

PENATAAN KAWASAN SUB TERMINAL GETAS SEBAGAI KAWASAN BISNIS TERINTEGRASI DI KUDUS

Fortiusa Damha, Agus Heru Purnomo, Maya Andria Nirawati
Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta
fortiusa.d@gmail.com

Abstrak

Kawasan Sub-Terminal Getas merupakan sebuah kawasan yang terletak di tengah-tengah Kabupaten Kudus yang memiliki 3 obyek inti yaitu Pasar Bitingan, Kudus Mal, dan Sub Terminal Getas itu sendiri. Kawasan yang menjadi titik temu pengunjung dari berbagai penjuru Kudus dan sekitarnya tersebut terlihat semrawut dengan penumpukan pengguna di beberapa titik, misalnya di depan Pasar Bitingan dan Kudus Mal. Kurangnya fasilitas juga menjadi salah satu kendala bagi pengguna kawasan. Hal tersebut berdampak pada terganggunya pengunjung yang akan bergerak maupun mengakses obyek lain di dalam kawasan. Pengintegrasian antar obyek diperlukan agar masing-masing obyek dapat mendukung aktivitas dan kegiatan satu sama lain, yang kemudian dapat melancarkan kegiatan perekonomian di dalam kawasan. Penataan kawasan ini mengacu pada teori urban dari Hamid Shirvani yang mencakup tata guna lahan, bentuk dan kelompok bangunan, ruang terbuka, parkir dan sirkulasi, penanda, jalur pedestrian, kegiatan pendukung, dan preservasi. Pengaturan tata guna lahan dan permassaan bangunan akan membuat sebuah tema dan ciri khas pada kawasan. Ruang-ruang terbuka ditambahkan dan disebar di dalam kawasan. Penataan memperhatikan obyek-obyek sejarah dalam kawasan untuk dipreservasi agar kelestariannya dapat terjaga. Aspek sirkulasi menjadi komponen utama dalam penataan dikarenakan peran pentingnya dalam mengintegrasikan obyek dan aspek-aspek lainnya untuk menciptakan kawasan perekonomian yang efektif dan optimal.

Kata kunci: *Penataan, Pusat Kawasan Bisnis, Kawasan Sub-Terminal Getas, Integrasi.*

1. PENDAHULUAN

Kudus adalah salah satu kota di Jawa Tengah, terletak di jalur pantai utara tepatnya sebelah timur Kabupaten Demak. Kabupaten Kudus berbatasan langsung dengan beberapa kabupaten, diantaranya adalah Kabupaten Jepara di bagian barat laut dan utara, Kabupaten Pati di bagian timur, Kabupaten Demak di bagian barat, dan Kabupaten Grobogan di bagian selatan. Dalam ketersediaan transportasinya, Kabupaten Kudus memiliki moda transportasi satu-satunya yaitu jalur darat. Salah satu yang menjadi sorotan adalah Terminal tipe-C Sub Terminal Getas Pejaten (yang selanjutnya akan ditulis dengan nama Sub-Terminal Getas), terminal ini memiliki letak di salah satu pusat bisnis di Kabupaten Kudus. Meskipun secara umum memiliki letak yang strategis, Sub-Terminal Getas memiliki akses yang cukup sulit. Bahkan, Sub-Terminal Getas sendiri sulit terlihat dari jalan utama yang melewati kawasan tersebut. Sub-Terminal Getas memiliki jalan masuk yang cukup sempit dan tertutup oleh kondisi jalan di sebelahnya. Jika dilihat dari jalan utama, Jalan R. Agil Kusumadya, Sub-Terminal Getas memiliki kondisi yang kumuh dan terlihat kurang terawat. Sebagian besar pengguna terminal memilih untuk menunggu angkutan kota, bis, ataupun moda transportasi lainnya di luar Sub-Terminal Getas. Kurangnya aktivitas di dalam Sub-Terminal Getas membuat suasana di dalam terminal cenderung sepi, berbeda dengan kondisi di Pusat Perbelanjaan Kudus *Extension Mall* dan Pasar Bitingan yang memiliki lokasi tidak jauh dari terminal. Fenomena tersebut menunjukkan bahwa adanya disintegrasi antara Sub-Terminal Getas, Pusat Perbelanjaan, dan Pasar Bitingan.

Pasar Bitingan adalah salah satu pasar tradisional yang berada di Kudus. Pasar Bitingan merupakan satu-satunya pasar di Kabupaten Kudus yang memiliki aktivitas puncak pada siang dan malam hari. Pasar ini bersebelahan dengan Kudus Plaza, tepatnya berada di Jalan M. Basuno, Kudus. Pasar Bitingan Kudus cukup terkenal dengan pusat grosir buah, sayuran, dan hasil bumi lainnya. Letaknya yang bersebelahan persis dengan Kudus Plaza memberi arti bahwa pasar ini memiliki lokasi berada di salah satu kawasan bisnis di Kabupaten Kudus. Pasar Bitingan sendiri hanya mempunyai akses dari dua arah, dari arah selatan melalui Jalan Dr. Lukmono Hadi dan dari arah barat melalui Jalan M. Basuno. Meskipun demikian, Pasar Bitingan tetap ramai dipadati oleh penggunanya baik pembeli maupun penjual. Dengan padatnya Pasar Bitingan, muncul juga masalah-masalah yang ditimbulkan karena kurangnya ruang untuk menampung aktivitas disana. Angkutan kota dan becak yang merupakan moda utama bagi sebagian besar pengunjung disana tidak memiliki tempat khusus untuk menurunkan dan menaikkan penumpang. Akibatnya, hampir separuh dari Jalan M. Basuno digunakan untuk tempat pemberhentian sementara bagi becak dan angkutan kota. Pemberhentian tersebut selain menggunakan sebagian jalan, juga menggunakan trotoar. Hal tersebut membuat pengguna kendaraan yang ingin melewati jalan tersebut pada siang hari akan menemui kemacetan, sedangkan pejalan kaki akan sulit melewati trotoar dan sering kali memilih untuk berjalan di aspal jalan.

Kudus *Extension Mall* dibuka pada tahun 2011 diatas lahan bekas zona parkir dari Kudus Plaza dan merupakan salah satu pusat perbelanjaan terbesar di Kabupaten Kudus. Kudus *Extension Mall* terletak dihimpit oleh Sub Terminal Getas dan Ruko di bagian timur, Tugu Identitas Kudus di bagian utara, dan Kudus Plaza dan Pasar Bitingan di bagian barat. Pusat perbelanjaan ini memiliki lokasi yang strategis dan sangat mudah dijangkau. Tercatat, selain warga Kabupaten Kudus, pengunjung pusat perbelanjaan ini juga berasal dari Kabupaten Jepara, dan sebagian kecil dari Kabupaten Demak dan Kabupaten Pati. Meskipun memiliki fasad utama di bagian utara, pusat perbelanjaan tersebut mempunyai entrance pada hampir semua arah, terutama pada bagian barat pusat perbelanjaan ini yang juga telah terhubung dengan Kudus Plaza melalui jembatan penyebrangan. Dibukanya Kudus *Extension Mall* pada tahun 2011 membuat land value lingkungan sekitarnya meningkat secara drastis. Secara bertahap, perusahaan-perusahaan besar waralaba mulai menjangkau daerah tersebut. Namun, pertumbuhan tersebut tidak terjadi pada Sub Terminal Getas. Fenomena ini menunjukkan adanya missing link antara Sub Terminal Getas dengan pusat perbelanjaan ini.

Pertumbuhan ekonomi dapat dipertahankan, salah satunya dengan mengintegrasikan hubungan antar segmen yang saling berkaitan satu sama lain. Integrasi dapat diartikan sebagai pembauran hingga menjadi kesatuan yang utuh atau bulat; menggabungkan; menyatukan (Kamus Besar Bahasa Indonesia). Maksud dari kawasan bisnis terintegrasi kali ini adalah membuat sebuah pembaruan sehingga titik-titik dari setiap kawasan dapat mendukung fungsi satu sama lain. Integrasi dipilih karena diharapkan unsur-unsur yang berbeda dalam satu kawasan tersebut menyatu dan membaaur untuk menghasilkan sebuah pola yang serasi. Keserasian tersebut pada akhirnya memberikan dampak positif di bidang ekonomi untuk kawasan tersebut.

Pada kasus ini, penyelesaian masalah ditekankan pada perancangan kawasan atau urban design melalui pendekatan kawasan bisnis terintegrasi. Output final yang dihasilkan dalam penyelesaian masalah kali ini berbentuk RTBL (Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan) yang akan dijadikan sebagai guideline dalam perancangan kawasan kedepannya. Penyelesaian kasus ini, yaitu perlunya dibuat suatu integrasi antara Sub Terminal Getas, Kudus *Extension Mall*, Pasar Bitingan, Tugu Identitas Kudus, dan objek-objek penting lain di sekitarnya. Pengintegrasian ini dapat dicapai dengan pembuatan suatu Hub Pusat Kawasan Bisnis. Hub ini akan mengatur beberapa aspek, diantaranya sirkulasi pengguna baik pejalan kaki maupun pengguna berbagai moda. Pengaturan sirkulasi diperlukan sehingga dapat dicapai sebuah kawasan yang padat dan lengkap, namun tidak mengganggu sirkulasi pengguna. Sirkulasi pengguna yang terganggu akan menghambat aktivitas kawasan tersebut juga berdampak pada turunya roda perputaran ekonomi disana. Pengaturan

sirkulasi pengguna dilakukan dengan cara memisahkan jalur untuk pengguna kendaraan yang akan bergerak menuju kawasan, kendaraan yang hanya melewati kawasan, dan pejalan kaki yang berada di seputar kawasan. Sirkulasi berhubungan dengan ketersediaan dan kondisi pedestrian yang terdapat di kawasan. Pedestrian di kawasan ini cukup kurang, beberapa pedestrian juga beralih fungsi menjadi tempat untuk berjualan dan tempat parkir. Hal tersebut akan menghambat sirkulasi dari pengguna, terutama untuk pejalan kaki. Dengan dialihfungsikannya pedestrian, pengguna akan memilih untuk berjalan di badan jalan dan menyebabkan terhambatnya lalu lintas di sepanjang jalan tersebut.

Aspek tata guna lahan juga merupakan salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam proses perancangan kali ini. Kawasan Sub-Terminal Getas didominasi oleh bangunan-bangunan yang berfungsi sebagai *hotspot* bagi masyarakat Kudus. Bangunan ini diantaranya adalah Sub Terminal Getas, Kudus *Extension Mall*, dan Pasar Bitingan. Dengan terdapatnya ketiga titik bangunan disana membuat perdagangan menjadi peran utama dalam penggunaan lahan di Kawasan Sub Terminal Getas. Selain itu, hadirnya bangunan tersebut sangat menyokong land value lingkungan tersebut, yang dapat dilihat dari munculnya ruko-ruko baru yang memenuhi lahan-lahan disana. Karenanya. Kawasan Sub Terminal Getas menjadi salah satu sektor ekonomi inti di Kudus dengan tingkat perputaran mata uang yang cukup tinggi. Namun, masih terdapat beberapa pemukiman kecil di belakang ruko-ruko yang terdapat disana. Pusat Kawasan Bisnis memiliki lahan yang didominasi oleh perkantoran, kegiatan komersial, hingga pemerintahan. Penataan kembali tata guna lahan terutama untuk lahan yang masih memiliki fungsi residensial dapat memaksimalkan kegiatan bisnis disana. Dalam aspek ini juga terdapat didalamnya lahan untuk ruang terbuka yang difungsikan sebagai wadah aktivitas publik. Sebagaimana daerah komersial, keberadaan ruang terbuka publik dapat menambah land value di kawasan tersebut. Banyak ruang kosong di kawasan Sub-Terminal Getas, namun kurang tertata. Ruang-ruang kosong ini diisi oleh pedagang-pedagang kaki lima secara acak dan tidak teratur. Ruang kosong ini menjadi nilai minus untuk kawasan ini.

2. METODE PENELITIAN

Metode secara berurutan terdiri dari mengidentifikasi permasalahan, lalu pengumpulan data baik primer maupun sekunder. Data-data tersebut selanjutnya diolah berdasarkan tinjauan teori yang telah dijelaskan di bab sebelumnya, sehingga menghasilkan sintesa yang kemudian digunakan untuk tahap perencanaan dan perancangan arsitektural.

Identifikasi permasalahan dalam lingkup topik perencanaan dan perancangan Kawasan Terminal Getas Sebagai Kawasan Bisnis Terintegrasi di Kudus dimulai dari perhatian terhadap kondisi sosio-kultural kawasan Sub-Terminal Getas, dimana terlihat sebuah ketimpangan kondisi sosial dari titik-titik pusat aktivitas disana. Permasalahan terkait aksesibilitas transportasi baik umum maupun pribadi juga teramati, untuk kemudian dikaitkan dengan pengaruhnya terhadap kawasan tersebut. Selain permasalahan yang dilihat secara sosio-kultural, perspektif juga harus digeser untuk melihat dan mengamati kondisi data-data fisik disana. Data fisik yang dimaksud antara lain komposisi ruang existing, aksesibilitas menuju tapak, kondisi geografis, dan data-data lainnya. Identifikasi permasalahan tersebut untuk selanjutnya dirumuskan untuk didapatkan solusinya melalui bentuk-bentuk penerapan arsitektural.

Pengumpulan data primer untuk kasus ini dilakukan dengan metode pengamatan langsung dan wawancara oleh peneliti pada lokasi existing objek rancang bangun, yaitu di Kawasan Sub-Terminal Getas, Kudus. Pengamatan yang dimaksud dilakukan dengan cara melakukan observasi di lokasi existing, sehingga didapatkan kondisi riil dari kawasan tersebut. Wawancara selanjutnya dilakukan kepada pengguna kawasan, dimaksudkan untuk mengetahui respons dari pengguna kawasan existing sehingga dapat ditemukan permasalahan yang lebih detail. Kedua data yang telah terkumpul tersebut bersifat kualitatif. Berikutnya data kuantitatif dapat diperoleh dari mengutip statistik yang dikeluarkan beberapa instansi terkait, diantaranya Kementerian Agraria dan Tata

Ruang, Badan Pusat Statistika (BPS) Kabupaten Kudus, dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kudus. Instansi tersebut memiliki informasi-informasi yang terkait dengan kondisi demografis pengguna di existing untuk obyek rancang bangun.

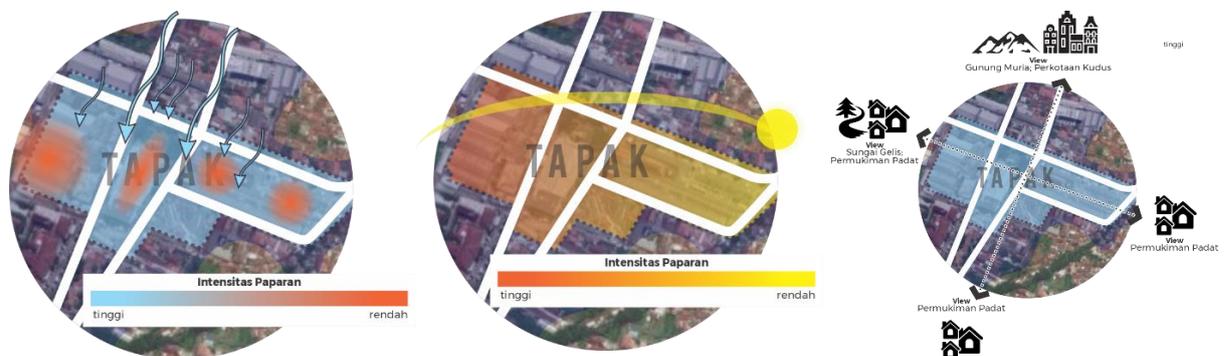
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi tapak terpilih berada di batas timur laut Kelurahan Getas dan batas barat Kelurahan Ploso, Kecamatan Kota, Kabupaten Kudus. Tapak terpilih memiliki luasan sekitar 100.742,62 m² dan berpotensi menjadi titik strategis karena terdapat obyek-obyek inti yang berfungsi menyokong pergerakan ekonomi di Kudus. Secara geografis, kawasan yang dimaksud membentang dari Jalan Kyai Haji Agus Salim yang terletak di depan Sub-Terminal Getas di bagian timur hingga Pasar Bitingan dengan Jalan Mayor Basuno di bagian barat, sebagian kecil Jalan Jenderal Ahmad Yani di bagian utara hingga berbatasan dengan Jalan AKBP R. Agil Kusumadya di bagian selatan.



Gambar 1
Skema Massa dan Zona Existing Kawasan

Kawasan yang terpilih untuk penataan ini terletak tepat di jantung kota dan merupakan kawasan dengan tingkat komersial tertinggi jika dibandingkan dengan daerah di Kudus. Di kawasan ini juga terdapat objek-objek vital yang menjadi hotspot atau pusat keramaian di Kudus. Objek vital yang dimaksud diantaranya adalah Sub-Terminal Getas, Kudus Extension Mall, dan Pasar Bitingan.



Gambar 2
Analisis Tapak Kawasan (dari kiri: paparan angin, paparan matahari, view)

Hamid Shirvani dalam bukunya “Urban Design Process” menjelaskan bahwa ada 8 jenis elemen yang akan mencetak rupa sebuah kota, yaitu Tata Guna Lahan (*Land Use*), Bentuk dan Kelompok Bangunan (*Building Form and Massing*), Ruang Terbuka (*Open Space*), Parkir dan Sirkulasi (*Parking and Circulation*), Penanda (*Signage*), Jalur Pedestrian (*Pedestrian Ways*), Kegiatan Pendukung (*Activity Support*), dan Preservasi (*Preservation*). Kedelapan elemen ini merupakan garis bantu utama dalam menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang ada di dalam kawasan.

TATA GUNA LAHAN

Perancangan kawasan memiliki tujuan utama untuk menata kawasan agar kegiatan bisnis dapat tercapai dan didukung oleh kondisi zonasi eksisting. Penggolongan zonasi dilakukan agar fungsi kegiatan yang dilakukan tidak saling tumpang tindih sehingga kegiatan dapat berjalan dengan efektif dan optimal. Dalam kawasan secara umum terdapat 8 zona yang dibedakan menurut jenis kegiatannya, antara lain zona pertokoan, mal, terminal, parkir, taman (ruang terbuka publik), pendukung, preservasi publik, dan preservasi privat. Penjelasan masing-masing zona tersebut antara lain:

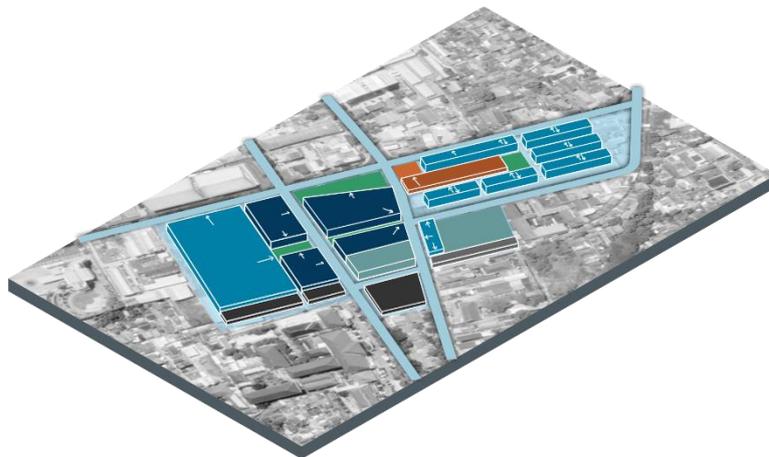
1. Zona Terminal; Zona ini merupakan titik salah satu titik pertama yang dicapai pengunjung dengan moda angkutan umum untuk mencapai kawasan ini.
2. Zona Mal; Zonasi Mall mencakup keseluruhan bangunan Kudus Mall, baik di bagian barat ataupun timur. Massa untuk Mall juga terbagi lagi oleh jalur akses pedestrian menjadi dua.
3. Zona Pertokoan; Berfungsi sebagai sarana akomodasi untuk usaha tingkat menengah dan UMKM yang telah ada di kawasan, terdiri dari pertokoan dan Pasar Bitingan.
4. Zona Taman; Tersebar di seluruh kawasan, zona taman merupakan katalis sehingga persebaran pengunjung akan terpecah dan tingkat keefektifan aktivitas pada setiap zona lebih akan lebih maksimal.
5. Zona Parkir; Zona ini mengakomodasi pengunjung yang akan datang menuju kawasan dengan kendaraan pribadi, dengan tujuan untuk memudahkan akses untuk mencapai seluruh kawasan.
6. Zona Pendukung; Sebagai titik-titik peletakan utilitas yang mendukung kegiatan di dalam kawasan.
7. Zona Preservasi Publik; Zona letak bangunan ikon/cagar budaya kawasan yang dirancang untuk dapat diakses pengunjung.
8. Zona Preservasi Privat; Berperan sebagai pendukung zona preservasi publik.



Gambar 3
Skema Zonasi Kawasan

BENTUK DAN MASSA BANGUNAN

Permassaan bangunan dibuat berdasarkan zonasi yang telah dibuat sebelumnya. Kawasan komersial menuntut bangunan untuk dipadatkan, sehingga dapat mewadahi lebih banyak varian aktivitas dalam suatu area yang terbatas. Pemadatan massa juga berfungsi untuk memberikan kemudahan bagi pengguna, karena dengan massa yang padat pengguna dapat lebih menikmati banyak fasilitas dalam satu kawasan. Titik hadap dari permassaan bangunan komersial dioptimalkan untuk menghadap ke jalan. Hal tersebut bertujuan agar tiap-tiap titik lokasi bangunan komersial dapat dijangkau dengan mudah. Dengan pertimbangan hal tersebut juga, bentuk dasar fasad bangunan yang digunakan berkonsep minimalis dengan bentuk-bentuk poligonal sederhana agar memaksimalkan ruang yang ada.



Gambar 4
Skema Permassaan dan Arah Hadap Bangunan

Secara umum, regulasi dan rekomendasi bentuk bangunan tersebut antara lain:

1. Pasar Bitingan memiliki regulasi antara lain; ketinggian bangunan : 2 lantai, KDB : 70%, klb : 2,1, garis sempadan : 10-20m. Dalam fasadnya, roster digunakan di bagian Fasad disusun secara grid. Pada bagian tertentu roster berpola tanaman Parijoto, yang merupakan buah khas Kudus dan sekitarnya. Lalu pintu masuk di bagian timur dibuat lebar, sehingga terlihat langsung dari SubTerminal Getas. Pengguna terminal akan dapat melihat fasad pasar secara langsung. Mal Timur memiliki regulasi antara lain; ketinggian bangunan : 2 lantai, KDB : 80%, klb : 4, garis sempadan : 20-30m.



Gambar 5
Rekomendasi Desain Pasar Bitingan

Dalam fasadnya, mal di bagian timur memiliki massa yang terbelah menjadi 2. Diantara kedua massa disebut *Plaza Pass* dan diisi oleh kolam-kolam. *Plaza Pass* berfungsi sebagai sirkulasi langsung bagi pengguna pasar yang akan bergerak menuju terminal ataupun sebaliknya. akan dapat melihat fasad pasar secara langsung.



Gambar 6
Rekomendasi Desain Mal Timur

2. Mal Barat memiliki regulasi antara lain; ketinggian bangunan : 2 lantai, KDB : 80%, klb : 3, garis sempadan : 20-30m. Dalam fasadnya, mal di bagian barat fasad didesain untuk meng-highlight produk yang dijual oleh outlet. Setiap toko memiliki zona foyer seluas 3m.



Gambar 7
Rekomendasi Desain Mal Barat



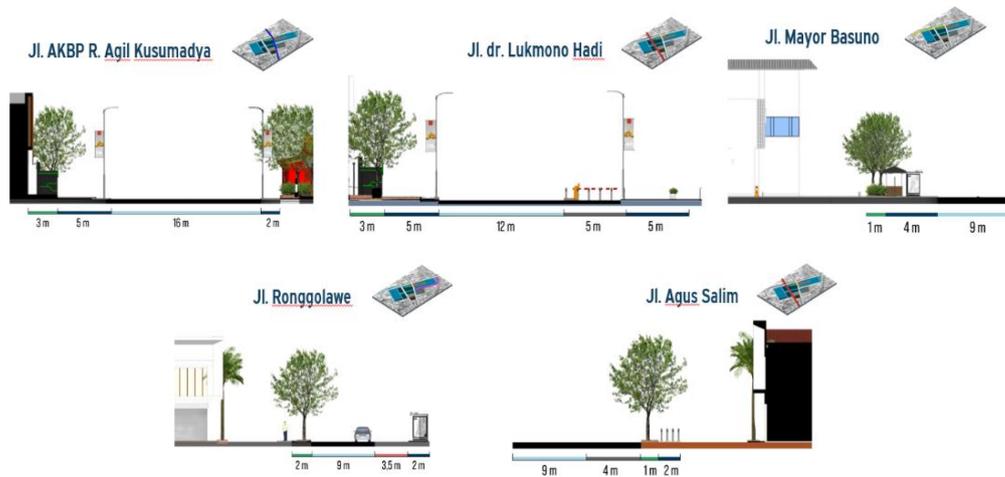
Gambar 8
Rekomendasi Desain Pertokoan Agus Salim

3. Pertokoan Agus Salim memiliki regulasi antara lain; 2 lantai, KDB : 70%, klb : 3, garis sempadan : 10-20m. Dalam fasadnya, aksen kayu yang kontras pada fasad bangunan berfungsi untuk mengurangi efek monoton di kawasan tersebut namun tetap selaras.

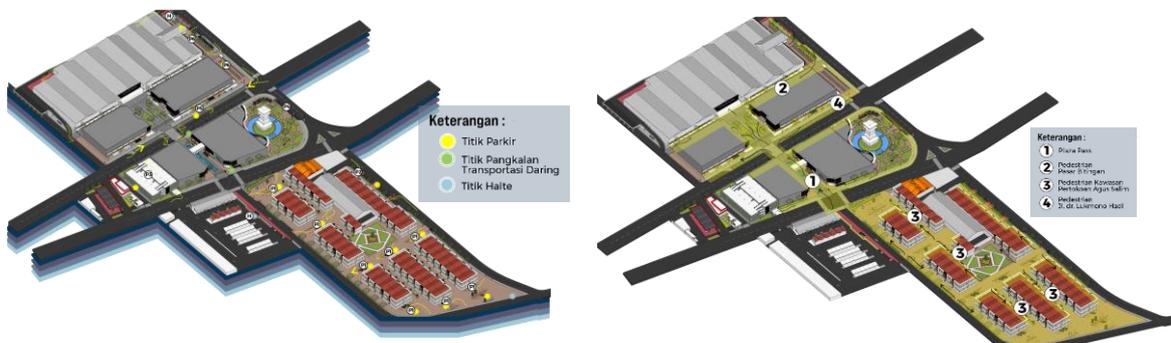
4. Sub-Terminal Getas memiliki rekomendasi fasad dan massa terbuka, untuk mengarahkan pengunjung ke kawasan di luar terminal secara langsung.

SIRKULASI DAN PARKIR

Sirkulasi memiliki peran yang sangat penting dalam perancangan, dikarenakan kunci terpecahnya keramaian dalam kawasan tersebut adalah pengkonfigurasiannya sirkulasi baik pejalan kaki maupun kendaraan bermotor yang disokong oleh sistem parkir yang terdapat di dalam kawasan. Dalam kawasan tersebut terdapat beberapa jalan utama yang melintang, antara lain Jl. AKBP R. Agil Kusumadya, Jl. dr. Lukmono Hadi, Jl. Mayor Basuno, Jl. Kyai H. Agus Salim, dan Jl. Ronggolawe.



Gambar 9
Potongan Jalan Utama dalam Kawasan



Gambar 10
Skema Titik Parkir (kiri) dan Skema *Walkable Space* (kanan)

Dalam penerapannya, sirkulasi tersebut tentu membutuhkan titik-titik parkir yang tersebar di dalam kawasan. Penerapan titik tersebut juga akan berpengaruh pada *walkable space*. Persebarannya dapat dilihat pada skema di bawah ini:

Secara umum, regulasi dan rekomendasi bentuk sirkulasi pejalan kaki tersebut antara lain:

1. Plaza Pass; berfungsi untuk memudahkan akses pengguna Sub-Terminal Getas untuk langsung menuju ke arah Pasar Bitangan. Memiliki lebar hingga 17m, dan terbagi menjadi jalur bebas, foyer outlet, dan ditambah streetcape berupa kolom di tengah-tengahnya.

2. Pedestrian Pasar Bitingan; terletak diantara Pasar Bitingan dan Mall Kudus bagian barat. Pedestrian yang berfungsi sebagai ruang transisi antara kawasan Mall dengan kawasan Pasar tersebut berkonsep space sharing.
3. Pedestrian Kawasan Pertokoan; dilewati oleh pejalan kaki dan pesepeda, digunakan sebagai penghubung antar unit pertokoan. Jalur tersebut memiliki lebar jalur 10m yang dilengkapi dengan streetscape di tengahnya.
4. Pedestrian Jl. dr. Lukmono Hadi; sebagai jalur akomodasi bagi pengunjung yang akan mengakses Mall Kudus bagian barat dan Pasar Bitingan.

RUANG TERBUKA DAN PRESERVASI

Ruang terbuka saling terkait dengan preservasi. Ruang Terbuka untuk perancangan kawasan ini menjadi *buffer* untuk obyek-obyek preservasi disana. Keberadaan ruang terbuka akan mengekspos obyek preservasi kepada pengunjung untuk akhirnya lebih dimanfaatkan. Ruang terbuka yang tersebar di dalam kawasan dapat berperan sebagai alat pemecah pengguna, sehingga kepadatan tidak menumpuk di satu titik tertentu. Ruang terbuka yang terdapat di dalam kawasan antara lain:

1. Taman Agus Salim

Taman terletak di tengah-tengah Kawasan Pertokoan Agus Salim. Sirkulasi di dalam taman memiliki bahan beton yang dipoles halus, memiliki lebar 2m. Pohon ditanam di tengah-tengah taman untuk focus point, dan di sekitarnya terdapat tempat duduk. Nilai estetis taman diperoleh dari elevasi rumput yang didesain beragam.



Gambar 11
Desain Taman Agus Salim

2. Taman Tugu Identitas

Taman Tugu Identitas terletak tepat di sekeliling Tugu Identitas Kudus. Taman berfungsi sebagai obyek yang akan menjadi pemerkuat aksen Tugu Identitas Kudus di dalam kawasan, dan fungsi lain yaitu sebagai foyer untuk entrance untuk masuk ke dalam Kudus Mall.



Gambar 12
Desain Taman Tugu Identitas

3. Taman Bitingan

Taman terletak di sirkulasi antara Jl. dr. Lukmono Hadi, Mall Kudus, dan Pasar Bitingan. Taman merupakan ruang terbuka yang dapat juga digunakan sebagai sirkulasi untuk pejalan kaki yang akan menuju Pasar Bitingan. Taman juga merupakan titik transisi antara Mall Kudus dengan Pasar Bitingan.



Gambar 13
Desain Taman Bitingan

4. Klenteng Hok Hien Bio

Klenteng selain sebagai tempat ibadah untuk penganut Tionghoa juga memiliki banyak kesenian yang dapat ditampilkan, misalnya Barongsai. Pembuatan tempat lapang di halaman klenteng diharapkan dapat mengakomodasi kegiatan seni di kawasan tersebut, terutama untuk klenteng.



Gambar 14
Desain Lansekap Klenteng

PENANDA DAN PENDUKUNG AKTIVITAS

Unsur-unsur penanda berguna sebagai penunjuk arah maupun lokasi, tersebar di titik-titik sirkulasi, agar mudah dilihat dan dipahami. Penanda berbentuk marka jalan juga dapat digunakan untuk menunjukkan lajur, transisi, atau sirkulasi tertentu.



Gambar 15
Penerapan Penanda di dalam kawasan

Pendukung Aktivitas berperan sebagai katalis untuk aktivitas di dalam kawasan. Aktivitas ini hadir untuk mengakomodasi kebutuhan pengguna dalam zona agar tercipta kegiatan yang lebih efisien.



Gambar 16
Dari kiri: ATM Center, Musholla, dan SPBU

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari perencanaan dan perancangan pada Penataan Kawasan Sub Terminal Getas Sebagai Kawasan Bisnis Terintegrasi di Kudus sebagai adalah:

1. Pengolahan kawasan Sub-Terminal Getas memanfaatkan kondisi sosial eksisting kawasan yang kemudian dikembangkan sesuai fungsi tujuan agar dapat meningkatkan keefektifan kegiatan terutama pada sektor pertanian pada kawasan tersebut.
2. Sistem sirkulasi baik kendaraan bermotor maupun pejalan kaki menjadi poin utama dalam perancangan dikarenakan peran sirkulasi sebagai komponen integrasi untuk aspek-aspek lain agar dapat berfungsi secara optimal.
3. Konsep pengkonfigurasi zonisasi dan permassa bangunan yang berbentuk geometri sederhana sangat berkaitan dengan sirkulasi sebagai salah satu penerapan konsep integrasi dengan mengoptimalkan fungsi kegiatan dalam ruang.
4. Sistem parkir dan penempatan ruang terbuka secara tersebar dapat diterapkan untuk menjadi *buffer* untuk kawasan pada aspek perekonomian.

Diharapkan dengan perencanaan dan perancangan Penataan Kawasan Sub Terminal Getas Sebagai Kawasan Bisnis Terintegrasi di Kudus ini dapat meningkatkan aspek perekonomian kawasan secara khususnya dan perekonomian Kudus pada umumnya tanpa mengubah pola kegiatan dasar yang telah ada di dalam kawasan. Selain itu, penataan juga diharapkan dapat lebih membuat

kawasan lebih tertata dan terkonsep, juga menjadi percontohan bagi kawasan-kawasan bisnis lainnya di Kudus.

REFERENSI

Departemen Perhubungan, 1996. *Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan*. Jakarta: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.

Lynch, K., 1960. *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.

Murphy, R. E., 1972. *The Central Business District*. Chicago: Clark University.

Shirvani, H., 1985. *Urban Design Process*. New York: Van Nostrand. Reinhold Company.