



EKSISTENSI KORIDOR JALAN PROF. SOEDARTO SEBAGAI GERBANG UNDIP TEMBALANG

Delaya Kinanthi¹, Edi Purwanto²

¹ Mahasiswa Program Magister Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, ² Pengajar Program Magister Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro

E-mail: delayakinanthi@students.undip.ac.id, edipurwanto@lecturer.undip.ac.id

Informasi Naskah:

Diterima:
15 Januari 2026

Direvisi:
3 Februari 2026

Disetujui terbit:
16 Februari 2026

Diterbitkan:
Cetak:
29 Maret 2026

Online
29 Maret 2026

Abstract. *The Prof. Soedarto Road corridor serves as the main access and gateway to the Undip Tembalang Campus area. This study aims to identify and analyze the corridor as a circulation space and the visual aspects that shape the corridor, as well as to identify the potential and issues affecting the area's existence. The approach used is descriptive qualitative with data collected through direct observation on the Prof. Soedarto Road Corridor. The research findings revealed that this corridor has strong axial potential towards landmarks such as the UNDIP Gate and Muladi Dome, but is hindered by scale conflicts, a lack of pedestrian space, and facade irregularities. Recommendations are directed towards the reorganization of visual elements such as setbacks, facade rhythm, and strengthening the visual axis as strategies to enhance the area's identity.*

Keywords: *Road Corridor, Circulation, Visual*

Abstrak: Koridor Jalan Prof. Soedarto berperan sebagai akses utama dan pintu gerbang menuju kawasan Kampus Undip Tembalang. Kajian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis koridor sebagai ruang bersirkulasi dan aspek visual yang membentuk koridor, serta mengidentifikasi potensi dan permasalahan yang memengaruhi eksistensi kawasan. Pendekatan yang digunakan yaitu deskriptif kualitatif dengan data yang dikumpulkan melalui observasi langsung pada Koridor Jalan Prof. Soedarto. Hasil penelitian ditemukan bahwa koridor ini memiliki potensi aksial kuat menuju *landmark* seperti Gerbang UNDIP dan Muladi Dome, namun terganggu oleh konflik skala, kurangnya ruang pejalan kaki, serta ketidakteraturan fasad. Rekomendasi diarahkan pada penataan ulang elemen visual seperti fasad dan penguatan sumbu visual sebagai strategi memperkuat identitas kawasan.

Kata Kunci: Koridor Jalan, Sirkulasi, Visual

PENDAHULUAN

Koridor jalan merupakan bagian dari ruang luar yang berfungsi memwadahi aktivitas dan sirkulasi penggunaannya. Koridor jalan dengan perancangan khusus dapat mendukung pembangunan berkelanjutan yang berdampak bagi kesehatan lingkungan (Rehan, 2013). Selain itu, koridor jalan memiliki pengaruh besar dalam penguatan identitas kawasan. Koridor jalan dapat dibatasi oleh deret bangunan, pepohonan atau vegetasi maupun perabot jalan, yang secara visual keberadaannya dapat menjadi ciri pembeda dari suatu koridor dengan koridor lainnya. Koridor jalan yang memiliki ciri khas akan memudahkan pengguna jalan untuk mengenali kawasan dan posisinya terhadap kawasan tersebut, apakah posisinya berada diluar, sedang memasuki atau berada ditengah-tengah (Cullen, 1995).

Fungsi lain koridor jalan adalah sebagai gerbang suatu kawasan. Gerbang masuk suatu kawasan, dalam hal ini berupa koridor jalan, sebaiknya memiliki aspek visual yang kuat. Koridor Jalan Prof. Soedarto merupakan akses utama sekaligus

gerbang masuk kawasan Undip Tembalang. Letaknya berada di bagian selatan kawasan Undip Tembalang. Koridor Jalan Prof. Soedarto berdampingan dengan Kawasan Kampus Polines, Kawasan Permukiman Baskoro dan kawasan sekitarnya yang kini banyak berkembang menjadi kawasan perdagangan dan jasa. Koridor Jalan Prof. Soedarto sebaiknya mampu mengikuti perkembangan kawasan agar dapat menjadi solusi atas permasalahan yang ada dan eksistensinya tidak luntur. Maka kajian mengenai koridor Jalan Prof. Soedarto menjadi penting karena perannya sebagai gerbang masuk kawasan Undip Tembalang. Pembahasan terkait aspek-aspek yang ada dalam koridor Jalan Prof. Soedarto, baik aspek yang berpotensi bagi perkembangan kawasan maupun aspek yang menimbulkan permasalahan kawasan, perlu dikaji sebagai bahan evaluasi bagi pengembangan dan perbaikan kawasan.

TINJUAN PUSTAKA Ruang Bersirkulasi

Jalur pedestrian merupakan elemen penting dalam perancangan ruang kota yang fungsional dan manusiawi. Menurut Cullen (1995) jalur pejalan kaki berperan krusial dalam menciptakan ruang publik yang ramah dan fungsional, serta meningkatkan keterhubungan antar ruang. Secara visual, jalur ini membentuk pengalaman pengguna melalui elemen-elemen seperti vegetasi, bangunan, dan desain lainnya. Senada dengan hal tersebut, Shirvani (1985) berpendapat bahwa jalur pejalan kaki semestinya dirancang melalui sistem yang manusiawi, mampu memwadahi berbagai kebutuhan pejalan kaki dengan mempertimbangkan keamanan dan kenyamanan, mendorong aktivitas sosial, dan meningkatkan kualitas udara.

Lebih lanjut, perancangan sirkulasi, baik untuk manusia maupun kendaraan, memiliki peran dalam membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola aktivitas di perkotaan. Sistem transportasi yang terdiri dari jalan publik, jalur pedestrian, dan tempat transit yang saling terhubung akan membentuk pergerakan dan kegiatan.

Standar perancangan diatur oleh Kementerian PUPR tahun 2024 melalui Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, berisi antara lain pengaturan jalur pejalan kaki (trotoar), penyeberangan pejalan kaki, fasilitas pendukung pejalan kaki.

Titik temu atau persimpangan jalur selalu menjadi sebuah titik pengambilan keputusan. Kemenerusan dan skala setiap jalur pada persimpangan dapat menolong untuk membedakan karakter ruang selanjutnya (Ching, 2008). Persimpangan jalur dapat berupa bermacam bentuk, salah satunya yaitu bundaran. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah tahun 2004 mengeluarkan Pedoman Konstruksi dan Bangunan terkait Perencanaan Bundaran untuk Persimpangan Sebidang. Definisi bundaran ialah persimpangan yang dilengkapi lajur lingkaran dan mempunyai desain spesifik, dilengkapi perlengkapan lalu lintas. Berkaitan dengan sirkulasi, jalur lingkaran bundaran harus terbebas dari parkir kendaraan, perancangan rentang dimensi diameter bundaran harus sesuai dengan kelas kendaraan yang akan diwadahi bundaran tersebut.

Aspek Visual

Landmark

Lynch (1964) dengan teori *landmark* mengemukakan bahwa *landmark* adalah objek yang secara visual mencolok, menonjol, dan menarik perhatian. *Landmark* adalah elemen penting dari bentuk kota atau kawasan karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota/ kawasan dan membantu orang mengenali suatu daerah (Zahnd, 2006).

Sedangkan menurut Yoshinobu Ashihara (1970), terdapat 2 jenis bangunan monumental, salah satunya yaitu Primordial Monumentality. Artinya, sebuah objek arsitektur dapat dikatakan sebagai objek monumental jika objek tersebut secara jelas terisolasi dari objek-objek lain. Bangunan monumental dapat diidentifikasi melalui perhitungan perbandingan antara tinggi bangunan (*high* (H)) dengan jarak ruang luar (*distance* (D)). Rumus $D =$

$2H$ digunakan untuk mengenali bangunan monumental yang ideal.

Melengkapi hal itu, D.K Ching (2008) melalui teori hiarki mengungkapkan bahwa dalam sebuah komposisi arsitektural dapat menghadirkan perbedaan-perbedaan yang mampu mencerminkan tingkat kepentingan bentuk dan ruangnya, peranan fungsional dan simbolis (penekanan visual). Penekanan visual dapat diaplikasikan melalui ukuran yang tidak biasa, bentuk dasar yang unik, penempatan (lokasi yang strategis).

Obyek *landmark* hadir juga karena adanya faktor kepejalan bangunan. Menurut (Shirvani, 1985), kontrol kepejalan membantu meningkatkan kondisi sirkulasi pergerakan pada jalan dan ruang terbuka di bawahnya. Kepejalan suatu gedung ditentukan oleh perbandingan tinggi, luas, lebar, panjang, olahan massa (desain bentuk), dan variasi penggunaan material.

Sumbu menurut D.K Ching (2008), sumbu adalah garis imajiner yang menciptakan arah dan orientasi dalam ruang. Sumbu memberi struktur dan mengarahkan pergerakan visual dan fisik dalam tata letak ruang atau kota. Elemen-elemen arsitektur atau urban seperti jalan, bangunan, ruang terbuka, dan monumen sering diletakkan sejajar atau simetris terhadap sumbu untuk menekankan hirarki dan keteraturan.

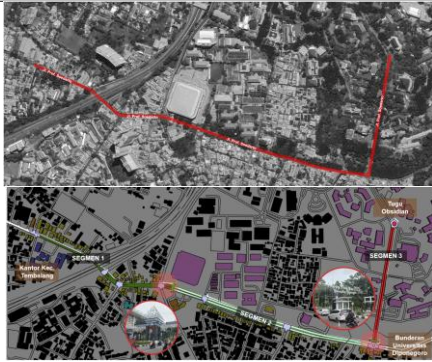
Kevin Lynch (1960) dalam *The Image of the City*, tidak membahas “sumbu” secara langsung, tapi menyebutkan pentingnya *paths* (jalur) dan *edges* yang dapat berperan sebagai sumbu orientasi kota. Lynch menyebut *paths* sebagai unsur yang penting dalam persepsi kota karena menjadi panduan pergerakan dan penentu arah. Jalan utama atau koridor dengan bangunan-bangunan terorganisasi di sepanjangnya memiliki fungsi aksial dalam pembentukan citra kota.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hal ini dilakukan guna menganalisis aspek visual koridor jalan Prof. Soedarto. Penelitian kualitatif merupakan metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu tau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan (Creswell, 2019). Pengumpulan data dalam penelitian ini berupa data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data primer didapat melalui pengamatan secara langsung dan observasi langsung di lapangan. Perolehan data sekunder berasal dari literatur dan penelitian-penelitian terdahulu yang berhubungan dengan pembahasan.

okasi Penelitian

Koridor Jalan Prof. Soedarto merupakan akses utama menuju Kawasan Undip Tembalang. Koridor ini memiliki sirkulasi dua arah yang dipisahkan oleh median atau pembatas jalan berupa perkerasan dan vegetasi. Koridor terpilih sepanjang ± 1.75 km kemudian dibagi menjadi tiga segmen berdasar pada batas signage berupa gerbang, perbedaan aktivitas serta fungsi bangunan di tiap segmen. (Gambar 1)



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Segmen 1

Segmen 1 sepanjang ±500 m (Kantor Kec. Tembalang-Gerbang Undip), memiliki 2 jalur yang dibatasi oleh median jalan yang ditinggikan. Lebar koridor jalan pada Segmen 1 ±12m. Koridor jalan pada Segmen 1 didominasi oleh deret bangunan perdagangan dan jasa. Kedua deret bangunan memiliki tinggi dan bentuk dasar fasad yang mirip, yaitu:

- Sisi utara: bangunan 1-2 lantai dengan tinggi 3-10m. Bentuk dasar bangunan persegi.
- Sisi selatan: bangunan 1-2 lantai dengan tinggi 3-10m, dan The Alton Apartment yang memiliki tinggi 96m. Bentuk dasar bangunan persegi.



Gambar 2. Segmen 1 Koridor Jalan Prof. Soedarto

Segmen 2

Koridor jalan pada Segmen 2 sepanjang ±800m, memiliki 2 jalur yang dibatasi oleh median jalan dengan vegetasi. Lebar koridor jalan pada Segmen 2 yaitu ±18m, lebar median ±2m-4m. Koridor jalan pada Segmen 2 didominasi oleh deret bangunan pendidikan (Undip dan Polines), serta bangunan perdagangan dan jasa. Kedua deret bangunan memiliki tinggi dan bentuk dasar fasad yang mirip, yaitu:

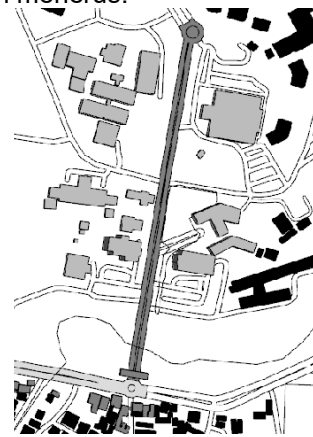
- Sisi utara: fungsi bangunan pendidikan (kampus, gedung pertemuan, fasilitas keagamaan, ruang terbuka). Letak bangunan tidak langsung berbatasan dengan jalan (memiliki pekarangan-banyak pepohonan atau vegetasi) dan berpagar.
- Sisi selatan: fungsi bangunan perdagangan & jasa, rumah dan fasilitas transum (halte). Tidak memiliki cukup pekarangan, beberapa bangunan langsung berbatasan dengan jalan (tidak banyak pepohonan atau vegetasi) dan tidak berpagar.



Gambar 3. Segmen 2 Koridor Jalan Prof. Soedarto

Segmen 3

Koridor jalan pada Segmen 3 sepanjang ±450m, memiliki 2 jalur yang dibatasi oleh median jalan dengan vegetasi. Lebar koridor jalan pada Segmen 3 yaitu ±12m, lebar median ±1m. Koridor jalan pada Segmen 3 berkontur. Koridor jalan pada Segmen 3 didominasi oleh deret bangunan pendidikan (Undip) dan fasilitas transum (halte Undip digunakan bagi penumpang (mahasiswa) bus Undip). Kedua sisi jalan terdapat bangunan yang memiliki tinggi yang mirip. Bahkan ada gedung kembar (ITC dan Laboratorium Bionano Teknologi). Semua bangunan berjarak dengan jalan utama dan memiliki pekarangan sebagai area parkir dan vegetasi. Sepanjang koridor segmen 3 terdapat pohon-pohon berderet dan menerus.



Gambar 4. Segmen 3 Koridor Jalan Prof. Soedarto

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Eksistensi koridor jalan Prof. Soedarto sebagai gerbang Undip Tembalang berfungsi sebagai ruang bersirkulasi bagi manusia dan kendaraan, di dalamnya mengandung aspek pembentuk koridor, yaitu aspek visual. Sepanjang koridor jalan Prof. Soedarto terdapat beberapa obyek yang memiliki dominasi terhadap area sekitarnya, antara lain The Alton Apartment di Segmen 1 (Gambar 4), Gerbang Undip dan Muladi Dome di Segmen 2 (Gambar 5), serta Bundaran Universitas Diponegoro di Segmen 3 (Gambar 6).



Gambar 4. The Alton Apartment (Segmen 1)



Gambar 5. Gerbang Undip dan Muladi Dome (Segmen 2)



Gambar 6. Bundaran Undip dan Bundaran Universitas Diponegoro (Segmen 3)

Ruang Bersirkulasi

Koridor jalan Prof. Soedarto sebagai ruang bersirkulasi mempunyai potensi dan permasalahan, yang selanjutnya dibahas pada Tabel 1.

Tabel 1. Identifikasi Permasalahan Ruang Bersirkulasi

Segmen 1

Potensi:

- Mewadahi berbagai aktivitas pengguna (mahasiswa, tendik dan masyarakat umum), maka tak hanya ramai pengendara kendaraan namun juga pejalan kaki.
- Rencana penutupan bukaan median (u-turn) dan pembuatan median menerus dapat memperkuat arah sumbu dan mengurangi gangguan sirkulasi.

Masalah:

- Keberadaan bukaan median (u-turn) di area underpass saat ini mengganggu kesinambungan sumbu, baik secara

visual maupun fungsional (sering mengakibatkan kemacetan).

- Tidak adanya jalur pedestrian dan ruang transisi yang aman antara jalan dan bangunan membahayakan pengguna jalan, khususnya pejalan kaki.
- Tidak tersedia jalur pedestrian. Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan dapat membahayakan pengendara kendaraan dan pejalan kaki tersebut.

Segmen 2

Potensi:

- Bundaran Universitas Diponegoro merupakan simpul jalan yang strategis, jalan utama masuk menuju kawasan pendidikan Undip ramai dilalui kendaraan.
- Memiliki median vegetasi yang tak hanya berfungsi mengatur akses kendaraan, namun ada fungsi estetika dan ekologis.

Masalah:

- Bundaran Universitas Diponegoro memiliki diameter dan radius putar yang terlalu kecil, sehingga kendaraan khususnya roda 4 dan yang lebih besar kesulitan saat melakukan putaran.
- Tidak adanya fasilitas jalur pejalan kaki yang terkoneksi serta marka dan rambu yang lengkap. Pun pada bagian tertentu, paving jalur pedestrian bergelombang, berlubang atau tidak rata.

Segmen 3

Potensi

- Memiliki median vegetasi yang tak hanya berfungsi mengatur akses kendaraan, namun ada fungsi estetika dan ekologis.

Masalah

- Fasilitas jalur pedestrian tidak merata, sebagian terdapat jalur pedestrian dengan material paving yang tidak rata, sebagian lainnya memiliki jalur pedestrian yang rata dan dilengkapi street furniture.
- Ukuran Bundaran Obsidian terlalu kecil menurut standar desain kendaraan umum dan bis (rawan konflik sirkulasi).

Aspek Visual

Aspek visual yang dibahas berkaitan dengan *landmark* dan sumbu. Potensi dan permasalahan pada aspek visual di koridor selanjutnya dibahas pada Tabel 2.

Tabel 2. Identifikasi Permasalahan Aspek Visual

Segmen 1

Potensi:

- The Alton Apartment dengan tinggi 96 meter (32 lantai) dan *highlight* warna merah pada fasad memperkuat penekanan visual. Secara signifikan menonjol dibanding bangunan sekitarnya, maka berpotensi menjadi *landmark* khususnya Segmen 1.
- Berpotensi sebagai sumbu visual dan sumbu pergerakan utama menuju

kawasan kampus UNDIP melalui Gerbang UNDIP (Muladi Dome) sebagai focal point di ujung koridor.

Masalah:

- The Alton Apartment skala bangunannya terlalu kontras terhadap bangunan lain, menciptakan ketidakseimbangan visual. Pejalan kaki tidak bisa menikmati fasad atau massa bangunan secara proporsional dari jarak dekat.
- Interaksi massa yang intim perlu di dukung dengan wajah/fasad bangunan yang seragam, seirama. Ketidakteraturan wajah bangunan dan reklame menyebabkan irama menjadi terputus dan tidak harmonis.
- Keberadaan bukaan median (u-turn) di area underpass mengganggu kesinambungan sumbu, baik secara visual maupun fungsional (sering mengakibatkan kemacetan).

Segmen 2

Potensi:

- Gerbang UNDIP dan Muladi Dome memiliki potensi sebagai focal point karena bentuk dasar yang kontras dan lokasi strategis di ujung sumbu koridor.
- Bundaran Universitas Diponegoro berpotensi sebagai titik simpul visual karena posisinya yang strategis di jalur utama.

Masalah:

- Muladi Dome dan Gerbang UNDIP penempatannya terlalu berdekatan dan kontras bentuk yang lemah menyebabkan focal point tidak menonjol.
- Bundaran Universitas Diponegoro tidak memiliki hal visual yang mencolok, baik secara ukuran, warna dan desainnya. Obyek tugu tertutup vegetasi.

Segmen 3

Potensi

- Bundaran Obsidian memiliki tugu tinggi ±6m, berwarna hitam dan putih. Letaknya di pusat bundaran sehingga secara visual menarik perhatian. Bundaran dikelilingi pohon palem ekor tupai yang tingginya ±12m. Tugu ini berpotensi menjadi elemen pembeda dalam bentang visual koridor jalan.
- Terdapat sumbu (titik awal Bundaran Universitas Diponegoro - titik akhir Bundaran Obsidian) yang dikuatkan oleh deret pohon sepanjang koridor jalan.

Masalah

- Tugu Obsidian yang berperan sebagai titik akhir sumbu kurang terlihat. Pengguna jalan lebih terfokus pada Gedung Departemen Teknik Komputer karena ukurannya yang lebih besar.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan, koridor jalan Prof. Soedarto dalam perannya sebagai gerbang Undip Tembalang memiliki berbagai potensi dan permasalahan. Jika dilihat secara keseluruhan, koridor jalan Prof. Soedarto sebagai ruang bersirkulasi memiliki aktivitas pejalan kaki yang tinggi, namun belum didukung oleh fasilitas pedestrian yang memadai. Kendaraan yang bersirkulasi di koridor juga mengalami beberapa masalah, antara lain kesulitan saat menyeberang atau hendak berbalik arah melalui bukaan median di area underpass (masuk dan keluar Tol Tembalang). Pada Bundaran Universitas Diponegoro Undip dan Bundaran Obsidian, diameter bundaran terlalu kecil tidak sesuai dengan standar sehingga kendaraan kesulitan untuk berputar. Hal ini tidak hanya mengganggu kenyamanan dan keselamatan, tetapi juga menghambat potensi kawasan menjadi koridor yang aktif dalam aspek bersirkulasi dan visual.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashihara, Yoshinobu. 1970. *Exterior Design in Architecture*. Van Nostrand Reinhold: USA.
- Cullen, G. 1986. *The Concise Townscape*. Oxford. Butterworth-Heinemann.
- D.K Ching, Francis, *Hangan Situmorang (Penerjemah)*. 2008. *Arsitektur: Bentuk, Ruang dan Tatanan Edisi Ketiga*, Erlangga, Jakarta
- Departemen Perhubungan. 1996. *Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*, No. 271/HK.105/DRJD/96. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Kemertian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2023. *Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*, No. 07/ P/ BM/ 2023. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Lynch, K. (1995). *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch*. MIT press.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 36 Tahun 2005 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung
- Rehan, R. M. (2013). Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design. *HBRC Journal*, 9(2), 173–186.
<https://doi.org/10.1016/j.hbrj.2013.03.001>
- Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, United States
- Zahnd, Markus. 2006. *Perancangan Kota Secara Terpadu, Teori perancangan kota dan penerapannya*, Yogyakarta: Penerbit Kanisius.