

LAPORAN AKHIR PENATAAN KAWASAN SIMPANG JALAN PARAMESWARA – DEMANG LEBAR DAUN



TAHUN 2023



BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN, PENELITIAN
DAN PENGEMBANGAN KOTA PALEMBANG

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya atas terselesaikannya dokumen LAPORAN AKHIR ini sebagai dokumen ketiga untuk kegiatan Penataan Kawasan Simpang Parameswara – Demang Lebar Daun, yang dilaksanakan di wilayah Kota Palembang, Provinsi Sumatera Selatan. LAPORAN AKHIR ini secara umum merupakan laporan ketiga dari keseluruhan rangkaian kegiatan yang akan dilaksanakan selama kurang lebih 3 (tiga) bulan pekerjaan, dimana di dalam dokumen ini kurang lebih berisikan mengenai ;

BAB 1. PENDAHULUAN, bab ini terdiri dari latar belakang, tujuan dan manfaat, lokasi pekerjaan, tenaga pelaksanaan kegiatan, waktu dan jadwal pelaksanaan, keluaran, dasar hukum dan sistematika penulisan.

BAB 2. TINJAUAN KEBIJAKSANAAN DAN TINJAUAN PUSTAKA yang terdiri dari pengertian koridor jalan, kajian pertumbuhan ekonomi terhadap koridor jalan, dan kajian rencana tata ruang kawasan *mix use*/ teori terkait keterhubungan.

BAB 3. METODE , bab ini terdiri dari paradigma penelitian, metode penelitian, aspek kajian penelitian, jenis data dan metode pengumpulan data, metode analisa data dan penyajian data, arahan penataan rangkuman.

BAB 4. TINJAUAN PENDAHULUAN (SURVEY KAWASAN), menguraikan kondisi eksisting lokasi pekerjaan terkait kondisi jalan, kepadatan lalu lintas, fasilitas terkait dan fungsi bangunan sekitar.

BAB 5. ANALISA KAWASAN PERENCANAAN, menguraikan poin-poin analisa tertentu dan pembahasan kawasan perencanaan terkait.

BAB 6. KONSEP DESAIN, menguraikan konsep yang digunakan sebagai acuan desain dan menampilkan desain pengajuan yang direncanakan.

BAB 7 PENUTUP, yang menguraikan secara singkat tentang pemanfaatan kegiatan dalam mendukung berbagai kebijakan dan inovasi daerah.

Palembang, 2023

Tim Penyusun, CV. Habitat Multispasial

DAFTAR ISI

COVER	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR BAGAN.....	x

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	2
1.2 Tujuan dan Manfaat	3
1.2.1 Tujuan.....	3
1.2.2 Manfaat.....	3
1.3 Lokasi Pekerjaan.....	3
1.4 Tenaga Pelaksana Kegiatan	4
1.5 Waktu dan Jadwal Pelaksanaan	5
1.6 Keluaran.....	7
1.7 Dasar Hukum.....	7

BAB II TINJAUAN KEBIJAKSANAAN DAN TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Kebijakan.....	10
2.2 Tinjauan Pustaka.....	11
2.2.1 Rencana Tata Ruang Kawasan Mix Use/ Teori Terkait Keterhubungan.....	11
2.2.1.1 Citra Kota.....	12
2.2.1.2 <i>Place</i>	13
2.2.1.3 <i>Linkage</i>	14
2.3 Pertimbangan Aspek Sosial.....	17
2.4 Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Koridor Jalan.....	18
2.5 Kemacetan.....	19

2.6 Koridor Jalan.....	20
2.6.1 Elemen Perencanaan Kota.....	20
2.6.2 Standar Penataan Ruang Koridor.....	25
2.6.3 Safetipin.....	35
2.7 Banjir.....	36
2.8 Parkir.....	36
2.9 Volume Lalu Lintas dan Perencanaan Sistem Jaringan Jalan.....	37

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Paradigma Penelitian.....	39
3.2 Metodologi.....	39
3.3 Aspek Kajian Penelitian.....	43
3.4 Jenis Data dan Metode Pengumpulan Data.....	43
3.4.1 Metode Analisis Data	44
3.5 Arahan Penataan.....	46
3.6 Rangkuman.....	46

BAB IV TINJAUAN PENDAHULUAN (SURVEY KAWASAN)

4.1 Umum.....	49
4.2 Fungsi Kawasan.....	49
4.2.1 Perumahan.....	52
4.2.2 Perdagangan dan Jasa.....	55
4.2.3 Pendidikan.....	56
4.2.4 Pengembangan Kota Baru.....	56
4.3 Gambaran Umum Wilayah.....	57
4.4 Eksisting/ Hasil Data Survey (Pendahuluan).....	58

BAB V ANALISA KAWASAN PERENCANAAN

5.1 Gambaran Umum Kawasan.....	73
5.2 Analisis Kebutuhan Lahan untuk Kawasan <i>Mixed Use</i>	74
5.2.1 Kondisi Eksisting Kawasan Perencanaan.....	74

5.2.2 Analisis Potens dan Masalah Penggunaan Lahan.....	74
5.3 Analisis Kemacetan	75
5.4 Analisis Fasilitas Koridor Jalan.....	92
5.5 Analisis Banjir.....	99
5.6 Analisis Parkir.....	102
5.7 Analisis SWOT.....	104
5.8 Rangkuman Analisis dan Solusi/ Pendekatan.....	106

BAB VI KONSEP DESAIN

Bab VI Konsep Desain.....	117
---------------------------	-----

BAB VII PENUTUP

Bab VII Penutup.....	141
----------------------	-----

DAFTAR PUSTAKA

Daftar Pustaka.....	142
---------------------	-----

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Elemen <i>Linkage</i> yang Visual	15
Gambar 2.2 Elemen <i>Linkage</i> yang Struktural	16
Gambar 2.3 <i>Street Cross Section</i> Penataan Ruang Luar Sesuai Klasifikasi Fungsi	27
Gambar 2.4 (Kiri) Akses Jalan Monoton, (Kanan) Akses Jalan Variatif	29
Gambar 2.5 (Kiri) Bangunan Jauh dari Koridor Jalan, (Kanan) Bangunan Menempel dengan Koridor Jalan	29
Gambar 2.6 (Kiri) Area Parkir Mendatar, Mengganggu Pejalan Kaki. (Kanan) Area Parkir Vertikal & di Belakang Bangunan, Tidak Mengganggu Ruang Luar Koridor	30
Gambar 2.7 (Kiri) Bangunan dengan Skala Masif, Jauh dari Manusia. (Kanan) Bangunan dengan Fasad yang Melibatkan Skala Manusia	31
Gambar 2.8 (A) (Kiri) Akses Pejalan Kaki Monoton. (Kanan) Jalur Pejalan Kaki dengan Akses yang Saling Terhubung dengan Penyebrangan	31
Gambar 2.9 (Kiri) Sarana Jalan Terbatas, Mayoritas bagi Kendaraan. (Kanan) Sarana Jalan meliputi Seluruh Pengguna Jalan maupun Pengguna Trotoar dan Jalur Hijau.....	32
Gambar 2.10 (A) Standar Kebutuhan Ruang Manusia saat Berjalan maupun Duduk (<i>'Time-Saver Standard for Landscape Architecture'</i>).....	32
Gambar 2.11 Standar Kebutuhan Pejalan Kaki (<i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i>).....	33
Gambar 2.12 Kebutuhan Ruang Manusia berdasar Kegiatan: pada Acara Publik, Berbelanja, Berjalan Normal, Berjalan Santai (<i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i>).....	33
Gambar 2.13 Standar Kebutuhan Ruang pada Ruang Luar Koridor Perkotaan (<i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i>).....	34
Gambar 2.14 Standar Jarak Nyaman antara Bangunan dan Ruang Pejalan Kaki pada Ruang Luar Koridor Perkotaan. (<i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i>).....	34
Gambar 2.15 Standar Kebutuhan Ruang bagi Orang dengan Keterbatasan Fungsi Tubuh (<i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i>).....	35

Gambar 4.1 Peta Rencana Struktur Ruang Kota Palembang.....	50
Gambar 4.2 Peta Pola Ruang Kota Palembang.....	51
Gambar 4.3 <i>Land Use</i> & Kondisi Eksisting Lokasi Perencanaan Penataan Koridor Jalan Demang Lebar Daun.....	51
Gambar 4.4 Cakupan Lokasi Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun.. ..	57
Gambar 4.5 Kondisi Eksisting di titik persimpangan	58
Gambar 4.6 Kondisi Eksisting Titik Kemacetan	59
Gambar 4.7 Rambu-Rambu dan Drainase.....	61
Gambar 4.8 Peta Jaringan Drainase Kota Palembang.....	63
Gambar 4.9 Potongan Drainase.....	64
Gambar 4.10 Jaringan Listrik dan Telekomunikasi.....	66
Gambar 4.11 Kondisi Badan Jalan dan Pedestrian.....	68
Gambar 4.12 Kondisi Eksisting Halte.....	69
Gambar 4.13 Lampu Jalan.....	70
Gambar 5.1 Peta Eksisting Kawasan.....	73
Gambar 5.2 Kondisi Eksisting di Titik Persimpangan.....	76
Gambar 5.3 Dimensi Kendaraan.....	77
Gambar 5.4 Manuver Kendaraan Sedang.....	80
Gambar 5.5 Manuver Kendaraan Kecil	81
Gambar 5.6 Pulau Lalu Lintas Tipe C dan Penempatan Fasilitas pada Pulau	83
Gambar 5.7 Bundaran Lalu Lintas Sedang	85
Gambar 5.8 Lebar Ruang Bebas Kendaraan	87
Gambar 5.9 Zebra Cross	88
Gambar 5.10 Kondisi Parkir di Badan Jalan dan Koridor Jalan Kawasan Perencanaan	89
Gambar 5.11 Titik Rawan Banjir.....	90
Gambar 5.12 Sketsa Konsep terkait Drainase.....	91
Gambar 5.13 Parameter Keterbukaan di Simpang Empat Parameswara/ Lingkaran	92
Gambar 5.14 Parameter Visibilitas di Jalan Ogan, Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara	93
Gambar 5.15 Parameter Trotoar/ <i>Pedestrian Ways</i> di Jalan Ogan, Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara	94

Gambar 5.16 Parameter Trotoar/ <i>Pedestrian Ways</i> di Jalan Ogan, Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara	95
Gambar 5.17 Ruang Terbuka Hijau di Jalan Demang Lebar Daun, Taman Bermain Anak DPPPAPM	96
Gambar 5.18 DAS,Kolam Retensi dan Drainase pada Kawasan Perencanaan	97
Gambar 5.19 Eksisting Halte dan Angkutan Umum di Kawasan Perencanaan	98
Gambar 6.1 Site Plan	117
Gambar 6.2 Perspektif Kawasan 1 & 2.....	118
Gambar 6.3 Perspektif Kawasan 3 & 4.....	119
Gambar 6.4 Tampak Atas Persimpangan	120
Gambar 6.5 Rencana Titik Blind Path	120
Gambar 6.6 3D Blind Path dan Detail Blind Path	121
Gambar 6.7 Rencana Titik Halte	122
Gambar 6.8 3D Halte A dan Halte B	122
Gambar 6.9 Detail Halte	123
Gambar 6.10 Rencana Titik Lampu Merah	123
Gambar 6.11 3D Lampu Merah A, B, dan C	124
Gambar 6.12 Rencana Titik Bollard	125
Gambar 6.13 3D Bollard.....	125
Gambar 6.14 Detail Bollard	126
Gambar 6.15 Rencana Titik Zebra Cross.....	126
Gambar 6.16 3D Zebra Cross.....	127
Gambar 6.17 Detail Zebra Cross.....	128
Gambar 6.18 Rencana Titik Lampu Jalan.....	128
Gambar 6.19 3D Lampu Jalan A & B	129
Gambar 6.20 Detail Lampu Jalan A & B	130
Gambar 6.21 Rencana Titik Bak Kontrol	130
Gambar 6.22 3D Bak Kontrol	131
Gambar 6.23 Detail Bak Kontrol	131
Gambar 6.24 Rencana Titik Kursi	132
Gambar 6.25 3D Kursi	132

Gambar 6.26 Detail Kursi.....	133
Gambar 6.27 Rencana Titik Kotak Sampah	133
Gambar 6.28 3D Kotak Sampah	134
Gambar 6.29 Detail Kotak Sampah.....	134
Gambar 6.30 Rencana Titik Lampu Parkir.....	130
Gambar 6.31 3D Parkir.....	136
Gambar 6.32 Detail Parkir.....	136
Gambar 6.33 3D Taman.....	137
Gambar 6.34 Detail Rencana Taman.....	138
Gambar 6.35 Detail Perkerasan Taman.....	138
Gambar 6.36 Potongan Jalan.....	139

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Tabel Analisa SWOT.....	44
Tabel 3.2 Arahan Penataan.....	46
Tabel 5.1 Dimensi Kendaraan.....	77
Tabel 5.2 Pembagian Golongan Kendaraan.....	78
Tabel 5.3 Pembagian Golongan Kendaraan.....	79
Tabel 5.4 Jarak Pandang pada Persimpangan.....	82
Tabel 5.5 Dimensi Minimum Pulau Lalu Lintas.....	83
Tabel 5.6 Lebar Minimum untuk Median tanpa Bukaannya (tipe ditinggikan)	87
Tabel 5.7 Analisa SWOT.....	104
Tabel 5.8 Rangkuman Analisis dan Solusi/ Pendekatan	106

DAFTAR BAGAN

Bagan 5.1 Diagram Alur Pengendalian Banjir.....	101
---	-----

BAB I

PENDAHULUAN



BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Jaringan jalan merupakan sarana transportasi darat yang memegang peranan sangat penting dalam sektor perhubungan untuk kesinambungan distribusi manusia, barang dan jasa. Distribusi tersebut mencakup perpindahan manusia, barang maupun jasa antar simpul ekonomi di kawasan tersebut.

Keberadaan jalan merupakan penunjang pertumbuhan ekonomi seiring dengan peningkatan kebutuhan sarana transportasi. Semakin baik dan lancar kondisi jalan menentukan kelancaran proses distribusi.

Perkembangan Kota Palembang saat ini mengalami peningkatan yang signifikan hal ini sejalan dengan perkembangan penduduk dan aktivitas kehidupan manusia. Kompleksitas kegiatan penduduk perkotaan turut meningkatkan kebutuhan dan sarana transportasi. Hal ini salah satunya ditunjukkan semakin meningkatnya jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan, baik kendaraan pribadi maupun umum.

Perencanaan jalan dan transportasi merupakan bagian yang tak terpisahkan dari perencanaan kota dan wilayah. Jaringan jalan perkotaan tergantung kepada topografi, morfologi kota (bentuk suatu kota) dan cakupan wilayah pelayanannya, dan beberapa faktor pembentuk pola jaringan jalan. Fungsi jaringan jalan saat ini tidak hanya sekedar hanya memindahkan penumpang maupun barang saja tetapi juga mempunyai peranan yang cukup strategis yaitu sebagai pertumbuhan kawasan, pertumbuhan ekonomi dan mengatasi kemacetan dan lain-lain.

Persimpangan Jalan Parameswara - Demang Lebar Daun merupakan salah satu ruas jalan protokol di Kota Palembang. Ruas jalan ini memiliki fungsi fungsi gabungan/ mixed use. Persimpangan Jalan Parameswara - Demang Lebar Daun sebagai jalur distribusi dan transportasi, semakin hari semakin padat. Hal ini menimbulkan kemacetan lalu lintas,

kemacetan terutama terjadi pada pagi dan sore hari akibat aktivitas masyarakat seperti pergi ke sekolah dan ke kantor dimana pengguna jalan menginginkan untuk tiba tepat waktu bersamaan yang mengakibatkan tundaan sehingga banyak orang melakukan kegiatan pada waktu tertentu.

Pemecahan permasalahan Persimpangan Jalan Parameswara - Demang Lebar Daun salah satunya dilakukan melalui penataan kawasan. Adapun lingkup penataan kawasan mencakup upaya penataan kawasan fasilitas jalan yang menciptakan suatu sistem komprehensif terkait aktivitas dan pertaturan lalu lintas yang diterapkan dikawasan perencanaan. Oleh karena itu dibutuhkan rencana penataan kawasan Simpang Parameswara - Demang Lebar Daun sebagai orientasi peningkatan kualitas jalan dan kawasan disekitarnya baik dari aspek ekonomi, sosial dan budaya masyarakat.

1.2 Tujuan dan Manfaat

1.2.1 Tujuan

Tujuan dari penyusunan rencana penataan kawasan Simpang Jalan Parameswara – demang lebar daun adalah sebagai berikut :

1. Mendorong pertumbuhan ekonomi di koridor Jalan Parameswara dan Demang Lebar Daun sehingga memberikan manfaat lebih luas terhadap pengguna jalan
2. Sebagai arah perwujudan rencana tata ruang khususnya pada kawasan *mix use*
3. Terciptanya kawasan *mix use* yang berkembang dan berhasil serta berdaya guna dalam rangka menjawab permasalahan kawasan di Kota Palembang

1.2.2 Manfaat

Manfaat dari penyusunan rencana penataan kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun adalah tersedianya dokumen penataan pedoman bagi *stakeholders* dalam melaksanakan kegiatan penataan kawasan *mix use* di Kota Palembang demi terciptanya kawasan perdagangan yang berkembang serta tata ruang wilayah yang optimal.

1.3 Lokasi Pekerjaan

Adapun wilayah perencanaan mencakup penggal Jalan Parameswara dan Jalan Demang Lebar Daun, khususnya simpang jalan Parameswara/ lingkaran dan sekitarnya. Mengingat

penggal ini memiliki kompleksitas fungsi yang tinggi dan membutuhkan urgensi pemecahan permasalahan melalui penataan kawasan, terutama permasalahan kemacetan.

1.4 Tenaga Pelaksana Kegiatan

Personil yang dibutuhkan untuk melaksanakan kegiatan penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun adalah personil yang menguasai /memahami serta sudah berpengalaman dalam menangani kegiatan-kegiatan sejenis.personil tersebut terdiri dari berbagai bidang keahlian dan disiplin ilmu serta tingkat kemampuan yaitu :

➤ Tenaga Ahli

a. Team Leader 1 Orang

Adalah seorang Sarjana atau S1 teknik Arsitektur dan memiliki SKA Arsitek Muda serta berpengalaman dalam bidang perencanaan tata bangunan dan lingkungan minimal 3 (tiga) tahun, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagai berikut :

- Bertanggung jawab atas semua layanan jasa konsultasi sesuai dengan kerangkaacuan tugas.
- Mengkoordinasikan semua komunikasi baik secara lisan maupun tertulis denganPemberi Tugas sehubungan dengan aspek teknis yang berkaitan.
- Mengasistensikan dan menyiapkan/menyelesaikan laporan-laporan serta semua dokumen sesuai dengan kerangka acuan tugas.
- Mempersiapkan konsep-konsep gambar rencana prasarana dan sarana yang akandibangun.

b. Tenaga Ahli Sipil

Adalah seorang Sarjana atau S1 teknik sipil memiliki SKA Ahli Jalan dan berpengalaman dalam bidang perencanaan jalan dan trotoar minimal 3 (tiga) tahun, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagai berikut :

- Mengkoordinasikan semua komunikasi baik secara lisan maupun tertulis dengan pemberi tugas sehubungan dengan aspek teknis yang berkaitan.
- Mengasistensikan dan menyiapkan/menyelesaikan laporan-laporan serta semua dokumen sesuai dengan kerangka acuan tugas.

- Mempersiapkan konsep-konsep gambar rencana prasarana dan sarana yang akan dibangun.
- **Tenaga Pendukung**
- Tenaga-tenaga ahli tersebut diatas akan dibantu oleh beberapa tenaga pendukung lainnya untuk pekerjaan di kantor dan di lapangan.
- a. Operator/ Drafter CAD 1 orang**
Adalah seorang sarjana atau strata yang lebih tinggi dibidang Teknik Sipil/ Arsitektur dan berpengalaman dalam bidangnya minimal 3 (Tiga) tahun, dengan tugas dan tanggung jawab secara umum adalah mempersiapkan rencana gambar kerja.
 - b. Surveyor/ Teknisi Lapangan 2 Orang**
Minimal Pendidikan SMK/SMA/DIII/S1 semua jurusan dan berpengalaman dalam bidangnya minimal 1 (Satu) tahun, dengan tugas dan tanggung jawab secara umum adalah mempersiapkan data survey lapangan/ site.
 - c. Administrasi 1 orang**
Minimal Pendidikan SMK/SMA/DIII/S1 semua jurusan dan berpengalaman dalam bidangnya minimal 1 (satu) tahun, dengan tugas dan tanggung jawab secara umum dalam membantu pelaksanaan pekerjaan tenaga ahli.

1.5 Waktu dan Jadwal Pelaksanaan

Pekerjaan dilaksanakan sejak penandatanganan kontrak kerjasama antara PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA. Adapun tahapan pelaksanaan kegiatan adalah:

1. Persiapan dan perencanaan
2. Pengumpulan data dan/atau informasi.
3. Analisis data
4. Pengolahan data
5. Pembahasan hasil survey
6. Penyusunan laporan awal/ pendahuluan
7. Penyusunan draft laporan akhir

8. Seminar hasil
9. Penyusunan laporan akhir.

Jadwal pelaksanaan :

	Kegiatan	Bulan/ Minggu											
		Oktober				November				Desember			
	Persiapan												
	Pengumpulan Data												
	Tabulasi dan Ananlisis Data												
	Pengelolaan Data												
	Pembahasan Hasil Survey												
	Penyusunan laporan pendahuluan												
	Seminar hasil												
	Penyusunan Laporan Akhir												

Tabel 1.1 Jadwal Pelaksanaan

Sumber : KAK, 2023

1.6 Keluaran

Keluaran yang diharapkan berupa laporan hasil survey terdiri dari 3 laporan sebagai berikut:

- **Laporan pendahuluan**
Laporan pendahuluan berisi pemahaman terhadap lingkup pekerjaan, konsep pendekatan, metodologi studi dan pelaksanaan pekerjaan, program kerja serta jadwal pelaksanaan pekerjaan, termasuk daftar kebutuhan data dan rencana survey lapangan.
- **Laporan data analisis (Laporan Antara)**
Berisi data dan analisa hasil perolehan data survey lapangan berupa analisis fisik kawasan dan kajian mengenai kondisi wilayah perencanaan, potensi dan permasalahan, serta analisis SWOT.
- **Konsep dan Desain Kawasan (Laporan Akhir)**
Konsep hasil kajian survey penataan kawasan ini diharapkan bisa digunakan sebagai pedoman untuk perencanaan tingkat selanjutnya. Produk yang dihasilkan diantaranya adalah sebagai berikut :
 - a. Rencana tata ruang kawasan
 - b. Pradesain kawasan
 - c. EE

1.7 Dasar Hukum

Landasan penyusunan Penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun adalah:

1. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2023 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Perencanaan Teknis Jalan
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Permenhub No. 34 tahun 2014 tentang pembatas jalan

5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 /2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
7. Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Selatan Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Proovinsi Sumatera Selatan Tahun 2005-2025
8. Prosiding symposium forum studi transportasi antar perguruan tinggi ke-20 Universitas Hasanuddin, Makassa, 4-5 November 2017 dengan Judul “Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Perilaku Pengemudi Pada Tata Guna Lahan di Ruas Jalan Prameswara Kota Palembang” oleh Aldes Sam Bera, 2017
9. Perda Kota Palembang Nomor 15 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang wilayah (RTRW) beserta lampiran peta terkait Kota Palembang Tahun 2012-2032.
10. Data LHR AADT 2022, Jalan Demang Lebar Daun Kota Palembang
11. Data LHR AADT 2022, Jalan Parameswara Kota Palembang
12. Pt T-02 – 2002-B, Tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Perencanaan Geometrik Persimpangan Sebidang oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah
13. Pd T-17-2004-B, Tentang Perencanaan Median Jalan oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah
14. Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Selatan Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Proovinsi Sumatera Selatan Tahun 2005-2025
15. Rencana Pembangunan Daerah Kota Palembang Tahun 2024-2026
16. Kota Palembang Dalam Angka 2023

BAB II

TINJAUAN KEBIJAKSANAAN DAN TINJAUAN PUSTAKA



BAB II

TINJAUAN KEBIJAKSANAAN DAN TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Kebijakan

- Dalam Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Kota Palembang Tahun 2024-2026, Fokus Pembangunan Infrastruktur Kota Palembang terbagi atas beberapa sektor, salah satu diantaranya adalah pelebaran Jalan Parameswara pada sector Bina Marga.
- Berdasarkan data RTRW Kota Palembang 2012-2032, rencana struktur ruang wilayah kota meliputi 2 hal, diantaranya : rencana sistem pusat pelayanan kota dan rencana sistem jaringan prasarana kota. Penataan kawasan simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun, masuk ke poin 2. Jalan Parameswara dan Jalan Demang Lebar Daun termasuk golongan Sub PPK Ilir Barat I dengan fungsi utama sebagai kawasan perumahan, perdagangan dan jasa, pendidikan, serta pengembangan kota baru (*new town*).
- Menurut data LHR 2022 oleh BBPJN Kota Palembang Sumatera Selatan, tingkat pelayanan Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara adalah F. Hal ini menggambarkan kondisi jalan yang terjadi hambatan –hambatan besar (tundaan kendaraan dan hambatan samping). Diantara ke-2 jalan ini memiliki persimpangan sebidang yakni Simpang empat Parameswara/ lingkaran. Titik persimpangan ini difokuskan sebagai upaya dalam pemecahan masalah kemacetan diantara ke 2 jalan ini.
- Berdasarkan Peraturan menteri pekerjaan umum dan perumahan rakyat Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2023 tentang persyaratan teknis jalan dan perencanaan teknis jalan, bagian ke-6 pasal 12 poin 2 pengaturan lalu lintas pada persimpangan sebidang dapat berupa pengaturan prioritas, pengaturan dengan bundaran atau pengaturan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas.
- Dalam Peraturan RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032 Pasal 7 poin 4 Strategi yang perlu dilakukan untuk kebijakan pengembangan sistem prasarana dan sarana kota secara merata di seluruh wilayah, salah satunya adalah dengan meningkatkan fungsi jaringan drainase sebagai sarana pengendalian banjir secara terpadu, berhirarki dan efisien.
- Berdasarkan peraturan RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032 Pasal 95 poin 1, ketentuan umum peraturan zonasi RTNH, salah satunya adalah poin ketentuan umum

kegiatan dan penggunaan ruang yang salah satunya adalah ruang untuk kegiatan berlangsungnya aktivitas masyarakat, kegiatan olah raga, kegiatan rekreasi, kegiatan parkir, penyediaan plaza, monument, evakuasi bencana dan landmasrk.

2.2 Tinjauan Pustaka

Untuk menyusun konsep pertumbuhan ekonomi koridor jalan dan perwujudan tata ruang kawasan *mix use* pada kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun diperlukan kajian pustaka terkait topik penelitian. Hasil kajian pustaka nantinya akan menjadi landasan dan pendukung konsep yang diharapkan.

Penataan pertumbuhan ekonomi dan tata ruang kawasan *mix use* yang dimaksud adalah adanya peningkatan pertumbuhan nilai ekonomi dan tata ruang kawasan *mix use* yang lebih tertata rapi di lokasi terkait. Dengan adanya permasalahan yang sudah dijabarkan pada bab 1 di awal, dapat ditentukan aspek – aspek pemecahan masalahnya.

Penataan pertumbuhan ekonomi koridor jalan dan perwujudan tata ruang kawasan *mix use* pada kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun yang pertama adalah dari sisi pemecahan masalah kemacetan, faktor-faktor penyebab dan pedoman standar yang digunakan. Yang kedua adalah dari sisi peningkatan kualitas dan penataan dari elemen koridor, pada bab ini akan dijabarkan elemen koridor apa sajakah yang harus dibenahi dan bagaimana ketentuan elemen koridor yang sesuai dengan standar yang ada. Yang ketiga adalah penanganan permasalahan banjir dan yang keempat adalah penanganan permasalahan parkir sekitar kawasan perencanaan. Secara garis besar kajian pustaka ini terdiri dari kajian mengenai tujuan terciptanya kawasan perdagangan yang berkembang serta tata ruang wilayah yang optimal di lokasi terkait, termasuk pembahasan aspek sosial dan studi preseden. Kemudian akan dibahas sintesa kajian pustaka dan kriteria umum dari penelitian.

2.2.1 Rencana Tata Ruang Kawasan Mix Use/ Teori Terkait Keterhubungan

Kota sebagai suatu lingkungan fisik memiliki berbagai aspek yang dapat mengangkat, mengembangkan dan mencirikan kota itu sendiri, seperti nilai historis dan aspek-aspek yang bersifat faktual lainnya yang membuahkan suatu identitas bagi kota. Menurut Kevin Lynch dalam buku *Good City Form* (1979), diungkapkan bahwa “*Identity is the extent to wich a person can recognize or recall a place as being distinct from other places as having vivid,*

or unique, or at least a particular, character of its own”. Berdasarkan definisi ini diketahui bahwa identitas adalah suatu kondisi saat seseorang mampu mengenali atau memanggil kembali ingatan akan suatu tempat yang memiliki perbedaan dengan tempat lain karena memiliki karakter dan keunikannya sendiri.

2.2.1.1 Citra Kota

Teori tentang citra sebuah kota mengarahkan pandangan perancangan kota untuk memperhatikan manusia yang hidup di dalamnya. Kevin Lynch (1973) mengungkapkan bahwa “Sebuah kelokalan harusnya memperlihatkan keberlanjutan dengan masa lalunya, sehingga dapat berkelanjutan pula dengan masa depannya, setiap tempat harus dilihat sebagai sebuah perkembangan dengan prediksi dan perancangan”. 5 elemen pembentuk citra kota oleh Kevin Lynch (1979) di dalam bukunya yang berjudul *'The Image of The City'*.

- *Path* (jalur), merupakan elemen yang paling penting. Path merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, seperti jalan, gang-gang utama, jalan transit, dan lainnya. Path mempunyai identitas yang lebih baik jika memiliki tujuan dasar yang besar (misalnya ke stasiun,ugu, alun-alun, dan lainnya), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon, dan lainnya), atau ada belokan yang jelas.
- *Edge* (tepi), merupakan elemen linear yang tidak dipakai atau dilihat sebagai path. Edge berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear (misalnya pantai, tembok, batas antara lintasan kereta api, topografi, dan lainnya). Edge merupakan pengakhiran dari sebuah distrik atau batasan sebuah distrik dengan yang lainnya. Edge memiliki identitas yang lebih baik jika kontinuitasnya tanpa jelas batasnya. Demikian pula fungsi batasnya harus jelas membagi atau menyatukan.
- *District* (kawasan), merupakan kawasan-kawasan dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan distrik memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas dalam batasnya, dimana orang merasa harus memulai dan mengakhirinya. District mempunyai identitas yang

lebih baik jika tampilan batasnya dibentuk dengan jelas dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas (berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lain).

- *Node* (simpul), merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktifitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktifitas lain (misalnya pada persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan). Tidak setiap persimpangan jalan adalah node, yang menentukan adalah citra place terhadapnya. Node adalah satu tempat dimana orang mempunyai perasaan ‘masuk’ dan ‘keluar’ dalam tempat yang sama. Node mempunyai identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan yang berbeda dari lingkungannya baik fungsi maupun bentuknya.
- *Landmark* (penunjuk) Adalah elemen penanda suatu citra kota, yang akan menjual image sebuah kota terhadap tempat lainnya. Merupakan titik referensi layaknya elemen node, namun orang tidak masuk ke dalamnya, cukup dilihat dari luarnya. Landmark adalah elemen penting dari bentuk kota karena dapat membantu mengorientasikan diri didalam kota dan membantu orang mengenali suatu daerah. Landmark akan memiliki identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas.

2.2.1.2 *Place*

Teori ini menunjukkan pentingnya sebuah makna dari suatu tempat atau kawasan sebagai sebuah tempat perkotaan secara arsitektural, dimana kebutuhan tersebut merupakan kebutuhan manusia yang secara sadar menginginkan sebuah tempat yang lebih dari sekedar masalah fisik saja. Space adalah void yang hidup dan mempunyai suatu keterkaitan secara fisik. Space ini akan menjadi place apabila diberikan makna kontekstual dari muatan budaya atau potensi muatan lokalnya. Secara umum Christian Norberg- Schulz dalam ‘*Concept of Dwelling*’ (1985) memberikan definisi *place* sebagai berikut :

”Sebuah *place* adalah sebuah space yang memiliki suatu ciri khas tersendiri”. Sedangkan Roger Trancik di dalam bukunya ‘*Finding Lost Space*’ (1986: 45), merumuskan secara lebih spesifik : “Sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebuah void, dan sebuah *space* menjadi sebuah *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya”.

Sebuah ruang (*space*) dibentuk menjadi tempat (*place*) jika memiliki ciri khas karakter dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya. Karakter tersebut ditunjukkan dengan kualitas fisik tempat yang dapat menimbulkan image atau citra yang cukup kuat terhadap tempat tersebut. Kualitas fisik yang dikemukakan oleh Kevin Lynch (1960: 39-43) untuk desain ruang kota :

- *Legibility* (kejelasan). Sebuah kejelasan emosional suatu kota yang dirasakan secara jelas oleh warga kotanya. Artinya suatu kota atau bagian kota atau kawasan bisa dikenali dengan cepat dan jelas mengenai distriknya, landmarknya atau jalur jalannya dan bisa langsung dilihat pola keseluruhannya. Identitas dan susunan.
- Identitas dan Susunan Identitas artinya image orang akan menuntut suatu pengenalan atas suatu obyek dimana didalamnya harus tersirat perbedaan obyek tersebut dengan obyek yang lainnya, sehingga orang dengan mudah bisa mengenalinya. Susunan artinya adanya kemudahan pemahaman pola suatu blok-blok kota yang menyatu antar bangunan dan ruang terbukanya.
- *Imageability*, artinya kualitas secara fisik suatu obyek yang memberikan peluang yang besar untuk timbulnya image yang kuat yang diterima orang. Image ditekankan pada kualitas fisik suatu kawasan atau lingkungan yang menghubungkan atribut identitas dengan strukturnya.

2.2.1.3 Linkage

Untuk memunculkan identitas yang tepat pada koridor penelitian dibutuhkan adanya koneksi dengan keadaan kawasan sekitar yang memiliki keterhubungan langsung dengan koridor penelitian. Pengetahuan tentang teori mengenai keterhubungan suatu kawasan diperlukan dalam penelitian. Menurut Roger Trancik (1986: 34) di dalam bukunya '*Finding Lost Space*', "*Linkage is simply the glue of the city, it is the act by which we unite all the layers of activity and resulting form in the city*". *Linkage* adalah berupa garis semu yang menghubungkan antara elemen satu dengan yang lain, nodes satu dengan nodes yang lain, atau distrik satu dengan distrik yang lain. Garis ini bisa berbentuk jaringan jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk segaris dan lain sebagainya.

Menurut Mulyandari, H (2011: 242) di dalam buku 'Pengantar Arsitektur Kota', teori linkage dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota. Analisis linkage adalah alat yang baik untuk memperhatikan dan menegaskan hubungan-

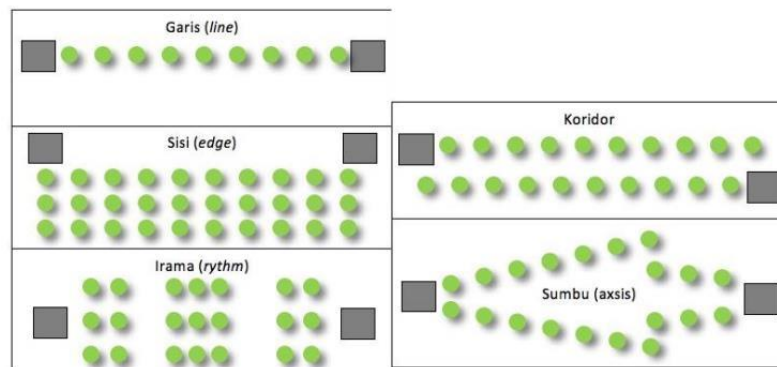
hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*). Kelemahan analisis *linkage* adalah kurangnya perhatian dalam mendefinisikan ruang perkotaan secara spasial dan kontekstual. Sebuah *linkage* perkotaan dapat diamati dengan cara dan pendekatan yang berbeda:

- *Linkage* yang visual, menurut Zahnd (1999: 108) di dalam bukunya yang berjudul Perancangan Kota Secara Terpadu, didefinisikan bahwa linkage visual adalah menghubungkan dua atau lebih fragmen kota dalam satu kesatuan visual. Dalam hubungan dua daerah dengan linkage visual, ada dua pokok perbedaan, yaitu yang menghubungkan kedua daerah secara netral dan yang menghubungkan kedua daerah dengan mengutamakan satu daerah. Elemen linkage visual diuraikan menjadi lima, yaitu:

- o Garis : menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa.
- o Koridor : elemen yang dibentuk oleh dua deret massa dan membentuk ruang.
- o Sisi : menghubungkan dua kawasan dengan satu massa yang dibuat secara tidak langsung.

Berupa elemen spasial di depan elemen masif.

- o Sumbu : elemen koridor yang bersifat spasial dan mengutamakan salah satu daerah.
- o Irama : menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.

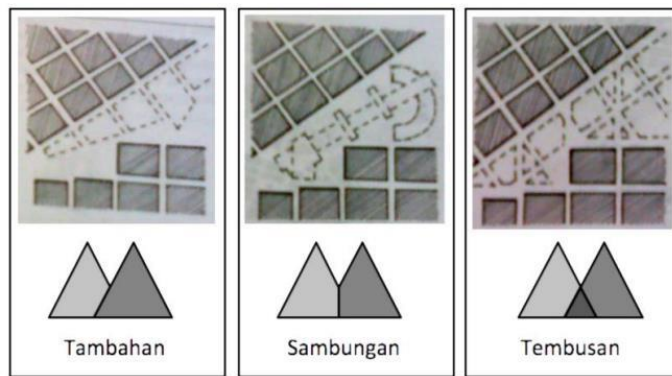


Gambar 2.1 Elemen *Linkage* yang Visual

- *Linkage* yang struktural, menggabungkan dua atau lebih bentuk struktur kota menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Menyatukan kawasan-kawasan kota melalui bentuk jaringan struktural yang lebih dikenal dengan sistem kolase (*collage*). Menurut Zahnd (1999: 118) di dalam buku ‘Perancangan Kota Secara Terpadu’, tidak setiap kawasan memiliki arti struktural yang sama dalam kota, sehingga cara menghubungkannya secara hirarkis juga dapat berbeda.

Fungsi Linkage struktural di dalam kota adalah sebagai stabilisator dan koordinator di dalam lingkungannya, karena setiap kolase perlu diberikan stabilitas tertentu serta distabilkan lingkungannya dengan suatu struktur, bentuk, wujud, atau fungsi yang memberikan susunan tertentu didalam prioritas penataan kawasan. Tiga elemen linkage yang struktural :

- o Tambahan : melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya
- o Sambungan : memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasan
- o Tembusan : terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus didalam suatu kawasan



Gambar 2.2 Elemen *Linkage* yang Struktural

- *Linkage* yang kolektif, yaitu suatu garis bidang atau ruang acuan untuk menghubungkan unsur-unsur di dalam suatu komposisi, datum mengorganisasikan suatu pola yang acak melalui keteraturan kontinuitas dan kehadiran yang konstan.

Berdasar hasil pembahasan pustaka mengenai penataan ruang luar pada suatu koridor yaitu Jalan Parameswara dan Jalan Demang Lebar Daun, khususnya kawasan Simpang Prameswara (lingkaran) dapat diambil kesimpulan bahwa ruang luar koridor dapat ditingkatkan kualitasnya dengan pembenahan fungsi dan visualnya. Keterhubungan antara ujung jalan pada koridor ini perlu diperhatikan, dengan demikian koridor jalan ini tidak dinilai sebagai satu area tunggal yang berdiri sendiri, namun juga terhubung dan mendukung kawasan *mix use* di sekitarnya. Teori *linkage* sendiri dapat digunakan untuk memfasilitasi peningkatan kualitas dari sisi spasial dan visual dari koridor penelitian.

2.3 Pertimbangan Aspek Sosial

Ruang kota merupakan wadah bagi aktivitas warga kotanya sehingga kualitasnya dapat dinilai dari kepuasan penggunaannya. Carr (1992) menyebutkan bahwa terdapat lima kebutuhan dasar yang dicari ketika berada di ruang kota, yaitu :

- *Comfort*, merupakan prasyarat kenyamanan. Semakin lama waktu yang dihabiskan maka semakin nyaman ruang tersebut. Hal ini dipengaruhi oleh faktor lingkungan, seperti matahari dan angin, fisik (bangku duduk), serta faktor sosial dan psikologikal.
- *Relaxation*, merupakan prasyarat terkait ketenangan tubuh dan jiwa. Hal ini bisa juga mencakup elemen natural seperti vegetasi, water feature, dan zoning.
- *Engagement*, adalah faktor terkait keterlibatan pengguna dengan ruang luarnya. Disini merupakan penilaian apakah pengguna tersebut berinteraksi dengan tatanan fisik di lingkungannya. Ruang publik dirasa berhasil ketika memberikan kesempatan untuk berinteraksi melalui beberapa tingkatan.
- *Discovery*, adalah aspek pengalaman yang menyenangkan, dimana terdapat ‘tontonan’ ketika melewati ruang publik tersebut. Menciptakan lingkungan yang walkable dengan mengintegrasikan komunitas dengan pertokoan, perumahan, tempat bekerja fasilitas sekolah, taman serta akses menuju kendaraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di sertai orientasi yang tepat.

The Austroads Guide to Road Design part 6A: Pedestrian and Cyclists Paths (Austroads, 2009) menjabarkan lima kunci elemen untuk menciptakan suatu lingkungan yang *walkable*, yaitu:

- *Connected* : Apakah tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju lokasi tujuan?
- *Convenient* : Apakah jaringan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak, yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum difabel?
- *Comfortable* : Apakah mudah untuk berjalan dan menyebrang secara aman tanpa adanya penundaan.
- *Convivial* : Apakah rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman?
- *Conspicuous* : Apakah rute perjalanan terlihat jelas melalui signposted atau tertera didalam peta?

Di dalam buku *'Street Design: The Secret to Great Cities and Towns'*, Massengale dan Dover (2013) menyebutkan bahwa prinsip *walkability* ada lima, yaitu: *shaped, comfortable, safe, connected*, serta *interesting* dan *memorable*. *Shaped* artinya koridor memiliki *spatial enclosure* yang jelas sehingga dapat memberikan gambaran dan kesan melingkupi pada pejalan kaki. *Comfortable* adalah bagaimana jalan dirancang untuk memberikan kenyamanan pada pejalan kaki dengan mempertimbangkan iklim setempat. *Safe* artinya jalan harus aman dari bahaya bagi pejalan kaki. *Connected* artinya jalur pejalan kaki di jalan harus terintegrasi dan mudah dicapai. *Interesting* dan *memorable* maksudnya adalah menciptakan keindahan dan keunikan di jalur pejalan kaki sehingga menarik dan dapat dikenang. Menurut Jacobs (1995), koridor yang baik memiliki kualitas dari aspek psikologis yaitu :

- Aksesnya mudah (mudah dicapai).
- Aman dan nyaman (tidak ada gangguan atau halangan).
- Partisipatif (mendorong terjadinya interaksi).
- Menimbulkan kenangan (meninggalkan kesan dan ingatan yang kuat pada pengguna).
- Representatif (mencirikan lingkungan sekitar).

2.4 Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Koridor Jalan

Jalan jarang sekali beroperasi sebagai ruang terisolasi yang bekerja sendiri. Jalan biasanya merupakan bagian dari jaringan jalan. Jika dilihat dari tipe bangunan di sekitarnya, jalan dapat dibedakan menjadi jalan permukiman (*residential street*) dan jalan komersial (*commercial street*). Jalan komersial harus dirancang dengan berbeda dari jalan perumahan dengan memperhatikan kebutuhan aktivitas perdagangan yang terjadi di jalan tersebut.

William H. Whyte (1980) dalam bukunya *'The Social Life of Small Urban Spaces'* mengatakan bahwa jika suatu bagian jalan atau pojok jalan merupakan area yang ramai, maka orang-orang yang hendak melintas atau menyeberang tidak akan diam saja sambil menunggu. Mereka akan terlibat dalam percakapan dan bila ada penjual makanan di sana, orang-orang akan berkumpul di sekitarnya. Jalan di area yang ramai seperti di koridor komersial seringkali menjadi tempat percakapan bisnis sehingga membutuhkan ruang yang dapat memfasilitasi interaksi yang terjadi.

Bagian dari jalur pejalan kaki di area komersial, jika cukup lebar, dapat dimanfaatkan sebagai titik pertemuan untuk pengguna jalan. Adanya titik ini akan mendorong orang-orang untuk berkumpul, berinteraksi, dan berkomunikasi. Selain menjadi titik pertemuan pejalan kaki, area tersebut dapat memberikan kesan suasana yang menyenangkan pada pengendara yang melewati daerah tersebut. Jalan merupakan bagian dari ruang kota yang tidak hanya digunakan oleh kendaraan bermotor saja, tetapi juga oleh pejalan kaki dan pesepeda.

Perancangan koridor jalan harus dapat mewartakan kebutuhan penggunanya, oleh karena itu jalan tidak boleh hanya dirancang dan diprioritaskan sebagai jalur kendaraan bermotor. Massengale dan Dover (2013) dalam bukunya yang berjudul 'Street Design: The Secret to Great Cities and Towns' mengatakan bahwa jalan yang ramah pejalan kaki, harus terintegrasi dan telah memiliki sistem yang baik dalam memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Pembangunan koridor ekonomi dilakukan untuk menciptakan nilai tambah, bukan eksploitasi sumber daya alam. Selain itu, pengembangan kawasan *mix use* di suatu Kota juga diimbangi dengan percepatan pembangunan infrastruktur pendukung.

2.5 Kemacetan

Kemacetan adalah salah satu fenomena permasalahan klasik yang dihadapi oleh seluruh kota metropolitan. Kemacetan memberikan dampak pada terhambatnya kegiatan strategis masyarakat dalam berbagai bidang misalnya proses distribusi barang dan jasa yang terhambat sehingga mempengaruhi pada peningkatan penawaran harga barang dan jasa karena terbuangnya waktu serta meningkatnya konsumsi bahan bakar, selain itu peningkatan intensitas kemacetan juga berpengaruh peningkatan polusi udara yang berdampak pada penurunan kualitas udara di Kota Palembang, disisi lain bagi para pengendara, peningkatan stres bisa terjadi, hal tersebut akan berdampak berkurangnya tingkat konsentrasi pengendara hingga berujung pada kecelakaan.

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Faktor yang paling sering mengakibatkan kemacetan adalah padatnya kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Jumlah kendaraan pribadi terus bertambah setiap tahunnya namun kapasitas jalan tidak berubah. Semakin padat suatu kota akan membuat mobilitas masyarakat yang melewati jalan juga semakin

banyak. Selain banyaknya volume kendaraan, beberapa faktor pendukung lain juga bisa menyebabkan terjadinya kemacetan dan memicu semakin tingginya kemacetan, diantaranya adalah jam sibuk, pelanggaran jenis kendaraan besar yang melintas, lebar, ketidaksesuaian atau kurangnya fasilitas jalan seperti ukuran lebar jalan, ukuran manuver, tidak adanya kanal dan median jalan. Pedoman dari masing - masing poin yang disebutkan akan dianalisa sesuai dengan keadaan eksisting dan perencanaan.

Pemerintah Kota Palembang melalui Dinas Perhubungan Kota Palembang telah berhasil mengidentifikasi 31 titik kemacetan utama. Lebih lanjut Pemkot mengkaji penyebab kemacetan dalam skala makro, antara lain:

1. Hambatan samping (parkir liar, genangan);
2. Kondisi jalan yang kurang baik (kapasitas tidak ideal, kondisi jalan berlubang).

Dari keseluruhan 31 Kemacetan, intervensi telah dilakukan sehingga menyisakan 14 titik kemacetan yang belum mampu terurai, salah satunya adalah simpang Parameswara, yang berstatus Jalan Nasional dengan rencana program dishub : Forum lalu lintas, LHR, Pengaturan Traffic Light Count Down dengan solusi Pelebaran Ruas Jalan. Sebagai informasi tambahan, persimpangan yang terdekat dengan Simpang Parameswara ini adalah Persimpangan macan lindungan yang juga merupakan salah satu diantara 14 titik kemacetan yang belum terurai, dengan program/ kegiatan dishub : Forum lalu lintas, LHR, ATCS, penertiban angkutan barang, pengamanan lalu lintas dengan solusi penataan simpang, pelebaran ruas jalan, penempatan petugas dalam pengaturan lalu lintas.

2.6 Koridor Jalan

2.6.1 Elemen Perencanaan Kota

Menurut Moughtin (1992: 41) di dalam bukunya yang berjudul '*Urban Design, Street and Square*', suatu koridor biasanya pada sisi kiri kanannya telah ditumbuhi bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut. Koridor jalan merupakan ujung tombak dikenalnya suatu identitas dalam suatu kawasan, karena koridor jalan ini paling mudah dibaca oleh pengguna jalan. Baik tidaknya suatu pencitraan

sebuah kawasan sangat tergantung dari tampilan ruang jalannya. Kekhasan suatu tampilan fisik pelingkup jalan dapat menciptakan suatu identitas kawasan dan dipengaruhi oleh kualitas visual yang baik. Kualitas visual yang baik ditentukan oleh elemen-elemen yang membentuk karakter visual suatu kawasan. *'The Concise Townscape', Cullen (1961).*

Untuk menentukan penataan ruang luar yang ada pada koridor studi diperlukan pemahaman terhadap elemen – elemen perancangan kotanya. Menurut Hamid Shirvani (1985) di dalam bukunya yang berjudul *'The Urban Design Process'*, perancangan kota terdiri dari elemen-elemen seperti Tata Guna Lahan, Bentuk dan Masa Bangunan, Sirkulasi dan Ruang Parkir, Ruang Terbuka, Jalan-jalan Pedestrian, *Signage*, Aktivitas Pendukung, Preservasi dan Konservasi.

- Tata guna lahan (*land use*)

Tata guna lahan merupakan rancangan dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kota. Ruang – ruang tiga dimensi (bangunan) akan dibangun di tempat – tempat sesuai dengan fungsi bangunan tersebut. Sebagai contoh pada suatu kawasan industri maka akan terdapat beberapa macam bangunan industri di dalamnya, pada kawasan perekonomian akan terdapat beberapa macam pertokoan, dan pada kawasan pemerintahan akan terdapat bangunan perkantoran pemerintahan pula di dalamnya. Kebijakan tata guna lahan juga membentuk hubungan antara sirkulasi, parkir dan aktivitas atau penggunaan individual. Terdapat perbedaan kapasitas dan pengaturan dalam penataan ruang kota, termasuk di dalamnya aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual. Jadi prinsipnya land use atau tata guna lahan adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah – daerah yang ada pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

- Bentuk dan massa bangunan (*Building form and massing*)

Bentuk dan massa bangunan membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa bangunan yang ada. Didalam penataan suatu kota bentuk dan hubungan antar massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar bangunan, bentuk bangunan, fasad bangunan, dan sebagainya harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk menjadi teratur, memiliki garis langit (*skyline*)

yang dinamis serta menghindari adanya junk space atau ruang yang tidak terpakai. Bentuk dan massa bangunan meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan : Ketinggian bangunan, Kepejalan bangunan, Koefisien lantai bangunan (KLB), Koefisien dasar bangunan (Building Coverage), Garis sempadan bangunan (GSB), Langgam, Skala, Material, Tekstur, dan Warna.

- Sirkulasi dan parkir

Sirkulasi merupakan elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, seperti halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pedestrian way, dan tempat – tempat transit yang saling terhubung kemudian akan membentuk pergerakan atau kegiatan. Sirkulasi pada kota merupakan alat yang sangat penting untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan, karena sirkulasi dapat membentuk, mengarahkan dan mengendalikan pola aktivitas dalam suatu kota. Selain itu sirkulasi dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas dan lain sebagainya. Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu pada kegiatan komersial di daerah perkotaan dan mempunyai pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit merusak visual perkotaan merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota. Elemen ruang parkir memiliki dua efek langsung pada kualitas lingkungan :

- o Kelangsungan aktivitas komersial.
- o Pengaruh visual yang penting pada bentuk fisik dan susunan kota.

Dalam merencanakan tempat parkir yang benar, sebaiknya memenuhi persyaratan :

- o Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktivitas di sekitar kawasan.
- o Pendekatan prgram penggunaan berganda.
- o Tempat parkir khusus.
- o Tempat parkir pinggiran kota. Dalam perencanaan jaringan sirkulasi dan parkir harus selalu memperhatikan : Jaringan jalan merupakan ruang terbuka yang mendukung citra kawasan dan aktivitas pada kawasan. - Jaringan jalan harus memberi orientasi pada penggunaan dan membentuk lingkungan yang legible atau mudah dibaca oleh penggunanya. - Kerjasama dari sektor kepemilikan privat dan publik dalam mewujudkan tujuan dari kawasan.

- Ruang terbuka (*open space*)

Ruang terbuka terdiri dari elemen lansekap, yaitu elemen keras atau hardscape seperti jalan, trotoar, bebatuan dan sebagainya. Serta elemen lunak atau softscape seperti tanaman dan air. Ruang terbuka biasanya berupa lapangan, jalan, taman, sempadan sungai, green belt, dan sebagainya. Dalam perencanaan ruang terbuka selalu berkaitan dengan street furniture atau perabot jalannya. Street furniture dapat berupa lampu, tempat sampah, papan nama, bangku taman, dan sebagainya. Menurut Yoshinobu Ashihara dalam buku 'Exterior Design in Architecture' (1970), ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan cara membatasi alam. Ruang luar dipisahkan dengan memberikan 'frame' atau bingkai, jadi ruang luar bukanlah alam itu sendiri, yang dapat meluas tak terhingga. Elemen ruang terbuka kota meliputi lansekap, jalan, pedestrian, taman, dan ruang – ruang rekreasi.

- Jalur pejalan kaki (*Pedestrian Ways*)

Elemen pejalan kaki harus dapat berinteraksi dengan elemen – elemen lingkungan kota lainnya, dan pola aktivitas, serta sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik kota di masa yang akan datang.

- Pendukung aktifitas (*activity support*)

Aktivitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter dari suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Aktifitas pendukung tidak hanya menyediakan sarana pendukung bagi jalur pedestrian atau plaza namun juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen – elemen kota yang dapat menggerakkan aktifitas.

- Penanda (*Signage*)

Penandaan yang dimaksudkan adalah petunjuk arah jalan, rambu lalu lintas, media iklan, dan berbagai bentuk penandaan lain. Keberadaan penandaan akan sangat mempengaruhi visualisasi kota baik secara makro maupun mikro, jika jumlahnya cukup banyak dan memiliki karakter yang berbeda.

- Preservasi

Dalam perancangan kota preservasi adalah perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) dan urban places (alun – alun, plaza, area perbelanjaan) yang ada dan mempunyai ciri khas seperti halnya perlindungan terhadap bangunan bersejarah. Manfaat dari adanya preservasi adalah :

- o Adanya peningkatan nilai lahan
- o Peningkatan nilai pada lingkungan
- o Menghindarkan dari pengalihan bentuk dan fungsi karena aspek komersial
- o Menjaga identitas kawasan perkotaan

Sebuah kota seharusnya tidak hanya merupakan kumpulan gedung-gedung dan sarana fisik, tetapi terbentuk oleh lingkungan alam seperti vegetasi, sungai, gunung, dan sebagainya. Kedua hal tersebut menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari sebuah kota. Akibat perkembangan fisik perkotaan, maka lingkungan alam pun sering diabaikan padahal salah satu kebutuhan kota adalah tersedianya ruang terbuka untuk menciptakan keseimbangan lingkungan kota dan wadah sosial masyarakat. Ruang terbuka merupakan bagian dari konsep ekologis kota.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang menyebutkan bahwa ruang terbuka di perkotaan terbagi atas ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau. Ruang terbuka hijau berupa ruang atau area terbuka yang ditumbuhi tanaman hijau atau fungsi vegetasi, sedangkan ruang terbuka non hijau dapat berupa perkerasan, lahan parkir, dan sebagainya. Ruang terbuka mencakup pengertian ruang terbuka hijau dan ruang publik yang merupakan kawasan tanpa bangunan di antara kawasan terbangun sehingga memiliki peran sebagai penyeimbang antara daerah terbangun dengan daerah terbuka. Ruang terbuka memiliki banyak fungsi di perkotaan seperti mencipta lingkungan udara sehat, penyedia ruang untuk kenyamanan hidup, dan pendukung estetika lingkungan dan memiliki bentuk-bentuk ruang seperti taman yang bersifat publik, lapangan olahraga, jalur sempadan jalan, hutan kota, jalur khusus sepeda dan pejalan kaki. Untuk perkotaan, ruang terbuka umumnya berfungsi sebagai ruang publik yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan yang luas.

2.6.2 Standar Penataan Ruang Koridor

Untuk dapat melakukan penataan ruang luar pada koridor studi yang sesuai dengan standar yang berlaku maka perlu dipahami keberadaan elemen – elemen ruang luar yang ada. Di dalam ‘*Milwaukie Transportation System Plan*’ (2007) pada bab 10 tentang *Street Design Element* dijabarkan pedoman penataan ruang luar pada koridor jalan dan pembagian tiap elemen ruang luarnya. Ruang luar suatu koridor jalan dibagi kedalam 4 elemen zona utama, yaitu *development zone*, *pedestrian zone*, *green zone*, dan *street zone*. Penataan ruang luar pada koridor jalan adalah penentu bagaimana koridor tersebut akan terlihat dan berfungsi.

- *Development zone*

Sebenarnya *development zone* atau zona pengembangan ini tidak termasuk di dalam penataan ruang luar, namun karena letaknya yang saling berdekatan atau berdampingan dengan elemen – elemen penataan ruang luarnya maka *development zone* dapat diakses oleh publik. Pada area komersial wajah bangunan dapat dengan jelas ditentukan, dengan melihat perimeter muka bangunan. Untuk mengakses *development zone* hampir selalu melalui jalur publik berupa jalan masuk atau jalur pejalan kaki (trotoar).

- *Pedestrian zone*

Zona pejalan kaki atau *Pedestrian zone* adalah ruang publik di antara *development zone* dan *green zone*. Area ini harus dapat menunjang aktivitas pejalan kaki dengan menyediakan ruang berjalan dan ruang bersosialisasi yang nyaman. Secara garis besar *pedestrian zone* kemungkinan memiliki lebar yang lebih besar pada area komersial padat dan jalan dengan volume kendaraan yang tinggi, dan kemungkinan lebih sempit atau kecil pada jalan local dengan volume kendaraan yang sedikit. Zona pejalan kaki setidaknya memiliki lebar 5 kaki atau 1.5 meter jika bersebelahan dengan zona hijau atau *green zone*, dan setidaknya memiliki lebar 6 kaki atau 1.8 meter jika bersebelahan dengan zona jalan atau *street zone*.

- *Green zone*

Zona hijau atau *green zone* adalah ruang publik yang memisahkan zona pejalan kaki dari zona jalan atau *street zone*. Berfungsi sebagai buffer atau pemisah antara pejalan kaki dan

kendaraan bermotor, sepeda, dan pengguna zona jalan lainnya. Zona hijau atau green zone juga dapat menyediakan pepohonan pinggir jalan, rak parkir sepeda, street furniture, utilitas, dan tanaman yang didesain untuk mengontrol air hujan lari ke jalan. Zona hijau atau green zone dapat menghasilkan visual atau pemandangan yang menarik bagi penggunanya dengan menyeimbangkan keberadaan aspal dan beton yang Nampak keras pada jalanan sehingga keadaan sekitar terasa lebih bersahabat. Zona hijau atau green zone dengan pepohonan pinggir jalan yang telah tumbuh besar memiliki keuntungan tambahan, seperti membingkai jalan dan melindungi pejalan kaki dari elemen – elemen yang tidak diinginkan.

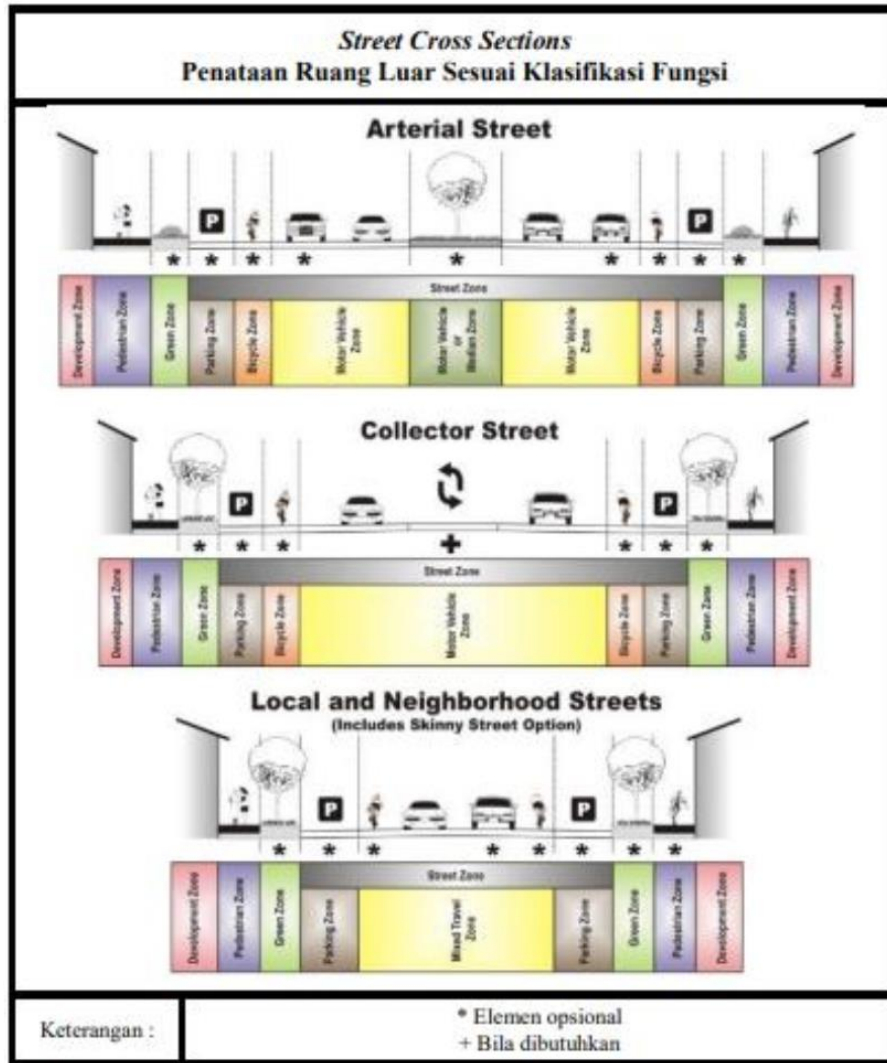
- *Street zone*

Zona jalan atau street zone dapat berisi banyak ataupun hanya sedikit elemen ruang luar tergantung dari klasifikasi fungsinya. Elemen yang tipikal seperti lajur parkir, lajur untuk berbelok, dan lajur pesepeda, atau lajur kendaraan campuran yang di dalamnya termasuk jalur sepeda. Secara garis besar zona jalan atau street zone berfungsi sebagai saluran bagi mobilitas dan akses menuju suatu properti. Zona jalan atau street zone yang mewadahi fungsi mobilitas penting seperti jalan arteri dan jalan kolektor biasanya lebih lebar jika dibandingkan dengan jalan akses menuju properti pribadi.

Beberapa tipikal lebar jalur pada zona jalan atau street zone :

- o Lajur parkir, 6 – 8 kaki atau 1.8 – 2.4 meter
- o Lajur sepeda, 5 – 6 kaki atau 1.5 – 1.8 meter
- o Lajur kendaraan, 9 – 12 kaki atau 2.7 – 3.6 meter
- o Lajur kendaraan campuran, 14 – 16 kaki atau 4.2 – 4.8 meter

Street cross section penataan ruang luar yang sesuai klasifikasi fungsinya dapat dilihat pada gambar tabel pada halaman berikutnya.



Gambar 2.3 *Street Cross Section* Penataan Ruang Luar Sesuai Klasifikasi Fungsi

Sumber : <http://www.milwaukleoregon.gov>

- Standar Penataan Ruang Luar Koridor

Untuk mencapai tingkat kenyamanan pada koridor penelitian diperlukan penataan dari ruang luar yang ada sehingga sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Koridor harus memiliki ruang luar yang ramah terhadap penggunaannya, terutama para pejalan kaki, karena koridor penelitian ini ditujukan bagi warga sekitar yang memerlukan akses dari satu spot menuju spot lainnya. Koridor yang ramah terhadap penggunaannya memiliki tujuan untuk menambahkan unsur-unsur yang meningkatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan mobilitas pejalan kaki ke dalam koridor.

Di dalam buku '*Pedestrian Facilities Guidebook*' (1997), disebutkan beberapa kebutuhan penting pejalan kaki di koridor:

- Jalanan dan area berjalan yang aman.
- Tempat-tempat yang dekat untuk dikunjungi dengan berjalan kaki.
- Jarak penglihatan.
- Kenyamanan dan tempat berlindung.
- Lingkungan yang atraktif dan bersih.
- Akses transportasi (umum).
- Sesuatu yang menarik untuk dilihat sembari berjalan kaki.
- Interaksi sosial.

Dalam buku tersebut juga disebutkan bahwa jarak berjalan yang nyaman bagi pejalan kaki dapat bervariasi tergantung pada keadaan geografi, iklim, cuaca, pola penggunaan lahan dan lainnya. Sebagian besar orang akan bersedia untuk berjalan dengan jarak lebih jauh untuk sekedar bersenang-senang / rekreasi, namun memilih untuk mencari jalan yang lebih singkat jika dalam keadaan terburu-buru.

- Penempatan fasilitas umum seperti taman lingkungan dengan tempat awal dan tujuan pejalan kaki tidak lebih dari 400 meter jaraknya.
- Jarak maksimum dari tempat parkir kendaraan dengan sirkulasi pejalan kaki tidak lebih dari 90 meter.
- Penyeberangan jalan (zebracross) paling efektif jika ditempatkan dengan jarak 120 sampai 180 meter antara satu dengan yang lain di dalam area yang tinggi tingkat pejalan kakinya.
- Di dalam buku *A Guide to Land Use and Public Transportation, Volume I*, SNO-TRAN, disebutkan bahwa pejalan kaki dapat berjalan sekitar 300 meter menuju halte bus / stasiun atau kantong parkir.

Ruang luar yang ramah terhadap pejalan kaki harus memenuhi kriteria *walkability*. *Walkability* sendiri menurut *Land Transport New Zealand (2007). Pedestrian planning and design guide*, adalah suatu kondisi yang menggambarkan sejauh mana suatu lingkungan dapat bersifat ramah terhadap para pejalan kaki. Di dalam *City of Fort Collins Pedestrian Plan*

(2011) *walkability* dapat diartikan sebagai suatu ukuran tingkat keramahan suatu lingkungan terhadap para pejalan kaki dalam suatu area. Di dalam buku ‘*Getting to Great Places*’, SPUR, (2013), disebutkan 7 prinsip ruang luar yang ramah pejalan kaki pada area urban, yang berlaku diberbagai skala dan kepadatan kota, mulai dari kota kecil hingga pusat kota di kota-kota besar:

- Menciptakan sirkulasi pejalan kaki yang baik.



Gambar 2.4 (Kiri) Akses Jalan Monoton, (Kanan) Akses Jalan Variatif

Menyediakan akses berjalan yang variatif, banyak pilihan, dan memperpendek waktu. Memperbanyak penyeberangan jalan.

- Orientasi bangunan ke arah jalan dan ruang terbuka



Gambar 2.5 (Kiri) Bangunan Jauh dari Koridor Jalan, (Kanan) Bangunan Menempel dengan Koridor Jalan

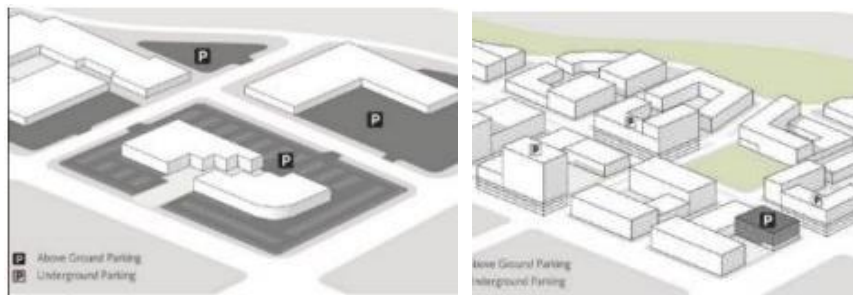
Pada lingkungan perkotaan bangunan ditempatkan di tepi jalan dan ruang publik, bukan ditempatkan di belakang area parkir kendaraan atau hamparan lahan kosong lansekap, pejalan kaki akan terisolasi dan merasa keberadaannya adalah kepentingan sekunder dibandingkan bangunanbangunan yang ada. Mendekatkan akses pejalan kaki

dengan bangunan yang ada akan membantu memperkuat sirkulasi rute dan membuat lingkungan lebih mudah dibaca dan koheren.

- Penataan fungsi untuk mendukung aktivitas publik

Pengkategorian fungsi bangunan memiliki dampak yang besar terhadap aktivitas, keamanan, dan identitas jalan dan kawasan di sekitarnya. Fungsi bangunan yang aktif seperti toko retail, lobi gedung, dan ruang untuk acara publik seharusnya diletakkan secara strategis di sepanjang rute pejalan kaki dengan desain yang transparan sehingga mudah dilihat, dan menarik. Dan untuk keamanan, fungsi privat sebaiknya ditempatkan pada bagian dalam gedung yang jauh dari jalan umum.

- Menempatkan parkir kendaraan di dalam atau di belakang bangunan



Gambar 2.6 (Kiri) Area Parkir Mendatar, Mengganggu Pejalan Kaki. (Kanan) Area Parkir Vertikal & di Belakang Bangunan, Tidak Mengganggu Ruang Luar Koridor

Parkir kendaraan pada wilayah urban seharusnya disediakan dalam bentuk struktur bertingkat (menghemat ruang) pada area yang memungkinkan tidak mengganggu keberadaan pejalan kaki. Tempat parkir yang didesain dengan baik dapat digunakan untuk

mengakomodir kebutuhan parkir beberapa bangunan sekaligus sehingga dapat dikelola dengan efisien.

- Menempatkan skala manusia pada detail bangunan dan lansekap



Gambar 2.7 (Kiri) Bangunan dengan Skala Masif, Jauh dari Manusia. (Kanan) Bangunan dengan Fasad yang Melibatkan Skala Manusia

Manusia merasakan lingkungan sekitar pada skala tubuh mereka sendiri, keberadaan bangunan harus melibatkan skala manusia seperti pada elemen fasad, awning, pencahayaan, signage dan fitur lainnya di sepanjang trotoar.

- Menyediakan akses pejalan kaki yang jelas, menerus dan saling terhubung



Gambar 2.8 (Kiri) Akses Pejalan Kaki Monoton. (Kanan) Jalur Pejalan Kaki dengan Akses yang Saling Terhubung dengan Penyebrangan

Jalur pejalan kaki yang di dalamnya terdapat elemen seperti pohon, lampu jalan, street furniture, dan kesenian publik merupakan jaringan yang mengikat interior suatu kota. Jalur pejalan kaki tidak harus selalu lebar untuk mengakomodir penggunaannya, jalur pejalan kaki sempit yang didesain dengan baik dapat dipandang memadai dalam beberapa konteks. Jalur pejalan kaki hanya merupakan satu bagian dari ranah publik yang lebih luas, maka keberadaannya harus diintegrasikan dengan plaza, taman, fasilitas transit, halte, dan koridor atau jalur pejalan kaki yang jaraknya lebih jauh. Agar

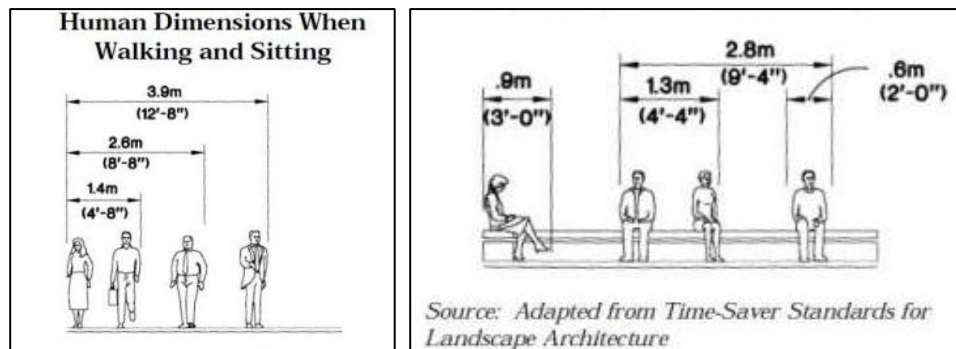
pengguna koridor merasa nyaman dalam berjalan, aksesnya harus selalu terhubung dengan area – area dan fasilitas penting.

- Membangun sarana jalan yang lengkap

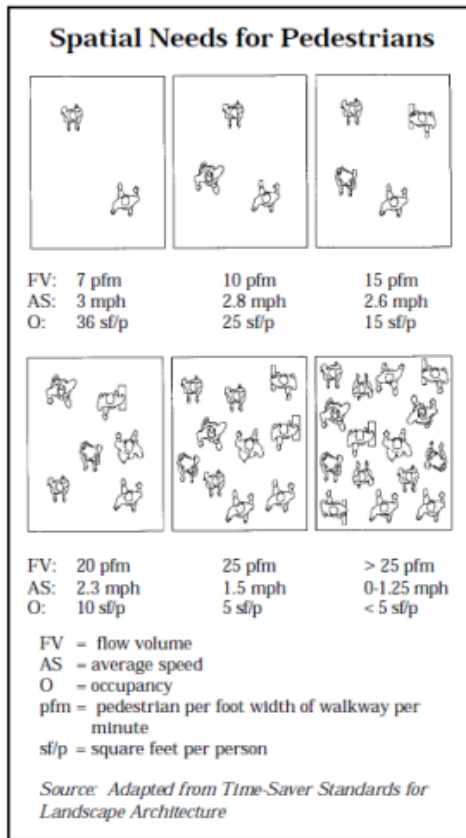


Gambar 2.9 (Kiri) Sarana Jalan Terbatas, Mayoritas bagi Kendaraan. (Kanan) Sarana Jalan meliputi Seluruh Pengguna Jalan maupun Pengguna Trotoar dan Jalur Hijau

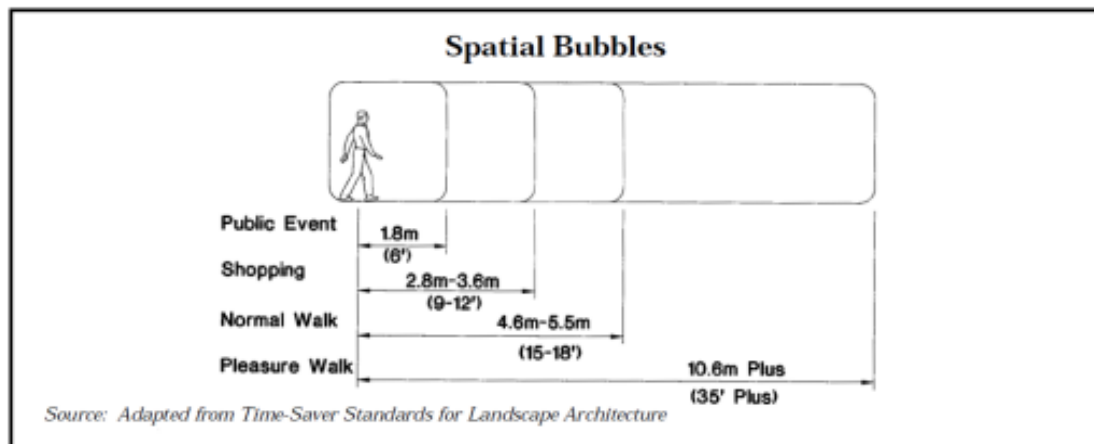
Jalan harus dapat mengakomodasi bermacam kepentingan di dalamnya. Penggunaan lahan bagi kendaraan tidak seharusnya lebih besar / banyak dari fungsi yang dibutuhkan dan memakan lahan bagi fungsi lainnya, penggunaan lahan harus terbagi rata bagi keberadaan sarana transportasi umum, sepeda, parkir, dan lainnya. Jalan dengan sarana yang lengkap dapat menciptakan rasa aman, nyaman, atraktif dan kemudahan akses bagi pejalan kaki, pesepeda, sepeda motor, mobil, maupun pengguna angkutan umum dari berbagai usia. Kebutuhan akan ruang bagi pejalan kaki dan kegiatan yang ada pada koridor perlu menjadi perhatian mengingat keberhasilan suatu ruang luar tercermin dari kepuasan dan kenyamanan penggunaannya. Pada buku ‘Pedestrian Facilities Guidebook’, (1997), ditampilkan juga standar – standar kebutuhan ruang manusia pada ruang luar koridor yang diambil dari ‘Time-Saver Standards for Landscape Architecture’.



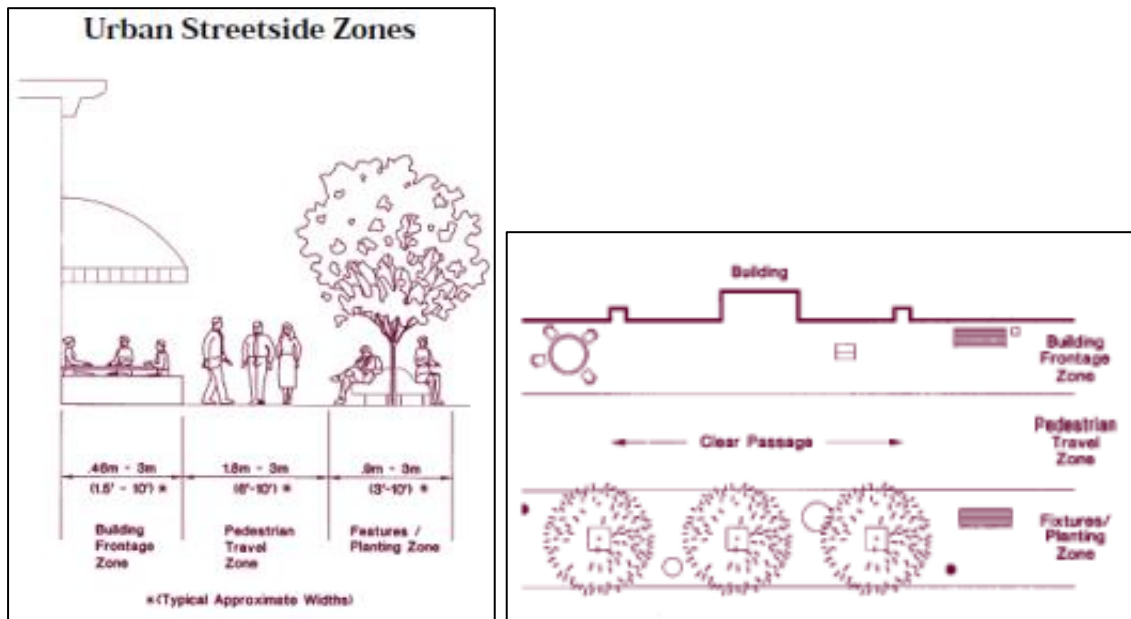
Gambar 2.10 Standar Kebutuhan Ruang Manusia saat Berjalan maupun Duduk (*Time-Saver Standard for Landscape Architecture*)



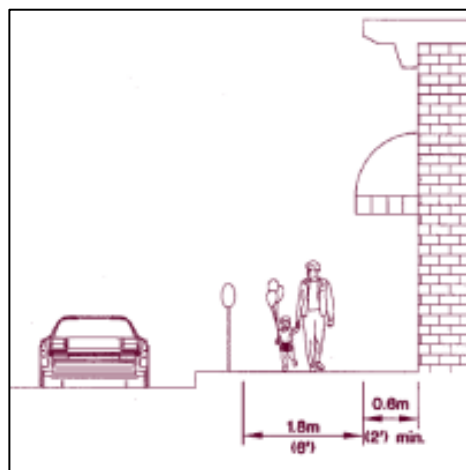
Gambar 2.11 Standar Kebutuhan Pejalan Kaki (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*)



Gambar 2.12 Kebutuhan Ruang Manusia berdasar Kegiatan: pada Acara Publik, Berbelanja, Berjalan Normal, Berjalan Santai (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*)



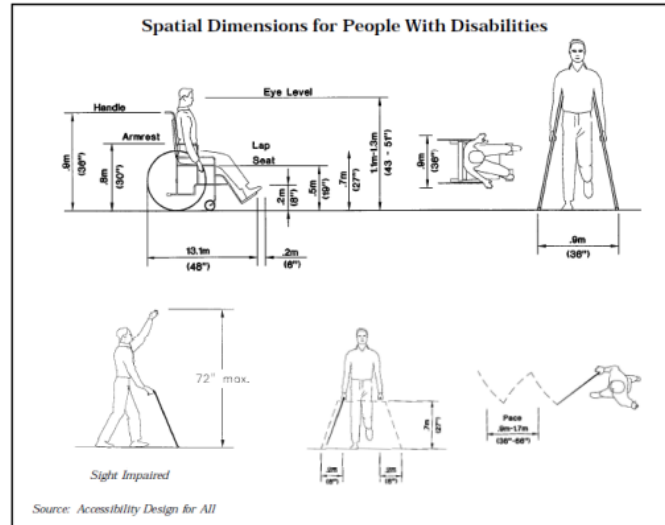
Gambar 2.13 Standar Kebutuhan Ruang pada Ruang Luar Koridor Perkotaan (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*)



Gambar 2.14 Standar Jarak Nyaman antara Bangunan dan Ruang Pejalan Kaki pada Ruang Luar Koridor Perkotaan. (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*)

Dalam menata ruang luar koridor sangat perlu diperhatikan ketersediaan akses bagi orang yang memiliki keterbatasan fungsi tubuh atau cacat. Penyandang cacat, termasuk yang menggunakan alat bantu berjalan atau kursi roda membutuhkan fasilitas yang dirancang dengan baik sehingga dapat menghilangkan hambatan yang ada pada ruang geraknya.

Kebutuhan penyandang cacat pada ruang luar dapat bervariasi tergantung pada jenis cacat dan tingkat kebutuhan mereka akan bantuan dari sekitarnya. Elemen – elemen yang cukup membantu penyandang cacat tercantum dalam Gambar 2-12.



Gambar 2.15 Standar Kebutuhan Ruang bagi Orang dengan Keterbatasan Fungsi Tubuh
(*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*)

Disebutkan di dalam 'Public Places, Urban Spaces', oleh Matthew Carmona (2003), ruang luar dapat dikatakan berhasil apabila dapat menyokong dan mewadahi aktivitas yang berlangsung di sana. Agar berhasil, perancangan ruang luar harus didasari oleh bagaimana masyarakat dapat dan akan menggunakan ruang luar tersebut.

2.6.3 *Safetipin*

Konsep penataan kawasan salah satunya *Safetipin (Supporting Safer Cities)* terdapat 9 parameter dalam menata suatu kawasan yang ramah akan semua pengguna jalan, ke-9 parameter itu adalah sebagai berikut:

1. Penerangan
2. Keterbukaan
3. Visibilitas
4. Orang
5. Keamanan

6. Pedestrian Ways
7. Angkutan Umum
8. Gender Pengguna
9. Perasaan

2.7 Banjir

Banjir adalah peristiwa atau keadaan dimana terendamnya suatu daerah atau daratan karena volume air yang meningkat. Titik banjir di jalan umum dapat mengganggu kualitas pelayanan jalan, dapat menimbulkan kemacetan serta memicu adanya kecelakaan lalu lintas dan ketidaknyamanan pengguna jalan. Sejauh ini sudah banyak usaha-usaha yang dilakukan pemerintah dalam rangka mengendalikan dan menanggulangi banjir. Misalnya melalui waduk-waduk/ kolam retensi, peningkatan kapasitas sungai-sungai, mengalihkan aliran sungai, merehabilitasi situ-situ, serta pengerukan.

Luapan yang terjadi di kolam retensi di sisi jalan bisa menyebabkan permasalahan banjir yang mengakibatkan kerugian/ dampak negatif seperti yang dijabarkan. Kolam retensi adalah kolam/ waduk penampungan air hujan dalam jangka waktu tertentu. Fungsinya untuk memotong puncak banjir yang terjadi dalam badan air/sungai. Kolam retensi umumnya akan ditinjau secara berkala, terkait kemampuannya dalam menampung debit air. 3 diantara cara yang biasa digunakan dalam restorasi kolam retensi adalah pengerukan dan pembersihan kolam, skenario operasi pompa dan pelebaran drainase eksisting.

2.8 Parkir

Persoalan kemacetan dikarena beberapa faktor. Di antaranya karena jumlah kendaraan yang tidak seimbang dibanding kapasitas jalan. Selain itu, juga karena parkir sembarangan atau parkir liar. Parkir liar mengakibatkan kemacetan (tundaan kendaraan), antrian panjang, terganggunya aktifitas lalu lintas, visual koridor jalan yang tidak rapi, potensi kejahatan dan kecelakaan. Salah satu dari 2 solusi umum yang digunakan sebagai solusi permasalahan parkir liar di badan dan koridor jalan adalah diadakannya parkir komunal/ gedung parkir dan pengadaan parkir di masing-masing tempat usaha (on site).

2.9 Volume Lalu Lintas dan Perencanaan Sistem Jaringan Jalan

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melaluio suatu titik pada jalan untuk satu satuan waktu. Pada kenyataannya volumr yang terjadi tidak akan selalu teratur (bervariasi), jika menghendaki volume rata-rata, maka pengukurannya dalam suatu periode yang cukup Panjang.

Jika suatu jalan raya akan ditingkatkan pelayanannya maka diadakan penghitungan lalu lintas, atau bila untuk suatu lokasi baru, dibuat suatu perkiraan. Kemudian nilai-nilai ini diproyeksikan untuk tahun rencana, untuk ditentukan sebagai volume lalu lintas rencana (VLLR). VLLR dinyatakan dalam lalu-lintas harian rata-rata tahunan (LHR tahunan), karena umumnya sulit untuk memperkirakan volume per jam untuk masa depan bagi jalan raya tertentu. VLLR pada speifikasi ini dinyatakan dalam satuan mobil penumpang smp. [Spesifikasi standar untuk perencanaan geometric jalan, 1990 : hal 4 (5)].

Tahun rencana yang direkomendasikan untuk penentuan VLLR adalah 10 sampai 20 tahun mendatang, meskipun hal ini tergantung pada karakteristik dan pentingnya jalan raya tersebut. Dalam menghitung VLLR, kendaraan tidak bermotor tidak diperhitungkan sebab pengoperasiannya jauh berbeda dibandingkan kendaraan bermotor dan pengaruhnya atas lalu lintas kendaraan bermotor berubah tergantung volume lalu lintas kendaraan bermotor itu sendiri.

BAB III

METODOLOGI



BAB III

METODOLOGI

Metodologi/ metode penelitian meliputi bahasan mengenai paradigma penelitian, jenis penelitian, aspek penelitian, teknik pengumpulan dan penyajian data, teknik analisa data, dan tahapan penelitian.

3.1 Paradigma Penelitian

Paradigma penelitian merupakan kerangka berpikir mendasar yang dibangun oleh peneliti dalam memposisikan penelitiannya (Groat dan Wang, 2013). Paradigma digunakan sebagai cara untuk memahami realita yang diamati atau yang dicari tahu. Penelitian ini menggunakan paradigma naturalistik. Paradigma ini menganggap bahwa pengetahuan akan muncul ketika peneliti dan responden bersama-sama menciptakan pemahaman dari konteks yang sedang diteliti (Groat dan Wang, 2013).

Paradigma naturalistik menganggap nilai kebenaran merujuk pada konteks dan lokasi, sehingga antara obyek yang diteliti, lokasi, dan konteks tidak bisa dilepaskan satu dengan lainnya. Ciri-ciri paradigma naturalistik antara lain pengamatan dilakukan di *setting* alamiahnya, peneliti berkedudukan sama dengan obyek yang diteliti, dan data yang dihasilkan bersifat deskriptif. Paradigma ini dipilih karena penelitian ini akan dilakukan tanpa manipulasi, dengan mengamati obyek di tempatnya berada (*setting* alamiah) dan dengan membangun interaksi antara peneliti dengan obyek penelitian.

3.2 Metodologi

Studi penataan Kawasan Persimpangan Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun merupakan penelitian deskriptif yang akan dilakukan dengan metode kualitatif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang bertujuan untuk membuat deskripsi secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta dan sifat daerah tertentu (Darjosanjoto, 2006). Penelitian kualitatif menurut Groat dan Wang (2002) di dalam bukunya *‘Architectural*

Research Methods' merupakan penelitian dengan fokus multi- metode yang berusaha menafsirkan pengertian atau makna yang diberikan oleh masyarakat, sehingga berfokus pada interpretasi dan makna dan mengutamakan *setting* ilmiah. Tujuan dari penelitian kualitatif adalah mengungkapkan fakta, keadaan, fenomena, dan variabel dengan apa adanya sesuai dengan kondisi di lokasi penelitian.

Pengamatan terhadap koridor komersial tersebut dilakukan dengan metode deskriptif, yaitu dengan menggambarkan atau menganalisa suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas (Sugiyono, 2005). Sehingga dengan menggunakan metode deskriptif, peneliti mendapatkan situasi dan kondisi koridor di lokasi penelitian fisik beserta permasalahan jalan tersebut hubungannya dengan kegiatan komersial di dalamnya. Analisa kualitatif dilakukan untuk memperoleh gambaran yang jelas dan nyata dari obyek yang diteliti yang diperoleh dari sumbernya. Analisa kualitatif tentang koridor ruang luar simpang adalah analisa yang dilakukan dan disimpulkan berdasarkan data yang diperoleh melalui pengamatan langsung ke obyek penelitian terhadap perubahan situasi yang terjadi dari waktu ke waktu. Selain itu analisa dari data yang diperoleh melalui wawancara yang dilakukan dengan para pejalan kaki mengenai fungsi dan kenyamanan dalam menggunakan koridor tersebut.

Analisa data kualitatif mencoba menggambarkan atau menunjukkan bahwa di dalam bukti temuan lapangan, suatu teori, generalisasi dan interpretasi dapat diterima akal. Proses analisa data telah dimulai sejak merumuskan dan menjelaskan permasalahan, sebelum terjun ke lokasi, selama proses pengumpulan data dan terus berlanjut sampai penemuan hasil penelitian (*'Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches 4th Edition'*, William Lawrence Neuman, 2000). Metode kualitatif dipilih karena peneliti ingin mendapatkan gambaran dan pemahaman kompleks dan menyeluruh dari berbagai perspektif terkait ruang luar koridor di lokasi penelitian sebagai penunjang aktivitas perdagangan dan jasa, sebagai penyokong kualitas lingkungan, dan sebagai ruang sosial. Dengan mengidentifikasi karakteristik, aspek fisik eksisting, dan pola aktivitas di koridor jalan yang akan ditinjau potensi dan masalah yang ada untuk kemudian dianalisa dan digunakan sebagai dasar dalam membuat konsep penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun ini.

Metodologi, menguraikan jenis metode, langkah, dan batas – batas dari metode ilmiah yang digunakan selama kegiatan pelaksanaan pekerjaan, diantaranya adalah sebagai berikut:

a. Pra Survey

Penyusunan Kerangka Acuan Kerja

Sesuai dengan sifat kegiatannya, yaitu penyusunan kerangka acuan kerja untuk penataan kawasan. Maka perlu dilakukan pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung di lapangan oleh peneliti dari orang yang bersangkutan. Sedangkan data sekunder merupakan data yang diperoleh peneliti atau pengumpul data secara tidak langsung. Dikatakan tidak langsung karena data diperoleh melalui perantara, yaitu bisa lewat orang lain, ataupun lewat dokumen.

Teknik Pengumpulan Data

Selanjutnya, teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam pengumpulan data/informasi terdiri dari 2 teknik yaitu:

- (1) Observasi lapangan dan browsing, dan
- (2) Wawancara.

Secara rinci, ketiga teknik pengumpulan data yang dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut:

- **Observasi lapangan dan pengumpulan data sekunder**

Dalam teknik ini, data dikumpulkan dengan mengunjungi obyek yang akan dilakukan kegiatan penataan Kawasan serta mengamati kondisi lingkungan sekitarnya. Untuk mendukung informasi yang diperoleh, obyek yang diamati akan didokumentasikan dalam bentuk gambar serta mengumpulkan keterangan tambahan dari masyarakat yang ada disekitarnya. Selanjutnya, informasi yang bersifat sekunder juga dikumpulkan dari pemerintah setempat.

Data sekunder yang mendukung berupa data peraturan UU, Pemprov dan Pemda. Data yang digunakan diantaranya data kependudukan, data peruntukan ruang, data penggunaan dan pemanfaatan kawasan, data ketersediaan prasarana dan sarana, Peta administrasi dan jaringan di Kota Palembang dan lain-lain. Data lengkap untuk

susunan pedoman/ dasar hukum dalam pekerjaan penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun dijabarkan pada Bab I dan daftar pustaka.

- **Wawancara**

Wawancara adalah penggalan data yang dilakukan dengan mewawancarai sejumlah *key informan* terpilih di tingkat kawasan. *Key informan* adalah orang di lokasi terpilih yang dianggap memiliki pengetahuan yang memadai tentang berbagai masalah terkait dengan penataan Kawasan yang ada di wilayahnya. Sejumlah *key informan* yang akan diwawancarai antara lain adalah tokoh masyarakat, perangkat desa, pihak pemerintah.

Teknik wawancara dapat dilakukan dengan penjaringan aspirasi masyarakat yang dapat dilaksanakan melalui penyebaran angket, temu wicara, wawancara orang perorang, dan lain sebagainya untuk menjaring aspirasi masyarakat terhadap kebutuhan.

b. Survey

Kegiatan survey dilakukan dengan observasi lapangan kawasan perencanaan yang termasuk dalam cakupan rencana penataan. Dalam pekerjaan ini difokuskan pada persimpangan Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun, Ilir Barat I, Kota Palembang.

c. Analisis

Analisis adalah kegiatan untuk memeriksa atau menyelidiki suatu peristiwa melalui data untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Analisis biasanya dilakukan dalam konteks penelitian maupun pengolahan data. Hasil analisis diharapkan dapat membantu meningkatkan pemahaman serta mendorong pengambilan keputusan.

Pengolahan Data

Pengolahan dan analisis data untuk penataan kawasan ini adalah sebagai berikut :

- a. Analisis kebutuhan fasilitas jalan untuk kawasan persimpangan sebidang dengan fungsi kawasan mix use.

- b. Analisis lingkungan dan potensi keberlanjutan.
- c. Penyusunan konsep perancangan

Konsep perancangan pada pekerjaan ini adalah makna dan alasan untuk produk akhir desain kawasan yang direncanakan dan merupakan bagian pertama dari proses desain yang akan dikembangkan dan direalisasikan. Alur pikir konsep perancangan:

1. Tahu tujuan desain
2. Cari referensi
3. Perhitungkan perbandingan
4. Perhitungkan biaya dan efesiensi

- d. Desain Perancangan

Desain perancangan pekerjaan ini, menghasilkan keluaran data berupa desain penataan kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun, dengan perancangan yang sesuai dengan latar belakang, kebijakan, pedoman dan skema pengembangan/ alur pikir permasalahan yang ada.

3.3 Aspek Kajian Penelitian

Aspek kajian penelitian merupakan titik perhatian yang akan diamati dari obyek penelitian. Aspek kajian penelitian memiliki kriteria yang digunakan sebagai pengontrol dalam penelitian dan akan menentukan kualitas hasil penelitian. Dalam penelitian ini, kriteria dari aspek kajian penelitian yang disusun berdasarkan kriteria khusus akan menjadi pedoman untuk menghasilkan arahan desain dan konsep penataan kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun. Aspek kajian penelitian ini berkaitan dengan tujuan penelitian yang telah ditentukan dan disebutkan pada Bab 1 dengan merujuk pada hasil sintesa kajian pustaka pada Bab 2. Dalam penelitian ini, aspek kajian yang akan dibahas ditekankan pada penataan persimpangan, Simpang Empat Parameswara/ Lingkaran.

3.4 Metode Analisis Data dan Penyajian Data

Data yang telah dikumpulkan kemudian disajikan untuk dapat dianalisa dan menghasilkan sebuah kriteria perancangan persimpangan simpang empat.

3.4.1 Metode Analisis Data

• Analisa SWOT, analisa SWOT adalah salah satu cara menganalisis faktor-faktor internal dan eksternal menjadi langkah-langkah strategi dalam mengoptimalkan usaha yang lebih menguntungkan. Dalam faktor analisis akan ditentukan aspek-aspek yang menjadi faktor internal yang meliputi kekuatan (*Strengths*), kelemahan (*Weakness*), serta faktor eksternal yang meliputi peluang (*Opportunities*), dan ancaman (*Treatths*). Dengan begitu akan dapat ditentukan berbagai kemungkinan alternatif strategi yang dapat dijalankan (Freddy Rangkuti, 2005). Pada laporan ini akan menggunakan metode analisis SWOT dalam menganalisa potensi dan permasalahan yang terdapat di jalan Demang Lebar Daun Kota Palembang tepatnya kawasan sekitaran simpang prameswara/ lingkaran. kemudian membuat kesimpulan. Analisis SWOT terbagi menjadi dua aspek yaitu :

- Analisis aspek internal analisis aspek internal adalah aspek-aspek yang berasal dari dalam kawasan lokasi penelitian yang menjadi kekuatan dan kelemahan.
- Analisis aspek eksternal analisis aspek eksternal adalah aspek-aspek yang berasal dari luar kawasan penelitian yang menjadi peluang dan ancaman.

Setelah diketahui aspek-aspek internal dan aspek - aspek eksternal, maka akan disusun ke dalam Matriks SWOT. Matriks SWOT ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan. Matriks ini juga dapat menghasilkan empat kemungkinan strategi alternatif.

Tabel 3.1 Tabel Analisa SWOT

	Srengths (S) Faktor-faktor kekuatan internal	Weakness (W) Faktor-faktor kelemahan internal
Opportunities (O) Faktor-faktor peluang eksternal	Strategi (SO) Strategi yang dapat menggunakan kekuatan	Strategi (WO) Strategi yang meminimalkan

	untuk memanfaatkan peluang	kelemahan untuk memanfaatkan peluang
Treaths (T) Faktor-faktor ancaman eksternal	Strategi (ST) Strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	Strategi (WT) Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Sumber : Analisis SWOT, 2007 (Freddy Rangkuti)

➤ Analisa *Walkthrough*

Teknik analisa *walkthrough* menurut ‘*Urban Design Toolkit Third Edition*’ (2006: 29) adalah teknik yang digunakan untuk melakukan analisa kualitas perkotaan dan permasalahan suatu desain yang dilakukan dengan berjalan di sepanjang jalan tersebut dan merekam pengamatannya dengan metode grafis (foto atau gambar). Sesuai dengan data yang dihasilkan, teknik *walktrough* dilakukan untuk mendapatkan deskripsi tentang permasalahan desain pada cakupan kawasan penelitian dan membantu untuk menetapkan sejauh mana permasalahan tersebut untuk menentukan langkah selanjutnya dalam penyelesaian permasalahan di koridor jalan tersebut.

➤ Analisa *Spatial Behaviour* / Observasi Perilaku

Teknik analisa observasi perilaku adalah pengamatan dengan mengikuti aktivitas orang (statis maupun dinamis) dan merekamnya dalam peta dan diagram. Digunakan untuk memahami bagaimana aspek fisik suatu lingkungan mempengaruhi aktivitas dan perilaku sosial yaitu dengan merekam penggunaan ruang kota oleh masyarakat. Hasil dari analisa ini berupa peta aktivitas atau peta perilaku dan diagram beserta penjelasannya. Untuk memetakan kegiatan manusia di dalam koridor penelitian digunakan teknik analisa observasi perilaku yang terdapat dalam ‘*Urban Design Toolkit Third Edition*’ (2006).

➤ Analisa *Character Appraisal*

Menurut ‘*Urban Design Toolkit Third Edition*’ (2006) teknik analisa *character appraisal* adalah teknik analisa yang digunakan untuk mengidentifikasi area yang memiliki karakter yang kuat dan autentifikasinya tinggi.

- Analisis lingkungan dan potensi berkelanjutan

3.5 Arahan Penataan

Arahan penataan diperoleh dari hasil pembahasan masing – masing aspek kajian. Setelah ditentukan kriteria khusus dan konsep dari masing – masing aspek kajian, langkah selanjutnya adalah memilih 1 atau lebih konsep yang sesuai dengan karakter ruang luar lalu mengaplikasikannya pada penggal atau sample ruang luar koridor jalan Demang Lebar Daun Kota Palembang khususnya simpang prameswara/ lingkaran. Arahan penataannya berupa visualisasi desain secara 3 dimensi.

Tabel 3.2 Arahan Penataan

Aspek Kajian	Kriteria	Konsep	Arahan Penataan
Kualitas ruang luar pada koridor	✓	✓	✓
Linkage ruang luar pada koridor	✓	✓	
Idenrtitas yang ada pada koridor	✓	✓	
Pertimbangan aspek manusia	✓	✓	

3.6 Rangkuman

Penelitian terapan mengenai persimpangan jalan pada penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Tujuan penelitian kualitatif, seperti pengungkapan fakta, keadaan, fenomena, dan variabel sesuai dengan kondisi lokasi penelitian, sejalan dengan tujuan pertama penelitian, yaitu mengidentifikasi elemen dan permasalahan pada koridor jalan komersial tersebut untuk menghasilkan peningkatan kualitas pada koridor yang ada, dalam hal ini persimpangan Jalan Parameswara dan Demang Lebar Daun.. Diharapkan tercapainya hasil akhir yang dapat mengungkap kekurangan - kekurangan pada kawasan penelitian yang telah ada (eksisting)

sehingga kualitas dari keadaan persimpangan dan kawasan perencanaan tersebut dapat meningkat.

Data dalam penelitian ini didapatkan melalui observasi dan wawancara untuk mendapatkan data primer langsung dari lokasi penelitian dan studi literatur untuk mendapatkan data sekunder sebagai pendukung data primer dalam menganalisa dan menyelesaikan permasalahan penelitian.

Kemudian analisa data dilakukan untuk memproses dan mengolah data secara sistematis, data - data tersebut disajikan dalam bentuk narasi, dokumentasi, peta, sketsa, dan tabulasi sehingga pembacaan area persimpangan yang dilakukan dapat dimengerti sehingga menghasilkan kesimpulan yang dapat digunakan sebagai landasan awal dalam mendesain konsep penataan kawasan simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun selanjutnya.

BAB IV

TINJAUAN PENDAHULUAN (SURVEY KAWASAN)



BAB IV

TINJAUAN KAWASAN

(SURVEY PENDAHULUAN)

4.1 Umum

Survey pendahuluan dilakukan guna memperoleh gambaran menyeluruh tentang kondisi daerah perencanaan saat ini, baik *on site* maupun *off site*. Beberapa aspek yang menjadi objek survey pendahuluan antara lain:

1. Memperoleh kejelasan arah kebijakan pemerintah daerah dan lembaga berwenang dalam rangka penataan kembali dan pengembangan daerah Kota Palembang.
2. Kondisi umum fisik-geografis dan lingkungan daerah kajian.
3. Identifikasi dan inventarisasi permasalahan umum dan spesifik lokasi perencanaan di penggal jalan kawasan Persimpangan Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun

Survey pendahuluan dilakukan berdasarkan acuan dasar:

1. Peta Landuse Kota Palembang.
2. Infomasi aktual dari masyarakat setempat dan Pemerintah Kota Palembang.

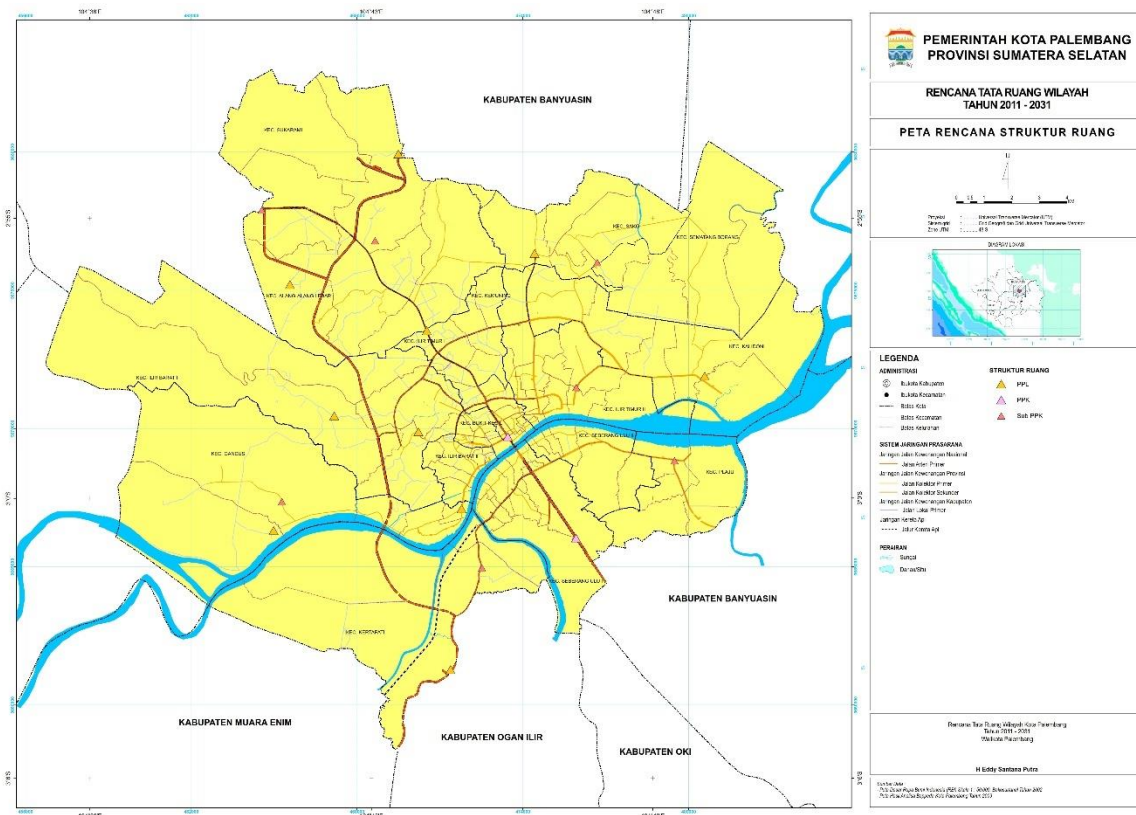
4.2 Fungsi Kawasan

Berdasarkan data RTRW Kota Palembang 2012-2032, rencana sruktur ruang wilayah kota meliputi 2 hal, diantaranya : rencana sistem pusat pelayanan kota dan rencana sistem jaringan prasarana kota. Penataan kawasan simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun, masuk ke poin 2. Jalan Parameswara dan Jalan Demang Lebar Daun termasuk golongan Sub PPK Ilir Barat I dengan fungsi utama sebagai kawasan perumahan, perdagangan dan jasa, pendidikan, serta pengembangan kota baru (*new town*). Jumlah Sub PPK dapat di kembangkan sesuai dengan kebutuhan dan mengacu pada peraturan perundangan yang berlaku.

Dalam pemanfaatan ruang, setiap orang wajib memiliki izin pemanfaatan ruang dan wajib melaksanakan setiap ketentuan perizinan dalam pelaksanaan pemanfaatan ruang.

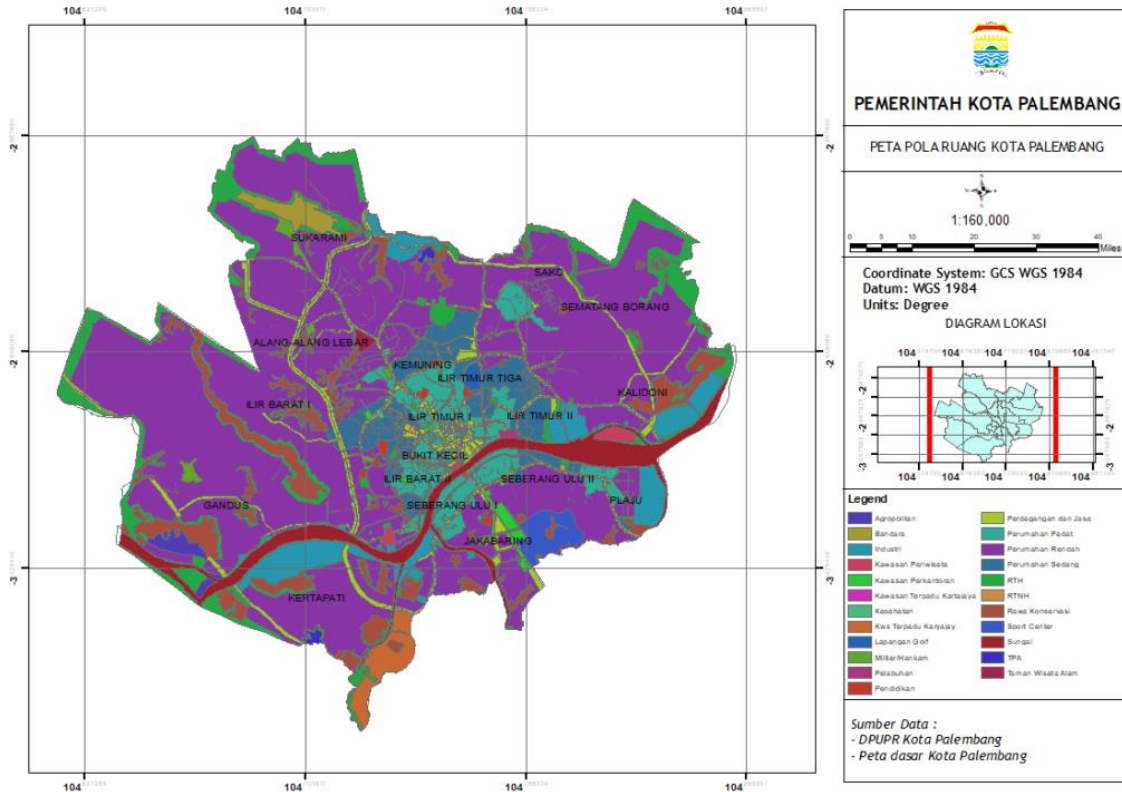
Perda Kota Palembang nomor 15 Tahun 2012 tentang RTRW Kota Palembang 2012-2023 Bab 4 Pasal 103, Izin pemanfaatan ruang dapat berupa :

- a. Izin prinsip
- b. Izin lokasi
- c. Izin penggunaan/ pemanfaatan tanah
- d. Izin mendirikan bangunan
- e. Izin lain berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku



Gambar 4.1 Peta Rencana Struktur Ruang Kota Palembang

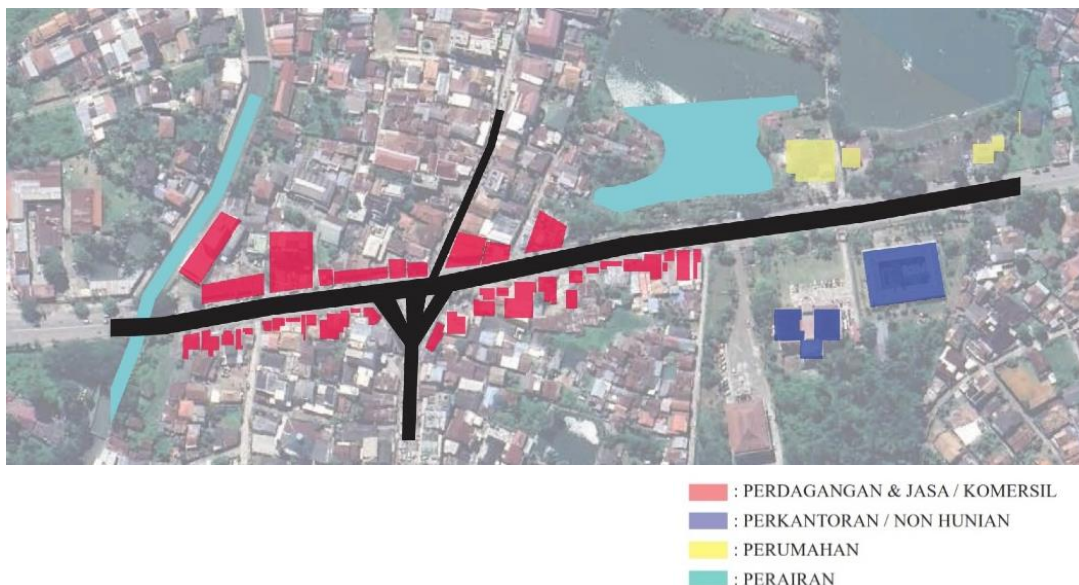
Sumber : Dinas PUPR Kota Palembang, 2022



Gambar 4.2 Peta Pola Ruang Kota Palembang

Sumber : Dinas PUPR Kota Palembang, 2022

- *Land Used* dan Kondisi Eksisting





Gambar 4.3 *Land Use & Kondisi Eksisting* Lokasi Perencanaan Penataan Kawasan Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun

Sumber : Data Survey, 2023

Fungsi kawasan perencanaan yakni kawasan penggal Jalan Persimpangan Empat Parameswara/ Lingkaran diantaranya : perdagangan & jasa/ komersial, perkantoran/ non hunian, perumahan dan perairan serta berbagai fungsi *mixed use* lainnya. Fungsi didominasi oleh perdagangan & jasa/ komersial.

4.2.1 Perumahan

Kecamatan Ilir Barat I merupakan Kecamatan dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi ke-2 se-Kota Palembang setelah Kecamatan Sukarami. Tingkat kepadatan perumahan termasuk golongan berkepadatan sedang, hal ini selaras dengan peraturan pemda.

- **Kependudukan**

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) menjelaskan bagaimana penduduk dapat mengakses hasil pembangunan dalam memperoleh pendapatan, kesehatan, pendidikan dan sebagainya. IPM dibentuk oleh tiga dimensi dasar: umur panjang dan hidup sehat; pengetahuan; dan standar hidup layak. Berikut merupakan poin dari jbaran data kependudukan masyarakat Ilir Barat I yang merupakan kecamatan dari lokasi pekerjaan perencanaan sebagai gambaran dalam tinjauan kebijaksanaan pekerjaan :

Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk

- Jumlah Penduduk

Berdasarkan data RTRW Kota Palembang tahun 2012-2023 Jumlah rumah tangga dan rata-rata anggota rumah tangga menurut Kecamatan di Kota Palembang tahun 2020, Ilir Barat I memiliki jumlah rumah tangga sebanyak 32.102 sedangkan rata-rata anggota rumah tangga adalah sebesar 4,48. Jumlah penduduk di Kecamatan Ilir Barat I adalah sebanyak 144.355 orang.

- Laju Pertumbuhan Penduduk

Laju pertumbuhan penduduk adalah angka yang menunjukkan rata-rata tingkat pertambahan penduduk per tahun dalam jangka waktu tertentu. Angka ini dinyatakan sebagai persentase dari penduduk dasar. Metode penghitungan laju pertumbuhan penduduk yang digunakan oleh BPS adalah metod geometrik. Laju pertumbuhan penduduk per tahun 2010-2020 berdasarkan data SP 2020 melalui laporan Kota Palembang Dalam Angka 2023 adalah sebesar 1,76%.

- **Kondisi Ekonomi Penduduk**

Meskipun harga komoditas barang dan jasa antar daerah berbeda, nilai pengeluaran rumah tangga masih dapat menunjukkan perbedaan tingkat kesejahteraan penduduk antar kabupaten/ kota khususnya dilihat dari segi ekonomi.

SNN adalah rekomendasi internasional tentang bagaimana menyusun ukuran aktivitas ekonomi yang sesuai dengan standar neraca baku yang didasarkan pada prinsip-prinsip ekonomi. Rekomendasi yang dimaksud dinyatakan dalam sekumpulan konsep, definisi, klasifikasi, dan aturan neraca yang disepakati secara internasional dalam mengukur indikator tertentu seperti Produk Domestik Bruto (PDB). Salah satu bentuk adaptasi pencatatan statistik nasional adalah melakukan perubahan tahun dasar PDB Indonesia dari tahun 2000 ke 2010. Perubahan tahun dasar PDB dilakukan seiring dengan mengadopsi rekomendasi PBB yang tertuang dalam Sistem Neraca Nasional 2008 (SNA 2008). Produk Domestik Bruto pada tingkat nasional serta Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada tingkat regional (provinsi) menggambarkan kemampuan suatu wilayah untuk menciptakan nilai tambah pada suatu waktu tertentu. Untuk menyusun PDB maupun PDRB digunakan 2 pendekatan, yaitu lapangan usaha dan pengeluaran. Keduanya menyajikan komposisi data nilai tambah dirinci menurut sumber kegiatan ekonomi (lapangan usaha) dan menurut komponen penggunaannya. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah indikator utama untuk mengukur pertumbuhan perekonomian di suatu wilayah. Selama lima tahun terakhir, PDRB Kota Palembang dengan migas atas dasar harga berlaku mengalami peningkatan. tiga sektor besar yang mengalami peningkatan pertumbuhan ekonomi adalah sektor jasa kesehatan dan kegiatan sosial, jasa keuangan dan asuransi dan pertambangan dan penggalan.

Salah satu sektor lain yang dominan membentuk perekonomian Kota Palembang, perdagangan di Kota Palembang mengalami kontraksi cukup signifikan sebesar 1,98% pada tahun 2020 sebagai dampak covid-19. Namun pada tahun 2021, seiring pemulihan dan perbaikan ekonomi yang dilakukan baik oleh pemerintah pusat, Provinsi Sumatera Selatan maupun Kota Palembang, pertumbuhan ekonomi sektor perdagangan besar dan eceran; reparasi mobil dan sepeda motor mengalami peningkatan hingga mencapai 4,37 persen. Dengan kontribusi yang mencapai 17,52 persen, maka pertumbuhan ekonomi sektor tersebut dimasa mendatang akan dapat mendongkrak kapasitas perekonomian Kota Palembang secara signifikan

Berdasarkan data laporan Rencana Pembangunan Daerah Kota Palembang Tahun 2024-2026 permasalahan pembangunan kota Palembang tahun 2024-2026 pada poin permasalahan pokok belum optimalnya pembangunan perekonomian masyarakat disebabkan oleh 4 subfaktor

diantaranya : belum optimalnya peningkatan nilai tambah produk unggulan daerah, belum optimalnya pengembangan sector perdagangan dan perindustrian, belum optimalnya penanaman modal/ investasi dan tingkat inflasi daerah yang relative belum terkendali.

PDB maupun PDRB dari sisi lapangan usaha merupakan penjumlahan seluruh komponen nilai tambah bruto yang mampu diciptakan oleh sektor-sektor ekonomi atas berbagai aktivitas produksinya. Sedangkan dari sisi pengeluaran menjelaskan tentang penggunaan dari nilai tambah tersebut.

Sementara itu keberadaan penduduk miskin dan permukiman kumuh merupakan salah satu gambaran kawasan terkait. Kecamatan Ilir Barat I tidak termasuk dalam kawasan yang memiliki permukiman kumuh. Membaiknya daya beli masyarakat dan beberapa indikator makro yang mulai membaik di Kota Palembang, tahun 2022 tingkat kemiskinan Kota Palembang (maret) turun cukup signifikan menjadi 10,48% lebih rendah dibandingkan tahun 2019 sebelum terjadi pandemi covid-19. Pada tahun 2026 ditargetkan tingkat kemiskinan Kota Palembang terus menurun menjadi 10,33%. Dengan meningkatkan usaha-usaha perbaikan kualitas layanan pemerintah kepada masyarakat dalam pembangunan melalui peningkatan swadaya masyarakat disertai dengan usaha-usaha penguatan kemiskinan dan penanganan-penanganan masalah sosial.

Perusahaan atau usaha industri adalah suatu unit (kesatuan) usaha yang melakukan kegiatan ekonomi, bertujuan menghasilkan barang atau jasa, terletak pada suatu bangunan atau lokasi tertentu, dan mempunyai catatan administrasi tersendiri mengenai produksi dan struktur biaya serta ada seorang atau lebih yang bertanggung jawab atas usaha tersebut. Perusahaan dapat berupa kantor. Dalam pekerjaan Penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun didominasi oleh keberadaan fungsi bangunan perkantoran/ non hunian.

4.2.2 Perdagangan dan Jasa

Adanya penertiban yang dilakukan Satuan Polisi Pamong Praja untuk menciptakan ketentraman dan ketertiban di pasar tradisional yang berada di Wilayah Hukum Kota Palembang dan menindak Pelanggar Peraturan Daerah. Kegiatan penertiban tersebut tidak

hanya di lakukan di pasar pasar tradisional namun juga di fasum seperti trotar dan jembatan yang digunakan pedagang untuk berjualan itu ditertibkan agar lalu lintas berjalan lancar, kegiatan tersebut dilaksanakan bersama Unsur TNI dan Polri. Peraturan yang tertera harus diikuti secara prosedur administrasi dan tindakan nyata, termasuk untuk pedagang dan pelayanan jasa yang terdapat di lokasi pekerjaan perencanaan.

Sama seperti kecamatan lain yang ada di Kota Palembang, kegiatan perekonomian di wilayah Kecamatan Ilir Barat 1 didominasi oleh sektor perdagangan dan jasa. Agar perekonomian berjalan dengan baik tentunya dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai, untuk memperlancar pendistribusi barang dan jasa, sehingga konsumen dapat memperolehnya dengan mudah, aman dan harga relatif stabil.

4.2.3 Pendidikan

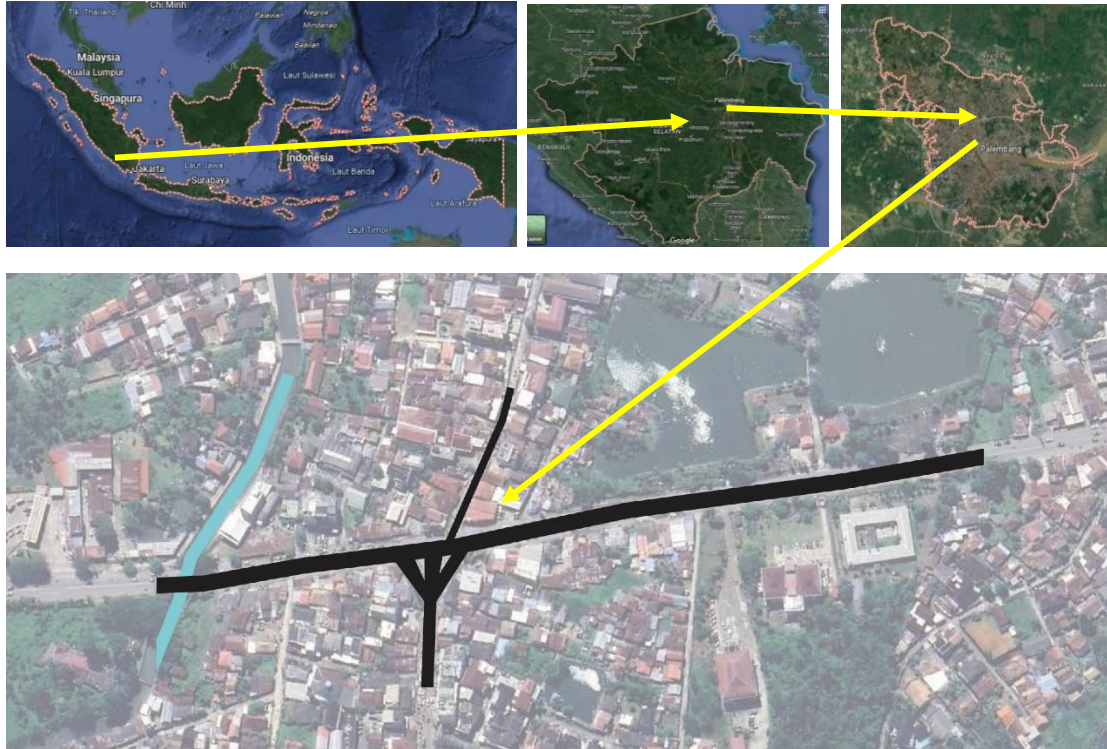
Dalam bidang pendidikan, variable-variabel seperti jumlah gedung sekolah, jumlah murid dan jumlah guru sering kali ditampilkan untuk menggambarkan situasi Pendidikan. Jumlah sekolah di Kecamatan Ilir Barat I tahun 2022/2023 adalah sebagai berikut: negeri 1 dan swasta 42 unit. Jumlah guru di Kecamatan Ilir Barat I tahun 2021/2022 : negeri 16 dan swasta 150 guru. Jumlah murid di Kecamatan Ilir Barat I tahun 2021/2022 : negeri 236 dan swasta 1.931 murid.

4.2.4 Pengembangan Kota Baru

Melalui portal berita Sumatra bisnis.com edisi tahun 2019, Kepala Badan Perencanaan dan Pembangunan (Bappeda) Kota Palembang, Harrey Hadi, mengatakan pengembangan kota baru di Seberang Ulu sudah dicanangkan sejak 2018 lalu. Program ini diharapkan kedepannya dapat menciptakan kestabilan antar 2 kawasan Kota Palembang yakni Ulu dan Ilir, sehingga tidak ada ketimpangan dari segi apapun. Konsep pengembangan, yang masuk dalam program nasional Kementerian Agraria dan Tata Ruang itu, juga telah tertuang dalam rencana tata ruang wilayah (RTRW) Kota Palembang. Ilir Barat I merupakan salah satu sub PPK yang masuk dalam program pengembangan tersebut.

4.3 Gambaran Umum Wilayah

- Lokasi Pekerjaan



Gambar 4.4 Cakupan Lokasi Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun

Sumber : Google maps, 2023

Jalan Demang Lebar Daun merupakan salah satu ruas jalan protokol yang memiliki panjang sekitar 4,5 km, membentang mulai dari Simpang Fly Over Polda hingga persimpangan menuju Bukit Siguntang. Jalan Demang Lebar Daun masuk dalam bagian kecamatan Ilir Barat I. Ilir Barat I sendiri terdiri dari 6 Kelurahan, diantaranya meliputi : kelurahan bukit lama, kelurahan Bukit Demang Lebar Daun, Kelurahan Pakjo, Kelurahan 26 Ilir, Kelurahan Bukit Baru dan Kelurahan Siring Agung. Jalan Demang Lebar Daun merupakan salah satu jaringan jalan arteri skunder dengan lebar badan jalan minimal 11 meter.

Ruang milik Jalan paling sedikit memiliki lebar sebagai berikut :

1. Jalan bebas hambatan 30 meter

2. Jalan raya 25 meter
3. Jalan besar 15 meter
4. Jalan kecil 11 meter

Ruas Jalan Demang Lebar Daun memiliki panjang 4,5 Km dengan lebar 18 m. Wilayah perencanaan mencakup penggal Jalan Demang Lebar Daun. Mengingat penggal ini memiliki kompleksitas fungsi perdagangan/ jasa/ komersial dan intensitas kendaraan yang tinggi sehingga membutuhkan urgensi pemecahan permasalahan melalui penataan kawasan. Cakupan penggalan jalan yang dikerjakan terlampir pada gambar 4.1.

4.4 Eksisting/ Hasil Data Survey (Pendahuluan)

- Kondisi Jalan

Pada tahun 2022, panjang jalan yang merupakan tanggung jawab Pemerintah Kota Palembang mencapai 681,75 km. Dari seluruh panjang jalan yang menjadi tanggung jawab pemerintah Kota Palembang 38,11% telah diaspal dan 45,65 Km dalam keadaan kondisi baik, 474,41 Km dalam kondisi sedang, 138,26 Km dalam keadaan rusak dan 23,43 Km dalam keadaan rusak berat. Berdasarkan kondisi eksisting, lokasi pekerjaan Penataan Kawasan Simpang Jalan Paramswara – Demang Lebar Daun masuk dalam kondisi sedang. Jalan Demang Lebar Daun merupakan salah satu jalan arteri skunder.

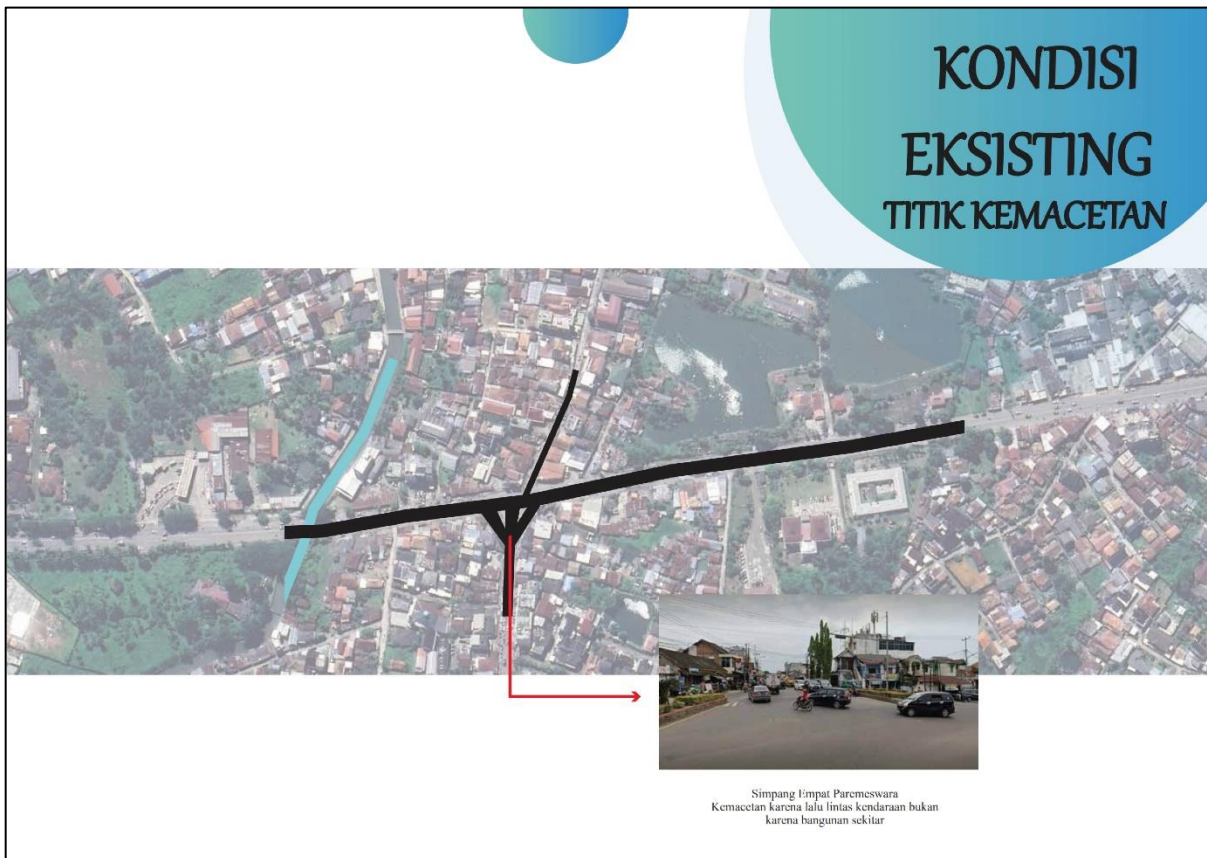
- Lokasi Persimpangan dan Titik Kemacetan



Gambar 4.5 Kondisi Eksisting di titik persimpangan

Sumber : Data Survey, 2023

Sebagai jalan protokol kapasitas jalan Demang Lebar Daun sebagai jalur distribusi dan transportasi semakin hari semakin meningkat hal ini menimbulkan kemacetan lalu lintas. Kemacetan terutama terjadi pada pagi dan sore hari akibat aktivitas masyarakat seperti pergi ke sekolah dan ke kantor dimana pengguna jalan menginginkan untuk tiba tepat waktu bersamaan yang mengakibatkan tundaan sehingga banyak orang melakukan kegiatan pada waktu tertentu.



Gambar 4.6 Kondisi Eksisting Titik Kemacetan

Sumber : Data Survey, 2023

Lokasi Simpang Empat Parameswara/ Lingkaran adalah titik kemacetan, kemacetan disebabkan oleh banyaknya volume kendaraan yang melintas serta faktor-faktor pendukung lainnya.

Berdasarkan data prosiding symposium forum studi transportasi antar perguruan tinggi ke-20 Universitas Hasanuddin, Makassa, 4-5 November 2017 dengan Judul “Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Perilaku Pengemudi Pada Tata Guna Lahan di Ruas Jalan Prameswara Kota Palembang” oleh Aldes Sam Bera 2017, menjabarkan hasil dan pembahasan kegiatan

survey di lokasi penataan pada lalu lintas jam sibuk yang dilakukan selama 12 jam yaitu mulai pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 18.00 WIB pada lokasi dengan interval waktu rekap 15 menit.

Dari penelitian Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Perilaku Pengemudi Pada Tata Guna Lahan di Ruas Jalan Prameswara Kota Palembang oleh Aldes Sam Bera, 2017 diketahui dampak yang ditimbulkan akibat perubahan tata guna lahan pada ruas jalan Prameswara yaitu adanya peningkatan waktu tundaan kendaraan rata-rata arah pendekat simpang Demang lebar daun sebesar 45,45 smp/jam dan Panjang antrian maksimum arah pendekat simpang Demang Lebar Daun sebesar 102,71 smp/ jam.

Dari penelitian tersebut, mendapatkan solusi lalu lintas terbaik untuk mengakomodasi perubahan tata guna lahan pada arah pendekat simpang Demang Lebar Daun sebesar 20,43 smp/ jam dan Panjang antrian maksimum pada ruas arah pendekat simpang Demang Lebar Daun sebesar 36, 22 smp/ jam.

Sedangkan berdasarkan data LHR BBPJN Kota Palembang, Sumatera Selatan tahun 2022 tingkat pelayanan Jalan Parameswara dan Jalan Demang Lebar Daun memiliki nilai tingkat pelayanan F yang artinya terjadi hambatan –hambatan besar (tundaan kendaraan dan hambatan samping) di ke-2 jalan ini, khususnya di Simpang Empat Parameswara/ Lingkaran.

- Utilitas Jalan

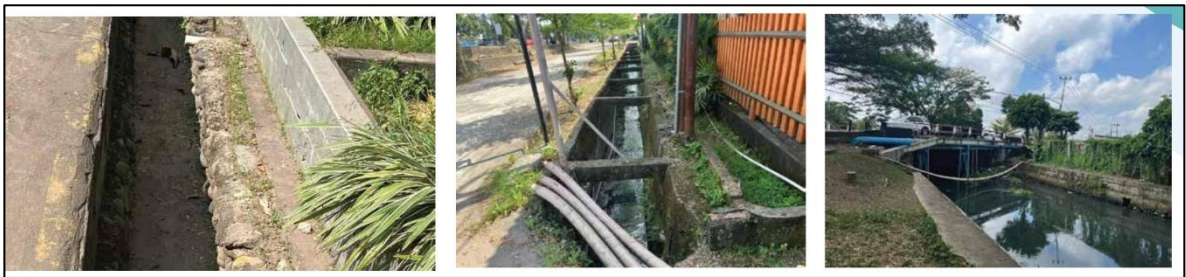
Utilitas adalah fasilitas umum yang menyangkut kepentingan masyarakat banyak yang mempunyai sifat pelayanan lokal maupun wilayah di luar bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan. Utilitas Jalan terdiri dari beberapa fungsi diantaranya drainase, pembatas jalan, tiang listrik, telepon, rambu-rambu, pedestrian, dan kelengkapan jalan (halte dan tempat pemberhentian kendaraan umum yang tidak legal).

- Rambu - Rambu dan Drainase

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan,

larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan. Terdiri dari berbagai jenis dan spesifikasi terkait kebutuhan pada area jalan. Diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Pada lokasi pekerjaan sendiri rambu-rambu cukup lengkap, namun perlu pemeriksaan ulang untuk pendataan kelengkapan dan pembaruan papan rambu untuk kualitas rambu yang sudah kurang baik.

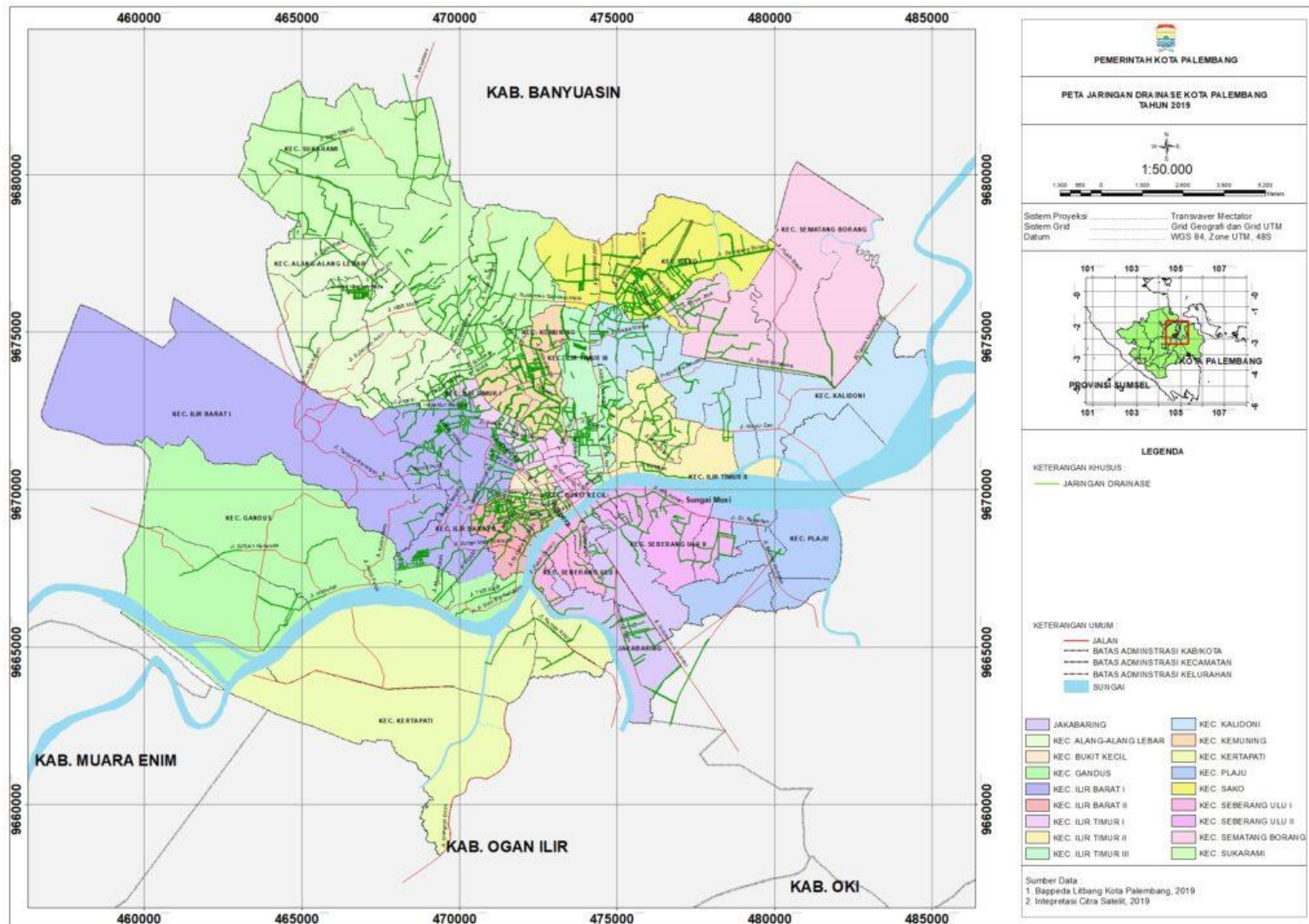
Drainase atau penyaliran adalah pembuangan massa air secara alami atau buatan dari permukaan atau bawah permukaan dari suatu tempat. Pembuangan ini dapat dilakukan dengan mengalirkan, menguras, membuang, atau mengalihkan air. Drainase merupakan bagian penting dalam penataan sistem air di bidang tata ruang jalan. Gambaran drainase pada lokasi pekerjaan dijelaskan pada bab survey.





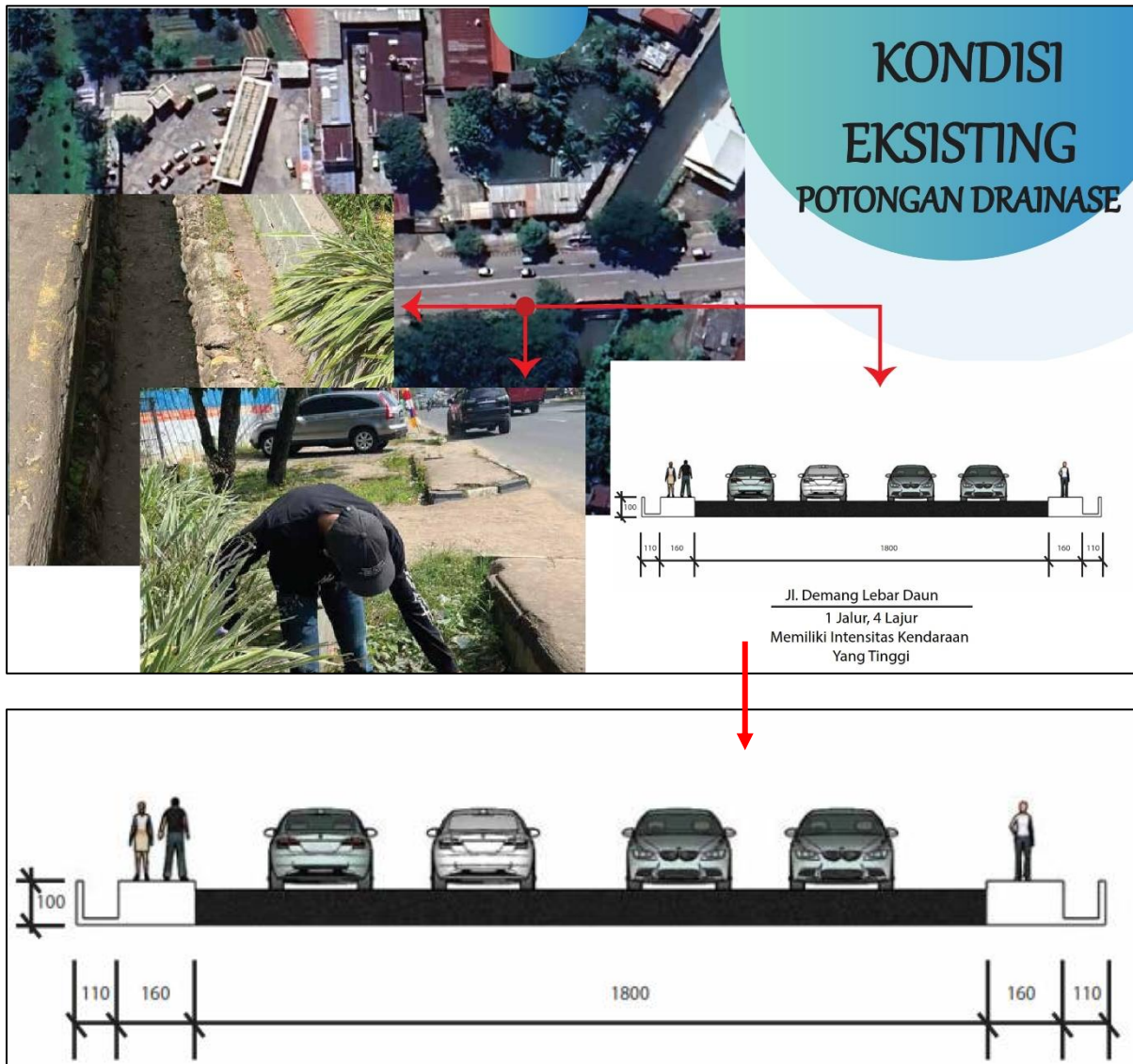
Gambar 4.7 Rambu-Rambu dan Drainase

Sumber : Data Survey, 2023



Gambar 4.8 Peta Jaringan Drainase Kota Palembang

Sumber : Bappeda Litbang Kota Palembang, 2020



Gambar 4.9 Potongan Drainase

Sumber : Data Survey, 2023

Kondisi rambu-rambu sepanjang kawasan koridor penanganan dalam kondisi berbeda-beda, sebagian dalam kondisi baik, dan sebagian dalam kondisi kurang baik (perlu diperbarui akibat kerusakan). Ukuran drainase dengan rata-rata ukuran lebar 1,1 m dan kedalaman 1 m. Dalam struktur drainase tidak ada jaringan listrik, komunikasi dan pipa gas.

- Pembatas Jalan

Pembatas jalan atau *barrier* ada yang berbahan beton maupun plastik. *Water barrier* atau pembatas jalan memiliki manfaat utama sebagai pengalih jalur lalu lintas. Melalui benda ini, para pengguna jalan bisa mengetahui perbedaan jalur. Dalam pasal 11 Permenhub no 34 tahun 2014 diatur lebih jelas mengenai pembatas jalan tersebut yakni pasal 1, pembatas berfungsi mengatur lalu lintas dengan jangka waktu sementara dan membantu melindungi pengendara, pejalan kaki, dan pekerja dari daerah yang berpotensi tinggi menimbulkan kecelakaan.

- Tiang Listrik dan Telepon

Berpedoman pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman. Pada dasarnya, tiang listrik sebagai bagian dari jaringan listrik merupakan salah satu utilitas umum di kawasan permukiman sebagaimana disebut dalam Pasal 28 UU 1/2011. Jaringan transmisi listrik terdekat lokasi adalah Gardu Induk Bukit Siguntang di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I. Pembangkit tenaga listrik : Jaringan transmisi tenaga listrik Demang Lebar Daun termasuk kelompok gardu Induk Bukit Siguntang di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Iir Barat I.

Sistem jaringan Listrik dan telekomunikasi di Kota Palembang termasuk Koridor Jalan Demang Lebar Daun berada di atas tanah, sehingga mengganggu secara visual dan keamanan. Ketentuan umum peraturan zonasi untuk jaringan transmisi tenaga listrik disusun dengan memperhatikan ketentuan pelarangan pemanfaatan ruang bebas di sepanjang jalur transmisi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.



Gambar 4.10 Jaringan Listrik dan Telekomunikasi

Sumber : Data Survey, 2023

Sistem jaringan listrik dan telekomunikasi berada di atas tanah, sehingga mengganggu secara visual dan keamanan. Selain itu dengan system lama ini masyarakat yang tidak bertanggung jawab seringkali memasang baliho yang dapat mengganggu kenyamanan sekitar dan visual kota.

- Pedestrian

Pedestrian adalah pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal ke tempat lain sebagai tujuan dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pedestrian adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda.

Jalan Demang Lebar Daun tidak termasuk kawasan dengan rencana jalur pejalan kaki yang akan dikembangkan sebagai pusat utama. Rencana jalur pejalan kaki meliputi jalur pejalan kaki di tepi/sisi jalan, jalur pejalan kaki di tepi/ sisi sungai, jalur pejalan kaki di RTH dan jalur pejalan kaki di ruang-ruang komersial kota. Pembuatan jalur pejalan kaki akan dilaksanakan secara bertahap, disesuaikan dengan kebutuhan, serta selaras dengan karakteristik kawasan kota. Ketentuan umum peraturan zonasi untuk jaringan jalan meliputi:

- a. Penetapan ruang milik jalan, ruang manfaat jalan, sempadan jalan, lebar jalan sesuai dengan status, fungsi dan sistem jalan dan
- b. Penerapan batas kecepatan, hambatan jalan sesuai dengan status, fungsi dan sistem jalan.

Peraturan yang dideskripsikan secara detail berpedoman pada data RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032. Gambaran pedestrian pada lokasi pekerjaan dijelaskan pada bab survey.

Lebar badan jalan sebesar 18 meter yang terbagi menjadi 4 lajur dan 1 jalur. Lebar pedestrian rata-rata 1,8 m. Dibeberapa titik badan jalan tidak terdapat pembatas jalan yang dikhawatirkan dapat memicu kecelakaan dan kemacetan. Kondisi pedestrian belum standar untuk pengguna jalan disabilitas dan kelengkapan fasilitas untuk pejalan kaki seperti tong sampah dan RTH pada area tertentu belum diterapkan. Dengan kurangnya kualitas kelengkapan badan jalan dan pedestrian perlu penanganan dalam poin-poin tersebut.



Gambar 4.11 Kondisi Badan Jalan dan Pedestrian

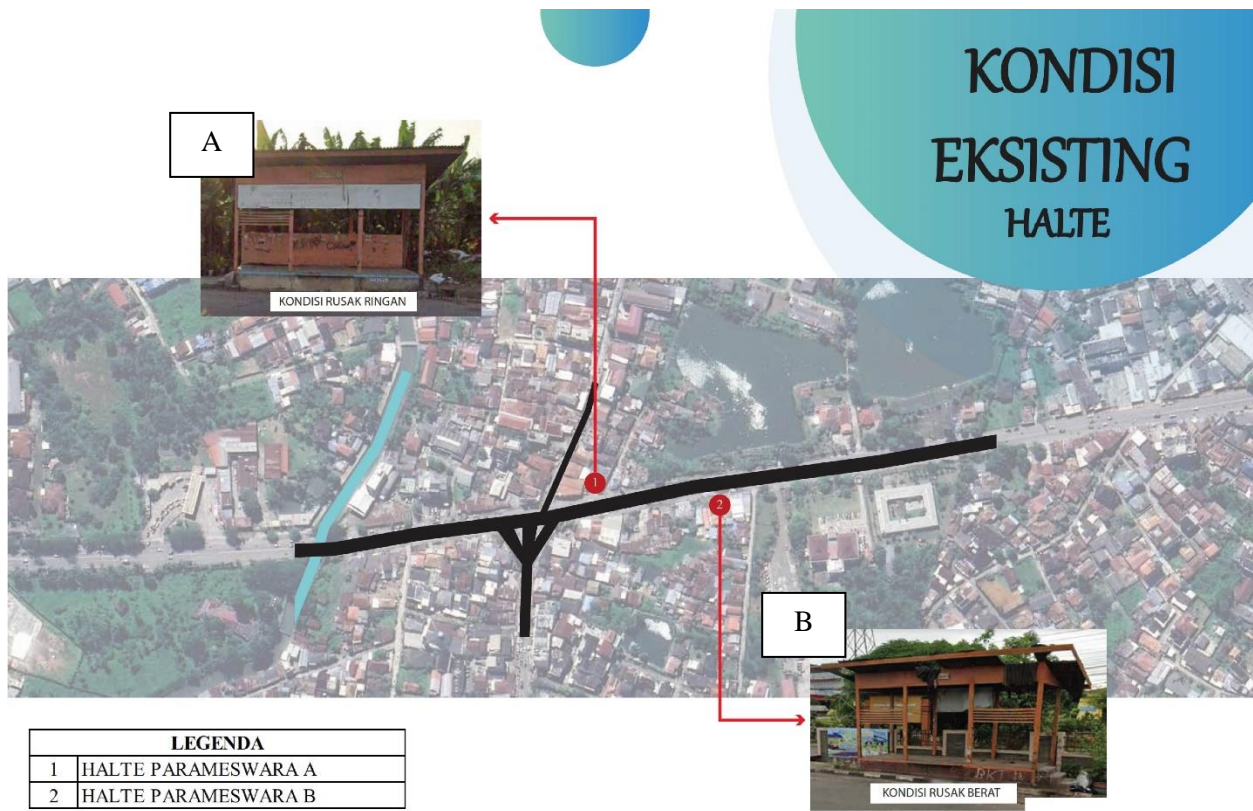
Sumber : Data Survey, 2023

- o Kelengkapan Jalan

Ditinjau dari volume kendaraan bermotor yang ada di Kota Palembang, sepeda motor merupakan kendaraan terbanyak yaitu ada 1.117.270 unit, kemudian disusul mobil penumpang 237.513 unit, truk 90.940 unit dan bus 1.333 unit.

Halte bus, perhentian bus, atau setopan bus adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus, biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan bus dalam kota. Fungsi lainnya adalah sebagai tempat berteduh pengendara motor dan pejalan kaki ketika sedang hujan. Selanjutnya mengenai halte dan pemberhentian kendaraan umum yang tidak legal bisa berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- Halte



Gambar 4.12 Kondisi Eksisting Halte

Sumber : Data Survey, 2023

Dengan kondisi eksisting halte pada cakupan pekerjaan koridor jalan, kebutuhan tingkat perbaikan adalah sangat perlu. Kondisi halte dengan keadaan rusak ringan adalah halte prameswara A, sedangkan dalam kondisi rusak berat adalah halte prameswara B. Tingkat kerusakan dapat dilihat pada tampilan Gambar 4.10. Kedua halte ini perlu perawatan untuk tampilan dan pelayanan yang optimal. Selain itu imbauan terhadap sopir angkutan umum agar bisa tertib dalam pemberhentian di titik tertentu yang sudah ditandai dan ditentukan oleh pemda setempat dapat mengurangi kesemerawutan lalu lintas.

- Penerangan/ Lampu Jalan



Gambar 4.13 Lampu Jalan

Sumber : Data Survey, 2023

Kondisi eksisting saat ini sudah cukup baik dalam penerapan lampu jalan sepanjang koridor lokasi penataan, namun pengecekan secara khusus dan berkala mengenai kualitas lampu jalan saat ini diperlukan demi kenyamanan pengguna jalan. Selain itu jarak antar lokasi lampu juga harus dipastikan sesuai dengan standar yang berlaku.

- Persampahan

Dalam data RTRW Kota Palembang Bab 4 Pasal 30 tentang sistem pengelolaan persampahan : TPA di Kota Palembang berupa TPA Sukawinatan di Kecamatan Sukrami dan TPA Karyajaya di Kecamatan Kertapati yang dikembangkan dengan sistem sanitary *landfill*. Rencana sistem pengelolaan persampahan meliputi penyediaan prasarana dan sarana pengelolaan sampah dan manajemen pengelolaan sampah. Ketentuan umum peraturan zonasi untuk sistem pengelolaan persampahan disusun dengan memperhatikan pemanfaatan ruang untuk lokasi tempat pengumpulan dan pengolahan sampah serta TPA. Pedoman dalam peraturan pengelolaan persampahan di area badan Jalan dijelaskan lebih lanjut di Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 /2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

BAB V

ANALISA KAWASAN PERENCANAAN



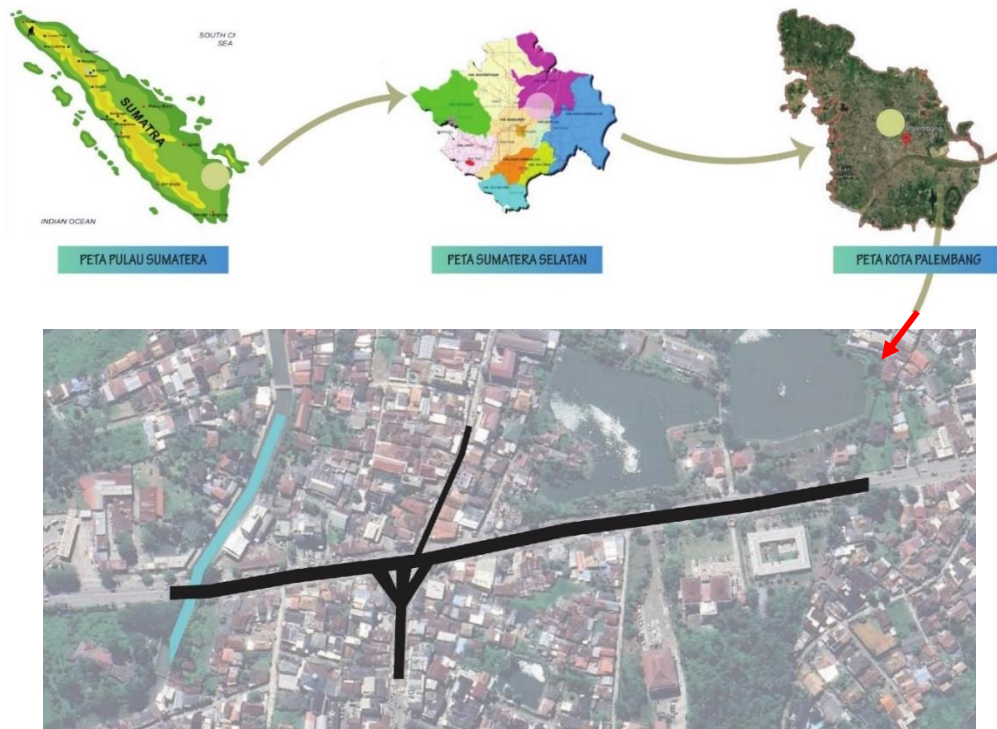
BAB V

ANALISA KAWASAN PERENCANAAN

5.1 Gambaran Umum Kawasan

Kawasan Koridor penggalan Demang Lebar Daun, khususnya simpang Parameswara dan sekitarnya termasuk ke dalam Kecamatan Ilir Barat I, Kota Palembang, Sumatera Selatan. Panjang Koridor adalah ± 570 m dengan lebar jalan rata-rata 12 m (data LHR 2022) - 14 m (data survey 2023) hingga bagian terlebar adalah 18 m belum termasuk area pejalan kaki. Batas-batas fisik lokasi penataan adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin
- Sebelah Selatan : Kecamatan Gandus
- Sebelah Timur : Kecamatan Kemuning
- Sebelah Barat : Kecamatan Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin



Gambar 5.1 Peta Eksisting Kawasan

Sumber : Google Maps, 2023

5.2 Analisis Kebutuhan Lahan untuk Kawasan *Mixed Use*

5.2.1 Kondisi Eksisting Kawasan Perencanaan

1. Perdagangan dan Jasa Komersial
2. Permukiman/ Perumahan
3. Perkantoran/ Non hunian
4. Perairan (Kolam Retensi)

Kondisi eksisting zona mixed use yang didominasi perdagangan dan jasa/ komersial dapat diamati pada koridor kawasan perencanaan dengan kondisi yakni :

1. Kemacetan di persimpangan Simpang Empat Jalan Parameswara/ Lingkaran
2. Perlunya penataan koridor jalan
3. Permasalahan luapan kolam retensi simpang brimob
4. Permasalahan parkir di badan dan koridor jalan di sepanjang kawasan perencanaan

5.2.2 Analisis Potensi dan Masalah Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di kawasan ini didominasi oleh perdagangan dan jasa/ komersial, namun kawasan ini merupakan kawasan mixed use dengan perencanaan pengembangan Kota Baru (*New Town*) kedepannya, Diprelukan peaduan perancangan dan ata bangunan terkait penggunaan lahan perdagangan, ruang muka bangunan/ *frontage* koridor. Sedangkan untuk fasilitas pelayanan umum tersebar pada kawasan antara lain berupa sarana.

1. Potensi
 - a. Kawasan perencanaan merupakan kawasan dengan fungsi mixed use yang direncanakan menjadi kawasan perkembangan Kota Baru (*New Town*)
 - b. Kawasan ini merupakan salah satu kawasan jalur perekonomian regional yang didominasi fungsi bangunan perdagangan dan jasa/ komersil, sehingga memudahkan strategi pertumbuhan ekonomi dari kawasan ini

2. Masalah

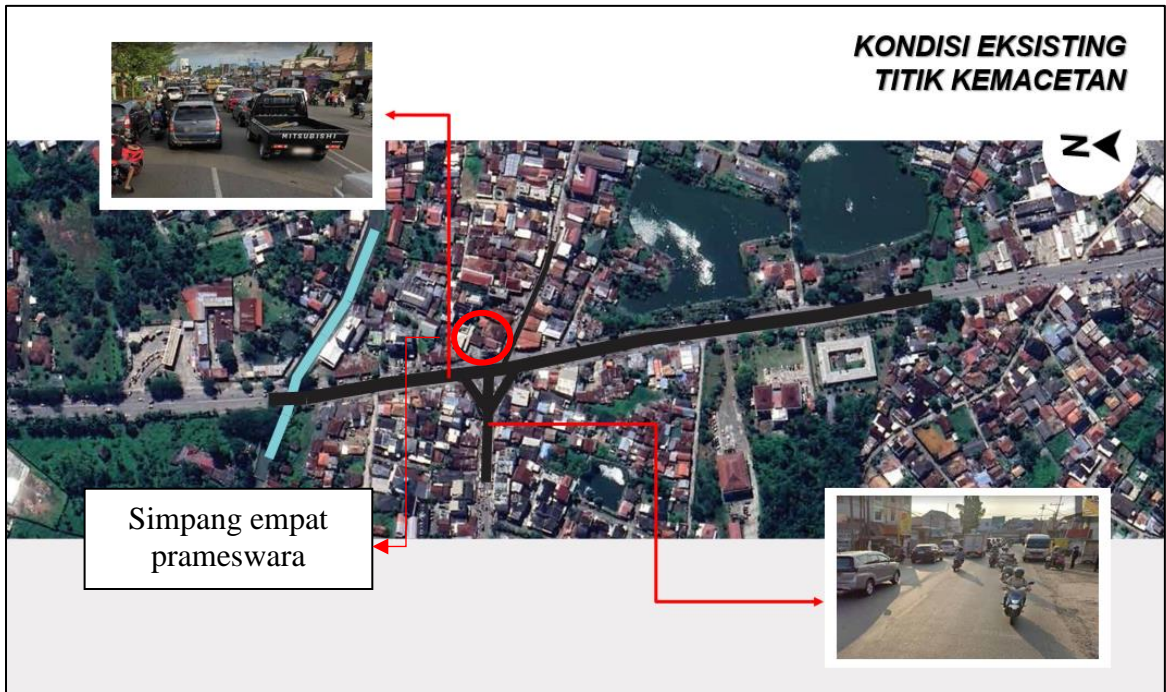
- a. Belum ada peraturan lalu lintas/ rekayasa lalu lintas terpilih sebagai pemecah masalah kemacetan lalu lintas hingga kualitas jalan di tahun 2022 adalah F (Sumber : data LHR BBPJN).
- b. Kawasan perencanaan telah padat bangunan
- c. Tingkat ketertiban lalu lintas serta pengadaan dan perawatan sarana dan prasarana kawasan koridor perencanaan masih minim
- d. Terjadinya luapan kolam retensi di Kolam Retensi Simpang Brimob ketika curah hujan tinggi
- e. Setiap pengguna lahan menimbulkan potensi kenaikan volume kendaraan bermotor, sehingga kerap kali terjadi *parker on street*

5.3 Analisis Kemacetan

Berdasarkan kondisi eksisting, lokasi pekerjaan Penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun, Jalan Demang Lebar Daun termasuk dalam golongan kelas jalan raya 4/2 terbagi, sedangkan Jalan Parameswara akan direncanakan juga untuk penggolongan kelas jalan raya 4/2 terbagi. Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara merupakan salah satu jalan kolektor sekunder kelas II, sedangkan Jalan Ogan golongan kelas jalan lingkungan/ lokal kelas III.

- Lokasi Persimpangan dan Titik Kemacetan

Sebagai jalan protokol kapasitas Jalan Parameswara dan Jalan Demang Lebar Daun, khususnya Simpang Empat Parameswara/ Lingkaran sebagai jalur distribusi dan transportasi semakin hari semakin padat, hal ini menimbulkan kemacetan lalu lintas. Kemacetan terutama terjadi pada pagi dan sore hari akibat aktivitas masyarakat seperti pergi dan pulang dari sekolah dan kantor dimana pengguna jalan menginginkan untuk tiba tepat waktu bersamaan yang mengakibatkan tundaan sehingga banyak orang melakukan kegiatan pada waktu tertentu.



Gambar 5.2 Kondisi Eksisting di Titik Persimpangan

Sumber : Data Survey, 2023

Lokasi simpang empat Parameswara/ Lingkaran menjadi titik kemacetan, hal ini disebabkan oleh banyaknya volume kendaraan yang melintas. Selain banyaknya volume kendaraan, beberapa faktor pendukung lain juga bisa menyebabkan terjadinya kemacetan dan memicu semakin tingginya kemacetan, diantaranya adalah jam sibuk, pelanggaran jenis kendaraan besar yang melintas, lebar, ketidaksesuaian atau kurangnya fasilitas jalan seperti ukuran lebar jalan, ukuran manuver, tidak adanya kanal dan median jalan.

a. Jam sibuk

Jam sibuk terjadi ketika pengguna jalan menuju ke sekolah, tempat kerja, dll. Berdasarkan data LHR tahun 2022 :

- Jam sibuk Jl. Demang Lebar Daun : 07.00 – 07.15
- Jam Sibuk Jl. Parameswara : 08.00 – 08.15

b. Banyaknya volume kendaraan dengan kondisi lebar jalan yang sempit

- Jl. Demang Lebar Daun : $D_s : 1,52$, Lebar Jalan : 12 m (data), 14-18 m (surey)

- Jl. Parameswara : Ds : 3,43 , Lebar Jalan : 7 m (data), 7 m (survey)

c. Pelanggaran jenis kendaraan besar yang melintas

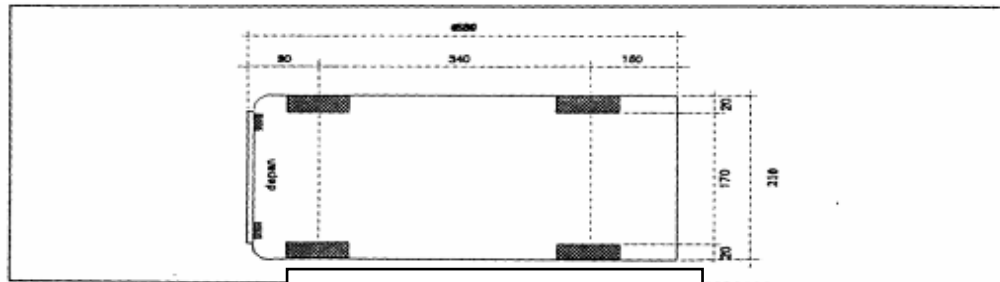
- Jl. Demang Lebar Daun : Gol. I, II, III, IV, V.A, V.B, VI.A, VI.B, VII.A, VII.B, VII.C, VIII

- Jl. Parameswara : Gol. I, II, III, IV, V.A, V.B, VI.A, VI.B, VII.A, VII.B, VII.C, VIII

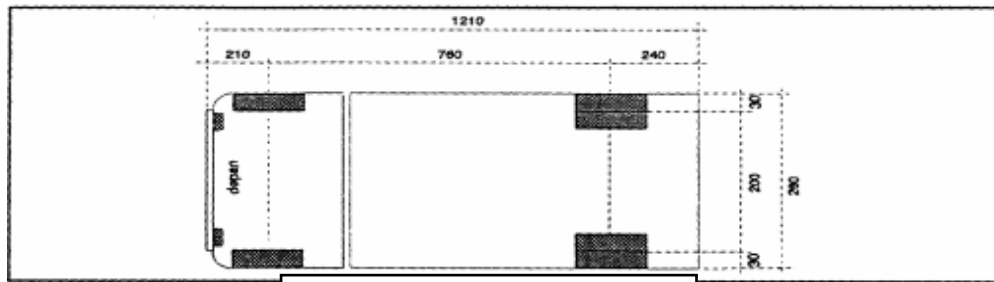
KATEGORI KENDARAAN RENCANA	DIMENSI KENDARAAN (cm)			TONJOLAN (cm)		RADIUS PUTAR		RADIUS TONJOLAN (cm)
	Tinggi	Lebar	Panjang	Depan	Belakang	Minimum	Maksimum	
Kendaraan Kecil	130	210	580	90	150	420	730	780
Kendaraan Sedang	410	260	1210	210	240	740	1280	1410
Kendaraan Besar	410	260	2100	1.20	90	290	1400	1370

Tabel 5.1. Dimensi Kendaraan

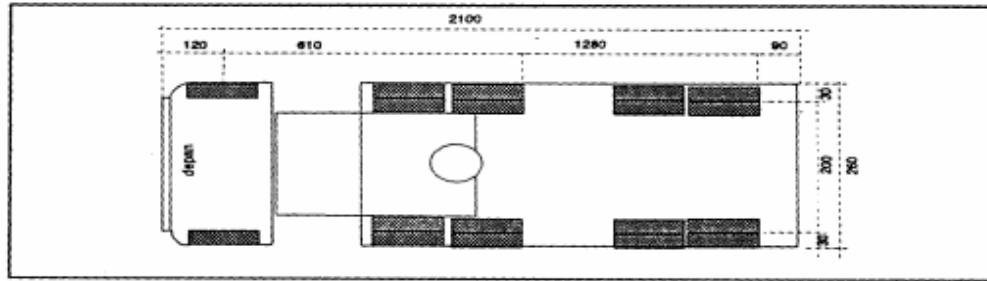
Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga(1997)



Dimensi kendaraan kecil



Dimensi kendaraan sedang



Dimensi kendaraan besar

Gambar 5.3 Dimensi Kendaraan

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga(1997)

Golongan	Kelompok jenis kendaraan	Jenis kendaraan	Konfigurasi sumbu	Kode
1	Sepeda motor, kendaraan roda-3			
2	Sedan, jeep, station wagon			1.1
3	Angkutan penumpang sedang			1.1
4	Pick up, micro truk dan mobil hantaran			1.1
5a	Bus kecil			1.1
5b	Bus besar			1.2
6a	Truk ringan 2 sumbu			1.1
6b	Truk sedang 2 sumbu			1.2
7a	Truk 3 sumbu			1.2.2
7b	Truk gandengan			1.2.2-2.2
7c	Truk semitrailer			1.2.2.2
8	Kendaraan tidak bermotor			

Tabel 5.2. Pembagian Golongan Kendaraan

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga(1997)

c. Data LHR

Berdasarkan Data LHR BBPJN Kota Palembang, Sumatera Selatan, Data LHR tahun 2022 untuk Jalan Demang Lebar Daun adalah sebesar 129.120 smp/ hari, sedangkan Jalan Parameswara adalah sebesar 109.718 smp/ hari. Dengan informasi ruas perkembangan lalu lintas sebesar 5%, maka untuk proyeksi 20 tahun kedepan diperkirakan LHR dengan nilai sebagai berikut :

No.	Jalan Demang Lebar Daun		Jalan Parameswara	
	Tahun Ke-	Perkiraan LHR (+5%)	Tahun Ke-	Perkiraan LHR (+5%)
1.	0	129.120	0	109.718
2.	1	135.576	1	115.204
3.	2	142.355	2	120.964
4.	3	149.473	3	127.012
5.	4	156.947	4	133.363
6.	5	164.794	5	140.031
7.	6	173.034	6	147.033
8.	7	181.686	7	154.384
9.	8	190.770	8	162.103
10.	9	200.309	9	170.208
11.	10	210.324	10	178.718
12.	11	220.840	11	187.654
13.	12	231.882	12	197.037
14.	13	243.476	13	206.889
15.	14	255.650	14	217.233
16.	15	268.433	15	228.094
17.	16	281.855	16	239.499
18.	17	295.948	17	251.474
19.	18	310.745	18	264.048
20.	19	326.282	19	277.250
21.	20	342.596	20	291.113

Tabel 5.3. Pembagian Golongan Kendaraan

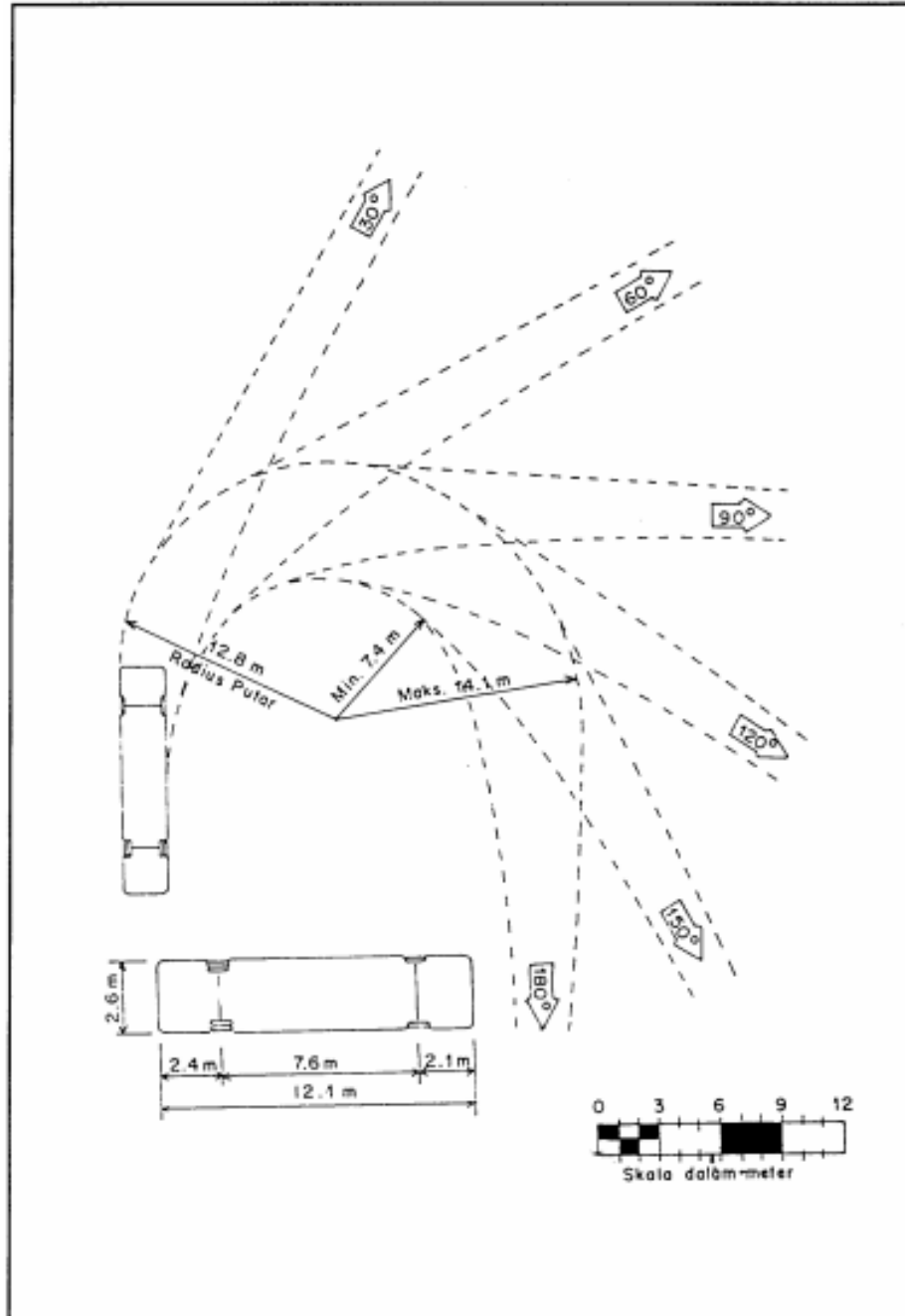
Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga(1997)

Perencanaan pemilihan sistem jaringan jalan dapat diperkirakan berdasarkan besaran volume kendaraan. Peraturan ini bisa dilihat pada Peraturan Menteri No 5 Tahun 2023.

4. Pengendalian Persimpangan

4.A. Manuver

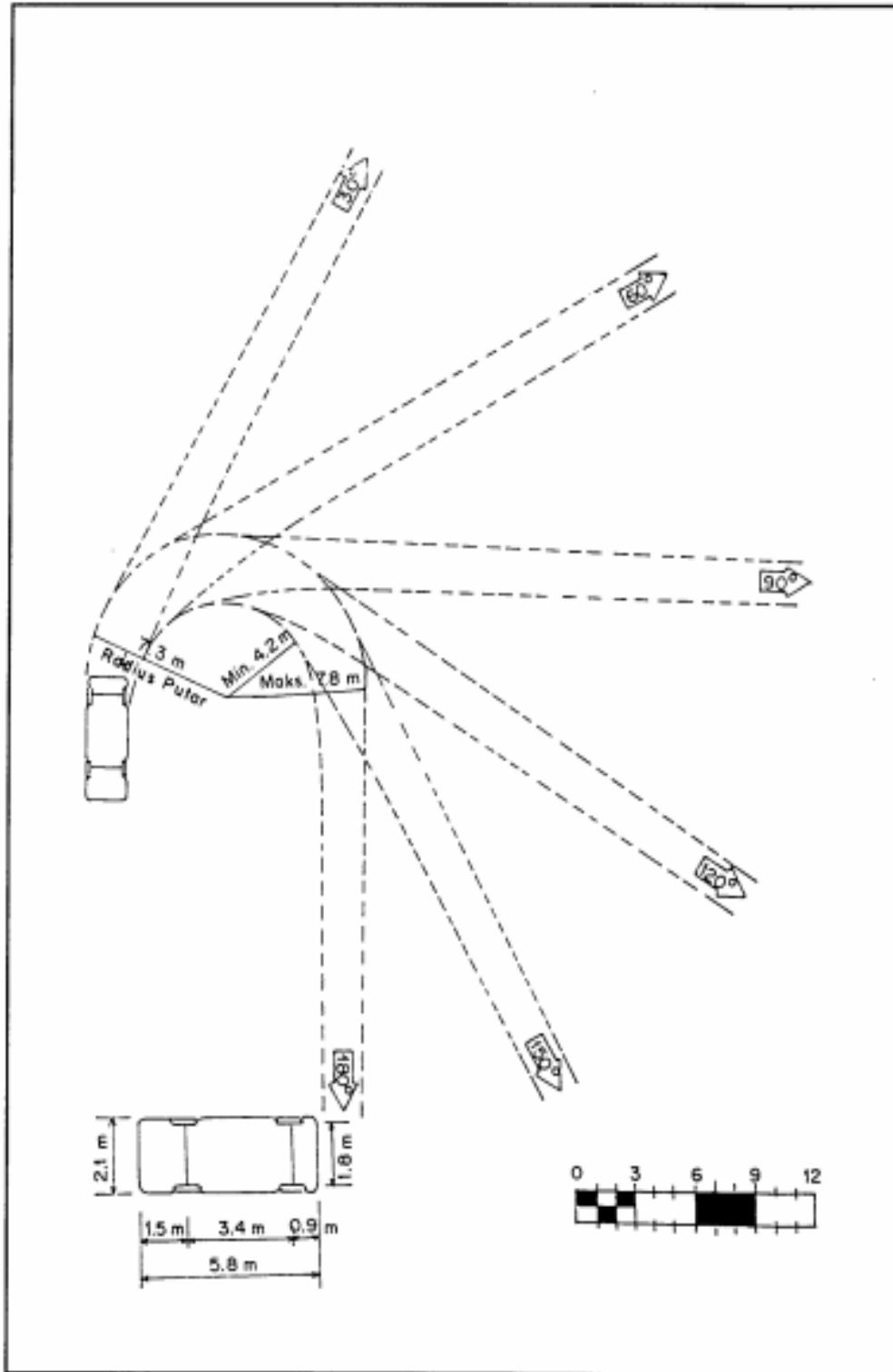
Manuver adalah reaksi pengemudi mobil dalam mengendarai mobilnya ketika berada di jalan zig-zag atau menyalip kendaraan lain. Pedoman manuver untuk Jalan Parameswara dan Jalan Demang Lebar Daun :



Gambar 5.4. Manuver Kendaraan Sedang

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga(1997)

Pedoman manuver untuk Jalan Ogan :



Gambar 5.5. Manuver Kendaraan Kecil

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga(1997)

- Lebar lajur tergantung kecepatan rencana dan kendaraan rencana, terutama dalam melakukan manuver pergerakan membelok.
- Skenario pelebaran jalan akan menaikkan kapasitas jalan sehingga terjadi penurunan rasio V/C pada ruas jalan yang dilakukan pelebaran
- Berdasarkan data LHR BBPJN Kota Palembang Tahun 2022, tingkat pelayanan Jalan Demang Lebar Daun memiliki nilai dengan tingkat F, hal ini berarti jalan Demang Lebar Daun dengan keadaan arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah.

4.B. Jarak pandang pada persimpangan

Kecepatan Rencana (Km/Jam)	Jarak Pandang	
	Masuk (meter)	Aman (meter)
40	100	60
50	125	80
60	160	105
70	220	130
80	305	165

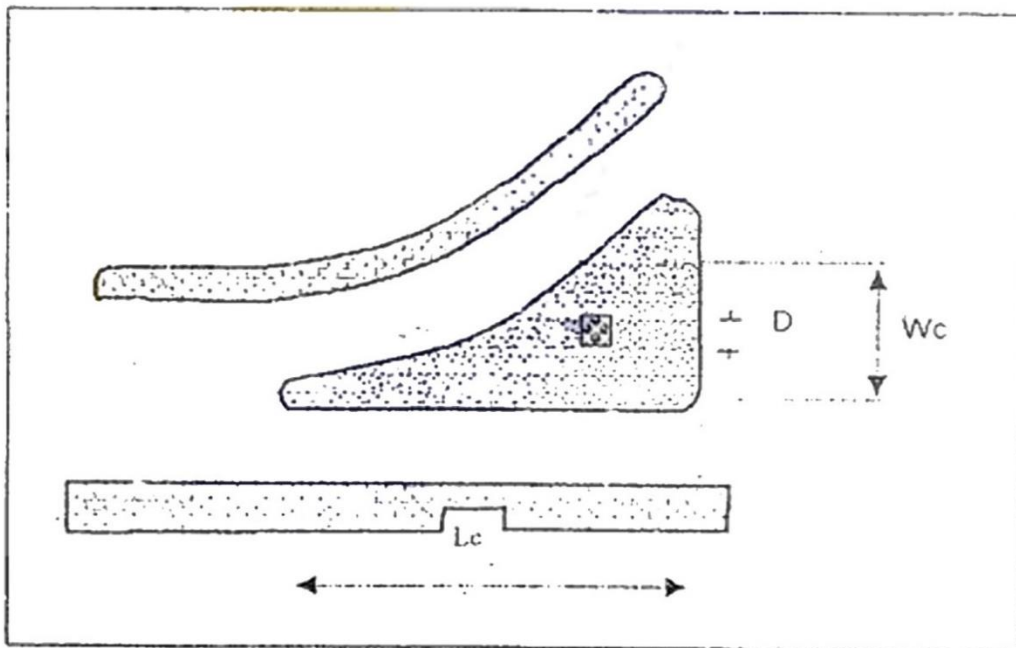
Tabel 5.4 Jarak Pandang pada Persimpangan

Sumber : Petunjuk Teknis Pt-02-2002-B tentang Tata cara Perencanaan Geometrik Persimpangan Sebidang, oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah

Mengambil garis besar dari data LHR tahun 2022 dengan tingkat pelayanan F serta kecepatan minimal untuk golongan jalan kolektor sekunder, maka diasumsikan bahwa kecepatan kendaraan di sekitar Persimpangan Parameswara/ lingkaran adalah 40 km/ jam, sehingga jarak pandang masuk disarankan minimal 100 m dan jarak pandang aman adalah 60 meter untuk kondisi jalan eksisting.

4.C. Kanal

- Kanal adalah lajur khusus untuk belok kiri (lajurnya)
- Fungsi kanal : keteraturan dalam aturan lalu lintas, kenyamanan manuver kendaraan rencana membelok ke arah kiri, mengurangi kecepatan kendaraan di persimpangan, memecah volume kendaraan secara teratur (tidak saling mendahului/ melebihi jumlah kendaraan yang ditentukan dalam 1 lajur) dengan kesesuaian aturan jarak pandang pengemudi kendaraan yang melintas



Gambar 5.6. Pulau Lalu Lintas Tipe C dan Penempatan Fasilitas pada Pulau
 Sumber : Petunjuk Teknis Pt-02-2002-B tentang Tata cara Perencanaan Geometrik
 Persimpangan Sebidang, oleh Departemen Perumahan dan Prasarana Wilayah

- Pulau lalu lintas dipisah dari lajur lalu lintas

Tipe	Elemen	Panjang (meter)
A	Wa	1,0
	La	3,0
	Ra	0,5
B	Wb	1,5

	Lb	$W_p + 1,0$
	Rb	0,5
	Luas daerah	5,0 mm
C	Wc	D 0,1
	Dc	5,0
D	Wd	1,0

Catatan :

D = Lebar bagian dari fasilitas jalan

W_p = Lebar jalur penyeberangan jalan

Tabel 5.5. Dimensi Minimum Pulau Lalu Lintas

Sumber : Petunjuk Teknis Pt-02-2002-B tentang Tata cara Perencanaan Geometrik Persimpangan Sebidang, oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah

4.D. Bundaran

Bundaran merupakan salah satu jenis pengendalian persimpangan yang umumnya digunakan pada daerah perkotaan dan luar kota. Lalu lintas yang didahulukan adalah lalu lintas yang sudah berada di bundaran, sehingga kendaraan yang akan masuk ke bundaran harus memberikan kesempatan terlebih dahulu kepada lalu lintas yang sudah berada di bundaran.

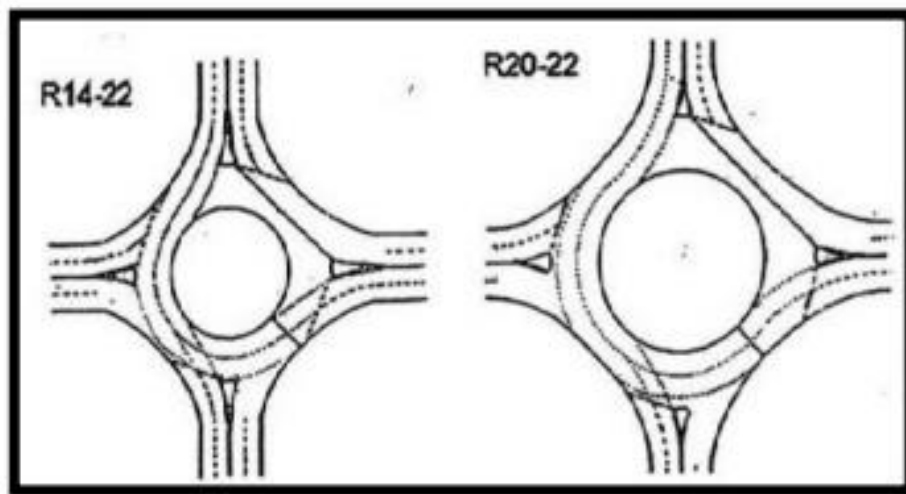
Jenis bundaran lalu lintas ini untuk menciptakan suatu pergerakan rotasi arus lalu lintas, menggantikan Gerakan berpotongan dengan serangkaian seksi persilangan. Bundaran diartikan sebagai bagian jalinan yang dikendalikan dengan aturan lalu lintas Indonesia yaitu memberi jalan pada arus lalu lintas yang kiri.

Bundaran paling efektif jika digunakan di persimpangan antara jalan dengan ukuran dan tingkat arus yang sama. Karena itu bundaran sangat sesuai untuk persimpangan antara jalan dua lajur atau empat lajur.

Pada umumnya bundaran dengan pengaturan hak jalan (prioritas arus lalu lintas dari kiri) digunakan di daerah perkotaan dan pedalaman bagi persimpangan antara jalan dengan arus lalu lintas sedang. Pada arus lalu lintas yang tinggi dan kemacetan pada daerah keluar simpang, bundaran tersebut mudah terhalang, yang mungkin menyebabkan kapasitas terganggu pada semua arah.

Manfaat bundaran lalu lintas diantaranya adalah memaksa kendaraan untuk mengurangi kecepatan, karena kendaraan dipaksa untuk membelok mengikuti jalan yang mengelilingi bundaran, selain itu bundaran juga menghilangkan konflik berpotongan dan digantikan dengan konflik bersilangan, selanjutnya bundaran juga memiliki manfaat menghilangkan hambatan tetap yang dihentikan oleh lampu merah, dan yang terakhir bundaran mudah untuk meningkatkan kapasitas persimpangan dengan cara memperlebar kaki-kaki persimpangan.

Bentuk bundaran untuk lalu lintas sedang merupakan bentuk bundaran lalu lintas dengan ukuran diameter 4 sampai dengan 25 meter. Bundaran ini yang paling banyak digunakan di Indonesia. Contoh bundaran lalu lintas sedang bisa dilihat pada gambar berikut :



Gambar 5.7 Bundaran Lalu Lintas Sedang

Sumber : Google, 2023

4.E. Median Jalan

- Median jalan merupakan suatu bagian tengah badan jalan yang secara fisik memisahkan arus lalu lintas yang berlawanan arah; median jalan (pemisah tengah) dapat berbentuk median yang ditinggikan (raised), median yang diturunkan (depressed), atau median rata (flush).
- Fungsi median jalan :
 1. Memisahkan dua aliran lalu lintas yang berlawanan arah
 2. Untuk menghalangi lalu lintas belok kanan
 3. Lapak tunggu bagi penyeberang jalan
 4. Penempatan fasilitas untuk mengurangi silai dari lampu kendaraan dari arah berlawanan
 5. Penempatan fasilitas pendukung jalan
 6. Cadangan lajur (jika cukup luas)
 7. Tempat pasarana kerja sementara
 8. Dimanfaatkan sebagai jalur hijau
- Kriteria median jalan

Median jalan dapat digunakan jika :

1. Jalan bertipe minimal 4 lajur 2 arah (4-2/UD)
 2. Volume lalu lintas dan tingkat kecelakaan tinggi
 3. Diperlukan untuk penempatan fasilitas pendukung lalu lintas
- Lebar median jalan dihitung dari antara kedua marka membujur garis utuh termasuk lebar marka tersebut. Minimal lebar median ditetapkan berdasarkan ada tidaknya bukaan yang direncanakan pada median tersebut, seperti yang diuraikan dalam tabel berikut :

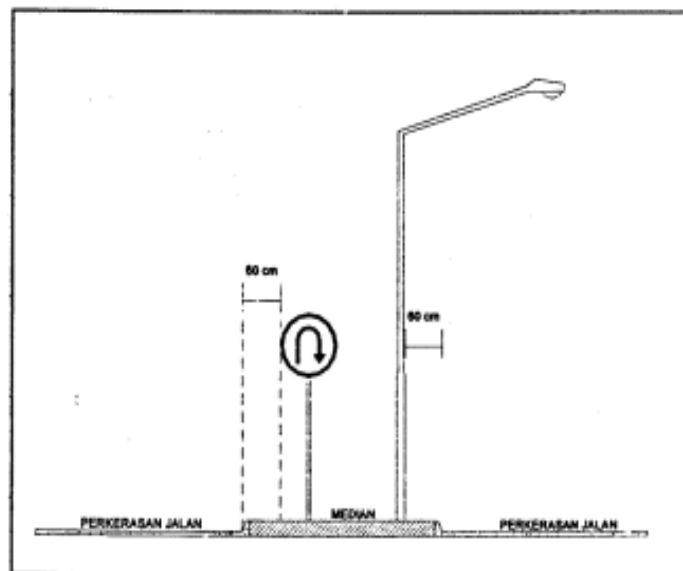
Fungsi jalan	Lebar minimum (m)		Keterangan
	Median	Jalur tepian	
Arteri	2,00	0,25	Bisa dipasangkan perambuan dengan diameter rambu 90 cm.
Kolektor/ Lokal	1,70	0,25	Bisa dipasang perambuan dengan diameter rambu 60 cm.

Tabel.5.6. Lebar Minimum untuk Median tanpa Bukaannya (tipe ditinggikan)

Sumber : Pedoman Konstruksi dan Bangunan Ptd T-17-2004-B tentang Perencanaan Median Jalan oleh Departemen Permukiman dan prasarana Wilayah

- Ruang bebas median jalan

Pemasangan fasilitas pendukung jalan yang dipasang pada median agar mempertimbangkan keperluan ruang bebas kendaraan sejauh > 0,60 meter, dimulai dari sisi luar kerb, seperti gambar berikut :

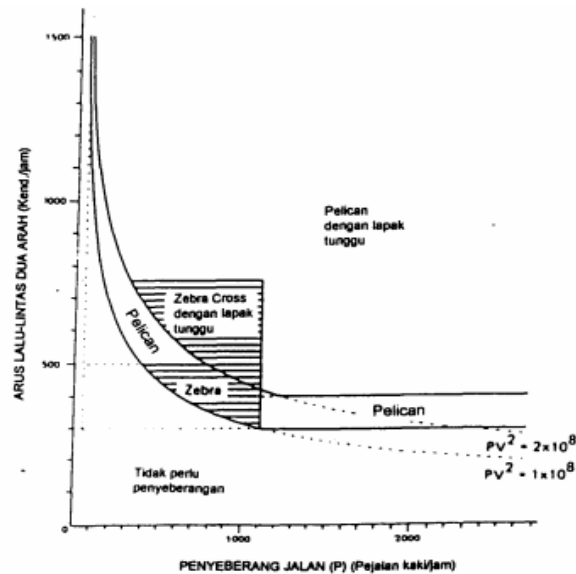


Gambar 5.8. Lebar Ruang Bebas Kendaraan

Sumber : Pedoman Konstruksi dan Bangunan Ptd T-17-2004-B tentang Perencanaan Median Jalan oleh Departemen Permukiman dan prasarana Wilayah

4.F. Zebra Cross

Semua bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.



Gambar 5.9. Zebra Cross

Sumber : Pedoman Konstruksi dan Bangunan Ptd T-17-2004-B tentang Perencanaan Median Jalan oleh Departemen Perhubungan dan prasarana Wilayah

4.G. Lampu Merah

Berdasarkan UU No.22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi pada persimpangan jalan yang dilengkapi dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APIL), pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh APIL (Pasal 112 Ayat (33)). Sedangkan aturan yang memperkenankan belok kiri di persimpangan boleh langsung saat lampu merah, adalah undang-undang lama yakni UU No.14/1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di mana UU ini telah digantikan UU No.22/2009 tadi.

5. Fungsi kawasan (*mixed use*) yang didominasi bangunan komersil terkait parkir

Kawasan ini termasuk kawasan dengan fungsi mixed use, diantaranya : perdagangan & jasa/ komersil, perkantoran/ non hunian, perumahan dan perairan, didominasi oleh perdagangan & jasa/ komersil.



Jalan Demang Lebar Daun



Jalan Parameswara



Gambar 5.10. Kondisi Parkir di Badan Jalan dan Koridor Jalan Kawasan Perencanaan

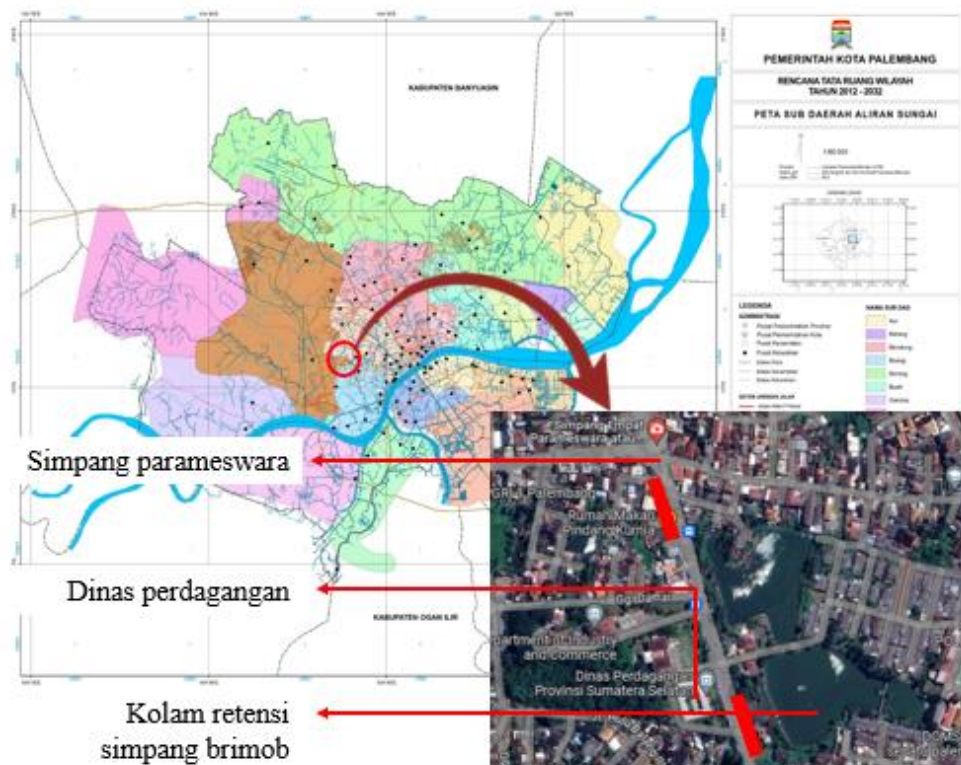
Sumber : Survey, 2023

- Perlunya pengaplikasian rambu dilarang parkir sepanjang area badan jalan. Hal ini terkait peraturan lalu lintas jalan kawasan perencanaan dan demi terciptanya lalu lintas yang kondusif, meminimalisir ke Jalan Ogan us lalu lintas. Perlunya penetapan titik rambu dilarang parkir (terutama di daerah rawan gangguan seperti halte dan sepanjang tempat pedagang kaki 5/ bangunan komersil)

- Parkir ada yang diarahkan on site, bangunan dengan fungsi mixed use dalam cakupan rencana penataan perlu menyiapkan area parkir dalam kawasannya masing-masing.
- Saran penambahan area parkir di 1 titik tertentu

6. Banjir di Kondisi Tertentu

Titik banjir dapat mengganggu kualitas pelayanan jalan, dapat menimbulkan kemacetan serta memicu adanya kecelakaan lalu lintas dan ketidaknyamanan pengguna jalan. Luapan yang terjadi di Kolam Simpang Brimob (Seberang Kantor Dinas Perdagangan Kota Palembang) dan di dekat persimpangan Parameswara dalam kondisi tertentu seperti curah hujan yang tinggi menjadi salah satu faktor penghambat arus lalu lintas di Jalan Demang Lebar Daun.

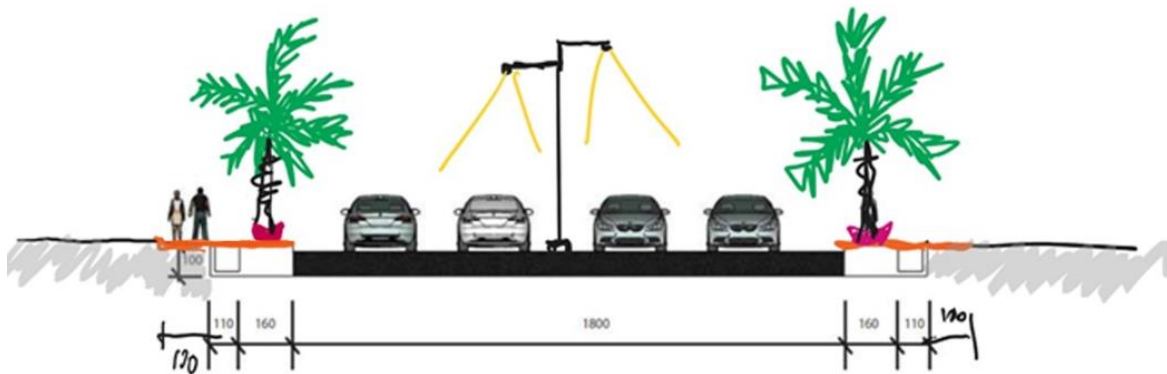


Gambar 5.11. Titik Rawan Banjir

Sumber : Analisa, 2023

Berdasarkan peta RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032 tentang rencana Sub DAS Kota Palembang : Kolam simpang brimob termasuk kolam retensi yang berpusat pada sungai lambidaro.

- Dalam perhitungan khusus prediksi tahunan terkait luapan suatu kolam retensi menimbulkan satu masalah yang harus dianalisa lebih lanjut guna mencari solusi pemecahan masalah. Dalam kasus luapan kolam retensi yang diprediksi beberapa tahun kedepan, perlu dilakukan analisa perhitungan jumlah luapan yang terjadi berdasarkan intensitas curah hujan daerahwoth terkait
 - Analisa ini kemudian akan mendapatkan nilai pasti, untuk selanjutnya sebagai pedoman dalam mencari nilai kedalaman pengerukan kolam retensi yang dibutuhkan. Solusi yang dilakukan untuk titik banjir ini adalah pengerukan kolam retensi guna dapat menampung lebih banyak debit air, sehingga dapat meminimalisir kemungkinan terjadinya banjir/luapan di titik terkait. Salah satu perhitungan.
 - Penambahan lebar selokan diperlukan guna alur air dari jalan cepat masuk selokan dengan tampungan volume air yang lebih banyak. Ilustrasi konsep :



Gambar 5.12. Sketsa Konsep terkait Drainase

Sumber : Analisa, 2023

5.4 Analisis Fasilitas Koridor Jalan

Konsep yang dapat diterapkan dalam rencana penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun adalah Safetipin (*Supporting Safer Cities*) terdapat 9 parameter dalam menata suatu kawasan yang ramah akan semua pengguna jalan, ke-9 (sembilan) parameter itu sebagai berikut

1. Pencerahan

Penerangan di median jalan dan koridor jalan memberikan kenyamanan dan rasa aman kepada pengguna jalan, baik pejalan kaki maupun pengguna kendaraan bermotor. Jarak antar lampu jalan diarahkan pada Permenhub PM 27 tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan, sedangkan untuk bentuk/ desain ornament diarahkan pada Peraturan Gubernur Sumatera Selatan nomor 71 tahun 2022 tentang arsitektur bangunan gedung berornamen jati diri budaya

→ bagian kelima pasal 7 : simbol yang berhubungan dengan jati diri budaya masyarakat di Sumatera Selatan, antara lain simbol songket, simbol tanjak, dan/atau simbol lainnya yang dapat menjadi ciri khas sosial budaya masyarakat Sumatera Selatan secara keseluruhan.

2. Keterbukaan



Gambar 5.13. Parameter Keterbukaan di Simpang Empat Parameswara/ Lingkaran

Sumber : Survey, 2023

- Kemampuan untuk melihat dan bergerak ke segala arah
- Keterbukaan mengacu pada apakah seseorang memiliki kebaikan garis pandang ke segala arah, parameter ini juga masuk dalam pembahasan jarak pandang yang sudah dibahas sebelumnya

3. Visibilitas



Jl. Ogan



Jl. Demang Lebar Daun



Jl. Parameswara

Gambar 5.14. Parameter Visibilitas di Jalan Ogan, Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara

Sumber : Survey, 2023

- Visibilitas di suatu lingkungan berarti memungkinkan garis pandang yang jelas dan menghindari ruang terisolasi atau tersembunyi.

- Pintu masuk yang tersembunyi dan Sudut tajam "buta" dapat menghasilkan sudut yang tersembunyi dari pengawasan biasa.

4. Orang

- Jumlah orang di sekitar dalam suatu ruang terbuka, menimbulkan satu kesan tempat yang terlihat aman atau tidak.
- Di sekitar Persimpangan Parameswara/ Lingkaran jumlah pejalan kaki relatif standar dengan kondisi yang tidak terlalu rampai berhimpit dan cenderung memiliki jarak aman untuk masing-masing pengguna jalan sehingga membuat kesan nyaman.

5. Keamanan

- Kehadiran polisi atau satpam sebagai penjaga keamanan bangunan swasta seperti ATM/Bank membuat kawasan menjadi lebih nyaman karena tingkat keamanan yang dirasa membantu
- Di kawasan ini pos polisi terdekat berada di Lorong melati, Kecamatan Bukit Kecil yang berada ± 4 km dari lokasi perencanaan penataan. Kebutuhan pos polisi adalah kebijakan dari polantas

6. Trotoar/ *Pedestrian Ways*



Jl. Parameswara



Jl. Ogan



Jl. Demang Lebar Daun

Gambar 5.15. Parameter Trotoar/ *Pedestrian Ways* di Jalan Ogan, Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara

Sumber : Survey, 2023

- Trotoar penting dalam bagian koridor jalan,
- Trotoar adalah alur yang aman bagi orang untuk berjalan di sepanjang jalan yang terpisah dari lalu lintas bermotor.
- Trotoar membantu keselamatan jalan dengan meminimalkan interaksi antara pejalan kaki dan lalu lintas bermotor.
- Trotoar yang ideal 4,5 sampai dengan 6 meter. 1,5 meter untuk pejalan kaki, 1,5 meter untuk disabilitas, 1,5 meter untuk street furniture, 0,5 sampai dengan 1 meter untuk buffer atau amenities, sehingga pejalan kaki benar-benar nyaman
- Berdasarkan standar peraturan, trotoar/ *pedestrian ways* dilengkapi dengan fasilitas penunjang, rambu-rambu, kerb, jaringan listrik, jaringan pencahayaan dan lainnya.



Gambar 5.16. Fasilitas Koridor Jalan sepanjang Kawasan Perencanaan

Sumber : Survey, 2023

- Sistem jaringan listrik dan telekomunikasi berada di atas tanah, sehingga mengganggu secara visual dan keamanan → tetap dalam keadaan di atas tanah, penataan kembali kabel listrik yang mengganggu aktivitas pengguna jalan jika diperlukan
- Kondisi rambu-rambu sepanjang kawasan koridor penanganan dalam kondisi berbeda-beda, sebagian dalam kondisi baik, dan sebagian dalam kondisi kurang baik → perlu diperbarui akibat kerusakan, serta penambahan rambu – rambu untuk kelengkapan sesuai standar peraturan



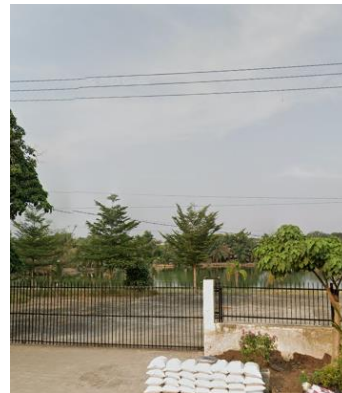
Gambar 5.17. Ruang Terbuka Hijau di Jalan Demang Lebar Daun, Taman Bermain Anak DPPPAPM

Sumber : Survey, 2023

- Meskipun memiliki 200 titik taman, Berdasarkan data yang tercatat tahun 2021 ruang terbuka hijau di Kota Palembang hanya tersisa sekitar 10% dari luas wilayah, sedangkan untuk suatu kualitas kota yang baik diperlukan minimal 30%.
- Di Jalan Demang Lebar Daun sudah ada taman bermain anak DPPPAPM oleh bank sumsel → Taman ini kurang terawat, perlu penataan kembali untuk memperbarui alat-alat bermain anak dan juga penataan kembali susunan taman (landscape)



Das Terdekat



Kolam Retensi
Simpang Brimob



Drainase



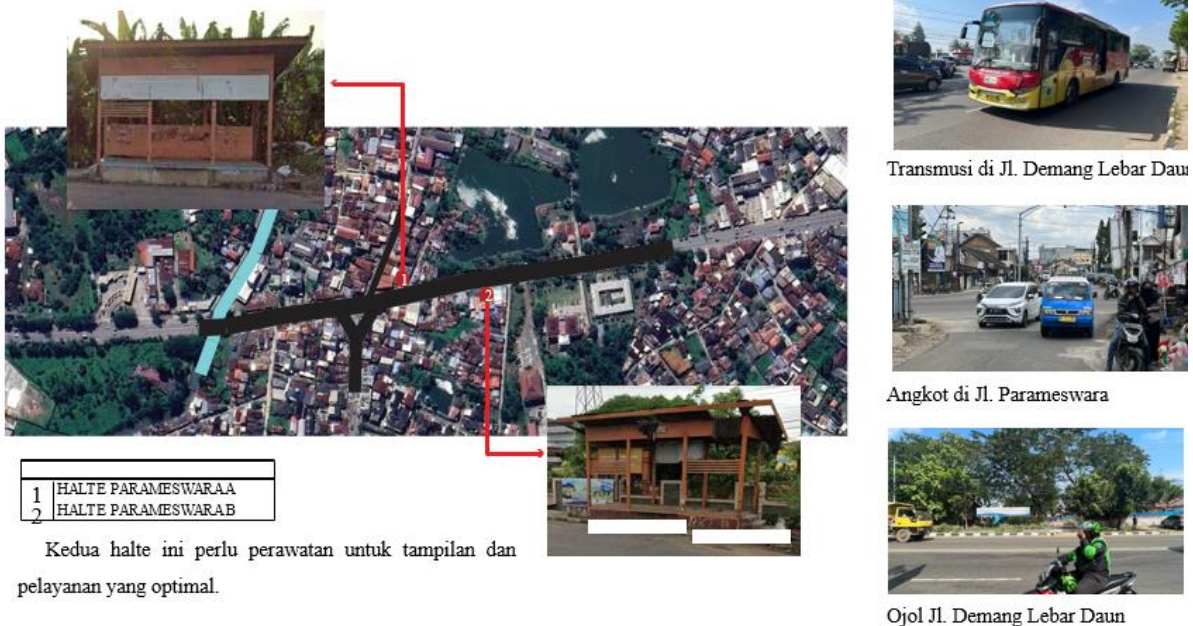
Drainase

Gambar 5.18. DAS, Kolam Retensi dan Drainase pada Kawasan Perencanaan
Sumber : Survey, 2023

- Kolam retensi dibahas pada poin analisa banjir selanjutnya
- Ukuran drainase dengan rata-rata ukuran lebar 1,1 m dan kedalaman 1 m. Dalam struktur drainase tidak ada jaringan listrik, komunikasi dan pipa gas → penambahan ukuran lebar drainase,

7. Angkutan Umum

- Kawasan ini bisa dilalui kendaraan pribadi dan angkutan umum. Transportasi mengacu pada kemudahan mengakses apapun moda angkutan umum yaitu metro/bus/mobil/taksi, dll. Dan diukur dalam jarak ke mode terdekat.
- Dalam cakupan kawasan perencanaan kawasan ini, tempat pemberhentian resmi adalah halte transmusi. Kedua halte ini perlu perawatan untuk tampilan dan pelayanan yang optimal. Selain itu imbauan terhadap sopir angkutan umum agar bisa tertib dalam pemberhentian di titik tertentu yang sudah ditandai dan ditentukan oleh pemma setempat dapat mengurangi kesemerawutan lalu lintas.



Gambar 5.19. Eksisting Halte dan Angkutan Umum di Kawasan Perencanaan

Sumber : Survey, 2023

8. Gender Pengguna

- Gender adalah tentang keragaman yaitu persentase perempuan dan anak-anak di antara kerumunan.
- Ini meningkat sebagai konsekuensi dari persepsi keselamatan. Artinya kawasan yang aman tidak hanya bagi para lelaki tetapi juga ibu-ibu dan anak-anak dan juga aman bagi orang-orang disabilitas.
- Pedestrian way harus ramah dengan penyandang disabilitas.
- Penggunaan guiding block sebagai jalur pemandu ubin kuning bergaris lurus dan tekstur bulat, dan lain sebagainya.

9. Perasaan

- Seberapa aman perasaan pengguna jalan
- Perasaan subjektif seseorang di tempat tertentu menginformasikan persepsi keamanan mereka tentang tempat itu.

5.5 Analisis Banjir

Analisis 1

- Hasil penilaian kondisi kolam retensi keseluruhan dalam jurnal ke-1 yang berjudul EVALUASI KELAYAKAN PRASARANA KOLAM RETENSI DI KOTA PALEMBANG oleh M. Baitullah Al Amin¹, Febrinasti Alia¹, dan Amelia Dyharanisha tahun 2018 : Kolam simpang brimob/ Kolam retensi brimob di Jalan Demang Lebar Daun memiliki kualitas kolam retensi yang tidak baik.
- Hasil dari penelitian 7 kolam retensi Palembang yang salah satunya kolam retensi brimob ini menunjukkan bahwa sebagian besar kolam retensi tersebut tidak memiliki komponen yang lengkap dan atau dalam kondisi yang rusak/ tidak beroperasi

- Kota Palembang di saat ini membutuhkan 120 infrastruktur kolam retensi untuk memaksimalkan resapan air, sehingga bencana banjir yang kerap terjadi di saat musim penghujan dapat ditanggulangi (antaranews.com tahun 2021)
- Berdasarkan peta RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032 tentang rencana Sub DAS Kota Palembang : Kolam simpang brimob termasuk kolam retensi yang berpusat pada sungai lambidaro. Aliran air Lambidaro mengalir ke Talang Tuo dan alirannya mengarah ke Sekanak dan sama-sama bermuara di Sungai Musi.

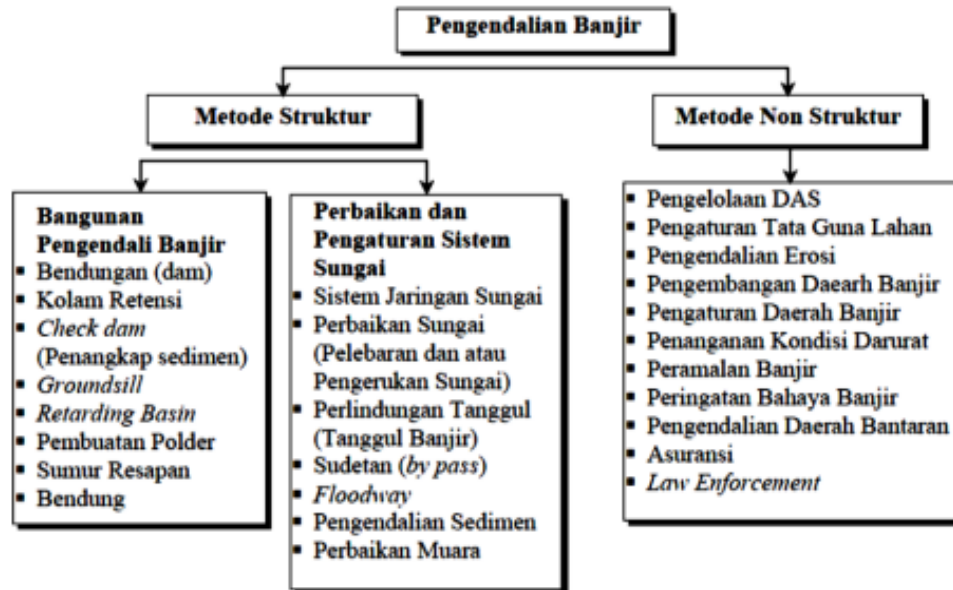
Analisis 2

- Dalam jurnal ke-2 yang berjudul EVALUASI DAN ANALISIS KOLAM RETENSI PENGENDALIAN BANJIR: STUDI KASUS KOLAM RETENSI BRIMOB KOTA PALEMBANG oleh Tri Fitriana, Taufik Ari Gunawan dan Imroatul C. Juliana tahun 2020 :
 - Terdapat 21 saluran yang masuk ke kolam retensi Brimob, yang merupakan bagian dari sistem drainase Kota Palembang. Air buangan dialirkan menuju sungai Sekanak.
 - Kolam retensi Brimob mampu menampung volume air hingga 115.103,73 m³ , pada elevasi tanggul + 4,30 mdpl.
 - Curah hujan rencana, adalah: R2 = 118,78 mm, R5 = 144,78 mm, R10 = 161,99 mm dan R25 = 183,73 mm. Curah hujan rencana menjadi masukan dalam memprediksikan limpasan ke dalam kolam. Debit puncak untuk setiap periode ulang, adalah: Q2 = 6,30 m³ /det, Q5 = 7,67 m³ /det, Q10 = 8,59 m³ /det, dan Q25 = 9,74 m³ /det.

Analisis 3

- Dari Analisis thesis data ke-3 yang dilakukan oleh Rizka Melsi tahun 2020 dalam judul ALISIS DAYA TAMPUNG BANJIR KOLAM RETENSI DI KOMPLEK BRIMOB POLDA SUMATERA SELATAN PALEMBANG memiliki data hasil penelitian yang menunjukkan bahwa : berdasarkan simulasi kolam retensi di Komplek Satuan Brimob Polda Sumatera Selatan pada saat ini tidak mampu menampung air pada saat debit puncak saat kondisi curah hujan tinggi.

- Pengendalian banjir pada setiap daerah dapat berbeda-beda. Dimensi rekayasa (*engineering*) seharusnya melibatkan banyak disiplin ilmu Teknik. Berikut diagram alur pengendalian banjir (Kodoatie, dkk, 2003) :



Bagan 5.1 Diagram Alur Pengendalian Banjir

Sumber : Kodoatie dkk, 2003

Konsep/ Solusi

- Menurut Jurnal ke 1 tahun 2018 : diperlukan prioritas dalam memperbaiki kondisi fisik kolam retensi sehingga dapat berfungsi sebagaimana mestinya untuk pengendalian banjir.
- Menurut Jurnal ke 2 tahun 2020 : dibuat dua skenario operasi pompa, yang masing - masing dengan (dua unit) pompa kapasitas 250 liter/det dan 500 liter/det. Dari hasil simulasi dengan dua unit pompa kapasitas 250 liter/det, dan dengan dua unit pompa kapasitas 500 liter/det, diperkirakan tidak terjadi limpasan pada debit inflow desain untuk setiap periode ulang (2, 5, dan 10 tahun).
- Berdasarkan Analisis Thesis data ke-3 tahun 2020 : pengendalian banjir pada setiap daerah dapat berbeda-beda. Dimensi rekayasa (*engineering*) seharusnya melibatkan banyak disiplin ilmu Teknik.

Berita terkini dari portal berita daerah

- Sumber : <https://beritapagi.co.id/>, 2018

Narasumber : Kabid Pelaksanaan Jaringan Sumber Air (PJSA) BBWS Wilayah Sumatera VIII, Dave Muchaimin.

Tahun 2018, BBWS Sumatera VIII membangun kolam retensi di kawasan Satuan Brimob Polda Sumatra Selatan dengan dilengkapi dua pompa air dengan masing-masing kapasitas 1000 liter perdetik. Dari dana yang ada akan dipergunakan untuk penggalian dan pengadaan dua pompa

- Sumber : <https://www.antaraneews.com/> , 2021

Narasumber : Kepala BBWS Wilayah VIII Palembang, Maryadi

Kota Palembang yang saat ini baru memiliki 42 kolam retensi, jadi masih kurang 78 lagi infrastruktur kolam retensi yang perlu dipersiapkan untuk memaksimalkan resapan air di lokasi-lokasi yang dinilai rawan tergenang air.

5.6 Analisis Parkir

Masalah :

- Persoalan kemacetan dikarena beberapa faktor. Di antaranya karena jumlah kendaraan yang tidak seimbang dibanding kapasitas jalan. Selain itu, juga karena parkir sembarangan atau parkir liar.
- Parkir liar mengakibatkan kemacetan (tundaan kendaraan), antrian panjang, terganggunya aktifitas lalu lintas, visual koridor jalan yang tidak rapi, potensi kejahatan dan kecelakaan.

Data :

Jurnal : ANALISA KINERJA RUAS JALAN DEMANG LEBAR DAUN KOTA PALEMBANG oleh Farlin Rosyad, Cherry Ade Putra tahun 2019 :

Dari panjang jalan yang diteliti : 4 Km, terjadi tundaan antrian dengan rincian data :

- Kendaraan berhenti : 46,6 m
- Kendaraan parkir : 46,5 m
- Kendaraan keluar : 63,3 m
- Kendaraan masuk : 63,3 m
- Rata – rata : 58 m

Jurnal : ANALISA KINERJA RUAS JALAN PADA JALAN PARAMESWARA KOTA PALEMBANG oleh Ade Setiawan1 ,Ishak Yunus dan Mudiono Kasmuri tahun 2018 :

Dari panjang jalan yang diteliti : 745 m, terjadi tundaan antrian dengan rincian data :

- Kendaraan berhenti : 90,6 m
- Kendaraan parkir : 60,9 m
- Kendaraan keluar : 83 m
- Kendaraan masuk : 58,5 m
- Rata – rata : 97,66 m

Konsep/ Solusi

- Perlunya pengaplikasian rambu dilarang parkir sepanjang area badan jalan. Hal ini terkait peraturan lalu lintas jalan kawasan perencanaan dan demi terciptanya lalu lintas yang kondusif, meminimalisir kemungkinan terhambatnya arus lalu lintas. Perlunya penetapan titik rambu dilarang parkir (terutama di daerah rawan gangguan seperti halte dan sepanjang tempat pedagang kaki 5/ bangunan komersil)
- Tindakan tegas dari pihak berwenang (Dishub) atas pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku pelanggaran praturan parkir liar
- Parkir ada yang diarahkan on site, bangunan dengan fungsi mixed use dalam cakupan rencana penataan perlu menyiapkan area parkir dalam kawasannya masing-masing.
- Saran penambahan area parkir di 1 titik tertentu

5.7 Analisis SWOT

	STRENGTHS (S)	WEAKNESS (W)
	<ul style="list-style-type: none"> • S1-Lokasi yang strategis untuk sebuah kawasan <i>mixed use</i> yang didominasi fungsi perdagangan dan jasa/ komersial • S1-Kondisi infrastruktur jalan cukup baik 	<ul style="list-style-type: none"> • W1- Kemacetan yang disebabkan oleh beberapa faktor • W2- Fasilitas koridor jalan kondisi rusak dan belum standar • W3- Banjir di Jalan Demang lebar Daun di titik kolam retensi simpang brimob • W4- Minimnya Lahan Perparkiran
OPPORTUNITIES (O)	STRATEGI (SO)	STRATEGI (WO)
<ul style="list-style-type: none"> • O1- Salah satu kawasan <i>mixed use</i> yang berkembang, kawasan komersial di perencanaan kawasan <i>new town</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan citra (<i>image</i>) kawasan dengan melakukan pembenahan Geometrik persimpangan sebidang • Pengadaan dan perawatan Fasilitas koridor jalan sesuai kebutuhan kawasan perencanaan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pembenahan Geometrik persimpangan sebidang yang perlu disesuaikan dengan kebutuhan permasalahan kemacetan yang terjadi • Pengadaan dan perawatan Fasilitas koridor jalan • Pembenahan sistem kolam retensi simpang brimob dan pelebaran drainase • Pengadaan parkir komunal dan arahan <i>parkir on site</i>

THREATS (T)	STRATEGI (ST)	STRATEGI (WT)
<ul style="list-style-type: none"> T1- Padatnya bangunan warga di lahan kawasan perencanaan 	<ul style="list-style-type: none"> Berpedoman pada peraturan dan kebijakan perencanaan kota oleh pemerintah terkait Adanya landasan hukum sebagai sanksi atas peraturan yang dilanggar oleh oknum yang bersangkutan 	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan penyuluhan dan diskusi sesuai prosedur dengan tertib dan terorganisir sebagai upaya awal dalam kegiatan sosialisasi terhadap masyarakat yang bersangkutan Keputusan resmi yang disetujui oleh pihak-pihak terkait

Tabel 5.7 Analisa SWOT

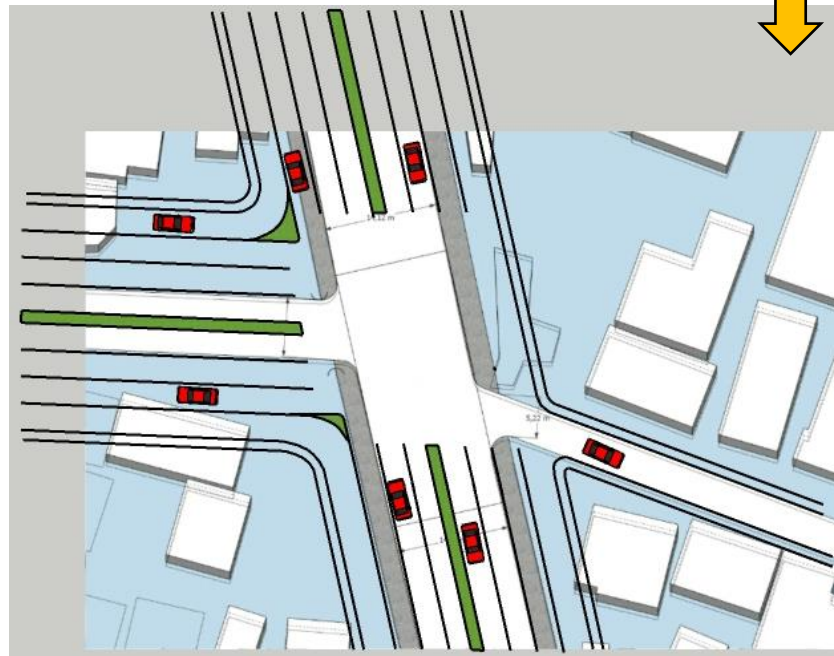
Sumber : Freddy Rangkuti, 2007

5.8 Rangkuman Analisis dan Solusi/ Pendekatan


Dari analisa-analisa yang sudah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa permasalahan serta pendekatan atau solusi yang dapat diterapkan pada pekerjaan penataan kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun adalah sebagai berikut :

Permasalahan	Solusi/ Pendekatan
Kemacetan sebagai masalah utama dalam kawasan perencanaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemunduran belokan jalan simpang Parameswara/ lingkaran 2. Fasilitas badan jalan dan koridor jalan yang sesuai standar 3. Saran peraturan resmi beserta penngamanan berkala dan sanksi terkait pembatasan jenis kendaraan yang melintas. Peraturan pelarangan jenis kendaraan berat golongan 7A (Truk 3 Sumbu), 7B (Truk Gandeng) dan 7C (Truk semi trailer 122-22) untuk melintasi Jalan Demang Lebar Daun dan Jalan Parameswara. 4. Bagian kanan dan kiri badan Jalan Parameswara, ditambah 3 meter pelebaran (Informasi BBPJN Kota Palembang di Rapat Pendahuluan) dan berdasar dari pedoman RPD Kota Palembang 2024 – 2026 → Lebar eksisting masing - masing jalan, ditambah pelebaran simpang sebesar 3 meter (Setiap sudut simpang Parameswara di buka, dimundurkan 3 meter). Skenario pelebaran jalan akan menaikkan kapasitas jalan sehingga terjadi penurunan rasio V/C pada ruas jalan yang dilakukan pelebaran. 5. A. Saran peraturan resmi beserta penangamanan berkala dan sanki terkait peraturan parkir liar di badan dan koridor jalan B. Penyediaan kawasan parkir di titik yang ditentukan C. Arahan penyediaan area parkir di tiap masing-masing bangunan komersil 6. A. Pengerukan kolam retensi simpang brimob sesuai data penelitian yang dikhususkan B. Penambahan ukuran drainase di koridor jalan

- Ilustasi konsep permasalahan kemacetan :
Opsi 1 pelebaran jalan dengan sistem lalu lintas 8/2 T, sesuai Permen No.5 Tahun 2023 dengan tambahan kanal :



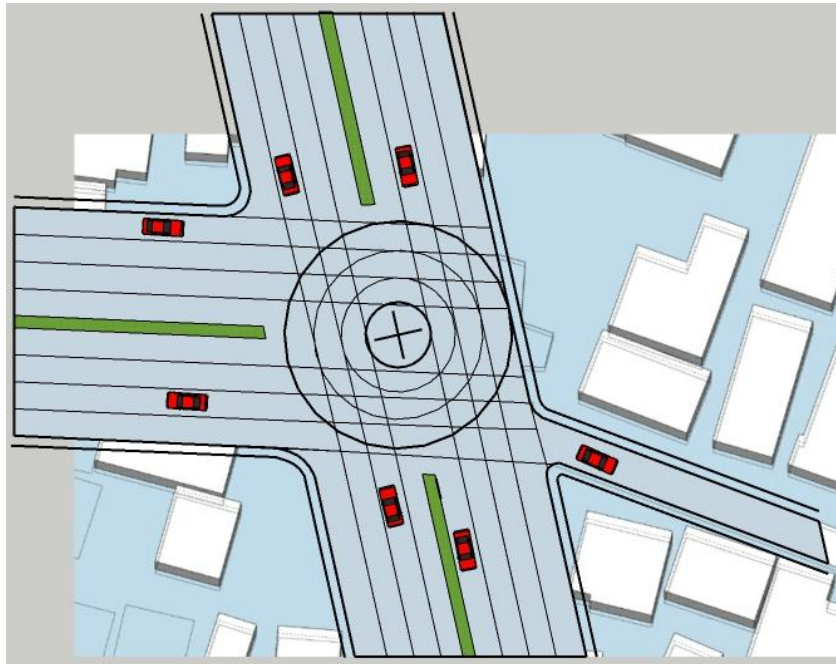
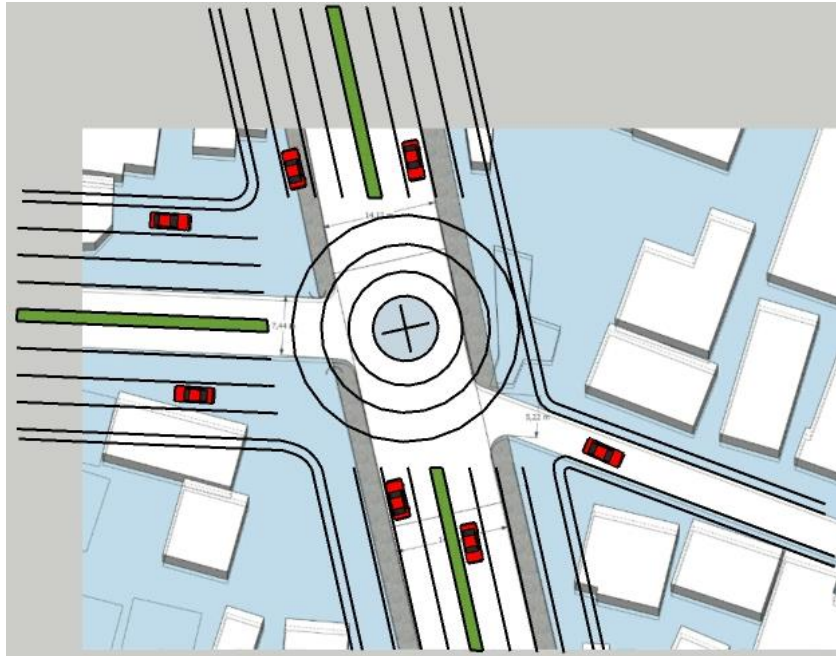
Permen No.5 Tahun 2023 tentang sistem jaringan jalan sekunder :

FUNGSI JALAN		Arteri, Kolektor, Lokal						Lokal		Arteri dan Kolektor			Lokal		Lokal dan Lingkungan			Jalur Khusus Pesepe da Motor
KELAS (PENGGUNAAN) JALAN		I, II, III, Khusus						II - III		I, II, III, Khusus			II, III		III			
SPESIFIKASI PENYEDIAAN PRASARANA JALAN		 JALAN RAYA						JALAN SEDANG					JALAN KECIL					
TIPE JALAN		8/2-T	6/2-T	4/2-T				4/2-TT	2/2-TT					2/2-TT	2/2-TT	1/1-TT		
LEBAR JALUR LALU LINTAS, m	V _D , KpJ	2 x 14,00	2 x 10,50	2 x 7,00	2 x 6,50	2 x 6,00	2 x 5,50	14,00	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	1,75	
KAPASITAS RENCANA, SMP/Hari; paling tinggi	Medan Datar	129.000	97.000	65.000	61.000	59.000	55.000	51.000	25.000	24.000	22.000	21.000	18.000	11.100	6.000	3.000	2.400	
KECEPATAN RENCANA, KpJ	Medan Datar	60 - 80	60 - 80	60 - 80	50 - 60	45 - 60	40 - 60	30 - 60	30 - 60	25 - 55	20 - 50	20 - 45	20 - 40	20 - 30	10 - 20			
LEBAR BAHU LUAR paling kecil, m	Rekonstruksi Jalan eksisting	Bahu normal	1,00					1,00					0,50	0,25				
		Dengan Kereb dan Trotoar	0,25 (untuk marka garis tepi dan tali air)					0,25 (untuk marka garis tepi dan tali air)					0,25					
		Dengan Kereb+Trotoar+Parkir	-	2,00 (parkir paralel) s.d. 5,50 (parkir serong)				2,50 (parkir paralel) s.d. 5,50 (parkir serong)					-					
	Jalan baru	Bahu normal	1,00					1,00					0,50	0,25				
		Dengan Kereb dan Trotoar	0,50 (untuk marka garis tepi dan tali air)					0,50 (untuk marka garis tepi dan tali air)					0,25					
		Dengan Kereb+Trotoar+Parkir	-	2,50 (parkir paralel) s.d. 6,50 (parkir serong)				2,50 (parkir paralel) s.d. 5,50 (parkir serong)					-					
LEBAR MEDIAN (L _M) paling kecil, m (lebar median termasuk lebar bahu dalam, lebar marka garis tepi termasuk bahu dalam)	Median direndahkan	Lebar median = 9,00 m, termasuk lebar bahu dalam																
		Lebar bahu dalam = 1,00 m																
	Median ditinggikan	Untuk V _D ≤ 60 Km/Jam, ada dua tipe:																
		Tipe 1: Lebar median = 1,50 m; terdiri dari 0,50 m bahu dalam kiri, 0,50 m median ditinggikan setinggi kereb; dan 0,50 m bahu dalam kanan Tipe 2: Lebar median = 1,80 m; terdiri dari 0,50 m bahu dalam kiri, 0,80 m median yang dipakai lapak penyeberang, dan 0,50 m bahu dalam kanan																

FUNGSI JALAN		Arteri, Kolektor, Lokal						Lokal		Arteri dan Kolektor			Lokal		Lokal dan Lingkungan			Jalur Khusus Pesepe da Motor
KELAS (PENGGUNAAN) JALAN		I, II, III, Khusus						II - III		I, II, III, Khusus			II, III		III			
SPESIFIKASI PENYEDIAAN PRASARANA JALAN		JALAN RAYA						JALAN SEDANG						JALAN KECIL				
TIPE JALAN		8/2-T	6/2-T	4/2-T				4/2-TT	2/2-TT			2/2-TT	2/2-TT		1/1-TT			
		Untuk $V_D > 60$ Km/Jam, ada satu tipe:																
		Lebar Median Total = 2,00; terdiri dari bahu dalam kiri 0,75 m, median ditinggikan setinggi 1,10 m berupa penghalang beton 0,50 m, dan bahu dalam kanan 0,75 m																
LEBAR BADAN JALAN paling kecil, m (lebar perkerasan jalur lalu lintas ditambah 0,25 m untuk menempatkan marka garis tepi)	Arteri	32,00	25,00	18,00	17,00	16,00	14,00	16,50	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	-	-	-	
	Kolektor	32,00	25,00	18,00	17,00	16,00	14,00	16,50	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	-	-	-	
	Lokal	32,00	25,00	18,00	17,00	16,00	14,00	16,50	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	5,50	5,00	3,50	
	Lingkungan	-			-	-	-	16,50	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	5,50	5,00	2,25	
PENAMPANG MELINTANG JALAN	RUMAJA paling kecil, m	Lebar, m	34,00	27,00	20,00	19,00	18,00	16,00	18,50	11,50	11,00	10,50	10,00	9,50	9,00	7,50	7,00	3,25
		Tinggi, m	5,00						5,00						5,00			
		Dalam, m	1,50						1,50						1,50			
	RUMIJA paling kecil, m	Rekonstruksi Jalan Eksisting	34,00	27,00	20,00	19,00	18,00	16,00	18,50	11,50	11,00	10,50	10,00	9,50	9,00	7,50	7,00	6,00
		Jalan Baru	36,00	29,00	25,00	25,00	25,00	25,00	18,50	15,00	15,00	12,50	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	7,00
	RUWASJA paling kecil, m	Arteri	15,00						15,00						10,00			
		Kolektor	5,00						5,00						5,00			
		Lokal	3,00						3,00						3,00			
		Jalan Lingkungan	2,00						2,00						2,00			
		Jembatan	100,00						100,00						100,00			
	LEBAR SALURAN TEPI JALAN paling kecil, m		1,00						1,00						0,50			
	LEBAR AMBANG PENGAMAN paling kecil, m		1,00						1,00						1,00			
KEMIRINGAN NORMAL PERKERASAN JALAN, %		2,00 - 4,00						2,00 - 4,00						2,00 - 4,00				

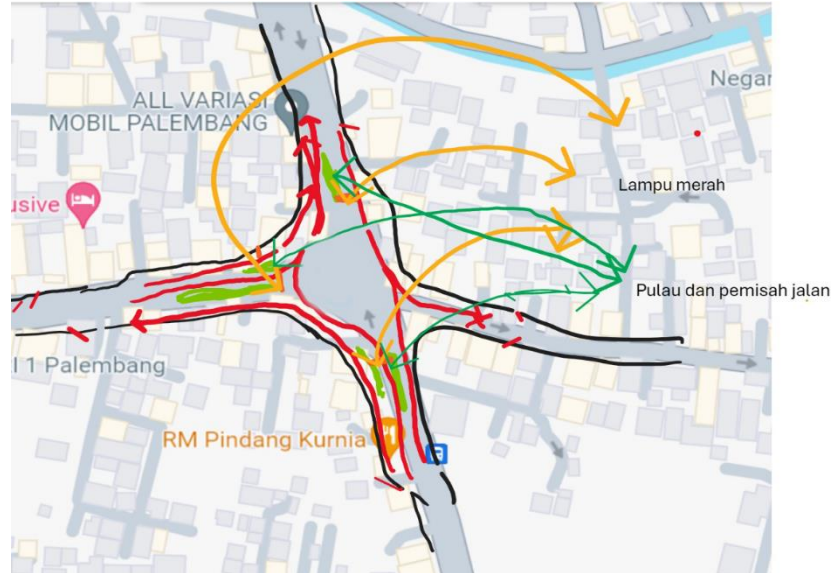
FUNGSI JALAN		Arteri, Kolektor, Lokal		Lokal	Arteri dan Kolektor	Lokal	Lokal dan Lingkungan	Jalur Khusus	
KELAS (PENGGUNAAN) JALAN		I, II, III, Khusus		II - III	I, II, III, Khusus	II, III	III	Pesepe da Motor	
SPESIFIKASI PENYEDIAAN PRASARANA JALAN		JALAN RAYA			JALAN SEDANG		JALAN KECIL		
TIPE JALAN		8/2-T	6/2-T	4/2-T	4/2-TT	2/2-TT	2/2-TT	2/2-TT	
	KEMIRINGAN BAHU JALAN, %	4,00 - 6,00			4,00 - 6,00		4,00 - 6,00	4,00 - 6,00	
ALINEMEN HORIZONTAL dan VERTIKAL	JARAK ANTARBUKAAN LAJUR PEMISAH paling dekat, m	Pada jalan arteri paling sedikit 1,00 Km dan pada jalan kolektor paling sedikit 0,50 Km				-		-	
	JARAK ANTARBERSIMPANGAN SEBIDANG paling dekat, km	Pada jalan arteri 3,00 Km dan pada jalan kolektor 0,50 Km				-		-	
	SUPERELEVASI paling besar, %	8,00						8,00	
	KELANDAIAN ALINEMEN paling besar, %	Alinemen Datar	5,00			6,00		6,00	6,00
		Alinemen Bukit	6,00			7,00		10,00	12,00
Alinemen Gunung		10,00			10,00		12,00	15,00	
JENIS PERKERASAN paling kecil		Berpenutup			Berpenutup		Berpenutup	Tanpa penutup	

Opsi 2 pelebaran jalan dengan sistem lalu lintas 8/2 T, sesuai Permen No.5 Tahun 2023 dengan tambahan bundaran ;



Bundaran sedang dengan diameter 8 meter, yang disesuaikan dengan sistem lalu lintas 8/2 T

- Ilustrasi desain perletakan pulau lalu lintas, median jalan, sirkulasi kendaraan dan arus lalu lintas di persimpangan



Keterangan :

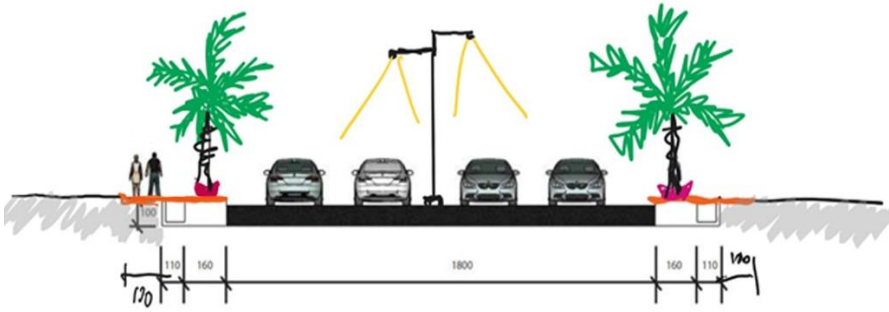
Orange : Perletakan lampu merah yang disejajarkan dengan kanal

Merah : Sirkulasi kendaraan

Hijau : Rencana pulau lalu lintas dan median jalan

Fasilitas Koridor Jalan

1. Penerangan → penambahan Jumlah dan desain khusus untuk lampu jalan
2. Keterbukaan → pemunduran simpang Parameswara (4 sisi)
3. Visibilitas → penerapan ketentuan pendirian bangunan sesuai peraturan yang berlaku dengan sistem pengecekan dan penertiban/pengarahan kepada pemilik bangunan
4. Orang → desain koridor pejalan kaki (pedestrian ways) yang dilebarkan, untuk kenyamanan pejalan kaki, serta pemunduran sudut simpang Parameswara untuk nyaman pengendara yang melalui kawasan penataan

	<p>5. Keamanan → peraturan kebijakan oleh dinas terkait untuk melakukan jadwal berkala kegiatan patroli di kawasan penataan guna keamanan dan kenyamanan pengguna jalan</p> <p>6. Pedestrian Ways → penataan dan pelebaran koridor jalan pejalan kaki (pedestrian ways) sesuai ketentuan standar, sehingga kenyamanan antar pengguna jalan terasa aman dengan jarak yang tidak berdesakan</p> <p>7. Angkutan Umum → redesain dan pembangunan kembali halte yang sudah tidak layak (kondisi sudah rusak dan tidak layak terhadap kenyamanan dan fungsinya</p> <p>8. Gender Pengguna → penataan dan pelebaran koridor jalan pejalan kaki (pedestrian ways) sesuai ketentuan standar, sehingga kenyamanan antar pengguna jalan terasa aman dengan jarak yang tidak berdesakan. Desain untuk disabilitas diterapkan sesuai standar yang berlaku</p> <p>9. Perasaan → perasaan ditimbulkan dari kenyamanan pengguna koridor jalan. Dengan diterapkannya fasilitas yang aman dan nyaman membuat pengguna merasa nyaman dan aman saat melintasi kawasan penataan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ilustrasi desain potongan koridor jalan 
<p>Permasalahan Banjir di sekitar kolam retensi simpang brimob</p>	<p>- Berdasarkan peta RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032 tentang rencana Sub DAS Kota Palembang : Kolam simpang brimob termasuk kolam retensi yang berpusat pada sungai lambidaro. Aliran air</p>

<p>Jalan Demang Lebar Daun</p>	<p>Lambidaro mengalir ke Talang Tuo dan alirannya mengarah ke Sekanak dan sama-sama bermuara di Sungai Musi.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dari Analisis thesis data ke-3 yang dilakukan oleh Rizka Melsi tahun 2020 dalam judul ALISIS DAYA TAMPUNG BANJIR KOLAM RETENSI DI KOMPLEK BRIMOB POLDA SUMATERA SELATAN PALEMBANG memiliki data hasil penelitian yang menunjukkan bahwa : berdasarkan simulasi kolam retensi di Komplek Satuan Brimob Polda Sumatera Selatan pada saat ini tidak mampu menampung air pada saat debit puncak saat kondisi curah hujan tinggi • Konsep/ Solusi - Menurut Jurnal ke 1 tahun 2018 : diperlukan prioritas dalam memperbaiki kondisi fisik kolam retensi sehingga dapat berfungsi sebagaimana mestinya untuk pengendalian banjir. - Menurut Jurnal ke 2 tahun 2020 : Dibuat dua skenario operasi pompa, yang masing - masing dengan (dua unit) pompa kapasitas 250 liter/det dan 500 liter/det. Dari hasil simulasi dengan dua unit pompa kapasitas 250 liter/det, dan dengan dua unit pompa kapasitas 500 liter/det, diperkirakan tidak terjadi limpasan pada debit inflow desain untuk setiap periode ulang (2, 5, dan 10 tahun). - Update berita dari pihak pemerintah terkait, demi keberlanjutan kualitas penataan yang baik
<p>Permasalahan <i>parkir on street</i> di kawasan perencanaan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Perlunya pengaplikasian rambu dilarang parkir sepanjang area badan jalan. Hal ini terkait peraturan lalu lintas jalan kawasan perencanaan dan demi terciptanya lalu lintas yang kondusif, meminimalisir kemungkinan terhambatnya arus lalu lintas. Perlunya penetapan titik rambu dilarang parkir (terutama di daerah rawan gangguan seperti halte dan sepanjang tempat pedagang kaki 5/ bangunan komersil)

	<ul style="list-style-type: none"> - Tindakan tegas dari pihak berwenang (Dishub) atas pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku pelanggaran praturan parkir liar - Parkir ada yang diarahkan on site, bangunan dengan fungsi mixed use dalam cakupan rencana penataan perlu menyiapkan area parkir dalam kawasannya masing-masing. - Penambahan area parkir komunal di 1 titik terpilih
--	--

Tabel 5.8. Rangkuman Analisis dan Solusi/ Pendekatan

Sumber : Analisis dan Konsep, 2023

BAB VI

KONSEP DESAIN



BAB VI

KONSEP DESAIN

6.1 Konsep Desain

Masing - masing permasalahan sudah memiliki konsep perencanaan yang sebelumnya telah dianalisa. Konsep membutuhkan penggambaran desain visual. Berikut desain visual konsep penataan kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun.



Legenda :

1. Jalan Demang Lebar Daun
2. Jalan Parameswara
3. Jalan Ogan
4. Dinas Perdagangan
5. Playground/ RTH
6. Parkir

Gambar 6.1. Site Plan

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.2. Perspektif Kawasan 1 & 2

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.3. Perspektif Kawasan 3 & 4

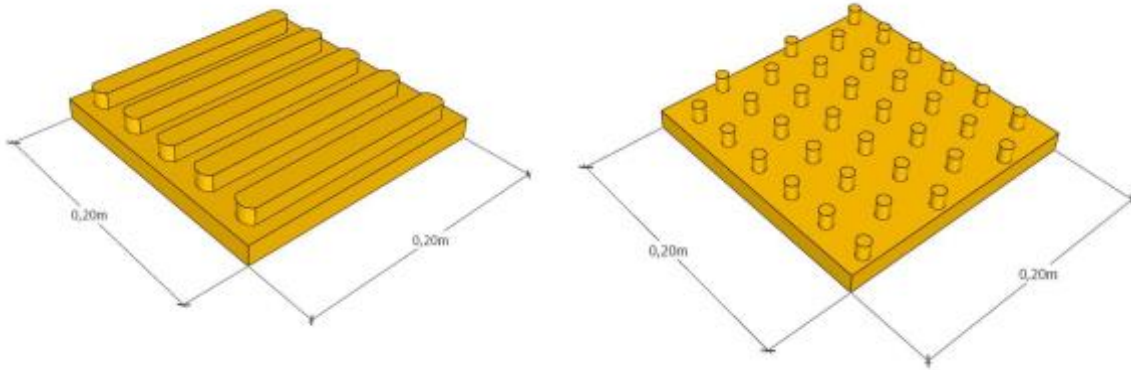
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.4. Tampak Atas Persimpangan
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.5. Rencana Titik Blind Path
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.6. 3D Blind Path dan Detail Blind Path

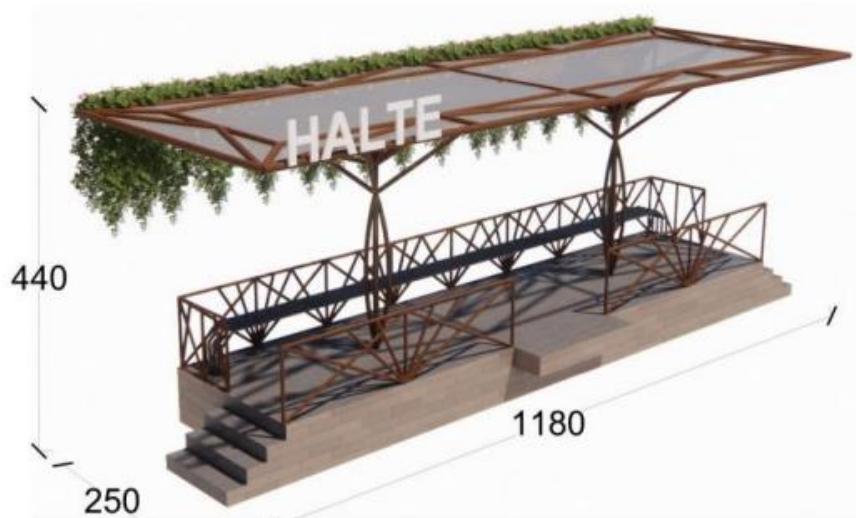
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.7. Rencana Titik Halte
 Sumber : Konsep, 2023

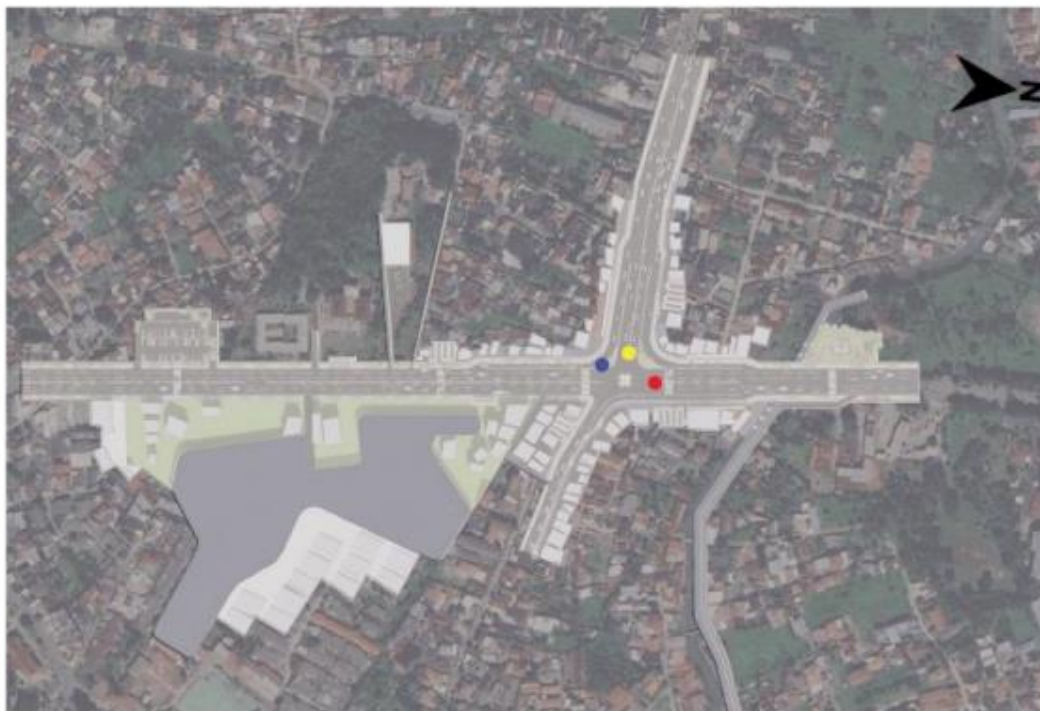


Gambar 6.8. 3D Halte A dan Halte B
 Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.9. Detail Halte

Sumber : Konsep, 2023



- : TITIK LAMPU MERAH A
- : TITIK LAMPU MERAH B
- : TITIK LAMPU MERAH C

Gambar 6.10. Rencana Titik Lampu Merah

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.11. 3D Lampu Merah A, B, dan C
Sumber : Konsep, 2023



 : TITIK BOLLARD

Gambar 6.12. Rencana Titik Bollard

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.13. 3D Bollard

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.14. Detail Bollard

Sumber : Konsep, 2023



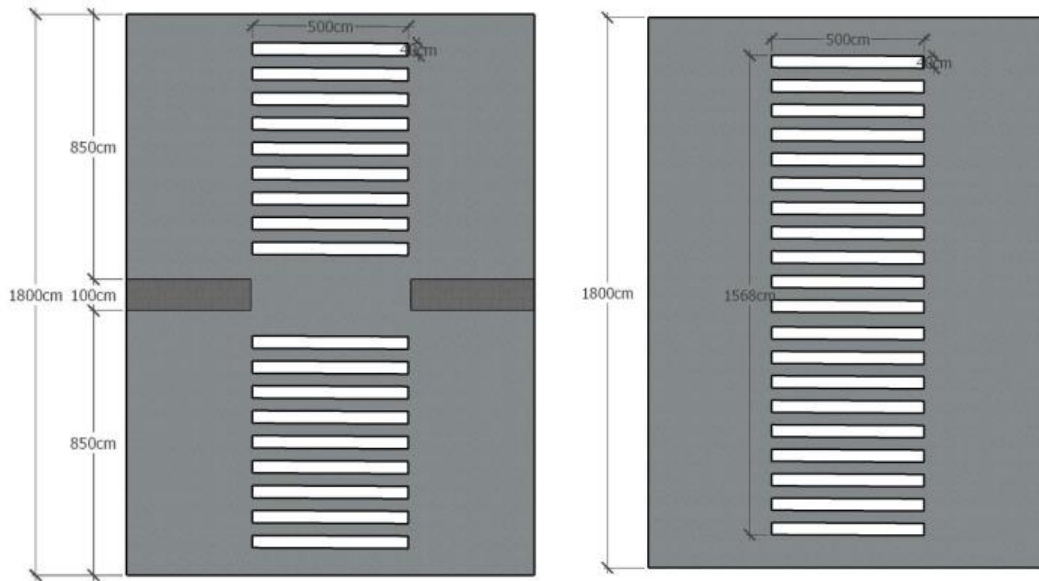
Gambar 6.15. Rencana Titik Zebra Cross

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.16. 3D Zebra Cross

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.17. Detail Zebra Cross

Sumber : Konsep, 2023



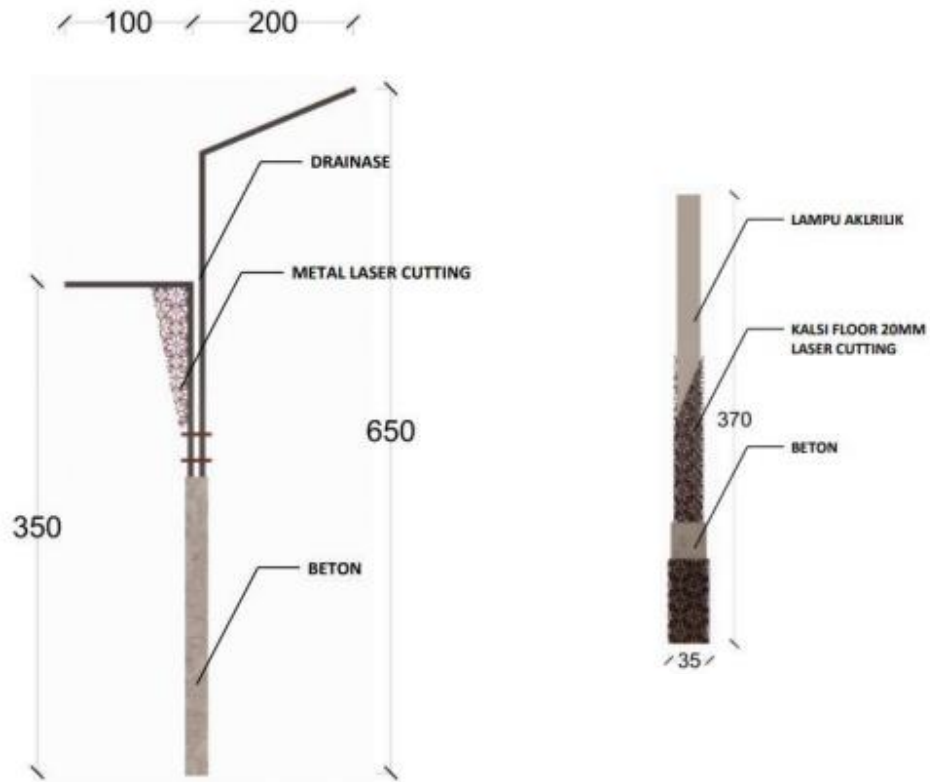
Gambar 6.18. Rencana Titik Lampu Jalan

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.19. 3D Lampu Jalan A & B

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.20. Detail Lampu Jalan A & B

Sumber : Konsep, 2023



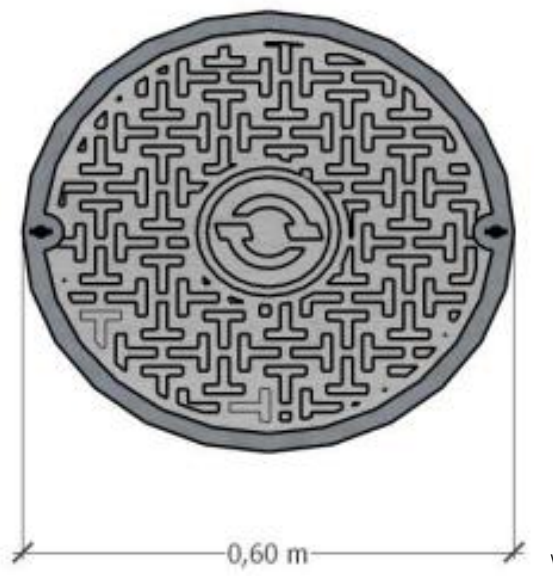
Gambar 6.21. Rencana Titik Bak Kontrol

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.22. 3D Bak Kontrol

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.23. Detail Bak Kontrol

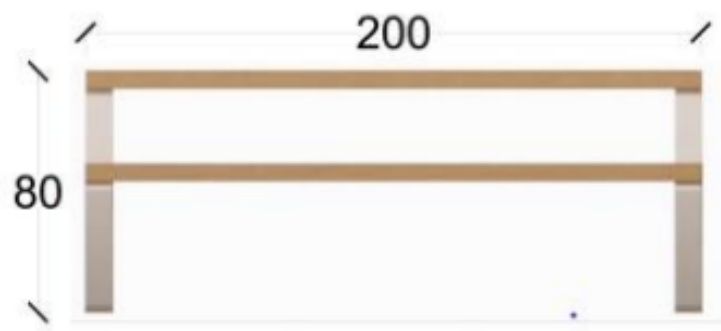
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.24. Rencana Titik Kursi
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.25. 3D Kursi
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.26. Detail Kursi

Sumber : Konsep, 2023



 : TITIK KOTAK SAMPAH

Gambar 6.27. Rencana Titik Kotak Sampah

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.28. 3D Kotak Sampah

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.29. Detail Kotak Sampah

Sumber : Konsep, 2023



 : PARKIR

Gambar 6.30. Rencana Titik Parkir

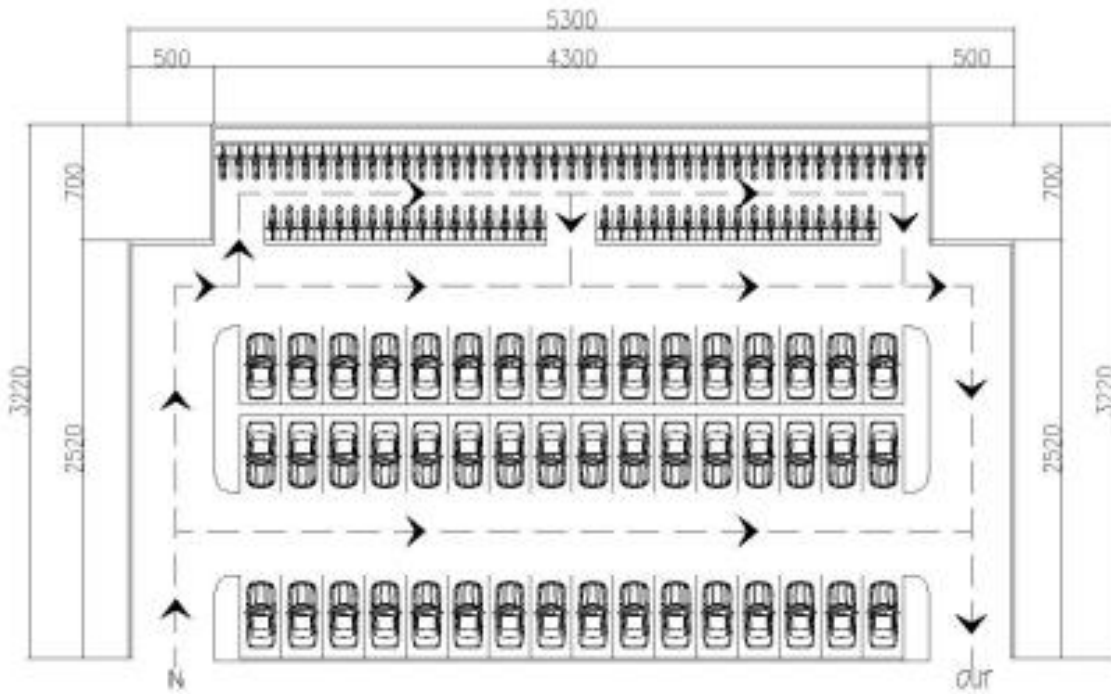
Sumber : Konsep, 2023





Gambar 6.31. 3D Parkir

Sumber : Konsep, 2023

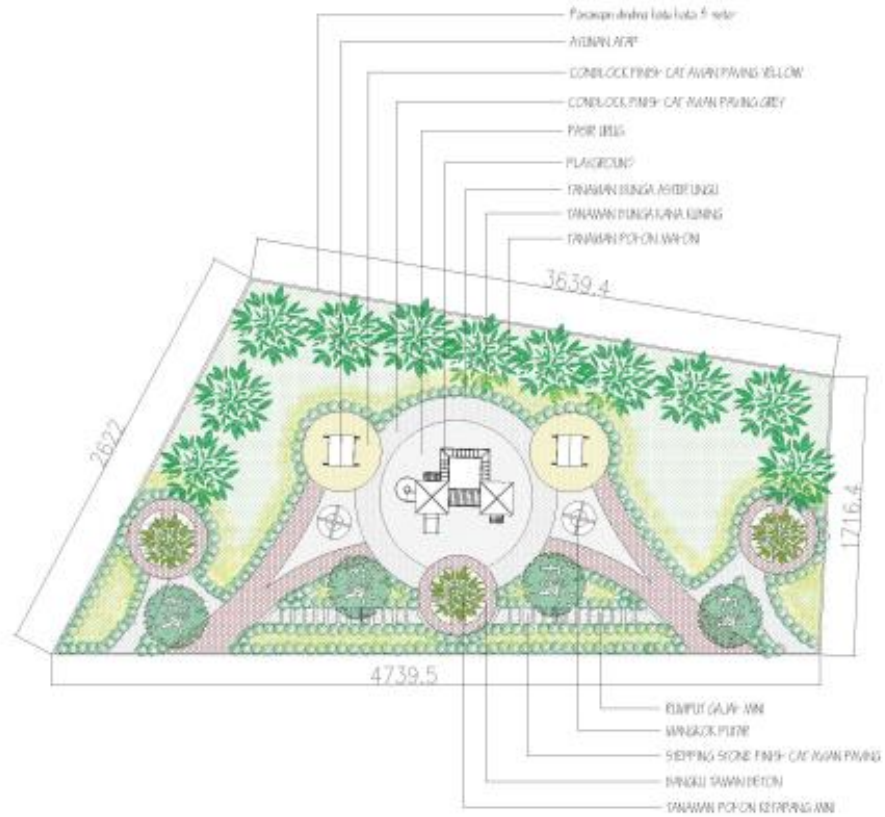


Gambar 6.32. Detail Parkir

Sumber : Konsep, 2023

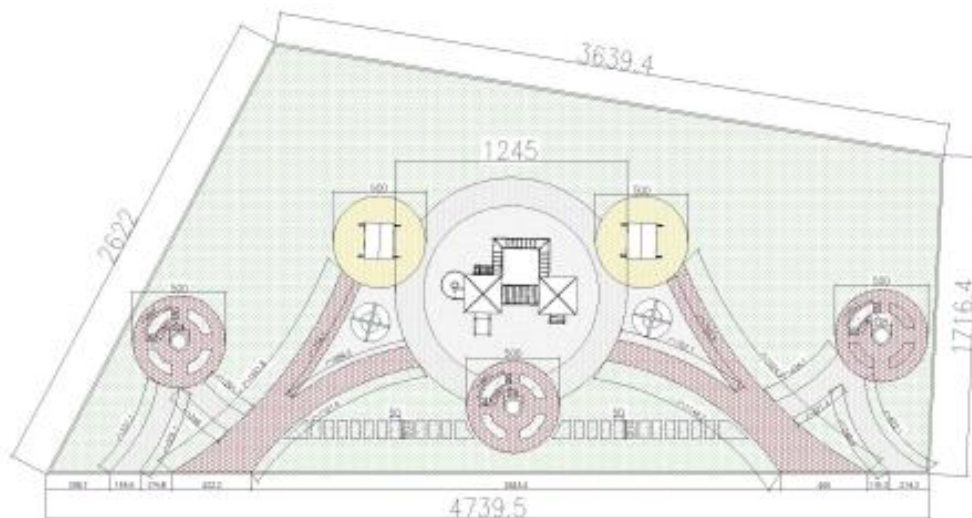


Gambar 6.33. 3D Taman
Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.34. Detail Rencana Taman

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.35. Detail Perkerasan Taman

Sumber : Konsep, 2023



Gambar 6.36. Potongan Jalan

Sumber : Konsep, 2023

BAB VII

PENUTUP



BAB VII

PENUTUP

Perkembangan Kota Palembang saat ini mengalami peningkatan yang signifikan. Kompleksitas kegiatan penduduk perkotaan turut meningkatkan kebutuhan dan sarana transportasi. Kapasitas Persimpangan Jalan Parameswara - Demang Lebar Daun sebagai jalur distribusi dan transportasi semakin hari semakin padat, hal ini menimbulkan kemacetan lalu lintas dengan permasalahan tambahan lain diantaranya banjir dan parkir liar serta perlunya penataan koridor kawasan. Mengingat cakupan yang dimaksud memiliki kompleksitas fungsi yang tinggi, maka membutuhkan urgensi pemecahan permasalahan melalui penataan kawasan. Pemecahan permasalahan Simpang Jalan Parameswara dan Demang Lebar Daun salah satunya dilakukan melalui penataan kawasan.

Akhir kata tim konsultan mengucapkan terima kasih yang sebanyak - banyaknya atas bantuan semua pihak yang membantu dan mendukung terlaksanakannya dan terselesaikannya kegiatan penyusunan Laporan Akhir ini sebagai tahapan terakhir kegiatan Penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun. Pihak Konsultan menyadari adanya beberapa kekurangan dalam penyelesaian dokumen Laporan Akhir ini, oleh karenanya kritik dan saran merupakan hal yang sangat dibutuhkan demi menjaga kualitas dan kinerja Tim Konsultan untuk dapat memenuhi mutu kerja yang telah disepakati sebelumnya.

Palembang, 2023

Tim Penyusun, CV. Habitat Multispasial

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2023 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Perencanaan Teknis Jalan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Permenhub No. 34 tahun 2014 tentang pembatas jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 /2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Selatan Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Sumatera Selatan Tahun 2005-2025

Prosiding symposium forum studi transportasi antar perguruan tinggi ke-20 Universitas Hasanuddin, Makassa, 4-5 November 2017 dengan Judul “Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Perilaku Pengemudi Pada Tata Guna Lahan di Ruas Jalan Prameswara Kota Palembang” oleh Aldes Sam Bera, 2017

Perda Kota Palembang Nomor 15 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang wilayah (RTRW) beserta lampiran peta terkait Kota Palembang Tahun 2012-2032.

Data LHR AADT 2022, Jalan Demang Lebar Daun Kota Palembang

Data LHR AADT 2022, Jalan Parameswara Kota Palembang

Pt T-02 – 2002-B, Tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Perencanaan Geometrik Persimpangan Sebidang oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah

Pd T-17-2004-B, Tentang Perencanaan Median Jalan oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah

Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Selatan Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Proovinsi Sumatera Selatan Tahun 2005-2025

Rencana Pembangunan Daerah Kota Palembang Tahun 2024-2026

Kota Palembang Dalam Angka 2023

National Crime Prevention Council, 2013 *“Crime Preventation Through Environmental Design : Guidebook”*. National Crime Prevention Council, Singapore.