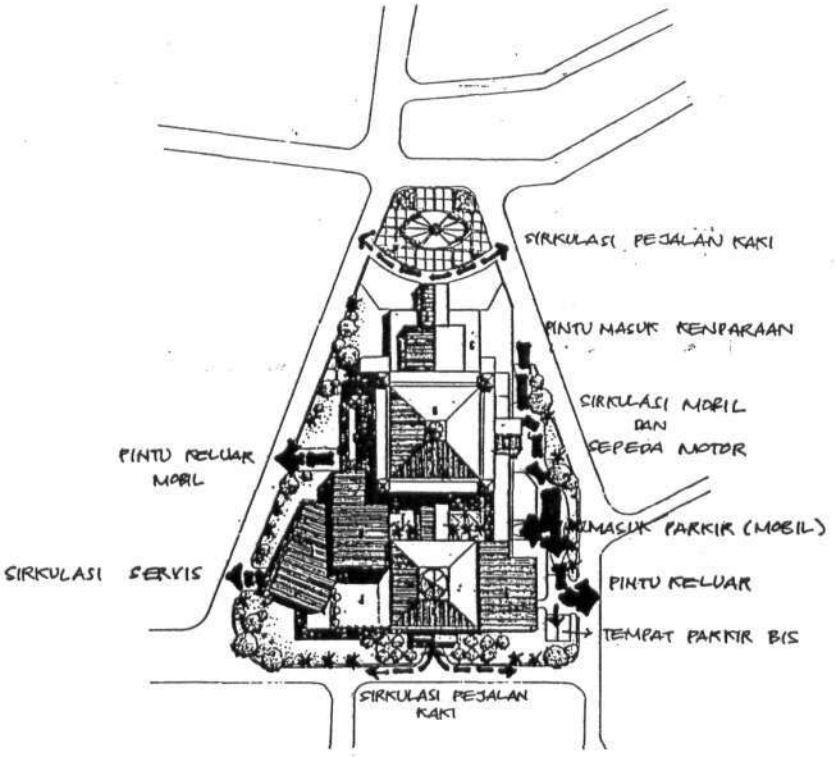
Berdasarkan dimensi tapak yang berbentuk segitiga, sirkulasi mobil masuk pada tapak melalui Jalan Sri Gunting, dapat hanya menurunkan penumpang ataupun langsung menuju ke tempat parkir, kemudian keluar ke Jalan Nuri. Tempat parkir yang ada menggunakan sistem *basement*, tetapi tidak menggali tanah, sehingga tempat parkir yang ada menggunakan lantai dasar (rata jalan).

2.6.4 **Sirkulasi bis**

Sirkulasi bis dalam tapak memiliki sirkulasi yang sama dengan mobil yang hanya menurunkan atau menjemput penumpang, yaitu dengan sirkulasi pintu masuk dan keluar melalui Jalan Sri Gunting, kemudian parkir di parkir halaman, dengan tujuan efisiensi ruang.

2.6.5 **Sirkulasi servis**

Berdasarkan analisis dan pendaerahan yang dilakukan sebelumnya, untuk sirkulasi servis dicapai melalui Jalan Nuri langsung ke *loading dock*, dilengkapi dengan sirkulasi vertikal khusus servis berupa *lift* barang.



Gambar 2.3 **Sketsa pencapaian dan sirkulasi dalam tapak pada rencana tapak**

2.7 **Sistem parkir dalam tapak**

Melihat kondisi dan keadaan tanah di Semarang, khususnya Semarang Utara, usaha untuk melakukan penggalian adalah sia-sia, oleh karena itu lantai dasar dari bangunan digunakan untuk tempat parkir. Dipisahkan pula antara mobil dan sepeda motor agar tidak terjadi *cross* antara sepeda motor dan mobil. Berdasarkan analisis perhitungan modul pada proses perancangan, modul parkir yang dipakai adalah 8m x 8m, yang juga dipakai sebagai modul tapak dan bangunan.

2.8 **Pola penataan ruang luar**

Pada kawasan historik perkotaan yang bercitra budaya khas, merupakan bangunan dengan jalan-jalan yang sempit, bahkan garis sempadan bangunan nol terhadap jalan, oleh karena itu penataan ruang luar yang ada digunakan untuk meningkatkan kualitas visual lingkungan serta digunakan untuk menciptakan kesan lega dalam mengimbangi ketinggian bangunan, kepadatan bangunan, dan intensitas kegiatan dalam.

Pola penataan ruang luar yang terjadi menggunakan sistem *linier* sejajar dengan sumbu *imaginer* yang menghubungkan antara Stasiun Tawang dengan Gereja Blenduk. Ruang terbuka yang terjadi termasuk area publik, yang berada dalam suatu lingkup bangunan (*internal void*) yang juga direncanakan untuk menarik aktivitas masuk ke dalam kawasan, serta digunakan sebagai *space* pengikat yang menunjang aktivitas pada suatu lingkungan bersama, khususnya pejalan kaki, sehingga pejalan kaki merasa nyaman dan dikembalikan posisinya pada hirarki tertinggi sehingga suasana *urban amenity* menjadi lebih terasa.

Ruang luar yang terjadi juga memberikan kemudahan dalam pencapaian dari satu tempat ke tempat lain, sehingga dengan pola penataan ruang luar yang jelas dan jalur pedestrian yang bersifat menerus dengan simpul-simpul pedestrian sebagai kontinuitas antar ruang.

2.9 **Pengolahan bentuk lahan**

Kondisi tanah di daerah Semarang Utara yang merupakan daerah pantai tidak memungkinkan digali untuk digunakan parkir dengan sistem *basement*, maka pemecahannya yaitu dengan sistem parkir yang memanfaatkan lantai dasar sebagai tempat parkir, maka lahan diolah dengan mengarahkan sirkulasi secara tidak langsung menuju ke lantai di atasnya. Pengolahan lahan dilakukan dengan mengurug tanah, setinggi setengah dari lantai dasar, kemudian untuk pencapaian ke lantai di atasnya digunakan tangga, sehingga obyek yang dituju tidak diperlihatkan sekaligus, tetapi secara bertahap sehingga orang akan lebih tertarik untuk mendekatinya.

2.10 **Detail lansekap**

Pada kawasan kota lama, penggunaan *paving block* sebagai material jalan yang berbeda, membuat orang dapat merasakan keberadaannya di kota lama. Penggunaan pola lantai sebagai elemen pembeda tersebut dirasakan secara tidak langsung, sehingga orang diarahkan untuk masuk ke dalamnya. Oleh karena itu, penggunaan pola lantai pada ruang luar bangunan dengan pola jalan yang ada dibedakan, sehingga orang yang berada di luar tapak, dapat diarahkan masuk ke dalam tapak secara tidak langsung.

Penggunaan *street furniture* seperti penerangan lampu jalan diletakan pada jalan lingkungan yaitu di sepanjang Jalan Sri Gunting, Jalan Garuda dan Jalan Nuri, dengan jarak lampu 10 meter. Perletakan lampu pedestrian pada ruang luar, plasa dan di sepanjang pedestrian memberikan suasana yang berbeda dengan yang dialami pada waktu siang hari.

Disediakan tempat sampah di sepanjang pedestrian dan papan informasi di setiap segmen, pada ruang luar dan plasa, sehingga dapat mengarahkan orang secara langsung, atau dapat juga digunakan vegetasi di sepanjang pedestrian sebagai pengarah menuju ke pintu masuk utama (*main entrance*) maupun pintu masuk samping (*site entrance*).