



Volume 19 Issue 1 April 2021, pages: 127-136

## Desain Lanskap Jalan Gajah Mada Kota Pekalongan untuk Mendukung Program Pariwisata Batik

### *Landscape Design for Pekalongan Gajah Mada Street to support Tourism Program of Batik*

Resdo Hafizh Rizqi Amanulloh<sup>1</sup>, Akhmad Arifin Hadi<sup>2</sup>

Department of Landscape Architecture, Faculty of Agriculture, IPB University<sup>1,2</sup>

resdo\_310@apps.ipb.ac.id

DOI: <https://doi.org/10.20961/arst.v19i1.48236>

Received: February 1, 2021 Revised: March 18, 2021 Accepted: March 28, 2021 Available online: April 30, 2021

#### **Abstract**

*Pekalongan City is known as the city of batik and batik accessed by the "Pantura" Highway. The Gajah Mada Street is the main road of Pekalongan city and has become a segment of "Pantura" Highway that important for tourism activities. Gajah Mada Street's landscape design is needed to improve the street corridor's landscape quality and attractiveness for tourism. On the other hand, Pekalongan has a vital characteristic of Batik culture. This study aims to create the landscape design of Gajah Mada Street to Support the Tourism Program of Batik, accompanied by identifying and analyzing the existing site condition of the Gajah Mada Street in Pekalongan City. The design concept applied in this research is Jlamprang batik and parang batik, two of Pekalongan's distinctive geometric-shaped batik pattern. This study's final results are the concept plan, site plan, detailed engineering design, and perspective drawings.*

**Keywords:** *landscape design, streetscape, road, tourism, Pekalongan, batik*

## 1. PENDAHULUAN

Kota Pekalongan merupakan salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Tengah yang berbatasan langsung dengan Laut Jawa di sebelah utara. Kota ini berada di tengah Jalur Pantura yang menghubungkan Jakarta – Semarang – Surabaya, yang sangat strategis bagi kegiatan perekonomian dan jasa. Salah satu komoditas dari Kota Pekalongan batik Pekalongan yang memiliki corak yang khas dan variatif. Oleh sebab itu Kota Pekalongan dijuluki sebagai “Kota Batik” yang masuk jaringan kota kreatif UNESCO dalam kategori *crafts & folk art* pada Desember 2014 dengan mengusung city branding yaitu “World's city of

Batik”. Menurut Hayati (2012), batik telah menjadi aset ekonomi dan aset budaya bagi masyarakat Kota Pekalongan. Sebagian besar masyarakat Kota Pekalongan menjadikan batik sebagai mata pencaharian. Kota Pekalongan hingga kini menjadi penghasil batik terbesar di Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Daerah Pemerintah Kota Pekalongan (2011), mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Kota Pekalongan merencanakan pembangunan di berbagai sektor, terutama di sektor pariwisata dan infrastruktur. RTRW Kota Pekalongan menyebutkan tujuan penataan ruang wilayah Kota Pekalongan adalah terwujudnya kota jasa,

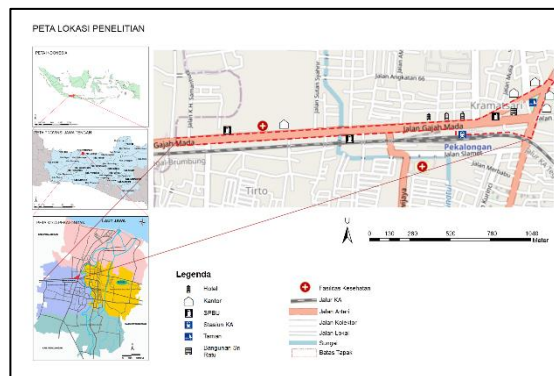
industri dan perdagangan batik, serta minapolitan (kawasan perdagangan berbasis perikanan), yang maju, mandiri dan sejahtera. Untuk mendukung rencana tersebut, Pemerintah Kota (Pemkot) Pekalongan menyusun Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kota Pekalongan. Dalam RTBL tersebut, Pemkot Pekalongan merencanakan pembangunan beberapa atraksi wisata kota seiring pengoperasian Jalan Tol Trans Jawa. Salah satu kawasan yang akan dikembangkan pada RTBL Kota Pekalongan adalah Jalan Gajah Mada.

Penelitian ini dilaksanakan di segmen Jalan Gajah Mada Barat, Jalan Gajah Mada Timur, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda. Segmen tersebut merupakan pintu masuk wisatawan baik yang menggunakan kereta api ke Stasiun Pekalongan. Desain lanskap untuk mendukung program pariwisata batik pada kawasan tersebut diharapkan dapat bermanfaat untuk mempromosikan batik dan meningkatkan kunjungan wisatawan ke Kota Pekalongan.

## 2. METODE

Lokasi penelitian ini terletak di Kecamatan Pekalongan Barat, Kota Pekalongan, Jawa Tengah. Berdasarkan letak geografisnya, lokasi penelitian terletak pada  $6^{\circ}53'21.95''$  LS dan  $109^{\circ}39'55.85''$  BT. Tapak ini memiliki luas 11,6 H. Jalan pada tapak penelitian ini mencakup Jalan Gajah Mada Barat sepanjang 1,08 km, Jalan Gajah Mada Timur sepanjang 1,24 km, Jalan Merdeka sepanjang 500 meter, Jalan Pemuda sepanjang 350 meter, dan Jalan Resimen sepanjang 120 meter. Secara administratif, tapak penelitian ini berlokasi di Kecamatan Pekalongan Barat, tepatnya mencakup Kelurahan Tirto, Kelurahan Bendan, Kelurahan Pasirsari, Kelurahan Kramatsari, Kelurahan Kraton Lor, dan Kelurahan Kraton Kidul. Peta lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.

Metode penelitian yang digunakan mengacu pada proses desain Booth (1983) yaitu *project acceptance, research and analysis, dan concept*. Pada tahap *research and analysis*, dilakukan pengumpulan data penting yang berada di dalam tapak (inventarisasi). Data yang diambil dibagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

bersumber dari pengamatan dan wawancara langsung di lokasi penelitian meliputi aspek fisik, biofisik, dan sosial, sementara data sekunder meliputi data yang diperoleh dari studi pustaka terdiri atas data demografi, data iklim, dan peta Kota Pekalongan.

Penelitian ini menggunakan tahapan analisis berdasarkan data hasil inventarisasi untuk mendapatkan potensi, kendala, *amenity*, dan *danger signal* pada tapak. Analisis dilakukan pada semua aspek, baik aspek fisik dan biofisik, sosial-budaya, serta aspek legal pada tapak. Analisis dilakukan baik secara kualitatif berupa deskriptif dan spasial maupun kuantitatif skala *likert*. Untuk mempermudah interpretasi, tapak penelitian dibagi menjadi lima segmen.

Metode yang digunakan untuk menganalisis yaitu *proportional sampling*, yaitu pengambilan sampel yang memperhatikan unsur-unsur atau kategori dalam populasi penelitian. Unsur-unsur atau kategori yang dimaksud adalah responden yang pernah melewati atau berkunjung ke Jalan Gajah Mada Kota Pekalongan. Peneliti melakukan wawancara baik secara daring menggunakan kuesioner maupun wawancara tatap muka kepada pengguna tapak. Isi dari wawancara tersebut adalah mengenai persepsi dan preferensi pengguna kepada Jalan Gajah Mada Kota Pekalongan. Wawancara daring dilakukan dalam bentuk kuesioner tertutup (*purposive sampling*) kepada 30 responden yang pernah mengunjungi atau melewati Jalan Gajah Mada Kota Pekalongan. Wawancara tatap muka juga dilakukan dalam bentuk kuesioner terbuka (*interview*) diajukan kepada pegawai Dinas PUPR Kota Pekalongan (1 responden) dan (30 responden) pengguna tapak Jalan Gajah Mada.

Total jumlah responden pada penelitian ini adalah 61 orang.

Skala penilaian persepsi dan preferensi menggunakan skala *likert* yang mengonversi penilaian kualitatif *user* menjadi kuantitatif. Responden menentukan tingkat persetujuan mereka terhadap suatu pernyataan dengan memilih salah satu dari pilihan yang tersedia, yaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, netral, setuju, dan sangat setuju. Hasil analisis data akan menjadi dasar pengembangan.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Tata guna lahan di sepanjang jalan-jalan tersebut cukup beragam. Jalan Gajah Mada Barat didominasi tata guna lahan perdagangan barang jasa dan pelayanan umum, Jalan Gajah Mada Timur didominasi perhotelan dan pertokoan, Jalan Merdeka didominasi pertokoan dan perkantoran, Jalan Pemuda didominasi perkantoran, dan Jalan Resimen merupakan jalan kecil yang menghubungkan Jalan Merdeka dengan Jalan Gajah Mada Timur. Foto kondisi umum tapak dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3.



Gambar 2. Kondisi Jalan Gajah Mada Barat



Gambar 3. Kondisi Jalan Gajah Mada Timur

#### Sirkulasi dan Aksesibilitas Existing

Akses menuju Jalan Gajah Mada adalah melalui jalan arteri yakni Jalan KH Samanhudi, Jalan KH Ahmad Dahlan, Jalan Sutan Syahrir, Jalan Teuku Umar, Jalan Slamet, Jalan KH Mas

Mansyur, Jalan Imam Bonjol, Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Angkatan 45, dan Jalan Mulia. Akses menuju jalan Gajah Mada juga melalui Stasiun KA Pekalongan. Hal ini menjadi potensi untuk meningkatkan kunjungan wisatawan dari daerah lain.

Saat ini, pengguna tapak didominasi kendaraan pribadi roda dua, kendaraan pribadi roda empat, kendaraan angkutan barang, serta kendaraan umum. Kendaraan umum yang melewati tapak antara lain angkutan kota (angkot), bus antar kota dalam provinsi (AKDP), dan beberapa bus antar kota antar provinsi (AKAP) dengan tujuan Terminal Pekalongan. Jalur pejalan kaki pada tapak tersedia di ruang milik jalan. Kondisi jalur pejalan kaki kurang teratur karena sering kali digunakan untuk parkir liar maupun berjualan. Pejalan kaki yang ingin menyeberang jalan menyeberang di sembarang tempat karena tidak ada fasilitas jembatan penyeberangan. Selain itu tidak tersedia fasilitas bagi kaum difabel dan pada beberapa titik perkerasan jalur pedestrian hancur sehingga menimbulkan bahaya bagi pengguna tapak.

#### Fasilitas dan Utilitas

Fasilitas-fasilitas yang tersedia pada tapak terdiri dari fasilitas umum, fasilitas pelayanan, fasilitas pendidikan, hingga fasilitas ruang terbuka hijau. Fasilitas umum yang tersedia di dalam tapak antara lain SPBU, rumah sakit, halte bus, area parkir dan masjid. Fasilitas pelayanan umum yang tersedia pada tapak terdiri dari kantor sistem administrasi satu atap (SAMSAT) dan kantor kepolisian sektor (Polsek) Tirto. Warga Kota Pekalongan yang ingin melakukan urusan pada kantor-kantor tersebut akan melewati Jalan Gajah Mada Barat. Fasilitas Pendidikan yang terdapat pada tapak yaitu SDN 01 Tirto di Jalan Gajah Mada Barat dan STIE Muhammadiyah di Jalan Pemuda.

Fasilitas ruang terbuka hijau (RTH) publik berupa Taman Monumen Djoeang 45 terdapat di dalam tapak. Taman berbentuk segitiga ini terletak di antara Jalan Merdeka, Jalan Pemuda, dan Jalan Resimen. Taman ini memiliki luas 0,77 Ha dan berpotensi dikembangkan menjadi sarana rekreasi dan olahraga.

Utilitas yang terdapat pada tapak yaitu jaringan listrik, jaringan telepon, *hydrant*, dan kamera CCTV. Jaringan listrik dan jaringan telepon yang berada di dalam tapak terhubung dengan kabel-kabel yang disangga oleh tiang. Tiang-tiang utilitas tersebut berada di ruang milik jalan dan beberapa tiang berada di ruang manfaat jalan khususnya trotoar dan area parkir. Hal ini menimbulkan bahaya bagi pengguna tapak sehingga harus ditata kembali.

### Vegetasi dan Satwa

Vegetasi pada sisi Jalan Gajah Mada, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda didominasi oleh pohon-pohon yang berfungsi sebagai pengarah sekaligus penayang seperti glodokan (*Polyathia longifolia*), angsana (*Pterocarpus indicus*), dan tanjung (*Mimusops elengi*). Pada separator Jalan Gajah Mada Barat ditanami pohon palem ekor tupai (palem ekor tupai (*Wodyetia bifurcata*), sedangkan pada separator Jalan Gajah Mada Timur ditanami tanaman perdu dan semak seperti pucuk merah (*Syzigium oleana*), teh-tehan (*Acalypha macrophylla*), bunga kertas (*Bougenvillea* sp.).

Pada Taman Monumen Djoeng 45, jenis vegetasi lebih beragam. Terdapat vegetasi pengarah, vegetasi penayang, vegetasi hias, dan vegetasi penutup tanah. Jenis pohon yang ditanam pada taman ini antara lain beringin (*Ficus benjamina*), tanjung, glodokan tiang, tabebuaya kuning (*Tabebuia chrysanta*), ketapang (*Terminalia catappa*), palem raja (*Roystonea regia*), palem jepang (*Ptychosperma macarthurii*), dan sebuah focal point berupa bambu kuning (*Bambusa vulgaris*). Rumput yang digunakan pada Taman Monumen Djoeng 45 adalah rumput manila (*Zoysia matrella*). Untuk aksentuasi pada taman tersebut, terdapat tanaman kacang-kacangan (*Arachis pintoii*) yang ditanam dengan bentuk gundukan serta tanaman bayam merah hias (*Aerva sanguinolenta*) untuk memberikan efek warna merah. Kondisi tanaman-tanaman pada tapak umumnya cukup terawat. Namun beberapa pohon perakarannya merusak jalur *pedestrian* dan beberapa pohon pada median jalan tajuknya melebar ke badan jalan sehingga menimbulkan bahaya.

Satwa yang ditemukan pada tapak penelitian hanya sedikit. Hanya terdapat kucing (*Felis domestica*) dan burung gereja (*Passer* sp).

Kucing memiliki *home range* di area parkir Jalan Gajah Mada Timur, sedangkan burung gereja sering terbang dan hinggap di pepohonan serta jaringan kabel.

### Hidrologi

Saluran drainase pada Jalan Gajah Mada, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda sebagian besar menggunakan sistem drainase tertutup. Air limpasan pada permukaan jalan dialirkan menuju lubang yang berada di kanstin trotoar. Saluran drainase bermuara pada Kali Pekalongan (di luar sisi timur tapak), Kali Asem Binatul (perbatasan Jalan Gajah Mada Barat dan Jalan Gajah Mada Timur), dan Kali Widuri (ujung barat tapak). Pada beberapa titik di perkerasan, terdapat lubang yang dilengkapi *gutter grill* untuk masuknya air limpasan. Namun, jumlah lubang drainase yang terbatas dan tersumbat menyebabkan sering terjadi genangan saat hujan lebat.

### Iklim

Tapak ini berlokasi di Kota Pekalongan dengan klasifikasi iklim Koppen Af (tropis). Berdasarkan data yang diperoleh dari BPS Kota Pekalongan, curah hujan rata-rata di Kota Pekalongan tahun 2018 adalah 1.710 mm dengan 93 hari hujan. Suhu Kota Pekalongan rata-rata per tahun berkisar antara 23-35°C dengan kelembaban rata-rata 76-89%. Wawancara kepada 30 pengguna tapak dilakukan untuk menganalisis persepsi pengguna terhadap iklim dan cuaca. Cuaca saat wawancara adalah cerah berawan dengan suhu berkisar antara 28-31°C. Berdasarkan analisis word cloud di JMP SAS dari hasil wawancara, pengguna tapak merasa sejuk, panas dan biasa pada kondisi iklim mikro tersebut (Gambar 4).



**Gambar 4.** Word Cloud kata-kata yang sering muncul pada hasil wawancara persepsi pengguna terhadap cuaca

## Tanah dan Topografi

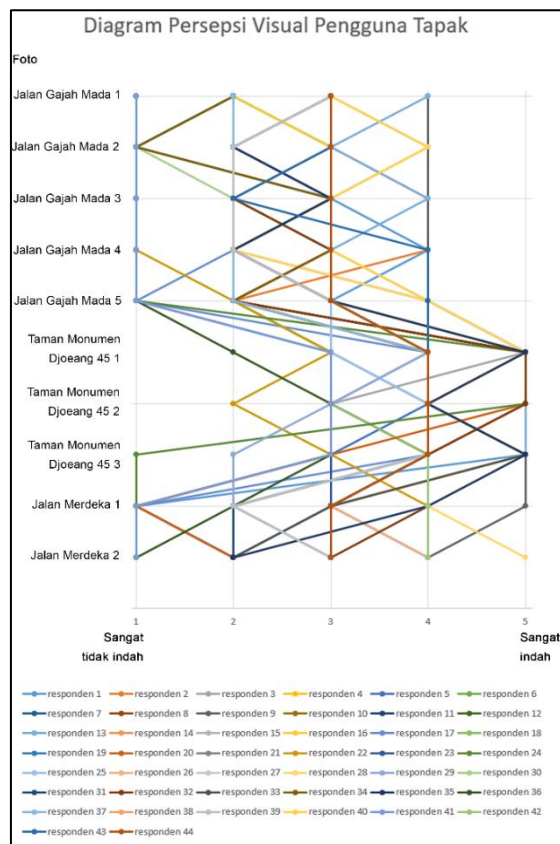
Tanah alluvial kelabu tua dan tanah alluvial hidromorf merupakan jenis tanah yang terdapat pada Jalan Gajah Mada. Jenis tanah tersebut cocok untuk menjadi lahan pertanian ataupun lahan terbangun. Menurut BAPPEDA Kota Pekalongan tahun 2009, tanah alluvial kelabu tua tersebar di Kelurahan Tirto, Kelurahan Pasirsari, Kelurahan Kramatsari, dan Kelurahan Bendan, sedangkan tanah alluvial hidromorf dapat ditemukan di Kelurahan Kraton Lor dan Kelurahan Kraton Kidul. Kota Pekalongan memiliki ketinggian antara 0 mdpl di bagian utara dan 6 mdpl di bagian selatan. Kemiringan lahan di Kota Pekalongan yaitu 0-5%, termasuk dalam kelas kelerengan datar. Lokasi tapak penelitian berada di Kecamatan Pekalongan Barat yang memiliki ketinggian 3 hingga 4 mdpl.

## Visual

Elemen-elemen lanskap yang berada di Jalan Gajah Mada membentuk suatu koridor yang memanjang dari barat ke timur dengan *terminus* sebuah *fountain* di ujung timur (simpang Jl. Pemuda) dan gapura batas kota di ujung barat (Jembatan Kali Widuri). Tanaman pepohonan ditanam di sepanjang sisi dan median jalan memberi kesan asri. Terdapat dua buah papan reklame berbentuk *gantry* di Jalan Gajah Mada Timur, dan hampir setiap toko yang berada di Jalan Gajah Mada, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda memiliki papan reklame berukuran kecil. Keberadaan papan-papan reklame yang tidak beraturan menjadi *bad view*. Taman Monumen Djoeang 45 memiliki vegetasi yang lebih beragam dibandingkan Jalan Gajah Mada, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda. Elemen-elemen *hardscape* Taman Minumen Djoeang 45 seperti *paving* memiliki komposisi warna analog merah, kuning, dan abu-abu.

Analisis skala *likert* dilakukan untuk menganalisis aspek visual. Sebanyak 44 orang responden menjawab pertanyaan mengenai aspek visual pada kuesioner daring. Spot-spot yang ditanyakan kepada kuesioner mencakup 5 titik di Jalan Gajah Mada, 3 titik di Taman Monumen Djoeang 45, dan 2 titik di Jalan Merdeka (Gambar 5). Dari hasil analisis tersebut diidentifikasi bahwa sebagian besar pengguna tapak merasa visual pada Taman Monumen Djoeang 45 lebih indah

dibandingkan dengan visual pada lanskap Jalan Gajah Mada dan Jalan Merdeka.



**Gambar 5.** Hasil analisis skala likert pada aspek visual

## Vegetasi

Vegetasi pada sisi Jalan Gajah Mada, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda didominasi oleh pohon-pohon yang berfungsi sebagai pengarah sekaligus penabung seperti glodokan (*Polyathia longifolia*), angsana (*Pterocarpus indicus*), dan tanjung (*Mimusops elengi*). Pada separator Jalan Gajah Mada Barat ditanami pohon palem ekor tupai (palem ekor tupai (*Wodyetia bifurcata*), sedangkan pada separator Jalan Gajah Mada Timur ditanami tanaman perdu dan semak seperti pucuk merah (*Syzigium oleana*), teh-tehan (*Acalypha macrophylla*), bunga kertas (*Bougenvillea* sp.).

Pada Taman Monumen Djoeang 45, jenis vegetasi lebih beragam. Terdapat vegetasi pengarah, vegetasi penabung, vegetasi hias, dan vegetasi penutup tanah. Jenis pohon yang ditanam pada taman ini antara lain beringin (*Ficus benjamina*), tanjung, glodokan tiang, tabebuaya kuning (*Tabebuia chrysanta*), ketapang (*Terminalia catappa*), palem raja

(*Roystonea regia*), palem jepang (*Ptychosperma macarthurii*), dan sebuah focal point berupa bambu kuning (*Bambusa vulgaris*). Rumput yang digunakan pada Taman Monumen Djoeang 45 adalah rumput manila (*Zoysia matrella*). Pada taman tersebut terdapat tanaman kacang-kacangan (*Arachis pintoii*) yang ditanam dengan bentuk gundukan serta tanaman bayam merah hias (*Aerva sanguinolenta*). Kondisi tanaman-tanaman pada tapak umumnya cukup terawat. Namun beberapa pohon perakarannya merusak jalur pedestrian dan beberapa pohon pada median jalan tajuknya melebar ke badan jalan sehingga menimbulkan bahaya.

### Hidrologi

Saluran drainase pada Jalan Gajah Mada, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda sebagian besar menggunakan sistem drainase tertutup. Air limpasan pada permukaan jalan dialirkan menuju lubang yang berada di kanstin trotoar. Saluran drainase bermuara pada Kali Pekalongan (di luar sisi timur tapak), Kali Asem Binatul (perbatasan Jalan Gajah Mada Barat dan Jalan Gajah Mada Timur), dan Kali Widuri (ujung barat tapak). Pada beberapa titik di perkerasan, terdapat lubang yang dilengkapi gutter grill untuk masuknya air limpasan. Namun, jumlah lubang drainase yang terbatas dan tersumbat menyebabkan sering terjadi genangan saat hujan lebat.

### Sosial

Data aspek sosial berfungsi untuk mengetahui persepsi dan persepsi pengunjung atau pengguna tapak. Pengambilan data aspek sosial dilakukan secara wawancara langsung kepada responden serta menggunakan kuesioner online. Terdapat 30 pengguna tapak yang diwawancara, sebagian besar merupakan pedagang dan pekerja yang sehari-hari beraktivitas di dalam atau di bangunan sekitar tapak. Untuk kuesioner online, Terdapat 44 responden dengan rincian 31 orang (70,5%) pernah mengunjungi tapak dan 13 orang (29,5%) belum pernah mengunjungi tapak. Aspek-aspek yang dicari persepsi atau preferensinya antara lain fasilitas yang perlu dibenahi, elemen lanskap yang perlu ditambahkan, representasi Pekalongan Kota Batik pada Jalan Gajah Mada, motif batik yang disukai, dan alat transportasi yang digunakan

saat mengunjungi tapak. Hasil kuesioner dan wawancara menjelaskan bahwa pengguna mengunjungi Jalan Gajah Mada untuk berbagai tujuan (Gambar 6). Dari hasil analisis word cloud tersebut diidentifikasi bahwa sebagian besar responden adalah pekerja dan pedagang

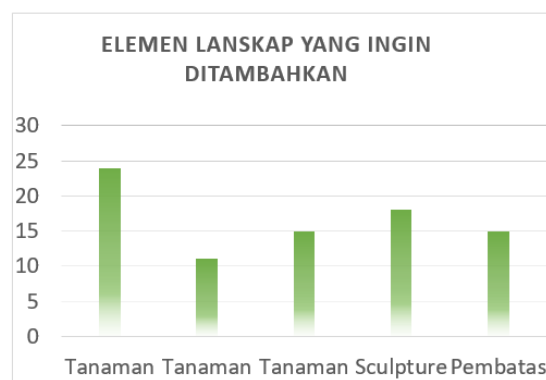


Gambar 6. Word cloud tujuan responden mengunjungi Jalan Gajah Mada

yang sehari-hari beraktivitas di Jalan Gajah Mada.

Kondisi eksisting tapak saat ini masih belum memfasilitasi pedagang khususnya pengusaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) untuk berjualan, sehingga banyak pedagang yang berjualan di trotoar maupun area parkir kendaraan. Oleh sebab itu, perlu disediakan tempat untuk pedagang berjualan pada Jalan Gajah Mada.

Data persepsi dan preferensi pengguna Jalan Gajah Mada yang diperoleh pada kuesioner meliputi fasilitas yang ingin dibenahi, elemen lanskap yang ingin ditambahkan, dan pendapat mengenai Jalan Gajah Mada Pekalongan apakah sudah menunjukkan ciri khas Kota Batik. Dari hasil analisis diketahui bahwa sebagian besar pengunjung berpendapat bahwa Jalan Gajah Mada belum menunjukkan ciri khas kota Batik. Sedangkan untuk jenis elemen



Gambar 7. Preferensi pengunjung mengenai elemen lanskap yang ingin ditambahkan pada tapak

lanskap yang diharapkan pengunjung untuk ditambahkan pada tapak adalah elemen tanaman peneduh (Gambar 7)

### **Pariwisata Batik di Kota Pekalongan**

Pekalongan dikenal dengan julukan kota batik karena batik Pekalongan memiliki corak yang khas dan variatif. Kota Pekalongan masuk jaringan kota kreatif UNESCO dalam kategori crafts & folk art pada Desember 2014 dan memiliki *city branding World's city of Batik*. Identitas Kota Pekalongan sebagai kota batik, selain dilambangkan dalam logo kota Pekalongan, juga terdapat pada slogan kota Pekalongan, yaitu BATIK yang artinya Bersih, Aman, Tertib, Indah, dan Komunikatif. Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Pekalongan untuk meningkatkan kunjungan wisatawan adalah pengembangan Kampung Batik Kauman, Kampung Batik Pesindon, dan Museum Batik yang tidak hanya menjual produk batik, tetapi juga memberikan edukasi mengenai batik pekalongan (Damayanti dan Latifah 2015).

Sebagai Kota Batik, Pekalongan memiliki ragam motif batik tersendiri. Batik pekalongan memiliki 6 buah ragam motif, yaitu jlamprang, semen, lunglungan, buket, terang bulan, dan rifaiyah. Koleksi motif batik pekalongan dapat dilihat pada Museum Batik yang berada di Jl. Jetayu. Museum ini menyimpan koleksi batik dari beberapa daerah seperti Jawa Tengah, DI Yogyakarta, Jawa Timur, DKI Jakarta, dan Banten.

Kota Pekalongan memiliki tempat-tempat wisata yang berhubungan dengan batik. Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Pekalongan untuk meningkatkan kunjungan wisatawan yaitu pengembangan Kampung Batik Kauman, Kampung Batik Pesindon, dan Museum Batik yang tidak hanya menjual produk batik, tetapi juga memberikan edukasi mengenai batik pekalongan (Hayati 2012).

## **KONSEP**

### **Konsep Dasar**

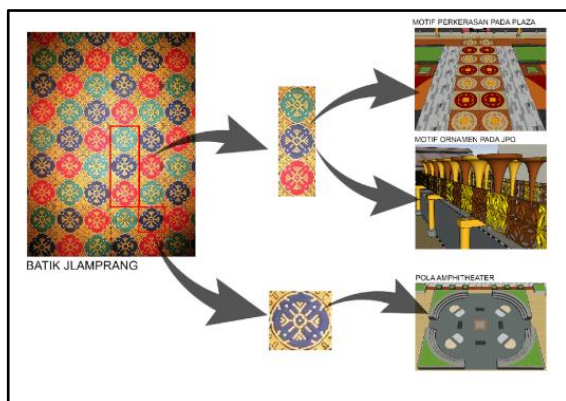
Konsep dasar pada penelitian ini adalah lanskap jalan yang fungsional dan berestetika, yang menonjolkan ciri khas Kota Pekalongan sebagai Kota Batik. Konsep dasar desain lanskap jalan ini akan mengimplementasikan dua konsep program pariwisata batik menurut

Damayanti dan Latifah (2015), yaitu penataan lingkungan bertema batik dan integrasi berbagai pelaku pariwisata pada lanskap jalan serta tetap mengacu pada regulasi pemerintah. Selain lanskap jalannya, penelitian ini akan mendesain ruang terbuka hijau pada Jalan Gajah Mada, Jalan Merdeka, dan Jalan Pemuda. Ruang terbuka hijau tersebut dirancang sebagai pendukung aktivitas pengguna dan menambah daya tarik tapak.

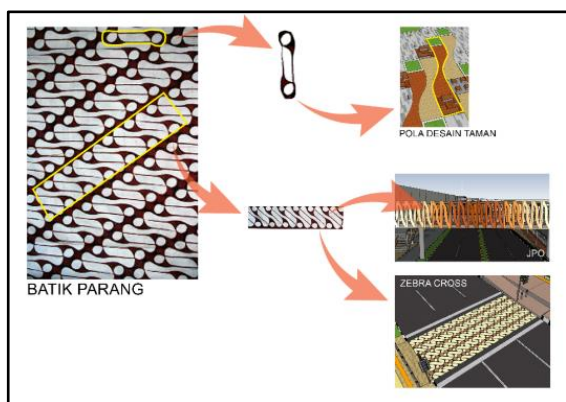
Desain lanskap Jalan Gajah Mada yang diajukan akan mengutamakan pengguna terutama wisatawan dan pejalan kaki serta memfasilitasi kaum difabel dan pelaku UMKM pada tapak berdasarkan hasil analisis. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan, serta daya tarik bagi wisatawan. Selain itu, desain yang diajukan diharapkan dapat berdampak positif bagi perekonomian masyarakat Kota Pekalongan, khususnya yang menggunakan Jalan Gajah Mada.

### **Konsep Desain**

Konsep desain pada rancangan ini mengambil pola motif batik parang dan motif batik jlamprang yang merupakan motif batik asli Kota Pekalongan. Pola tersebut dipilih berdasarkan hasil analisis preferensi pengguna mengenai motif batik pekalongan yang disukai. Bentuk batik jlamprang yang berupa grid dan repetitif cocok diterapkan pada pola perkerasan, ornamen dekoratif pada *signage*, dan *sculpture* pada median jalan. Konsep pada bentuk batik parang yang berupa repetitif linear akan diimplementasikan pada bentuk pola perkerasan di taman dan plaza serta ornamen dekoratif pada jembatan penyeberangan orang (JPO). Penerapan konsep bentuk batik pada elemen lanskap di Jalan Gajah Mada bertujuan menonjolkan ciri khas Kota Pekalongan sebagai Kota Batik dan diharapkan dapat menarik wisatawan untuk mengunjungi Kota Pekalongan. Transformasi konsep desain pola batik kepada tapak dapat dilihat pada Gambar 8 dan Gambar 9.



Gambar 8. Transformasi konsep desain Batik Jlamprang



Gambar 9. Transformasi konsep desain Batik Jlamprang.

### Konsep Ruang

Penataan ruang pada Jalan Gajah Mada ditentukan berdasarkan hasil analisis, *landuse* eksisting dan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan. Pembagian ruang juga mempertimbangkan konsep program pariwisata batik menurut Damayanti dan Latifah (2015), yaitu penataan lingkungan bertema batik dan integrasi berbagai pelaku pariwisata seperti pedagang, penyedia akomodasi, dan transportasi.

### Konsep Sirkulasi

Konsep sirkulasi menyesuaikan kondisi eksisting, rencana pada RTBL, dan rencana sirkulasi yang akan didesain. Pada RTBL, terdapat tambahan infrastruktur berupa dua buah *flyover* yang menambah sirkulasi kendaraan ke dan dari tapak. Jalur sirkulasi tambahan lainnya yaitu *sky bridge* yang menghubungkan Stasiun KA dengan *shopping mall*. *Sky bridge* berfungsi meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Desain jalur sirkulasi mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

### Konsep Vegetasi

Vegetasi pada desain lanskap Jalan Gajah Mada meliputi tanaman eksisting, tanaman penayang, tanaman pengarah, dan tanaman hias. Keberadaan tanaman eksisting pada tapak sebagian besar akan dipertahankan, terutama pohon-pohon pada Taman Monumen Djoeang 45. Pohon-pohon eksisting pada ruang milik jalan, seperti angkana (*Pterocarpus indicus*), palem raja (*Roystonea regia*), glodokan (*Polyathia longifolia*), tanjung (*Mimusops elengi*), dan sebuah pohon kapuk randu berukuran besar (*Ceiba pentandra*) sudah memberikan fungsi naungan sekaligus pengarah bagi pengguna jalan. Penataan pada perkerasan perlu dilakukan agar tetap nyaman dan aman dilalui pejalan kaki.

Penelitian menata vegetasi dilakukan pada median Jalan Gajah Mada. Jenis tanaman yang akan digunakan pada median adalah tanaman perdu pucuk merah (*Syzygium oleana*) serta tanaman semak seperti *Aerva sanguinolenta*, *Portulaca grandiflora*, dan *Ruellia tuberosa*. Tanaman jenis semak dipilih karena median Jalan Gajah Mada lebarnya kurang dari 1,5 meter dan menurut regulasi, median dengan lebar tersebut hanya boleh ditanami tanaman setinggi kurang dari 1 meter. Penanaman pada jalur hijau jalan yang belum ada pohon eksisting adalah menggunakan pohon palem sadeng (*Livistona rotundifolia*) dengan diselingi pohon tanjung (*Mimusops elengi*) yang berbentuk tajuk bulat sehingga dapat memberikan naungan bagi pejalan kaki. Penanaman pada jalur *pedestrian* yang tidak memiliki jalur hijau, menggunakan tanaman *Bougainvillea spectabilis* yang ditanam di dalam pot untuk keindahan.

Konsep vegetasi ruang terbuka publik pada tapak, seperti plaza stasiun, *pocket park*, *roof garden* gedung parkir, dan Taman Monumen Djoeang 45 memiliki jenis tanaman yang lebih beragam dibandingkan dengan ruang milik jalan. Fungsi tanaman yang digunakan pada ruang terbuka publik meliputi penayang, pengarah, pembatas, dan penghias. Selain itu,

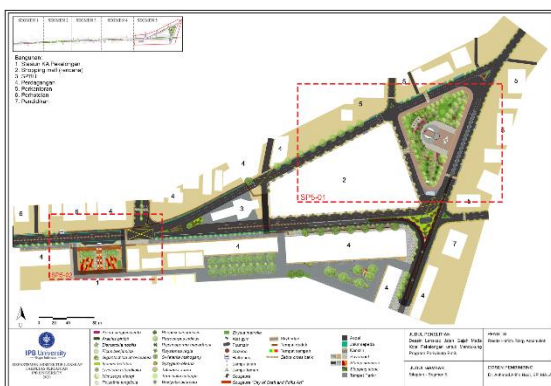


spesies tanaman berbunga, seperti tabebuaya (*Tabebuia chrysantha*), pisang hias (*Heliconia psittacorum*), kencana ungu (*Ruellia tuberosa*), dan kamboja (*Plumeria alba*) akan digunakan pada taman-taman tersebut. Penggunaan tanaman berbunga bertujuan merepresentasikan motif batik buket dan lunglungan yang merupakan motif batik asli Kota Pekalongan. Tanaman yang menjadi flora lokal Kota Pekalongan, yaitu bambu wuluh atau *Gigantochloa atroviolacea* (Widjaja et al. 2010) ditanam sebagai *focal point* pada Taman Monumen Djoeang 45.

## DESAIN LANSKAP

### Siteplan

*Site plan* atau rencana tapak mengacu pada konsep skematis yang sudah dibuat. Perancangan berfokus pada penyediaan jalur *pedestrian*, plaza, tempat parkir, dan penambahan fasilitas pada taman publik. Vegetasi khususnya pohon besar eksisting pada tapak dipertahankan, dengan menambahkan pohon yang lebih kecil untuk pengarah, peneduh, dan meningkatkan kenyamanan iklim mikro. Untuk memudahkan aksesibilitas pengguna tapak yang ingin menuju atau dari Stasiun KA, disediakan fasilitas *sky bridge* yang menghubungkan Stasiun KA, zona perhotelan, zona perdagangan, dan *shopping mall*. *Site plan* pada segmen 5 dapat dilihat pada Gambar 10 dan Gambar Potongan Perspektif dapat dilihat pada gambar 11.



Gambar 10. Siteplan Segmen 5



Gambar 11. Potongan dan Perspektif Segmen 5

### Ilustrasi Desain

Ilustrasi desain menampilkan titik-titik penting yang didesain, di antaranya Plaza Stasiun Pekalongan, fasilitas pejalan kaki, *sculpture* pada *traffic island*, *pocket park*, *roof garden*, dan Taman Monumen Djoeang 45.



Gambar 12. Plaza Stasiun Pekalongan



Gambar 13. Jalur Pedestrian pada Jalan Gajah Mada Timur



Gambar 14. Skybridge dan sculpture pada Simpang Jalan Merdeka dan Jalan Gajah Mada

#### 4. KESIMPULAN

Jalan Gajah Mada merupakan salah satu jalan arteri utama di Kota Pekalongan yang sering dilalui oleh pengunjung dari kota lain. Desain lanskap jalan arteri suatu kota hendaknya menonjolkan ciri khas kota tersebut untuk meningkatkan daya tarik wisatawan, dalam hal ini Kota Pekalongan sebagai Kota Batik. Desain lanskap jalan harus fungsional dan mengutamakan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan, baik pengendara maupun pejalan kaki.

Konsep dasar pada penelitian ini, yaitu lanskap jalan yang fungsional, sesuai dengan RTBL, serta mendukung program pariwisata di Kota Pekalongan dalam bentuk penataan lingkungan dan integrasi. Konsep desain tapak mengacu pada motif batik pekalongan, seperti batik parang, batik jlamprang, dan batik semen. Desain ini memiliki beragam elemen, yaitu ruang manfaat jalan, gapura, plaza, *pocket park*, taman publik, *skybridge*, dan tempat parkir.

#### REFERENSI

- [BAPPEDA] Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Pekalongan. 2011. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekalongan. Pekalongan (ID): BAPPEDA
- [BPS] Badan Pusat Statitiska Kota Pekalongan. 2019. Kota Pekalongan dalam Angka. Pekalongan (ID): Badan Pusat Statistik Kota Pekalongan.
- Booth N K. 1983. *Basic Elements of Landscape Architectural Design*. Illinois (US): Waveland Press.
- Bell S. 2008. *Design for Outdoor Recreation*. New York (US): Taylor & Francis.
- Damayanti M, Latifah. 2015. Strategi Kota Pekalongan dalam Pengembangan Wisata Kreatif Berbasis Industri Batik. *Jurnal Pengembangan Kota*. 3(2): 100-111.
- Hayati C. 2012. Pekalongan Sebagai Kota Batik 1950-2007. *Lensa: Kajian Kebahasaan, Kesusastraan, dan Budaya*. 2(1): 1-19.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.

- [Permen PU] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Jakarta (ID): Kemen PU
- Widjaja EA, Mogeja JP, Atikah TD, Hidayat A, Kertonegoro A, dan Santoso W. 2010. Pengukuran Hilangnya Keanekaragaman Flora di Pulau Jawa [Laporan Penelitian]. Bogor (ID): Pusat Biologi LIPI. 29 hlm.
- Yusiana LS, Nurisjah S, Soedharma D. 2011. Perencanaan Lanskap Wisata Pesisir Berkelanjutan Di Teluk Konga, Flores Timur, Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Lanskap Indonesia*. 3(2): 66-72.