

Analisis Elemen Perancangan Kota pada Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Unsani Lutfiana¹, Edi Purwanto², Siti Rukayah³

^{1,2,3}Universitas Diponegoro

Email: unsanilutfiana@students.undip.ac.id

INFORMASI ARTIKEL

Abstract: *Semarang Poncol Station is one of the train stations that has the potential to become a node in area and this creates potential for regional development consisting of the Semarang Poncol Station area and areas within a radius of 500 meters from the main building point of the station, so it is necessary to understand the elements of urban design in the region. The research method used is qualitative research with descriptive analysis where the results of the research are the condition of urban design elements in the Semarang Poncol Station area which can be a reference in regional development.*

Keywords: *Train Station, Elements of Urban Design, Development*

Abstrak: Stasiun Semarang Poncol merupakan salah satu stasiun kereta api yang berpotensi menjadi simpul suatu kawasan dan hal tersebut menjadikan adanya potensi pengembangan kawasan yang terdiri dari area Stasiun Semarang Poncol dan area yang masuk dalam radius 500 meter dari titik bangunan utama stasiun, sehingga perlu adanya pemahaman elemen perancangan kota dalam kawasan. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan analisis deskriptif dimana hasil penelitian berupa kondisi elemen perancangan kota pada kawasan Stasiun Semarang Poncol yang bisa menjadi acuan dalam pengembangan kawasan.

Kata Kunci: Stasiun Kereta Api, Elemen Perancangan Kota, Pengembangan

Article history:

Received; 2024-12-20

Revised; 2025-01-1

Accepted; 2025-03-03

PENDAHULUAN

Transportasi umum atau transportasi massal merupakan layanan angkutan berskala massal yang tersedia untuk masyarakat umum, dengan jenis transportasi massal seperti kereta api cepat, kereta api ringan, bus, kapal, dan juga pesawat. (Rismiyanti & Nurhasan, 2020). Kereta api menjadi salah satu moda transportasi umum yang diminati masyarakat karena harga tiket yang relative murah dan durasi perjalanan cepat dibandingkan moda transportasi lainnya. Moda transportasi kereta api bisa melayani transportasi untuk penumpang menuju daerah tujuan dan untuk mengirimkan barang-barang (Rahma et al., 2021). Terlaksananya kereta api didukung dengan adanya sarana dan prasarana perkeretaapian. Dimana stasiun kereta api merupakan bagian prasarana perkeretaapian, peran stasiun kereta api menjadi penting dalam perkeretaapian karena menjadi tempat pemberangkatan dan penurunan penumpang atau barang serta menjadi tempat interaksi dan aktivitas bagi pengguna transportasi. (Aziz & Ratriningsih, 2019). Stasiun menjadi tempat untuk naik dan turun penumpang yang dimana penumpang tersebut membeli tiket, menunggu

kereta api, dan mengurus bagasi. Di stasiun juga memberikan pelayanan untuk mengirimkan barang ke daerah tujuan dengan mudah (Simarmata & Setyowati, 2024). Stasiun kereta api menjadi simpul atau titik dalam suatu kawasan, dimana dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit menyatakan bahwa perancangan kawasan stasiun kereta api sebagai simpul transit mencakup beberapa area yang masuk dalam radius kawasan berpotensi terintegrasi yaitu 400 meter sampai 800 meter dari simpul transit (Anonymous, 2017a). Ketentuan kawasan yang memiliki potensi berorientasi transit juga tertuang dalam TOD Standard yang dikeluarkan oleh Institute for Transportation and Development Policy yang dimana rekomendasi jarak untuk berjalan kaki adalah 500 meter yang setara 10 menit, dan jarak berjalan kaki tidak lebih dari 1000 meter yang setara 20 menit (Anonymous, 2017b). Keberadaan kawasan stasiun kereta api menjadi mutlak sebagai prasarana penunjang keberadaan kereta api dan jalur rel. Kawasan stasiun kereta api menjadi prasarana transportasi penting bagi masyarakat, pemerintah, pihak pengelola (PT KAI Persero) dan pihak swasta karena fungsi yang cukup vital dan strategis. Oleh karena itu perancangan kawasan stasiun kereta api berkaitan erat dengan perancangan kota dan rencana pengembangan kota kedepannya (Prabowo, 2002). Sehingga kawasan stasiun kereta api dalam perancangan dan pengembangan kawasan berkaitan dengan elemen- elemen perancangan kota.

Dalam suatu perancangan kota terdapat elemen- elemen perancangan kota yang dikemukakan oleh Hamid Shirvani dalam buku *The Urban Design Process* pada tahun 1985. Berikut adalah penjabaran elemen- elemen perancangan kota (Shirvani, 1985)

A. Tata Guna Lahan (Land Use)

Tata guna lahan berupa peruntukkan lahan yang ada dalam suatu kawasan.

B. Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)

Bentuk dan massa bangunan berupa ketinggian bangunan, kepejalan bangunan, KDB, KLB, GSB, langgam, skala, material, warna, dan tekstur (Sari et al., 2021).

C. Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking)

Sirkulasi dan parkir berupa penataan arah sirkulasi dan kapasitas peruntukkan serta penempatan parkir baik secara on street atau off street.

D. Ruang Terbuka (Open Space)

Ruang terbuka berupa area yang diperuntukkan ruang terbuka dalam suatu kawasan yang dapat berupa ruang terbuka pasir/ aktif, ruang terbuka umum/ privat.

E. Jalur Pedestrian (Pedestrian Ways)

Jalur pedestrian berupa jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan beberapa aspek penunjangnya berupa vegetasi, lampu, kursi, dan lainnya.

F. Penanda (Signages)

Penanda berupa papan yang tertuliskan identitas dan nama bangunan atau kawasan, informasi, petunjuk sirkulasi, komersial, dan lainnya (Oktafiana et al., 2022).

G. Pendukung Aktivitas (Activity Support)

Pendukung kegiatan adalah elemen perancangan kota yang terhubung dengan aspek- aspek lain serta mendukung kegiatan (Lutfiana, 2023). Pendukung aktivitas bisa berupa ruang, bangunan, dan kegiatan yang mendukung suatu kawasan atau kota.

H. Konservasi (Conservation)

Konservasi berupa bangunan atau area yang termasuk preservasi, restorasi, rekonstruksi, adaptasi, revitalisasi, atau demolisi (Ponggo et al., 2023).

Kota Semarang menjadi kota yang padat dengan berbagai hal tersebut menjadikan pelayanan transportasi cukup padat termasuk transportasi perkeretaapian. Dalam Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 16 Tahun 2024 tentang Rencana Induk Transportasi Tahun 2023- 2043 menjabarkan bahwa ada dua stasiun kereta api utama yang menjadi simpul untuk pengembangan angkutan umum jalan rel dan di stasiun kereta tersebut sebagai penghubung transportasi lainnya (Anonymous, 2024). Salah satu stasiun tersebut adalah Stasiun Semarang Poncol dan area sekitarnya memiliki potensi pengembangan kawasan yang diharapkan bisa menunjang berbagai kegiatan dengan kegiatan utamanya yaitu kegiatan transportasi. Dalam kawasan Stasiun Semarang Poncol yang terdiri dari Stasiun Semarang Poncol dengan area yang masuk dalam radius 500 meter dari titik pusat di bangunan utama Stasiun Semarang Poncol terdapat elemen- elemen perancangan kota yang perlu untuk dikaji sehingga hasil analisis elemen- elemen perancangan kota tersebut dapat menjadi acuan dalam pengembangan Kawasan Stasiun Semarang Poncol.

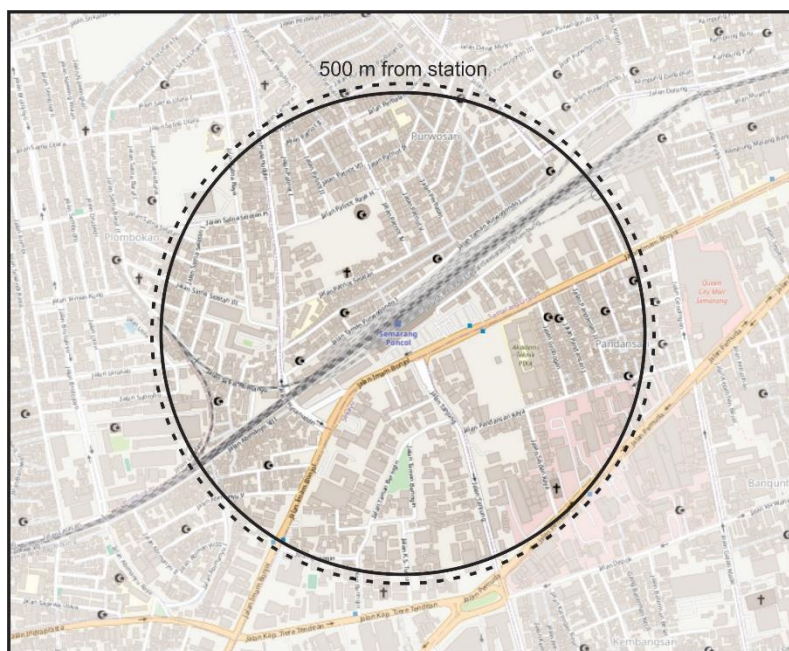
METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif yang dimana menurut Afrizal dalam (Haryoko et al., 2020) yang mengemukakan bahwa pendekatan penelitian kualitatif digunakan jika peneliti akan memahami realitas sosial dari sudut pandang subjek (partisipan), dan untuk memahami makna dalam suatu konteks kasus, serta mendeskripsikan proses pembentukan atau perkembangan realitas yang terjadi. Analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif yang mempunyai karakter cenderung pada penggambaran fenomena apa adanya dengan cara menelaah secara teratur dan detail, serta tidak adanya tindakan yang diberikan atau dikendalikan.(Fitria et al., 2021).

Instrumen penelitian pada penelitian kualitatif adalah manusia yang berperan menjadi peneliti. Menurut Ibrahim dalam Haryoko et al., (2020) yang menyatakan bahwa selain instrument utama yaitu peneliti sendiri, secara umum instrumen data dalam penelitian kualitatif ini berupa teori yang berkaitan dengan penelitian (teori elemen perancangan kota), hard instrument (peralatan tulis, buku, alat dokumentasi, dan lainnya), soft instrument (pedoman studi lapangan, peralatan lunak).

Teknik pengumpulan data yaitu berupa data primer (studi lapangan langsung), dan data sekunder (data pendukung berupa kajian teori, data instansi terkait). Teknik analisis dibagi menjadi tiga (3) tahap yaitu analisis data saat studi pendahuluan, analisis data saat di lapangan, dan analisis data setelah selesai dari lapangan. Teknik penyajian data dan informasi berupa deskriptif yang berkaitan dengan kajian teori dengan lokasi terkait yang memberikan gambaran, hasil, dan pembahasan penelitian, hingga kesimpulan yang dilengkapi dengan gambar dan peta pendukung.

Lokasi penelitian terletak Kawasan Stasiun Semarang Poncol terletak di Jalan Imam Bonjol, Kelurahan Purwosari, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang, Jawa Tengah. Stasiun Semarang Poncol menjadi simpul atau titik kawasan, dengan radius kawasan 500 meter dari bangunan utama stasiun kereta api.. Berikut adalah gambaran Kawasan Stasiun Semarang Poncol :



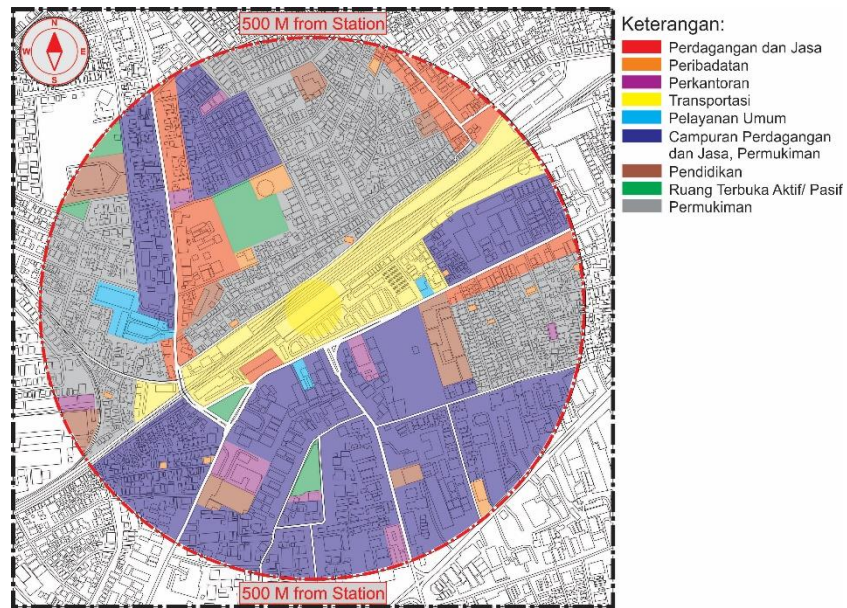
Gambar. 1. Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: OpenStreetMap dan Analisis Penulis, 2025

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam suatu perancangan kota terdapat elemen- elemen perancangan kota yang dikemukakan oleh Hamid Shirvani dalam buku *The Urban Design Process* pada tahun 1985. Berikut adalah penjabaran elemen- elemen perancangan kota (Shirvani, 1985)

A. Tata Guna Lahan (Land Use)

Kawasan Stasiun Semarang Poncol yang meliputi beberapa area, menjadikan peruntukan lahan berbeda- beda. Berikut adalah tata guna lahan yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol:

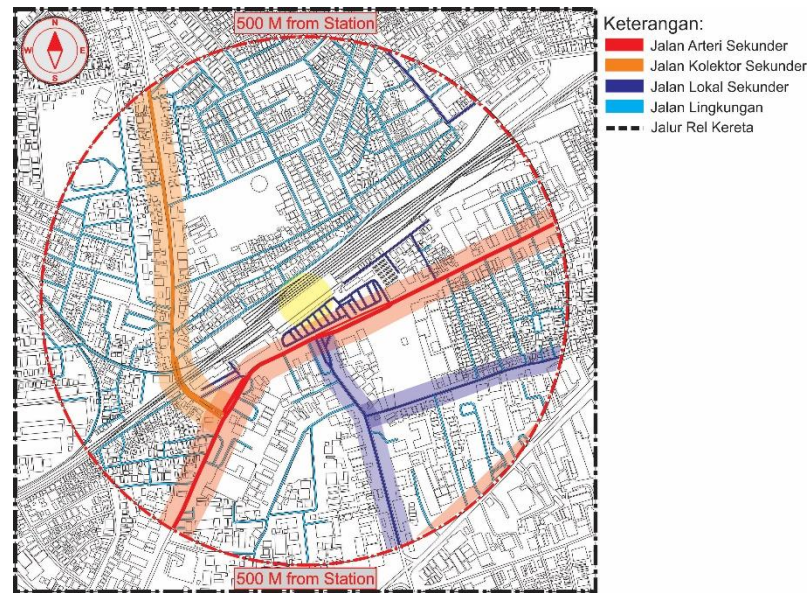


Gambar. 2. Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Peruntukkan dan tata guna lahan yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol selain dipergunakan sebagai lahan transportasi, penggunaan lahan juga berupa campuran permukiman serta perdagangan dan jasa, perdagangan dan jasa, perkantoran, permukiman, pendidikan, pelayanan umum, peribadatan, pendidikan, dan juga ada ruang terbuka. Penggunaan lahan pada kawasan ini cukup acak sehingga hal tersebut memperlihatkan adanya berbagai kegiatan dalam kawasan.

B. Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)

Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdiri dari beberapa bangunan yang diperuntukkan untuk berbagai kegiatan. Bangunan- bangunan tersebut terletak di jalan- jalan yang dikategorikan dalam beberapa fungsi yang tercantum dalam Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011- 2031 yaitu sebagai berikut jalan arteri sekunder (Jalan Imam Bonjol) diwakili warna merah, jalan kolektor sekunder (Jalan Hasanudin) yang diwakili warna jingga, jalan lokal sekunder (Jalan Tanjung) yang diwakili warna biru tua, dan jalan- jalan lingkungan yang diwakili warna biru muda dengan letak didalam area permukiman (Anonymous, 2021). Berikut adalah perletakkan bangunan dan jalan yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar. 3. Peta Bangunan dan Jalan di Kawasan Stasiun Semarang Poncol

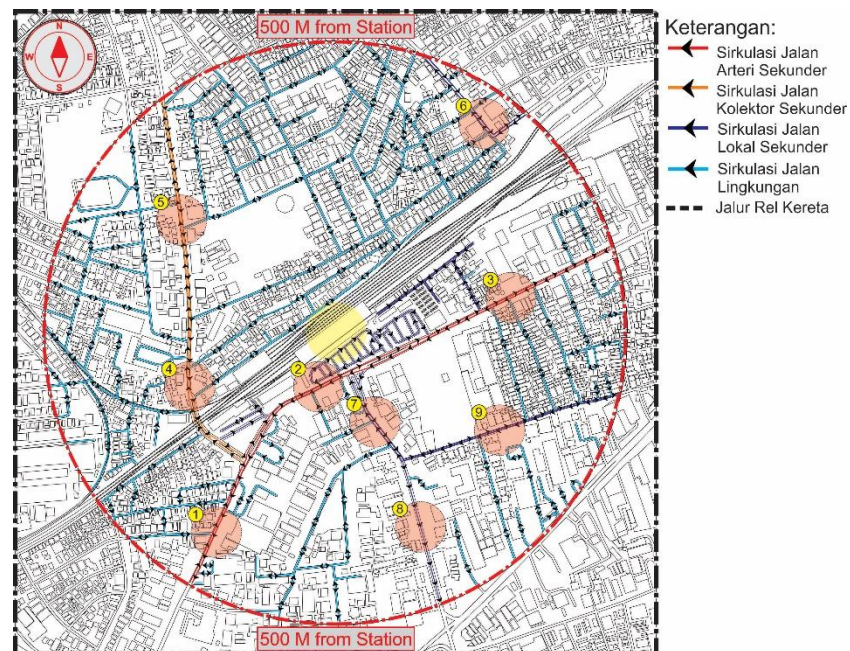
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Bangunan yang terletak di berbagai fungsi jalan raya, memiliki ketentuan masing-masing dalam tertuang dalam RDTRK yang dimana pada Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdiri dari BWK I (Kecamatan Semarang Utara), dan BWK III (Kecamatan Semarang Timur dan Kecamatan Semarang Tengah). Bangunan pada jalan Arteri Sekunder (Jalan Imam Bonjol) diberlakukan KDB 60%, KLB yang disesuaikan dengan fungsi bangunan dan letak bangunan tersebut, serta GSB bangunan yang dimana KDB, KLB, dan GSB masih belum sesuai dengan peraturan dikarenakan kawasan ini cukup padat dengan bangunan- bangunan. Ketinggian bangunan relatif sudah sesuai dengan regulasi yaitu antara 1-4 lantai untuk bangunan permukiman, perdagangan jasa skala kecil, dan bangunan lebih dari 4 lantai untuk bangunan publik (hotel, mal. Perkantoran).

Kepejalan bangunan- bangunan terlihat cukup selaras dengan berbagai langgam yang bergaya arsitektur modern, arsitektur indis dan arsitektur kolonial. Skala bangunan yang berupa perubahan ketinggian bangunan terlihat cukup kontras pada bangunan- bangunan yang mengarah ke Jalan Pemuda dimana didominasi dengan bagunan highrise. Material bangunan didominasi dengan dinding berbahan bata, ada juga bangunan yang menggunakan bahan multiplek dan stainless yang didominasi pada bangunan penjual makanan dan jasa bengkel yang cukup merata di kawasan ini. Tekstur bangunan pada kawasan cukup sama dimana sebagian besar sudah diperhalus dan dicat. Warna bangunan cukup beragam dimana ada yang menggunakan warna- warna pastel dan ada yang menggunakan warna mencolok.

C. Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking)

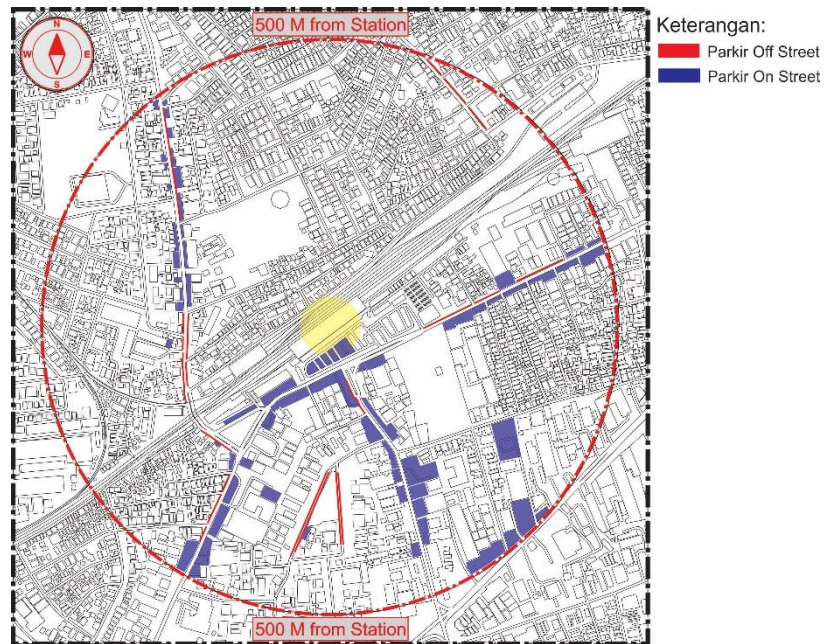
Dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat jalan- jalan yang menjadi jalur sirkulasi dan pergerakan, berikut adalah gambar sirkulasi di kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar. 4. Peta Sirkulasi di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Sirkulasi pada Kawasan Stasiun Semarang Poncol diberlakukan dalam sistem satu arah dan sistem dua arah. Sistem satu arah pada sebagian Jalan Tanjung (warna hijau dengan area bernomor 8). Sistem dua arah pada jalan Imam Bonjol (warna merah dengan area nomor 1, 2, dan 3), jalan Hasanudin (warna jingga dengan area nomor 4 dan 5), jalan Dorang-jalan Tamba (warna biru tua dengan area nomor 6), sebagian jalan Tanjung (warna biru dengan area nomor 7), jalan Pandansari Raya (warna biru tua dengan area nomor 9), dan jalan lingkungan (warna biru muda) di area permukiman.

Selain sirkulasi, terdapat pula parkir- parkir yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol. Berikut adalah parkir- parkir yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol:

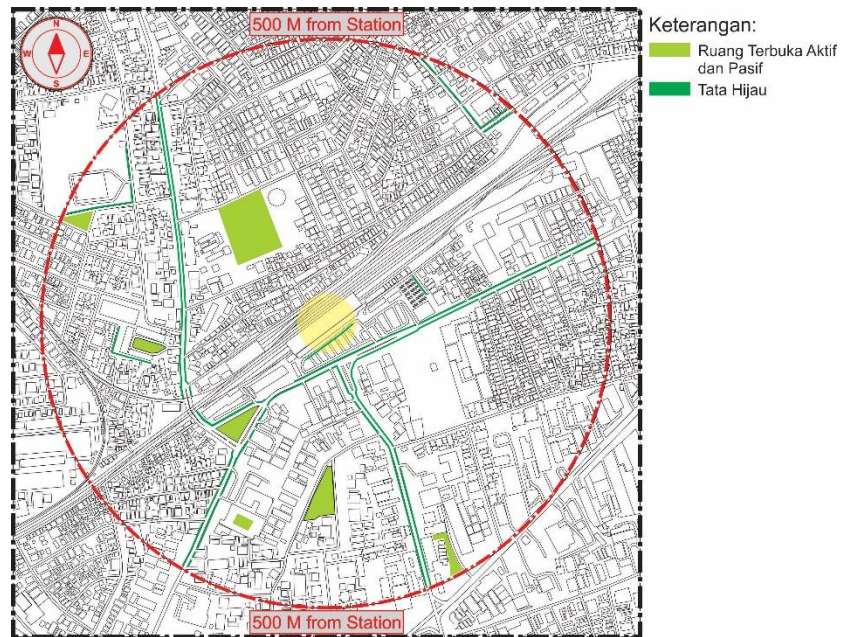


Gambar. 5. Peta Parkir di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Parkir yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol menggunakan parkir on street dan parkir off street. Parkir on street ada disepenggalan jalan Imam Bonjol, penggalan jalan Hasanudin, penggalan jalan Tanjung, dan didalam area permukiman. Parkir off street ada di area Stasiun Semarang Poncol, area puskesmas, dinas, tempat makan, tempat pertokoan.

D. Ruang Terbuka (Open Space)

Dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat beberapa ruang terbuka dan tata hijau. Berikut adalah perletakkan ruang hijau dan tata hijau yang ada di Kawasan Stasiun Semaang Poncol:



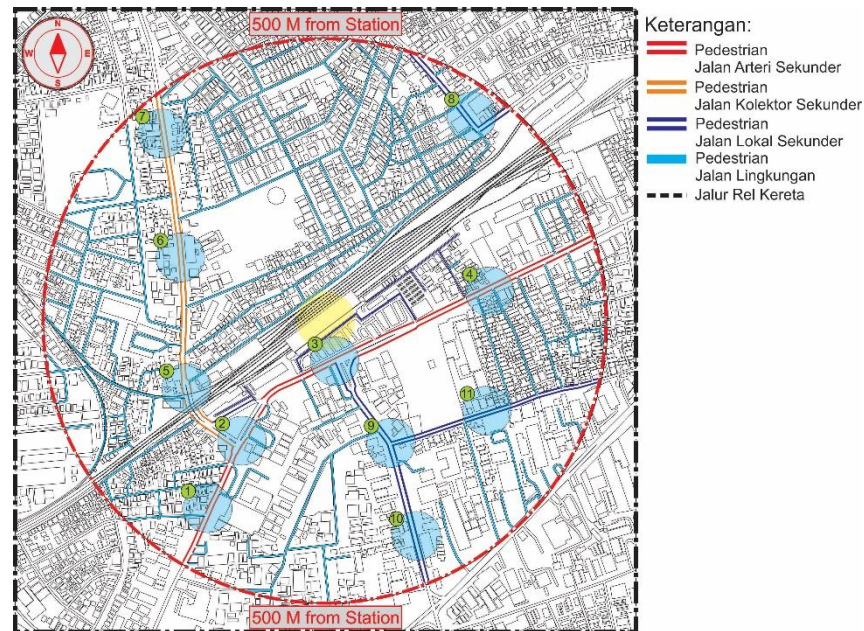
Gambar. 6. Ruang Terbuka dan Tata Hijau di Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Sumber: Analisis Penulis, 2025

Pada Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat beberapa ruang terbuka yang berupa taman aktif atau taman pasif seperti taman Beringin, taman Satria Selatan, taman Stasiun Semarang Poncol, lapangan TNI, lapangan Benglap Paldam, taman di area pendidikan dan perkantoran. Tata hijau juga ada di sepanjang jalan Iman Bonjol, jalan Hasanudin, jalan Tanjung, jalan Dorang- jalan Tambra, dan diarea campuran permukiman perdagangan dan jasa. Namun sebagian tata hijau belum dikelola dengan optimal.

E. Jalur Pedestrian (Pedestrian Ways)

Dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat jalur- jalur pedestrian yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang melintasi kawasan tersebut. Berikut adalah perletakkan jalur pedestrian yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar. 7. Pedestrian di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol terletak di sepanjang Jalan Imam Bonjol (warna merah dengan nomor 1, 2, 3, dan 4), Jalan Hasanudsin (warna jingga dengan nomor 5, 6, dan 7), Jalan Dorang- Jalan Tambra (warna biru tua dengan nomor 8), Jalan Tanjung (warna biru tua dengan nomor 9 dan 10), Jalan Pandansari Raya (warna biru tua dengan nomor 11). Pada jalur- jalur pejalan kaki tersebut masih terdapat jalur yang kurang sesuai karena sudah mengalami kerusakan, dipergunakan untuk area dagang, tidak sesuai dengan penempatan vegetasi, dan atribut lainnya perlu dilakukan pembenahan.

F. Penanda (Signages)

Dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat beberapa penanda yang terletak dalam Stasiun Semarang Poncol maupun disekitar Stasiun Semarang Poncol. Berikut adalah beberapa penanda yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar. 8. Penanda Identitas dan nama kawasan atau bangunan di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

“Analisis Elemen Perancangan Kota pada Kawasan Stasiun Semarang Poncol”



Gambar. 9. Penanda Nama Sirkulasi di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025



Gambar. 10. Penanda Komersial di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025



Gambar. 11. Penanda Informasi di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

G. Pendukung Aktivitas (Activity Support)

Dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat beberapa aktivitas, dengan aktivitas utamanya adalah aktivitas transportasi yang berpusat pada Stasiun Semarang Poncol. Terdapat beberapa pendukung aktivitas yang berupa aktivitas perdagangan dan jasa, aktivitas perkantoran, aktivitas pendidikan, aktivitas peribadatan, dan aktivitas pelayanan umum yang menjadi pendukung aktivitas transportasi di Kawasan

Stasiun Semarang Poncol. Berikut adalah beberapa pendukung aktivitas yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar. 12. Aktivitas Perdagangan dan Jasa di Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025



Gambar. 13. Aktivitas Perkantoran di Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025



Gambar. 14. Aktivitas Pendidikan di Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025



Gambar. 15. Aktivitas Peribadatan di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025



Gambar. 16. Aktivitas Pelayanan Umum di Kawasan Stasiun Semarang Poncol

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

H. Konservasi (Conservation)

Dalam Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat beberapa bangunan yang sudah masuk dalam bangunan cagar budaya, namun jumlahnya relatif sedikit, dimana bangunan- bangunan cagar budaya tersebut meliputi bangunan utama Stasiun Semarang Poncol (Jalan Imam Bonjol), Bangunan Hotel Arjuna (Jalan Imam Bonjol), Bangunan Rumah Tinggal sebanyak 2 rumah di Jalan Tanjung, dan Bangunan Rumah Tinggal sebanyak 3 rumah (Jalan Pandansari). Dalam cakupan Kawasan Stasiun Semarang Poncol juga masih terdapat bangunan- bangunan yang masih dipertahankan kekhasannya namun tidak masuk dalam bangunan cagar budaya. Berikut adalah bangunan Stasiun Semarang Poncol dan Hotel Arjuna yang masuk dalam bangunan cagar budaya yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol:



Gambar. 17. Bangunan Cagar Budaya Stasiun Semarang Poncol dan Bangunan Hotel Arjuna di Kawasan Stasiun Semarang Poncol
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

SIMPULAN DAN SARAN

Kawasan Stasiun Semarang Poncol yang terdiri dari area Stasiun Semarang Poncol dan area yang masuk dalam radius 500 meter dari bangunan utama stasiun masih terdapat beberapa elemen perancangan kota yang perlu diperhatikan dan dibenahi, hal ini bertujuan agar kawasan tersebut dapat dikembangkan lebih baik dengan memahami kondisi elemen perancangan kota pada kawasan. Berikut adalah kondisi elemen perancangan kota yang ada pada kawasan Stasiun Semarang Poncol: (1) Tata guna lahan yang masih perlu diperhatikan guna menjadikan pemanfaatan lahan lebih tertata dan sesuai kegiatan; (2) Bentuk dan massa bangunan yang menunjukkan masih adanya bangunan- bangunan yang belum sesuai dengan KDB, KLB, GSB sehingga bangunan berdekatan dengan jalan raya, dimana langgam bangunan bergayakan arsitektur kolonial, arsitektur indis, dan arsitektur modern. Material, tekstur yang dipergunakan didominasi dengan batu bata yang sudah pengecatan. Skala dan warna bangunan didominasi dengan bangunan 1-2 lantai namun ada bangunan yang cukup tinggi dengan penggunaan dominan warna pastel dan aksesn warna mencolok; (3) Sirkulasi yang ada di kawasan ini diberlakukan dalam sistem satu arah dan sistem dua arah, sedangkan parkir yang ada di kawasan ini ada yang terletak didalam area suatu bangunan (off street), dan ada yang ada di bahu- bahu jalan (on street); (4) Ruang terbuka di kawasan Stasiun Semarang Poncol ada yang berupa ruang terbuka aktif, ruang terbuka pasif, dan tata hijau yang ada di sepanjang jalan- jalan; (5) Jalur pejalan kaki terletak di sepanjang jalan- jalan utama seperti jalan Imam Bonjol, jalan Hasanudin, dan jalan Tanjung sedangkan jalan- jalan lainnya belum ada jalur pejalan kaki khusus; (6) Penanda yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol ada yang menunjukkan penanda khusus yang berkaitan dengan perkeretaapian dan transportasi, ada pula penanda- penanda yang secara umum ada di sepanjang jalan seperti penanda identitas, penanda sirkulasi, penanda komersial, dan penanda informasi; (7) Pendukung aktivitas di Kawasan Stasiun Semarang Poncol dengan aktivitas utama yaitu transportasi terdapat pula aktivitas- aktivitas lain yang mendukung keberlangsungan aktivitas transportasi seperti aktivitas perdagangan dan

jasa, aktivitas perkantoran, aktivitas pendidikan, aktivitas peribadatan, aktivitas pelayanan umum, dan ada pula aktivitas permukiman; (8) Konservasi yang ada di Kawasan Stasiun Semarang Poncol terdapat bangunan yang terdaftar sebagai bangunan cagar budaya seperti bangunan utama Stasiun Semarang Poncol, Hotel Arjuna, dan lima rumah tinggal. Namun bangunan rumah tinggal tersebut tidak dirawat dengan baik sehingga kondisinya kurang sesuai, ada pula bangunan- bangunan lain yang masih mempertahankan kekhasan arsitektur kolonial dan arsitektur indis yang ada di kawasan tersebut.

Berdasarkan kesimpulan tersebut menunjukkan perlu adanya upaya pengembangan yang memperhatikan kondisi elemen perancangan kota pada Kawasan Stasiun Semarang Poncol tersebut yang masih perlunya evaluasi hingga perbaikan dan penambahan pada elemen perancangan kota. Perbaikan, penambahan hingga pengembangan kawasan memerlukan partisipasi dari berbagai pihak baik masyarakat, pemerintah, pengelola, dan pihak swasta. Pengembangan kawasan Stasiun Semarang Poncol mempunyai potensi yang signifikan untuk menjadi pusat kawasan yang saling terintegrasi dengan berbagai bangunan dan aktivitas didalamnya, hal ini juga didukung dengan adanya wacana penggunaan transportasi umum guna mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

DAFTAR RUJUKAN

- Anonymous. (2017a). Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional. <https://www.regulasip.id/book/2728/read>
- Anonymous. (2017b). TOD Standard. Institute for Transportation and Development Policy. <https://itdp-indonesia.org/2017/07/tod-standard-3>
- Anonymous. (2021). Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031. Pemerintah Kota Semarang. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/175985/perda-kota-semarang-no-5-tahun-2021>
- Anonymous. (2024). Peraturan Walikota Semarang Nomor 16 Tahun 2024 tentang Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043. Pemerintah Kota Semarang. https://jdih.semarangkota.go.id/assets/public/data_dokumen/2024perwal3333_016.pdf
- Aziz, A., & Ratriningsih, D. (2019). PENERAPAN KONSEP INTEGRASI ANTAR TUANG PUBLIK PADA REDESAIN STASIUN KERETA API PATI. Jurnal Arsitektur ZONASI, 2(3), 200. <https://doi.org/10.17509/jaz.v2i3.17857>
- Fitria, M. S., Parlindungan, J., & Setyono, D. A. (2021). HUBUNGAN ELEMEN PERANCANGAN KOTA DENGAN PLACE ATTACHMENT JL. IR. H.

- JUANDA, KOTA BOGOR. Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE), 10(1), 179–190.
- Haryoko, S., Bahartiar, & Arwadi, F. (2020). Analisis Data Penelitian Kualitatif (Konsep, Teknik, dan Prosedur Analisis). Badan Penerbit Universitas Negeri Makassar.
<https://eprints.unm.ac.id/20838/1/buku%20Sapto%20METODOLOGI.pdf>
- Lutfiana, U. (2023). KUALITAS ELEMEN PERANCANGAN KOTA PADA KAWASAN ALUN-ALUN PANCASILA SALATIGA. *Vitruvian: Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan*, 12(3), 275.
<https://doi.org/10.22441/10.22441/vitruvian.2023.v12i3.006>
- Oktafiana, B., Ramadhani, A. N., Bakti, A. P., Gunawan, I., Akbar, A., & Ramadhan, R. (2022). Kesesuaian Elemen Perancangan Kota bagi Masyarakat Setempat, di Kabupaten Gresik. *Jurnal Lingkungan Karya Arsitektur*, 1(1), 42–56. <https://doi.org/10.37477/lkr.v1i1.256>
- Ponggo, M. Y. N., Wulandari, A., & Rusmiatmoko, D. (2023). Konservasi Arsitektur Pada Bangunan Museum Wayang Jakarta: Architecture Conservation of Wayang Museum Jakarta. *SARGA: Journal of Architecture and Urbanism*, 17(1), 72–80.
<https://doi.org/10.56444/sarga.v17i1.415>
- Prabowo, B. N. (2002). Studi Karakter Perancangan Kota di Kawasan Stasiun Kereta Api sebagai Bagian dari Konfigurasi Kota Lama [Universitas Diponegoro].
<http://eprints.undip.ac.id/11779/#:~:text=Password%20%7C%20UNZIP%20Website-,STUDI%20KARAKTER%20PERANCANGAN%20KOTA%20DI%20KAWASAN%20STASIUN%20KERETA%20API%20SEBAGAI,thesis%2C%20Program%20Pascasarjana%20Universitas%20Diponegoro.>
- Rahma, V. N., Handayani, & Nurul, K. (2021). Konsep Transit Oriented Development pada Kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya di Cilacap. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur*, 4(2), 607–616.
- Rismiyan, L., & Nurhasan. (2020). IDENTIFIKASI KETERSEDIAAN RUANG PUBLIK PADA STASIUN PURWOSARI TERHADAP KENYAMANAN PENGUNJUNG. *Seminar Ilmiah Arsitektur*.
- Sari, S. R., Murti, N. K., & Hilmy, M. F. (2021). Buku Ajar Perancangan Kota 1. CV Tigamedia Pratama.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold.
- Simarmata, K., & Setyowati, E. (2024). Tingkat Kebisingan di Stasiun Poncol Semarang Berdasarkan Aspek Kenyamanan Audial. *Nature: National Academic Journal of Architecture*, 11(1), 1–9.
<https://doi.org/10.24252/nature.v11i1a1>