



Jurnal Arsitektur Zonasi

Journal homepage: <https://ejournal.upi.edu/index.php/jaz>



Analisis Komponen Tata Kualitas Lingkungan Kawasan Pecinan Kota Magelang

Siska Arini*¹, Lintang Suminar²

^{1,2} Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

*Correspondence: E-mail: arinisiska288@student.uns.ac.id

ABSTRACT

Pemuda Street which is located in the Chinatown area of Magelang City is located in a strategic location that connects Magelang City and Yogyakarta City. High density and activities make the street corridor a commercial corridor that is growing rapidly by time. Commercial activities which are also located in the Chinatown area also affect the environmental quality system that is formed. The research method used is descriptive method with a qualitative approach. The results showed that the distinctive character of the region as a trading area still looks strong with the existence of trading activities and other elements that support these activities. On the other hand, there is still a need for improvement in the aspect of facilities and sanctions for violating regulations.

ARTICLE INFO

Article History:

Submitted/Received 31 Ags 2022

First Revised 18 September 2022

Accepted 20 Okt 2022

First Available online 16 Feb 2023

Publication Date 26 Feb 2023

Keyword:

commercial corridor;
Chinatown;
environmental quality system

Kata Kunci:

koridor komersial;
pecinan;
tata kualitas lingkungan

ABSTRAK

Jalan Pemuda yang berada di Kawasan Pecinan Kota Magelang terletak pada lokasi strategis yang menghubungkan Kota Magelang dengan Kota Yogyakarta. Aktivitas yang tinggi membuat koridor jalan tersebut menjadi koridor komersial yang pesat pertumbuhannya. Aktivitas komersial yang juga terletak di Kawasan Pecinan turut berpengaruh pada tata kualitas lingkungan yang terbentuk. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakter khas kawasan sebagai kawasan perdagangan masih terlihat kuat dengan adanya aktivitas perdagangan dan elemen lainnya yang mendukung aktivitas tersebut. Di sisi lain, masih perlu peningkatan pada aspek fasilitas dan sanksi pelanggaran peraturan.

Copyright © 2023 Universitas Pendidikan Indonesia

1. PENDAHULUAN

Kegiatan Penataan Bangunan dan Lingkungan yang kemudian tertuang dalam dokumen Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) bertujuan sebagai alat pengendalian pemanfaatan ruang dan menciptakan lingkungan yang tertata, berkelanjutan, berkualitas, dan menghidupkan perekonomian dan kehidupan masyarakat (Suriandjo, 2018) (Archer, 2014). Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/PRT/M/2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan, penataan kualitas lingkungan merujuk pada upaya rekayasa elemen-elemen kawasan yang sedemikian rupa sehingga tercipta suatu kawasan atau sub area dengan sistem lingkungan yang informatif, berkarakter khas, dan memiliki orientasi tertentu (Menteri Pekerjaan Umum, 2007) (Arifin, 2004).

Koridor merupakan jalur dengan pembatas berupa dinding bangunan, pepohonan, atau elemen pembentuk ruang lainnya sebagai pergerakan penduduk (Rizqiyah, 2016)(Clark, 2015). Karakteristik suatu koridor ditentukan oleh bangunan dan aktivitas yang melingkupi koridor tersebut (Sepang et al., 2016). Peningkatan kegiatan perdagangan dan komersial lain memerlukan wadah yang ideal untuk menampung bangunan dan aktivitas di area tersebut (Gobel, 2018)(Gerlach, 2009). Koridor komersial merupakan sepenggal jalan dengan aktivitas komersial dan umumnya membentuk pola ribbon development, dengan persebaran aktivitas di sepanjang koridor yang seringkali tidak terencana dan tergantung arus lalu lintas yang ada (Wardhana & Haryanto, 2016)(Hamilton, 2008). Perkembangan koridor komersial utamanya dipengaruhi oleh faktor lokasi (Wardhana & Haryanto, 2016)(Bakar & Pantawis, 2020). Aktivitas pada koridor komersial juga akan memberikan kontribusi pada perekonomian kota (Mokodongan & Ambarmoko, 2017)(Holmes, 2015).

Kawasan Pecinan merupakan sebuah wilayah yang banyak dihuni oleh orang-orang Cina yang masih kental akan budaya Tionghoa, pada lingkup kawasan tersebut terdapat permukiman penduduk dan Klenteng sebagai rumah untuk persembahan (Wulanningrum, 2017). Selain itu, pecinan juga dominan dengan kegiatan perekonomian kota, dimana kawasan ini biasanya berfungsi sebagai sentra ekonomi dan hunian (Adishakti, 2017). Melihat bagaimana aktivitas yang berkembang di Kawasan Pecinan, kawasan ini menjadi sangat penting peranannya dalam sebuah perkembangan kota dengan karakter fisik dan aktivitas yang khas.

Kawasan Pecinan Kota Magelang merupakan sebuah kawasan yang berada di Kelurahan Kemirirejo, Kecamatan Magelang Tengah, Kota Magelang. Kawasan ini berdiri akibat adanya warga keturunan Cina yang datang kemudian mendirikan permukiman di sepanjang jalur utama kawasan pada tahun 1898. Tidak hanya bermukim, namun mereka mulai mendirikan kegiatan berdagang pada masa tersebut.

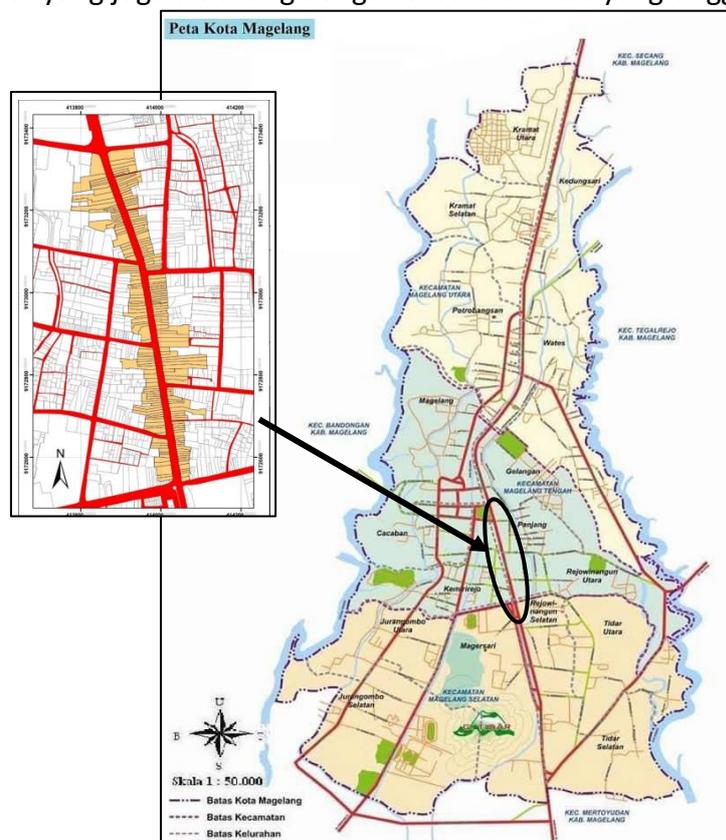
Kawasan Pecinan terletak pada lokasi yang strategis yaitu pada pusat Kota Magelang dan berdekatan dengan ruang publik kota, yaitu alun-alun kota Magelang. Kawasan Pecinan merupakan pusat perekonomian dan perdagangan di wilayah eks-keresidenan Kedu yang meliputi Kota Magelang, Kabupaten Magelang, Temanggung, Wonosobo, Purworejo, dan Kebumen. Sebagai pusat perdagangan, banyak dijumpai deretan toko yang berjajar di sepanjang Jalan Pemuda serta masyarakat yang menjadikan rumah toko sebagai bangunan untuk kegiatan berdagang dan tempat tinggal. Dalam penelitian Setyowati (2017) kondisi fisik Jalan Pemuda Kota Magelang yang belum sesuai adalah pada aspek konektivitas jalur pejalan kaki, ketimpangan jumlah pejalan kaki di sisi barat dan timur, aksesibilitas untuk penyandang disabilitas, dan daya tarik pedagang kaki lima yang menurun (Setyowati, 2016)(Samadikun, dkk., 2014). Lebih lanjut hasil penelitian Setyowati (2018) menyimpulkan bahwa terdapat 2 (dua) faktor yang penting dalam pengembangan Jalan Pemuda Kota Magelang yaitu faktor

pengguna yang terdiri dari livabilitas, land use dan aktivitas, serta faktor desain yang terdiri dari identitas kawasan, konektivitas, keamanan, keselamatan, aksesibilitas, dan kenyamanan.

Melihat bagaimana kawasan memiliki pengaruh yang besar bagi Kota Magelang serta serta perkembangannya yang cukup pesat maka penting melihat bagaimana tata kualitas lingkungan pada kawasan. Tata kualitas lingkungan sebagai salah satu komponen Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) ditujukan untuk mengatur elemen-elemen kawasan agar menciptakan sebuah kawasan dengan sistem lingkungan yang informatif, berkarakter khas, dan memiliki orientasi tertentu (Verbeek & Pisman, 2014).

2. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian berada pada Jalan Pemuda, Kecamatan Magelang Tengah, Kota Magelang. Jalan Pemuda merupakan koridor komersial yang menghubungkan Kota Magelang dengan Kota Yogyakarta. Keberadaan tersebut membuat aktivitas komersial di sekitar koridor semakin meningkat yang juga didukung dengan arus lalu lintas yang tinggi.



Gambar 1. Peta Koridor Komersial di Kawasan Pecinan Kota Magelang
Sumber: (magelangkota.go.id dan Penulis, 2022)

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi untuk mendapatkan data primer berupa kondisi eksisting di lapangan terkait aspek-aspek tata kualitas lingkungan. Observasi dilakukan dengan pencatatan data dan dokumentasi. Data yang diperoleh dari hasil observasi tersebut kemudian dianalisis secara deskriptif mengenai kondisi, peluang, dan hambatan. Analisis juga dilakukan dengan membandingkan hasil temuan atau kondisi eksisting dengan standar atau regulasi terkait, dan didukung dengan studi literatur. Melalui alur tersebut, dapat diketahui aspek atau elemen apa saja yang masih memerlukan perhatian dalam peningkatan tata kualitas lingkungan pada koridor Jalan Pemuda Kota Magelang.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Konsep Identitas Lingkungan

3.1.1 Tata Karakter Bangunan/Lingkungan

Tata karakter bangunan/lingkungan ditujukan agar pengguna dapat mengenali karakter lingkungan yang dikunjungi atau dilaluinya. Dalam hal ini, tata karakter lingkungan sebagai Kawasan Pecinan dapat ditandai dengan bangunan bergaya arsitektur khas budaya Tionghoa. Namun, pada kawasan sudah banyak bangunan dengan gaya khas Tionghoa yang dirubah menjadi bangunan modern berupa pertokoan akibat perkembangan kegiatan perdagangan sehingga mengurangi identitas kawasan sebagai Kawasan Pecinan. Ciri khas utama budaya Tionghoa yang masih terlihat adalah dari keberadaan Klenteng Liong Hok Bio sebagai bangunan ibadah dengan gaya arsitektur Tionghoa serta beberapa bangunan tersisa yang memperkuat karakter kawasan sebagai Kawasan Pecinan. Selain itu, fasade bangunan modern berupa pertokoan hingga restoran yang berkembang di sepanjang jalan juga dapat memperkuat identitas kawasan ini sebagai pusat perdagangan di Kota Magelang.



Gambar 2. Pertokoan dan Klenteng Liong Hok Bio
Sumber: (Penulis, 2022)

3.1.2 Tata Penanda Identitas Lingkungan

Tata penanda identitas bangunan pada kawasan ditandai dengan keberadaan papan nama toko serta Gapura Bhineka Tunggal Ika. Elemen berupa papan nama tersebut dapat mempertegas penamaan sebuah bangunan atau dalam hal ini toko maupun bangunan perdagangan jasa lainnya dan memberikan kemudahan masyarakat dalam menemukan tempat yang menjadi tujuannya. Keberadaan papan ini cukup memberikan pengaruh pada fasade bangunan pada kawasan. Bangunan yang masih memiliki karakter bangunan lama dan gaya arsitektur Tionghoa menjadi tertutup oleh pemasangan papan ini, sehingga fasade bangunan yang khas menjadi tidak dapat terlihat.



Gambar 3. Elemen Papan Nama Toko
Sumber: (Penulis, 2022)

Selain itu, penanda identitas pada kawasan juga ditandai dengan keberadaan Gapura Bhineka Tunggal Ika. Keberadaan gapura ini cukup memberikan kesan yang berbeda serta penanda bagi para pengunjung atau wisatawan bahwa telah memasuki Kawasan Pecinan.



Gambar 4. Gapura Bhineka Tunggal Ika
Sumber: (Penulis, 2022)

3.1.3 Tata Kegiatan Pendukung Secara Formal/Informal

Kegiatan perdagangan masyarakat di sepanjang jalan telah menunjukkan identitas kawasan sebagai kawasan perdagangan sekaligus spot wisata belanja di Kota Magelang. Namun, kegiatan perdagangan ini terkadang menggunakan jalur pedestrian dan area parkir terutama para pedagang kaki lima sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki serta kemacetan pada jalan tersebut. Selain itu, hal ini juga memberikan kesan tidak tertatanya aktivitas perdagangan tersebut terutama di area sekitar pedestrian dan parkir.

Dalam hal ini, Pemerintah Kota Magelang telah memberikan kebijakan larangan berjualan pada area tersebut dan telah melakukan upaya relokasi para pedagang kaki lima ke Pasar Rejowinangun. Namun, masih ada beberapa pedagang yang tetap berjualan pada area tersebut. Padahal dalam Perda Kota Magelang No. 6 / 2015 tentang Ketertiban Umum telah diatur bahwa berjualan di area larangan dipidanakan kurungan paling lama 3 bulan dan/atau denda paling banyak Rp.50.000.000.



Gambar 5. Aktivitas Perdagangan di Sepanjang Jalan
Sumber: (magelangonline.com)

3.2 Konsep Orientasi Lingkungan

3.2.1 Sistem Tata Informasi

Pada kawasan terdapat sistem tata informasi seperti informasi tarif parkir dan rambu lalu lintas berupa larangan parkir, rambu pengingat, petunjuk jalur sepeda dan lainnya yang

telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, dari segi kondisi dan peletakan, papan informasi dan rambu lalu lintas tersebut masih dalam kondisi yang baik dan masih terbaca. Letak papan informasi tersebut juga pada posisi yang mudah dilihat dengan jelas oleh pengendara atau pengunjung dan tidak tertutup oleh elemen lainnya sehingga informasi yang tercantum dapat tersampaikan ke pengguna untuk kemudahan dalam berorientasi pada kawasan ini. Letak papan juga teratur di titik-titik tertentu sehingga tidak mengganggu aktivitas serta wajah kawasan tersebut.

Tata informasi pada kawasan juga telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Dimana dalam peraturan ini sudah diatur ketentuan rambu lalu lintas baik dari warna dasar, garis tepi, simbol serta huruf dan angka yang tertera.

Tabel 1. Kesesuaian Rambu Lalu Lintas Kawasan dengan Peraturan

Ketentuan (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014)	Kesesuaian
Rambu Pengingat <ul style="list-style-type: none"> • Warna dasar kuning • Warna garis tepi hitam • Warna lambang hitam • Warna huruf dan/atau angka hitam 	✓
Rambu Perintah <ul style="list-style-type: none"> • Warna dasar biru • Warna garis tepi putih • Warna lambang putih • Warna huruf dan/atau angka putih • Warna kata-kata putih. 	✓
Rambu Larangan <ul style="list-style-type: none"> • Warna dasar putih • Warna garis tepi merah • Warna lambang hitam • Warna huruf dan/atau angka hitam • Warna kata-kata merah. 	✓

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 dan Analisis Penulis



Gambar 6. Papan Informasi dan Rambu Lalu Lintas
Sumber: (Penulis, 2022)

3.2.2 Sistem Rambu Pengarah

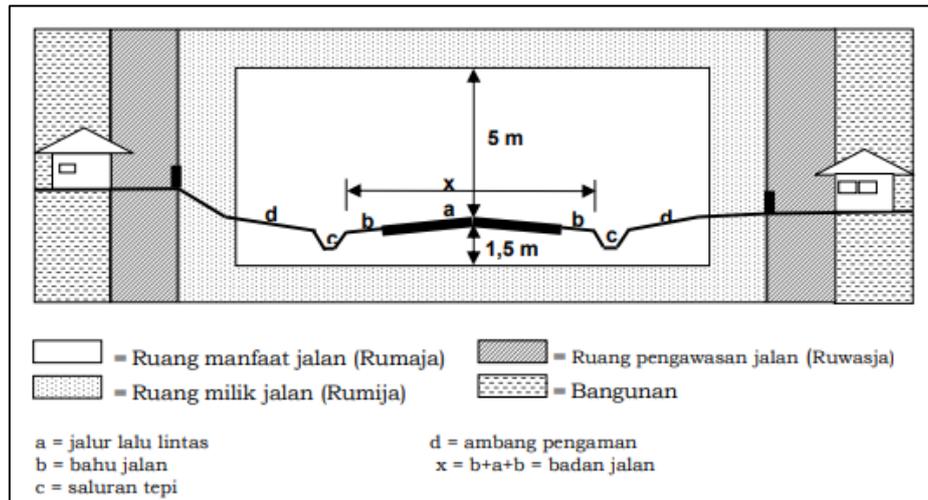
Tidak ditemukan rambu pengarah pada jalan menuju Kawasan Pecinan maupun di dalam kawasan sehingga hal ini kurang mendukung kemudahan pengendara ataupun wisatawan untuk bersirkulasi atau beorientasi menuju tempat tujuannya. Sebagai pusat

kegiatan yang berada di pusat kota dengan banyak destinasi yang sering menjadi tujuan wisatawan terutama untuk berbelanja, tentu perlu adanya rambu pengarah lokasi sehingga pengunjung dapat dengan mudah menemukan lokasi tujuannya.

3.3 Wajah Jalan

3.3.1 Wajah Penampang Jalan dan Bangunan

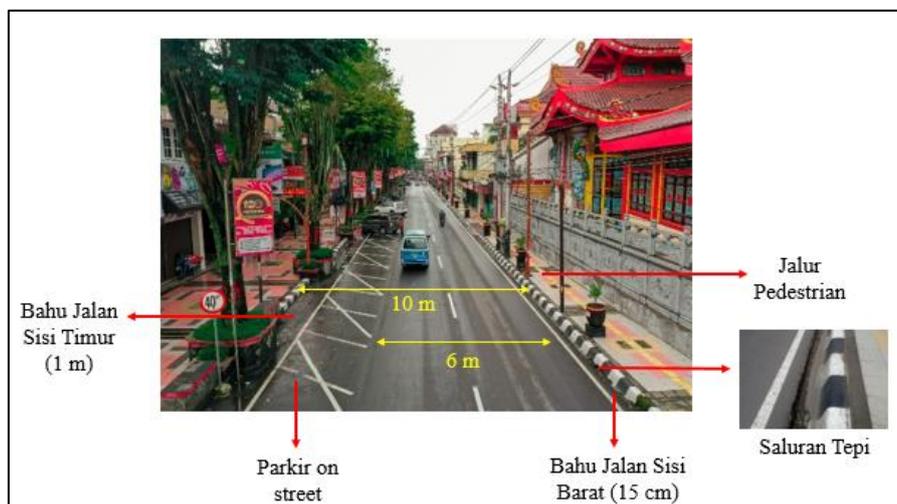
Dalam Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan telah diatur secara detail terkait dengan bagian-bagian jalan dan fungsinya sebagaimana dalam gambar 7.



Gambar 7. Bagian-Bagian Jalan

Sumber: (Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan)

Sedangkan untuk kondisi wajah penampang jalan pada koridor komersial di kawasan Pecinan Kota Magelang digambarkan menggunakan gambar 8.



Gambar 8. Wajah Penampang Jalan di Kawasan Pecinan Kota Magelang

Sumber: (Analisis, 2022)

Jika dibandingkan dengan pembagian fungsi jalan dalam Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006, terdapat perbedaan penggunaan jalan yang terlihat pada gambar di atas. Sebagian jalan pada Kawasan Pecinan yaitu pada jalur sisi Timur difungsikan juga sebagai parkir on street kawasan. Keberadaan parkir ini memberikan pengaruh berupa kesan padat dan ketidakteraturan pada wajah jalan tersebut. Selain itu, keberadaan parkir on street ini juga mengakibatkan aktivitas lalu lintas pada jalan tersebut mengalami kemacetan.

Kemudian untuk wajah bangunan yang terlihat pada kawasan cenderung berupa bangunan toko dengan papan reklame yang menghiasi bagian depan bangunan yang berderet di sepanjang jalan dengan gaya bangunan yang cenderung modern.

3.3.2 Perabot Jalan (*Street Furniture*)

Perabot jalan yang terdapat pada kawasan diantaranya berupa bangku, lampu, tempat sampah serta lampu lampion. Secara keseluruhan kondisi perabot jalan pada kawasan ini dalam kondisi baik dan dapat digunakan. Namun untuk perabot berupa tempat sampah terdapat beberapa yang dalam kondisi kurang baik (berlubang, pecah) dan banyak tutup yang sudah hilang.

Penyediaan perabot jalan dalam suatu kawasan tentu dilakukan dengan memperhatikan ketentuan yang berlaku. Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, diatur terkait ketentuan setiap perabot jalan. Dengan menggunakan peraturan ini, dilakukan analisis untuk melihat kesesuaian perabot jalan yang ada.

Tabel 2. Kesesuaian Perabot Jalan dengan Ketentuan

Perabot Jalan	Ketentuan	Perabot Jalan di Kawasan
Bangku	<ul style="list-style-type: none"> Jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter Menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. 	<ul style="list-style-type: none"> Jarak antar bangku 10 m Lebar bangku 0,4 m dan panjang 1.5 m Bahan untuk bangku berupa besi
Lampu	<ul style="list-style-type: none"> Jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter Dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter Menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. 	<ul style="list-style-type: none"> Jarak lampu di kawasan Tinggi tiang lampu 3 meter Bahan tiang yang digunakan berupa besi.
Tempat Sampah	<ul style="list-style-type: none"> Jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter 	<ul style="list-style-type: none"> Jarak antar tempat sampah di kawasan 15 m

Sumber: (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 dan Analisis Penulis, 2022)

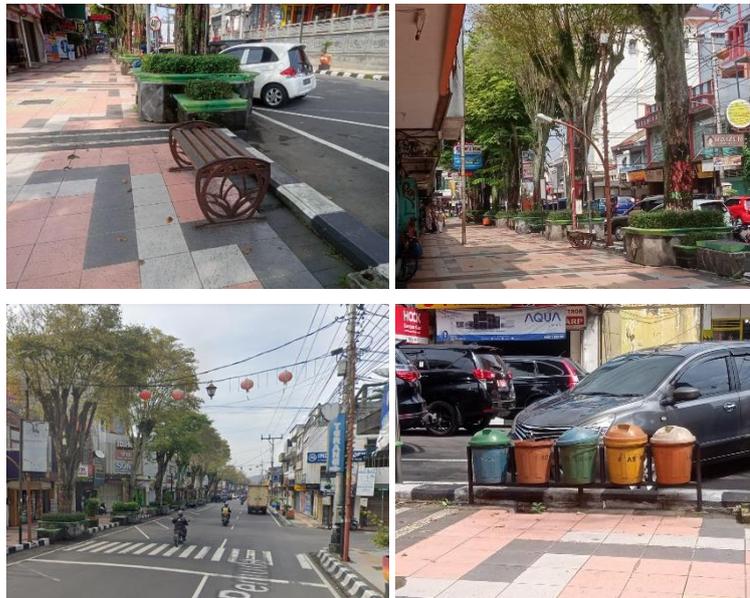
Berdasarkan tabel tersebut, terlihat bahwa penyediaan perabot jalan pada kawasan telah memenuhi ketentuan yang berlaku sehingga diharapkan kegunaan perabot tersebut dapat berfungsi secara maksimal dan bisa memenuhi kebutuhan para pengunjung kawasan tersebut. Selain dari segi fungsi, keberadaan perabot tersebut sekaligus menjadi pelengkap wajah kawasan yang dapat memberikan nilai estetika seperti keberadaan lampu pedestrian dan lampu lampion. Kemudian kondisi perabot jalan pada kawasan juga dianalisis dengan menggunakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 terkait dengan kesesuaian kriteria dalam penyediaan perabot jalan tersebut.

Tabel 3. Kesesuaian Kondisi Perabot Jalan dengan Kriteria Penyediaan

Kriteria	Indikator	Kondisi di Kawasan
Aksesibilitas dan Kemudahan	Terletak pada titik yang mudah untuk dicapai.	Perabot seperti tempat sampah dan bangku berada pada tempat yang mudah dijangkau dan setiap <i>item</i> memiliki jarak yang tidak terlalu jauh.

Keselamatan	Terletak pada titiktitik yang aman dari lalu lintas kendaraan.	Letak bangku tidak berbatasan langsung dengan jalan utama.
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan. Tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki 	Letak bangku dan tempat sampah berada pada pinggir pedestrian sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki lainnya.
Keindahan	Desain dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.	Lampu lampion pada kawasan sebagai penerangan yang menambah estetika dan mewakili karakter kawasan sebagai Kawasan Pecinan
Interaksi	Terletak pada titik-titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan aktivitas sosial kota.	Kriteria ini ditunjukkan dengan keberadaan perabot tersebut pada titik interaksi sosial yaitu kawasan sebagai pusat perdagangan sehingga dapat memenuhi kebutuhan aktivitas tersebut.

Sumber: (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 dan Analisis Penulis, 2022)



Gambar 9. Elemen Perabot Jalan (Bangku, Lampu, Lampu Lampion dan Tempat Sampah)
Sumber: (Penulis, 2022)

3.3.3 Jalur dan Ruang Pejalan Kaki

Pada kawasan telah dilengkapi jalur pedestrian di masing-masing sisi jalan. Pada jalur pedestrian di sisi Barat sudah dilengkapi dengan blok pemandu untuk penyandang disabilitas dan memiliki lebar ± 1.5 m. Sedangkan pada jalur sisi Timur diperuntukkan untuk pejalan kaki dan kendaraan non bermotor seperti becak dan sepeda sehingga hal ini mengurangi kenyamanan pejalan kaki.

Selain itu, jalur pedestrian sisi Timur juga sering disalah gunakan oleh kendaraan bermotor untuk tempat parkir dan berkendara sehingga berdampak pada kerusakan keramik jalan, membahayakan pejalan kaki, serta berkurangnya ruang bagi pejalan kaki yang membuat kenyamanan penggunaanya menjadi berkurang. Pada jalur ini, juga dapat dikatakan

kurang ramah bagi disabilitas karena belum dilengkapi dengan fasilitas penunjang bagi golongan tersebut seperti blok pemandu.

Selain itu, terkait dengan penyediaan jalur pejalan kaki, dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan telah diatur terkait ketentuan jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus yang diantaranya sebagai berikut.

Tabel 4. Kesesuaian Kondisi Pedestrian Kawasan dengan Ketentuan

Ketentuan	Jalur Pedestrian Sisi Timur	Jalur Pedestrian Sisi Barat
Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m	✓ (Lebar ± 4.5 m)	✓ (Lebar ± 1.5 m)
Alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus	- (Tidak ada penanda yang menunjukkan perubahan kelandaian jalan)	✓ (Perubahan kelandaian jalan ditandai dengan keberadaan blok pemandu)
Tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan	✓ (Tinggi trotoar dari jalan utama 5 cm)	✓ (Tinggi trotoar dari jalan utama 10 cm)
Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar;	- (Tidak terdapat blok pemandu)	✓ (Terdapat blok pemandu)
Permukaan jalan tidak licin	✓ (Menggunkan keramik bertekstur kasar)	✓ (Menggunkan keramik bertekstur kasar)

Sumber: (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 dan Analisis Penulis)



Gambar 10. Jalur Pedestrian Sisi Timur
(Sumber: Penulis, 2022 dan detik.com)



Gambar 11. Jalur Pedestrian Sisi Barat
Sumber: (Penulis, 2022)

3.3.4 Tata Hijau Pada Penampang Jalan

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan disebutkan bahwa jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Jika disesuaikan dengan peraturan tersebut, jalur hijau pada kawasan telah memenuhi kriteria sebagaimana pada ketentuan tersebut. Secara eksisting, jalur hijau pada kawasan ditempatkan di antara jalur jalan utama dan pedestrian sehingga tidak mengganggu aktivitas perdagangan. Selain itu, tanaman yang digunakan berupa pepohonan rindang yang dapat menjadi peneduh area pedestrian dengan lebar area jalur hijau ± 1.5 m.



Gambar 12. Tata Hijau pada Kawasan Pecinan
Sumber: (Penulis, 2022)

3.3.5 Elemen Tata Informasi dan Rambu Pengarah Pada Penampang Jalan

Kawasan dilengkapi juga dengan tata informasi sebagaimana yang telah dijelaskan dalam komponen orientasi lingkungan. Namun, pada kawasan masih belum dilengkapi oleh elemen rambu pengarah yang mendukung kemudahan pengguna untuk menuju tempat tujuan.

3.3.6 Elemen Papan Reklame Komersial Pada Penampang Jalan

Sebagai kawasan perdagangan, banyak ditemukan papan reklame komersial yang dipasang pada bangunan pertokoan dan tepi jalan tepatnya pada beberapa titik jalur hijau sehingga papan tersebut tidak mengganggu wajah pertokoan yang berderet di sepanjang jalan. Namun, masih ditemukan beberapa papan reklame yang terpasang di tepi jalan dengan ukuran besar sehingga menutupi fasade bangunan yang ada di belakangnya.



Gambar 13. Papan Reklame di Kawasan Pecinan Kota Magelang
Sumber: (Penulis, 2022)

4. KESIMPULAN

Pada dasarnya penataan kualitas lingkungan dilakukan sebagai upaya untuk menciptakan sebuah sistem lingkungan yang informatif, berkarakter khas, dan memiliki orientasi tertentu. Begitu juga dengan Kawasan Pecinan Kota Magelang melalui penataan berbagai komponen tata kualitas lingkungan mulai dari karakter bangunan, sistem tata

informasi, dan elemen-elemen lainnya ditujukan untuk memperkuat kawasan ini sebagai kawasan perdagangan dan perekonomian Kota Magelang dengan lingkungan yang informatif dan memberikan kemudahan pengunjung dalam berorientasi. Karakter khas kawasan sebagai kawasan perdagangan masih terlihat kuat dengan adanya aktivitas perdagangan dan elemen lainnya yang mendukung aktivitas tersebut. Di sisi lain, kawasan ini banyak mengalami perubahan bangunan yang dulunya memiliki gaya arsitektur Cina dan menyisakan hanya beberapa bangunan utamanya Klenteng sebagai bangunan utama yang menjadi ciri khas kawasan ini. Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa hal yang memerlukan peningkatan terkait tata kualitas lingkungan antara lain:

- a. Perlu adanya perbaikan pada beberapa fasilitas seperti tempat sampah dengan kondisi kurang baik.
- b. Penertiban aktivitas pedagang kaki lima di sepanjang pedestrian agar tidak mengganggu kenyamanan dan mengurangi ruang bagi pejalan kaki.
- c. Penambahan rambu pengarah sehingga memudahkan pengendara atau pengunjung dalam bersirkulasi dan berorientasi ke lokasi yang dituju.
- d. Penambahan fasilitas bagi penyandang disabilitas berupa pemandu jalan (blok pemandu) pada jalur pedestrian sisi Timur.
- e. Perlunya tindakan tegas bagi pengendara sepeda motor yang berkendara pada jalur pejalan kaki serta sepeda motor yang diparkir pada area pedestrian dikarenakan dapat mengganggu kenyamanan serta mengurangi ruang bagi pejalan kaki.
- f. Perlu diperhatikannya ukuran dan letak pemasangan papan reklame komersial agar tidak menutupi pertokoan yang ada di sepanjang jalan.

5. REFERENSI

- Adishakti, L. T. (2017). *Modul 2: Prinsip, Strategi, dan Instrumen Penataan Pelestarian Kota Pusaka*. 25–29.
- Archer, Ethan. 2014. *Improving Shared Spaces with a Placemaking Approach: Lessons from Adelaide*. Thesis. Master of Planning at the University of Otago, Dunedin, New Zealand.
- Arifin, Zainal. 2004. *Arahan Penataan Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik Pada Kawasan Komersial Kajian Pada Setting Elemen Fisik dan Aktifitas*. Tesis. Univeritas Gadjah Mada, Program Studi Teknik Arsitektur Konsentrasi Desain Kawasan Binaan, Yogyakarta
- Bakar, V. L. A., & Pantawis, S. (2020). Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan Properti Komersial dan Keputusan Investasi di Kota Semarang. *ECONBANK*, 2(2), 138–147.
- Clark, Tim. 2015. *Shared Space Schemes Labelled ‘Dangerous’ in Lords Report*. The Architect’s Journal
- Gerlach, P. J. 2009. *Sense and nonsense about Shared space - For an objective view of a popular planning concept*. Bergische Universität Wuppertal, Wuppertal
- Gobel, F. F. (2018). Penerapan Konsep Full Pedestrian Mall pada Koridor Perdagangan Studi Kasus : Jalan Soeprapto Kota Gorontalo. *Gorontalo Journal of Infrastructure and Science Engineering*, 1(1), 65. <https://doi.org/10.32662/gojise.v1i1.143>
- Hamilton-Baillie, Ben. 2008. *Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic*. Built Environment Journal. People Plus Technology: New Approaches to Sustainable Mobility. Volume 34. Number 2. Alexandrine Press. Oxon, UK.
- Holmes, L.Chris. 2015. *Accidents by Design: The Holmes Report on “shared space” in the United Kingdom*. July 2015. Diakses 28 Maret 2018. <https://www.theihe.org/wp-content/uploads/2013/08/Holmes-Report-on-Shared-Space-.pdf>
- Menteri Pekerjaan Umum. (2007). *Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan* (Issue 06).

- Mokodongan, E. F., & Ambarmoko, Y. P. E. (2017). Prinsip Rancangan Koridor Komersial di Kawasan Kota Tua Kota Gorontalo. *Prosiding Seminar Heritage IPLBI*, 1, B161–B170. <https://doi.org/10.32315/sem.1.b161>
- Rizqiyah, F. (2016). Arahana Desain Fasad Koridor Jalan Songoyudan untuk Memperkuat Citra Visual Area Perdagangan Bersejarah di Surabaya. *EMARA: Indonesian Journal of Architecture*, 2(1), 13. <https://doi.org/10.29080/emara.2016.2.1.13-20>
- Samadikun, B. P., Sudibyakto, S., Setiawan, B., & Rijanta, R. (2014). Dampak Perkembangan Kawasan Pendidikan di Tembalang Semarang Jawa Tengah. *Jurnal Manusia dan Lingkungan*, 21(3), 366-376. didapatkan dari <http://jpeces.ugm.ac.id/ojs/index.php/JML/article/view/398>
- Sepang, R. B., Mastutie, F., & Tarore, R. (2016). Pengaruh Kegiatan Komersial Terhadap Kinerja Jalan (Studi Kasus Koridor Jalan Yos Sudarso, Paal Dua). *Spasial*, 3(2), 104–109.
- Setyowati, M. D. (2018). The Shared Space Street Factors of Commercial Corridor in Pemuda Street, Magelang City. *Arsitektura*, 16(1), 139. <https://doi.org/10.20961/arst.v16i1.20610>
- Setyowati, M. D. (2017). Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang. *RUAS*, 15(1), 13–22.
- Setyowati, Marcelina Dwi. 2016. *Shared Space Street* sebagai Konsep Pengembangan ruang jalan di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang. Tesis. Univeritas Gadjah Mada, Program Studi Teknik Arsitektur Konsentrasi Desain Kawasan Binaan, Yogyakarta
- Suriandjo, H. S. (2018). Konsep dan strategi pengembangan fisik kawasan dalam wujud detail engineering design (DED) sebagai implementasi produk RTBL di koridor tumbuh cepat Kota Sentani Jayapura. *Media Matrasain*, 15(1), 37–53.
- Verbeek, T., Boussauw, K., & Pisman, A. (2014). Presence and trends of linear sprawl: Explaining ribbon development in the north of Belgium. *Landscape and Urban Planning*, 128, 48-59. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.04.022>
- Wardhana, I. W., & Haryanto, R. (2016). Kajian Pemanfaatan Ruang Kegiatan Komersial Koridor Jalan Taman Siswa Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 4(1), 49. <https://doi.org/10.14710/jpk.4.1.49-57>
- Wulanningrum, S. D. (2017). Identifikasi Kelayakan Kawasan Pecinan Lasem sebagai Kawasan Konservasi. *Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, Dan Seni*, 1(1), 278. <https://doi.org/10.24912/jmishumsen.v1i1.365>